

# Vorbild und Modell

Der Bahnhof Hirschsprung an der Höllentalbahn

## Das Vorbild

Die Höllentalbahn im Schwarzwald ist eine Eisenbahnstrecke von Freiburg im Breisgau durch das 9 km lange Höllental nach Donaueschingen. Sie wird vom Rotbach (anfangs *Höllenschlucht* genannt) durchflossen. Die Wände der Höllenschlucht sind bis zu 600 m hoch. Ihre engste Stelle befindet sich am *Hirschsprung*. Die Bahnstrecke steigt dabei von 278 m über NN in Freiburg auf 885 m über NN in Hinterzarten bei einer Streckenlänge von 25,4 km. Da sich die Steigungen vor allem auf die erste Hälfte der Strecke konzentrieren, ist die Höllentalbahn mit 5,5 % Steigung eine der steilsten Eisenbahnstrecken Deutschlands. Die zweite Hälfte der Strecke in Richtung Donaueschingen ist vor allem durch große Brückenbauwerke über die Wutach und ihre Nebenflüsse gekennzeichnet.

### Streckenverlauf

Vom Freiburger Hauptbahnhof bis Freiburg-Wiehre verläuft die Strecke zweigleisig, ansonsten ist sie durchgehend eingleisig. Es werden zwischen Freiburg und Neustadt insgesamt neun Tunnel durchquert. Der Höhepunkt einer Reise ist die Vorbeifahrt am Hirschsprungfelsen und die Überquerung der Ravensaschlucht auf dem gleichnamigen 40 m hohen Viadukt. Im weiteren Verlauf zwischen Titisee-Neustadt und Donaueschingen überquert die Höllentalbahn auch die Wutach. Ihr Viadukt beim aufgelassenen Bahnhof Kappel-Gutachbrücke ist der Anfang der Wutachschlucht. Im 535 m langen *Dögginger Tunnel* unterquert die Strecke die europäische Hauptwasserscheide zwischen Schwarzem Meer und Nordsee.

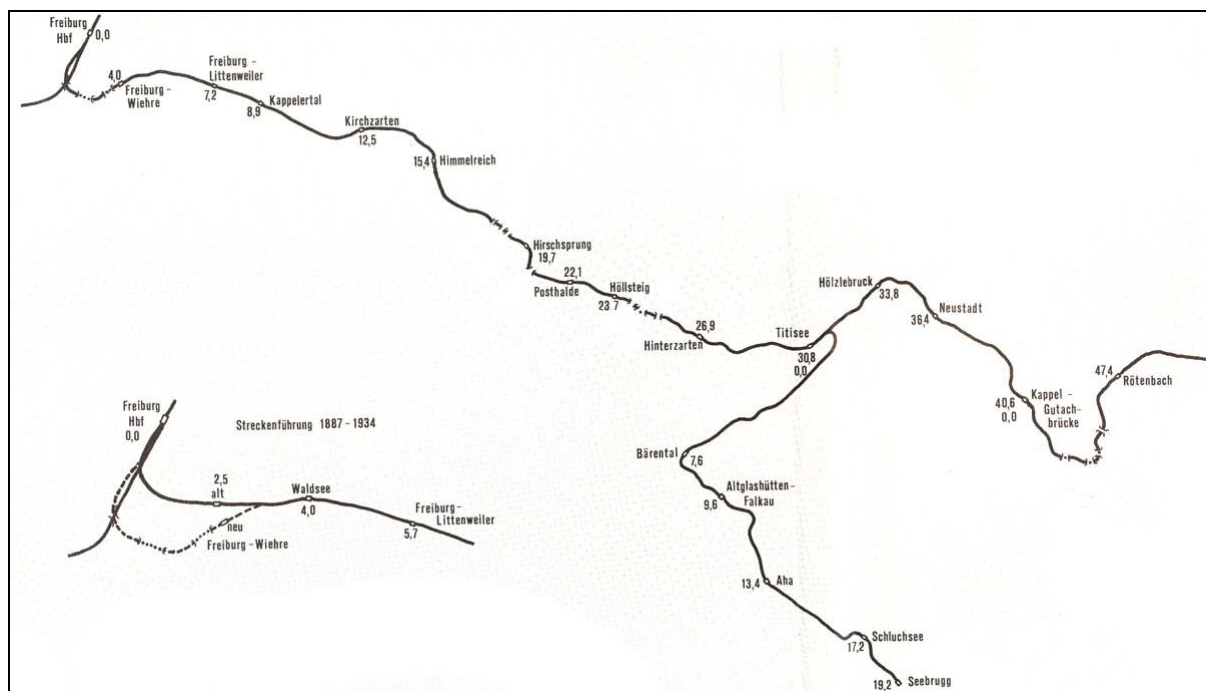
### Planung, Eröffnung und erste Betriebsjahre

