

Das Megaprojekt der Urgroßeltern: Plötzlich stand Baden unter Strom

Sprengungen erschüttern Schwarzwald-Idylle

Zukunftsprojekt der Stromversorgung: Vor 100 Jahren begann der Bau der Schwarzenbachtalsperre

Von unserem Redaktionsmitglied
Jörg Seiler

Es gibt Erlebnisse, die bleiben haften. Für Hansjörg Willig, gebürtiger Herrenwieser und Vorsitzender des Vereins Kulturerbe Schwarzwaldhochstraße, hängt so eine Prägung mit der Schwarzenbachtalsperre zusammen. Im Jahr 1952 ließ der Betreiber Badenwerk (die heutige EnBW) die gewaltige Stauhaltung leer laufen. „Damals gab es extrem viele Fische“, erinnert sich Willig. Und die mussten weg. Wer wollte, konnte sich also Fisch holen. Mit Fuhrwerken rückten viele Bühlertäler und auch Bühler an, die die verendenden Wasserbewohner in Fässern nach Hause transportierten.

Der Weg führte, wie heute noch, über Sand und Herrenwies. „Ganz Herrenwies stank fürchterlich nach Fisch“, erinnert sich Willig, Jahrgang 1945. Deswegen kann der ehemalige Direktor des Gernsbacher Albert-Schweitzer-Gymnasiums bis heute keinen Fisch essen. Herrenwies, der Schwarzwald und nicht zuletzt die mächtige, einzigartige Schwarzenbachtalsperre mit ihrem Stausee, sie haben Willig geprägt. Vor 100 Jahren begann der Bau der Schweregewichtsmauer, die Maßstäbe setzte. Gussbeton mit Graniteinlagen, das war bei Staumauern neu. Im Gegensatz zum traditionellen Steinverbund sparte es zudem viel Zeit und Fachkräfte – das war die Revolution.

Ein ruhiger Wochentag an der Schwarzenbachtalsperre. Man muss sie auskosten, diese Stille an diesem beliebten Ausflugsziel, die Tatsache, die gewaltige Mauerkrone mit 380 Metern Länge für sich allein zu haben und aufs Wasser zu schauen. 14,3 Millionen Liter fasst der

”

Ganz Herrenwies
stank fürchterlich nach
Fisch.

Hansjörg Willig
Kulturerbe Schwarzwaldhochstraße

künstliche See. Oder in den Abgrund blicken. 65 Meter geht es luftseitig in die Tiefe. Die fast meditative Stille lässt Raum für Vorstellungen, wie es war, vor 100 Jahren, als der Bau der Mauer begann. Ein Bau, der allein logistisch eine Meisterleistung darstellt.

Jeder Zementsack, jeder Nagel, sämtliche Betriebsstoffe und Lebensmittel mussten vom Bahnhof Raumünzach der Murgtalbahn 350 Höhenmeter herauf geschafft und an die Großbaustelle gefahren werden. Dazu gab es einen Schrägaufzug und eine etwa 1,4 Kilometer lange elektrische Waldbahn. Arbeiter schufteten im Schweiß ihres Angesichts. Im einst beschaulichen Hochtal, laut Willig dem längsten des Nord-schwarzwalds, war eine ganze Arbeiterstadt aus dem Boden gewachsen. Wie sah die aus? In der Fachzeitschrift „Der Bauingenieur“ vom 10. Juni 1925 ist ein Vortrag des promovierten Bauingenieurs Max Enzweiler (1884–1950) abgedruckt, der das Großprojekt für die Siemens Bauunion damals leitete. Darin geht es auch um die Baustellen-siedlung.

Die bestand aus Wohn-, Büro- und Krankenbaracken, hatte Kantinen, eine Bäckerei, es gab Schuhmacher, Sägewerk, Läden, diverse Werkstätten, Schmiede und Materiallager, Bahnhof, Brech- und Mahlanlage (Buma) als zentrales Baustoffversorgungs-zentrum. Der Talsperrenbau ist fotografisch hervorragend dokumentiert. Die Bilder bewahrt das Kreisarchiv des Landkreises Rastatt auf. Leiter Martin Walter ist von Qualität wie Quantität beeindruckt. Jeden Monat entstanden brillante Aufnahmen. Für Walter belegt das, wie hoch das Projekt Schwarzenbachtalsperre bei Staatsregierung und Badenwerk angesiedelt war. Der Energieversorger (damals Badische Landes-Elektrizitäts-Versorgungs AG) und der Baukonzern veröffentlichten dazu gut gemachte Beschreibungen des Projekts, mit dem der gewaltige Kraftwerkskomplex mit Rudolf-Fettweis-Werk, Stauhaltung und einem kilometerlangen Stollennetz vollendet war.

