B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

Oktober

10/1997

DM	11,90
sfr	11,90
S	92,--
Lit	16000,--
hfl	14,30
lfr	256,--

(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Von der C zum Cisalpino 6
Schnellzugverkehr Stuttgart – Zürich im Wandel der Zeit

Der Cisalpino: Schneller über die Alpen 14

DR-Dampf pur! 16
Start einer neuen EJ-Publikationsreihe

Frankenwald-Schub 20
Die Rampe Stockheim – Probstzella

Ein Fest der Freude 26
100 Jahre Cranzahl – Oberwiesenthal

Abschied vom Gläsernen Zug 28

Die Güterzugtenderlokmotiven der BR 93.5-12 34
Geschichte der preußischen Gattungen T 14 und T 14[1]

Schweizer Bahnen: Jubiläums-Sommer 40

Norwegens Di 6 im Einsatz 42

Modellbahn-Journal

Weiß/blaue Eisenbahnromantik en miniature:
Sommerausflug nach Hundling 70

Weihnachtsanlage in H0 mit Spitzkehrenbahnhof (Teil 3):
Gleisbau mit Pilz-Elite 78

Keine Angst vor Profilwechseln! 80

25 **Hohnstein zur Jahrhundertwende** 84
Erinnerungen an Goßdorf/Kohlmühle – Hohnstein in 1:87

Einfach und schnell zur Weihnachts-Eisenbahn (1. Teil)
Die Eltern-Kind-Anlage 90

Endlich eine Elna! 94
Weinerts Bausatz der Elna 6

Das große Quattro-Gewinnspiel 96

Die Schwerathletin vom Gotthard (II) 98
Ae 8/14 11801 als H0-Modell von Märklin und Trix

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen 44

Club-Shop 50

Fachhändler-Adressen 52

Impressum 54

Bücherecke 55

Typenblatt: Baureihe 94[1], württ. Tn 59

Typenblatt: Baureihe 94[19,20-21], sächs. XI HT 65

Übersicht über die Verlags-Neuheiten 68

Tips & Tricks: Polwendeschaltung 97

Schaufenster der Neuheiten 102

Auto-Neuheiten 105

Modellbahn-Notizen 105

Mini-Markt 106

Video-Reihe Führerstands-Mitfahrten 118

Bahn-Post (Leserbriefe) 120

Sonderfahrten und Veranstaltungen 121

Titelbild: Schon einmal hieß es beinahe, vom Gläsernen Zug Abschied zu nehmen, als er Ende 1985 zur Hauptuntersuchung anstand. Die letzte Karwendelrundfahrt in olympiablauer Lackierung absolvierte der beliebte Aussichtstriebwagen am 23.12.1985, hier bei Reith. **Abb.: C. Kirchner**

Editorial

Was des einen Freud', ist des anderen Leid, sagt ein Sprichwort. Auf das Verhältnis der Eisenbahnfans zum Rest der Menschheit übertragen heißt das: Wo jene vergangenen Bade- und Grillfreuden nachtrauern, beginnt für unsereins die aktive Jahreszeit: Modellbahner treibt's in Keller oder Speicher, Vorbildfans kamerabewehrt an die Strecke. Wohl läßt sich zwar dank der längeren Tagesstunden im Sommer der eine oder andere Zug ablichten, den sonst das Dunkel der Nacht verbirgt; doch die meiste Zeit des Tages verderben eine zu hoch stehende Sonne sowie Staub und Dunst den Fotospaß – von der Hitze und allerlei stechendem Getier einmal ganz abgesehen.

Nun, im Herbst, locken dagegen eine kräftig gefärbte Natur und eine schräger stehende Sonne die Kamerabesitzer an die Strecke. Eng zugehen wird es dabei mit Sicherheit dort, wo noch etwas zu "holen" ist, wo man Baureihen nachpirschen kann, die vielleicht schon im nächsten Jahr in die Schmelzöfen wandern. Tübingen beispielsweise ist so ein Eck. So manchem älteren Eisenbahnfreak dürfte die schwäbische Universitätsstadt noch aus Zeiten bekannt sein, als dort die letzten 038 der DB ihr Gnadenbrot verdienten und quasi nebenan in Horb bei einer 078 nach der anderen das Feuer erlosch. Nun tuckern am Neckar die letzten VT 98 der DB AG durch den Lärm der Kameraverschlüsse, auch sie Vertreter einer klassischen Baureihe.

Freilich sind die Raritätenjäger nicht unbedingt auf einen Besuch im Südwesten angewiesen. Auch in vielen anderen Regionen des Landes sind Lokomotiv- und Triebwagenbaureihen unterwegs, deren Monate bereits gezählt sind. Manche von ihnen war sogar schon totgesagt worden, so die 109, die frühere E 11 der DR. Fast ebenso ernst steht es um die 228. Sie wird nur noch für Reservedienste herangezogen.

