Zeitschrift: Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz

Herausgeber: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde

Band: 5 (1888)

Artikel: Des Schwarzwalds Höllenthalbahn

Autor: Schuster Huldreich

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-747259

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Schwizer Puresu si Hand gä hät. Mit 's Heiri's Mueter hät 's Vreneli gläbt wie 's Chind mit der Mueter, und si hät mängs hundert Mal gsait, e glücklicheri Eh, als em Heiri sini, gäb's gar keini.

I ha under der Zit au ghüratet. Zwar keini usem Sundgau, aber au nid vo Schwörstadt, sunder e bravi Wirthstochter us der Nächi, und 's Vreneli und mi Mareili sind grad so gut Fründinne worde, wie ich und de Heiri Fründ sind.*

Des Schwarzwald's Höllenthalbahn.

Von Huldreich Schuster.

Zwischen Himmel und Hölle! ... Das ungeheuerliche Bild, das ich hier gleichsam als Motto voranstelle, soll nicht erschrecken. Ferne liegt es mir, etwa an der Hand jenes berühmten dänischen Theologen in die Welt der Qual, der selbstpeinigenden Vergeltung hinabzusteigen, die er Aufsehen erregend in seinen „Briefen aus der Hölle", wie er selbst sagt, in's Herz stechend und doch mit warmem Herzblut geschildert hat, — oder von jener Amerikanerin zu erzählen, die nach einem glücklich überstandenen, todesähnlichen Starrkrampfe ihre überraschenden Erlebnisse „Im Jenseits" enthüllte.** Ich bleibe ruhig und vergnügt auf unserer sicht- und faßbaren Erde, deren ungewöhnlichen Formenbildungen in Thal und Höhen des Menschen Phantasie, sein Glaube und Aberglaube im Laufe der Zeit so manche charakteristische Bezeichnung gab.... Zwischen Himmel und Hölle liegt aus solchem Grunde jene wild-romantische, enge Thalschlucht, welche, in die verwitterten Felsenmassen der badischen Schwarzwaldberge eingeklüftet, der Höllenpaß oder das Höllenthal genannt wird, weil sie thatsächlich von dem lieblichen Bergasyl „Himmelreich" in die düsteren Granitwände der „Hölle" führt. Groß sind die Wandlungen der Welt und ihrer Geschichte, groß selbst die Wandlungen dieses engbegrenzten

* Der wörtliche Abdruck der Erzählung ist von Verfasser und Verleger in liebenswürdigster Weise erlaubt worden.

** Beide Bücher sind bei Johs. Lehmann in Leipzig erschienen.

Stückes Erde. Auf den Schultern seiner Berge trägt es die untrüglichen Denksteine einer weit, weit zurückliegenden Gletscherzeit. Es ist dem Fahrverkehr nicht viel über ein Jahrhundert erschlossen, seitdem die Passage aus Granit und Gneis herausgesprengt wurde, als die österreichische Kaisertochter Marie Antoinette zu ihrer verhängnißvollen Verbindung mit dem Dauphin und nachmaligen König Ludwig XVI. nach Paris reiste (1770). Im Oktober 1796 aber hat es seinen Felsfrieden auch dem Heere des Generals Moreau geöffnet, als dieser seinen meisterhaft geleiteten Rückzug gegen den Rhein durch das Höllenthal nahm. Heute wäre ein solcher Durchzug mit keinen Beschwerden mehr verbunden; denn seit dem Monat Mai 1887 windet sich ein Schienenstrang durch die Schlucht hinauf, die Lokomotive schnaubt zwischen den Felsen durch und ihre Dampfwolken wirbeln durch die Schlünde.