Nachdem Freiburg im Jahr 1845 an die Badische Hauptbahn angebunden worden war, wuchs im östlich von Freiburg gelegenen Höllental das Interesse, ebenfalls einen Eisenbahnanschluss zu erhalten. Die Badische Staatsregierung ließ anschließend einen solchen Bahnbau überprüfen, kam allerdings zu dem Ergebnis, dass die technischen Voraussetzungen zur Errichtung einer Strecke mit so großen Steigungen noch nicht vorhanden seien.

Nachdem am 24. Mai 1882 die Konzession für den Bau einer Eisenbahnstrecke durch das Höllental vorlag, begannen die Bauarbeiten, sodass der Streckenabschnitt Freiburg - Neustadt (Schwarzwald) am 23. Mai 1887 von den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen eröffnet wurde. Er ist darüber hinaus auch das letzte Werk des Eisenbahningenieurs Robert Gerwig. Aufgrund seiner Steigung wurde der Abschnitt zwischen Hirschsprung und Hinterzarten zunächst per Zahnrad bewältigt.

Der Weiterbau bis nach Donaueschingen verzögerte sich aufgrund knapper Kassen. So erfolgte die Durchbindung der Strecke bis nach Donaueschingen erst am 20. August 1901. Um möglichst viele Orte an die Bahnstrecke anzubinden, nahm man auf diesem Abschnitt einen deutlich längeren Streckenverlauf in Kauf als notwendig gewesen wäre.

Von Hüfingen bis Donaueschingen wurde hierbei die Trasse der rund zehn Jahre zuvor eröffneten und von der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft betriebenen Bregtalbahn Donaueschingen - Furtwangen mitbenutzt, woraufhin dieses Teilstück an die Badische Staatseisenbahn verkauft wurde.



### 1901 - 1935

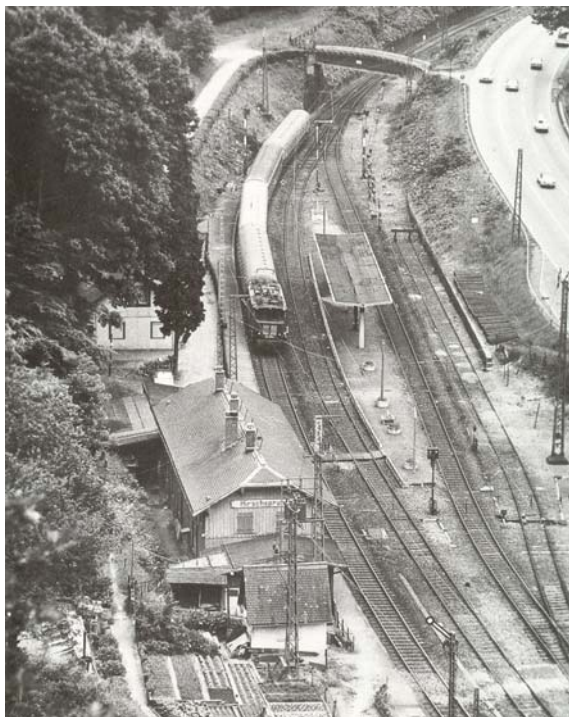
Am 14. Dezember 1927 wurde der Viadukt über die Ravennaschlucht bei Hinterzarten durch einen neuen ersetzt, da er den Anforderungen nicht mehr gewachsen war. Beim Bau des neuen Viadukts wurde die Höllentalbahn in diesem Streckenbereich auch etwas begradigt, sodass dieser auch deutlich geradliniger ausfiel als sein Vorgänger.

