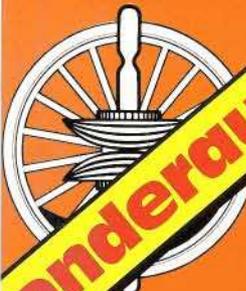


Sonderausgabe



B 10533 F
ISSN 0720-051 X

Eisenbahn JOURNAL

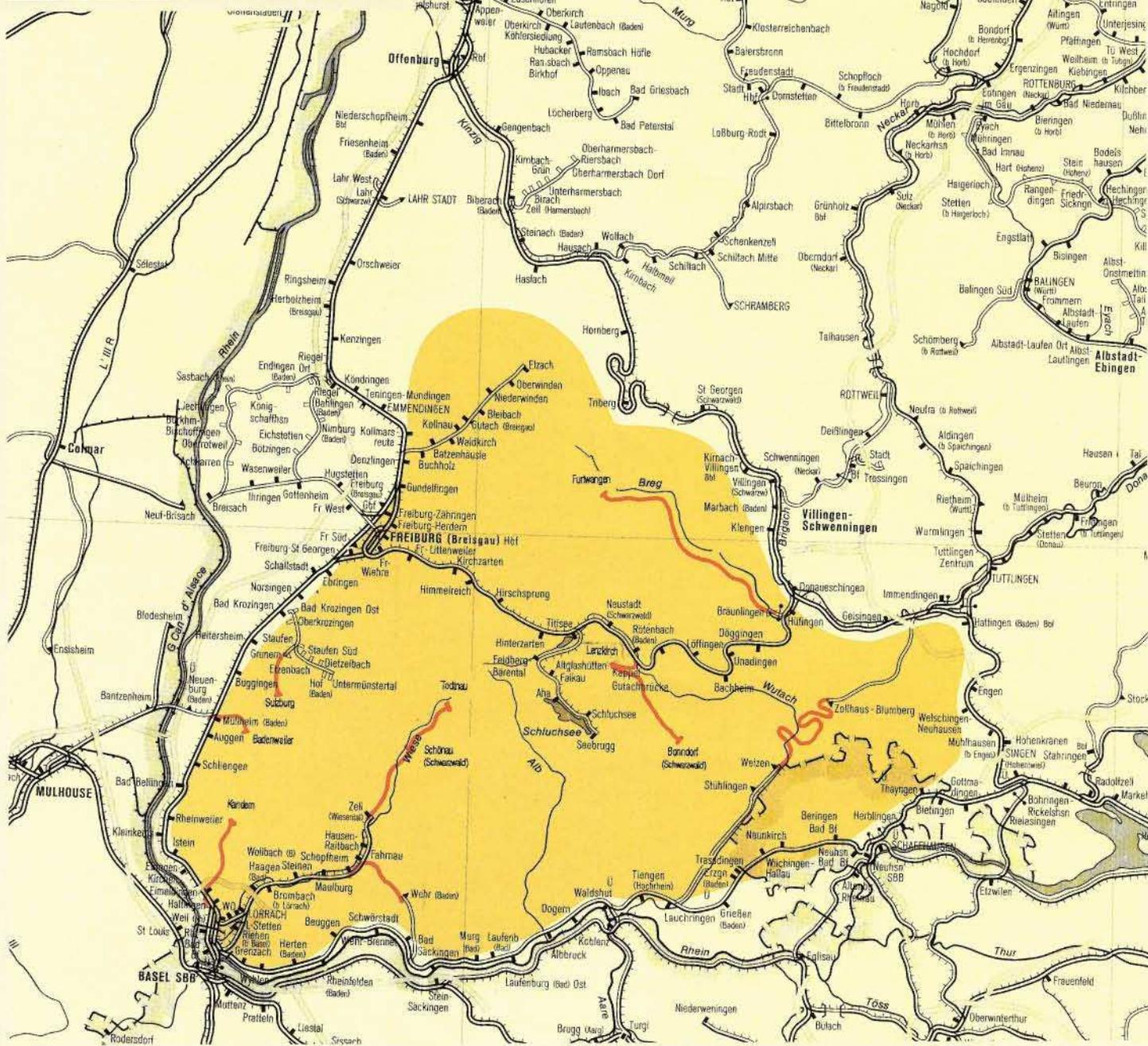
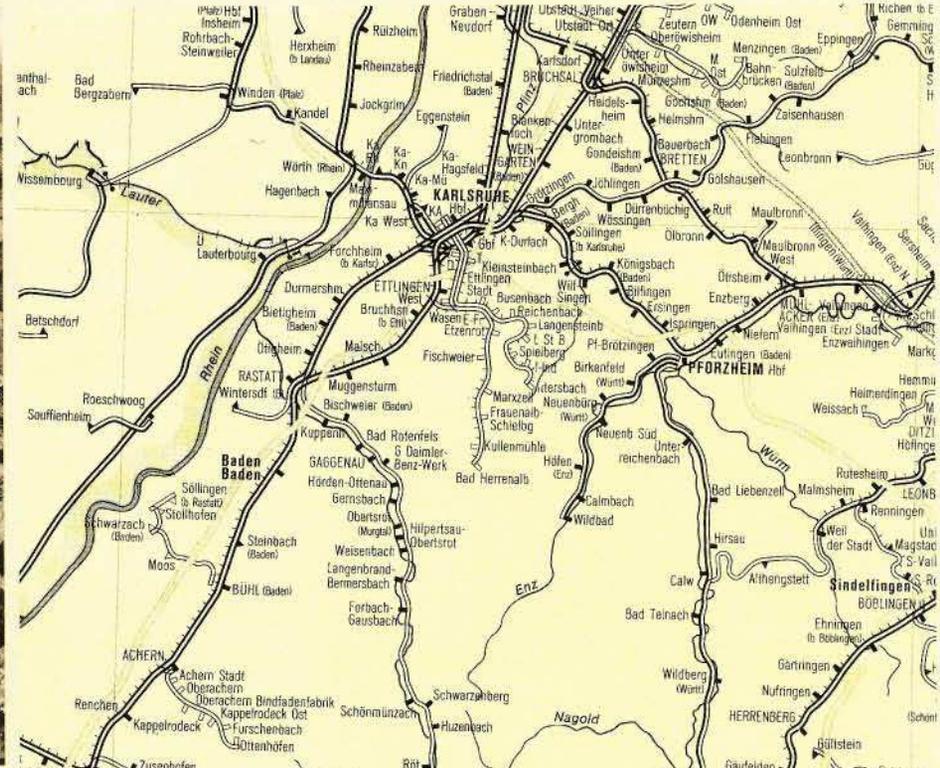
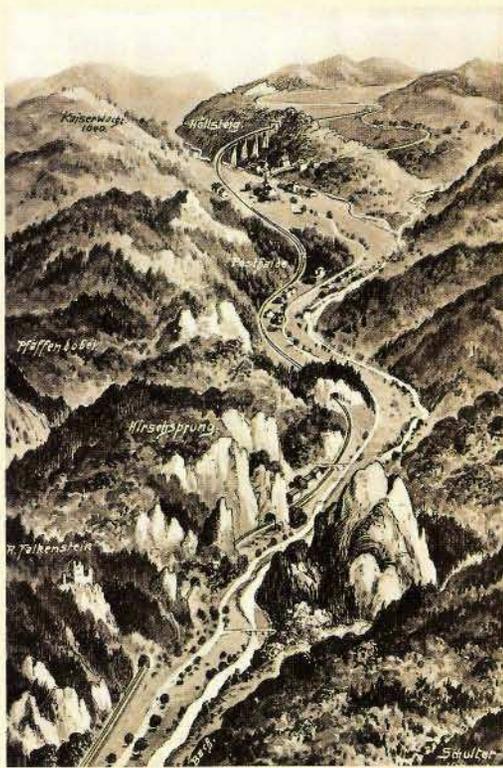
I/95