Eine der beeindruckenden Ansichten aus dem Kreisarchiv zeigt Mineure bei der Arbeit. Sie entstand Anfang April 1923, trägt den Titel „Bauarbeiten Stollenvortrieb“. Zu sehen sind drei Arbeiter an der Ortsbrust mit Druckluftbohrern. Sie schauen ernst, müde. Ihre Gesichter sind



Großbaustelle: Im Oktober 1924 stand schon ein beträchtlicher Teil der Sperrmauer. Bei dem großen Gebäude im Hintergrund handelt es sich um die Brech- und Mahlanlage, das Baustoffversorgungs-zentrum.
Fotos: Kreisarchiv Rastatt



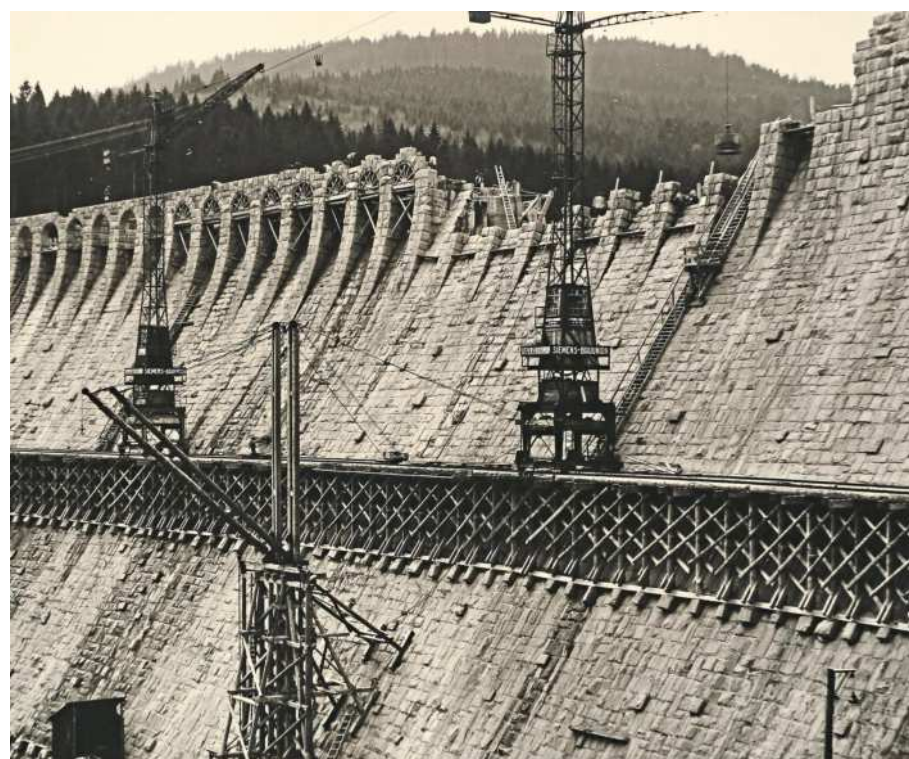
Mit Dampfzug: Die Murgtalbahn mit der damals noch bestehenden Steinbrücke am Holdereck. Links das Rudolf-Fettweis-Werk



Im Hauptstollen: Ein rund 1,6 Kilometer langer Stollen wurde gebaut.



Kahlschlag: Die vorbereitenden Arbeiten für den Bau der Talsperre



Auf der Zielgeraden: Das Foto ist auf 16. April 1926 datiert. Die Bauarbeiten stehen kurz vor ihrem Abschluss.

mit Staub bedeckt. Die Männer tragen weder Helme noch sonstige Schutzausrüstung. Eine anständige Belüftung wird es kaum gegeben haben, die Grubenlampen lassen auf spärliches Licht schließen. Einblicke in die Großbaustelle im Nord-schwarzwald: Das Bild spricht Bände, obwohl es für den Fotografen gestellt ist. Die Großbaustelle funktionierte wie ein Schweizer Uhrwerk. Anders wäre

wohl die veranschlagte Bauzeit von nur vier Jahren nicht haltbar gewesen, zumal es damals in knapp 700 Metern über Normalnull lange und schneereiche Winter gab. Herzstück in diesem durchdachten Räderwerk war die Buma. Dort wurde der Granit zu Schotter und Sand verarbeitet, dort lagerte der Zement. Der Gussbeton wurde automatisch gemischt. Nun kamen die Kabelkrane ins Spiel.

Vier davon überspannten das Tal, die Gondeln brachten den Beton wie die Blockeinlagesteine punktgenau dorthin, wo sie benötigt wurden. Zwei Turmdrehkrane am Mauerfuß hieften die Verblendsteine der Luftseite an Ort und Stelle.

