

Enzbahn - ein Jahrhunderttraum

Elektrisch betriebene Nebenbahn Wildbad - Gompelscheuer bereits im Jahr 1899 bis ins kleinste Detail projektiert.

Das in letzter Zeit heftig diskutierte Projekt zur Schaffung einer elektrisch betriebenen Stadtbahn zwischen Pforzheim und Bad Wildbad, welche die Fremdenverkehrsgemeinde des oberen Enztals am liebsten bis nach Enzklösterle geführt sehen möchte, hat, zumindest für den Bereich Bad Wildbad - Enzklösterle eine fundierte Vorgeschichte.

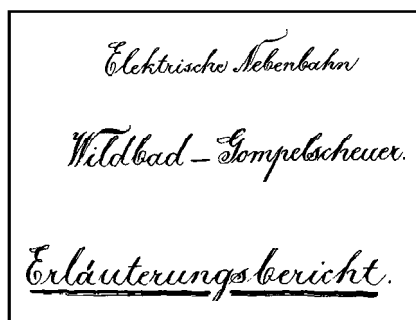
Durch die im Zeitraum um 1900 allenthalben durch Nebenbahnen erschlossenen Gegenden, sind auch die Bewohner des oberen Enztals in eine Bewegung eingetreten, um mit der Außenwelt durch eine Eisenbahn in Verbindung gebracht zu werden. Insbesondere war es die frühere Gemeinde Enztal (heute Enzklösterle), welche eine kräftige Agitation für die Erlangung dieses Verkehrsmittels entwickelte und die Württembergische Eisenbahngesellschaft mit der Aufstellung eines Projektes für eine elektrische Nebenbahn von Wildbad nach Gompelscheuer im Jahr 1899 betraut hat.

Nachstehend nun auszugsweise die recht interessante Beschreibung des Projek-

tes, welches bis ins kleinste Detail ausgearbeitet, vermessen und geplant worden war.

Der Verfasser der Studie war Regierungsbaumeister Wallersteiner aus Nürnberg, der auch mit der Planung einer damals ins Auge gefaßten Eisenbahnverbindung von Herrenberg nach Nagold beauftragt worden war.

Die Studie hat folgenden Wortlaut:



Zweck der Bahn

„Die geplante Bahnverbindung hat zwei wesentlich verschiedenen Zwecken zu dienen. Sie soll einerseits den zahlreichen Badegästen Wildbads Gelegenheit geben, mühelos in das mit vielen landschaftlich schönen Punkten ausgestattete obere Enztal befördert zu werden, andererseits soll sie das oberste Enztal mit seinen Seitentälern, das einen ungeheuren Reichtum

an Holz zeigt, erschließen. Die Erzeugnisse des Waldes in mancherlei Gestalt, als Stammholz, als Schnittware und so weiter soll diese Nebenbahn zur Hauptbahn nach Wildbad verbringen.

Wenn die Bahn dem Verkehr Wildbads und seiner Größe dienen soll, so muß eine recht zahlreiche Fahrgelegenheit vorhanden sein, 3 - 4 Züge am Tage wären bedeutungslos. Dies weist auf einen Betrieb hin, wie er bei städtischen Straßenbahnen vorhanden ist. Die Anschaffung einer großen Anzahl von Lokomotiven wäre aber entschieden zu kostspielig und so erscheint zweckentsprechend, die Bahn als eine elektrische zu betreiben, um so mehr, als sich zwischen Wildbad und Enzklösterle eine Reihe von nicht ausgenützten Wasserkraften befindet, die für diesen Zweck vollkommen entsprechend sind. So wäre die käuflich angebotene Sprollmühle dann dazu bestimmt, die erforderliche Wasserkraft für den elektrischen Betrieb zu liefern.

Ursprünglich war beabsichtigt, die Bahn als Straßenbahn anzulegen, also die bestehende Staatsstraße zu nutzen, was jedoch am Widerstand des königlich württembergischen Ministeriums des Innern (Abteilung

für den Straßen- und Wasserbau) gescheitert ist. Die Ablehnung wird damit begründet, daß aus Rücksicht auf die Besucher der Badestadt Wildbad eine besondere Sorgfalt bei der Anlage und Unterhaltung der Straßen bei Wildbad geboten ist und die nicht überall fünf Meter breite Fahrbahn keinesfalls eingengt werden darf. Lediglich im Stadtgebiet von Wildbad, wo dies schon vorhandene Gebäude zulassen, wurde entgegenkommen signalisiert und die Zulassung von sogenannten Fahrrollen in Aussicht gestellt.

