

Die Linie Württemberg - Baden
Schramberg - Schiltach

28. Juni 1889

Der Stuttgarter Landtag genehmigt den Bau einer Bahnstrecke Schramberg - Schiltach. Damit kann die Schramberger Industrie an die Kinzigtalstrecke angeschlossen werden. Doch führt der von Württemberg weitgehend finanzierte Bau über fast 7 km von 9 km über badisches Territorium. Wie bei Nebenbahnen üblich, werden auch die (würtembergischen) Gemeinden zur Teilfinanzierung herangezogen.

8. Oktober 1892

Die Eisenbahnstrecke Schiltach - Schramberg geht in Betrieb. Haltepunkte sind, neben den Bahnhöfen in Schramberg und Schiltach, Lehen gericht und Schiltach-Stadt.

1908

Neuer Haltepunkt „Rappenfelsen“ bei der Schramberger Uhrenfabrik Meyer & Söhne.

1929

Die Haltestelle Hinterlehen gericht bekommt ein Gebäude. Ein zusätzliches Gütergleis zweigt jetzt zur neuen Junghans-Fabrik dort ab. Finanziert wird dies durch die Firma Junghans selbst.

1933 - 1945

Die Firmen in der Region werden zunehmend für die Rüstungsindustrie bedeutsam. Die Schienenanbindung bekommt jetzt auf eine andere Art ihre ursprünglich geplante militärische Bedeutung.



Abfahrt in Schiltach Bahnhof zu
Vormittags 9 Uhr 15 Min. — Nachmittags
Abfahrt in Wolfach Bahnhof zu
Vormittags 10 Uhr 30 Min. — Nachmittags
Ankunft am Bahnhof Dorn
Vormittags 11 Uhr — Nachmittags 5
Abfahrt vom Bahnhof Dorn
Vormittags 11 Uhr 15 Min. — Abends 9
Abfahrt in Wolfach Bahnhof zu
Vormittags 12 Uhr — Abends 10 Uhr
Ankunft in Schiltach Bahnhof zu
Vormittags 1 Uhr 30 Min. — Nachts 1
am 2. Dezember 1867.

Die Fahrt-ll



1892 bis 1959

Der Personenverkehr bringt in erster Linie Arbeiterinnen und Arbeiter in die Fabriken nach Schramberg, Schiltach und Lehen gericht. Wichtig ist die Bahnverbindung auch für Geschäftsreisende. Doch die auf der kurvigen Strecke bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h macht die Verbindung langsam. Der Busbetrieb wird zur Konkurrenz. Der Güterverkehr dagegen ist von größter Bedeutung. Die Schramberger Majolikafabrik (Villeroy & Boch), die Uhrenfabrik Junghans und die Hamburg Amerikanische Uhrenfabrik bestücken täglich mit ihren Erzeugnissen die Bahnwaggons und werden mit Rohmaterialien beliefert.

23. November 1959

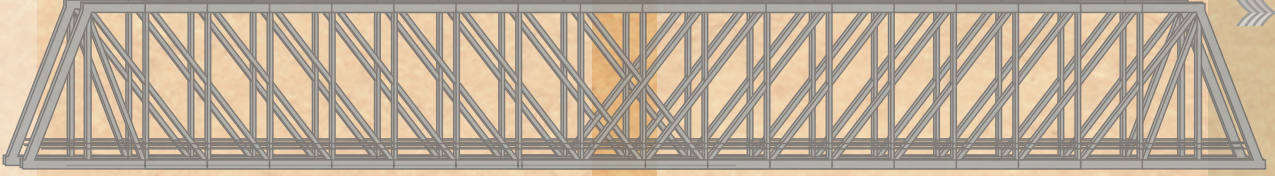
Ende des Personenverkehrs Schramberg - Schiltach. Bahn omnibusse werden eingesetzt. Damit ist auch der Bahnhof Schiltach-Stadt außer Funktion.

28. September 1974

Die letzte Fahrt einer Dampflok am frühen Morgen - jetzt beginnt endgültig das Diesel-Zeitalter im Güterverkehr.

6. April 1990

Nach einem Erdbeben und einer Zugentgleisung wird auch der Güterverkehr Schramberg - Schiltach eingestellt. Die Strecke ist stillgelegt und wird zum Fahrradweg ausgebaut.



