

# Denkschrift

über das Projekt der Führung eines Teiles einer  
Staatsbahnlinie Titisee-Rheintal von St. Blasien aus  
durch das obere Gebiet des Murgtales, über den  
„Hoßenwald“ rechts der Alb.

Mit einer Uebersichtskarte.

1

---

## Vorwort.

Mit raschem flügelsschlag der Zeit flogen wir hinweg über die Tage, da die Römer das Gebiet des mons abnoba des Silva hercynia mit kleinen Horden durchquerten, hinweg über das Hereinbrechen neuer Kultur durch die Einführung des Christentums mit der Gründung der Stätten der Cella alba (St. Blasien) und des hl. Fridolins (Säckingen), hinweg über die wüsten Tage des schrecklichen Siegeszuges des Ungarnkönigs Etzel, hinweg über die langen Epochen, da die Alemannen und die Schwaben ihre Herrschaften sicherten, die Herzöge von Zähringen und die Markgrafen von Baden die fundamente zum heutigen Großherzogtum Baden legten. Hinweg auch über die Tage der blutigen Mißverständnisse der alemannisch gesinnten Hauensteiner und ihrer habsburgischen Herrschaften, in denen Handel, Wandel und Wohlstand im Hauensteinerland und deren zugewandten Vogteien (Todtmoos und Schönau) so schwer geschädigt und zur Niederlage gezwungen wurden.

Heute genießen wir die Früchte der Zugehörigkeit zu einem weise regierten, modernen Staate, dessen Hohe Regierung alle

Kinder ihres Landes in gleicher Fürsorge zu hegen und pflegen bestrebt ist. Wir schätzen uns glücklich, Angehörige des Badener Landes zu sein, dessen Gesetzgebungen und Institutionen für das moderne Staatsgebilde weit über die Grenzen deutscher Gaue als vorbildlich angesehen werden.

Ein Gefühl der Zusammengehörigkeit verbindet die Volkstämme zu beiden Seiten der „Murg“ bis zum Rheinstrom, des Jbaches und der Wehra Quellgebiete auch heute noch, und wenn sie zusammenstehen, teilhaftig zu werden der Wohltaten staatlicher Fürsorge, so wahren sie das Recht der Selbsterhaltung und stehen ein für die Entwicklung ihrer Volkswirtschaft und das Gedeihen des Erbes ihrer Väter.

## Der Landtag.

In der Julisitzung 1906 der Hohen zweiten Kammer erfuhr eine Petition „um Erbauung einer normalspurigen Bahn St. Blasien-Rheintal durch den Staat“ bei ihrer Erörterung die einstimmige Befürwortung der Herren Landtagsabgeordneten. Bei der Diskussion über die vorliegende Petition kam der weitergehende Gedanke zum Durchbruch, daß diese petitionierte Teilstrecke allein die Erschließung des Innern des südlichen Schwarzwaldes in wünschenswerter Weise nicht erzielen könne, sondern daß nur ein den ganzen in Betracht kommenden Landesteil durchquerender Schienenstrang dem bis jetzt dem Bahnverkehr verschlossenen Gebiete die Vorteile besserer Verkehrsverhältnisse bringen würde.

Von diesem Gesichtspunkte aus wurde denn auch im Landtag die Vorlage eines Bahnprojektes Titisee-Rheintal als dringlich anerkannt, und die vorliegende Petition befürwortet.

Im Prinzip wäre also die Erschließung des südlichen Schwarzwaldes für den Bahnverkehr seitens des Hohen Landtages beschlossene Sache, und nach einer Zusage der Großherzoglichen Regierung würde die Großherzogliche General-Direktion der Staatseisenbahnen unverzüglich zum Studium der in Betracht kommenden Einienführungen der Bahn Titisee-Rheintal schreiten.

## Das Gebiet St. Blasien-Todtmoos- Murgtal (Hotzenwald).

In der festen Ueberzeugung, die beauftragten Organe werden bei diesem Studium nach allen Richtungen in technischer wie auch besonders in volkswirtschaftlicher Hinsicht die Tragenfrage für die zu berührenden Gebietsteile auf's genaueste prüfen, möchte es vorliegende Denkschrift doch nicht unterlassen, das Augenmerk des Hohen Landtages, der Großherzoglichen Regierung wie auch der General-Direktion der Staatsbahnen auf einen speziellen Landesteil hinzulenken.

Durch den Bau der vorgesehenen Eisenbahnlinie soll vor allem eine durch wichtige Interessen gebotene Ergänzung und Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, andererseits die Erschließung verschiedener, mit Schienenverbindung noch nicht bedachter Landesteile herbeigeführt werden. Ein Blick auf die Karte genügt, um sofort zu ersehen, daß das bestehende Eisenbahnnetz eine große Lücke im südlichen Teile des Badener Landes aufweist. Das Polygon Freiburg · Immendingen · Waldshut · Säckingen · Schopfheim · Basel enthält nur wenige Lokalbahnstrecken von der Linie Basel · Freiburg ausgehend, und die Sackbahn Schopfheim · Zell i. W. · Todtnau. Weitaus der größte Teil der in diesem Polygon wohnenden Bevölkerung entbehrt in empfindlichster Weise des modernen Verkehrsmittels und geht in seiner Entwicklung nur mühsam vorwärts, ja vielerorts sogar zurück. In der Erkenntnis dieser Tatsache wird wohl der Hohe Landtag zur Ueberzeugung gekommen sein, daß nur der Staat selbst als solcher im Stande ist, die gegenwärtige Notlage der Industrie und Landwirtschaft im südlichen Schwarzwald durch Erschließung besserer Verkehrsmittel zu heben.

Die Verkehrsbedürfnisse sind die ähnlichen wie diejenigen jenseits des Rheins in der Schweiz: Forst- und Landwirtschaft, Fabrik- und Hausindustrie und Fremdenverkehr sind die Elemente des Lebenserwerbes. Welch große Zahl von Schienensträngen durchqueren dort das Land, machen den Verkehr leicht und die Konkurrenz sogar mit dem Auslande lebensfähig! Wie leicht ist dort im Verhältnis zu uns jedweder Verkehr!