Das ist wieder ein bedeutender Fortschritt im Schwarzwald! Nachdem schon seit etwa 40 Jahren hüben im Breisgau und drüben im Schwarzwald die Frage einer Eisenbahn durch das Höllenthal mehrfach erneut besprochen worden, aber immer wieder, bald an der Höhe des aufgeworfenen Ziels (strategische Verbindung von Altbreisach über Freiburg mit Neustadt und Donaueschingen), bald am Projekt und Erfolge der Kinzigthallinie, der jetzigen Schwarzwaldbahn, bald an der Kostenhöhe des Höllenthal-Projekts als Hauptbahn gescheitert war, — gelangte endlich 1882 das Projekt des großh. Baudirektors Rob. Gerwig, des Erbauers der Schwarzwaldbahn, seiner Zeit auch an der Oberleitung beim Baue der Gotthardbahn betheiligt, zur Annahme, welches eine Schienenverbindung von Freiburg und Neustadt durch das Höllenthal als eingeleisige normalspurige Sekundärbahn zur Ausführung bringen sollte. So geschah das Werk (1884—1887); aber der hochverehrte Schöpfer des Ganzen hat dessen Vollendung leider nicht erlebt. Die Bahnstrecke, deren Weiterführung für spätere Jahre in Aussicht genommen wurde, ist landschaftlich und baulich hoch interessant und ein großartiges Seitenstück zur Schwarzwaldbahn; denn sie führt durch eines der schönsten Schwarzwaldthäler * und ist technisch bemerkenswerth durch die hier angewendete Kombination von Adhäsions- und Zahnradbahn, die bisher nur in der Harzbahn Blankenburg-Tanne angewendet wurde. An den Baukosten, die einschließlich der

* S. Meyer's Wegweiser durch den Schwarzwald. 1887. Leipzig, Bibliogr. Institut. Ferner: Schnar's Schwarzwaldführer von Sachse. 1888. Heidelberg, Carl Winter.

Bauzinsen und Betriebsmaterialien auf 7,700,000 Mark veranschlagt waren, haben die betheiligten Gemeinden und Interessenten etwa eine Million, nämlich die für die Geländerwerbung erforderlichen Summen und weitere 200,000 Mark zu bestreiten gehabt. Die Gesammtlänge der Bahn ist 35 km. Die von ihr zu überwindende Höhendifferenz zwischen Station Freiburg und der Wasserscheide beträgt 635 m. Die Bahn ist von Freiburg bis (18 km.) Station Hirschsprung gewöhnliche Adhäsionsbahn mit einer höchsten Steigung von 25 ‰ (Gotthardbahn 27). Dann wird das Tracé bis zur (25 km.) Station Hinterzarten auf eine Länge von 6477 m. Zahnradbahn, wobei es Steigungen bis zu 5,5% erreicht (Blankenburg 6, Rigi 25). Von Hinterzarten an bis zu ihrem Endpunkt bei (35 km.) Neustadt ist die Bahn wieder gewöhnliche Adhäsionsbahn. Nach Hinterzarten erreicht sie ihre größte Höhe mit 893,5 m. ü. M. Die Lokomotiven sind kombinirte dreiachsige Tendermaschinen, welche neben der gewöhnlichen Anlage zum Befahren der Adhäsionsbahn noch zwei gekuppelte, von besondern Cylindern getriebene Zahnräder zum Befahren der Zahnradbahn besitzen. Außer der Zahnrad-Klotzbremse sind die Lokomotiven mit einer auf die Triebräder wirkenden, ebenfalls von Hand zu bedienenden Klotzbremse, sowie mit einer Luftrepressionsbremse zum Fahren auf Gefäll ausgerüstet; dergestaltiger Betrieb bietet eine durch langjährige Erfahrungen erprobte hohe Sicherheit, der Zug kann fast momentan zum Stehen gebracht werden.

