

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer. 1933-1936 1936

101 (10.4.1936) Höllentalbahn elektrisch



Höllentalbahn elektrisch

Sonderbeilage des »Führer«

zur Elektrifizierung

der Höllentalbahn und Dreiseenbahn

Die Elektrifizierung der Höllentalbahn und Dreiseenbahn

Von Reichsbahnoberrat Schmidt-Karlsruhe.

Wenn im letzten Jahre der Weg in unser romantisches Höllental führte, und wer vielleicht bei einem Ausflug auf den Feldberg auch einen Abstecher auf der Dreiseenbahn gemacht hat, dem werden die umfangreichen Bauarbeiten nicht entgangen sein, die dort für die Elektrifizierung ausgeführt wurden. 23 Jahre sind es schon her, daß in der Südweste von Baden die Wiesentalbahn Basel — Zell und die Wehrthalbahn Schopfheim — Säckingen auf elektrischen Betrieb umgestellt wurden und nun hat nach dieser langen Zeit die Bahnelektrifizierung im Badnerland endlich mal wieder einen, wenn auch kleinen Fortschritt gemacht. Es wurde die Strecke Freiburg — Neustadt der Höllentalbahn und die Dreiseenbahn Titisee — Seeburg, zusammen 56 Kilometer, elektrifiziert. Die Arbeiten sind nach etwa 1 1/2 Jahren Bauzeit im Herbst vorigen Jahres fertig geworden. Daran wurden die neuen Anlagen eingehend geprüft und seit Anfang Januar d. J. werden die Versuchsfahrten mit den elektrischen Lokomotiven ausgeführt.

Warum Elektrifizierung der Seitenlinien?

Jeber, der sich für den wünschenswerten Fortschritt der Bahnelektrifizierung in Baden interessiert, wird sich unwillkürlich fragen, warum nun gerade diese Seitenlinien zur Elektrifizierung ausersehen wurden und nicht etwa die verkehrswichtigere Nord-Südbahn Frankfurt — Basel oder die Ost-Westlinie Stuttgart — Karlsruhe? Bei beiden dürften doch die Voraussetzungen für elektrischen Betrieb erfüllt sein? Die Frage ist einfach dahin zu beantworten, daß es sich bei der Elektrifizierung der Höllental- und Dreiseenbahn zunächst um einen Versuch handelt. Allerdings muß aber hinzugefügt werden, daß dieser Versuch für weitere Elektrifizierung nicht nur der Deutschen Reichsbahn, sondern auch in anderen Ländern von Bedeutung ist und daß er bei günstigem Ausgang große Umwälzungen in der Bahnstromversorgung sowie im Bau der elektrischen Triebfahrzeuge im Gefolge haben kann.

Worin besteht nun dieser Versuch?

Betrachten wir zunächst kurz die Frage der neuen Bahnstromversorgung. Bisher wurden die Wechselstrom-Bahnen zumeist aus eigenen Kraftwerken gespeist. Der hier erzeugte sogenannte Bahnstrom hat eine andere, niedrigere Wechselzahl als jene der allgemeinen Landesversorgung. Er wird auch den längs der Strecke verteilten Unterwerken der Bahnen über besondere Hochspannungsleitungen neben jenen des Landesversorgungsnetzes zugeführt. Bei der vorliegenden Elektrifizierung ist man von dieser Regel abgewichen und hat die Bahn an die Landesammelschiene, hier also an das Badenwerknetz, angeschlossen. Ferner wird der bezogene Hochspannung

schafft, und zwar von verschiedener Bauart. Bei jedem Triebfahrzeug ist die gestellte Bedingung, d. h. Wechselstrom aus der Landesversorgung in Zugkraft umzuwandeln, auf eine andere Weise zu erfüllen.

Soweit das Grundfällige über den Versuch. Nun wird es auch ohne weiteres verständlich sein, daß man für einen solchen Versuch einmal der Kosten wegen eine kleinere Strecke wählte und dann aber auch eine Bahn, deren Neigungs- und Krümmungsverhältnisse den neuartigen Stromversorgungsanlagen und den elektrischen Versuchsfahrzeugen keine allzuleichtigen Bedingungen im Probebetrieb stellten. Und hier hat sich gerade die Höllentalbahn als Gebirgsbahn mit ihren starken Neigungen und engen Bögen sowie mit ihren zahlreichen Tunneln als besonders geeignet erwiesen.

Nach Abschluß des Versuchs wird sich die Reichsbahn folgende 2 Hauptfragen vorzulegen haben:

1. Bietet die neue Bahnstromversorgung Vorteile gegenüber der bisherigen erprobten mit Einphasenstrom niedriger Wechselzahl?
2. Stehen die mit der neuen Stromart betriebenen Lokomotiven und Triebwagen in ihren Eigenschaften den bisher verwendeten und bestens bewährten Einphasen-Triebfahrzeugen nicht nach und welche der 6 Versuchsfahrzeuge erfüllen die an sie gestellten Anforderungen am besten?

Wissen sich diese 2 Fragen seiner Zeit beizubehalten, dann ergibt sich zunächst für die Höllentalbahn folgende Auswirkung. Man wird dann — wohlverstanden aber nur, wenn die erforderlichen Mittel bereitgestellt werden können — zunächst die für einen elektrischen Vollbetrieb notwendigen weiteren Triebfahrzeuge nachbestellen; denn mit den vorhin genannten 4 Lokomotiven und den 2 Triebwagen kann nur ein kleiner Teil des Gesamtverkehrs auf der Höllental- und Dreiseenbahn elektrisch bedient werden. Auch lassen sich bei einem solchen gemischten Betrieb — also Dampf und Elektrisch — die Vorteile der elektrischen Zugförderung nicht voll ausnützen, zumal die gleichzeitig verwendeten Dampflokomotiven auch eine kleinere Geschwindigkeit haben als die elektrischen.

Weitere Elektrifizierungspläne

Mit dem elektrischen Vollbetrieb würde somit die Elektrifizierung der Höllental- und Dreiseenbahn den Charakter eines Versuchs verlieren. Es käme dann in Frage, in einem zweiten Bauabschnitt — aber auch hier nur unter der Voraussetzung verfügbarer Mittel — die Strecken Neustadt — Donaueschingen und Rappeltal nach Brücke — Bannndorf, das sind zusammen 60 Kilometer, auf elektrischen Betrieb umzustellen.

