

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 Dreiseisenbahn 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 reagierte, 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 existierenden Verkehrspolitik Probleme haben ...“ Nun, die Höllentalbahn hat die Wirren der damaligen Politik überstanden – sie



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.

ist heute stärker als je zuvor und befördert täglich 16.000 Fahrgäste (mit steigender Tendenz).

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 jahrhundertlang 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.

aus mit dem Elsaß. An diese Zeit erinnert in Freiburg das Schwabentor, eines der beiden erhalten gebliebenen Stadttore. Den Falkensteinern entgingen allerdings beträchtliche Zolleinnahmen, und nach und nach wurden aus den Rittern der zum Schutz des Falkensteiner Tals errichteten Burg Falkensteig Raubritter, die die Verkehrswege unsicher machten. Die Freiburger wollten sich dies aber nicht bieten lassen, griffen am 6. Dezember 1388 die Burg Falkenstein an und zerstörten sie.

Die Habsburger stellten erstmals 1273 und ab 1438 fast ununterbrochen die deutschen Könige und römisch-deutschen Kaiser. Ihre Stammburg Habsburg lag im heutigen Schweizer Kanton Aargau. Zu ihren großen Besitzungen westlich von Tirol und Bayern (Vorderösterreich) gehörten – als Hauptteil des österreichischen Schwaben

– unter anderem der Sundgau im südlichen Elsaß sowie der Breisgau. Freiburg, das sich 1368 den Habsburgern unterstellt hatte, war lange Zeit das geistige und kulturelle Zentrum Vorderösterreichs und seit 1651 dessen Hauptstadt, dokumentiert durch den großen Doppeladler im Chorfenster des Freiburger Münsters. Ihre Zuneigung zum Haus Habsburg bewahrten die Freiburger trotz der Eroberungen, Zerstörungen und langjährigen Besetzungen durch Franzosen und Schweden. Die Schlacht bei bzw. um Freiburg 1644 galt als eine der schwersten und verlustreichsten des 30-jährigen Krieges.

Leopold I. (1640-1705), Kaiser des Heiligen Römischen Reiches, bezeichnete 1691 die Felsformationen am heutigen Hirschsprung erstmals als „die Höll“. War es da ein Wunder, dass Maria Theresias Tochter Maria

Antonia am 4. Mai 1770 für ihren imponierenden Brautzug zur Vermählung mit dem französischen König Ludwig XVI. den Weg durch das tief eingeschnittene, wildromantische und teilweise schluchtartige Falkensteiner Tal in das vorderösterreichische Freiburg nahm? Allerdings musste dort zuvor der schmale und von Fuhrwerken ausgefahrene Weg ausgebaut bzw. erneuert werden, bevor der aus 235 Personen, 57 Wagen und 250 Pferden bestehende Brautzug das Höllental passieren konnte. Damit hatte das Höllental dem Wagensteigtal den Rang abgeliefert! Nach einem erholsamen Aufenthalt in Freiburg reiste die zukünftige französische Königin Marie Antoinette weiter über Straßburg nach Paris.

Für einen Augenblick hatte die Weltpolitik des 18. Jahrhunderts das Falkensteiner Tal/Höllental berührt – und nochmals im Jahr 1796, als der französische General Moreau seine Revolutionsarmee nach der Schlacht bei Lippingen durch die finstere Schlucht zurückführte. Die Soldaten bezeichneten sie als „Val d'enfer“ – „Höllental“ – und als solches ging es dann endgültig in die Geschichte ein. Marie Antoinette war übrigens schon drei Jahre zuvor, am 16. Oktober 1793, hingerichtet worden.



Oberhalb des Gasthaus Sternen verlief der alte Weg durch das Löffeltal – einem Seitental des Höllentals – nach Hinterzarten. Diese Abbildung zeigt den um 1850 neu gebauten, um den Kreuzfelsen geführten Fahrweg, hier mit der Post Konstanz – Freiburg. Hier verläuft auch heute noch die vielbefahrene B 31, während die Höllentalbahn auf direktem Weg durch das Löffeltal geführt wurde.