Kein Geheimnis ist auch, über welchen der heute noch häufiger anzutreffenden Baureihen der Damokles-Schweißbrenner schwebt: 211, 212 und 216 heißen die heißesten Kandidaten, dazu 103 und 141. Ablösungsbedürftig sind zudem die Münchner und Hamburger S-Bahn-Züge 420 bzw. 471, deren Nachfolger in den nächsten Jahren in Betrieb genommen werden sollen.

Freilich müssen es nicht immer Fast-Oldtimer sein: Wer sich mehr für die Zukunft der Bahn interessiert, findet ebenfalls im Herbst die beste Foto-Jahreszeit. Kirsch- und verkehrsrot lackierte Lokomotiven wirken wie extra für Fotofans geschaffen. Sie dürften in jedem Fall ein besseres Motiv abgeben als solche Fahrzeuge, die immer noch im beige/türkisfarbenen Kleid umherrollen – womöglich ausgebleicht und verdreckt. Viel Erfolg bei der Bilderjagd wünscht Ihnen

Ihre EJ-Redaktion

Von der C zum *Cisalpino*

Der Schnellzugverkehr Stuttgart – Zürich im Wandel der Zeit

Bereits seit 141 Jahren ist es möglich, per Bahn von Stuttgart nach Zürich zu fahren. War es anfangs ein umständliches Unterfangen mit Bodenseefähre und den Umwegen über Ulm und Winterthur, so brachte die Eröffnung der Gäubahn im Jahre 1879 eine Verbesserung. Und schon vor 100 Jahren war die noch heute befahrene Route zwischen Baden-Württembergs Landeshauptstadt und der Schweizer Metropole endgültig hergestellt. Charakteristisch für verschiedene Zeitphasen waren die Einsätze der »schönen« württ. C, der preuß. P 10 und der V 200. Eine Modernisierung brachte die Elektrifizierung, die sich abschnittsweise von 1963 bis 1989 hinzog. Jetzt soll die Zu(g)kunft beginnen: Mit vorerst einem Zugpaar wird der Cisalpino an den Start gehen. Längerfristig sollen mit dem ETR 470 bis zu vier Zugpaare gefahren werden.

Die erste Verbindung von Stuttgart nach Zürich bestand bereits ab 1856. Damals stellte die Schweizerische Nordostbahn (NOB) die Verbindung von Zürich-Oerlikon nach Zürich Hauptbahnhof fertig. Über die ein Jahr zuvor gebaute Strecke Oerlikon – Winterthur – Rorschach konnte der Bodensee auf der Schiene erreicht werden. Nach dem Übersetzen mit der Fähre nach Friedrichshafen wurde auf der 1850 vollendeten württembergischen Strecke Stuttgart über Ulm erreicht. Die NOB stellte 1857 die Verbindung von Winterthur nach Schaffhausen her. Damit war Schaffhausen von Zürich über Winterthur erreichbar.

Als die Großherzoglich Badischen Staatsbahnen von Basel her den Bodensee an ihr Streckennetz anbanden, wurde die Strekke überwiegend am Rhein entlanggeführt. Obwohl diese Strecke bereits 1863 erbaut wurde, dauerte es dann noch bis Ende 1869, bis der Gemeinschaftsbahnhof der beiden Verwaltungen in Schaffhausen bezugsfertig war.

Die Strecke von Singen nach Donaueschingen entstand als Zufahrt zur badischen Schwarzwaldbahn. 1866 wurde Engen und 1868 Donaueschingen von Singen her erreicht. 1873 war die Bahn von Offenburg bis Singen durchgehend befahrbar.

In Plochingen an der württembergischen Ostbahn Stuttgart – Ulm schloß ab 1857 die obere Neckarbahn nach Reutlingen an. Die alte Universitätsstadt Tübingen und Rottenburg wurden 1861 erreicht. Die Bahn wurde weitergeführt über Horb (1866), Rottweil (1868), Tuttlingen (1869) und erreichte im Kriegsjahr 1870 Immendingen an der badischen Schwarzwaldbahn. Somit war eine Schienenverbindung von Stuttgart über Singen und Schaffhausen nach Zürich ab 1870 möglich. Aber die badische Staatsbahn wollte ihrem Verkehr in die Schweiz auf der Rheintallinie keine Konkurrenz entstehen lassen. Die württembergische Bahn wurde daher in Immendingen so angeschlossen, daß zur Weiterfahrt Richtung Schweiz Kopf gemacht werden mußte. Erst 1934 wurde die 7 km lange Abkürzung Tuttlingen – Hattingen (Baden) gebaut, die den durchgehenden Zugverkehr Stuttgart – Singen ermöglichte.

Im Jahre 1872 wurde schließlich der Bau einer Bahn von Stuttgart nach Freudenstadt festgelegt. Diese Bahn sollte auf ihrem Weg nach Freudenstadt über Böblingen und Herrenberg nach Eutingen im Gäu führen, dort an die Württembergische Schwarzwaldbahn anschließen. Diese war bereits 1874 fertiggestellt worden und führte von Stuttgart über Weil der Stadt, Calw, Nagold und Eutingen nach Horb.