Mit diesen nothwendigen technischen Hinweisen glaube ich die Geduld des Lesers schon genug auf die Probe gestellt zu haben und ich betrete freudig wieder ein freieres Gebiet, dasjenige der ungezwungenen Schilderung einer Bergfahrt auf der Höllenthalbahn, eines Zeitraums zwar von nur 2½ Stunden, während dessen aber ein ungemein mannigfaltiges Panorama ächt schwarzwäldischer Naturbilder am Auge des Beschauers vorüberzieht, deren Eindruck unauslöschlich in der Erinnerung haften bleibt. Allen denen, welche die Fahrt zu machen beabsichtigen, empfehle ich übrigens den von dem großh. Obergeometer Adolf Fritz sorgfältig bearbeiteten Führer: „Die Höllenthalbahn von Freiburg nach Neustadt", mit einer Uebersichtskarte des südlichen Schwarzwaldes, einer Zugskarte und einem Längenprofil der Bahnanlage, einem Stadtplan von Freiburg, vier Wegkärtchen für Touren auf den Feldberg, Belchen, Schauinsland und Kandel, und mehreren hübschen Ansichten. *

* Freiburg i. Br. F. Thiergarten, Buchdruckerei zum Gutenberg. Preis 1 Mark.

Das hübsche Büchlein, das meiner Schilderung als Anhalt dient, gibt auch zuverlässigen Aufschluß über die geologischen und bahntechnischen Verhältnisse des Baues.

Von Freiburg, der ehemaligen Zähringerfeste, jetzt der blühenden Residenz des badischen Erbgroßherzogs, nimmt die Höllenthalbahn ihren Ausgang, indem sie, den großen neuen Hauptbahnhof der Linie Basel-Mannheim verlassend, die herrliche Stadt links, die Lorettokapelle mit dem Hildathurm, den eigenthümlich geformten Schönberg mit der dahinter liegenden Schneeburg rechts liegen läßt und in großem Bogen die Freiburger Vorstadt Wiehre (den ehemaligen, schon seit 873 in der Geschichte genannten Ort Worin) durchfährt, woselbst der eigentliche Freiburger Höllenthalbahnhof sich befindet. Derselbe liegt an der Einmündung des Bohrerthals in das liebliche, über zwei Stunden lange Thal der Dreisam, „eine uralte Welt von baskischer, keltischer, gallisch-römischer und germanischer Bevölkerung, deren Existenzen durch zahlreiche Namen der Berge, Flüsse, Orte, Gelände, Distriktsnamen, durch viele Sagen des Volkes, durch Spuren und Trümmer aus vergangener und letzter Zeit, durch die dritthalbtausige Thalgeschichte von Zarten, dem keltisch-römischen Tarodunum und dergleichen mehr erwiesen sind." Dieses alte Tarodunum (Ochsenburg) ist von eigentlich geschichtlicher Bedeutung. Von einer keltischen Kolonie gegründet und mit einer Umwallung umgeben, deren Spuren heute noch sichtbar sind (Heidengraben), wurde es zu Zeiten der Römer in Folge seiner Lage am Heerwege Breisach-Rottweil ein Hauptplatz. Diese Heeresstraße führte damals durch das Wagensteigthal über den Thurner, Hohlengraben und Villingen nach Schwaben, während durch das Höllenthal selbst nur ein Saumpfad sich wand. Eine Verschanzung zog südöstlich von Zarten quer durch das Thal. Ein Römerthurm stand auf dem abgesonderten Hügel zwischen dem Iben- und Wagensteigbach, da wo jetzt die Ruinen der 1644 durch die Schweden in Trümmer gelegten Burg Wiesneck noch sichtbar sind. . . .

Von Wiehre aus fährt die Bahn in gestreckter Richtung bis Kirchzarten, zunächst durch das kleine Gehölz „Mösle", welches in Verbindung mit einem reizenden Waldsee den Stadtgarten für Freiburg bildet. Bei Kirchzarten, dem Hauptort der alten Mark Zarten (Marcha Zardunensis), welche von Ebnet bis zur fürstl. fürstenbergischen Landgrafenschaft Baar reichte, — dem Abstieg der Touristen, welche nordwärts auf den Kandel (in der ehemaligen zweithürmigen Benediktiner-Klosterkirche St. Peter liegen zehn Herzoge des