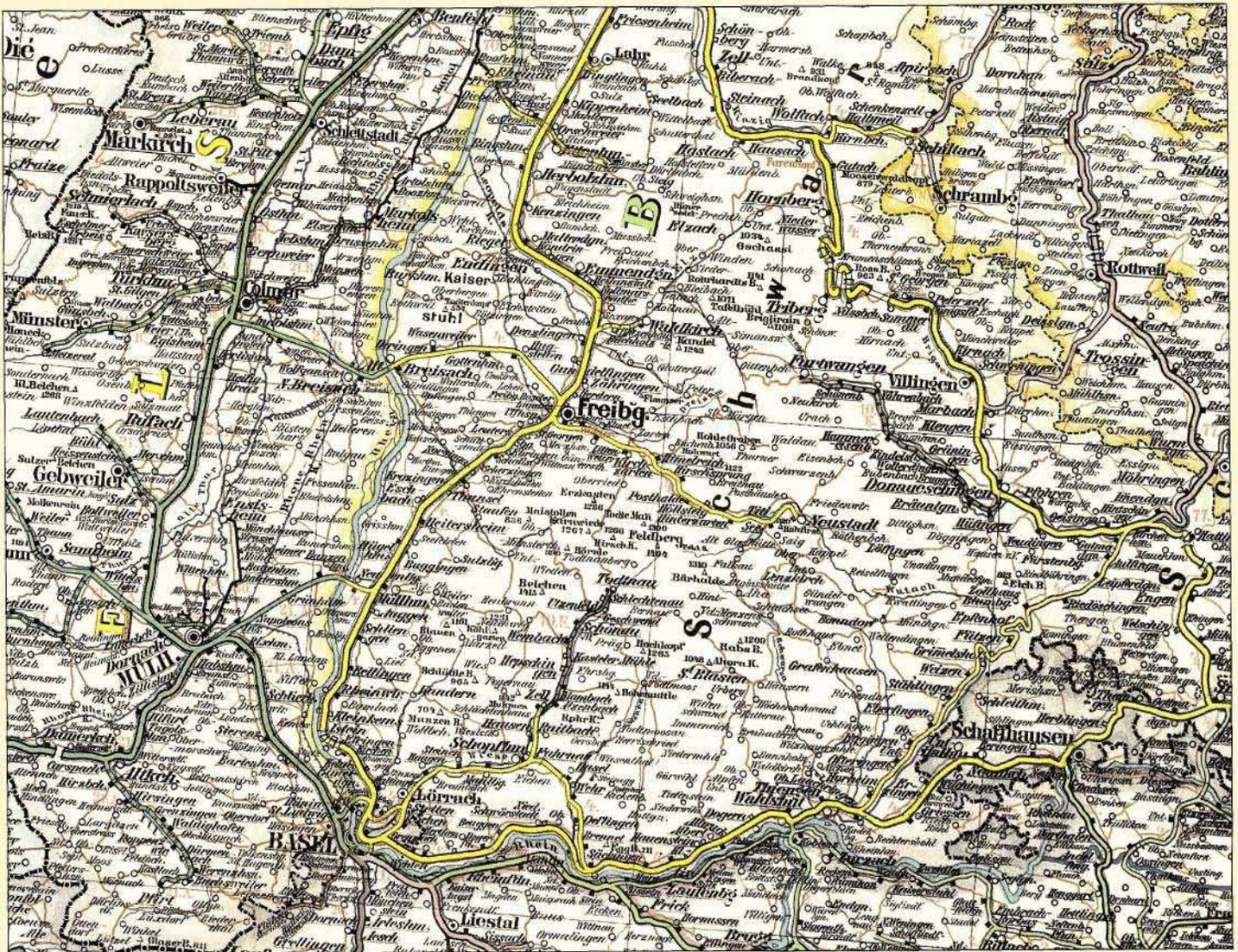
DM 19,80
sfr 20,50
öS 150,--

Eisenbahn im südlichen Schwarzwald

Udo Kandler







Bilder 3 und 4 (linke Seite und oben): Südlicher Schwarzwald – Streckenkarten, Stand 1991 bzw. 1894. Abb.: DB AG bzw. Sammlung HMV
 Bild 2 (kleines Bild linke Seite): Die Panoramakarte zeigt den Verlauf der Höllentalbahn aus der Vogelschau. Abb.: Sammlung Schilp
 Bild 1 (Titel): Gleich hinter dem Bahnhof Höllsteig galt es für die 145 am 30. Juni 1977, den N 4563 Freiburg – Donaueschingen über den Ravenna-Viadukt hinweg in einer Steigung von 1:20 zu beschleunigen. Abb.: U. Kandler