Anfang der dreißiger Jahre wurde die Höllentalbahn zwischen dem Freiburger Hauptbahnhof und Freiburg-Littenweiler umtrassiert, sodass der Bahnhof Freiburg-Wiehre verlegt werden musste und die Rheintalbahn seitdem niveaufrei überbrückt wird. Ziel der Streckenverlegung war vor allem, die hohe Anzahl der Bahnübergänge im Stadtgebiet zu reduzieren. Hierbei mussten zwei neue Tunnel gebaut werden.

Leistungsfähige Bremsen und insgesamt zehn Dampflokomotiven der Baureihe 85 machten es möglich, ab 1933 auf die Zahnstange zu verzichten.

Die Lokomotiven dieser Baureihe waren die schwersten deutschen Tenderlokomotiven.

Gleichzeitig wurde die Strecke bis Neustadt im Schwarzwald für den Betrieb mit Elektrolokomotiven eingerichtet. Zur Anwendung kam dabei ein System mit der Spannung von 20.000 V und einer Frequenz von 50 Hz, mit der die damalige Deutsche Reichsbahn die Eignung des aus dem allgemeinen Netz bezogenen elektrischen Stromes für den Bahnbetrieb untersuchen wollte. Dazu wurden vier verschiedene Varianten der Elektrolok-Baureihe E 44 bereitgestellt, die als Baureihe "E 244" bezeichnet waren. Die angrenzende Dreiseisenbahn, die in Titisee von der Höllentalbahn abzweigt und 1926 eröffnet worden war, war ebenfalls mit diesem System elektrifiziert.



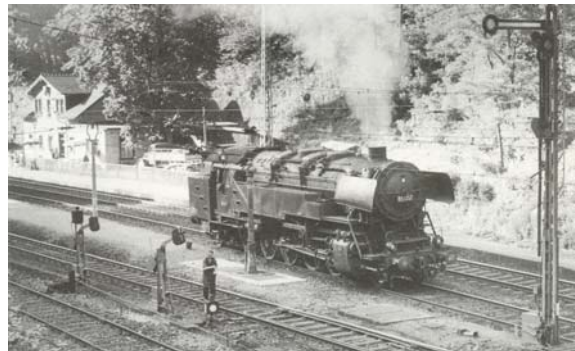
### 1935 - 2000

Im Verlauf des Zweiten Weltkriegs wurde das Viadukt über die Ravennaschlucht kurz vor Kriegsende 1945 durch den Volkssturm gesprengt. Als in Kirchzarten bereits die marokkanischen Besetzer der französischen Fremdenlegion einmarschierten, befand sich im Bahnhof Posthalde noch ein Marketenderzug der Wehrmacht, der von Bewohnern der angrenzenden Gemeinden für den Eigenbedarf geleert wurde.

Die Deutsche Bundesbahn begann nach dem Zweiten Weltkrieg schrittweise, ihr Streckennetz zu elektrifizieren. Dabei zeigten sich durchaus die Vorzüge der so genannten *Industriefrequenz* von 50 Hertz für den Bahnbetrieb. So kam auch die Badische Hauptbahn ab den fünfziger Jahren unter Strom, sodass im Jahr 1956 schließlich in Freiburg der Fahrdrat mit der Frequenz von fünfzig Hertz hing. Da dort das Nebeneinander von zwei Stromsystemen allerdings zunehmend zum Problem wurde, wurden daraufhin dann die elektrischen Anlagen der Höllentalbahn auf 15.000 V und 16 2/3 Hz umgebaut, die in Deutschland bei der Eisenbahn üblich waren, um einen unnötigen Systemwechsel zu vermeiden. In Deutschland war das 16 2/3 Hz-Netz schon so weit ausgebaut, dass eine generelle Umstellung unwirtschaftlich gewesen wäre.