Die sonst elektrifizierten Strecken hätten eine Länge von zusammen 115 Kilometer und das Ergebnis eines

elektrischen Vollbetriebs auf diesen Strecken könnte dann auch brauchbare Unterlagen liefern für die allgemein wichtige Entscheidung, ob bei neuen Elektrifizierungen das bisher bewährte System der Versorgung mit Einphasenstrom niedriger Wechselzahl aus eigenen Kraftwerken verlassen und durch die neue Stromversorgung ersetzt werden soll.

Weitere Elektrifizierungspläne in Baden vielleicht mit der Höllentalbahn als Kristallisationspunkt sollen der Zukunft vorbehalten bleiben, und es soll auch, um nicht falsche Hoffnungen zu erwecken, hier nichts weiter darüber gesagt werden.

Einiges über die Elektrifizierungsanlagen

Sehen wir uns nun einmal die Elektrifizierungsanlagen und die Triebfahrzeuge etwas näher an.

Vorhin wurde erwähnt, daß die Elektrifizierungsarbeiten im Höllental- und auf der Dreiseenbahn 1 1/2 Jahre gedauert haben. Bei nur etwa 56 Kilometer und größtenteils eingleisiger Strecke mag die Zeit etwas lang erscheinen. Zur gerechten Beurteilung dieser Frage ist aber zu berücksichtigen, daß gerade diese Elektrifizierung den Ingenieuren sowohl im Entwurf als auch in der Bauausführung vor besonders schwierige Aufgaben gestellt hat.

Zur Steigerung der Zuggeschwindigkeiten, auf die noch näher zurückzukommen sein wird, wurden zahlreiche Bahnhofs- und Linienverbesserungen ausgeführt. Hiernach konnten die Höchstgeschwindigkeiten bergwärts auf der früheren Zahnradstrecke Hirschsprung-Hintergarten auf 60 Km., im übrigen auf der Höllentalbahn auf 85 Km. und auf der Dreiseenbahn, die als Nebenbahn gebaut ist, auf 50 Km./St. hinaufgesetzt werden.

Sodann verlangte die Herstellung des notwendigen Lichtstroms für die Fahrleitungen und die elektrischen Fahrzeuge umfangreiche und schwierige Umbauten und Gleisverlegungen in den 7 alten Tunneln der Höllentalbahn, ferner wurden zu demselben Zweck drei kleinere und größere Brücken gehoben und teilweise gebrückt. Auch führte man vorausschauend in den alten Tunneln nicht nur solche Arbeiten aus, welche durch die Elektrifizierung unmittelbar bedingt waren, sondern auch größere laufende Unterhaltungsarbeiten wie z. B. die Erneuerung von Gewölben und Widerlagern, die in den nächsten Jahren doch angefallen und dann wegen der eingebauten Fahrleitungen teurer geworden wären als heute.

Endlich wurden sämtliche Fernmeldefreileitungen sowie die Freileitungen der Licht- und Kraftanlagen auf den Bahnhöfen längs der elektrifizierten Strecke verfertigt. Dazu kommt, daß alle diese Arbeiten auf der Strecke ohne Unterbrechung des Zugbetriebs durchgeführt werden mußten. Was das heißt, werden am besten jene verstehen, die während der Elektrifizierungsarbeiten die Höllentalbahn befahren haben, insbesondere als noch die Tunnel eingerüstet waren. Sie werden sicher den Eindruck gewonnen haben, daß die Arbeiten nicht allein schwierig und langwierig, sondern auch gefährlich waren. Weiter darf nicht vergessen werden, daß die Hälfte der elektrifizierten Strecken auf Meereshöhen über 800 Meter liegen, wo mehrere Monate im Winter nur zeitweise gebaut werden konnte. Und wenn nun noch hinzugefügt wird, daß die vorhin aufgezählten Bauarbeiten ohne einen Unfall vorstatten gingen und daß sie größtenteils fertiggestellt sein mußten, ehe mit der elektrischen Streckenausrüstung begonnen werden konnte, so darf wohl gerechterweise gefolgert werden, daß die 1 1/2 Jahre Bauzeit von allen Beteiligten gut ausgenützt wurden.

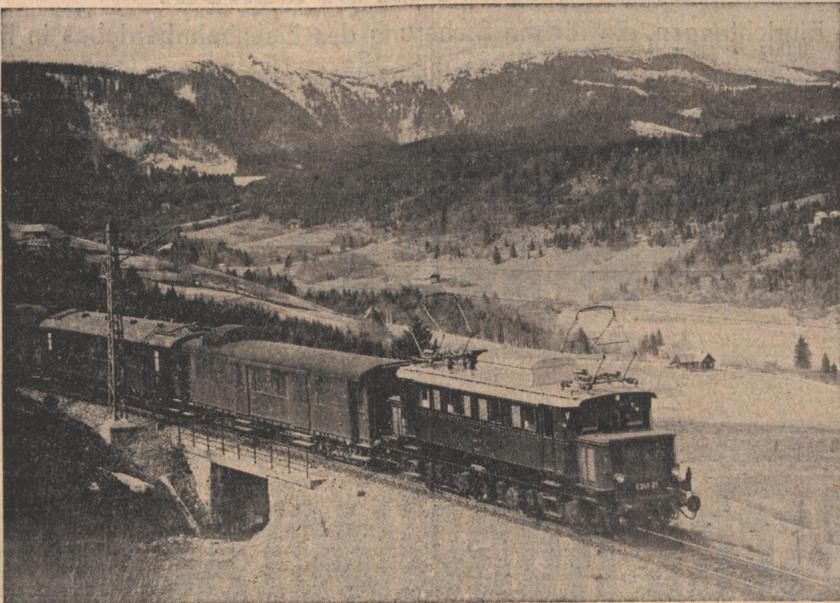
Neue Aufgaben wurden gelöst

Bei den ortsfesten elektrischen Anlagen war eine Anzahl z. T. völlig neuer Aufgaben zu lösen.

Das Badenwerk liefert Drehstrom mit 100 000 Volt ins Unterwerk Titisee über eine von ihm gebaute 18,42 Km. lange Zuleitung, die in Öffingen vom Hauptnetz abzweigt.