Im 19. Jahrhundert entstanden neue Verkehrswege, die zunächst am Höllental vorbeiführten. Per Gesetz hatte die Regierung des Großherzogtums Baden am 29. März 1838 beschlossen, eine „badische Hauptbahn“ durch das Rheintal von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel und Säckingen nach Waldshut an der Schweizer Grenze zu bauen, wobei der Anschluss zum südlichen Nachbarn, der Schweiz, hergestellt werden sollte. Karlsruhe wurde am 10. April 1843 erreicht, Offenburg am 1. Juni 1844, Freiburg am 1. August 1845 und Waldshut am 30. Oktober 1856. Die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen vereinbarten im August 1857 mit der Schweizerischen Nordostbahn den Bau einer Rheinbrücke für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr zwischen Turgi, Koblenz (CH) und Waldshut. Entwurf und Bauleitung oblagen dem badischen Baurat Robert Gerwig (1820-1885). Mit Inbetriebnahme der Brücke am 18. August 1859 war die erste Eisenbahnverbindung zwischen Baden und der Schweiz vollendet. Die Verbindungsbahn in Basel entstand erst 14 Jahre später. Nach zahlreichen Verstärkungen und Renovierungen ist die Rheinbrücke Waldshut – Koblenz heute die einzige, weitgehend original erhaltene Gitterträgerbrücke Europas.

Mit Robert Gerwig hatte Baden einen genialen und vielseitigen Bauingenieur in seinen Diensten, der sich sein ganzes Berufsleben lang hauptsächlich mit dem Bau von Eisenbahnen und Straßen befasste. Als Landtags- und später Reichstagsabgeordneter vertrat er Baden auch als Fachmann für Infrastrukturfragen wie beispielsweise den Bahnbetrieb sowie die Rheinkorrektur und befürwortete als Mitglied der Baukommission des Reichstags den Entwurf Paul Wallots für das neue Reichstagsgebäude in Berlin.

Nach seinem Ingenieursexamen 1841 an der Großherzoglich-Polytechnischen Schule (später Technische Universität) in seiner Heimatstadt Karlsruhe trat er in den Dienst der Oberdirektion für Wasser- und Straßenbau ein. Trotz seiner Berufung zum Direktor der neuen Uhrmacherschule in Furtwangen blieb Robert Gerwig weiterhin für die Oberdirektion tätig und entwarf ab 1853 unter anderem die Albtalstraße von Albrück am Hochrhein nach St. Blasien im Südschwarzwald, dann von 1855 bis 1857 die Verbindung Obersimonswald – Furtwangen und zeitgleich den Damm durch den Bodensee zur Insel Reichenau. Nach Vollendung der Rheinbrücke

Waldshut – Koblenz plante er die Fortsetzung der Hochrheinbahn von Waldshut über Singen nach Konstanz.

Robert Gerwigs Hauptwerk waren jedoch Planung und Bau der Schwarzwaldbahn von Offenburg nach Singen in den Jahren 1863 bis 1873. Auf den hervorragenden Ingenieur konnte man auch in der Schweiz nicht verzichten, wo er – von 1872 bis 1875 beurlaubt – als leitender Ingenieur den Bau der Gotthardbahn-Nordrampe durchführte. Danach kehrte er in den badischen Staatsdienst zurück und wurde Vorstand der technischen Abteilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Wien – Freiburg – Paris?

Seit 1845 wurden auch in Südbaden Pläne über eine Eisenbahnstrecke in den Südschwarzwald geschmiedet, und in Gedanken sahen die Freiburger – ungefähr auf dem gleichen Weg, den einst Marie Antoinette genommen hatte – schon Fernzüge von Wien durch das Höllental und Freiburg nach Paris fahren. Bei solchen Gedanken blieb es aber nicht, wie mehrere entsprechende Eingaben an die badische Regierung belegen. Doch dort beschränkte man sich in den Jahren um 1850 zunächst nur auf den Ausbau des Weges durch das Höllental zu einer Straße mit einer teilweisen Neutrassierung als Serpentine. Die heutige B 31 nimmt zwischen Höllsteig und Hinterzarten weitgehend noch denselben Verlauf, während der alte Weg durch das Löffeltal als Wanderweg erhalten blieb.