Impressum

Verlag und Redaktion:
 Hermann Merker Verlag GmbH
 Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
 Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
 Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49
 Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
 Autor: Udo Kandler
 Bildredaktion: I. Neidhardt, G. Zimmermann
 Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
 Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
 Layout: G. Gerstberger, G. Zimmermann
 Koordination: Ingo Neidhardt
 Anzeigenleitung: Elke Albrecht
 Printed in Italy by Europlanning S.r.l.
 via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
 Vertrieb Einzelverkauf:
 MVZ Moderner Zeitschriften Vertrieb
 GmbH & Co KG, D-85386 Eching/München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© März 1995
 Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Einleitung	6
Die Entwicklung der Eisenbahn im Südschwarzwald	8
Die Höllentalbahn Freiburg – Neustadt	14
Der Ravenna-Viadukt als Postkartenmotiv	20
Erste Staatsbahnstrecke mit Zahnstangenbetrieb	22
Die Wutachtalbahn Oberlauchringen – Hintschingen	26
Wintereinbruch im Höllental	32
Von den Anfängen bis zur Gegenwart	38
Die Elektrifizierung der Höllental- und Dreiseisenbahn	44
Die Entwicklung nach 1945	54
Die Nebenbahn Denzlingen – Elzach	74
Der Betriebsmaschinendienst	76
Die Schmalspurbahn Zell – Todtnau	84
Weitere Privatbahnen	87
Die Museumsbahn Zollhaus-Blumberg – Weizen	88

Einleitung

Thema der vorliegenden Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals ist das Streckennetz im südlichen Schwarzwald – also jenen Teil der bekannten Urlaubsregion, der im Norden zwischen Freiburg und Donaueschingen von der Höllentalbahn begrenzt wird und sich nach Süden bis zum Hochrhein zur deutsch-schweizerischen Grenze erstreckt. Relativ spät gelangte die Eisenbahn in den Südschwarzwald. Erst im Jahre 1887 nahm man die Höllentalbahn in Betrieb; bis 1901 war auch die Fortsetzung über Neustadt hinaus bis nach Donaueschingen zur Schwarzwaldbahn fertig.

Mit dem Werdegang der Höllentalbahn wird ein nicht alltägliches Kapitel deutscher Eisenbahngeschichte aufgeschlagen, das sich für eine eingleisige Strecke mittlerer Bedeutung ausgesprochen vielschichtig darstellt. Zunächst war es der Zahnradbetrieb auf der bis zu 55‰ geneigten Steilstrecke zwischen Hirschsprung und Hinterzarten, der durch den Einsatz der Zahnradlokomotiven der badischen Gattung IXa und IXb für Aufsehen sorgte. Mit steigenden Geschwin-

digkeiten und Zuglasten wurde bis 1933 der Zahnradbetrieb durch die legendäre 85er abgelöst, eine eigens für die Höllentalbahn entwickelte Baureihe.

Nur einige Jahre später, 1936, machte die Strecke erneut Schlagzeilen, als man auf der Höllental- und Dreiseenbahn den Versuchsbetrieb mit 50-Hz-Einphasen-Wechselstrom aufnahm. Bis zur Umstellung der Strecken im Jahre 1960 auf das bahnübliche Stromsystem mit 15 kV/16²/₃ Hz bewältigten Dampf- und Elektrotraktion gemeinsam das Verkehrsaufkommen im Hochschwarzwald. Danach waren es bis Ende der siebziger Jahre die Altbaueloks der Baureihe E 44 (145) mit elektrischer Widerstandsbremse, die die Eisenbahnfreunde ins Höllental lockten.

Kaum weniger interessant ist der Werdegang der schon im Jahre 1913 auf Elektrobetrieb umgestellten Wiesentalbahn von Basel nach Zell sowie der Wehratalbahn von Schopfheim nach Säckingen. Anfangs führen auf den Strecken die einzigen von der Badischen Staatsbahn beschafften Elloks der Gattung A¹, A² und A³, bis diese von den preußischen E 71¹ abgelöst wurden. Über den "Umweg" E 32 hielt schließlich auch im Wiesental die E 44 Einzug.

Ein gesondertes Kapitel beschäftigt sich mit der rührenden Schmalspurbahn von Zell nach Todtnau. Mit ihrer Spurweite von 1000 mm konnte sie dem Fortschritt nicht standhalten und wurde im Spätsommer 1967 stillgelegt. Wäre diese Maßnahme einige Jahre später erfolgt, wäre sie als Museumsbahn vielleicht der Nachwelt erhalten geblieben. Der Wutachtalbahn ist ein derartiges Schicksal jedenfalls erspart geblieben. Als Museumsbahn erfreut sich die Sauschwänzlebahn zwischen Zollihus-Blumberg und Weizen einer regen Inanspruchnahme. Ihrer beachtlichen Kunstbauten und der kühnen Trassenführung wegen zählt sie zur technisch bedeutendsten Museumsbahn Deutschlands. Nicht umsonst steht die Strecke mittlerweile unter Denkmalschutz.

Wenn sich auch das heutige Bild der Eisenbahn im Südschwarzwald durch die "Neue Bahn" ohne Abweichungen

wie allorts gibt, so zeigt der seit kurzem laufende Einsatz von Doppelstockzügen auf der Höllentalbahn doch neue Wege auf – und sei es nur in eine gesicherte Zukunft. Vielleicht benutzen auch Sie, liebe Leserinnen und Leser, beim nächsten Urlaub in dieser schönen Mittelgebirgslandschaft einmal die Bahn. In diesem Sinne bleibt mir nur, Ihnen eine informative und anregende Lektüre zu wünschen.