Die Gäubahn wurde durchgehend am 1. September 1879 bis Freudenstadt eröffnet. Die Strecke mußte in ihrem ersten Teil – um die erforderliche Höhe gewinnen zu können – am Rande des Stuttgarter Talkessels entlanggeführt werden; zahlreiche Kunstbauten wie der 579 m lange Kriegsbergtunnel mußten errichtet werden. Bis zum Erreichen des 370 m hoch gelegenen früheren Bahnhofs Hasenberg (ab 1896 Westbahnhof) hat man vom Zug aus eine der schönsten Aussichten auf die Stadt Stuttgart, so daß der erste Teil der Gäubahn bald den Beinamen "Panoramabahn" erhielt. Bis zur Elektrifizierung wurden die schweren Züge von Stuttgart bis Vaihingen grundsätzlich nachgeschoben.

Obwohl ursprünglich nur die Strecke Stuttgart – Eutingen amtlich als Gäubahn bezeichnet wurde, werden inzwischen auch die Abschnitte bis Tuttlingen oder gar bis ins badische Singen als Gäubahn bezeichnet, obwohl sie Teil der württembergischen Schwarzwaldbahn (Eutingen – Horb), Oberen Neckarbahn (Horb – Immendingen) bzw. der badischen Schwarzwaldbahn (Immendingen – Singen) sind.

Mit der Fertigstellung der alten Gäubahn konnte die Fahrstrecke von Stuttgart in die Schweiz 1879 um 36 km verkürzt werden. Noch mußte aber von Schaffhausen nach Zürich der Umweg über Winterthur genommen werden. Erst 1897 konnte mit der Fertigstellung der Eglisauer Rheinbrücke die Strecke Eglisau – Schaffhausen eröffnet werden. Damit war ab 1897 die noch heute befahrene Strecke hergestellt.

Bilder 1 und 2: Eine schnittige Nase aus der Hand des italienischen Stardesigners Giugiaro: Künftig soll der elegante Cisalpino (links der Prototyp "Treno Zero" am 9. Juli 1997 auf Meßfahrt in Horb) die Verbindung Stuttgart – Zürich ebenso prägen wie zur Dampflokära die legendäre "schöne Württembergerin", die württ. Klasse C (oben zwei Maschinen mit Schnellzug aus der Schweiz auf der Steigung von Horb nach Eutingen).
Abb.: B. Sontheimer; A. Ulmer, Archiv Braitmaier