Beschreibung der Betriebsmittel

Die Bahn Wildbad - Gompelscheuer soll elektrisch betrieben werden. Die Fahrgeschwindigkeit wird zwischen Wildbad und Windhof durchschnittlich 10 km/h, zwischen Windhof und Gompelscheuer 15 km/h betragen. In den Straßen Wildbads soll mit einer Geschwindigkeit von 6 - 8 km/h gefahren werden. Mit Rücksicht auf die vorhandenen Steigungen und die Aufenthaltszeiten in den Stationen, dürfte die Fahrzeit zwischen Wildbad und Gompelscheuer, bei einer Entfernung von rund 17,2 km, 80 - 85 Minuten betragen.

Es ist vorgesehen, daß zwischen Wildbad und Windhof alle 15 Minuten ein Wagen, zwischen Windhof und Spollenmühle alle 30 Minuten ein Wagen und zwi-

		<i>Kostenvoranschlag</i>		6 53			
Bemerkungen bei der Prüfung.	Beilage Nro.	Ausführung des Bauwesens.		Einzelr.		Im Ganzen	
				von jedem Paragrafen.		Paragrafen.	
		M	h	M	h	M	h
		<i>Hauptzusammenstellung</i>					
				<i>Im Ganzen</i>	<i>Für den Km.</i>		
<i>Tit. I</i>		<i>Grundenerwerb</i>		91100	—	5310	—
" II		<i>Erdb.- u. Brückungsarbeiten</i>		249500	—	14570	—
" III		<i>Einfriedigungen</i>		1400	—	80	—
" IV		<i>Wegübergänge</i>		2500	—	150	—
" V		<i>Durchlässe und Brücken</i>		40500	—	2360	—
" VI		<i>Tunnels</i>		—	—	—	—
" VII		<i>Oberbau</i>		336100	—	19550	—
" VIII		<i>Signale</i>		8000	—	470	—
" IX		<i>Bahnhöfe u. Haltestellen</i>		99200	—	5770	—
" X		<i>Werkstätteanlagen</i>		10000	—	580	—
" XI		<i>Außerordentl. Anlagen</i>		357000	—	20760	—
" XII		<i>Betriebsmittel</i>		155000	—	9030	—
" XIII		<i>Verwaltungskosten</i>		80000	—	4650	—
" XIV		<i>Insgesamt</i>		557100	—	3240	—
		<i>Summe:</i>		1486000	—	86450	—
		<i>der Kosten der Nebenbahn Wildbad - Gompelscheuer</i>					
		<i>1486000 M</i>					
		<i>oder für das Kilometer</i>					
		$\frac{1486000}{17,173} = 86450 \text{ Mark.}$					
		<i>Landschaft</i>					
		<i>Kürnberg, April 1900.</i>					
				<i>M. Wallenstein</i>			
				<i>Regierungsbaumeister</i>			

schen Spollenmühle und Gompelscheuer alle 60 Minuten ein Wagen verkehrt, welche den Personen- und Güterverkehr besorgen. Es sollen acht Motorwagen beschafft werden, von denen sieben als Inbetrieb, der andere als in Reserve stehend betrachtet werden kann. Diese Motorwagen haben 30 - 40 Sitzplätze.

Die Gepäck- und Postsendungen werden in eigenen

Wagen befördert. Dieselben werden auch zum Befördern von Stückgütern dienen.

Die zu beschaffenden Güterwagen, von denen zwei geschlossene und zwölf offene vorgesehen sind, sollen zweiachsig sein und 10 Tonnen Tragkraft besitzen.

Außer der Anfangs- und Endstation enthält die Bahn, deren Motorwagen an beliebig vielen Punkten zur Auf-

nahme von Personen halten können, die Holzverladestelle Christophshof, Sprollenmühle, die Haltestelle Enzklösterle - Enztal und die Endstation Gompelscheuer.

