

# **Die Trossinger Eisenbahn**

## **1898 – 2001**

**Bahnbau und Elektrifizierung in einer  
südwürttembergischen Gemeinde**

**Zusammengestellt**

**von**

**Michael Schäfer**

**Trossingen im September 2001**



# Inhalt

Inhalt	1
1 Prolog	1
2 Die Verkehrssituation Trossingens vor dem Bahnbau	2
3 „Kommt er elektrisch zu uns her, freut uns sein Einzug umsomehr“ - Bau und Eröffnung der Bahn	4
4 Von Bronzedraht und Dawsongas – die technischen Anlagen im Jahre 1898	6
4.1 Die Maschinenanlagen	6
4.2 Die elektrischen Einrichtungen	8
4.3 Die Bahnstrecke	9
4.4 Das rollende Material	9
5 Der Betrieb von 1898 bis 1914	10

## 1 Prolog

Als vor 103 Jahren, im Dezember 1898, die Trossinger Eisenbahn ihren Betrieb aufnahm, war dies der erfolgreiche Abschluß eines bis heute einmalig dastehenden Eisenbahnprojektes, das das Leben in der zu jener Zeit nur 3350 Einwohner zählenden Gemeinde grundlegend beeinflusste.

Ohne jede finanzielle Hilfe von außen, getragen durch den festen Entschluß der Gemeinde und ihrer Industriellen, die Situation insbesondere des Gütertransports nun endlich zu verbessern, stellt die Errichtung der elektrischen Verbindungsbahn eine mutige Entscheidung für eine Investition dar, die die damalige Wirtschaftskraft des aufstrebenden Ortes bis auf's äußerste in Anspruch nahm. Dazu kommt noch, daß hier eine Technik zum Einsatz kam, die zu jener Zeit noch absolut in den Kinderschuhen steckte; so lag die Inbetriebnahme der ersten elektrischen Straßenbahn gerade 16 Jahre zurück<sup>1</sup>, der Einsatz von Pufferbatterien zur Abfederung von Lastspitzen, wie sie im Bahnbetrieb ja auftreten, war erst seit Mitte der 80er Jahre zuverlässig realisiert und auch die sog. „Transformatorenschlacht“, die hitzige Diskussion um die Ausführung von Netzen als Gleich- oder Wechselspannungsnetz, zeigt, daß zu jener Zeit in der Elektrotechnik noch vieles prinzipiell im Fluß war<sup>2</sup>. Ein weiteres Novum stellte auch das Kraftwerkskonzept selbst dar, das

<sup>1</sup> 1881 wurde die erste elektrische Straßenbahn der Welt von einer Kaserne in Berlin-Lichterfelde zum Bahnhof Lichterfelde als Versuchsbahn von Siemens & Halske eröffnet.

<sup>2</sup> König / Weber: Propyläen Technikgeschichte, Netzwerke, Stahl und Strom, 1840.-.1914, S. 331 - 332. Erst Mitte der 80er Jahre waren entsprechende Bleiakkumulaturen verfügbar. Die Auseinandersetzung zwischen den Befürwortern von Gleich- bzw. Wechselstrom war hingegen mehr ein Streit, der durch Marktinteressen bestimmt war. Die etablierten Firmen Edison, A.E.G. und Siemens & Halske propagierten den Gleichstrom, da sie hier entsprechende Patente und Lösungen vorweisen konnten, während neuere Firmen, wie Ganz

sowohl den „Licht- und Kraftstrom“ für die Haushalte und Betriebe liefern sollte, als auch den Bahnstrom für die Oberleitung der Strecke. Alles in allem handelte es sich beim „Bähnle“, wie die Trossinger ihre Eisenbahn bald nannten, für damalige Zeiten um eine richtige „Hi-Tech“-Anlage.

Und so transportierte die kleine Bahn bis heute gut 20 Millionen Personen, 2 Millionen Tonnen Fracht und Expreßgut, das ganze bei einer Streckenleistung aller Fahrzeuge, die für 200 Erdumrundungen ausreichte<sup>3</sup>.

Im Folgenden soll nun die Entwicklung der Bahn bis heute in einem kurzen Überblick dargestellt werden. Für Interessierte sei des Weiteren auf die Literatur und die Quellenangaben verwiesen.

## **2 Die Verkehrssituation Trossingens vor dem Bahnbau**

Die Verkehrsanbindung Trossingens ist schon von alters her nicht besonders gut. Die Höhenlage und der dadurch fehlende Anschluß an die Hauptverkehrswege durch Prim- (Rottweil - Tuttlingen) und Neckartal (Rottweil - Schwenningen), sowie räumliche Trennungen, die Oberamtsstadt Tuttlingen liegt 22 km, bei damaliger Reisegeschwindigkeit also 4 Stunden, entfernt, bedingen u.A. die schlechte Ausgangslage für die Entwicklung Trossingens als Industriestandort. Außerdem erschwert bis 1806 auch die politische Zersplitterung den Handel - sogar mit den nächstliegenden Orten, denn Trossingen liegt in einer württembergischen Enklave und ist so von Zollgrenzen umgeben. Aber auch nach 1806 bildet das Oberamt Tuttlingen den äußersten Südwestzipfel des neuen Königreichs, auf zwei Seiten an Baden grenzend.<sup>4</sup>

Als im Jahre 1863 die Postkutsche erstmals Trossingen erreicht, befindet sich dort dennoch schon eine wachsende Harmonika(haus)industrie, die sich als wichtigen Markt bereits den Amerikaexport zu erschließen beginnt<sup>5</sup>. Die erste Poststelle des Ortes führte der Kaufmann Zeller, Marktplatz 16, in seinem Geschäft. Diese „Karriolpost“ stellt zweimal täglich die Verbindung zwischen Aldingen, an der Bahnstrecke Rottweil - Tuttlingen gelegen, und dem Pfarrdorf her<sup>6</sup>.

Die Situation für die expandierende, rohstoffbedürftige und sich zunehmend am Export ausrichtende Industrie ist also nicht allzu befriedigend; und auch als am 26. August 1869 die Bahnstrecke Rottweil - Villingen eröffnet wird, verbessert sich die Lage nicht, da der an dieser Strecke gelegene „Staatsbahnhof Trossingen“ fünf Kilometer von der Ortschaft entfernt liegt, also auch diese Verkehrsader wiederum dem Verlauf des Neckars folgt, ohne den Weg über die Höhe Trossingens zu machen. Dennoch werden die Güter von nun an über eine eigens erbaute Straße durch den Steppach transportiert.