Einer Eisenbahn durch das Höllental stand die badische Regierung sehr zurückhaltend, um nicht zu sagen skeptisch, gegenüber. In einem Gutachten von 1846 wurde das vorgeschlagene Projekt technisch als undurchführbar angesehen. Dies war nach den damaligen Erkenntnissen nicht anders zu erwarten. Doch die „Eisenbahncomitees“ arbeiteten weiter an einer Bahn von Breisach über Freiburg durch das Höllental und Neustadt nach Donaueschingen und machten 1861 erneut eine von zahlreichen Gemeinden unterschriebene Eingabe an die Regierung. Daraufhin verfügte das Großherzogliche Handelsministerium am 28. Juni 1862 weitere Voruntersuchungen einer solchen Strecke. Ein neues Gutachten von 1863 bezweifelte nun nicht mehr die Durchführbarkeit – man hatte ja zwischenzeitlich technische Fortschritte gemacht. Und tatsächlich wurde ein Plan für eine Vollbahn von Freiburg in den Schwarzwald



Robert Gerwig



Die gepunktete Linie zeigt die ursprünglich geplante doppelte Spitzkehre bei Postthalde.

ausgearbeitet, wobei diesem die gleichen Trassierungskriterien zugrunde lagen, die Robert Gerwig bereits für die Schwarzwaldbahn angewendet hatte: größte Steigung 20 ‰, kleinster Bogenhalbmesser 300 Meter. Die Strecke sollte ihre Scheitelhöhe durch eine künstliche Längsentwicklung gewinnen, die sie in einer großen Schleife durch das Wagensteigtal und dann durch einen Spiraltunnel auf die Höhe von Breitnau bzw. Hinterzarten gebracht hätte. Vorgesehen waren 27 „Tunnels“ (= süddeutsch für Tunnel) und sieben Talübergänge. Aber Robert Gerwig war soeben dabei, die Schwarzwaldbahn zu bauen – und diese stellte sich als Hinderungsgrund für den Bau der Höllentalbahn heraus, denn Baden war nicht in der Lage, zwei derart kostspielige Projekte gleichzeitig durchzuführen. So verpuffte der Traum einer internationalen Fernstrecke, nicht jedoch die Idee, die wunderschöne Landschaft des Hochschwarzwaldes durch eine Eisenbahn zu erschließen.

Albert Kuntzemüller (1880-1956), Gymnasialprofessor und Historiker der Eisenbahngeografie sowie -geschichte, bezeichnete in seinem Buch „Die badischen Eisenbahnen 1840-1940“ die Situation für die Höllentalbahn folgendermaßen: „Sie fiel – entsprechend der badischen Nord-Süd-Tradition – der Schwarzwaldbahn zum Opfer. Auf diese kurze Formel läßt sich ihr wechselvolles Geschick am ehesten bringen. Ihre ersten Projekte sind so alt wie jene der Schwarzwaldbahn und galten als eine Art Variante zu ihr. Aber das Bestreben, Konstanz und

den Bodensee mit der Residenz und dem Unterland zu verbinden, ließ das Höllentalprojekt ausscheiden und erst zur Reife bringen, als die Städte Freiburg und Neustadt sich ernstlich darum bemühten. Während man zuerst an eine Bahn Freiburg – Schaffhausen dachte, trat in den sechziger Jahren (des 19. Jahrhunderts) Donaueschingen als Endziel in den Vordergrund.“