Steht das Können unserer Industriellen, die Arbeitskraft des kleinen Mannes, das Produkt des landwirtschaftlichen Fleißes, die Schönheit des Landes, welche das Auge des Wanderers und des Kurgastes entzücken soll und der klimatische Wert des Schwarzwaldes nicht auf derselben Höhe wie dort? — Und doch fehlt bei uns die eigentliche Lebenskraft, die teuren Preise auf allen Einheiten der Produktion und des Konsums erschweren jedwedes Fortkommen, hemmen die Entwicklung und sind entschieden das Erzeugnis unserer nicht mehr zureichenden Verkehrsverhältnisse.

Der neue Schienenweg Titisee-Rheintal wird in zwei Teile zerfallen: Titisee-St. Blasien einerseits, St. Blasien-Rheintal andererseits. — Der bedeutende Fremdenort St. Blasien, zugleich Sitz mehrerer Bezirksbehörden, auch durch seine Baumwollindustrie gewichtig, muß als Mittelpunkt der Linienführung gewählt werden.

Titisee-St. Blasien sowie St. Blasien-Rheintal, beide Strecken lassen bezüglich Bahnbau verschiedene Lösungen zu, und es wird die Wahl der einen oder andern Linienführung von verschiedenen Faktoren abhängig sein. Es liegt auf der Hand, daß die Be-

völkerung in den Interessenzonen lebhaften Anteil an dem Ausfall der Einienwahl nimmt und dazu beiträgt, die gewichtigen Faktoren geltend zu machen, welche imstande sind, einen Ausschlag in der Trassenbestimmung zu geben. Wie schon erwähnt, sind die Grundbedingungen eines rationellen Bahnbaues die Ergänzung und Erweiterung des bestehenden Bahnnetzes und sodann die Erschließung neuer Landesteile. Vorstehende Denkschrift nimmt es sich zur Aufgabe, speziell die Einienführung St. Blasien-Rheintal zu beleuchten, in der bestimmten Voraussetzung, daß der obere Teil der neuen Eisenbahn vom Höllental nach dem Rheintal seine Lösung in der Einmündung in St. Blasien findet.

Bis heute wurde allgemein Waldshut oder Albruck als Einmündungsstelle in die bestehende Staatsbahnlinie Konstanz-Basel in Betracht gezogen, somit nur das Gebiet links des Abflusses. Durch eine solche Einienführung würde das ganze Gebiet rechts des Abtales auf unabsehbare Zeiten dem Bahnverkehr verschlossen, ein Gebiet, das seine Interessengrenzen von St. Blasien über Jbach, Todtmoos, Herrischried-Rütte, Rickenbach nach Murg zuzieht. Ein Blick auf die Karte läßt ohne weitere Erwägungen den Gedanken entstehen: wäre eine Verkehrslinie von St. Blasien aus nicht auch in der Richtung nach dem Bezirkshauptort Säckingen zu ziehen, um in der Murggegend die bestehende Rheintallinie zu erreichen? Und so würde sich die Lösung St. Blasien-Rheintal präzisieren in eine solche St. Blasien-Säckingen.

Dieser Landesteil, wohl die vierfache Bevölkerungszahl als das Interessengebiet links des Abtales aufweisend\*), hat bereits vor wenigen Jahren die tatkräftige Aufmerksamkeit der Hohen Regierung anlässlich der Wald-Elektra auf sich gezogen. — Betrachten wir kurz die Verhältnisse auf dem „Höhenwald“. —

\*) Siehe Bevölkerungsstatistik.

Schon vor Jahrzehnten wurde die prekäre Lage der Landwirtschaft, die für die einzelnen bäuerlichen Familien kaum mehr als das Existenzminimum gewährleistete, anerkannt. Die Einführung der Hausweberei in der Mitte des vorigen Jahrhunderts brachte eine sichtliche Verbesserung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse. Doch vermochte sich diese nur zum Nebenerwerbs- und Ergänzungsbetriebszweig des landwirtschaftlichen Betriebs zu erheben. Durch die sich immer ungünstiger gestaltende Rentabilität der landwirtschaftlichen Betriebe, und durch den gleichzeitigen Niedergang einzelner Hausindustriezweige wurde der Auswanderung Vorschub geleistet, die „Landsucht“ begann und in den letzten 35 Jahren des 19. Jahrhunderts hat die Bevölkerungszahl des Gebietes (ausschließlich Todtmoos und Jbach) um 20.7 % abgenommen.

Der weiteren Landsucht, so besagt die „Denkschrift über die Einführung des elektrischen Antriebes für Hausweberstühle in den Waldgemeinden der Amtsbezirke Sädingen und Waldshut“ (1903), und dem weiteren wirtschaftlichen Rückgang der Wälderbevölkerung kann nur durch Sesshaftmachung einer lohnenden Industrie Einhalt geboten werden; die Fabrikindustrie wird, soweit wenigstens der hintere Wald in Betracht kommt, in dieser Gegend äußerst vorsichtig mit Niederlassungen sein, da Gemeinden mit großer Bevölkerungszahl nicht vorhanden sind, ein größerer Zuzug von auswärts nicht zu erwarten ist, infolge der klimatischen, insbesondere der Schneeverhältnisse ein Zusammenfassen der Arbeitskräfte aus den zerstreut liegenden Ortschaften in ein oder mehrere Fabrikzentren sich äußerst schwierig gestalten würde, schließlich, weil der Zug von Fabrikniederlassungen hauptsächlich nach Orten, die vom großen, öffentlichen Verkehr berührt werden, geht, der Hohenwald aber vom allgemeinen Verkehrsleben mangels einer Eisenbahn ziemlich weit abgerückt ist. Es bleibt also für die Ansässigmachung der Industrie nur die Hausindustrie übrig, von deren einzelnen Zweigen die Seidenband-Hausweberei sich am lebensfähigsten erwiesen hat.

## Bevölkerungsstatistik

des Interessengebietes einer Bahnlinie St. Blasien-  
Murgtal - Rheintal mit Annäherung an Todtmoos.