---

(Ungarn), Helios (Deutschland) und Westinghouse (USA) sich mit Wechselstromtechnik eine bessere wirtschaftliche Ausgangsbasis im umkämpften Markt verschafften.

<sup>3</sup> Angaben nach Jost Keller, Leiter Stadtwerke Trossingen, in W. Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 8

<sup>4</sup> Berghoff: Zwischen Kleinstadt und Weltmarkt, Trossingen und die Harmonika 1857 - 1961, S. 36. Hier (Kap. B I.) geht Berghoff ausführlich auf die wirtschaftlichen Ausgangslage, die sich den Trossingern zu Anfang des 19. Jahrhunderts bot, ein.

<sup>5</sup> dazu siehe Berghoff: Zwischen Kleinstadt und Weltmarkt, Trossingen und die Harmonika 1857 -1961, Kap. C I.1&2. Berghoff spricht zu diesem Zeitpunkt noch vom Übergang vom Hausgewerbe zur Protoindustrie.

<sup>6</sup> L. Wilhelm: Unsere Trossinger Heimat, S. 199/200.

Welch hohen Stellenwert man dieser Fuhrverbindung von Seiten der Industrie beimaß, macht ein Protokoll des Gewerbevereins deutlich: *„Für den Fall, daß von dem Bürgerausschuß der Beschluß des Gemeinderates betreffend die Erbauung und Unterhaltung der Zufahrtsstraße zum Staatsbahnhof Trossingen nicht angenommen würde oder daß die Unterhaltung dieser Straße auf Gemeindegeldern von genanntem Kollegium verweigert werden sollte, wenn nicht ein Staatsbeitrag bewilligt wird, ist die Unterhaltung der genannten Zufahrtsstraße solange auf Kosten des Gewerbevereins zu übernehmen, bis der erwähnte Staatsbeitrag erfolgt oder die Kosten von der Gemeinde übernommen werden...“*<sup>7</sup>

Immerhin befindet sich im „Staatser“, wie der Bahnhof allgemein bis heute genannt wird, nun ein Telegraphenamts, das ab 1881 durch die erste Überland-Fernsprechverbindung Württembergs mit dem Zeller'schen Hause verbunden wird.<sup>8</sup> So ist gegen Ende des 19. Jahrhunderts zwar der Brief- und Paketdienst einigermaßen geregelt, aber die Situation im Frachtverkehr verschärft sich zusehends und der Chronist Ludwig Wilhelm bemerkt: *„Für die Beförderung von Briefen und Paketen war gegen das Ende des vergangenen Jahrhunderts durch die Post gut gesorgt [...]. Weit schlimmer dagegen war es um den so schnell anwachsenden Frachtverkehr bestellt. Trotzdem sich der damalige Güterbeförderer und Bahnhofswirt Johs. Maurer mit seinen zwei Fuhrwerken, die er täglich unterwegs hatte, redliche Mühe gab, war es ihm bald unmöglich, die ankommenden und abgehenden Massen zu bewältigen, und so waren unsere Fabrikanten genötigt, die stetig wachsenden Mengen ihrer Rohmaterialien selbst auf dem Staatsbahnhof abholen und die weggehenden Waren hinunter führen zu lassen, was natürlich neben den hohen Auslagen auch viel Zeitverlust verursachte.“*<sup>9</sup>

Wiederum ist es nun der Gewerbeverein, der die Initiative ergreift, und so notiert das Protokollbuch im Jahr 1893 erstmals offiziell die Bahnidee: *„Auf Wunsch ergreift Real- schullehrer Lusser das Wort und führt aus, daß das Bedürfnis einer Bahnverbindung mit dem Bahnhof in hohem Grade vorliege. Davon gehen die täglich hörbaren Stimmen Zeugnis, die dem Bedauern darüber Ausdruck verleihen, daß der Ort Trossingen an das Eisenbahnnetz keinen Anschluß hat. Aber ganz abgesehen von dem in jedem Einwohner schon gefühlten Wunsche einer Eisenbahn dränge die industrielle Entwicklung unseres Ortes, die Verhältnisse und Lage der Kleingewerbetreibenden und das Interesse an der Hebung des Wohlstandes der Gemeinde darauf hin, die Verkehrsverbindung mit den nächsten Stationen und Orten möglichst einfach und bequem zu gestalten. Nur dadurch kann der Verkehr von außen nach Trossingen gesteigert und mit ihm auch das ganze Geschäftsleben im Ort selbst eine erfreuliche Änderung zu Gunsten der hiesigen Einwohner erfahren...“*<sup>10</sup>. Offenbar findet die Bahnidee unter den Gewerbetreibenden ebenso wie beim damaligen Schultheiß Jakob Koch offene Aufnahme und so stellt der Gewerbeverein sogleich 300 Mark für Vorarbeiten zur Planung durch einen Techniker ein und beschließt, ein „Comitee“ zur Einleitung der nötigen Schritte zu wählen; diese Sitzung kann dadurch wohl als die Geburtsstunde der Trossinger Eisenbahn gelten.

<sup>7</sup> zitiert nach Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 18.

<sup>8</sup> L. Wilhelm: Unsere Trossinger Heimat, S. 202. Widersprüchliche, aber vermutlich falsche, Aussagen zu diesem Sachverhalt bei Häffner: Trossingen - vom Alemannendorf zur Musikstadt und bei Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn.

<sup>9</sup> L. Wilhelm: Unsere Trossinger Heimat, S. 202.

<sup>10</sup> zitiert nach Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 25.

### 3 „Kommt er elektrisch zu uns her, freut uns sein Einzug um- somehr“ - Bau und Eröffnung der Bahn

Der Wille zum Bahnbau war somit also von maßgeblicher Seite bekundet, auch wenn es bis zu diesem Punkt offenbar kein ganz leichter Weg war. Dazu schreibt Wilhelm: „... brauchte es (1895/96) vieler und langer Beratungen zwischen dem Rathaus und den Industriel-  
len unter dem Vorsitz von Schultheiß Koch, und auch bei den häufigen Zusammenkünften des Gewerbevereins stand jedesmal auf der Tagesordnung: „Eisenbahnverbindung Trossingen - Aldin-  
gen oder Trossingen - Staatsbahnhof?“ Es lag ja in der Natur der Sache, daß bei diesen Verhand-  
lungen viele Meinungsverschiedenheiten überwunden und manche kleinlichen und kurzfristigen  
Anschauungen bekämpft werden mußten; aber dennoch führten sie, unterstützt von zahlreichen  
Gutachten bedeutender Sachverständiger, verhältnismäßig rasch zu dem Entschluß, durch das  
Steppachtal eine normalspurige Verbindungsbahn zum Staatsbahnhof zu bauen und dieselbe elek-  
trisch zu betreiben. Zu letzterem Zweck sollte in der Nähe des Ortsbahnhofs eine elektrische Anla-  
ge erstellt und so eingerichtet werden, daß sie nicht nur die Bahn mit elektrischer Kraft zu speisen,  
sondern solche auch an die hiesigen Gewerbetreibenden und zu Beleuchtungszwecken abzugeben in  
der Lage wäre.“<sup>11</sup>