Hin und Her

In einer Plenarsitzung wurde festgestellt, „dass aufgehoben ja nicht aufgehoben bedeute, und die Zeit genutzt werden solle, betriebswürdige Richtungslinien zu erforschen.“ Aber es gingen wiederum Jahre ins Land und zwischenzeitlich ruhte die Angelegenheit bis 1869. In diesem Jahr wurde das südbadische „Eisenbahncomitee“ mit einer erneuten Eingabe in Karlsruhe vorstellig und die Großherzogliche Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus erhielt zum wiederholten Mal den Auftrag, Planungsgrundlagen über eine Höllentalbahn zu erstellen. Aber nun verhinderten der deutsch-französische Krieg (Juli 1870 bis Mai 1871) und der damit einhergehende Personalangel (viele Männer waren Soldaten) deren Ausführung. Daher konnten bis 1874 weder Richtungslinien noch Vorarbeiten durchgeführt werden bzw. nur zeitweise. Hinzu kam, dass sich die wirtschaftlichen Folgen des Krieges für Baden negativ auswirkten, waren doch seine Eisenbahnen unmittelbar in das grenznahe

Kriegsgeschehen eingebunden und mit schwierigen Aufgaben betraut. Außerdem kam im Jahr 1871 Elsaß-Lothringen zu Deutschland, und dessen Staatseisenbahnen – die in Personalunion mit der preußischen Eisenbahnverwaltung standen – erhöhte durch die kerzengerade linksrheinische Strecke Basel – Straßburg den Wettbewerbsdruck auf Baden erheblich. Infolgedessen wurde von 1880 bis 1885 kein einziger Kilometer Eisenbahn eröffnet.

Im Frühjahr 1880 ordnete das Großherzogliche Handelsministerium nochmals Untersuchungen an, ob die Höllentalbahn als normalspurige Strecke von untergeordneter Bedeutung oder gar als Schmalspurbahn gebaut werden solle. Glücklicherweise versank letztere rasch wieder in der Versenkung. Interessanter war der Vorschlag des Schweizer Ingenieurs Karl Müller aus Olten, die Strecke normalspurig und zwischen Himmelreich und Hinterzarten als Zahradbahn zu bauen. Im Auftrag der Städte Freiburg und Neustadt erstattete er

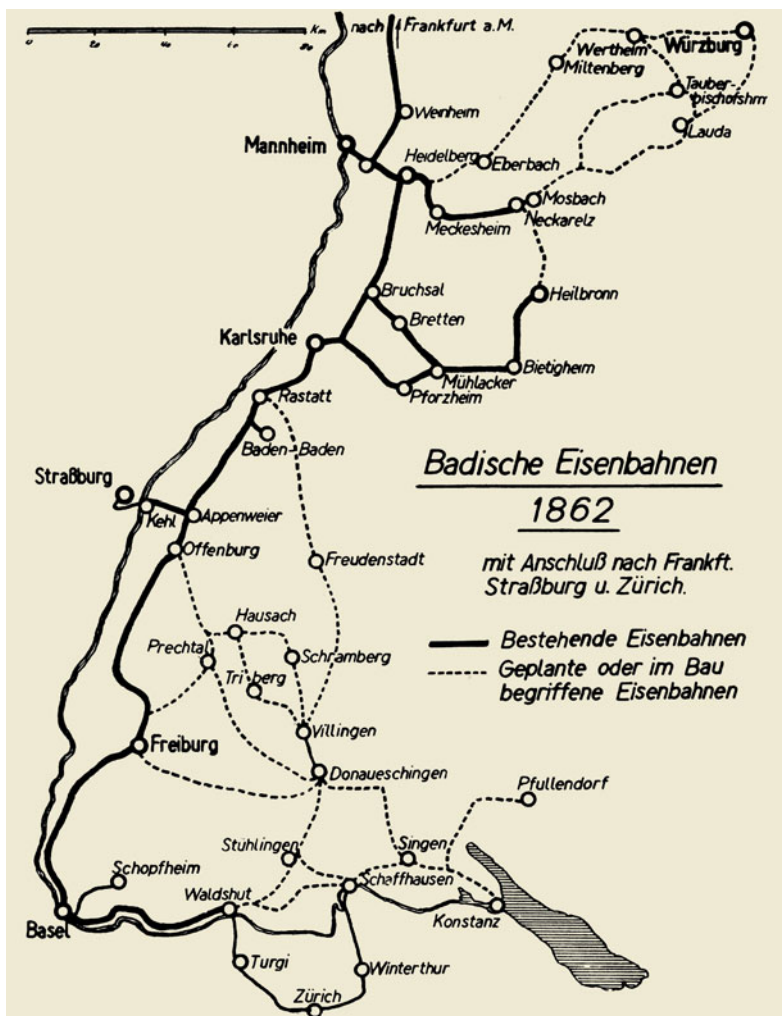
ein Gutachten über diese Betriebsart, in dem nicht nur „das zu Berge schaffen der Züge“ erörtert wurde, sondern auch „die Probleme des talwärts fahrens, wo fast alle Räder gebremst werden mussten, was sowohl für die Schienen als auch für die Wagen äußerst nachteilig ist und ein großes Bremspersonal erfordert. Trotzdem nehmen die Züge oft eine unheimliche Geschwindigkeit an und man hat auf solchen Bahnen schon viele Unglücksfälle zu verzeichnen.“ Aber: Statt den bisher veranschlagten rund 8,4 Millionen Mark berechnete man für die Höllentalbahn nur noch knapp 7 Millionen, mit Bauzinsen und Verwaltungsaufwand insgesamt 7.350.000 Mark.