(Aus dem bad. Geschäftskalender 1907.)

|                              |      |           |
|------------------------------|------|-----------|
| ✓ Wittenschwand . . . . .    | 266  | Einwohner |
| ✓ Jbach . . . . .            | 987  | "         |
| ✓ Todtmoos . . . . .         | 1494 | "         |
| ✓ Wehrhalden . . . . .       | 453  | "         |
| ✓ Großherrischwand . . . . . | 234  | "         |
| ✓ Segeten . . . . .          | 248  | "         |
| ✓ Engelschwand . . . . .     | 224  | "         |
| ✓ Strittmatt . . . . .       | 420  | "         |
| ✓ Herrischried . . . . .     | 594  | "         |
| ✓ Rütte . . . . .            | 177  | "         |
| ✓ Hornberg . . . . .         | 227  | "         |
| ✓ Niedergebissbach . . . . . | 193  | "         |
| ✓ Hogschür . . . . .         | 346  | "         |
| ✓ Hütten . . . . .           | 345  | "         |
| ✓ Altenschwand . . . . .     | 450  | "         |
| ✓ Hottingen . . . . .        | 380  | "         |
| ✓ Rickenbach . . . . .       | 364  | "         |
| ✓ Willaringen . . . . .      | 589  | "         |
| ✓ Niederwühl . . . . .       | 444  | "         |
| ✓ Oberwühl . . . . .         | 441  | "         |
| ✓ Hänner . . . . .           | 601  | "         |
| ✓ Rogel . . . . .            | 495  | "         |
| ✓ Oberhof . . . . .          | 486  | "         |
| ✓ Niederhof . . . . .        | 612  | "         |
| ✓ Bergalingen . . . . .      | 304  | "         |
| ✓ Görwühl*) . . . . .        | 884  | "         |

Zusammen 12258 Einwohner

\*) Wir ziehen Görwühl auch in dieses Interessengebiet, da die Verbindung durch Anschluß einer Schmalspurbahn leicht bewerkstelligt werden könnte.



Zur Erhaltung dieser wurde alsdann mit Hilfe eines Staatsbeitrages und Dank dem Entgegenkommen der Landesversicherungsanstalt Baden in Bezug auf Darlehen mit niedrigem Zinsfuß die Kraft-Umsatz-Genossenschaft Elektra für die Waldgemeinden der Amtsbezirke Säckingen und Waldshut gegründet, ein Unternehmen, das einem idealen Gesichtsfelde entsprossen, voraussichtlich aber nur dann prosperieren kann, wenn ihm bessere, billigere und modernere Verkehrsverhältnisse den Weg zum Konkurrenzkampf der Jetztzeit bahnen. — Daß bis zur Stunde der Landflucht nicht gesteuert werden konnte, beweisen die Erhebungen, daß im Durchschnitt der letzten fünf Jahre folgende Auswanderungen stattgefunden haben:

|                        |             |                           |
|------------------------|-------------|---------------------------|
| Wehrhalden . . . . .   | 23 Familien | Uebertrag: 79 Familien    |
| Großherrischwand       | 13 " *)     | Hütten . . . . . 3 "      |
| Segeten . . . . .      | 10 "        | Altenschwand . . . 3 "    |
| Engelschwand . . . .   | — "         | Hottingen . . . . . 10 "  |
| Strittmatt . . . . .   | — "         | Rickenbach . . . . . 3 "  |
| Herrischried . . . . . | 5 "         | Willaringen . . . . . 5 " |
| Rütte . . . . .        | 10 "        | Niederwühl . . . . . 5 "  |
| Hornberg . . . . .     | 5 "         | Oberwühl . . . . . 5 "    |
| Niedergebisbach        | 7 "         | Rogel . . . . . 2 "       |
| Hogschür . . . . .     | 6 "         | Oberhof . . . . . 5 "     |
|                        |             | Bergalingen . . . . . 1 " |
| Uebertrag: 79 Familien |             | Zusammen 121 Familien     |

Auch im oberen Teil des Interessengebietes des gedachten Bahnbetriebs St. Blasien-Säckingen ist die Bevölkerungszahl im Rückschritt begriffen. (Ibach, Todtmoos; in Todtmoos 13 Familien.)

Wenn es nun auch der Waldelektra gelingen sollte, dem Rückgang der Bevölkerungsziffer auf kurze Zeit Einhalt zu tun, so wird es doch nie dem Landmann möglich werden, auf die Dauer

\*) Und außerdem viele einzelstehende Personen.

den Existenzkampf zu bestehen, wenn ihm nicht ein lebenskräftiger Bundesgenosse, die Eisenbahn, hilfreich entgegenkommt. Ein grelles Licht auf die gegenwärtigen prekären Verhältnisse oben auf dem „Wald“ giebt folgender Erläuterungsbericht des Bürgermeisteramtes Großherrischwand zu der Aufstellung der Verkehrsverhältnisse seiner Gemeinde:

„Düngerkauf und Rheinschlamm konnten bis jetzt nur von besser bemittelten Landwirten, welche Pferde oder starke Zugochsen besaßen, bezogen werden. Die Einfuhr von Düngemitteln würde bedeutend erhöht, wenn bessere Verkehrsverhältnisse geschaffen und dadurch auch für die minder bemittelten Landwirte die Verwendung von solchen durch billigere Zufuhr ermöglicht würde. Zu Rubrik „Baumaterialien“ wird beigelegt, daß in den letzten Jahren dahier mehrere Häuser abgebrannt sind, welche größtenteils in Folge der großen Kosten wegen Befuhr der Baumaterialien nicht wieder aufgebaut worden sind.“

Und so sieht es zumeist im Hohenwalde aus — wenn nicht einmal der Bestand erhalten werden kann, wie soll es möglich sein, eine Vermehrung der Wohnstätten herbeizuführen?