Hauses Zähringen begraben) oder nach Süden über Todtnau in's Wiesenthal hinüber wandern, — überschreitet die Bahn den Rothbach, kreuzt die Landstraße beim Gasthaus zum Brandenburg, umkreist die an der Straße liegenden Höfe, zieht rechts an Burg und Wiesneck vorüber und erreicht sodann einen anmuthigen Höhenthalstrich, von dem Neumann in seinen Wanderbildern von Freiburg sagt: „Es ist ein entzückendes Wandern auf diesen Höhen, köstliche Luft, herrliche Aussichten, prächtige Wälder, gute Wege, treffliche Menschen, freundliche Verpflegung überall." Wir sind im „Himmelreich." ... Da nimmt aber die Landschaft plötzlich einen andern Charakter an. Drunten in dem sich verengenden Thale schaut man die rauchgeschwärzten Häuser einer Eisenfabrik und Blechschmiede; von dort herauf tönt und dröhnt gewuchtiger Hämmer Schlag behäbig deutschen Klang. Drauf reihen sich im Thale Haus an Haus, Gehöfte an Gehöfte, eingekeilt zwischen Straße, Bach und Eisenbahn, zu dem belebten, langgestreckten Orte Falkensteig. Am Ende des Dorfes verengt sich das Thal immer mehr. Hier liegen auf steilem Felsvorsprunge die Reste einer Warte, bestimmt den Engpaß des Höllenthals zu überwachen. Wilder, zerrissener werden die Felsmassen, die grauen, schieferigen Wände. Man fährt jetzt in den ersten der sieben auf der Gebirgsbahnstrecke vorkommenden Tunnels, in den 72 m. langen Falkensteintunnel ein, tief unter der alten auf hoch ragendem Felsen — himmelhoch scheint es — liegenden Ruine Falkenstein, einst Stammsitz der Falkensteiner, hindurch ... Das Geschlecht gehörte zum ältesten und angesehensten Hausadel der Zähringer. Als ihr ausgedehnter Besitz sich minderte, wurden sie im 14. Jahrhundert Raubritter und Wegelagerer und überfielen von ihrer fast unzugänglichen Burg Kaufleute und Wanderer, welche auf dem Saumpfade durch das enge Thal zogen. Nachdem wiederholt Freiburger Kaufleute geplündert und mißhandelt worden waren, stieg bei den Freiburgern die Erbitterung auf's Höchste, sie stürmten 1389 die Feste und brannten sie nieder. Die Falkensteiner mußten Urfehde schwören, worauf ihnen gestattet wurde, in Freiburg zu wohnen... Vor dem Eingang in den Tunnel überschreitet man auf eiserner Brücke den Engebach, in dessen Thal ein steiniger Weg über Nessellachen nach Breitnau führt. Nach Verlassen des Tunnels wird das enge Felsenthal düster, finster-romantisch, die Luft wird kühl, ein Ahnen der Hölle durchschauert leise unseren Körper, während wir an die schwindelnd hoch sich aufthürmenden, oft fast überhängenden, grausig drohenden Wände der Gneis- und Granitfelsen hin-