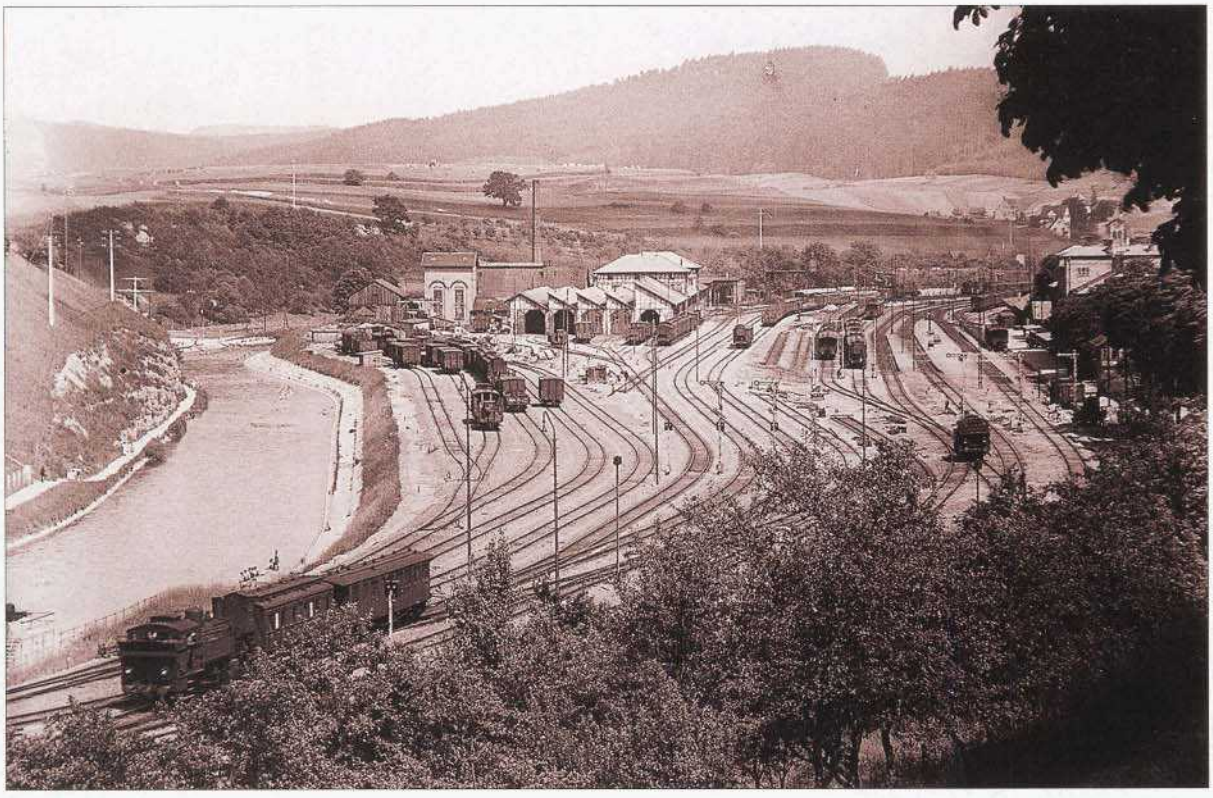
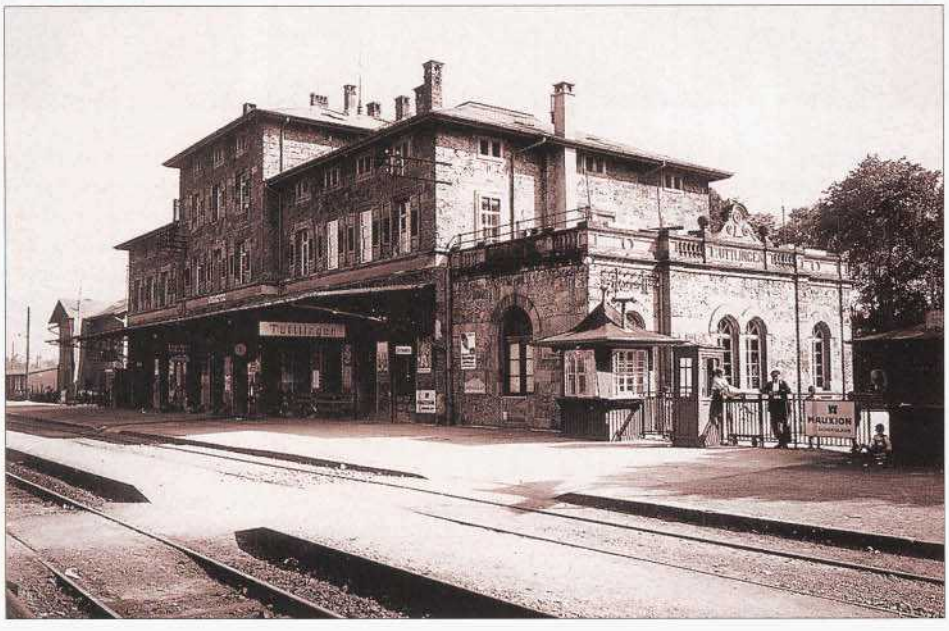


Bild 3 (links): Im Jahre 1868 erreichte der Bau der durchgehenden Schienenverbindung von Stuttgart über Singen und Schaffhausen nach Zürich den Ort Rottweil – hier ein Blick auf die ausgedehnten Gleisanlagen um das Jahr 1910.

Bild 4 (Mitte): Ein stattliches Betriebsgebäude: der alte Bahnhof Tuttlingen um das Jahr 1930.

Beide Abb.: Sammlung Beck



Aber zumindest die beiden deutschen Verwaltungen hatten wenig Interesse an einem durchgehenden Verkehr auf dieser Strecke. Beide wollten den Verkehr in die Schweiz auf einem möglichst langen Weg auf eigenen Gleisen führen. Daher wurde von den Großherzoglich Badischen Staatsbahnen die Rheintalstrecke Mannheim – Basel oder die eigene Schwarzwaldbahn Offenburg – Singen bevorzugt. An einer guten Anbindung der Züge aus Stuttgart hatte man verständlicherweise überhaupt kein Interesse.

Die K.W.St.E. hingegen ließ den gesamten Verkehr in die Schweiz lieber über die Südbahn Ulm – Friedrichshafen und die ebenfalls staatlichen Bodenseeschiffe laufen. Dies schlug sich in der Bedienung der Strecken und den resultierenden Fahrzeiten nieder. Ähnlich entwickelt war auch der übrige Verkehr auf der Gäubahn/ Oberen Neckarbahn. Es gab neben dem D 38 lediglich einen weiteren durchgehenden Zug von Stuttgart nach Immendingen, alles andere waren Lokalzüge, die diese Strecke nur teilweise nutzten.

Dies sollte sich erst ändern, als nach 1920 die ehemaligen Länderbahnen in der DRG aufgingen. Die Bereiche der Eisenbahn-Generaldirektionen, später Reichsbahn-Direktionen (Rbd) Karlsruhe und Stuttgart deckten sich mit denen der früheren Länderbahnen. Beide Direktionen teilten sich also wie zuvor die Zuständigkeit für die Strecke Stuttgart – Singen. Aber unter der gemeinsamen Regie der DRG schwanden die früheren Eigeninteressen.