Wir verkennen es nicht, daß es eine schwere, opfererheischende Aufgabe des Staates ist, dem Zurückgehen eines an und für sich schönen Landesteiles zu steuern, wenn aber ein Gebot der Notwendigkeit auch große Opfer verlangt, so dürften doch Mittel und Wege zu finden sein, solche aufzubringen.

Am oberen Teil der gedachten Linie St. Blasien-Murgtal-Rheintal-Säckingen liegen Wittenschwand, Jbach und Todtmoos. Der sogen. „Dachsberg“ müßte seinen Anschluß in Jbach suchen. Was von der prekären Lage von Kleinindustrie und Landwirt-

chaft im Hohenwalde gesagt ist, gilt auch hier. Bei den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen ist es nicht möglich, daß der Einzelne und die Gesamtgemeinde etwas anderes erfahren kann, als ein äußerst mühsames Ringen mit der Existenz, als ein „Vegetieren“ in dem von Dichtern als so schön gepriesenen Schwarzwald. Was der Acker und die Wiese nicht genügend zum Lebensunterhalt produziert, sollte hier der Waldreichtum ergänzen. Doch gerade in der Forstwirtschaft der Einzelnen und der Gemeinde ist heutzutage die Mitkonkurrenz nur möglich, wenn moderne Verkehrswege die Fracht verbilligern.

Todtmoos' Geschichte ist mit derjenigen des „Waldes“ eng verknüpft, war es doch ein frommer und gottseliger Priester von Rickenbach, Dietrich mit Namen, der im Jahre 1255 die Wallfahrtskapelle auf dem „Schönbühl“ errichtete. Und seither suchen alljährlich Tausende und Ubertausende Heilung für Leib und Seele bei der himmlischen Gnadenmutter Maria, welcher Dietrich oder „Theodorikus“ die Kapelle weihte. Von allen Seiten her durchqueren Wallfahrer alljährlich den Hohenwald und obschon die Anzahl der Pilger nicht ganz genau festgestellt werden kann, darf die Jahresziffer doch auf allermindestens 12000 angegeben werden. Eine kleine Zahl erreicht ihr Ziel durch's Wehratal oder von St. Blasien her. Wenn jedoch ein bequemer Schienenspfad den „Wald“ vom Rheine her durchzieht, vermehrt sich die Schar der Wallfahrer um ein kaum zu bezifferndes Mehrfaches, und nichts ist erfahrungsgemäß geeigneter, den Volkswohlstand zu mehren, als ein reger Fremdenverkehr.

Todtmoos ist aber nicht nur ein Wallfahrtsort im alten Sinne des Wortes, sondern auch in moderner Auslegung: denn außer den frommen Pilgern zur Mutter Gottes kommen jährlich tausende von Fremden hierher, um Gesundung und Auffrischung ermatteter Lebensgeister zu suchen. Die Natur hat Todtmoos zu einem Kurort ersten Ranges erhoben, das bestätigten ärztliche Autoritäten in zahlreichen Fachschriften. Wohl ist die Zahl der

Kurgäste auf 3500 im Jahre 1906 gestiegen, aber auch hier könnte eine ungleich größere Frequenzziffer entstehen, wenn eine Bahnlinie in der Nähe der Ortschaft den Verkehr den zahlreichen für die Fremdenindustrie bestimmten Etablissements näher bringen würde. Das Sanatorium Wehrwald, das den Ruhm der kräftigenden, gesundenden Schwarzwaldluft in den wenigen Jahren seines Bestehens nach allen Richtungen der Windrose verbreitet hat, und das wohl als eine Zierde der Schwarzwälder Fremdenindustrie gelten darf, hat oft unter den obwaltenden Verkehrsverhältnissen schwer zu kämpfen. Ein Gedeihen ist ja diesem Etablissement, wie auch den Hotels und Pensionshäusern und dem weithinbekannten Luisebad gesichert, doch ist nicht zu verkennen, daß von einer bedeutenden Entwicklung des Kurortes selbst nur dann die Rede sein kann, wenn er leichter zugänglich gemacht, und hierdurch konkurrenzfähiger gestaltet werden kann.

Der volkswirtschaftliche Wert einer Erweiterung der Kurtablissements und überhaupt des Kurortes würde sich jedoch im ganzen Nachbargebiet, im Jbacher Hochgelände und im Hohenwald, selbstverständlich auch in der Ortschaft, dadurch bemerkbar machen, daß allen landwirtschaftlichen Produkten ein nahegelegenes, bedeutendes Absatzgebiet geschaffen würde, dessen Ertrag unter allen Umständen dazu bestimmt wäre, den Wohlstand der Bevölkerung um ein wesentliches zu mehren.

## Verkehr.

Um nun auch ein Bild zu haben, welche Verkehrsziffern die in unserem Interessengebiet liegenden Ortschaften aufweisen, und zwar im Durchschnitt der letzten fünf Jahre bei den so vielfach dem Verkehr nicht wesentlich günstigen Straßen und Wegen, und bei der großen Entfernung von bestehenden Bahnstationen, möge folgende Zusammenstellung dienen:

Siehe umstehende Tabellen.