Und so konnte also kurz nach dem Entschluß des Ge-  
werbevereins zum Planungs-  
beginn der Gemeinderat am  
6. November 1893 über das  
Projekt im Grundsatz abstim-  
men. Das Ergebnis war mit 7  
zu 3 Stimmen für den Bahnbau  
dann auch eindeutig, gibt an-  
dererseits aber auch klar zu  
erkennen, daß durchaus auch  
Zweifel bestanden<sup>12</sup>. So be-  
fürchtet z.B. der Kaufmann  
Jacob Gaß ein Abwandern sei-  
ner Kundschaft in Richtung  
der Städte Rottweil und Villin-  
gen, was unter anderem ne-  
benstehendes Lesergedicht in  
der Trossinger Zeitung provo-  
zierte<sup>13</sup>.

Von solchen Diskussionen ließ man sich freilich nicht abbringen und so wurde Wil-  
helm Reisser aus Stuttgart, der eine Vertretung der A.E.G. Berlin betrieb, mit der techni-  
schen Realisierung beauftragt. Zur Strecke selbst berichtet die Festschrift zur Eröffnung:  
„Die Bahn ist als Vollbahn gebaut mit einer Spurweite von 1,435 m, und ist direkt an das Staats-  
bahngeleise angeschlossen, so dass ein direkter Uebergang der Güterwagen auf das Geleise der Ver-  
bindungsbahn Trossingen und der Transport nach Ort Trossingen stattfinden kann.

## Zur Eisenbahnsache.

*Nur nicht zaghaft, drauf und dran,  
Daß wir erlangen Licht und Bahn;  
Einer nur hat Angst im Sack,  
Doch den hat man schon gepackt.*

*Seiner Zeit, so äußert er,  
Mir und andern Bürgern mehr:  
O ihr lieben Leut' sind g'scheid  
Hütet euch vor Bahn recht weit.*

*Denn bei jeder G'legenheit  
Fahrt nun jeder dann zur Zeit,  
Bald in'+ Badisch, bald nach Rottweil  
Und so ist'+ für uns kein Heil.*

*Doch der Jakob fürcht sich nicht,  
So, die Bahn auch ist in Sicht;  
Cement und Steine kommen doch  
Und dazu jetzt billiger noch.*

**Jakob der Grobe.**

<sup>11</sup> L. Wilhelm: Unsere Trossinger Heimat, S. 203.

<sup>12</sup> Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 27.

<sup>13</sup> Trossinger Zeitung vom 2.2.1897. Der Verfasser ist höchstwahrscheinlich der Kalkofenbesitzer Birk (Seckler-Jakob).

*Die Entfernung zwischen Staatsbahnhof Trossingen und Bahnhof Ort Trossingen beträgt 4,5 km. Die ganze Gleislänge beträgt 5800 m; davon liegen 3300 m in Geraden, 2500 m in Kurven, ferner 2050 m in der Horizontalen. 3750 m in Steigungen. Die grösste Steigung beträgt 3,03 % und zwar auf einer Länge von 1500 m. Der kleinste Radius auf der Strecke beträgt 180 m, in der Bahnhofsanlage 150 m. Das verwendete Vignolschienenprofil wiegt 22 kg per m<sup>14</sup>.*

Bevor aber solcherlei in die Tat umgesetzt werden konnte, mußte zunächst die Finanzierung der Mammut-Investition geklärt werden. Da nach mehreren Gesuchen bei den zuständigen Regierungsgremien klar wird, daß man von Staatsseite keine finanzielle Unterstützung erfahren wird, kommt es schließlich am 10. September 1897 zur Gründung einer Aktiengesellschaft. Auf diese Art gelingt es, das nötige Kapital von 450.000 Mark aufzubringen<sup>15</sup>.

Der Bau hatte bereits 1896 mit den Erdarbeiten, unter Zuhilfenahme von italienischen Gastarbeitern, begonnen und brachte „*reges Leben in den Ort*“<sup>16</sup>. So sind im Herbst 1897 bereits das Elektrizitätswerk und der Ortsbahnhof im Rohbau fertiggestellt und ein Teil der Schienen verlegt, als die Konzession für Bau und Betrieb der Bahnanlage „*in Gemäßheit der Allerhöchsten Entschliebung Seiner Königlichen Majestät*“ am 31.12.1897 erteilt wird. Am 12. November schließlich vermeldet die Trossinger Zeitung den Abschied der italienischen Arbeiter: „*Zum Abschied spendete J. Meßner, Linde, denselben drei Freissen, während Bahnbauaufseher Treiber dieselben noch mit Freibier regalierte.*“ Und am 24. November wird berichtet, daß die Wagen, drei an der Zahl und „*sehr hübsch und praktisch gebaut und auf das Feinste ausgestattet*“, mittags um 3 Uhr am Staatsbahnhof Trossingen eingetroffen sind. Vom darauffolgenden Tag weiß der damals elfjährige Karl Haller zu berichten: „*Rennet, Buebe, rennet, s' Zügle kommt! so hallte es an einem Spätherbsttag kurze Zeit vor der Eröffnung der Trossinger Eisenbahn durch die Straßen des damaligen Pfarrdorfes. Und die Buben und Mädchen rannten, wie nie zuvor in ihrem Leben, zum Bahnhof. Man kann sich gar nicht vorstellen, welche Freude es für die Schüler damals war, als es hieß, die neuen Wagen für die Trossinger Bahn kommen. Einen solchen Freudentag, es war am Freitag, 25. November, hatte Trossingen wohl kaum zuvor erlebt. Die Buben und Mädchen rannten in die ‚Breite‘ hinaus, wo die Feuerwehr mit dicken Spannseilen die beiden ersten festlich bekränzten Triebwagen und den Personenwagen steppachaufwärts zogen. Schüler der Oberklassen haben dabei fest mitgeholfen, als der erste Zug vom Staatsbahnhof zum neuen Trossinger Bahnhof gezogen wurde. Die elektrische Leitung stand ja noch nicht unter Strom, und so mußte mit Menschenkraft der erste Zug befördert werden. Zwei Stunden lang dauerte es an jenem unfreundlichen Herbsttag, bis das erste Zügle oben war und von vielen Trossingern mit Hurrarufen empfangen wurde. [...]*“<sup>17</sup>

In der darauffolgenden Woche fanden dann erste Probefahrten, Bremsproben etc. sowie am 5. Dezember die Abnahme der Wagen statt, so daß am 13. und 14. Dezember 1898 schließlich die feierliche Eröffnungsfeier mit Fackelzug, Feuerwerk, Festgottesdienst, Besichtigungen und Bankett stattfinden konnte. In der Trossinger Zeitung erschien zu diesem Anlaß: „Die Gemeindeglieder werden gebeten, es möge jeder zur Verherrli-

<sup>14</sup> Festschrift zur Eröffnung des Elektrizitäts-Werkes und der Verbindungsbahn Trossingen. S. 28.