Ein erstes Projekt der Reichsbahn in Südwestdeutschland war der mit der Landesregierung in Stuttgart ausgehandelte und von ihr hauptsächlich finanzierte zweigleisige Ausbau der Strecke Osterburken – Hattingen. Dies betraf also auch die Gäubahn und das Teilstück der Oberen Neckarbahn von Horb bis Immendingen, die bisher noch eingleisig waren. Nur der erste Abschnitt Stuttgart Hbf – Stuttgart West der Gäubahn war bereits 1895 zweigleisig ausgebaut worden. Die Arbeiten begannen im Jahr 1926 mit dem zweigleisigen Ausbau der Gäubahn bis Eutingen.

Im Zuge dieses Umbaus wurden auch der Bahnhof Tuttlingen neu gebaut, die Bahnhofsanlagen in Rottweil, Eutingen und Horb modernisiert und der Umweg über Immendingen durch eine neue 8,2 km lange Strecke nach Hattingen (Baden) abgekürzt. Durch diese umfassenden Maßnahmen konnte die Fahrzeit von Stuttgart nach Singen um 40 Minuten verkürzt werden.

Die SBB, seit 1902 Nachfolgerin der NOB, hatte ihre Strecke Zürich – Schaffhausen in ihr erstes Elektrifizierungsprogramm aufgenommen. Als letzter Teil dieses Programms kam Zürich – Schaffhausen 1928 unter den Fahrdraht. Durch die gemeinsamen Bemühungen der SBB und der DRG konnte die Fahrzeit Stuttgart – Zürich im Sommer 1934 auf 4 Stunden 14 Minuten für den schnellsten Zug, den D 212, gedrückt werden. Gleichzeitig wurde die Zahl der durchgehenden Zugpaare auf drei erhöht. Die kürzeste Reisezeit heute sind 3 Stunden 2 Minuten.

Wie überall brachte das Ende des Zweiten Weltkriegs für diese Verbindung einschneidende Betriebserschwernisse. In der unmittelbaren Nachkriegszeit behinderte auch die bei Bondorf gelegene Grenze zwischen der amerikanischen und der französischen Besatzungszone den Verkehr. Dazu kam, daß das zweite Gleis in der französischen Zone zwischen Horb und Tuttlingen abgebaut und als Reparationsleistung nach Frankreich abtransportiert wurde. Die Strecke ist dort bis heute noch eingleisig, was den Betrieb gelegentlich beträchtlich erschwert. Bei allfälligen Gleisarbeiten wird

Bilder 5 und 6 (oben und rechts): Die durchgehenden Schnellzüge von Stuttgart nach Zürich werden bis Singen in der Regel von Loks der Baureihe 110 bespannt, oben 110 221 mit D 484 am 27. Juli 1994 auf der Einöd-Talbrücke bei Hattingen, rechts 110 199 mit einem EC im Juni 1997 nahe Horb.
Abb.: A. Burkhardt (oben), B. Sontheimer

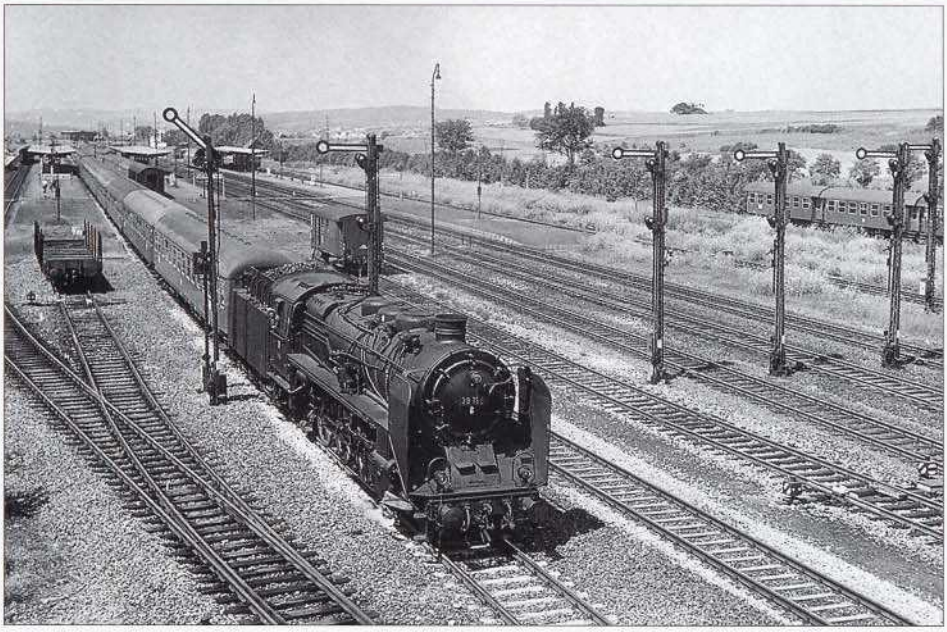
heute das Streckengleis abwechselnd auf die linke und die rechte Seite der Trasse geschoben; an einen erneuten Ausbau als zweigleisige Strecke wurde bisher nicht mehr gedacht.