Als nach den mageren Jahren 1880 bis 1885 die Höllentalbahn Freiburg – Neustadt als erstes großes Projekt endlich gebaut werden sollte, konnte man es in den betroffenen Städten und Gemeinden fast nicht glauben. Der Geograph Friedrich Ratzel zollte Robert Gerwig seinen Respekt, indem er die Schwierigkeit der Überschreitung des Schwarzwaldes beschrieb, „den

nur die kühne Höllentalbahn direkt von West nach Ost in seiner ganzen Breite durchmisst.“ In diesem Sinne (aber natürlich nicht uneigennützig) äußerte sich auch Nikolaus Riggenbach (1817-1899), der Erfinder der Zahnstange: „Die maßgeblichen badischen Behörden hatten die vollständige Überzeugung gewonnen, daß solche Gebirgsbahnen nur mittels des Zahnradsystems so billig erstellt werden können, daß sie eine Rendite abzuwerfen imstande sind.“ Von der Schwarzwaldbahn war Riggenbach weniger angetan, „da der Betrieb so teuer war, daß sie trotz dem starken Verkehr kaum die Betriebskosten zu decken vermag.“

Die Regierung legte im Februar 1882 der 2. Kammer schließlich einen Gesetzentwurf für den Bau einer eingleisigen Normalspurbahn von Freiburg nach Neustadt vor, bei der teilweise Zahnstangen zum Einsatz kommen sollten. Dabei waren sich alle Beteiligten im Klaren darüber, dass der Zahnstangenabschnitt ei-

Zeichnung von Albert Kuntzemüller aus „Die badischen Eisenbahnen 1840-1940“.