Udo Kandler

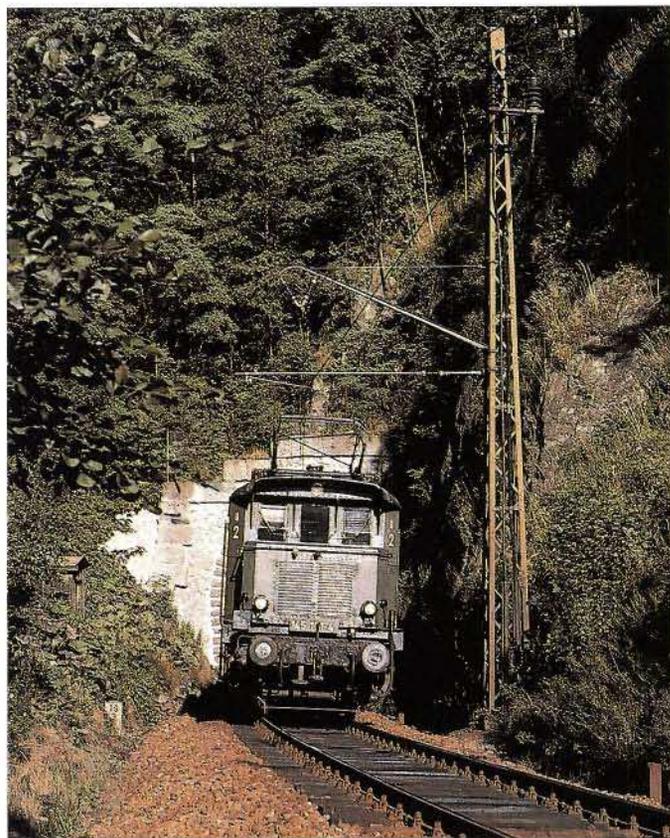


Bild 5: Oberhalb von Hirschsprung galt es für die 145 auf dem Weg von Freiburg nach Neustadt, den Kehretunnel als einen von neun Tunnels zu durchfahren. **Abb.: Z. Pillmann**

Bild 6 (rechts): Blick vom Pikettfelsen in das enge Höllental nahe Höllsteig. Eine 139 schiebt am 6. Oktober 1990 den E 3553 von Freiburg nach Neustadt. **Abb.: A. Ritz**



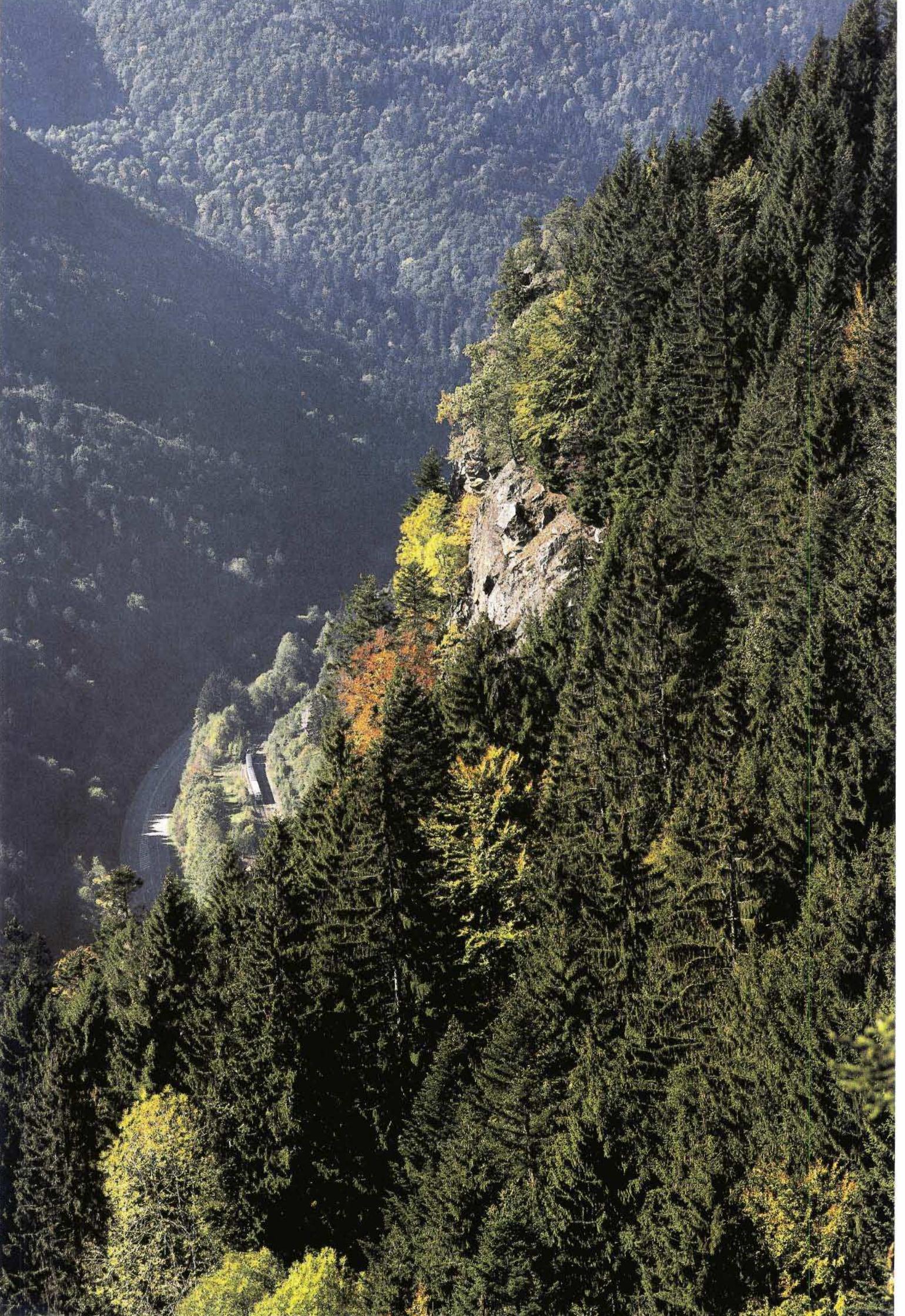




Bild 7: Den auf 967 m Höhe gelegenen Bahnhof Bärenthal (Feldberg) verläßt um 1931 eine 75¹ mit Personenzug in Richtung Seebrugg.