## Ausfuhr

## Land -

| Ortschaft                 | Holz    | Vieh         | Landw. Erzeugnisse aller Art | Beerenfrüchte |
|---------------------------|---------|--------------|------------------------------|---------------|
|                           | Zentner | Stück        | Zentner                      | Zentner       |
| Jbach . . . . .           | 19 000  | 150          | 200                          | 60            |
| Todtmoos . . . . .        | 122 000 | 185          | 100                          | 20            |
| Wehrhalden . . . . .      | 30 000  | 250          | 700                          | 1400          |
| Großherrischwand          | 60 000  | Schweine 400 | 800                          | 500           |
|                           |         | Schweine 200 |                              |               |
| Segeten . . . . .         | 10 000  | 300          | 2000                         | 3500          |
| Engelschwand . . . . .    | 2 500   | 70           | 1000                         | 500           |
| Strittmatt . . . . .      | 18 000  | 250          | 600                          | 100           |
| Herrischried . . . . .    | 50 000  | 100          | 2000                         | 200           |
| Rütte . . . . .           | 55 000  | 100          | 300                          | 50            |
|                           |         | Schweine 100 |                              |               |
| Hornberg . . . . .        | 10 000  | 250          | 600                          | 50            |
| Niedergebisbach . . . . . | 30 000  | 200          | 1800                         | 50            |
| Hogschür . . . . .        | 1 000   | 100          | 1500                         | 1000          |
| Hütten . . . . .          | 1 500   | 150          | 400                          | 50            |
| Altenschwand . . . . .    | 1 200   | 100          | 200                          | 200           |
|                           |         |              | Bafer 1000                   |               |
| Hottingen                 | 60 200  | 1500         | 5770                         | 3375          |
| Rickenbach                | 100 000 | 360          | 1150                         | —             |
| Willaringen               | 8 000   | 60           | 500                          | —             |
| Niederwühl                | —       | —            | —                            | 20            |
| Oberwühl . . . . .        | 1 400   | 40           | —                            | 30            |
| Hänner . . . . .          | 4 000   | 300          | 500                          | —             |
| Rozel . . . . .           | 4 500   | 59           | 2200                         | 50            |
| Oberhof . . . . .         | 5 000   | 100          | 800                          | 60            |
|                           |         |              | Bafer 400                    |               |
| Niederhof . . . . .       | 400     | 150          | 500                          | —             |
| Bergalingen               | 2 000   | 80           | 1000                         | —             |
|                           | 595 500 | 5674         | 26 020                       | 11 215        |

# u r d n f

# Einfuhr

| Kunstdünger | Rheinschlamm | Lebensmittel aller Art | Fleisch | Wein, Bier u. souff. Getränk | Kolonialwaren |
|-------------|--------------|------------------------|---------|------------------------------|---------------|
| Zentner     | Zentner      | Zentner                | Zentner | Zentner                      | Zentner       |
| 300         | —            | 2500                   | 80      | 1500                         | 200           |
| 560         | —            | 28100                  | 638     | 23604                        | 4092          |
| 1000        | 1000         | 2500                   | 10      | 3100                         | 100           |
| 2400        | 4000         | 3400                   | —       | 1600                         | 600           |
| 1400        | 500          | 5000                   | —       | 4000                         | 2000          |
| 300         | 1000         | 1000                   | 100     | 1000                         | 500           |
| 700         | 1000         | 1500                   | —       | 350                          | 100           |
| 6000        | 20000        | 6000                   | —       | 18000                        | —             |
| 150         | 3000         | 1000                   | —       | 1/200                        | 50            |
| 200         | 10000        | 1000                   | —       | 150                          | 200           |
| 500         | 1500         | 800                    | —       | 800                          | 200           |
| 300         | 10000        | 1500                   | —       | 1000                         | 300           |
| 700         | 100          | 400                    | —       | 200                          | —             |
| 800         | 2500         | 1000                   | —       | 1200                         | 300           |
| 3000        | 60000        | 4500                   | —       | 16180                        | 11500         |
| 700         | 2000         | 3000                   | —       | 10000                        | 2000          |
|             |              | 2000                   | —       |                              |               |
| 1200        | —            | 1600                   | —       | 2000                         | 250           |
| —           | —            | —                      | —       | —                            | —             |
| 360         | —            | 1550                   | 40      | 500                          | 200           |
| 400         | 1000         | 3500                   | 50      | 5000                         | 800           |
|             |              |                        |         | 2000                         |               |
| 680         | —            | 2000                   | 150     | 2500                         | 700           |
| 1000        | —            | 1200                   | —       | 1000                         | 1000          |
| 200         | 200          | 100                    | —       | 200                          | 300           |
|             |              |                        |         |                              | 2000*)        |
| 1200        | —            | 500                    | 50      | 1000                         | 50            |
| 24050       | 117800       | 75630                  | 1118    | 97084                        | 27442         |

## Ausfuhr

## Industrie

| Ortschaft                    | Fabriken | Haus-<br>industrie | Handel- und<br>Gewerbetreib.                       | Stein-<br>hauer | Sägmehl<br>u. Mehl |
|------------------------------|----------|--------------------|--|-----------------|--------------------|
|                              | Zentner  | Zentner            | Zentner  | Zentner         | Zentner            |
| Ibach . . . . .              | —        | 450                | 60<br><small>Gerberei 2000<br/>Kohlen 1500</small> | —               | —                  |
| Todtmoos . . . . .           | —        | 3300               | 500  | —               | —                  |
| Wehrhalden . . . . .         | —        | 100                | 400  | 10000           | —                  |
| • Großherrischwand . . . . . | —        | 100                | 50   | 4000            | —                  |
| • Segeten . . . . .          | —        | 500                | —  | —               | —                  |
| Engelschwand . . . . .       | —        | 1500               | 400  | —               | —                  |
| Strittmatt . . . . .         | —        | 700                | 80   | —               | —                  |
| Herrischried . . . . .       | —        | 6000               | 600  | —               | —                  |
| • Rütte . . . . .            | —        | 100                | 50   | —               | —                  |
| Hornberg . . . . .           | —        | —                  | —  | —               | —                  |
| • Niedergebisbach . . . . .  | —        | 100                | 200  | 1000            | —                  |
| • Hogschür . . . . .         | —        | 150                | —  | —               | —                  |
| • Hütten . . . . .           | —        | 800                | 100  | —               | —                  |
| • Altenschwand . . . . .     | —        | 1000               | —  | —               | —                  |
| • Hottingen . . . . .        | 200 000  | 6200               | 300  | 3000            | —                  |
| • Ackenbach . . . . .        | —        | —                  | 5000   | —               | —                  |
| • Willaringen . . . . .      | —        | 150                | 100<br><small>Corf 4000</small>                    | —               | —                  |
| Niederwühl . . . . .         | —        | —                  | —  | —               | —                  |
| Oberwühl . . . . .           | —        | 350                | 100  | 1500            | —                  |
| Hänner . . . . .             | 1500     | —                  | 100  | —               | —                  |
| Rogel . . . . .              | —        | —                  | —  | 1800            | —                  |
| Oberhof . . . . .            | —        | —                  | —  | —               | —                  |
| Niederhof . . . . .          | 1500     | —                  | 400  | —               | 2200               |
| • Beraalingen . . . . .      | —        | 2000               | 50   | 50              | —                  |
|                              | 203 000  | 23 500             | 15 990   | 21 350          | 2200               |