<sup>15</sup> nach Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 37. Die Gesellschaft firmierte unter dem Namen "Elektrizitätswerk und Nebenbahn Aktiengesellschaft Trossingen". Die Aktionäre waren: Gemeinde Trossingen (250.000 Mark), Fa. Matth. Hohner (109.000 Mark), Fa. Chr. Meßner & Cie. (20.000 Mark), Fa. Ands. Koch (10.000 Mark), Jakob Pfisterer, Verwaltungsaktuar (3.000 Mark), Johs. Meßner, Linden-Wirt (5.000 Mark), Fa. Michael Birk (2.000 Mark), Fa. Martin Trichtinger (3.000 Mark), Martin Trichtinger, Kronen-Wirt (3.000 Mark), Johs. Neipp, Maurermeister (2.000 Mark), Anna Strom (2.000 Mark), Johs. Oefinger, Kaufmann (5.000 Mark) und Jakob Koch, Schultheiß (3.000 Mark). 30.000 Mark wurden als Kredit aufgenommen.

<sup>16</sup> L. Wilhelm: Unsere Trossinger Heimat, S. 203.

<sup>17</sup> Schwarzwälder Bote vom 12.12.1958.

chung des Festes das Seinige beitragen, namentlich Häuser an den Hauptstraßen zu dekorieren und zu flaggen.“<sup>18</sup>. Wie freudig die „Segnungen“ der modernen Technik bei der Bevölkerung aufgenommen wurde berichtet uns nochmals Karl Haller, wenn er erzählt: *„Eine Sensation ersten Ranges war es auch, als zum ersten Mal das elektrische Licht in Trossingen anging. Vorher waren in jedem Haus Petroleumlampen und natürlich auch an den meisten Arbeitsplätzen in den Fabriken. Auch die Straßenlaternen hatten Petroleumlicht. [...] Als zum ersten Mal das elektrische Licht brannte, war es, als wäre man im Himmel. Als es hieß, die elektrischen Straßenlampen brennen, da stürzte alles auf die Straßen, um dieses große Ereignis zu erleben...“*<sup>19</sup>.

Ein weiteres Zeichen für die Hochstimmung, die in Trossingen herrschte ist auch das nebenstehende Festgedicht<sup>20</sup>, das zur Eröffnung der Bahn und des E-Werkes verfaßt wurde.

*We+halb ist heute Feiertag,  
We+halb ist heute Festgelag?  
Weil seinen Einzug glänzend hält  
Der Fortschritt, der sieghafte Held.*

Und so wurde der nun erreichte Anschluß an moderne Zeiten offenbar allgemein bejubelt, allein einmal kam ein wenig Wehmut auf, wie Oberlehrer Wilhelm berichtet: *„... bis die Post am 13. Dezember 1898 von der elektrischen*

*Ihm machen wir die Pforten auf,  
Kein Trossinger hemmt seinen Lauf,  
Kommt er elektrisch zu un+ her,  
Freut un+ sein Einzug umsomehr.*

*Verbindungsbahn rücksichtslos verdrängt wurde. Wehmütig klang am Abend des 12. Dezember das Lied: „Morgen muß ich fort von hier“, das der Postillion auf seiner letzten Fahrt über „Stepachs Anger“ und die Bahnhofstraße hinein ertönen ließ. Auch bei den Trossingern, welche die letzte Ankunft des Postwagens im Bärenhof abwarteten, wurde die Freude über den zuvor gefeierten großen Verkehrsfortschritt für einige Zeit von dem Hauch einer wehmütigen Abschiedsstimmung getrübt.“*<sup>21</sup>

## 4 Von Bronzedraht und Dawsongas – die technischen Anlagen im Jahre 1898

Zu den technischen Anlagen, wie sie im Jahre 1898 installiert wurden, liegen uns heute noch umfangreiche Baupläne und Skizzen, sowie eine teilweise sehr detaillierte Beschreibung in der bereits zitierten und vermutlich von der Firma Wilhelm Reisser herausgegebenen Festschrift zur Eröffnung von „Elektricitäts-Werk“ und Verbindungsbahn, vor<sup>22</sup>.

Da uns heute viele der Verfahren und Techniken, die damals modern und zeitgemäß waren, im wahrsten Sinne des Wortes ‚merk-würdig‘ erscheinen, möchte ich hier einiges aus den Quellen über die erstellten Anlagen berichten.

### 4.1 Die Maschinenanlagen

Hartnäckig hält sich die Behauptung, die Entscheidung für den elektrischen Betrieb der Bahnstrecke sei aufgrund der relativ großen Steigung von 3,03 % in den steilsten Abschnitten, gefallen. Im Dampfbetrieb, sei diese Neigung nicht ohne weiteres zu bewältigen

<sup>18</sup> Trossinger Zeitung vom 10.12.1898 in einer Annonce der "Aktiengesellschaft Elektrizitätswerk und Verbindungsbahn Trossingen" unterzeichnet durch "Vorstand Koch / Aufsichtsrat Hohner".

<sup>19</sup> Schwarzwälder Bote vom 12.12.1958.

<sup>20</sup> Trossinger Zeitung vom 15.12.1898. Dort wird das "Fest-Gedicht zur Eröffnung des Elektrizitätswerks und der Verbindungsbahn Trossingen" abgedruckt.

<sup>21</sup> L. Wilhelm: Unsere Trossinger Heimat, S. 201.