Technische Informationen Die Schienenbusse

Motorwagen, Beiwagen,
Steuerwagen: Typ VT98, Baureihe 798

Spitzname: „Roter Brummer“

Hersteller: MAN Nürnberg

Achsen: zweiachsige Triebwagen

Motor: zwei Dieselmotoren

Leistung: 2 x 150 PS

Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h

Sitzplätze insgesamt: 161

Bremse: Druckluft

Leergewicht: 42 t

Gesamtlänge: 42 m



Die Bahnbrücke über die Kinzig

erbaut: 1891/92, Stahl-Parallelgurtbrücke mit untenliegender Fahrbahntrasse und doppeltem Fachwerk (System Linville). Einzigartig in Südwestdeutschland! Spannweite 50 m, Konstruktionshöhe 6 m

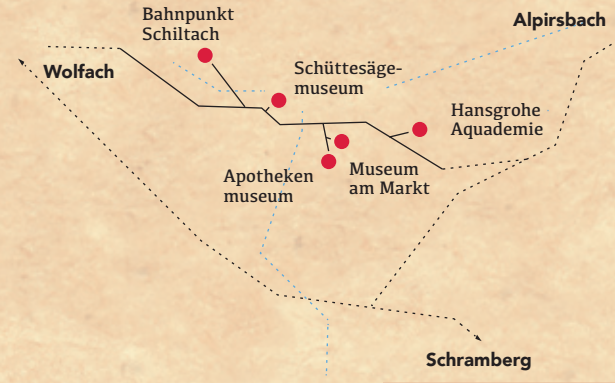
Besuchen Sie die Museen in Schiltach:

Museum am Markt
Apr. - Okt. täglich | 11.00 -17.00 |
Nov. - Dez. Sa. u. So. | 11.00 -17.00 |
Weihnachten bis 6. Jan. Sonderöffnungszeiten

Schüttesägemuseum
Apr. - Okt. täglich | 11.00 -17.00 |
Nov. - Dez. Sa u. So | 11.00 -17.00 |
Weihnachten bis 6. Jan. Sonderöffnungszeiten

Apotheken-Museum
Apr. - Mai | 14.30 - 16.30 | montags geschlossen
Jun. - Okt. | 10.30 - 12.00 | und | 14.30 - 16.30 |

hansgrohe-Museum Wasser, Bad, Design
hansgrohe Aquademie
Mo. - Fr. | 7.30 - 19.00 | Sa. u. So. | 10.00 - 16.00 |



BAHN PUNKT
SCHILTACH

Ihr Reiseplan
durch die Geschichte
Your Travel Guide to History
mit dem Schienenbus VT98
und seinen Vorgängern



Herzlich willkommen! Welcome on board!
Schienenbus VT98

Unser Service



Figuren außen
Zeitzeugen der Geschichte



Modell
Gleisanlagen bis 1974



Figuren innen
Mitfahrende 1969



Monitore
Restaurierung, Fotos, Filme



Sitzbänke
Ausruhen und Pausieren

Keine Verspätungen!

Diese Ausstellung ist jederzeit zugänglich!
Ins Innere der Waggonen gelangen Sie mit
einem Stadtführer der Stadt Schiltach.

Buchen Sie unter der
Telefonnr: 07836 / 5850

E-Mail:
touristinfo@stadt-schiltach.de

Auskünfte zur Geschichte des Eisenbahn- wesens rund um Schiltach

Die Linie Württemberg - Baden Freudenstadt - Hausach

5. September 1845

Schiltacher Bürger begründen in einer Petition an die badische Regierung die Notwendigkeit, eine Eisenbahnlinie durch das Kinzigtal zu führen. Doch die Hauptlinie an den Bodensee wird nicht über Schiltach, sondern über Triberg geführt, damit die Verbindung nach Konstanz ausschließlich auf badischem Territorium verläuft.

2. Juli 1866

Die Kinzigtalbahn wird als Zubringer zur Rheintalbahn von Offenburg bis Hausach gebaut.

29. Dezember 1873

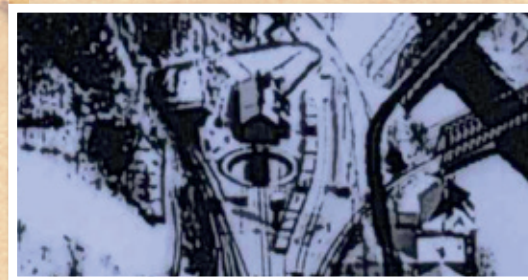
Staatsvertrag zwischen Württemberg und Baden zum Bau der Bahnstrecke Hausach - Freudenstadt.