Von der Bahn liegen

1. im Oberamt Neuenbürg auf Markung Wildbad 11,119 km,
2. im Oberamt Neuenbürg auf Markung Enzklösterle 2,095 km,
3. im Oberamt Nagold auf Markung Enztal 3,979 km.

In Beziehung auf die Vertikalprojektion der Bahn ist zu bemerken: Die einzelnen Stationen haben folgende Meereshöhen:

Bahnhof Wildbad 423,00 m

Holzverladestelle
Christophshof 489,90 m

Holzverladestelle
Sprollenmühle 547,50 m

Haltestelle Enzklösterle -
Enztal 581,31 m

Endstation Gompelscheuer
667,00 m.

Der tiefste Punkt der Bahn mit 420 m liegt in der Nähe der Enzbrücke in Wildbad, der höchste Punkt in der Horizontalen der Endstation Gompelscheuer. Der tiefste Punkt liegt somit 2,9 m tiefer als der Ausgangspunkt, der höchste Punkt 244 m höher als derselbe.

Die größte Steigung der Bahn in der Richtung von Wildbad nach Gompelscheuer ist 1:27,7 am Ende der Stadt Wildbad. Außerdem sind Steigungen von 1:28, 1:30, 1:32, 1:36 1:38 1:40 und flachere vorhanden. Das größte Gefälle dagegen ist 1:26 beim Abstieg von Bahnhof Wildbad zur Enzbrücke.

Von der Bahn liegen in der Geraden 10.976 m = 63,8 % und in Bögen 6.217 m = 36,2 %. Die gesamte Erdbewegung beträgt 48.900 cbm. Außer einer Reihe von Zementröhren, Dolen, sowie der Verlängerung von Straßendurchlässen sind drei Brücken über die Enz, sowie 8.220 cbm Stütz- und Futtermauern zu erstellen.

Ausrüstung der Stationen

Alle Stationen sind mit Mobilier einschließlich einer Brückenwaage, einem Wandkran und einer Bodenwaage versehen. In der Wagenhalle in Wildbad wird eine Reparaturwerkstätte errichtet.

Zusammenfassende Beschreibung des gewählten Linienzugs

Die elektrische Nebenbahn Wildbad - Gompelscheuer mit einer Spurweite von 0,60 m beginnt auf dem Bahnhof Wildbad der württembergischen Hauptbahn Pforzheim - Wildbad und endet beim Weiler Gompelscheuer, Oberamt Nagold. Die Länge von der nördlichen Flucht des Güter-

schuppens auf dem Bahnhof Wildbad bis zum Ende des Gleises auf der Station Gompelscheuer beträgt 17,193 km.

Die Gleise werden im Stadtbereich in der Wilhelmstraße / Kernerstraße auf der Fahrbahn verlegt. Bis nach Nonnenmiß wird die Bahn in unmittelbarer Nähe der Straße geführt und erst ab hier bis zum Bahnhof Enzklösterle wurde die Trasse im Wiesengelände vorgesehen. Auch weiter talaufwärts bis nach Gompelscheuer wurde der Straßbereich verlassen und die Trasse verläuft weitgehendst im Wiesengelände. Endstation ist Gompelscheuer auf Meereshöhe 667 m, wo der Bahnhof mit Holzverladestelle am Ortszugang bei der ehemaligen Wasserstube mit Floßeinbindeplatz geplant worden ist.

Die Enge des Tales macht hier in Gompelscheuer eine Verlegung der Enz auf die Länge der Station erforderlich. Diese Verlegung beginnt unmittelbar unter der Floßeinbindestelle Gompelscheuer, die durch die Anlage der Bahn ebenfalls ihre Bedeutung verlieren wird. Dem zu erwartenden beträchtlichen Holzverkehr entsprechend, sind hier lange Verladegleise angeordnet.