<sup>22</sup> Umfangreiches Material findet sich im Stadtarchiv Trossingen. Unter anderem auch die komplette hier zitierte Literatur. Die hier angeführten Zitate stammen, wenn nicht anders vermerkt, aus der erwähnten Festschrift zur Eröffnung im Jahre 1898.

gewesen. Diese Argumentation mit technischen Gründen erscheint jedoch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Gründe, die bereits damals für den elektrischen Betrieb sprachen, zurückzutreten: „... bis Herr Schultheiss Koch mit Herrn Fabrikant Hohner sich an Herrn Oberbaurat Schaal, Abteilung für Strassen- und Wasserbau des Königl. Ministerium des Innern, wandten, welcher sofort den Herren erklärte, dass eine Bahn mit Lokomotivbetrieb durch die hohen Anlagekosten sich selbst ausschliesse, dagegen Anlage einer Bahnverbindung in Verbindung mit einem Elektrizitäts-Werk durchzuführen sein werde, da etwaige Ausfälle bei der Bahn durch die besseren Einnahmen bei Abgabe von Kraft und Licht gedeckt werden könnten. [...]“ nach weiteren Ausführungen über die Vorzüge des elektrischen Betriebs in diesem Sinne folgt dann das Fazit „... können diese Kraftanlagen in Verbindung mit Elektrizitätswerken für Licht und Kraft es ermöglichen, auch solchen Gegenden die Wohlthaten von Nebenbahnen zu teil werden zu lassen, bei welchen die Anlage von Nebenbahnen mit Lokomotivbetrieb keine Rentabilität verspricht.“ Vor dem Hintergrund dieser Überlegung ist dann vermutlich auch die Entscheidung für eine solche Lösung zu sehen.

Und auch bei der Erzeugung der elektrischen Energie war man auf ökonomisch sinnvolle Lösungen aus. Lassen wir wieder die Festschrift berichten: „Zur Erzeugung der für die Licht- und Kraftabgabe in Trossingen und für die Zugförderung auf der Verbindungsbahn erforderlichen elektrischen Energie dient die auf der dortigen Endstation aufgestellte und von Gebrüder Körting in Hannover ausgeführte Kraftgasanlage (Dawsongas), welche mit zwei einzylindrigen Motoren von je 100 Pferdestärken ausgestattet ist und von denen jeder zwei A.E.G. Dynamomaschinen antreibt. Zur Bewältigung des gegenwärtigen Betriebs genügt übrigens ein Motor mit Dynamo, der andere dient mit dem dazugehörigen Erreger vorerst und bis die Ausdehnung des elektrischen Betriebs eine Steigerung der motorischen Kraft erforderlich macht, als Reserve.

Dieses Motorensystem ist von der ausführenden Firma gewählt worden infolge der günstigen Ergebnisse, welche mit demselben hinsichtlich der Ausnutzung des Heizwerts der Kohle gegenüber von den Dampfmaschinen in neuerer Zeit erzielt worden sind, und zu Einsparungen von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung geführt haben.“

Zu dem Punkt der erwarteten Verbrauchssteigerung braucht man dann lediglich das knapp dreißig Jahre später verfaßte Trossinger „Heimatbuch“ aufzuschlagen, um herauszufinden: „Dadurch glaubten die Erbauer, Trossingen auf Jahrzehnte hinaus mit Kraft und Licht versehen zu haben; allein viele Anmeldungen für den Bezug von Kraft und immer neue Lichtanschlüsse, sowie deren Mehrverbrauch bei dem sich fortwährend steigenden Bahnverkehr, machten nach kurzer Zeit eine Erweiterung des Werkes nötig.

Schon 1914 arbeiteten drei Sauggasmotoren mit zusammen 500 Pferdestärken und sechs Gleichstromdynamomaschinen. Für die Beleuchtung Trossingens kamen damals 30 Bogenlampen und 7000 Glühlampen in Betracht.“<sup>23</sup>

Doch zurück zur Technik: Die eingesetzten Motoren machten 130 Umdrehungen in der Minute und verfügten über eine Wasserkühlung, die durch einen Sammelbehälter von 10 m<sup>3</sup> Fassungsvermögen, der unter der Decke installiert war, versorgt wurden. Die Kühlwasserumwälzung erfolgte durch zwei elektrisch angetriebene Pumpen. Von dem Wasserbehälter wurden auch die Gaswascher, die zur Reinigung des Generatorgases erforderlich waren versorgt. Gestartet wurden die Gasmotoren durch Preßluft, die „den ersten Kolbenhub bis zum Eintritt der Explosionswirkung zuwege bringt.“

Die Erzeugung des Generatorgases, das man heute, zu Zeiten der Erdgasfernleitungen, nicht mehr antrifft, wird folgendermaßen beschrieben: „... geht in der Weise vor sich, dass der Brennstoff in den inwendig mit feuerfesten Steinen ausgemauerten Generatoren [in Tros-

---

<sup>23</sup> L. Wilhelm: Unsere Trossinger Heimat, S. 204.

singen wurden derer zwei errichtet] in einer je nach der Beschaffenheit des Brennstoffes zu bemessenden Höhe aufgeschichtet und entzündet wird. Mit Hilfe eines durch einen stehenden Dampfkessel von 6 qm Heizfläche unter 4 atm Druck bedienten Dampfstrahlgebläses wird von unten ein Gemisch von Dampf und Luft in den Generator geleitet, wodurch die Kohle vergast, der Wasserdampf zersetzt und somit ein Gas gewonnen wird, welches an brennbaren Bestandteilen hauptsächlich Kohlenoxid und Wasserstoff enthält, an unverbrennlichen Bestandteilen Stickstoff und Kohlensäure.“

Neben dem guten Wirkungsgrad des Betriebs der Generatoren mit Generatorgas werden aber noch weitere positive Punkte angemerkt: „Von hoher Bedeutung ist noch bei solchen Anlagen, dass die Ungeschicklichkeit oder Gleichgültigkeit des Heizers nicht die ungünstigsten Wirkungen erzielen kann, wie bei Dampfkesseln [gemeint sind hier wohl die gefürchteten Kesselexplosionen]. Leider können wir uns ja trotz der vielgerühmten rauchverzehrenden Feuerungen durch den Augenschein an den Schornsteinen neuester Zeit überzeugen, dass die Rauchlosigkeit noch zu den frommen Wünschen zu zählen ist. Bei den Generatorgasanlagen ist die Rauchbelästigung ausgeschlossen.“

Ob all dieser Vorteile vergißt Reisser verständlicherweise aber in der Festschrift auch die Nachteile der Anlage zu erwähnen, von denen dem Chronisten Wilhelm jedoch offenbar sofort einer einfällt: „... diente die im Elektrizitätswerk aufgestellte Kraftgasanlage, deren pustendes Geräusch bei westlichen Luftströmungen über den ganzen Ort her tönte und wohl heute noch manchem Umwohner des Werkes unangenehm in den Ohren klingt.“<sup>24</sup>

## **4.2 Die elektrischen Einrichtungen**

Wie erwähnt wurden von jedem der Motoren zwei Dynamomaschinen angetrieben, von denen jeweils eine für die Versorgung der Gemeinde durch Licht- und Kraftstrom (Typ S.G. 300 der A.E.G.) und die andere für den Bahnstrom (Typ S.G. 400 der A.E.G.) zuständig war. Die Maschinen für die Gemeinde lieferten bei 55 PS und 700 Touren per Minute 240 Volt, 150 Ampère entsprechend 3,6 kW, die Bahnmaschinen bei 73,5 PS 600 Volt und 80 Ampère entsprechend 48 kW.