# Industrie

# Einfuhr

| Roh-<br>materialien | Allg. Handels-<br>artikel       | Manufaktur-<br>waren | Gau-<br>materialien |
|---------------------|---------------------------------|----------------------|---------------------|
| Zentner             | Zentner                         | Zentner              | Zentner             |
| —                   | —                               | —                    | 200                 |
| 15200               | 7610<br><small>Post 730</small> | 869                  | 8370                |
| 100                 | 100                             | 200                  | 35000               |
| 400                 | 200                             | 400                  | 4000                |
| 150                 | 1200                            | 150                  | 3500                |
| 1000                | 500                             | 100                  | 2000                |
| 50                  | 200                             | 80                   | 3000                |
| —                   | 10 000                          | 200                  | 10000               |
| 100                 | 50                              | 50                   | 600                 |
| 1000                | —                               | 50                   | 500                 |
| 1000                | 150                             | 50                   | 3000                |
| —                   | 300                             | —                    | 10000               |
| 250                 | 160                             | 200                  | 2000                |
| 3000                | —                               | —                    | 400                 |
| —                   | 2500                            | 1500                 | 51250               |
| —                   | —                               | —                    | 10000               |
| 100                 | —                               | —                    | 500                 |
| —                   | —                               | —                    | —                   |
| 350                 | 400                             | 300                  | 1550                |
| 2000                | 200                             | 300                  | 6000                |
| —                   | —                               | —                    | 2800                |
| 100                 | 100                             | 200                  | 6000                |
| 7000                | 1000                            | —                    | 800                 |
| 100                 | 200                             | 100                  | 3000                |
| 31900               | 25540                           | 4749                 | 164470              |

u h r

Mehr als viele Worte sprechen diese Zahlen! Es braucht wohl kaum erwähnt zu werden, daß die vorstehenden Betriebsziffern sich bei der Verwirklichung des Bahnprojektes um ein vielfaches vermehren würden, — denn diese Erscheinung ist im allgemeinen allüberall, wo neue Bahnen entstanden, zu Tage getreten. Es dürfte demnach der Bahnbau St. Blasien-Murgtal-Rheintal nicht nur ein wahres Bedürfnis für die Volkswirtschaft sein, auch der Staat würde bei dem ansehnlichen Verkehr, der auf der Strecke entstehen müßte, gewiß seine Rechnung finden. Außerdem hat gerade der Staat Baden sein eigenes hohes Interesse an der erwähnten Einienführung. Die weit ausgedehnten domänenärztlichen Waldungen des Forstamts Todtmoos erstrecken sich von St. Blasien über Ibach-Lindau bis nach Herrisried. In denselben kommen jährlich rund 12500 festmeter Verboholz zum Verkauf, und zwar (nach Angabe des Großherzogl. Forstamtes Todtmoos in St. Blasien):

|                        |                |
|------------------------|----------------|
| Langnußholz            | 5650 festmeter |
| Papierholz             | 1800 "         |
| Sonstiges Nußstückholz | 400 "          |
| Brennholz              | 4650 "         |

Zusammen 12500 festmeter zu je  
15 Zentner = 187 500 Zentner.

Das Holz, das schon jetzt zu etwa 90 % der Maße seinen Weg durch's Wehratal und Murgtal nimmt, würde fast durchweg in den Bahnverkehr einbezogen werden können.

Die Beifuhr bis zur nächsten Bahnstation beträgt zur Zeit für 1 Ster Scheitholz 2 Mk. bis 2.50 Mk., für 1 festmeter Langnußholz 3.50 Mk. bis 4 Mk. Die Ermöglichung der Bahnbeförderung ab „Frauwasen“ würde eine Verbilligung der bisherigen Abfuhrkosten vom Hiebsort bis Rheintalstation von mindestens 1 bis 1.50 Mk. für 1 Ster Scheitholz und von 1.50

bis 2 Mf. für 1 Festmeter Langnutzholz im Gefolge haben. Hierzu kommt noch das Holz aus Privatwaldungen der beteiligten Gemarkungen in Betracht. (S. Tabelle Seite 14.)

Ähnlich sind die Verhältnisse im Gebiete des Großherzogl. forstamtes Säckingen.

## Kundgebung des Volkes und Resolution.

Ungeachtet vorliegender Verkehrsdaten, und in Würdigung ihrer volkswirtschaftlich nicht beneidenswerten Lage, haben die Bewohner des oberen Wehratales, Ibach eingeschlossen, des Murgtales und des „Höhenwaldes“ rechts der „Alb“ in überaus zahlreich besuchten Volksversammlungen in Hottingen, Herrischried und Todtmoos ihre lebhaften Sympathiekundgebungen für das vorliegende Bahnprojekt zu Tage gelegt. Die allgemeine Volksstimmung fand in allen drei Versammlungen in folgender Resolution ihren Ausdruck:

„Die heute (2. Februar 1907 in Herrischried und Hottingen, 3. März in Todtmoos) stattfindende Volksversammlung ist mit dem bisherigen Vorgehen des Stammkomitees für einen Eisenbahnbau St. Blasien-Ibach-Todtmoos, Herrischried, Hottingen-Rheintal grundsätzlich einverstanden.

