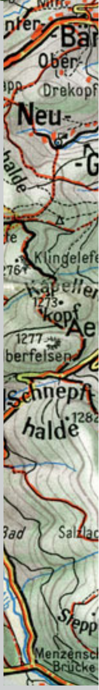
Bahn- und Zeitgeschichte

Die Höllentalbahn
und Dreiseenbahn

Gerhard Greß

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
KLARTEXT

FREIBURG
HERDERN
WIEHRE
LITTEN-
WEILER
Ebnet
Zarten
Kappel
Günterstal
Kirchzarten
Dietenbach
Geroldstal
Oberried
Stegen
Eschbach
Burg
Brand
Buchenbach
Falken-
steig
St. Peter
Unter-
iben-
tal
Wagen-
steig
Breitnau
Horben
Katzen-
tal
Geiersnest
St. Ulrich
Schauinsland
Hofsgrund
Stohren
Wittelsbach
Rappeneck
Hochfahrn
St. Wilhelm
Toter Mann
Feldberg
Notschrei
Rinken
Hinterzarten
Höllsteig
Steurental
Reckenberg
Rechtenbach
Wittental
Hinteresch-
bach



NEUSTADT
Titisee
Rudenberg
Friedenweiler
Saig
Kappel
Lenzkirch
Ruhbühl
Rötenbach
LÖFFINGEN
Gösch-weiler
Reiselfingen
Holzschlag
Gündelwangen
Falkau
Raitenbuch
Fischbach
Aha
Schluchsee
BONNDORF
Dittishausen
Seppenhofen
Bolli
Hebsack
Dresselbach
Balzhausen
Faulenfürst
Dürrenbühl
Amertsfeld
Rothaus
Wellen-dingen
Ebnet
Muchenland
Ober-Habsberg
Unter-Habsberg
Eisenbreche
Sommerseite
Winterseite
Balzen-Wald
Hohfirst
Bruder-halde
Mühlingen
Berg
Schwende
Hinter-hauser
Stiegwald
Grünwald
Glashütte
Ottiswald
Krähenbach
Krähenbacher Wald
Weiler
Klosterbach
Kirchsteig
Ziegelhütte
Steinhalde
Spriegelsbach
Altenweg
Ober-Aha
Unter-Aha
Schlucht-see
Strandbad
Bad
Kurhaus
Bahnhof
Haltestelle
Fußgängerzone
Fußgängerbrücke
Tunnel
Bergstraße
Wanderweg
Radweg
Fluß
Bach
Wasserfall
Wald
Friedhof
Kirche
Schule
Krankenhaus
Sportplatz
Campingplatz
Jugendherberge
Hotel
Gasthof
Restaurant
Cafe
Tankstelle
Parkplatz
Bushaltestelle
Aussichtspunkt
Naturschutzgebiet
Landschaftsschutzgebiet
Wanderparkplatz
Kreuzung
Brücke
Steg
Quelle
Grenzstein
Kilometerstein
Wegkreuz
Bildstock
Denkmal
Ruine
Burg
Schloß
Museum
Bibliothek
Rathaus
Gemeindehaus
Pfarrhaus
Friedhof
Sportplatz
Spielplatz
Kinderheim
Altenheim
Jugendheim
Sanatorium
Kurhaus
Kurpark
Kurmittelhaus
Wandelhalle
Trinkhalle
Badehaus
Schwimmbad
Freibad
Hallenbad
Sauna
Massagepraxis
Kneipp-Anlage
Tretbecken
Liegewiese
Spielwiese
Sportplatz
Tennisplatz
Golfplatz
Reitplatz
Reitstall
Pferdekoppel
Weide
Wiese
Acker
Feld
Garten
Obstgarten
Baumschule
Gärtnerei
Friedhofgärtnerei
Bauernhof
Landwirtschaftlicher Betrieb
Forstamt
Forstbetriebsamt
Forstrevier
Jagdhütte
Jagdschloß
Wildgehege
Tierpark
Zoo
Aquarium
Terrarium
Vogelwarte
Naturkundemuseum
Heimatmuseum
Kunstmuseum
Galerie
Ausstellungshalle
Messehalle
Kongreßhalle
Theater
Kino
Konzertsaal
Opernhaus
Bahnhof
Haltestelle
Bushaltestelle
Omnibusbahnhof
Busbahnhof
Flugplatz
Landeplatz
Hubschrauberplatz
Segelflugplatz
Motorflugplatz
Sportflugplatz
Flugzeugwerft
Hangar
Tankstelle
Autobahnmeisterei
Autobahnmeistereien
Autobahnkreuz
Autobahnanschlußstelle
Autobahnraststätte
Autobahnrastplatz
Autobahnparkplatz
Autobahnbrücke
Autobahntunnel
Autobahnunterführung
Autobahnüberführung
Autobahnausfahrt
Autobahnauffahrt
Autobahnzubringer
Autobahnabzweigung
Autobahnkreuzung

Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn

Gerhard Greß

In Titisee zweigt die Dreiseenbahn (im Vordergrund) in Richtung Seebrugg ab. Hinten eine 145 aus Neustadt auf der Höllentalbahn.

Aufnahme der Vorseite: Im Sommer 1957 passiert die 85 003 mit einem Personenzug das Einfahrsignal von Posthalde.

Vorsatz: 145 172 und 145 161 (oben rechts) führen im Winter 1977 ihren Zug bei Kirchzarten gemeinsam durch das Dreisamtal in Richtung Freiburg. Zur Urlaubszeit verkehrten auf der Dreiseenbahn auch ET 85-Doppeleinheiten, wie hier im August 1967 bei der Ausfahrt in Titisee.

ISBN: 978-3-8375-1539-8

© 2015 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und Klartext Verlagsgesellschaft mbH, Essen

Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Autor:	Gerhard Greß, mit Beiträgen von Helmut Jaeger, Ralf Roman Rossberg und Volkhard Stern	
Fotografen, Seiten:	Dr. Wolff & Tritschler	45, 50, 51, 54-67, 68 u, 70, 101
	Robin Garn	79, 80 o, 82 u, 83 o, 108 o, 138, 144 (alles Sammlung/Slg.)
	Gerhard Greß	Slg.: Titel ul, 6, 7, 9, 10-13, 14 o, 14 M, 15-20, 21 u, 22, 23 r, 24-30, 32, 33 o, 34, 35, 36 o, 37-40, 41 u, 43, 46-49, 52 o, 52 M, 53, 68 o, 69 u, 76, 77 u, 78, 81, 84 u, 85, 86, 87 u, 89, 98 u, 99 o, 106, 111-113, 115 u, 121 o, 123 o, 125 o, 156, 158 M, 167, 168 u, 169 o r, 170
	Gerhard Greß	2, 4, 5, 74 u, 104 o, 127-130, 132 M, 132 u, 133 u, 134, 135 o, 136 o, 137, 139, 140, 145, 146, 147 M, 148 u, 149, 150 o, 151, 152, 153 u, 154, 155, 157 u, 158-165, 166 u, 169 u, 171 M, 172, 175 M, 178 M, 178 u, 179-184, 186-192, 193 o, 193 M, 194 o, 195 u, 197 o, 197 M, 198 M, 198 u, 200-205, 206 o, 206 u, 207 M, 207 u, 208 o, 209 o, 209 M, 211-213, 214 o, 214 M, 215-221, 223 u, 224-230, 239, 242-252, 2530, 253 M, 254, 255 o, 256-260, 261 M, 261 u, 263 – Vor-Nachsatz, sowie alle Fahrkarten in diesem Buch
	Wolf-Dietmar Loos	196, 197 u, 207 o, 222, 223 o, 223 M, 253 u, 255 u
	Ulrich Montfort	122, 124, 126, 143 o, 147 u, 148 o, 150 u, 153 o, 166 o, 168 o, 174, 175 o, 175 u, 195 o, 198 o, 199, 209 u, 210, 261 o
	Stefan Ponzlet	23 o l, 92 u, 99 u, 111 u
	Stadtarchiv Freiburg	41, 69 o, 71-73, 74 o, 74 M, 75 o, 77 o, 82 o, 110, 114 o, 115 o, 116 u, 117-119, 120
	Bellingrodt/Archiv VGB	14 u, 21 o, 36 u, 44, 52 u, 80 u, 83 u, 84 o, 84 M, 88, 96 u, 98 o, 147 o
	Ralf Roman Rossberg	240, 241, 262 u
	Dr. Brian Rampp	87 o, 90, 91, 92 o, 93, 94, 95 o, 96 o, 97, 105 o, 107 (alles Slg.) Aufnahmen DB: 121 u, 123, 136 u, 157 o, 162, 262 o, 262 M
	Herbert Stemmler	193 u, 206 M, 208 M, 208 u
	Volkhard Stern	100, 102, 103, 104 u, 105 M, 105 u, Vorsatz u
	Burkhard Wollny	Vorsatz o r, 178 o, 189 o, 214 u, Slg.: Titel o, 1, 113 u, 116 o, 125 u, 131, 132 o, 133 o, 135 u, 141, 143 u, 150 r, 169 o l, 171 u, 185, 194 u