Diesen Maschinen waren jeweils Pufferbatterien parallelgeschaltet, um Lastspitzen, insbesondere durch den Bahnbetrieb, auszugleichen: „Diese Pufferbatterie dient dazu, beim Anfahren des Zuges Stöße auf die Maschinen aufzuheben und das plötzliche sehr bedeutende Strombedürfnis auszugleichen. Die Pufferbatterien werden seit einigen Jahren stets bei elektrischen Bahnen in Anwendung gebracht und haben sich vorzüglich bewährt.“

Ebenfalls bemerkenswert ist die Ausführung des innerhalb des Ortes installierten Netzes, wozu Reisser schreibt: „Der von den Dynamomaschinen erzeugt Strom wird auf eine Marmorschalttafel geführt, auf welcher sich die nötigen Präzisionsinstrumente für Messung und Kontrolle befinden. Der Gesamtstrom passiert den Hauptwattstunden-Zähler, um eine Kontrolle über die ganze erzeugte Strommenge zu haben. Von der Verteilungsschalttafel gehen 4 Speiseleitungen nach 4 Speisepunkten in Trossingen, von welchen die Verteilungsleitungen nach den betreffenden Bezirken führen. Die Leitungen bestehen aus hartgezogenen Kupferdrähten von 8, 6, 4,5 mm Durchmesser und sind durchaus an kyanisierten Stangen in der Höhe von 8 m über dem Boden geführt.“

Sämtliche Abzweigungen von den Hauptleitungen sind durch Bleisicherungen geschützt und führen nach den Anschlusskästen in den Gebäuden. Der elektrische Strom wird nur nach Wattstunden-Zählern abgegeben und wird nur bei kleinen Installationen bis zu 4 Lampen eine

---

<sup>24</sup> wie 2.

*Ausnahme gemacht. Bei diesen kleinen Anlagen wird der Lichtvergeudung durch Anbringen von Stundenzählern vorgebeugt.“*

Zur Energieversorgung der Bahn weiß Reisser zu erzählen: *„Die Zuführung des Stromes von 600 Volt Spannung für die Motorwagen erfolgt durch die oberirdisch, durchweg doppelt geführte Arbeitsleitung bestehend aus zwei Siliciumbronze-Drähten mit einem Gesamtquerschnitt von 100 qm [vermutlich qmm]. Die Arbeitsleitung wird in einer Höhe von 6 m über Schienenoberkante, durch Isolatoren, welche je nach der Beschaffenheit der Trace an hölzernen Auslegemasten oder Spanndrähten befestigt sind, getragen. Die Arbeitsleitung wird in einer Entfernung von 2000 Metern direkt von der Kraftstation gespeist.*

*Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Schienen, welche an den Stößen durch je zwei kupferne Schienenverbindungen von 50 qm [auch hier wohl qmm] Querschnitt leitend verbunden sind.“<sup>25</sup>*

### **4.3 Die Bahnstrecke**

Auch zur Strecke selbst, die, ebenfalls unter der Gesamtleitung der Firma Wilh. Reisser, von der Firma Lenz & Comp. erbaut wurde, berichtet die Festschrift neben den bereits im vorigen Kapitel zitierten Angaben zu Längen und Steigung weitere interessante Details. So war z.B. für die Strecke durch die Regierung eine Maximalgeschwindigkeit von 20 km/h vorgeschrieben worden und als maximales Zuggewicht ein vollbesetzter Wagen mit 14 Tonnen, sowie ein Staatsbahn-Güterwagen mit 20 Tonnen, also zusammen 34 Tonnen zugrunde gelegt worden. Die Streckenführung wird folgendermaßen beschrieben: *„Die Bahnlinie tritt mit einer Linkswenche 1 : 8¼ aus dem Anschluss an das Staatsbahngleis heraus und wendet sich in einem grossen Bogen mit einem Radius von 180 m langsam gegen die Strasse, wobei sie mit einer eisernen Brücke den Stoppachbach überschreitet; dann gelangt sie in einen tiefen Einschnitt, passiert über einen gewölbten Durchlass nochmals den Stoppach und weiter oben abermals mit einer eisernen Brücke. [...] Die obere Bahnhofanlage beginnt mit einer Rechtskurvenwenche 1 : 10. Es sind 2 Hauptgeleise und 3 Nebengeleise vorhanden, die mittelst 1 Rechtswenche 1 : 10, 3 Rechtsweichen 1 : 8¼, 2 Linkswenchen 1 : 8¼ miteinander verbunden sind.*

*Am Ende der Geleise ist die Kraftcentrale erbaut in Verbindung mit einer Wagen halle, in der auf zwei Gleisen vier Wagen Platz haben. Am Eingang der Bahnhofsanlage steht das Verwaltungsgebäude, in dem sich ausserdem die Räume für die Post befinden und angebaut hieran ist der Güterschuppen.*

*Die Gebäude sind im Schwarzwälder Stil durchgeführt und eine Zierde für Trossingen.“* Von dem Schwarzwälder Stil ist nach einigen Umgestaltungen der Fassade des Ortsbahnhofes heute leider nichts mehr zu sehen.

### **4.4 Das rollende Material**

Als Grundausrüstung der Bahn wurden zunächst zwei Baugleiche Triebwagen, ein Personenwaggon 3. Klasse und ein gedeckter Güterwagen, sowie ein Bahnmeisterwagen zu Reparaturarbeiten beschafft.

Die zweiachsigen Motorwagen (T1 und T2), die von der Maschinenbau Aktiengesellschaft Nürnberg (MAN) geliefert wurden sind, bis auf geringfügige Änderungen, mit den kurz zuvor an die Lokalbahn AG München, die mit ihnen die Strecke Tettang - Meckenbeuren bediente, baugleich. Sie besitzen pro Achse einen Motor mit 40 PS, mechanische Bremsen und elektrische Widerstandsbremsen. Die elektrische Ausrüstung wurde durch die A.E.G. geliefert, und so besaßen die Wagen bis 1927 die damals üblichen

---

<sup>25</sup> Festschrift zur Eröffnung des Elektrizitäts-Werkes und der Verbindungsbahn Trossingen. S. 31.