Bild 8 (rechte Seite oben): Die 19 km lange Strecke Titisee – Seebrugg wurde am 2. Dezember 1926 eröffnet. Kurz zuvor entstand dieses Erinnerungsfoto bei Schluchsee. **Abb.: Kurverein Schluchsee**

Bild 9 (rechte Seite Mitte): Die Zahnradlokomotive 97 252 im Jahre 1931 im Bahnhof Hinterzarten. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 10 (rechte Seite unten): Der 30 m hohe Mauchachviadukt zwischen Unadingen und Döggingen um 1935. **Abb. 7 und 10: Sammlung Gerhard**

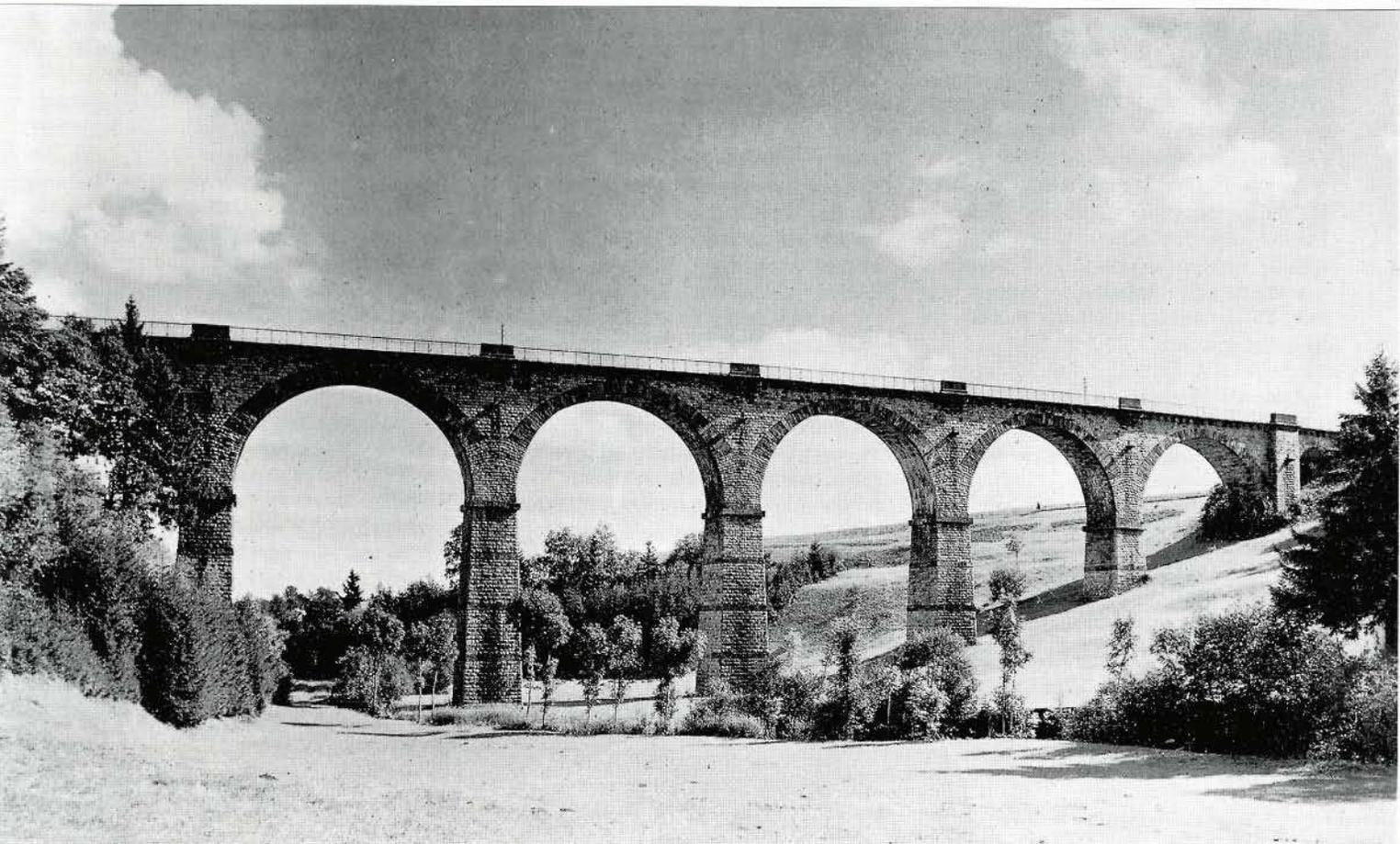
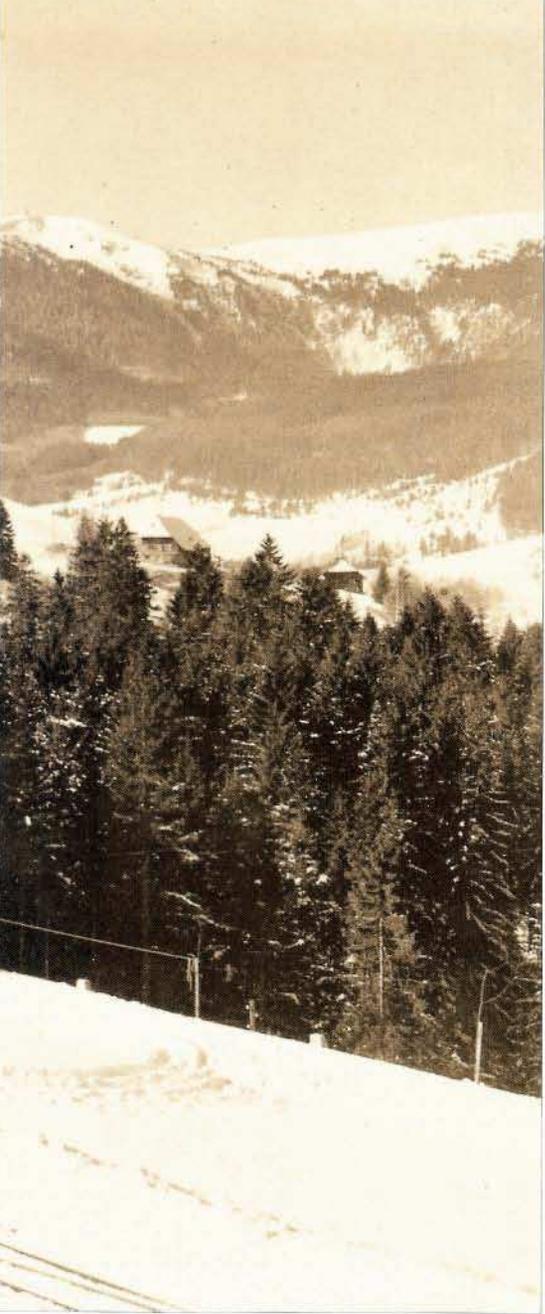
Die Entwicklung der Eisenbahn im Südschwarzwald