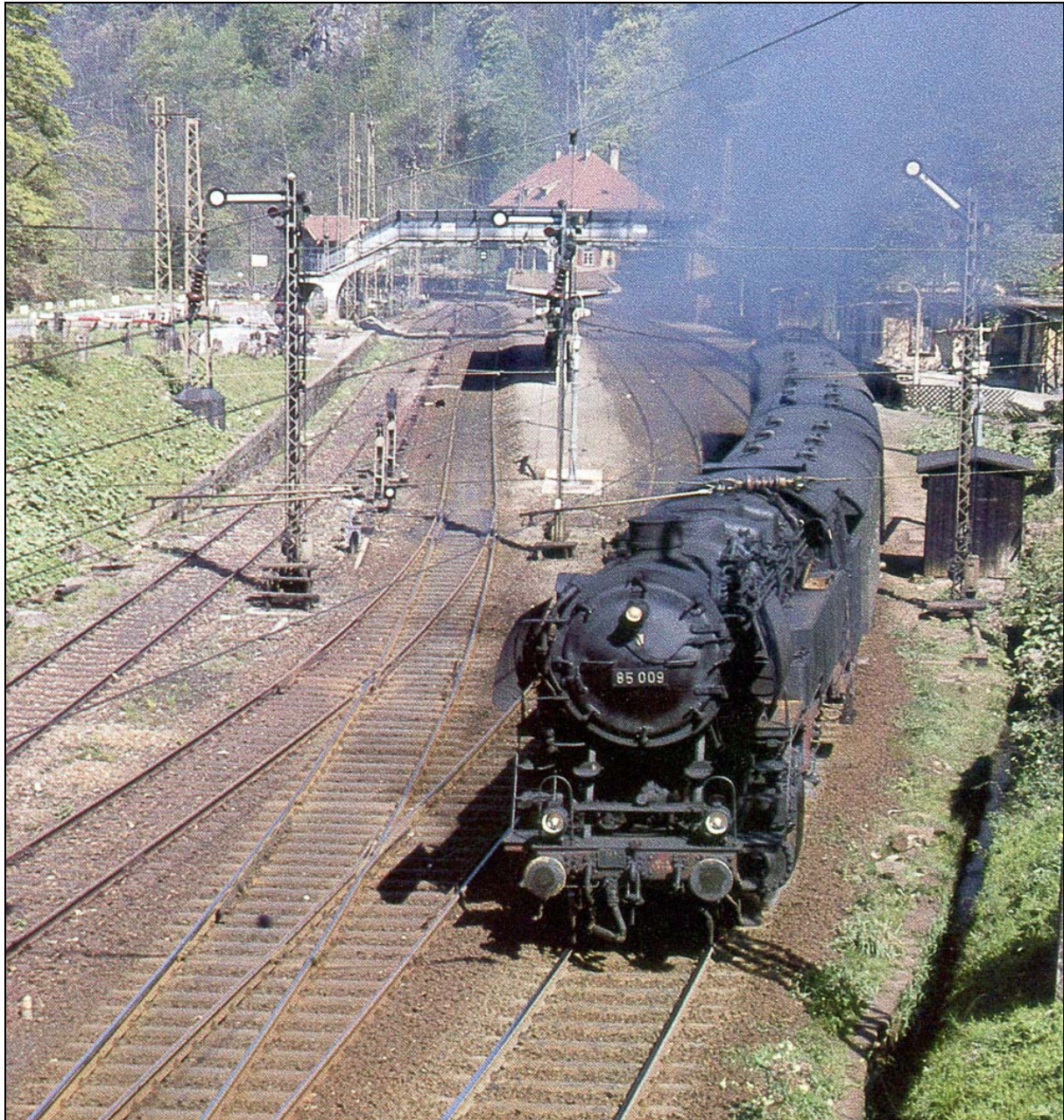
Am 20. Mai 1960 erfolgte schließlich die Umstellung auf das bahnübliche Stromsystem. Gleichzeitig wurden auch die Versuche mit den Sonderbauformen abgeschlossen.

Nutznießer dieser Versuche war die französische Staatsbahn SNCF, die daraufhin ihr gesamtes nördliches Eisenbahnnetz mit diesem System elektrifizierte.



Oben: Die heute noch erhaltene 85 007 wartete am 7. Juli 1956 im Bahnhof Hirschsprung auf Ausfahrt

Links: Blick auf den Bahnhof Hirschsprung mit Lok 145 176 im Juni 1976



## Der Bahnhof Hirschsprung in Spur Z

In Spur Z ist meines Wissens der reizvolle Bahnhof Hirschsprung im Höllental zweimal umgesetzt worden; einmal in der Epoche III/IV (mit Oberleitung!) von Bernhard Stein (verewigt in dem Eisenbahn Klassiker „Bernhard Steins Modellbahnanlagen und Dioramen“ von 1994, S.62-67) und einmal in der Epoche II (d.h. bevor die Elektrifizierung Einzug hielt) von mir (Die Welt der mini-club, 1997, S.82-87).