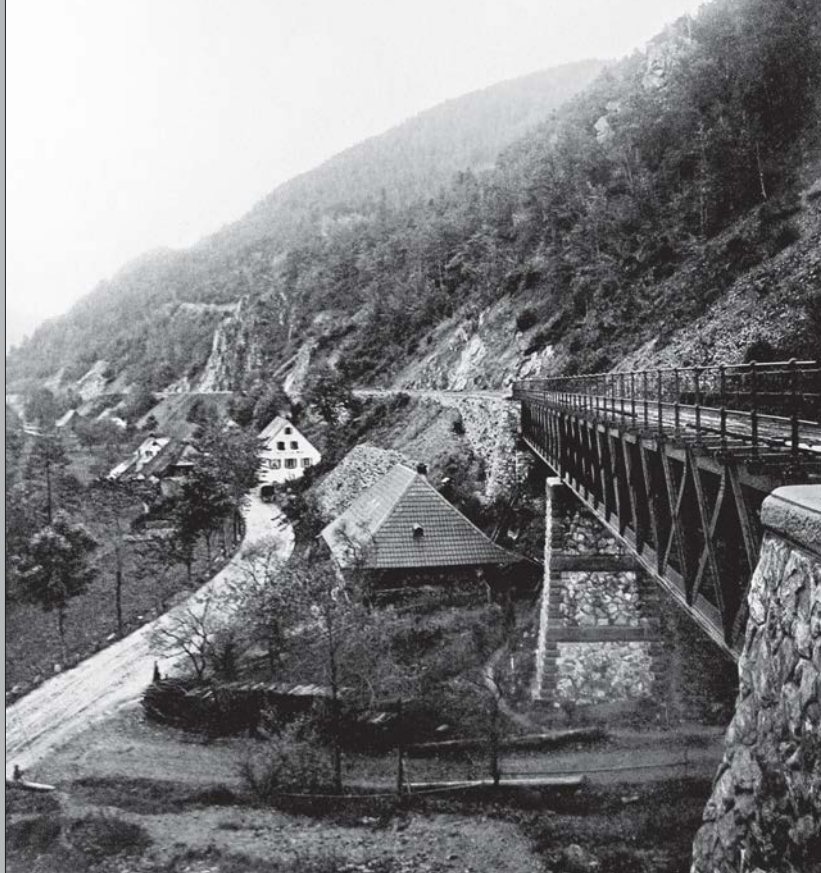


gentlich nur eine Behelfslösung war, die keinen zufriedenstellte. Aber die Höllentalbahn könne auf Staatskosten gebaut werden, wenn die betreffenden Gemeinden das mit 817.000 Mark veranschlagte Gelände unentgeltlich zur Verfügung stellen und die Städte Freiburg und Neustadt auf jeglichen Kostenersatz für Vorarbeiten verzichten würden.

Endlich!

Schließlich lag am 24. Mai 1882 die Konzession vor. Im Frühjahr 1883 richtete man in Freiburg eine Eisenbahn-Bauinspektion ein, die am 2. April 1883 – entsprechend den überarbeiteten Plänen Robert Gerwigs – mit der Vermessung des Geländes begann. Die Sommermonate ließen die Vorbereitungen rasch vorankommen. Die eigentlichen Arbeiten zum Bau der Höllentalbahn begannen dann im Frühjahr 1884 – zunächst zwischen Himmelreich und Titisee, da für diesen schwierigen und wetterabhängigen Abschnitt mit hohen Stützmauern im Bereich Buchenbach/Falkensteig/Hirschsprung, sieben Tunnel, den von Fels- und Geröllhalden gesäumten Bereichen oberhalb von Hirschsprung und Posthalde sowie dem Ravennaviadukt in Höllsteig und schließlich dem Hochmoor bei Hin-

Umfangreiche Spreng- und Erdarbeiten waren erforderlich, um die Höllentalbahn durch das ab Himmelreich enger werdende Tal zu bauen. In Buchenbach/Falkensteig mit der Engebachbrücke (ganz oben) sowie zwischen dem Falkenstein- und Unteren Hirschsprungtunnel (Mitte, mit Feldbahngleis) mussten hohe Stützmauern zur Stabilisierung der Trasse errichtet werden. Rechts das talseitige Portal des Kehretunnels. Das Haus hinten rechts wurde erst in den sechziger Jahren anlässlich der Verbreiterung der B 31 abgebrochen. Die Aufnahmen entstanden 1886.





Blick auf den im Jahr 1885 in Bau befindlichen Bereich Höllsteig (oben). Hinten entstehen der Ravenna-Viadukt und der Ravennatunnel, vorne die Brücke über die spätere B 31 und rechts daneben das Plateau für das (heute noch vorhandene) Bahnwärterhaus. Auf der Trasse bis zum Ravenna-Viadukt liegen noch Feldbahngleise. Rechts der fast fertiggestellte Ravenna-Viadukt, an dem auch im Winter 1886/87 gearbeitet wird.

terzarten der größte Zeitaufwand berechnet werden musste.