Dabei legte der Stromlieferer für sorgfältig Wert auf eine möglichst gleichmäßige Belastung der einzelnen Zweige seines Netzes. Diesem Wunsch wurde durch die Aufstellung eines Skott-Umspannersatzes im Unterwerk Titisee und durch die Verteilung der Fahrleitungen auf 2 Zweige entsprochen.

Vom Unterwerk sei kurz erwähnt, daß die Umspanner und Schalter für 100 000 und 20 000 Volt im Freien aufgestellt sind und von der in einem Gebäude untergebrachten Warte aus gesteuert werden. Das Gebäude dient nicht allein dem Unterwerk, sondern auch einer Fahrleitungsmeißerei zur Unterhaltung der Fahr- und Speiseleitungen. Für das Bedienungspersonal wurde in unmittelbarer Nähe des Unterwerks ein Wohngebäude errichtet. Beim Entwurf der Hochbauten war auf Wei-



Ein elektrischer Zug auf der Dreiseenbahn

Photo: Archiv der Reichsbahndirektion R. G.

Behaltung der bodenständigen Bauweise Wert zu legen. Dienst- und Wohngebäude mußten sich gut in das Landschaftsbild einpassen. Die Ausführung der Gebäude zeigt, daß das Ziel erreicht wurde.

Weiter verlangte die höhere Fahrdrabspannung von 20 000 Volt gegenüber 15 000 Volt bisher eine Vergrößerung der Sicherheitsabstände von den spannungsführenden Teilen. Zu diesem Zweck wurde ein neuer Stabisolator geschaffen und sowohl bei den Fahrleitungen als auch bei den Speiseleitungen einseitig verwendet.

Besondere Schwierigkeiten bot die Aufhängung des Fahrdrabes in den 7 alten und sehr engen Tunneln der Höllentalbahn. Eine Untersuchung ergab, daß mit einer wirtschaftlich vertretbaren Gleisenführung allein die erforderliche Lichthöhe nicht hergestellt werden konnte, es mußten zur Unterbringung der Stützpunkte des Fahrdrabes im Tunnelgewölbe im ganzen 36 Nischen von je 90 Zentimeter Scheitelhöhe ausgedroht und besondere Aufhängungen entwickelt werden.

Der enge Querschnitt der alten Tunnel verlangte noch eine weitere einschneidende Maßnahme. Es stellte sich heraus, daß auf Fahrdrabhöhe die Lichtraumbreite zu knapp ist und daß der bei der Deutschen Reichsbahn übliche Regelstromabnehmer mit einem Schleifbügel von 2,10 Meter Breite nicht verwendet werden konnte. Der Schleifbügel durfte höchstens 1,30 Meter breit werden und daher der sogenannte Zirkel des Fahrdrabes nur 2 x 200 Millimeter gegenüber 2 x 500 Millimeter der Reichsbahn-Regelausführung.

Der übrige Teil der elektrischen Anlagen bietet das gleiche äußere Bild, wie man es von den neueren Elektrifizierungen der Deutschen Reichsbahn her gewohnt ist.

Die elektrische Ausrüstung des Unterwerks in Tiffisee, sowie der genannten Streckenleitungen wurde von den Siemens-Schuckert-Werken erbaut. Zu den übrigen Bauarbeiten wurden in überwiegendem Maße einheimische Unternehmer zugezogen.

Bei der Elektrifizierung einer Bahn im Schwarzwald lag der Gedanke nahe, für die Fahrleitungsstützpunkte Holzmaße aus den naheliegenden Forsten zu verwenden.

Die Reichsbahn hatte von vornherein den Wunsch, die damals notleidende einheimische Holzindustrie zu unterstützen und glaubte auch den Interessen des Heimatschutzes mit Holzmaßen besser dienen zu können.

Diese Frage wurde seiner Zeit bei den Voruntersuchungen sehr eingehend geprüft, sie mußte aber wegen unzulässig hoher Beanspruchung der Holzmaße bei den schon

erwähnten schwierigen Streckenverhältnissen und aus wirtschaftlichen Gründen zugunsten der Eisenmaße entschieden werden.

Heimatschutz und Elektrifizierung

Was nun den Heimatschutz betrifft, so war es dem entwerfenden Ingenieur eine selbstverständliche Pflicht, bei der Aufstellung der Maße das schöne Landschaftsbild zu erhalten, soweit es bei den Belangen der Technik äußerst möglich war. So hat man im Höllental und entlang den drei Seen die Maße meist auf die Bergseite gestellt, um die Aussicht vom Zug aus nicht zu führen. Auch der östgrüne Mastenstrich wurde dem Hintergrund derart angepaßt, daß die Maße zu jeder Jahreszeit wenig auffallen. Inwieweit dies gelungen ist, zeigt z. B. ein Blick von Tiffisee auf die Dreifelsenbahn. Hier sind die Maße schon aus geringer Entfernung nicht zu erkennen.

Bei der aus Sicherheitsgründen notwendig gewordenen Anholzung längs der Strecke wurde im Benehmen mit den Waldbesitzern schonend vorgegangen. Im übrigen kann man heute schon feststellen, daß durch die bei der Anholzung entstandenen Läden keine Schädigung der Landschaft eingetreten ist, und daß sogar die Aussicht vom Zug aus wesentlich verbessert wurde.

Zu erwähnen bleibt noch, daß für die vorhin erwähnte 18,42 km. lange Anflußleitung Pöfingen-Tiffisee des Badenwerkes und für die 90 km. langen, vom Unterwerk Tiffisee ausgehenden Speiseleitungen ausschließlich Stahlfaluminium verwendet wurde. Auch hat man auf einer kleinen Verbindungsstrecke Aluminium-Fahrdrab eingebaut. Beide Maßnahmen dienen der Ersparnis von Kupfer, einem bekanntlich ausländischen Rohstoff.

Dies wäre das Wesentlichste über die ortsfesten Anlagen.

Die Versuchslotomotiven

Ueber die Triebfahrzeuge ist weiter folgendes kurz zu berichten. Wie schon erwähnt, wurden zunächst 4 Lokomotiven und zwei Triebwagen von der Firma Krupp,

Essen, von Brown Boveri, Mannheim, sowie von den Siemens-Schuckertwerken und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin geliefert. Die 3 erstgenannten Lokomotiven befinden sich zur Zeit im Versuchsbetrieb. Die 4., die AEG-Lokomotive, wird voraussichtlich im April d. J. nachfolgen und die später bestellten 2 Triebwagen von der AEG und den SBW sind erst Anfang 1937 zu erwarten.