Rollenstromabnehmer anstatt der dann installierten Schleifbügel. Mit diesen Wagen können bei Bergfahrt 30 Tonnen und bei Talfahrt 80 Tonnen bewegt werden.

Zum Inneren berichtet Reisser: *„Die Wagen sind gemischte Personen- und Güterwagen. Sie haben am Kopfende eine Abteilung II. Klasse mit zehn Sitzplätzen. In der Mitte des Waggons ist ein Raum zur Beförderung von Post- und Gepäckstücken angebracht, welcher sowohl durch grosse seitliche Schiebetüren, als auch von den Personalabteilen aus zugänglich ist. Der Postraum ist mit den Einrichtungen für den Begleiter der Post vorgesehen“*. Interessant auch die Beschreibung der Wagenheizung für kalte Tage: *„Die Heizung geschieht auf elektrischem Wege, ausserdem ist eine Einrichtung für Beheizung mit Presskohle, welche in der vielfach bei Eisenbahnwagen üblichen Weise in besonderen Heizkörpern von aussen unter die Sitze geschoben wird, vorhanden.“*

Der Anhängewagen besaß 50 Sitzplätze der III. Klasse, hatte, wie die Motorwagen, einen Radstand von 4 m und an den Ende offene Bühnen für bis zu sieben Stehplätze. *„Die innere Ausstattung, Beleuchtung und Heizung ist die gleiche wie bei dem Motorwagen.“*

Zu guter Letzt war noch der Güterwagen mit einem Ladegewicht von 10 Tonnen vorhanden, der zum Stückguttransport angeschafft worden war.

Von den Betriebsmitteln des Anfangsjahres sind heute noch der Triebwagen T1 und der Anhängewagen B3 vorhanden. T2 wurde 1961 verschrottet, nachdem neues Wagenmaterial angeschafft worden war (T5, 1956). B2 hat heute ein anderes Untergestell, nämlich das des noch später beschafften B5 und hat somit nun einen Radstand von 4,40 m. Der Güterwagen hingegen mußte 1914, zu Anfang des Weltkrieges, abgegeben werden und ist seitdem verloren<sup>26</sup>.

## 5 Der Betrieb von 1898 bis 1914

Bereits in den Anfangsjahren machte sich bei der Trossinger Eisenbahn das bis heute nicht gelöste Problem eines rentablen Betriebs bemerkbar. Auf der einen Seite verzeichnet die Bahn steigende Zahlen bei den zu befördernden Gütern und Personen, so daß innerhalb der ersten 1½Jahrzehnte in den Ausbau des Fuhrparks und der Lagerkapazität investiert werden muß, auf der anderen Seite hat die Gemeinde mit dem Bau der Bahn einen enormen Schuldenberg angehäuft, was die Staatsregierung jedoch nicht dazu bewegen kann, Zuschüsse in irgendeiner Form zu gewähren. Doch zunächst zu den getätigten Investitionen:

In ihrem ersten Betriebsjahr erwirtschaftete die Bahn einen Überschuß von 14.400 Mark und im Jahr 1900 transportierte sie bereits 52.254 Personen, 51.800 Kilogramm Expresgut, 42.120 Kilogramm Gepäck, 219 Hunde, 350 Stück Vieh und 11.095 Tonnen Güter<sup>27</sup>. Aufgrund stetig steigender Beförderungszahlen wird im Jahr 1902 bei der A.E.G. eine kleine Lokomotive für den Güter- und Rangierdienst gekauft, die mit ihren 2 x 40 kW starken Motoren bei Bergfahrt 22 Tonnen und bei Talfahrt 60 Tonnen bewegen kann. Aber auch der Raum für die Fahrgäste wird schon im Laufe des ersten Jahrzehnts zu eng und so wird 1908 ein weiterer Personenwagen, mit der Bezeichnung B5, beschafft, nachdem sich zuvor u.a. Klagen von Hohner gehäuft hatten, die Arbeiter müßten häufig mit Trittbrettern und sonstigen Außen-Stehplätzen vorlieb nehmen. Der „Sa-

<sup>26</sup> Sanwald: 50 Jahre Trossinger Eisenbahn und Elektrizitätswerk, Manuskript 1948, S. 60. Abweichend dazu behauptet Konrad Freund, in der Festschrift 7 Jahrzehnte Stadtwerke Trossingen von 1968, der Wagen sei „Ende des letzten Krieges“ verlorengegangen (S. 50). Sanwald, der zu jener Zeit bei der Bahn war, müßte dies aber eigentlich gegenwärtig sein.

<sup>27</sup> Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 100.

lonwagen“, wie B5 schnell genannt wurde, hatte sein elegantes Aussehen und seine besonders gediegene Innenausstattung der Tatsache zu verdanken, daß er, erbaut um 1900 von der Budapester Firma Ganz & Co, erst als Dampftriebwagen auf die Strecke ging, bevor er auf irgendeine Weise zur Firma Hanomag nach Hannover gelangte, wo der Dampfantrieb ausgebaut wurde und von wo ihn die Trossinger Bahn als Waggon mit 46 Sitzplätzen günstig erstand<sup>28</sup>.

Zum Jahr 1908 ist nebenbei noch zu bemerken, daß in diesem Jahr das Postamt erstmals ein eigenes Gebäude, direkt neben dem Bahnhof gelegen, erhält<sup>29</sup>. Außerdem erweiterte man im selben Jahr auch den beim Ortsbahnhof befindlichen Güterschuppen von 110 auf 400 qm, denn das Güteraufkommen beträgt nun schon 30.000 Tonnen pro Jahr<sup>30</sup>.

Das für längere Zeit letzte Fahrzeug wurde schließlich 1913 beschafft: ein Wagen mit 75 Plätzen, der von der Waggon-Fabrik Rastatt gefertigt wurde, und in Trossingen die Bezeichnung B6 erhielt<sup>31</sup>. Dieser Wagen war das größte Gefährt der Trossinger Eisenbahn und vom gleichen Typ wie die damals gebräuchlichen Wagen der württembergischen und badischen Bahnen.