aufstarren, deren graue Masse unzählige Farbentöne verwitterter Steinlager durchfurchen, drüber Moos- und Flechtenteppiche sich breiten, auf deren kümmerlichem Grunde da verkrüppelte, dort von Blitz und Wetter längst zerrissene Tannen ein endlos Dasein fristen, während tief unten — ein Rauschen verborgener Sagen — der Rothbach braust. Wir sind am schönsten und interessantesten Theile des Thales, dem Hirschsprung, einer Felspartie von geradezu erhabener Schönheit. Auf hohem Fels bezeichnet ein künstlicher Hirsch die Stelle, von welcher aus, der Sage nach, ein gejagtes Wild verzweifelnd den kolossalen Sprung auf den jenseitigen Felsen gewagt haben soll. Da, wo Straße und Bach zwischen diesem Felsenthor, der eigentlichen „Hölle", sich hindurch winden, durchdringt die Bahn den Felsen oberhalb und seitwärts der Straße mittelst des 128 m. langen Unteren Hirschsprungtunnels. Nach kurzer Fahrt wird der dritte: der Obere Hirschsprungtunnel, 69 m. lang, passirt. Vom Hirschsprung aufwärts erweitert das Thal sich wieder etwas, die Felsenmassen treten zurück und verlieren ihren wilden Charakter, große Geschiebsablagerungen an den hohen und steilen Halden wechseln mit üppigen saftgrünen Waldpartien, das Thal wird lieblicher. Ein einsames Jägerhaus bei der Station Hirschsprung, an der Einmündung des Laubbrunnen-Dobels, ladet zum labenden Trunke ein. Hier beginnt der Zahnradbetrieb. Nach einigen Minuten biegt die Bahn bei einem Straßenwartshaus in den 203 m. langen, im Bogen führenden Kehretunnel ein, welcher den dortigen Felsvorsprung, die Kehre, durchbricht und in das freundliche obere Höllenthal einführt. Eine reiche Vegetation erfreut hier das Auge, Felsen und Steine sind mit Moos und Blumen überkleidet und das Grün der Blätter der Waldbäume ist so saftig und glänzend, wie man es in den Wäldern der Rheinthalebene vergeblich sucht. Das Thal selbst bietet viel Unterhaltendes; namentlich haftet das Auge auf einer schon weither sichtbaren, riesigen Felswand, der Kaiserwacht, welche an der rechtsseitigen Halde aus dem Waldesdunkel majestätisch hervorragt. Unter derselben befinden sich die Gebäudekomplexe der vielbesuchten Wirthshäuser „Alte Post" und „Sternen". Mit dem Höllsteig schließt das Thal. Um hier diese herrliche, eigenthümliche Gebigslandschaft — ein auf kleinem Raume reiches Bild der schöpferischen Natur — recht genießen zu können, sollte, wer irgend Zeit hat, einen Zug überschlagen. Eine einstündige Wanderung in die romantische Ravennaschlucht wird den Zeitverlust reichlich lohnen. Das Auge staunt hinauf an den Riesenbau des die Ravennaschlucht 37 m. hoch und in

einer Länge von 144 m. kühn überspannenden Viadukts, dessen mächtige Eisenkonstruktion von drei Sandsteinpfeilern getragen wird, die auf cyklopenartig aus Gneis hergestellten Stützmauern fußen. Diese Cyklopenmauern machen einen gewaltigen Eindruck, da sie aus schweren unbehauenen Felsblöcken verschiedenster Form und Größe zusammengefügt scheinen. Während die Bahn über diesen großartigen Viadukt enteilt, fällt der Blick links in die groteske Ravennaschlucht, rechts unten auf die hübsche Häusergruppe von Höllsteig. Durch den kleinen Ravennatunnel verläßt man nun das Höllenthal, um unmittelbar darauf durch den größern 248 m. langen Finsterranktunnel im Bogen in das Löffelthal einzulenken. So genannt wegen mehrerer früherer Löffelschmieden, welche hier die Wasserkraft zum Betrieb ihres Gewerbes benutzten, schneidet sich das Thälchen zwischen steil abfallenden Berghalden tief ein. Auf seiner nördlichen Seite klettert die Bahn empor und erreicht, dem engen Thal entflohen, bei Hinterzarten, dem Endpunkt der Zahnradstrecke, das Hochplateau des Schwarzwaldes (885 m.). Dieses Hochplateau ist der Stützpunkt interessanter Schwarzwald-Ausflüge, namentlich wird hier die Bahnverbindung gerne gesucht von den vielen Feldberg-Touristen. Der Feldberg (1495 m.) ist nämlich, abgesehen von den Alpen, der zweithöchste Berg Deutschlands und wird nur von der Schneekoppe des Riesengebirgs (1605 m.) an Höhe übertroffen. Auf dem höchsten Punkte wurde 1856 zum Andenken an die Vermählung des badischen Fürstenpaares ein steinerner Aussichtsthurm — Friedrich-Luisenthurm — erbaut, an welchem die Höhenlinie, 1500 m., besonders hervorgehoben ist. Die Aussicht ist großartig; sie ist die umfassendste des ganzen Schwarzwaldes.

