

Ludger Kenning

Schmalspurig nach Todtnau



Verlag Kenning

Ludger Kenning

Schmalspurig nach Todtnau

Das „Todtnauerli“, die Schmalspurbahn Zell i.W. – Todtnau

216 Seiten 25/21 cm gebunden, 97 Farb- und 147 SW-Fotos, 27 Tabellen, 69 Skizzen

ISBN 978-3-944390-12-3 – Preis 36,95 €

Das „Todtnauerli“, wie die 1889 eröffnete Zell-Todtnauer Eisenbahn im Volksmund liebevoll auch heißt, verlief von der regelspurigen Wiesentalbahn Basel – Zell ausgehend hinauf in den Südschwarzwald. Die 18,74 km lange Nebenbahn mit 1.000 mm Spurweite folgte stets dem Flößchen Wiese und besaß sogar einen Tunnel. Gut 78 Jahre lang war sie für ihre Anwohner, den Fremdenverkehr, den Bergbau, die Land- und Holzwirtschaft und die zahlreichen Gewerbe- und Industriebetriebe unerlässlich. Als nach dem 2. Weltkrieg der Slogan „Freie Fahrt für freie Bürger“ den Straßenverkehr rapide ansteigen ließ, war die Bahn schlichtweg überflüssig. Ihre Fürsprecher hatten als Minderheit nur eine kaum vernehmbare Stimme im großen Chor der Kfz-Begeisterten.

Als Teil einer Fernstrecke Basel – Stuttgart war das Todtnauerli eigentlich gedacht, aber der Badische Staat lehnte eine Kostenübernahme ab. Erstmals in Baden durften die Initiatoren von der regulären Spurweite abweichen, und dies prägte das Dasein der Meterspurbahn zeitlebens. Bis kurz vor dem 2. Weltkrieg sprachen die Talgemeinden immer wieder – aber vergebens – bei der Regierung vor, um eine Umspurung, einen Weiterbau nach Freiburg oder Titisee oder gar eine Übertragung des Bähnle an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft zu erwirken. Doch letztlich blieb dem Todtnauerli stets der Status einer „Kleinbahn der vergebenen Chancen“.

Sehr nachteilig bei der Schmalspur war das aufwendige Umladen der Güter. Mitte der 20er Jahre führte die damalige Betriebsführerin, die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft, zwar mit viel Aufwand den Rollwagenbetrieb ein und beschaffte zwei schwere Mallet-Lokomotiven, doch der erhoffte Frachtanstieg blieb aus, zumal viele Kunden ihre Waren mittlerweile auf der Straße transportierten. Im Süden schloß die Bahn an die Normalspur an, aber das obere Wiesental war schon damals sowohl kulturell als auch wirtschaftlich mehr nach Norden hin orientiert. Eine Bahnfahrt von Todtnau nach Freiburg – lediglich 20 km voneinander entfernt – war fünfmal so lang wie die Luftlinie. Hochbetrieb herrschte dagegen im florierenden Fremdenverkehr. Häufig waren die Züge hoffnungslos überfüllt, wenn die Ausflügler den Feldberg oder den Belchen besuchten oder aber die Wintersportler ins schneesichere obere Wiesental strömten.

1953 ging die Schmalspurbahn in Landeseigentum und ihre Betriebsführung an die Mittelbadische Eisenbahn-Gesellschaft (MEG) über. Die meisten Fahrgäste nutzten die Bahn damals nur zu ermäßigten Priesen. Der Kauf einer Diesellok für die Güterzüge war nicht mehr sinnvoll, derweil sollte die Inbetriebnahme eines Dieseltriebwagens den Schienenpersonenverkehr auf Dauer bewahren. Der Bahnbetrieb blieb weiter defizitär und benötigte ständig öffentliche Hilfe. Ende des Jahres 1964 lehnten die Kommunen und die Landesregierung diese allerdings ab, und so beantragte die MEG die Stilllegung. Am 25. September 1966 endete schließlich der Schienenpersonenverkehr und am 16. Oktober 1967 verabschiedete sich die Bevölkerung von ihrem Todtnauerli.

Heute erinnert nur noch wenig an die Bahnstrecke, um deren Realisierung man einst lange gekämpft hatte. Keines der Gebäude ist erhalten geblieben, dafür verläuft auf der früheren Trasse ein beliebter Wanderweg. Drei Lokomotiven, ein Trieb- und vier Personenwagen sind museal erhalten geblieben.

Tauchen wir doch ein in die Geschichte des Todtnauerli und versetzen wir uns zurück in die Zeit, als es für die Anwohner ein treuer Begleiter war. Alles einsteigen bitte!