1881

Streit, wohin genau der Schiltacher Bahnhof gebaut werden sollte. Baden baut die Strecke Hausach - Schiltach, Württemberg die Strecke Freudenstadt - Schiltach. Durch die Entscheidung für den westlichen Bahnhofstandort muss Württemberg auf badischem Gebiet einen weiteren Tunnel finanzieren.

3. November 1886

Bahnlinie zwischen Hausach (Baden) und Freudenstadt (Württemberg) über Schiltach ist fertiggestellt. Baden und Württemberg sind im Schwarzwald mit der Bahn verbunden! Württemberg übernimmt den Fahrdienst bis Hausach. Erst dort werden die Waggonen hinter badische Lokomotiven gespannt.



1891

Lokomotivdrehzscheibe und Lokschuppen in Schiltach werden fertiggestellt. Dies ist vor allem für den Güterverkehr wichtig.

1894

Ende der Flößerei auf der Kinzig. Der Holzhandel wird jetzt ganz auf die Schiene verlegt.

1900

Einfahrtsignale werden aufgestellt.

ab 1900

Der Personenverkehr bringt in erster Linie Arbeiterinnen und Arbeiter in die Fabriken. Wichtig wird die Bahnverbindung zunehmend auch für den Tourismus und für Geschäftsreisende.

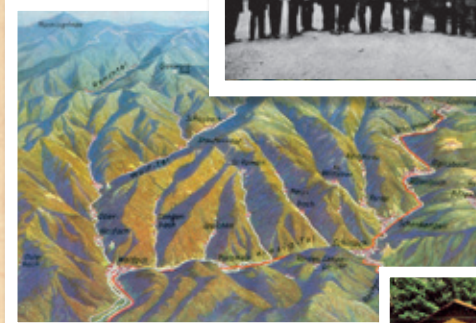
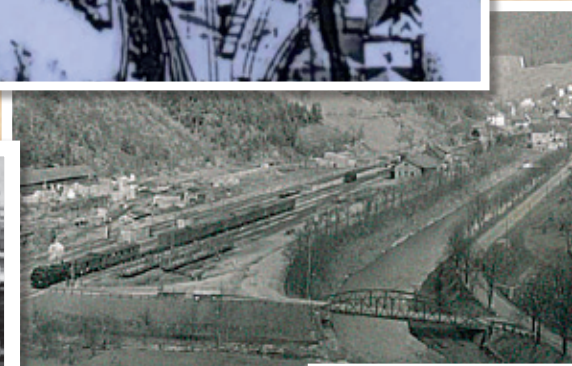
Der Güterverkehr auf der Schiene ist von größter Bedeutung für die Wirtschaft vor Ort. Ist es anfangs der Holzhandel, so verladen bald auch die immer größer werdenden Fabriken ihre Produkte und Waren in die Bahnwaggonen. Die Tuchfabrik Karlin und der Armaturenhersteller Hans Grohe sind in der ersten Zeit hier von Bedeutung.

1904

Die mechanische Stellwerksanlage ist fertig.

1. Mai 1920

Der neue Haltepunkt „St. Roman“ bei Vorderlehengericht geht in Betrieb.



1954

Schienenbusse VT 95, später VT 98 werden jetzt statt der Dampflok im Personenverkehr eingesetzt. Mit zwei Motoren, die zusammen 300 PS leisten, waren die Schienenfahrzeuge auch für die steilen Schwarzwaldstrecken gut ausgestattet.

1963

Jeder dritte Tourist reist nach Schiltach mit der Bahn an.

1968

Die Bahn verkauft monatlich 2576 Fahrkarten auf dem Schiltacher Bahnhof. 800 Feriengäste erreichen die Stadt mit dem Zug.

1985

Erneuter Modellwechsel bei den Schienenbussen: Der VT 627 fährt - jetzt blau-weiß lackiert - durch das Kinzigtal.

12. Dezember 2004

Die Ortenau-S-Bahn (OSB) bedient den Schienenbetrieb zwischen Offenburg und Freudenstadt. Als Fahrzeuge sind Regio-Shuttles RS1 im Einsatz.