Einlage- wie Verblendsteine, dazu das Material für Schotter und Sand kamen aus dem nahen Steinbruch am Schnei-

dersköpfe. Wie es dort zugeht, verdeutlicht der zweite Teil des „Führers durch das Schwarzenbachwerk“ der ausführenden Siemens Bauunion mit atmosphärisch dichter Beschreibung. Gesprengt wurde viermal am Tag mit einem besonderen Verfahren mit flüssiger Luft, das in seiner Wucht dem Dynamit in nichts nachstand. Drei große Löffelbagger, „die in ihrer grotesken Form und überraschenden Beweglichkeit wie Ungeheuer der Vorzeit wirken“, stürzten sich auf die gelösten Steine. Die wanderten dann, je nach Größe und Qualität, in die Brech- und Waschanlage (Brewa) im Steinbruch und wurden zu Verblendmaterial oder reisen per Baubahn in die Buma an der Sperrmauer. Die Reste der Brewa stehen heute noch unweit des Schneiderskopfsattels – ein surreal anmutendes Betonskelett, längst von Bäumen eingewachsen.

Der Tourismus im Schwarzenbachtal begann früh, hing unmittelbar mit den namhaften Hotels an der Hochstraße und Herrenwies zusammen. Gäste kamen sommers wie winters in das Hochtal, suchten die Stille. Mit der war es nach 1922 abrupt vorbei. Großbaustelle statt Waldesruh. Die Landschaft verwandelte sich krass. Es gibt ein historisches Foto im Kreisarchiv, das die Situation zeigt. Die Bäume sind gefällt, die ersten Baracken stehen, man erahnt die Dimensionen. Danach wurde buchstäblich der Boden bereitet, dazu musste man sechs Meter tief bis auf den tragfähigen (klingenden) Fels. Auch hier sorgsamste Planung; das brauchbare Gestein wurde später in der Mauer verbaut.

Apropos Staumauer: Auch da hat Hansjörg Willig noch ein Abenteuer auf Lager. Die Bundeswehr hatte dort oben, im Schwarzenbachtal, vor vielen Jahren eine

”

Einer der Soldaten
stürzte beim Sprung den
Abhang herunter.

Hansjörg Willig
Kulturerbe Schwarzwaldhochstraße

Übung. Willig war als Leutnant mit dabei. Einer der Vorgesetzten, ein ehemaliger Fallschirmspringer, sah seine Mannen wohl unterfordert. Und so kam es, dass die Truppe eine nächtliche Übung an der Mauer absolvierte. „Einer der Soldaten stürzte beim Sprung den Abhang herunter und fiel kopfüber auf einen Betonpfeiler“, so Willig, „der Mann hätte tot sein können“. Es blieb zum Glück bei einer klaffenden Wunde und der Bekanntschaft mit dem Forbacher Krankenhaus. Die Ironie der Geschichte: Das Betonrelikt, an dem sich der Bundeswehrosoldat seine Blessuren zuzog, stammt aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs. Es handelt sich um einen der Befestigungspunkte für die großen Netze, die zur Abwehr von Fliegerbomben dienten.

Der Zeitrahmen des Großprojekts Talsperre war knapp bemessen. In der ersten Jahreshälfte 1922 schrieb die Forbacher Bauverwaltung das Projekt öffentlich aus. Mitte 1922 bekam die Siemens Bauunion den Zuschlag. Nach vielen vorbereitenden Arbeiten wurde ab Ende 1923 betoniert. 1926 stand die Talsperre plangemäß. Da existierte das Niederdruckwehr an der Murg bei Forbach samt Krafthaus sowie das Hochdruckwerk mit der Murgfassung am Kirschbaumwasen (1914–1918) sowie das Raumünzachwerk (1920/21) schon. Der zukunftsweisende Komplex zur Elektrizitätsgewinnung aus Wasserkraft, damit also regenerative Energie, fußt auf den Ideen des Fluss- und Wasserbaupioniers Theodor Rehbock (1864–1950), der 1899 an den Lehrstuhl für Wasserbau an der TH Karlsruhe (heute KIT) berufen wurde und dort 35 Jahre wirkte.

Bauleiter Enzweiler jedenfalls war am Ende hochzufrieden und hoffte, dass durch dieses Paradeprojekt der Gussbeton endlich die Anerkennung erhält, die ihm gebührt. Und Hansjörg Willig? Der sieht in der Schwarzenbachtalsperre einen Dreh- und Angelpunkt für Qualitäts-Tourismus – samt Wiederbelebung geschlossener Hotels und gut bürgerlicher Gastronomie. 1997 – also vor 25 Jahren – rückte die Schwarzenbachtalsperre wieder einmal verstärkt ins Bewusstsein der Bevölkerung. Erneut ließ der Betreiber den See leerlaufen. Es war die dritte Aktion dieser Art bis zum heutigen Tag. Der Hilfe der Bühler und Bühlertäler bedurfte es nicht, das Gewässer wurde vorher professionell abgefischt. Und in Herrenwies stank es deshalb auch nicht nach Fisch.