Diese hohen Investitionen der Anfangsjahre, sowie hohe Reparaturkosten bedingten jedoch, daß die Bahn ebenso wie das Elektrizitätswerk nie richtig rentabel war. Und so erklären sich auch die Ersuchen um finanzielle Unterstützung der Gemeinde beim Württembergischen Staat. Zweimal werden die Ständeversammlung und das Staatsministerium um Beihilfe ersucht. Im Jahr 1900 wird die Bitte brüsk abgelehnt, mit einer Begründung, die einer heftigen Rüge gleichkommt; u.a. wird mitgeteilt, daß die Gemeinde Trossingen nicht, wie sonst im Königl. Württemberg üblich, vor Beginn des Bauvorhabens an die Regierung herangetreten sei. Daß der Bauaufwand einschließlich der Herstellungskosten nun rund 700.000 Mark betrage und damit den Voranschlag erheblich überschreite, habe die Regierung nicht zu vertreten!<sup>32</sup>

Ein weiterer Antrag im Jahr 1902, der mit dem Hinweis auf den inzwischen doch erheblichen Steuerbeitrag Trossingens zum Staatshaushalt untermauert werden soll, wird mit Hinweis auf diesen ersten Beschluß ebenfalls abgelehnt. Die Gemeinde bleibt auf den Kosten sitzen!

Auf den 1. Juli 1909 schließlich wurde die Aktiengesellschaft *„von der Gemeinde zu einem Buchwert von Mk. 1.015.469,-- käuflich erworben und von da an in eigener Regie betrieben.“*<sup>33</sup>.

Eine Lösung der Finanzmisere ließ jedoch auf sich warten; lediglich verschiedene Pläne zum Anschluß Trossingen an die 1909 beschlossene Heubergbahn lassen eine Besserung erwarten. Doch bis 1913 geschieht nichts konkretes und so tragen die „bürgerlichen Kollegien“ Trossingens am 3. September 1913 ihre Argumente erneut wie folgt vor: *„Welche Wirkung der Bahnbau für die Entwicklung der Gemeinde hatte, erhellt sich am besten daraus,*

<sup>28</sup> Freund: 7 Jahrzehnte Stadtwerke Trossingen 1968, S. 51/52.

<sup>29</sup> L. Wilhelm: Unsere Trossinger Heimat, S. 201.

<sup>30</sup> Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 77.

<sup>31</sup> Freund: 7 Jahrzehnte Stadtwerke Trossingen, S. 42.

<sup>32</sup> Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 99.

<sup>33</sup> Aus 1827 – 1927, Hundert Jahre Harmonika, Gewerbe- und Industrieausstellung, Festschrift, Trossingen 1927, S. 26. Dazu auch Stadtarchiv Trossingen **A 731**. Hier findet sich ein Dokument, das Auskunft über den Wert der Gesellschaft zum Zeitpunkt des Kaufes gibt: Buchwert Bahnanlage 490.855 M 55 Pf., Buchwert Elektrizitätswerk 524613 M 34 Pf., zusammen 1.015.468 M. 89 Pf. zuzüglich Kassenvorräte 9150 M 70 Pf. und Vorräte, Kauttionen, Effekten und sonstige Guthaben 39.788 M 83 Pf. macht insgesamt 1.064.408 M 42 Pf.

daß die Einwohnerzahl von 3104 im Jahre 1898 auf jetzt nahezu 6000 angewachsen ist, und daß die gesamten durch die Einwohnerschaft von Trossingen aufzubringenden Staatssteuern gegen 24.000 Mark im Jahre 1898 nunmehr ca. 100.000 Mark jährlich betragen...“. Andererseits, so der Bericht weiter, ist die Haushaltslage der Gemeinde aber eine Angespannte: „Der Schuldenstand der Gemeinde, mit Ausnahme des Elektrizitätswerkes und der Bahn, betrug am 1. April 1898 27.000 Mark, am 1. April 1913 752.007,44 Mark, hat sich also in einer Weise vermehrt, daß die Aufsichtsbehörde, die Königl. Kreisregierung Reutlingen, sich veranlaßt sah, die Gemeindegremien darauf hinzuweisen, daß der Schuldenstand der Gemeinde nachgerade eine bedenkliche Höhe erreicht habe...“<sup>34</sup>.

Zu dieser Zeit (ab ca. 1912) kommt jedoch erneut Bewegung in den Bahnbau in der Baar. Die Strecke Tuttlingen – Schweningen über Talheim und Trossingen steht in der Planung. In diesem Zusammenhang wird auch an eine Verlängerung der Trossinger Bahn nach Durchhausen und deren Anschluß an Tuttlingen – Schweningen gedacht. In diesem Zuge bittet die Gemeinde Trossingen um die Übernahme der gemeindeeigenen Bahn nebst E-Werk durch den Staat, bietet dabei finanzielle Beiträge zum Bahnbau Trossingen – Durchhausen an und will auf einen Teil der Kaufsumme der eigenen Strecke verzichten; dies alles nur, um dieses Projekt einer durchgehenden Bahnverbindung zu bekommen.

Nach langen Erwägungen der zuständigen Gremien kommt am 16. März 1914 schließlich der Beschluß beider Ständekammern zustande, der da lautet:

1. *Die (erneute) Bitte des Eisenbahnkommittees Schweningen – Tuttlingen vom 31. Januar 1913 nebst der Denkschrift der bürgerlichen Kollegien von Tuttlingen, Schweningen, Tuningen, Talheim, Durchhausen, Seitingen, Oberflacht, Wurmlingen, Mühlhausen, Schura, Weigheim und Gunningen vom November 1909 um die Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Schweningen nach Tuttlingen der Königl. Regierung zur Erwägung und bei der weiteren Bitte um Einstellung der erforderlichen Mittel in das nächste Eisenbahnkreditgesetz aufzunehmen, und*
2. *die Bitte der bürgerlichen Kollegien von Trossingen vom 3. September 1903 um Übernahme der elektrischen, normalspurigen Gemeindebahn Trossingen-Staatsbahnhof nach Trossingen-Ort durch den Staat und die weitere Bitte um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Trossingen nach Durchhausen der Königl. Regierung je zur Erwägung zu übergeben.*<sup>35</sup>

Damit war die Chance da, die Situation des Bahnverkehrs in Trossingen nochmals gründlich zu ändern, doch am 28. Juni 1914 fallen in Sarajewo Schüsse, deren Folgen sämtliche Pläne zunichte machen. Weder die Bahn von Tuttlingen nach Schweningen, noch die Verbindung von Trossingen nach Durchhausen wurden jemals gebaut.

---

<sup>34</sup> zitiert nach Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 105.

<sup>35</sup> zitiert nach Kelberg: Die Trossinger Eisenbahn, S. 110.