... Nach Abgang von der Station Hinterzarten liegt in dem flachen, breiten Hochthale, das nur schwachen Fall hat und dessen Grund einerseits mit Sand und kleinem Gerölle, anderseits mit weit ausgedehntem Torfmoor bedeckt ist, gleich rechts zur Seite, umgeben von zerstreuten Gehöften, die malerische Häusergruppe von Hinterzarten, zur Linken, jenseits des Torfmoors, zieht die Landstraße nach Neustadt. Jenseits eines kleinen Gehölzes wird das Auge plötzlich durch den Anblick des untern Theils des Titisee's überrascht, dessen Ausfluß am südlichen Fuße des isolirten Hügels Hirschbühl der Zug erreicht, nachdem er die Landstraße überschritten hat. Der Titisee (848 m.) wird gespeist von dem vom Feldsee herabkommenden Seebach; sein Abfluß ist die Gutach. Die hohe Lage des See's, seine reizenden lieblichen Gestade, mit dem Feldberg als impo-

santen Hintergrund, haben stets viele Sommerfrischler angezogen, die im frischen klaren Wasser den Körper stählen und in Kahnfahrt und Fischfang einen angenehmen Zeitvertreib finden. Hechte, Karpfen und Forellen sind die Ausbeute des See's. . .

Das Gutachthal, in welches nunmehr die Bahn eintritt, ist anfangs über eine Viertelstunde breit, verengt sich aber nach und nach und nimmt bei Neustadt den allgemeinen Charakter der tief eingeschnittenen Schwarzwaldthäler an. Es bereitet durch die vielen an der Landstraße hingesäten Gehöfte, Wirthschaften und Sägemühlen und besonders durch den Reiz der auf seiner linken Seite einmündenden bevölkerten Seitenthäler reichen landschaftlichen Genuß. Die anfangs nordöstliche Richtung später verlassend, wendet es sich fast rechtwinklig abbiegend nach Südosten. Mit dieser Wendung schneidet die Bahn in scharfem Bogen den vorspringenden Ausläufer des Hochfirst's und erreicht dann ihren Endpunkt: Neustadt mit einer imposant, etwa zwanzig Meter über der Stadthöhe (805 m.) gelegenen Kirche, von welcher man einen prächtigen Ueberblick über die gewerbreiche Amtsstadt genießt. Uhren, Goldstickereien für den Kopfputz der Schwarzwälderinnen, Holzschnitzereien werden hier gefertigt. . . Bei der spätern Einmündung des Haslachbaches verliert die Gutach ihren Namen und wird, ihres wilden Gewässers wegen, bis zur Mündung in den Rhein Wutach genannt. Das sie wildromantisch mit zerrissenen Felsen und dunklem Tann umgebende Wutachthal zeigt im Gegensatz zu den frühern Thälern schon mehr den Charakter der Jurathäler.

Neben dem großen Touristen-Verkehr dient und soll die Höllenthalbahn hauptsächlich dem Verkehr des südwestlichen Schwarzwaldes mit der Stadt Freiburg dienen. Die gewaltigen Holzmassen aus dem forstreichen Schwarzwalde, Langholz und Schnittwaaren (die Bahn verfügt über 20 Schemelwagen für Langholz), ferner die Erzeugnisse der Bezirke Neustadt, Lenzkirch, Furtwangen u. s. w., werden auf derselben thalabwärts geführt, um auf den Weltverkehrsrouten zu Wasser und zu Land in die entferntesten Gegenden versendet zu werden. Die industriellen und kommerziellen Verhältnisse dieses Schwarzwaldtheiles werden aber noch viel mehr gefördert werden, wenn die Bahn einmal bis Donaueschingen oder Villingen weiter geführt und damit der Anschluß an die württembergischen und bayerischen Bahnen erreicht sein wird. . . . .