Gegen wir nun etwas auf den Bau der Fahrzeuge ein.

Der Wagenteil ist bei allen 4 Lokomotiven praktisch gleich, ebenso bei den 2 Triebwagen.

Es wurde eine bei der Reichsbahn bewährte Bauform mit zwei Drehgestellen für Einzelantrieb mit Zapfenlagern gewählt. Die äußere Form ist also bis auf den schmalen Stromabnehmer die gleiche wie bei den anderen Reichsbahn-Triebfahrzeugen dieser Bauartreihe. Lediglich im elektrischen Teil liegen die Unterschiede. Das Gewicht einer Lokomotive beträgt rund 85 Tonnen, eines Triebwagens rund 53 Tonnen.

Die Fahrmotoren einer Lokomotive können je nach dem Bedarf eine Stunde lang eine Leistung von 2000 bis 2500 kW abgeben, die Fahrmotoren eines Triebwagens eine solche von 500 kW.

Und nun zu den einzelnen Fahrzeugen selbst.

1. Die Lokomotive der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft ist eine Stromrichterlokomotive, sie hat einen Gleichrichter mit Gittersteuerung und arbeitet demzufolge mit Gleichstromfahrmotoren. Zugkraft und Geschwindigkeit werden mit der Gittersteuerung geregelt. Dabei werden die 4 Fahrmotoren in der bei Gleichstromfahrzeugen üblichen Schaltung betrieben. Die Maschine besitzt eine elektrische Widerstandsbremse.
2. Bei der Stromrichter-Lokomotive von Brown Boveri & Co. ist ebenfalls ein Gleichrichter eingebaut. Abweichend von der AEG-Lokomotive werden aber die 4

Gleichstromfahrmotoren über die bekannte Hochspannungssteuerung der Firma geregelt. Auch diese Lokomotive ist mit einer Widerstandsbremse ausgerüstet.

3. Die Lokomotive von Krupp verwendet im Gegensatz zu der AEG- und der BSG-Lokomotive keinen Gleichrichter mit Gleichstrom-Fahrmotoren, sondern 4 Einphasenmotoren mit Zwischenläufer und Drehstrommotoren, welche in 4 Gruppen angeordnet sind.

Je nach der verlangten Zugkraft und Geschwindigkeit treiben entweder die Einphasenmotoren allein oder zusammen mit den Drehstrommotoren die Achsen des Fahrzeuges an. Die Maschine ist für Stromrückgewinnung bei der Bremsfahrt eingerichtet.

- Es bleiben übrig:
4. Die Lokomotive der Siemens-Schuckert-Werke
 5. Der Triebwagen der Siemens-Schuckert-Werke und
 6. Der Triebwagen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft.

Sie gleichen alle drei im Aufbau ihrer elektrischen Ausrüstung mehr oder minder den heutigen Einphasen-Lokomotiven und Triebwagen der Reichsbahn und haben ebenfalls Widerstandsbremsen. Die Firmen hier gestellte Aufgabe besteht in der Hauptsache in der Entwicklung eines betriebsbrauchbaren Motors für die höhere Wechselzahl der Landesstromversorgung.

Selbstverständlich sind beim Bau dieser sechs Versuchsfahrzeuge die bisher gewonnenen Erfahrungen ausgenutzt und die bei den elektrischen Triebfahrzeugen der Reichsbahn normierten Teile weitgehend verwendet worden. Immerhin darf aber in diesem Zusammenhang auch erwähnt werden, daß bei der Entwicklung und bei dem Bau dieser 6 von einander verschiedenen Fahrzeuge besondere Schwierigkeiten zu überwinden waren und daß daher die verhältnismäßig langen Lieferzeiten auch hier wohl begründet sind.

Mit Rücksicht auf das starke Gefälle von 1:18,5 der früheren Zahnradstrecke sind sämtliche elektrischen Triebfahrzeuge wie die heute auf der Höllentalbahn laufenden Dampflokomotiven mit einer selbsttätigen und einer nicht-selbsttätigen Druckluftbremse sowie außerdem mit den erwähnten elektrischen Bremsen ausgerüstet, ferner ist eine Sicherheitsfahrhaltung eingebaut, welche beim Verlassen des

Am Um- und Ausbau waren folgende Firmen beteiligt:

Badenwerkstrom für alle Zwecke

bringt Ausnützung der heimischen Wasserkräfte
bringt fortschreitende Tariffenkung



**TUNNEL-
NEU- UND UMBAUTEN
TROCKENLEGUNG**

**DEUTSCHE
TUNNEL-BAU-GES.
SÄNGER & LANNINGER
BADEN-BADEN**

Gegründet 1887

**TUNNEL-
LÜFTUNGSANLAGEN
SCHACHTANLAGEN usw.**



Vereinigte Eisenbahn-Signalwerke

G.m.b.H. Werk Bruchsal

Gegründet 1869

liefert sämtliche Einrichtungen, die für die Sicherung des Eisenbahnbetriebes in Frage kommen.
Ferner: Fernleitungsmaste, Fahrleitungsmaste und Eisenkonstruktionen.

KARL BÄHRLE

Bauunternehmung

OFFENBURG

TIEFBAU

Erdbewegungen
Felsarbeiten
Bahnbau
Wasserbau
Straßenbau
Brücken

HOCHBAU

Wohnhäuser
Geschäftshäuser
Siedlungsbauten
Fabrikanlagen
Eisenbetonbauten
Heeresbauten

Süddeutsche Kabelwerke Mannheim




Lokomotivführers den Zug selbständig anfährt. Die elektrischen Triebfahrzeuge bieten also insbesondere auf der Zahnfahrt die gleiche Sicherheit wie die Dampflokomotiven. Die elektrischen Versuchslomotiven und Triebwagen mit ihren zahlreichen Neuerungen müssen nun zuerst sehr gründlich ausprobiert und ihre Kinderkrankheiten erst be-

seitigt werden, ehe sie Züge des öffentlichen Verkehrs fahren dürfen. In den nächsten Monaten wird man also hauptsächlich nur Versuchszüge mit Leerwagen auf der Strecke sehen und es wird kaum vor dem Sommerfahrplan 1936 möglich sein, einen elektrischen Teilstrecke mit den vier Lokomotiven zu eröffnen.