Auf dem 6.525 Meter* langen Zahnstangen-Abschnitt Hirschsprung – Hinterzarten verwendete man eine Zahnstange der Bauart Bissinger-Klose, die nur im Bereich des eben angelegten Bahnhofs Posthalde unterbrochen war. Das auf dem System Riggenbach basierende, jedoch einfacher herzustellende und haltbarere System Bissinger-Klose kam nur auf der Höllentalbahn zum Einbau. Als in Hirschsprung der klei-



ne Lokomotivschuppen fertiggestellt war, richtete man dort eine provisorische Abteilung der Freiburger Bauinspektion ein, um die Arbeiten unmittelbarer führen zu können. Außerdem bot dieser den Arbeitern eine wetterfeste Unterkunft. Die praktischen Container von heute gab es noch nicht. Mit den Streckenabschnitten Freiburg – Himmelreich und Titisee – Neustadt wurde im Frühjahr 1885 begonnen.

Zeitweise wurden entlang der ganzen Strecke durchschnittlich bis zu 950 Arbeiter (darunter viele Italiener) eingesetzt. Diese Zahl war von den ab März/April günstiger werdenden Witterungsverhältnissen abhängig und

* Die 1926 von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) angegebene Länge des Zahnstangen-Abschnitts von 7.181 m und die sich daraus ergebende Differenz von 656 m entstand durch die ab 1895 erfolgten Umbauten in Hirschsprung, Posthalde, Höllsteig und Hinterzarten im Rahmen des Ausbaus der Höllentalbahn zu einer Vollbahn.

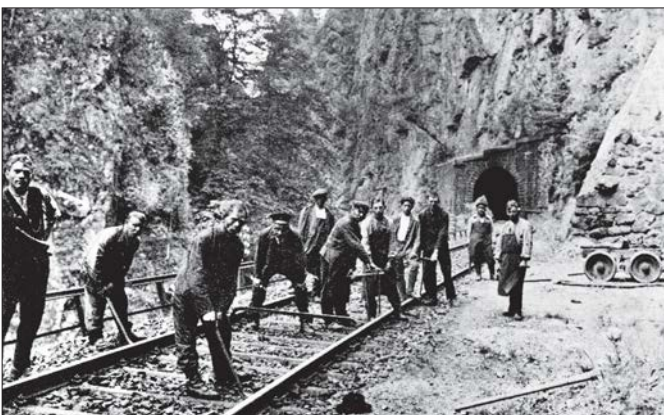
verringerte sich kurz vor der Fertigstellung auf rund 300. Voll gearbeitet wurde bis November, mitunter auch noch bis Dezember, wenn es Frost und Schnee zuließen. Ergänzende Maßnahmen führte man allerdings auch in den Wintermonaten durch – siehe links unten beim fast fertiggestellten Ravenna-Viadukt im Winter 1886/87.

Wesentlich unabhängiger vom Wetter war man beim Bau des Streckenabschnitts durch das klimatisch mildere Dreisamtal zwischen Freiburg und Himmelreich.

Im Frühjahr 1886 stellten die Staatseisenbahnen in einem Schreiben fest, „*dass bei diesem Bahnbau die Ausführungsarbeiten unter günstigen Witterungsverhält-*



Baustelle der Höllentalbahn im oberen Bereich des Löffeltals. Die Aufnahme entstand 1885 vom bergseitigen Portal des 82 m langen Löffeltaltunnels aus, im Hintergrund sind die ersten Häuser von Hinterzarten sowie die zum Bahnhof führende Kurve zu sehen.



Gleisverlegung im Herbst 1886 zwischen dem Unteren- (hinten) und Oberen Hirschsprungtunnel im Rücken des Fotografen.

nissen einen raschen Fortgang genommen hätten und die durch den vorhergegangenen Winter eingetretenen Verzögerungen wieder eingeholt werden konnten.“ Mit einem Wort: man befand sich im Zeitplan. Ende des Jahres 1886 waren das Planum der Strecke einschließlich des Gleisunterbaus sowie die Stationen Freiburg-Wiehre, Littenweiler (wurde erst 1914 Stadtteil von Freiburg), Kirchzarten und Himmelreich einschließlich aller Übergänge fertiggestellt, ebenso die Steilstrecken-Abschnitte mit den Stationen Hirschsprung, Posthalde und Höllsteig. Der Bahnkörper war in voller Länge fertig und eingeschottert – auch in den Tunnels. Beendet waren