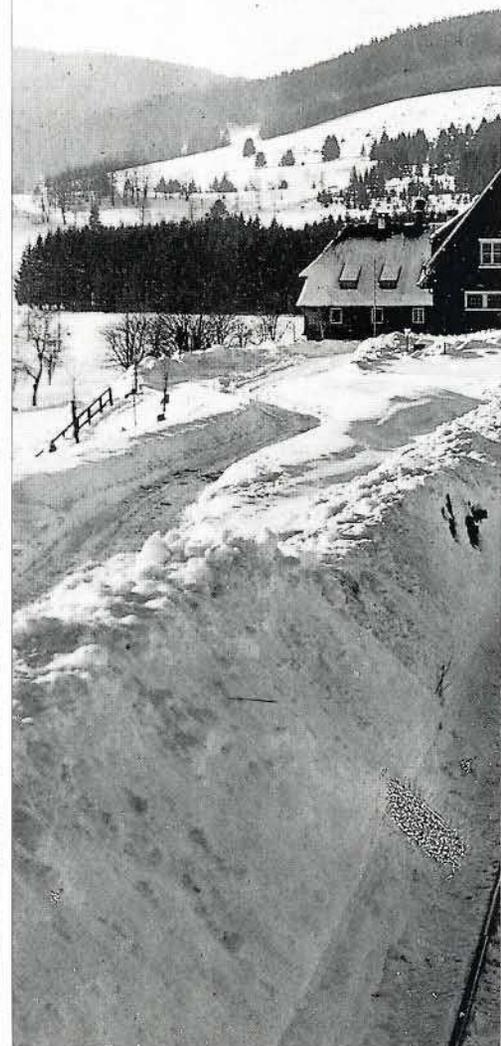
Zur Geschichte der Badischen Staatsbahn

Die freiheitliche Verfassung vom 22. August 1818 machte das Herzogtum Baden zu einer konstitutionellen Monarchie und galt als liberal und der deutschen Einigungsbewegung zugetan. Entsprechend der aufgeschlossenen politischen Haltung zeigte sich Baden, dessen südwestlichster Landesteil den Schwarzwald bildete, der Eisenbahn gegenüber sehr aufgeschlossen und kam recht frühzeitig mit dem zukunftsweisenden Verkehrsträger in Berührung. Freilich entstanden innerhalb des Großherzogtums zunächst dort Eisenbahnlinien, wo

es die wichtigsten Handelsströme gab, die sich ja bekanntlich von alters her möglichst einfache Routen in den Niederungen suchten. Vorzugsweise entwickelten sich dort auch die ersten bedeutenden Wirtschaftszentren. Mittelgebirgslandschaften wurden zunächst gemieden, zumal wenn sie eine derart schwierige Topographie aufwiesen wie der Schwarzwald. Noch fehlte auf der ganzen Linie das technische Know-how, solche Regionen überhaupt in verkehrstechnische Planungen einbeziehen zu können – ganz zu schweigen von den wirtschaftlichen Sachzwängen, die in der Frühzeit der Eisenbahn nur den Bau renditeträchtiger Bahnen ermöglichten. Folglich konzentrierte sich wie

vielerorts in Deutschland auch in Baden der Eisenbahnbau auf die Flußniederungen – hier die badische Oberrheinebene zwischen Mannheim und Basel mit dem dort vorherrschenden Wirtschaftsleben. Von vornherein entschied sich das Großherzogtum Baden, den Bau der Eisenbahn in staatliche Hände zu legen, was sich auch recht positiv auf eine zügige Entwicklung des Streckennetzes auswirkte. Mit 1600 mm Spurweite, die auf Empfehlung englischer Eisenbahnbauer gewählt wurde, nahm die Badische Staatsbahn gegenüber der in Deutschland durchweg zur Ausführung gelangten Normalspur jedoch eine ausgesprochene Sonderstellung ein.





Bereits am 29. März 1838 wurde das Gesetz zum Bau einer ersten Verbindung entlang dem Ober- und dem Hochrhein von Mannheim über Karlsruhe und Basel nach Waldshut auf den Weg gebracht. Ein am 27. Juli 1852 zwischen Baden und der Schweiz geschlossener Staatsvertrag regelte den Bahnbau durch schweizerisches Gebiet bei Basel. Innerhalb von 16 Jahren konnte die Badische Staatsbahn ihre 325,01 km lange Hauptbahn zwischen Mannheim und Waldshut in Betrieb nehmen. Die einzelnen Abschnitte wurden wie folgt fertiggestellt:

12.09.1840	Mannheim – Heidelberg	18,46 km
10.04.1843	Heidelberg – Karlsruhe	54,14 km
01.05.1844	Karlsruhe – Rastatt	23,73 km
06.05.1844	Rastatt – Baden-Baden W.	8,75 km
01.06.1844	Baden-Baden West – Offenburg	39,67 km
01.08.1845	Offenburg – Freiburg	62,89 km
01.06.1847	Freiburg – Müllheim	29,00 km
15.06.1847	Müllheim – Schliengen	5,85 km
08.11.1848	Schliengen – Efringen- Kirchen	15,13 km
22.01.1851	Efringen-Kirchen – Haltingen	6,02 km
20.02.1855	Haltingen – Basel	5,77 km
04.02.1856	Basel – Säckingen	32,36 km
30.10.1856	Säckingen – Waldshut	23,24 km

Umrüstung von Breit- auf Normalspur

Obwohl die Badische Staatsbahn fortwährend bemüht war, die deutschen Nachbarländer für die Einführung der von ihr gewählten 1600-mm-Spurweite zu gewinnen, sah sie sich schließlich im Jahre 1854 mit der Entscheidung zur normalspurig projektierten schweizerischen Strecke Basel – Liestal gezwungen, ihrerseits das Streckennetz umzurüsten. Der Umbau des bis zu diesem Zeitpunkt 282 km langen Breitspurnetzes erfolgte unter laufendem Zugbetrieb zwischen dem 9. November 1854 und dem 15. April 1855.

Jenseits des Rheins entstand zwischen Waldshut und dem schweizerischen Koblenz eine weitere Verknüpfung (Anschluß an die Südostbahn) mit dem Schienennetz des Nachbarn. Abermals regelte diesen Sachverhalt ein Staatsvertrag zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz, der am 26. August 1857 geschlossen wurde. Die Kosten des zu errichtenden Rheinübergangs teilten die beiden Staaten je zur Hälfte untereinander auf. Bis zu der in der Mitte des Bauwerkes verlaufenden Grenze

entfielen von Waldshut aus 1,74 km Streckenlänge auf die Badische Staatsbahn. Eröffnet wurde der Rheinübergang am 18. August 1859.

Der nun anstehende Weiterbau der Hauptbahn von Waldshut aus zum Bodensee nach Konstanz, der am 7. Mai 1858 konzessioniert worden war, machte erneut eine Trassierung durch schweizerisches Hoheitsgebiet (Kanton Schaffhausen) erforderlich, was durch den Staatsvertrag vom 30. Dezember 1858 festgeschrieben wurde. Ab dem 15. Juni 1863 stand schließlich auch die 88,73 km lange Weiterführung von Waldshut über Schaffhausen – Singen – Radolfzell nach Konstanz für den allgemeinen Verkehr zur Verfügung.

Die Genehmigung vom 7. Mai 1858 berücksichtigte nicht nur den Weiterbau nach Konstanz, sondern zudem von Singen aus noch den Abzweig in nördlicher Richtung als Teilabschnitt der späteren Schwarzwaldbahn nach Offenburg, der in drei Schritten eröffnet wurde:

06.09.1866	Singen – Engen	14,52 km
15.06.1868	Engen – Donaueschingen	34,92 km
16.08.1869	Donaueschg. – Villingen	13,87 km

In Villingen war wenige Tage darauf der



Übergang auf die Württembergische Staatsbahn gegeben, durch deren Inbetriebnahme der Teilstrecke Tuttlingen – Immendingen am 26. Juli 1870 ein durchgehender Schienenstrang über Rottweil – Horb – Tübingen und Plochingen nach Stuttgart fertiggestellt war. Mittlerweile war der Schwarzwald von einem leistungsfähigen Schienennetz umgeben. Allein die Badische Staatsbahn umklammerte mit ihrem Kernnetz von Mannheim über Freiburg und Singen bis Villingen vor allem den südlichen Teil des Schwarzwaldes.

Mit dem Bau der letzten Etappe der Schwarzwaldbahn zwischen Hausach und Villingen stand erstmals die Überquerung des unwegsamen Mittelgebirges nach Ofenbürg bevor, die bis 1. November 1873 auch tatsächlich realisiert wurde. Der Bau der Schwarzwaldbahn verdeutlichte zugleich nachhaltig, was den Ingenieuren bei der Bezwingung dieses zerklüfteten Berglandes abverlangt wurde. Folglich beschränkte sich der Eisenbahnbau im Südschwarzwald anfangs eher auf zaghafte Versuche, das hügelige Bergland von seinen Randgebieten her in kleinen Schritten zu erschließen.

Bild 12: Nach der Kreuzung im tief verschneiten Bahnhof Aha setzen sich die Personenzüge gleichzeitig in Bewegung und dampfen weiter nach Titisee (hinten) und Seebrugg (um 1931).

Bild 11 (linke Seite oben): Die 75 181 am Wasserkran im Bahnhof Hirschsprung.
Abb.: Dr. Wolff & Tritschler

Bild 13: Ankunft eines Wintersport-Sonderzugs im Bahnhof Bärenthal (Feldberg) um 1932.
Abb. 12 und 13: Sammlung Gerhard