Verbesserungen im Reiseverkehr

Nachdem gelegentlich der Elektrifizierung der alte Wagenpark bereits erneuert wurde, werden wir in neuzeitlichen Wagen mit elektrischem Licht und elektrischer Heizung zunächst bequemere und sauberere Reisen ohne schmutzigen Ruck und wir werden die herrlichen Landschaftsbilder voll genießen können, ohne daß uns Rauch- oder Dampfswaden von der Lokomotive die Aussicht verperren. Die Fenster können nach Belieben geöffnet werden, auch in den Tunneln. Sodann werden wir aber — und das ist die Hauptfrage — auch schneller reisen. Mit den elektrischen Lokomotiven können die gleichen Zugleistungen befördert werden, wie beim heutigen Dampftrieb, jedoch mit erheblich größeren Zuggeschwindigkeiten. Einige Zahlen, die für Eizüge gelten, werden dies erläutern.

Beim früheren Zahnradbetrieb betrug zuletzt die mittlere Reisegeschwindigkeit von Freiburg nach Neustadt 24 Kilometer-Stunden und die Fahrzeit 90 Minuten. Beim heutigen Dampftrieb mit Reibungslokomotiven werden auf der gleichen Strecke im Durchschnitt 40 Kilometer-Std. erreicht bei einer Fahrzeit von 54 Minuten. Im künftigen elektrischen Betrieb wird ein Eizug bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 54 Kilometer-Stunden die Strecke Freiburg—Neustadt in 40 Minuten zurücklegen können.

Bei dem bekanntlich sehr regen Sportverkehr in die Umgebung des Feldbergs werden noch die vergleichenden Fahrzeiten von Freiburg nach Bärenthal interessieren. Sie betragen i. B. beim Zahnradbetrieb 110 Minuten, sie betragen beim heutigen Dampftrieb 70 Minuten und sie werden beim künftigen elektrischen Betrieb auf 50 Minuten sinken. Man wird also in Zukunft z. B. mit einem elektrischen Sportszug von Freiburg nach Bärenthal und von hier mit dem Postauto den Feldbergerhof in etwa 1 1/2 Stunde erreichen können.

Wann werden nun diese Fahrplanverbesserungen eintreten?

Bereits erwähnt, wird voraussichtlich bis zum nächsten Sommerplan ein elektrischer Teilstrecke eröffnet werden können, aber aus fahrplantechnischen Gründen leider nur mit den Fahrzeiten des heutigen Dampftriebes. Voraussichtlich wird erst der kommende Winterfahrplan Züge mit den erhöhten elektrischen Geschwindigkeiten bringen, wie sie vorhin genannt wurden. Und voll-

werden sich die Vorteile des elektrischen Betriebs für den Fahrplan erst dann auswirken können, wenn einmal alle Dampflokomotiven durch elektrische Triebfahrzeuge ersetzt sind. Dann wird zuletzt auch der ganze Fahrplan elektrifiziert werden zur Erzielung größtmöglicher Reisegeschwindigkeiten, dichterer Zugfolge und bestmöglicher Bedienung des für die Höllentalbahn charakteristischen Strohverkehrs.

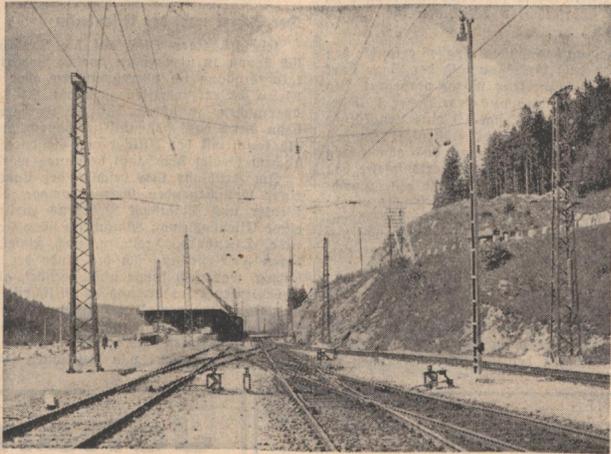
Die Kosten der Elektrifizierung

Zum Schluß noch einige Angaben zu den geldlichen Aufwendungen.

Die Kosten der Elektrifizierung betragen für die ortsfesten Anlagen rd. 4,9 Millionen RM., für die 6 Fahrzeuge rd. 1,8 Millionen RM., d. i. zusammen rd. 6,7 Millionen RM.; sie wurden von der Reichsbahn allein ohne fremde Hilfe aufgebracht. Erfahrungsgemäß entfallen bei Bahn-Elektrifizierungen etwa 80 v. H. der aufgewendeten Gelder auf Löhne, das sind im vorliegenden Falle rd. 5,4 Millionen RM., und etwa die Hälfte der Gesamtkosten, d. i. rd. 8,4 Millionen RM., verbleiben im notleidenden Grenzland Baden.

Die Elektrifizierung hat also auch in weitgehendem Maße zur Arbeitsbeschaffung beigetragen.

Mit der Elektrifizierung der Höllental- und Dreiseenbahn wird ebenso wie 1912 bei der Wiesentalbahn für die gesamte Elektrotechnik und für die elektrische Zugförderung im besonderen eine wichtige Pionierarbeit geleistet. Mögen die Arbeiten der Reichsbahn von Erfolg begleitet sein und mögen die bei diesem großzügigen Versuch gewonnenen Erfahrungen zur weiteren Ausdehnung der elektrischen Zugförderung beitragen; möge aber auch der schnelle und angenehme elektrische Betrieb unserem lieben Badnerland und seinem einzig schönen Schwarzwald neue Freunde zuführen.



Fahrleistungsanlage auf dem Bahnhof Seebrugg
Foto: Archiv der Reichsbahndirektion B. B.

Bonndorf

In still freundlicher Wirklichkeit liegt am Ausgangspunkt des Hochschwarzwaldgebietes das alte und idyllische Städtchen Bonndorf. Nicht nur ob seiner Geschichte, sondern auch insbesondere seiner landschaftlichen Reizen wegen hat sich gerade dieser Ort einen namhaften Ruf im Gebiete des südlichen Schwarzwaldes erworben.