Gebaut wurde meine Modulanlage von 1991-1992 und sie war durch ihre Konzeption von Anfang an „hochmobil“ (sie wurde in eine Vitrine der Fa. Pancl eingebaut, so dass sie gegen die meisten „Unfälle“ geschützt und durch ihren modularen Aufbau rasch auf- und abbaubar war): Bis dato wurde sie 28 x auf nationalen und internationalen Ausstellungen gezeigt und hat 4 grosse Umzüge hinter sich.

Durch die Vitrine wurde sie auch gegen den Hauptfeind aller Modellbahner, den Staub, geschützt. Während der Staub den meisten ungeschützten

Anlagen innerhalb der ersten 5 Jahre den Garas machen kann, indem er u.a. die Farben eingraut, die Details verklebt und die Funktionen sabotiert, haben Anlagen in der Vitrine eine echte Chance alt zu werden. Ein Faktum, dem m.E. viel zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird und das obwohl wir Modellbahner kleine Vermögen in unsere Anlagen investieren!

Dass eine Vitrine für jeden Z-Bahner von Vorteil sein kann, möchte ich gerne mit dem nachfolgenden Bilderreigen unter Beweis stellen. Als Referenz des ursprünglichen Glanzes möge die Publikation im Märklin Magazin von 1994 dienen, während Jens die nachfolgenden Aufnahmen in 2006 gemacht hat. Zusätzlich hat man hier die Gelegenheit, eine (fast!) abgeschlossene Detaillierung zu begutachten, die man auf der Ausstellungsanlage nie sehen konnte (immer unter Zeitdruck – nie fertig, Jens kann davon auch ein Lied singen!).



Gesamtübersicht über die Modulanlage: Die geschwungene Gleisführung mit Flexgleisen trägt massgeblich zum ersten Eindruck bei. Vergleicht man dies mit dem Originalplan, stellt man fest dass ich nur im Bereich des Lokschuppens am talseitigen Bahnhofteil variiert habe (eine Variante mit zwei Lokschuppen war auch im Original im Gespräch, wurde dann aber wegen der einfacheren Gleisführung als einständiger Lokschuppen realisiert).



Hier ist der talseitige Bahnhofsteil im Fokus. Rechts sind die Schuppenanbauten mit dem Eisenbahnerwohnhaus, als auch die kleine Behandlungsanlage für die stationierten Dampflokomotiven zu erkennen, während links die Strasse und das Gleis zur Holzverladung zu sehen sind. Eine Fussgängerbrücke verbindet den linken und den rechten Teil miteinander. Der Mittelbahnsteig ist aus Sicherheitsgründen erst nach Aufforderung durch den Bahnhofsvorsteher nur von rechts, d.h. vom Bahnhof aus, für Passanten zu erreichen.



Die Signalbrücke orchestriert (wie im Original zur Reichsbahnzeit) die Ausfahrt talwärts rollender Züge. Dahinter erkennt man die beiden Lokschuppen, die aus Platzgründen etwas versetzt zueinander angeordnet sind und deren Dächer entsprechend angepasst werden mussten.



Beim bergwärts zeigenden, rechten Bahnhofsteil dominiert das Gleisvorfeld. Rechts erkennt man die weiteren Anlagen der Holzverladung, als auch das bis weit unter die Steinbrücke reichende Ausziehgleis.



Das Gleisvorfeld ist in seiner Detaillierung schon einen Zoom wert. Auch in Z kann man vorbildorientiert Seilzüge mit Umlenkung, die dazu gehörigen Weichen- und Signalspannwerke (natürlich beweglich!), Weichenlaternen und vieles mehr darstellen. Ganz wichtig für die Optik sind die dezente Anrostung der Schienen und die Verbannung der Weichenantriebe unterflur. Die Anbringung der Schachbretttafel wurde notwendig, da (wie im Original) das Ausfahrtssignal für Gleis 1 aus Platzgründen nicht rechts neben dem Gleis aufgestellt werden konnte, sondern links seinen Platz fand.