Vor- & Nachsatzkarte: Landkarte Schwarzwald, Ausgabe April 1962, Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart

Titelmotive: 85 009 auf der Ravennabrücke, ein einzigartiges Bilddokument der imposanten Baureihe von Karl Ganter. Unten links die fertiggestellte Höllentalbahn um 1890 und unten rechts die Dreiseenbahn heute mit 143 972 am Windgfällweiher auf der Fahrt nach Seebrugg.

Lektorat: Wolfgang Schumacher
Satz & Layout: Gerhard Greß
Preprint: Jan Freckmann
Gesamtherstellung: Fotolito Varesco, Auer

Inhalt

- Vorwort 5
- Das Höllental – ein Blick zurück … 6
- Die Höllentalbahn in den Jahren vor bzw. um 1900 22
  - Neustadt – Donaueschingen 27
  - Kappel – Lenzkirch – Bonndorf 31
- Wechselvolle Zeiten – Die Höllentalbahn vor und nach dem Ersten Weltkrieg 34
- Großprojekte
  - Die Dreiseenbahn 45
  - Die neue Ravennabrücke 50
- 1927/1931 Winterfahrten auf der Höllental- und Dreiseenbahn 54
- Freiburg 68
- Die 85er kommen! 79
- Elektrisch nach Neustadt und nach Seebrugg 85
- Ergänzung von Höllental- und Dreiseenbahn: Die Kraftpost 100
- Schwierige Zeiten – Die 40er Jahre 106
  - Kriegsende und Neubeginn 112
  - Neubeginn des 50-Hz-Betriebes 121
- Zeit des Aufbruchs und Umbruchs – Die 50er Jahre (bis Mai 1960) 126
  - Notsignal in der Steilstrecke 142
  - Winterzeit 157
- Das Bw Freiburg 164
- Das Ende des 50-Hz-Betriebes und der 85er 174
- Durch die 60er Jahre 180
  - Veränderungen beim Wagenpark 186
  - Neustadt – Donaueschingen 198
  - Ein Blick ins Bregtal 208
  - Die neuen Betriebsnummern 211
- Bewegte Zeiten – Betriebsalltag zwischen 1970 und heute 216
  - Alle Jahre wieder 222
  - „Stilllegung reine Spekulation“ 228
  - Mit dem 601 durchs Höllental 232
  - Abschied von der 145 236
  - Künstliche Stimme als Abfahrsignal 240
  - Die 139 geht, die 143 kommt 250
  - Erfreuliche Perspektiven 255
- Was aus ihnen geworden ist 257
- Literatur/Dankeschön 264

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die hochtrabenden Träume einer Fernbahn Wien – Höllental/Freiburg – Paris versanken rasch in den Schubladen der Eisenbahngeschichte. Zudem legten zunächst die finanziellen Probleme Badens und die damaligen technischen Möglichkeiten allen Plänen einer Bahnlinie durch das Höllental Grenzen auf.

Es war ein langer Weg bis die Höllentalbahn zu dem wurde, was sie heute ist – und vor allem ein hochinteressanter. Der langsame Zahnradbetrieb über die Steilstrecke ging zu Ende, als die Reichsbahn 1932/33 für die Höllentalbahn die schweren Einheits-Tenderlokomotiven der Baureihe 85 in Dienst stellte. Der zur selben Zeit ausgereifte Quecksilberdampf-Gleichrichter machte es möglich, brauchbare 50-Hz-Lokomotiven zu bauen. Für einen großangelegten Versuch wählte die Reichsbahn die schwierige und deswegen bestens geeignete Höllental- und Dreiseenbahn aus. Hier konnten die Versuchslokomotiven zeigen, was sie zu leisten vermochten.