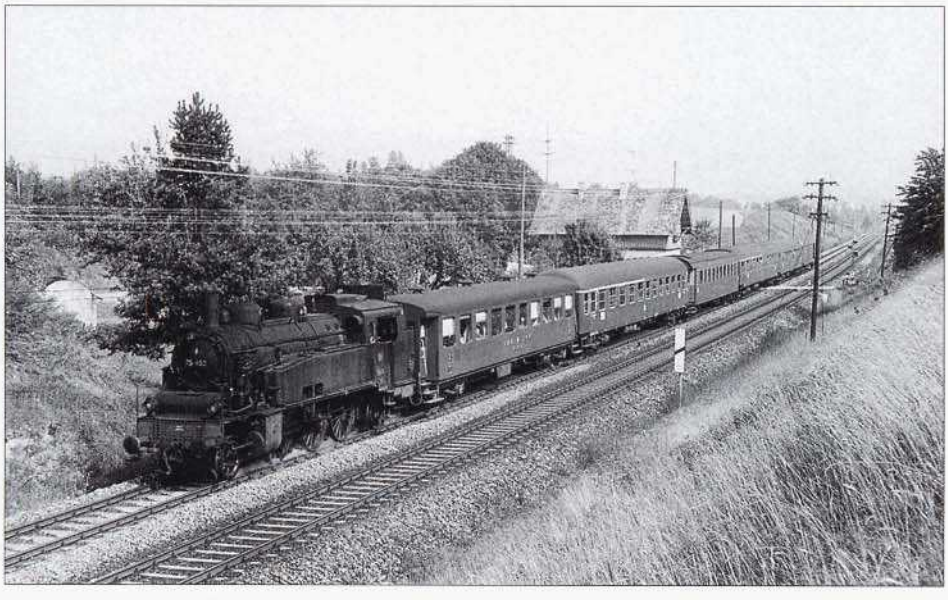
Nach der Beseitigung der Kriegsfolgen konnte 1963 der elektrische Betrieb von Stuttgart nach Böblingen aufgenommen werden. Im September 1974 folgte die Elektrifizierung des Abschnittes Böblingen – Herrenberg – Horb. Mit der badischen Schwarzwaldbahn wurde 1977 auch die Strecke Horb – Tuttlingen – Singen elektrifiziert. Noch klaffte jedoch zwischen Singen und Schaffhausen eine Lücke im Fahr-

Bild 7 (links): Zwei "schöne Württembergerinnen" in ihrem Element: Zwei Maschinen der württ. Klasse C, vorne 18 127, mit Schnellzug in die Schweiz bei Stuttgart-Rohr.
Abb.: A. Ulmer, Archiv Braitmaier

Bild 8 (Mitte): Nach dem Ausbau für 20 t Achslast wurde die Verbindung Stuttgart – Zürich im Abschnitt bis Singen auch von der Baureihe 39 geprägt – bis zum Ende der Dampflokzeit. Im Sommer 1966 verläßt hier 39 196 mit D 919 Mailand – Stuttgart den Bf Eutingen.
Abb.: H. Stemmler

Bild 9 (unten): Zwischen Singen und Schaffhausen waren vor den Stuttgart-Züricher Zügen auch 75er anzutreffen – hier 75 452 westlich von Singen im September 1963.
Abb.: G. Turnwald





draht; erst nach der Elektrifizierung dieses Teilstücks 1989 konnte durchgehend elektrisch von Stuttgart bis Zürich gefahren werden. Von der Bundesbahn wurden inzwischen, wie auf anderen Strecken auch, zunehmend Bahnhöfe geschlossen, Gleisanlagen rückgebaut und Anschlußgleise gekündigt. Letzte Baumaßnahmen waren die Vorbereitungen an Bahnsteigen für den Verkehr mit Neitech-Zügen.

Der Lok- und Fahrzeugeinsatz

Die Bespannung der Züge auf dieser Strekke entsprach immer auch der Bedeutung, die ihr die beteiligten Bahnen zumaßen. In der Länderbahnzeit bis 1920 waren alle drei Bahnverwaltungen, danach die Direktionen Karlsruhe und Stuttgart der Deutschen Reichsbahn und die SBB beteiligt. Die durchlaufenden Züge wurden üblicherweise von der Betriebswerkstätte Stuttgart Nordbahnhof bespannt. Der lokale Verkehr wurde von der Betriebswerkstätte Tübingen bzw. von deren Lokomotivstationen Horb, Rottweil, Tuttlingen sowie den Lokomotivstationen auf den Betriebswechselbahnhöfen in Immendingen und Villingen bespannt.