In Anbetracht der im Höhen Landtag bereits in Aussicht gestellten Vorschläge für einen Bahnbau Titisee-St. Blasien-Rheintal erachten die Bewohner der rechten Albseite, des oberen Wehratales und des Hochgeländes von Ibach die Zeit als gekommen, ihre Interessen für Verbesserung der Verkehrsverhältnisse des genannten Gebietes vor der Höhen Regierung und der II. Kammer zu vertreten und zu wahren, und ermächtigen das gebildete Stammkomitee in Verbindung mit einem erweiterten Komitee eine Petition abzufassen, welcher das Gesuch zu Grunde liegen soll, bei den bevorstehenden Bahnbauten Titisee-St. Blasien-Rheintal das Gelände rechts des Alb-

tales zur Durchführung einer geeigneten Linie zu berücksichtigen. —

Ebenso ist die Versammlung mit dem Vorschlage einverstanden, der Petition eine Projektstudie beizulegen. Sie ist der überzeugenden Ansicht, daß die Hohe Kammer bei gründlicher Würdigung unserer ungenügenden Verkehrsverhältnisse und der unermesslichen Bedeutung des Bahnverkehrs für Forst- und Landwirtschaft, Fabrik- und Hausindustrie, wie auch für den Fremdenverkehr ihr Interesse uns zuwenden wird, und würde bei der Ausführung einer Verbindung St. Blasien-Rheintal über den sogen. Hozenwald von einer unübersehbaren Hebung der volkswirtschaftlichen Lage des in Betracht kommenden Landesteiles überzeugt sein.

Die Versammlung ist auch in der Lage zu bezeugen, daß das gesamte Volk der interessierten Gegend dem Projekte seine ganze Sympathie entgegenbringt, und ersucht das Komitee, mit allen erforderlichen Mitteln demselben Erfolg zu verschaffen.“ —

## Technischer Teil.

Herr Civil-Ingenieur fr. Reitmeyer hat in Ausführung des erteilten Auftrages ein generelles Projekt der gedachten Einienführung St. Blasien nach dem Rheintal ausgearbeitet, und die dem Großherzogl. Ministerium des Innern vorgelegten Pläne, Lageplan 1:10000 und Längenprofil 1:10000/500, zeugen von einem fleißigen Studium des im Bahnbau hervortragend bewanderten Fachmannes. — Angenommen ist die Normalspur. Die Einienführung dürfte im Vergleich zu allen anderen möglichen und einer eingehenden Untersuchung unterworfenen Lösungen sowohl vom technischen als auch vom volkswirtschaftlichen und ökonomischen Standpunkte aus die größten Vorteile bieten.

Auf die große volkswirtschaftliche Bedeutung dieser Bahn, die für den ganzen Hozenwald eine Existenzfrage ist, wurde in den vorhergehenden Abschnitten bereits hingewiesen, und es sei hier nur noch hervorgehoben, daß die in Aussicht genommene Bahn beim Ausbau der Strecke Titisee-St. Blasien als ein wichtiges Bindeglied zwischen der Höllental- und Rheintalbahn dienen würde, und daß sie zweifelsohne in strategischer Hinsicht ebenfalls von einer gewissen Bedeutung sein dürfte.

Für die Führung der Bahn kommt neben der erforderlichen Berührung der größtmöglichen Anzahl von Ortschaften zunächst in Betracht, die Bahn selbst in ihren höchsten und freien Lagen vor Schneeberuhungen zu schützen, um somit deren Betrieb auch während der Wintermonate regelmäßig gestalten zu können.

Der vergangene, abnorm schneereiche Winter bot zu diesem Studium die günstigste Gelegenheit und wurden die in dieser Richtung gemachten Betrachtungen und gesammelten Erfahrungen bei der Wahl der Einienführung ausgenützt. Bieten die durch die Geländeverhältnisse bedingten Tunnels der Bahn hinreichen-

den Schutz gegen Schneeverwehungen, so sind die bestehenden dichten Waldungen, durch welche die Bahn führt, als eine natürliche Schutzanlage zu betrachten.

Hinsichtlich der im ersten Teil der Linienführung nicht zu umgehenden Durchstiche sei bemerkt, daß deren Länge auf Grund einer direkten, sorgfältigen Geländeaufnahme und Aufstellung eines genauen Spezialprojektes bedeutend verringert, daß zwei Tunnels (Ibach) umgangen werden könnten, daß aber dadurch die Länge der Bahn eine wesentliche Vergrößerung erleiden würde, während die Bahn selbst ein nicht bewohntes Gebiet durchfahren müßte. Zieht man außerdem einen Vergleich zwischen der einmaligen Mehrausgabe zur Herstellung der erforderlichen Tunnels und der Mehrkosten für den Ausbau der künstlich verlängerten Linie, der fortlaufenden höheren Kosten in diesem Falle für die Unterhaltung und den Betrieb der Bahn, ohne deswegen auf größere Einnahmen reflektieren zu können, so verdient zweifellos die gewählte Linienführung den Vorzug. — Die Geländeverhältnisse von Hänner dem Rhein zu erfordern eine bedeutende Entwicklung, welche eventl. durch Einschaltung einer Zahnradbahnstrecke eliminiert werden könnte. Doch wurde auch hiervon abgesehen und durchwegs die Anlage einer Adhäsionsbahn vorgezogen.

Für die Wahl einer solchen Anordnung waren maßgebend: Die von der Großherzogl. Eisenbahnverwaltung bei einem gemischten Betrieb gemachten nicht sehr günstigen Erfahrungen, auf Grund welcher obengenannte Behörde trotz des großen Aufwandes den Entschluß faßte, die bestehenden Zahnradstrecken der Höllentalbahn zu beseitigen; die größere Leistungsfähigkeit, die geringeren Unterhaltungs- und Betriebskosten hauptsächlich im Winter einer Adhäsionsbahn im Vergleich zu einer Zahnradbahn, und nicht zuletzt der bedeutende wirtschaftliche Vorteil, daß durch die von den Geländeverhältnissen bedingten Schleifen fast alle in Betracht kommenden Ortschaften des Hohenwaldes ent-

weder von der Bahn erreicht werden, oder ganz nahe der Bahn zu liegen kommen, so daß bei der gewählten Linienführung auch tatsächlich von einer vollständigen Erschließung des Hozenwaldes die Rede sein kann.

Als größte Neigung der Bahn ist 23.5‰, als kleinster Krümmungshalbmesser 180 m vorgesehen, somit den Bedürfnissen der Gegend und dem auf dieser Bahn zu erwartenden großen Güterverkehr entsprechend, so daß trotz einiger ungünstiger Geländeverhältnisse eine gute Leistungsfähigkeit der Bahn gewährleistet ist.