Die mit den 50-Hz-Elloks der Baureihe E 244 und den Dampflokomotiven der Baureihe 85 gemeinsam durchgeführte Zugförderung hat die Höllentalbahn berühmt gemacht – sowohl in der Fachwelt als auch bei Eisenbahnfreunden. Auch nachdem im Mai 1960 der 50-Hz-Betrieb aufgegeben wurde und die 85er ihren Abschied nehmen mussten, hat sie ihre Anziehungskraft nicht verloren und behielt mit ihrer Steilstrecke eine Sonderstellung im Netz der Bundesbahn. Eine herausragende Stellung nimmt sie auch in den Herzen der Menschen ein. Dies zeigte sich besonders, als sie Mitte der siebziger Jahre empört auf das Ansinnen plan- und ideenloser Politiker und der Bundesbahn reagierten, als diese die Höllentalbahn stilllegen wollten. Die „Badische Zeitung“ in Freiburg begann einen diesbezüglichen Beitrag mit den Worten: „Mag die Bundesbahn angesichts einer verfehlten oder vielfach überhaupt nicht existenden Verkehrspolitik Probleme haben …“ Nun, die Höllentalbahn hat die Wirren der damaligen Politik überstanden – sie ist heute stärker als je zuvor und befördert täglich 16.000 Fahrgäste (mit steigender Tendenz).

Herrliche Erinnerung: Begegnung im Juli 1957 mit der im Bahnhof Höllsteig unsere Kreuzung abwartenden 85 003. Auf der linken Seite Höllsteig mit zwei Lokomotiven der Baureihe 85.

Liebe Leserinnen und Leser, dieses Buch erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es enthält keine Statistiken und nur wenige Tabellen. Es möchte Sie durch die Betriebsgeschichte einer Eisenbahnstrecke und durch eine Landschaft führen, die ihresgleichen suchen!

Freiburg, im Sommer 2015, Gerhard Greß

Das Höllental

ein Blick zurück …

Östlich von Freiburg gab es im Bereich der Gemeinden Kirchzarten und Zarten (= seit April 1974 Ortsteil von Kirchzarten) bereits vor unserer Zeitrechnung ein keltisches Oppidum (lateinisch für „befestigte Landstadt“), das der Geograph Claudius Ptolemäus (um 150 nach Christus) als Taródunum bezeichnete. Dass hier sowie in ganz Südbaden und Südwürttemberg nach den Kelten die Römer jahrhundertelang zuhause waren, belegen viele Ausgrabungen. Bekannt ist, dass den abergläubischen Römern – nicht erst seit ihrer Niederlage im Jahr 9 nach Christus – das von fast undurchdringlichen Wäldern überzogene Germanien eher suspekt war und sie deshalb, wenn möglich, auch den bedrohlich wirkenden Schwarzwald mieden bzw. umgingen. Letztlich siegten aber ihr Expansionsdrang und ihre Legionen. Plinius der Ältere und Tacitus gaben in ihren Aufzeichnungen dem Schwarzwald den Namen „Abnoba mons“ nach der keltischen Gottheit Abnoba. In spätrömischer Zeit, als der Limes längst aufgegeben und der Rhein Grenze des Imperiums geworden war, nannten sie ihn auch Marciana Silva „Marcynischer Wald“, was aus dem germanischen marka = Grenze abgeleitet worden war.

Interessant ist, dass im Mittelalter die deutschen Könige und Kaiser mit ihrem Gefolge meist die alten Römerstraßen nutzten, in Richtung Freiburg beispielsweise stets entlang des Rheins, obwohl im Schwarzwald bereits Klöster, Gemeinden und Handelswege entstanden waren. Um 1100 führte ein von den Zähringern gebauter Weg von Freiburg durch das damals noch Falkensteiner Tal genannte Höllental nach Donaueschingen. Durch die im 14. Jahrhundert errichtete Verbindungsstraße von Freiburg nach Buchenbach/Himmelreich und von dort durch das Wagensteigtal über St. Märgen nach Villingen verlor das Falkensteiner Tal/Höllental zwar an Bedeutung, aber beide waren wichtig für den Handel zwischen Schwaben und Freiburg/Südbaden sowie darüber hin-

Die Lithografie aus dem Jahr 1847 zeigt die 1148 errichtete Oswaldkapelle, dahinter die Ravennaschlucht und rechts das Gasthaus Sternen. Der um 1400 erstmals schriftlich belegte Weg wurde 1638 erweitert und 1770 für den Brautzug der österreichischen Kaisertochter Maria Antonia/Marie Antoinette verbreitert. Damals verkehrte hier bereits regelmäßig ein Postwagen zwischen Freiburg und Konstanz. Auf seinen Reisen besuchte Johann Wolfgang von Goethe zwei Mal das Höllental und Jahre später unterbrach der französische Kaiser Napoleon III. – wie zuvor Goethe – seine Fahrt im damals noch einsam gelegenen Gasthaus.