Ich denke, es passiert einem als Modellbahner sehr selten, dass man sich ein recht exotisches Vorbild zum Thema nimmt und dass dann danach ein Grossserienhersteller einem das genau dazu passende, rollende Material in feinsten Ausfertigung und Beschriftung liefert. Dieses Glück habe ich mit den Märklin Packungen 88887 und 87672 gehabt, so dass bis 2006 doch noch mehr Detailtreue hinzugefügt werden konnte:



So könnte er gefahren sein! Eine BR85 führt den Zug Richtung Freiburg.



Nach dem Aufenthalt im Bahnhof Hirschsprung sollte es jetzt eigentlich weitergehen, aber das Blocksignal hat die eingleisige Strecke durch den Tunnelbereich noch nicht freigegeben und auch das Vorsignal zeigt „Halt erwarten“ an.

Das imposante Bergmassiv (die Wände des Höllentals sind hier bis zu 600m hoch) relativiert nicht nur die Tunneleinfahrt sondern ist auch ein phänomenaler Hintergrund für jede Lokomotive. Im Vordergrund ist noch der Rotbach zu erkennen, der im Talgrund rauscht.



Eine badische BR 75.0 erwartet ihren Abfahrtsauftrag. Diese BR 75.0 ist ein Umbau aus dem Umbausatz von Westmodel (BR 75.4) und sehr nahe am Vorbild, auch wenn ihr hier noch die Schilder und das Finish fehlen.



Der Gasthof „Hirschsprung“. Hier lässt es sich aushalten – auch 15 Jahre nach der Ersteröffnung!



Das Bahnhofsgebäude in seiner ganzen Ausdehnung. Man beachte den Schüttbahnsteig mit seinen bahnseitigen Holzplanken.

Zwei meiner Lieblingsdetails möchte ich Ihnen ganz besonders vorstellen:



Der Feuermelder am Schuppen, eine Konstruktion von Detlev Beier



Und die Stellwerkhebelbank in der kleinen Stellwerkbude, man beachte die Fahrpläne!



Ein immer wieder dankbares Motiv für Detaillierung sind Schuppen, hier die beiden Schuppenanbauten aus der Nähe betrachtet. Die Preiserleins sind schwer am schuften!

## Literatur und Medien

Hans-Wolfgang Scharf, Burkhard Wolny  
Die Höllentalbahn. Von Freiburg in den Schwarzwald. ISBN 3-88255-780  
Eisenbahn-Kurier Verlag

Jens Freese, Alfred B. Gottwaldt  
100 Jahre Höllentalbahn. ISBN 3-613-01180-8  
Motorbuch Verlag Stuttgart

Bernhard Steins schönste  
Modellbahnanlagen und Dioramen. ISBN 3-89350-812-0  
Weltbild Verlag Augsburg

[www.badische-hoellentalbahn.de](http://www.badische-hoellentalbahn.de)  
[www.zettzeit.ch/pdf/Z\\_Club\\_92\\_Club-Revue\\_1\\_94.pdf](http://www.zettzeit.ch/pdf/Z_Club_92_Club-Revue_1_94.pdf)

### **Der Bahnhof Hirschsprung an der Höllentalbahn**

Text und Recherche: Sven Rohmann  
Bilder: Jens Wimmel (13), K. Ganter ( Seite 3), L. Rotthowe  
(Seite 2 o.), B. Wollny ( Seite 2 l.)  
Gestaltung: Jens Wimmel

© ZettZeit – Jens Wimmel  
[www.zettzeit.ch](http://www.zettzeit.ch)  
[info@zettzeit.ch](mailto:info@zettzeit.ch)

Diese Publikation ist rein privater Natur, herausgegeben für Freunde des Massstab 1:220 und andere Interessierte.

Der Download und Druck ist ausdrücklich gestattet und kostenfrei, sofern er nicht kommerzieller Natur ist.

Für sämtliche Angaben, technische und sonstige Daten sowie aus dem Download entstehende Kosten übernehmen die Verantwortlichen ausdrücklich keine Haftung.

Die erwähnten Firmennamen sind Markennamen der jeweiligen Hersteller.

Die Verwendung von Textpassagen und/oder Fotos für die Verwendung in kommerziellen Projekten ohne vorherige Anfrage ist ausdrücklich untersagt.