Das in einer Höhenlage von 858 bis zu 100 Meter liegende Städtchen hat sich vor rauhen Winden schützend an den Fuß des 900 Meter hohen Lindenbuchs geschmiegt. Begrenzt ist es weiter von der imposanten Lindenallee des „Philosophenweges“. Als einstiger Amtsbezirk und heutiger Sitz zahlreicher Amtsbehörden weist der Ort ein sehr impulsives kulturelles Geschehen auf.

Was an Landschaftsreichtum das herrliche Schwarzwaldgebirge zu bieten hat, wird gerade hier im Gebiete Bonndorfs in reichem Maße offenbart. Die dicht rings um den Ort liegenden Tannenwälder bieten schönste und interessante Spazierwege; des weiteren gibt der Gipfel des Lindenbuchs prächtige Rundblicke über die bewaldeten Bergkuppen, dem Manden- und Feldbergmassiv, sowie der Saar. Ein überwältigender Anblick bietet dem Beschauer die von den Tiroler Alpen bis zum Montblanc hinziehende Alpenkette.

Bonndorf ist weiter Ausgangspunkt der weit über die Grenzen unseres Landes hinaus bekannten Butachschlucht. Dieselbe zählt zu den schönsten und romantischsten Naturdenkmälern des gesamten Schwarzwaldes. Steil abfallende Felsgruppen, durch welche sich die wildschäumende Butach ihren Weg bahnt, Felsstunnen und kühne Brückenbauten ziehen am Auge des Betrachters vorüber. Von besonderem Interesse sind die noch heute am Werk tätigen geologischen Kräfte und lassen sich diese gerade hier in aller Deutlichkeit erkennen. Inmitten der Schlucht jageln Milan, Wanderfalle und Fischreiber Holz durch die Lüfte; weiter entwickelt die geschützte Lage und vor allem die Bodenbeschaffenheit einen reichen und seltenen Pflanzenwuchs. Nicht minder interessant ist die in unmittelbarer Nähe liegende Rothenbachflam, die mit ihren wildrauschenden Wasserfällen, den Naturfreund mit Begeisterung umfassen.

In neuerer Zeit verfügt der Ort Bonndorf auch über eines der schönsten Schwimm-, Luft- und Sonnenbäder des gesamten Schwarzwaldes. Die Zugabe von um sechs Grad vorgewärmten Wasser erlaubt das Baden bis selbst in den tiefsten Herbst hinein.

Das

Schluchsewerk

Hochdruck-Speicherwerk

(1. Teilausbau)

Speicherinhalt 108 Millionen cbm

Inst. Maschinenleistung 163 000 kVA

Mittleres Nutzgefälle 325 m

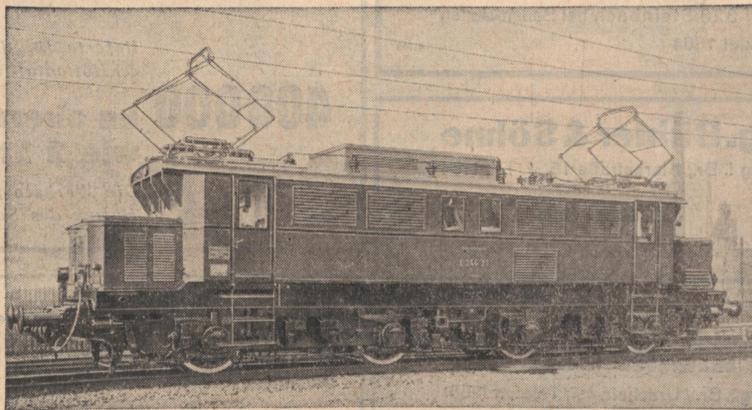
170 Millionen kWh
Jahreserzeugungsmöglichkeit

44604

§
SIEMENS
50~

Einphasen-Wechselstrom

Versuchsbetrieb auf der Höllental- und Dreiseenbahn (Schwarzwald).



Bo-Bo-Lokomotive der Deutschen Reichsbahn 20000 V, ausgerüstet mit 4 Einphasen-Reihenschluß-Doppel-Motoren für 50 Per/s. Gesamtstundenleistung 2080 kW, Höchstgeschwindigkeit 90 km/h.

Der zum Betrieb der Bahn erforderliche Einphasenstrom von 20 kV 50 Per/s wird in dem von den SSW als Freiluftanlage ausgeführten Reichsbahn-Umspannwerk Titisee mittels Umspannern in Scott-Schaltung in 2 getrennten Phasen aus dem 110 kV Drehstrom-Versorgungsnetz des Badenwerkes entnommen.

Die eine Phase speist die Strecke von Freiburg bis Hinterzarten, die andere Phase die Strecke Hinterzarten-Titisee-Neustadt und Titisee-Seebrugg.

Die Gesamtfahrleistungsanlage für die 56 km lange Strecke sowie die Speiseleitungen wurden von den SSW ausgeführt.

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE AG · BERLIN-SIEMENSSTADT

B 146

Vom Karrengefährt zur elektrischen Lokomotive

Aus der Geschichte des Höllentalverkehrs

Seit einigen Wochen werden auf der Höllentalbahn die ersten elektrischen Lokomotiven erprobt: Klappt alles, womit wohl gerechnet werden kann, so wird man vom Frühjahr 1937 ab vermutlich nur noch „elektrisch reisen“. Die im Mai 1887 in Betrieb genommene Strecke Freiburg-Neustadt wird also neu gerüstet und völlig der neuen Zeit angepaßt ins zweite halbe Jahrhundert ihres Bestehens einziehen. Grund genug, die Aufmerksamkeit wieder einmal in die Vergangenheit des Höllentalverkehrs zurückzulenken, wie dies bei einem fünfzig-jährigen Jubiläum üblich und angebracht ist.