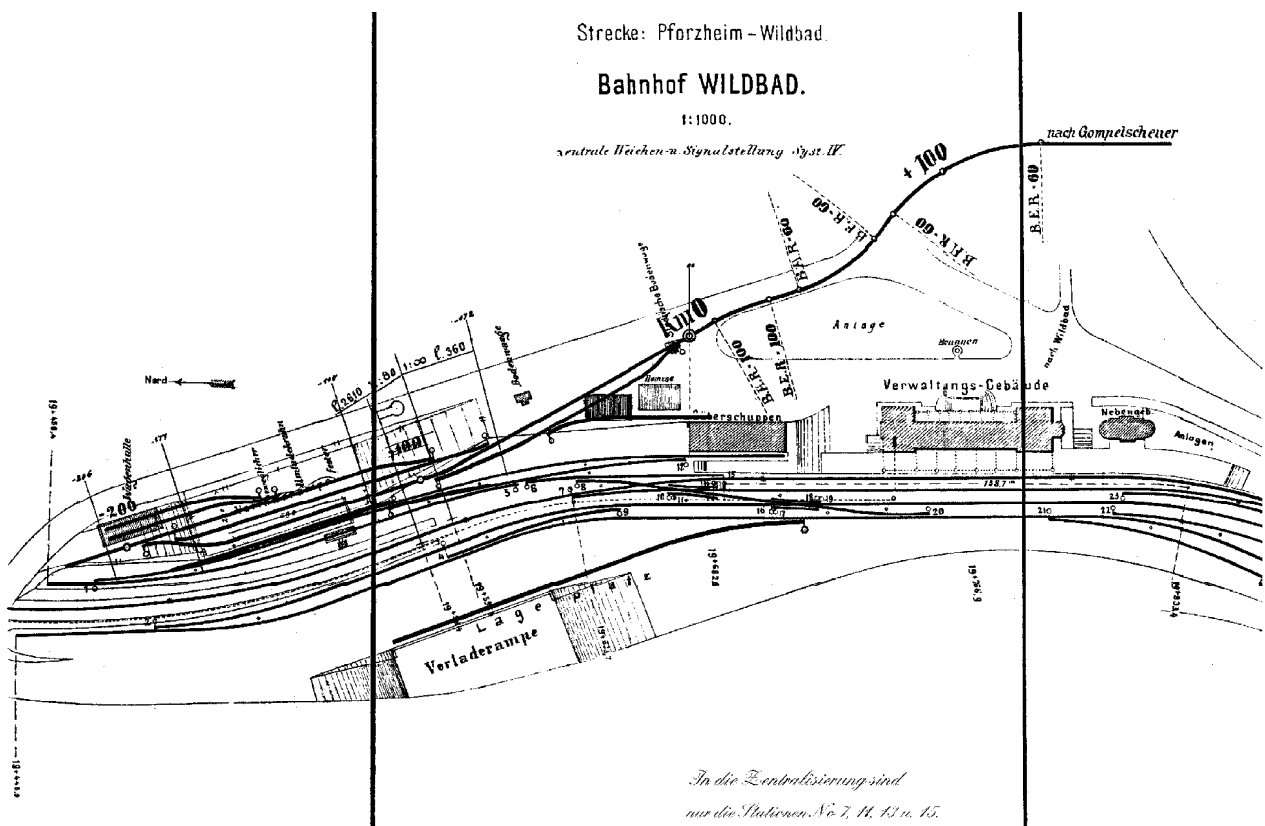
Schlußbetrachtung

Damals wie heute kann dieses Projekt Enzbahn als Vision bezeichnet werden. In-

interessant ist, daß heute im Sinne der Weiterentwicklung des Fremdenverkehrs solche Gedanken wieder aufkommen. Auch unter dem Aspekt der Verkehrsberuhigung spielen Bahngedanken im oberen Enztal

wieder eine Rolle. Im Zuge des derzeit in Enzklosterle diskutierten Kurortentwicklungskonzepts wurde auch schon ein autofreier Fremdenverkehrsort angedacht, wozu dann eine solche elektrischbetriebene „Stra-

ßenbahn“ sehr willkommen wäre. Bei diesem Thema muß sicher in Generationen gedacht werden und es ist nicht auszuschließen, daß eine solche Vision vielleicht in weiteren 100 Jahren doch noch Wirklichkeit wird.



Salzestelle Enzklosterle - Enzthal