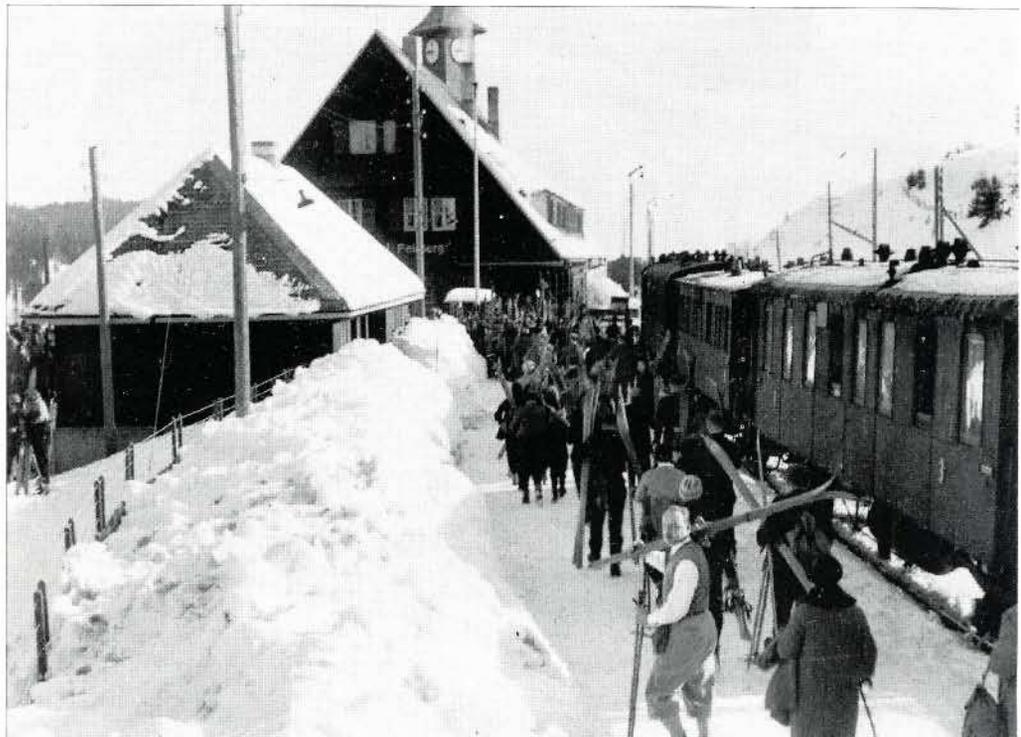


Bild 14 (rechts): Dem schweren, mit einer bad. Vlb (75¹) bespannten Personenzug wurde nicht nur eine Zahnradlok der Gattung IXb (97²) vorgespannt, sondern die Garnitur gleichzeitig von einer weiteren IXb nachgeschoben.

Bild 16 (ganz unten): Auf dem alten Ravenna-Viadukt bringen eine 75¹ und eine nachschiebende 97² ihren Personenzug bergwärts.

Bild 15 (Mitte): Der Zahnstangenabschnitt zwischen Höllsteig und Hinterzarten.



F. S. 1898

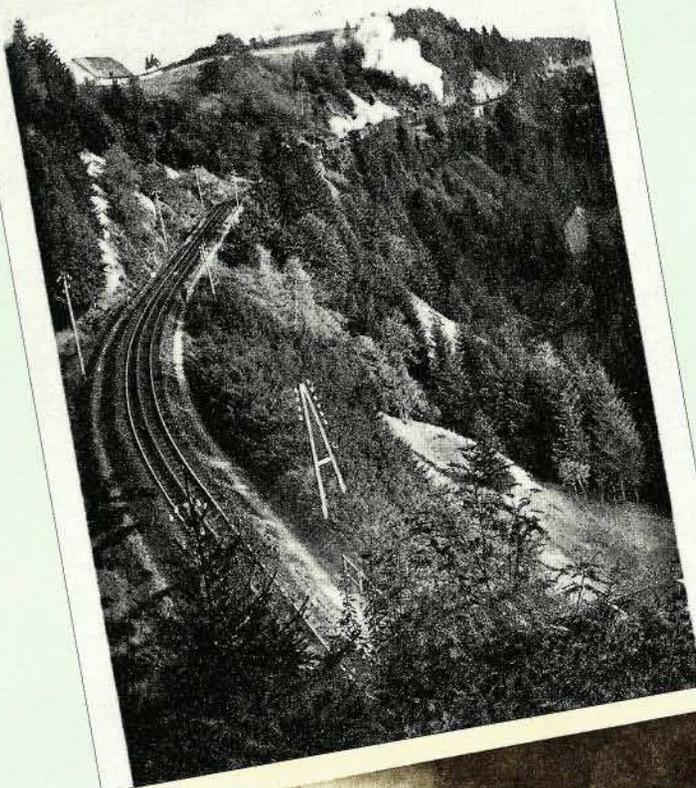
Das Höllental bei dem „Sternen“

Die Wiesentalbahn Basel – Zell

Nachdem die badische Hauptbahn bis 1856 über Basel nach Waldshut gelangte, regte sich im Wiesental starkes Interesse an der Eisenbahn. Das industrie- und gewerbe-reiche Wiesental sah sich durch die badische Verkehrspolitik immer weiter ins Ab-seits gedrängt. Deshalb konstituierte sich die private „Wiesental Eisenbahn-Gesellschaft“. Dem Komitee gehörten Fabrikanten aus dem Wiesental und einflußreiche Kreise aus Basel an, für die die Vorzüge einer Bahnverbindung zwischen Basel und Schopfheim ersichtlich waren.

Die von der Oberdirektion und der Groß-herzoglichen Wasser- und Straßenbauinspektion angestellten Erhebungen brachten dann auch eine wirtschaftliche Betriebsführung einer solchen Bahn deutlich zutage. Da man in Baden von dem Staatsbahnprinzip keinesfalls ganz abweichen wollte, um den uneingeschränkten Einfluß auf den Verkehrsträger zu behalten, entstand mit der Wiesentalbahn zwar erstmals eine Privatbahn, die aber aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen (Betriebsführung durch die Badische Staatsbahn) im weitesten Sinne eine mit privatem Kapital gebaute Staatsbahn darstellte. Unter dieser Prämisse kam es am 23. November 1860 zur Erteilung der Konzession durch die Großherzoglich Badische Staatsregierung an die „Wiesental Eisenbahn-Gesellschaft“. Ohne große Probleme konnte die 22,19 km lange Strecke Basel – Lörrach – Schopfheim am 7. Juni 1862 ihren Betrieb aufnehmen.

Eine in Aussicht gestellte Weiterführung des Gleises über Schopfheim hinaus nach Zell ließ die Wirtschaftskreise des oberen Wiesentals nicht bei ihren Bemühungen ruhen, das Vorhaben voranzubringen. Dennoch vergingen fast 14 Jahre, bis das Projekt in die Tat umgesetzt war. Lange waren die Bemühungen nicht zuletzt aus finanziellen Gründen zum Scheitern verurteilt.



Höllental, Schwarzwald, Ravenna-Viadukt