In alten, nur dunkel erhellen Zeiten

Von Breisach herkommend, führte wohl schon zur Keltenzeit und in den Tagen, da die Römer am Oberrhein saßen, eine Straße von Freiburg nach dem von Berthold III. von Zähringen zu Anfang des zwölften Jahrhunderts zur Stadt erhobenen Billingen und weiter nach Rottweil. In der Baer'schen „Chronik über Straßenbau und Straßenverkehr in dem Großherzogtum Baden“ (Berlin 1878) wird über den alten Weg hinaus auf den Schwarzwald berichtet, daß die alte Straße über die Wagensteige, die im „Weißthum“ von Zarten aus dem Jahre 1305 „Reichsstraße“ genannt wird, häufig Gegenstand vieler Verhandlungen zwischen den Ortschaften war, die sie berührte. Sie befand sich zeitweilig in einem recht verlotterten Zustand. Durch die enge Schlucht der Hölle lief damals nur ein Saumpfad, der für den Fuhrverkehr natürlich nicht taugte. Um 1340 traten die Städte Freiburg, Billingen und Rottweil — alle drei übrigens Zähringergründungen — in Besprechungen darüber ein, wie die Wagensteig-Straße verbessert werden könnte. Die Beratungen scheinen sich aber sehr lange hingezogen zu haben. Erst vierzig Jahre später kam es zu einem Vertrag zwischen Freiburg und Billingen, in dem die beiden Städte sich gegenseitig verpflichteten, die Straße von Freiburg über Ebnat, Zarten (das römische Caradunum), Stegen, Burg, Wagensteig, Turner, Höhlengraben, Urach, Hammereisenbach, Brezenbach und Herzogenweiler nach Billingen in guten Zustand zu bringen und in diesem zu erhalten.

Was den „Paß in der Falkensteige“ angeht, also die „Hölle“, so verlorste man immer wieder, ihn zu erweitern. Unter anderem arbeiteten 1838 französische Soldaten

an seiner Verbesserung. Doch wurde nicht viel erreicht. 1784 warf die Stadtverwaltung von Freiburg die Frage auf, ob nicht — hauptsächlich zur Abföhrung des Berges — für den Zugang zum Schwarzwald die Höllentalenge passierbar gemacht werden könne. Wohl zeigten sich die breisgauischen Stände diesem Plane gemogen, aber die österreichische Regierung in Wien strebte zunächst eine direkte Verbindung der Frankfurt-Wasser Straße mit Rheinfelden an und zwar unter Umgehung des Wasser Gebietes von Schliengen, Jfeln usw., das in die obere Markgrafschaft eingeprengt lag. Solche, heute leistungsmutenden Wünsche erklärten sich aus dem Bemühen, Hölle und Weggelder zu umgehen!

Nachdem dann bereits 1783 die breisgauischen Stände einen Beschluß gefaßt hatten, „daß die Höllentalstraße zu einem guten und wandelbaren Güter- und Postweg gemacht werden solle“, wurden die Arbeiten 1789 und 1770 mit großem Eifer endlich betrieben. Das allerdings hatte seinen guten Grund: Die Kaiserin, die Erzherzogin Marie Antoinette sollte auf ihrem Brauttag nach Frankreich den Schwarzwald auf guter Straße passieren und ihn dort kennen lernen, wo er sich besonders romantisch anlieh. Welch ein schicksalhafter Weg, den die spätere Königin zurücklegte! . . .

Die Fahrbarmachung des Höllentalpasses erlaubte den Weinhandel zwischen dem Breisgau und der Saar stark zu beleben. Auch der Postverkehr wurde verbessert. Als besonders bemerkenswert wird aus dem Jahre 1787 gemeldet, es fahre alle vierzehn Tage (!) eine Landkutsche von Freiburg nach Konstanz durchs Höllental! In den Kriegsjahren während des Ausgangs des achtzehnten und anfangs des neunzehnten Jahrhunderts spielte das Höllental nicht selten eine wichtige Rolle als Durchgangsweg. Oft geschloß in der Kriegsgeschichte wurde der Zug Moreau's im Jahre 1796, dem eben die Höllentalstraße sehr zuflutten kam. Ohne sie wäre er wohl den ihm nachdrängenden Oesterreich und Bayern nicht entronnen.

Die gefährdete Höllesteige

Das größte und wohl auch gefährlichste Hindernis im Zug der Höllentalstraße stellte von jeher die Höllesteige dar, die starke Steigungen bei scharfen Wendungen zu

überwinden verlangte. Vom Postwirtschhaus zum „Sternen“ in Höllesteig mußten besonders viele Vorspannpferde verwendet werden — etwa wie bei der nicht minder gefährdeten Schliengener Steige zwischen Freiburg und Basel. Man rechnete auf der Höllesteige für je sieben Zentner Ladung ein Vorspannpferd. Durchschnittlich belief sich die Zahl der Vorspannpferde in der Woche auf zweihundert. Dieses Vorspannnehmen kostete natürlich ein schmerzliches Stück Geld. Da abwärts mit dem Radfuß getrennt wurde, befand sich die Straße übrigens häufig in einem recht fragwürdigen Zustand. Kein Wunder, daß die Rufe nach gründlicher Verbesserung der Höllesteigverbindung nicht verstummen wollten. Und in der Tat ging man denn auch in den vierziger Jahren unter Aufbietung großer geldlicher Mittel an die zweckbedingte Neuanlage der Straße der Höllesteige.

Gerade hundert Jahre sind verstrichen, daß im „Sternen“ in Höllesteig der Prinz Louis Bonaparte, der spätere Napoleon III., nächtigte, als er vom Bodensee her das Höllental passierte, um sich nach Straßburg zu begeben, wo der von ihm in die Wege geleitete Putz, so schmächtig verunglückte. . .

Der Schrei nach der Eisenbahn

Ein flüchtiger Blick auf die Landkarte genügt, um sich davon zu überzeugen, welche Bedeutung der Höllentalverbindung im oberbayerischen aber auch im großen West-N-S-Verkehrswesen zukommt. Es kann darum nicht überraschen, zu hören, daß die Forderung, eine Eisenbahn durch das Höllental zu bauen, bereits auftauchte, als kaum mit der Anlage von Schienensträngen auf badischem Gebiet überhaupt begonnen worden war.