Das Reitmeyer'sche Projekt nimmt seinen Anfang an einem Bahnhof (Kalvarienberg) in St. Blasien mit einer Schwellenhöhe von 805 m ü. M. Bei Bestimmung der Lage dieses Bahnhofes wurde auf den Anschluß an die in Aussicht genommene Strecke Titisee-St. Blasien insofern Rücksicht genommen, als man für den Fall einer Zufahrt von jener Seite her unterhalb der Stadt eine Umgehung der Ortschaft und eine günstige Ueberbrückung des Albtals ins Auge faßte. Die Linie verläßt den Bahnhof St. Blasien in nordwestlicher Richtung, lehnt sich an den Bergabhang und steigt mit 18‰ bei „Pulverhäusle“ sich südwestlich biegend, nach dem Bahnhof Mutterslehen. Von hier wendet sich die Bahn nach Osten und gelangt im Bahnhof Ober-Jbach zum höchsten Punkt, 957 m ü. M., um alsdann auf dem „Frauwasen“, etwa 2 km von Todtmoos entfernt, auf 911 m sich niederlassend mit 5.9‰ bis 23.5‰ den Bahnhof für Todtmoos zu erreichen. Die zurückgelegte Strecke beträgt bis hierher 14 km. Nun wendet sich die Linie südlich, um den Bahnhöfen Großherrischwand, Herrischried und Hottingen zuzusteuern. Nach Hottingen weicht sie von ihrer Haupttrichtung längs der „Murg“ ab, um sich an die zwischen Hottingen und Oberwihl gelegene Berghalde anzuschmiegen und die gegebenen Höhenunterschiede zu überwinden. Noch einmal biegt sich nun die Trasse gegen Osten, um Hänner zu erreichen, und sucht



alsdann in vom Terrain bedingten Schlingen Anschluß an die Rheintalbahn in der Nähe von Murg (eventl. Laufenburg nach einer Variante des Herrn Reitmeyer). Vom betriebstechnischen Standpunkte aus werden die Zugskompositionen, soweit sie für rheinabwärts bestimmt sind, Säckingen als Vereinigungspunkt mit der Rheintallinie haben.

Die zuletzt erwähnten Schlingen lassen sich wegen dem bedeutenden Unterschied der Höhenlagen zwischen der Ortschaft Hänner und dem Rheintal nicht vermeiden, vermitteln jedoch in geschickter Weise die Berührung aller in Betracht kommenden Ortschaften, welche andernfalls von der Bahn entlegen geblieben wären. Gesamtlänge der Linie 51 km.

Unterzieht man die ganze Linienführung unter Berücksichtigung der schwierigen Geländeverhältnisse, dank welcher lediglich der Hohenwald dem Verkehr verschlossen ist und ohne eine Bahnverbindung sich nicht mehr lebens- und konkurrenzfähig erhalten kann, einer Prüfung, so sind mit Ausnahme des ersten Teiles der Strecke, bei welchem die vorgesehenen Durchstiche nicht ohne weiteres zu vermeiden wären, weder größere Erdarbeiten noch Kunstbauten zu verzeichnen. Bei gründlicherer Bearbeitung des Projekts dürfte noch eine Variante über Rickenbach nach Säckingen einer Prüfung unterzogen werden. Es sei jedoch hier schon darauf hingedeutet, daß dadurch eine Anzahl bedeutender Ortschaften der linken Murgtalseite abgeschnitten würden, und daß ein namhafter Zuwachs auf der anderen Seite nicht gefunden würde. Auch hat es den Anschein, als ob der Abstieg bei dieser Variante in's Rheintal noch mehr Schwierigkeiten böte. Wir erachten die gewählte Linienführung zwischen Alb- und Murgtal als dem ganzen Interessengebiete am angepaßtesten.

## Schluß.

Wir unterbreiten nun vorstehende Denkschrift der Großherzogl. Regierung, den hochverehrten Herren Landtagsabgeordneten und allen Denjenigen, welche für die Wohlfahrt des alten Hozengelesandes und dessen unmittelbarer Nachbargebiete warmes Interesse bekunden, in der Meinung, man könne dem dringlichen Verlangen und Wunsche der Bevölkerung, theilhaftig an den Wohlthaten moderner Verkehrsverhältnisse zu werden, die Berechtigung nicht versagen.

In einem Zeitalter, in welchem der Weltverkehr vom Staate Baden hunderte von Millionen für Bahnhofbauten erfordert, dürfte die Verausgabung etlicher Millionen Mark zur bahntechnischen Erschließung eines Landesteiles, welcher sich auf die Dauer absolut nicht mehr halten kann, und welche Verausgabung sich auf Jahre verteilen würde, auch noch ermöglicht werden, zumal die eventl. Ausführung des Bahnbaues im Rahmen der notwendigen Ergänzung des bestehenden Staatsbahnnetzes liegt.

Auf die Gefahr hin, aufdringlich zu erscheinen, möchten wir den verehrten entscheidenden Kreisen noch die Bitte nahe legen, mit den Entschliessungen nicht mehr lange zu zögern, sondern rasch an's Werk zu gehen, um Hilfe zu bringen, wo sie so dringend notwendig ist.

So hoffen wir denn getrost, die Kundgebungen unserer Volksversammlungen werden im weiten Weltall nicht verhallen, sondern bei den demnächstigen Eisenbahnberatungen den Blick unserer verehrl. Landesväter im Hohen Landtag auf unsere

Marken hinlenken. Eine treue Gefinnung und der untertänige Dank unserer Bevölkerung wird's der Großherzogl. Regierung und dem Hohen Landtag lohnen!

September 1907.

Das Stammkomitee  
für die Vorbereitungsarbeiten des Bahnbaues  
St. Blasien - Murgtal - Rheintal.

für dasselbe:

Der Vorsitzende: P. Matt, Bürgermeister,  
Herrischried.

Der Sekretär: P. Felber, Architekt,  
Todtmoos.