Genaue Unterlagen über die Stationierung der einzelnen Lokomotiven sowie der Bespannung der Züge durch die K.W.St.E. sind bisher noch nicht aufgetaucht. Lediglich die Zuteilung von Lokomotivklassen zu den Maschineninspektionen (MI) liegen vor. Im Jahr 1894 war die Klasse E, eine 1893 aus Belgien bezogene dreizylindrige 1'B 1'-Maschine, das Modernste, was die K.W.St.E. für Reisezüge zur Verfügung hatte. Alle zehn Maschinen waren bei der MI Esslingen beheimatet und wurden wohl auf der

Bild 10 (oben): Von 1964 bis 1977 war der Schnellzugverkehr Stuttgart – Zürich eine Domäne der V 200.0 (220) und V 200.1 (221). Zwischen Rottweil und Tuttlingen ist hier am 20. Mai 1973 die 221 123 mit einem DC-Zug in die Schweiz unterwegs.
Abb.: J. Nelkenbrecher

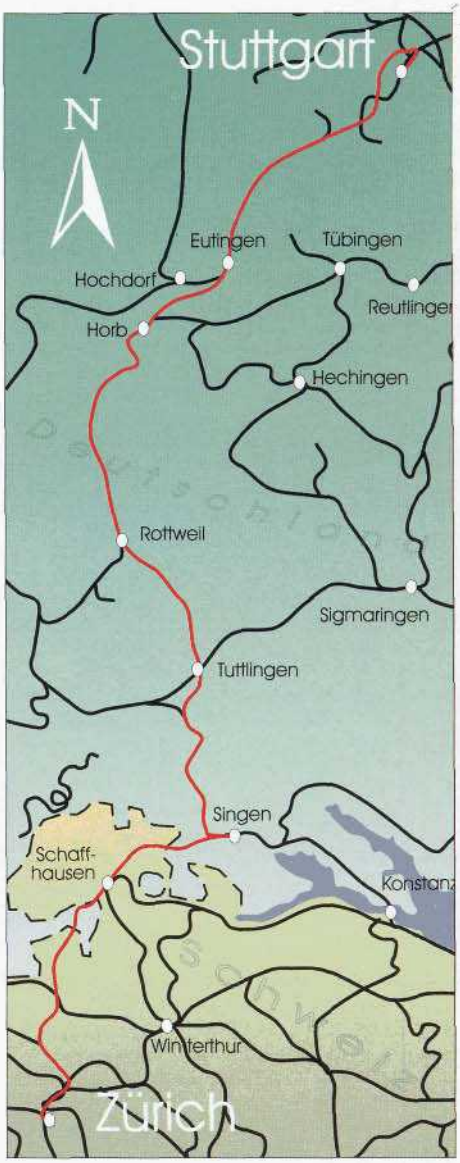
Bild 11 (unten): Einen aus Schweizer Wagen gebildeten Stuttgart-Züricher Schnellzug hat 221 103 im September 1977 am Haken – hier bei Fischingen, südlich von Horb.
Abb.: Matussek, Archiv Ritz

Hauptstrecke Bruchsal – Stuttgart – Ulm eingesetzt. Die Klasse Ac, eine erstmals 1889 von der Maschinenfabrik Esslingen gelieferte 1B-Maschine, war in 26 Exemplaren vorhanden, davon 19 bei der MI Esslingen. Diese Loks dürften auch die von Stuttgart Nordbahnhof bespannten Züge nach Immendingen gezogen haben. Die Maschineninspektion Rottweil mußte sich mit einer Lok der Klasse A, 44 Loks der Klasse B und einem Veteran der Klasse D begnügen, alles ältere 1B-Maschinen.

Zehn Jahre später hatte Stuttgart seine zehn Klasse-E-Loks und den größten Teil seiner Klasse-Ac-Loks nach Heilbronn abgegeben. In Stuttgart setzte man die zwölf Lokomotiven der Klasse D, eine kräftige 2'C-Vierzylinderlok, auf der Hauptstrecke ein. Daneben gab es in Stuttgart 34 Loks der Klasse AD, eine moderne 2'B-Lok. Diese wurde auch auf der Gäubahn eingesetzt. Tübingen hatte jetzt drei Loks der Klasse A, 16 der Klasse Ab und 32 der Klasse B, alles Loks mit der Achsfolge 1B.

Daneben waren bei der MI Tübingen auch schon neun AD eingesetzt. Nochmals zehn Jahre später hatte die K.W.St.E. schon 22 Loks der Klasse C im Bestand, selbstverständlich alle bei der MI Stuttgart für den Dienst auf der Hauptstrecke. Auf der Gäubahn kamen jetzt die zehn Loks der Klasse D von Stuttgart Nord zum Einsatz. Am Bestand der MI Tübingen hatte sich wenig geändert. Zu den bereits 1904 vorhandenen älteren Maschinen waren aber 25 neue Tenderloks der Klasse T 5 gekommen. Beim Übergang auf die Reichsbahn im Jahr 1920 waren alle 32 vorhandenen Klasse-C-Loks in Stuttgart. Ob alle 32 für die Hauptstrecke benötigt wurden oder ob auch schon damals die C auf der Gäubahn eingesetzt werden konnte, ist nicht gesichert. Wahrscheinlich wurden hauptsächlich die 17 älteren 2B-Maschinen der Klasse AD eingesetzt. Die MI Tübingen hatte im selben Jahr elf AD, 19 Ac, elf Ab und drei B 3, alles ältere Zweikuppler. Daneben gab es 34 Tenderloks der Klasse T 5 und neun neue Maschinen der Klasse T 18, die der preußischen T 18 entsprachen.

Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn wurden nach preußischem Muster aus den Betriebswerkstätten Bahnbetriebswerke (Bw) und aus den Lokomotivstationen Lokomotivbahnhöfe (Lokbf). Die MI wurden vorerst beibehalten. Bei der MI Stuttgart war jetzt das Bw Stuttgart-Rosenstein für die Bespannung der durchgehen-



den Züge bis Immendingen zuständig. Dieses Bw entstand im Zuge des Neubaus des Stuttgarter Hauptbahnhofs und ersetzte das Bw Stuttgart Nord.

Das Bw Rosenstein erhielt ab 1923 die preußische P 10 (Baureihe 39) zugeteilt. Diese konnten mit ihrer Achslast von 19 t vorerst nur auf der Hauptbahn eingesetzt werden. Dort verdrängten sie die Klasse C (Baureihe 18.1) auf andere Strecken, auch auf die Gäubahn. Auch die von der Reichsbahn in großer Zahl beschafften preußischen P 8 (Baureihe 38.10) kamen nach Württemberg. Die in Tübingen und Stuttgart beheimateten 38 und T 5 (Baureihe 75.0) bespannten die Personenzüge auf der Gäubahn und der Oberen Neckarbahn. Bald waren die altwürttembergischen Zweikuppler verschwunden. Im Raum Horb wurden ab 1928 auch Loks der Baureihe 24 aus Freudenstadt eingesetzt.

Die badischen Staatsbahnen waren ebenfalls in Maschineninspektionen organisiert. Bis 1913 waren für die Schwarzwaldbahn und den Abschnitt Schaffhausen – Singen – Konstanz der oberen Hauptbahn die MI Karlsruhe und Konstanz zuständig. Nach einer Verwaltungsreform im Jahr 1913 waren es die MI Offenburg und Konstanz. Betriebswerkmeistereien entsprechend den späteren Bw waren in Offenburg, Hausach, Villingen (MI Offenburg) und in Singen und Konstanz (MI Konstanz).

Die Schwarzwaldbahn Offenburg – Singen war für die Großherzoglich Badischen Staatsbahnen neben der Hauptbahn Mannheim – Basel die wichtigste Strecke.

Auf der geradlinigen Rheintallinie wurden immer hohe Geschwindigkeiten gefahren, vor allem, als nach 1871 die Staatsbahnen in Elsaß-Lothringen versuchten, den lukrativen Verkehr in die Schweiz über ihr Gebiet zu leiten. Konkurrenz belebt jedoch auch im Eisenbahnwesen das Geschäft, und der Rivalität der beiden Bahnverwaltungen verdanken so hervorragende Lokomotivkonstruktionen wie die Gattung IIc, eine 2'B-Lokomotive mit Innentriebwerk, die Gattung IId, die größte deutsche Atlantic-Lokomotive, und die Gattung IVh, eine der besten Länderbahn-Pacific, ihre Existenz.

Die Großherzoglich Badischen Staatsbahnen waren in diesen Jahren gezwungen, im Durchschnitt alle sechs Jahre eine neuere, modernere Maschine für die Rheintalstrecke zu beschaffen. Auf der Schwarzwaldbahn war der Konkurrenzdruck nicht so groß. Für die Lokomotiven hingegen war hohe Zugkraft bei geringen Geschwindigkeiten und guter Kurvenläufigkeit gefragt. So wurde mehr als einmal versucht, Lokomotiven für beide Einsatzzwecke, hohe Geschwindigkeit in der Ebene und hohe Zugkraft auf der Steigung, zu beschaffen. Erinnert sei hier nur an die bekannte Pacific-Lok der Gattung IVf, die zwar den Ruhm innehat, Deutschlands erste Pacific (Achsfolge 2'C 1') zu sein, mit ihren 1800 mm Treibraddurchmesser aber für beide Strecken gleichermaßen ungeeignet war.

Eine speziell für die Schwarzwaldbahn geschaffene Maschine war die Gattung IVd. Auch diese 1'B 1'-Tenderlok sollte sowohl auf der Steigung der Schwarzwaldbahn als auch auf den Anschlußstrecken Schnellzüge befördern. Im Einsatz befriedigten diese Loks nicht. Sie wurden rasch in untergeordnete Dienste abgeschoben.

Erfolgreich hingegen war die Gattung IVe. Diese 2'C-Lok wurde ab 1894 speziell für die Schwarzwaldbahn beschafft und erhielt später den Namen Schwarzwaldlok. Sie bewährte sich bestens, wurde in 83 Exemplaren beschafft und in ganz Baden als universelle Personenzuglok eingesetzt. Auf der Schwarzwaldbahn beförderte sie die hochwertigen Reisezüge. Später erhielt sie Verstärkung in Form der IVf. Diese konnte die ältere Lok jedoch nicht verdrän-