Richtfest des Güterschuppens des ersten Bahnhofs Freiburg-Wiehre im Sommer 1885. Die Lok mit der Betriebsnummer 80 „Kandel“ ist eine badische Xa, später umgezeichnet in VIIb. Sie war eine von nur sechs Loks dieser Gattung, die 1855 in der von Emil Kessler gegründeten Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe (Karlsruhe) unter der Fabrik-Nr. 22 gebaut worden war. Der Tender trägt die Nummer 154. Der Herr neben dem Lokomotivführer ist der inzwischen 65 Jahre alte und wenige Monate später verstorbene Robert Gerwig. Die zum Gleistransport eingestellten Güterwagen – hinter der Lok der „Baden 693“, links der „Baden 4365“ – dienen den Arbeitern während ihres Umtrunks als Sitzplätze. Auf den Rahmen beider Wagen steht mit Kreide „Freiburg-Wiehre“.

die Erd- und Planierarbeiten sowie der Gleisunterbau auch zwischen Hinterzarten, Titisee und Neustadt. Für die Wasserversorgung in den Stationen und Bahnwärterhäusern sorgten extra angelegte Pumpbrunnen, während für die Lokomotiven in Hirschsprung und Neustadt spezielle Speise- sowie Versorgungseinrichtungen für Wasser und Kohle verlegt bzw. gebaut werden mussten. Einen Wasserkran gab es auch in Posthalde.

Inzwischen hatte man am 2. August 1886 in Freiburg damit begonnen, die Streckengleise der Höllentalbahn zu verlegen und konnte diese Arbeiten – einschließlich aller Nebengleise in den Bahnhöfen – schon Anfang Dezember in Hirschsprung abschließen. Die Verlegung des nun folgenden Zahnstangengleises begann bereits am

Fertig montierte Zahnstange der Bauart Bissinger-Klose auf dem Ravenna-Viadukt (Mitte) und rechts in der Steilstrecke vor dem Bahnhof Höllsteig. Ganz rechts die Oswald Kapelle.





Handcolorierte Aufnahme der Höllentalbahn um 1890. Gnädig überdecken die Farben die durch den Streckenbau entstandenen tiefen Narben in der Landschaft, die noch nicht ganz zugewachsen waren. Die Straße ist bereits um 1850 ausgebaut worden.

7. Dezember 1886, musste jedoch wenige Tage später wegen des Wintereinbruchs mit starken Schneefällen mehrere Wochen lang bis nach Neujahr eingestellt werden. Dies dürfte für viele Arbeiter die einzige Möglichkeit gewesen sein, sich von den Strapazen des sehr harten und langen Alltags ein wenig zu erholen. „Urlaub“ war damals für die Mehrzahl den Menschen ein Fremdwort. Allerdings bedeutete die wetterbedingte „Freizeit“ auch, dass sie kein oder nur ein geringes Einkommen hatten, denn Stempelgeld gab es erst nach dem Ersten Weltkrieg ab 1922 in der Weimarer Republik.

Trotz der Zwangspause im langen und kalten Winter 1886/1887 gelang es den Ingenieuren und Arbeitern, die Strecke bis zum 5. März 1887 soweit fertigzustellen, dass ein Probezug von Freiburg bis Höllsteig fahren konnte. Über 40 Jahre waren inzwischen vergangen, seit die ersten Pläne einer Höllentalbahn geschmiedet worden waren. Am Samstag, den 21. Mai 1887, ließ es sich Großherzog Friedrich I. von Baden nicht entgehen, die Gesamtstrecke von Freiburg nach Neustadt zu eröffnen. Auf den Schwarzwaldhöhen empfing den Sonderzug jedoch nicht etwa ein mildes Mailüftchen, sondern dichtes Schneetreiben.



Hirschsprung: Sonntagsspaziergang zur neuen Bahn.



Vom Unteren Hirschsprungtunnel bis zum Ravennatunnel reicht diese – mit reichlich künstlerischer Freiheit – gezeichnete Hölental-Abbildung aus den Tagen der Eröffnung der Strecke. In der Mitte gefalzt, konnte sie als Doppelpostkarte versendet werden.