Im Frühjahr 1838 beschloß der Landtag, auf Grund einer weitgehenden Gesetzesvorlage, die auf Minister Winter und Staatsrat Nebelius zurückging, den Bau einer Eisenbahn von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, nach Basel. Diese Strecke, deren Fertigstellung sich bis Ende der vierziger Jahre hinzog, war noch lange nicht beendet, als schon zahllose Nebenlinien gefordert und in Vitrifischen an Regierung und Kammern vertreten wurden. Auch die Höllentalbahn befand sich (1845!) unter den Wünschen, in denen sich die „Eisenbahneifersucht“ der Badener dokumentierte. Ein halbes Hundert von Petitionen setzten sich in den

sechziger Jahren für die Höllentalbahn ein. Es fehlte nicht an gewichtigen Stimmen, die der Ansicht Ausdruck gaben, man solle vor der Schwarzwaldbahn von Offenburg über Hausach, Triberg, St. Georgen, Billingen, Donaueschingen und Immendingen nach Konstanz die Linie durch die Hölle bauen. Als bestimmt zu erwartende Ergebnisse der Strecke Freiburg — Kirchzarten — Hinterzarten — Titisee — Neustadt — Donaueschingen — Konstanz erwähnten die Vitrifiker: Neues Erleben des darniederliegenden schwarzwälderischen Gewerbetreibens und Erschließung einer international wichtigen Verbindung. Auch auf die strategische Bedeutung wurde hingewiesen.

Allein, so unablässig die Schwarzwälder um den Feldberg herum trommelten, vor allem die Neustädter und Zentrifiker, die Schwarzwaldbahn wurde zuerst gebaut. Die Zahl der Petitionen war mittlerweile auf einige hundert angewachsen. „Immer lauter wurden die Klagen über den wirtschaftlichen Rückgang“, der sich infolge des Fehlens einer Eisenbahn durch das Höllental bemerkbar machte. Ohne diese Linie müßte der mittlere und südliche Schwarzwald der endgültigen Verarmung anheimfallen. Zeitweilig hob man übrigens auch hervor, daß selbst eine Verbindung Donaueschingen — Neustadt, also mit Anschluß an die Schwarzwaldbahn, mit in Kauf genommen werden würde, wenn die Strecke durch die Hölle vorläufig nicht in Angriff genommen werden könnte.

Die Regierung in Karlsruhe hatte keinen leichten Stand gegenüber dem Bombardement, das die Schwarzwälder oberhalb Freiburgs gegen sie eröffnet hatten und Jahre hindurch unterhielten. Viel bemerkt wurde, daß sich ein Komitee bildete, das nun über die Befassung von Vitrifischen hinausging, indem es bayerische Projekte für eine Höllentalbahn ausarbeitete. So legte man einen Plan des schweizerischen Ingenieurs Karl Müller aus Olten vor — er wurde später, nach Freiburg im Breisgau übergeben, kurz der „Zahnradmüller“ genannt — der eine Bahn mit teilweisem Zahnradbetrieb empfahl, wie sie dann ja auch ausgeführt wurde. Müller errechnete die Kosten für die Strecke Freiburg — Neustadt — Donaueschingen auf rund 12 Millionen Mark. Die Regierungsingenieure veranschlagten sie auf 17 Millionen. Man hielt die Summe zunächst für zu hoch, gemessen an den erhofften Wirkungen der Bahn. Die Schwarzwälder trommelten erneut. Sie machten geltend, sie wollten endlich aus der Rolle der „Stiefkinder“ herauskommen. Da wurden denn in das Eisenbahnbudget für 1880/81 wiederum Mittel eingestell, die der neuerlichen gründlichen Unterbindung über die Möglichkeiten einer Bahn durch die Hölle dienen sollten. Aller-

Unsere seit Jahrzehnten bewährten
Baurfarben
wurden zum Anstrich der Masten und sonstigen Eisenteile der Höllentalbahn verwendet und zwar:
Baur-Mennige-Grundanstrich
Baurfarbe 1 u. 11 Deckanstrich
Dr. Ernst Baur vorm. Gg. Behrens
G. m. b. H.
Lack- u. Farbenfabrik, Karlsruhe a. Rh.
7175

H. Schneider
Werkstätten für Wohnungseinrichtungen und Innenausbau
Emmendingen / Baden 41736

Johannes Leonhardt
Bauunternehmung
KONSTANZ a. B.
Fernsprecher 1322 und 1564
Ausführungen:
Hoch-, Tief-, Beton- und Eisenbetonbau - Neuzzeitliche Straßendecken - Turnierfähige Sportanlagen - Walzenbetrieb - Eisenbahnbau - Industriegleisanschlüsse

Gebr. Keller
Steinbach / Baden
Brunnenbau und Bohrunternehmung
Spez.: Kompl. Wasserversorgung
Fernruf 323 Steinbach bei Baden-Baden
Gegründet 1864 41755

A. BEIERLE
G. m. b. H.
FREIBURG I. B.
Eisen- und Metallkonstruktionswerk
Tullastraße 51
Lieferte für die Elektrifizierung der Höllental- u. Dreiseisenbahn über
400000 kg eiserne Masten sowie 2 Stahlbrücken
Die Werkstoffe wurden von den Hütten des Saargebiets bezogen
41790

Wilhelm Tröndle
BAUUNTERNEHMEN
Ausführung von
Ingenieurbauten, Hoch- u. Tiefbau
Tunnelbau - Eisenbetonbau

Aug. Bühler & Söhne
Freiburg i. Br., Klarastraße 15 / Tel. 1164
Sanitäre Installation und Blechnerei
41781

Dürkes & Obermayer G. m. b. H.
Mannheim, Amerikanerstraße 12 — Telefon 44711 - 44712
Schrauben aller Art, Röhren, Verbindungsstücke, Kabelschutzeisen und Zubehörteile
41753

Stahlbau-Konstruktionen
Hallen — Brücken — Stahlskelett-Bauten in elektrisch geschweißter und genieteter Ausführung. Gittermasten, Trafohäuser, Stahl-Türen und Tore, Gasschutztüren, Freileitungsmaterial, kompl. Mastarmierungen, Isolatorenstützen für Hoch- und Niederspannung, Eisenbeton- und Stahl-Mastfüße, Gesenkschmiedestücke / Eigene Feuerverzinkerei
Herbolzheimer Eisen-Industrie K. G. Grellbach & Co.
Herbolzheim / Brsg. 41780

Hermann Schupp
Freiburg i. Br. / Urachstr. 49 / Telefon 1265
Bauunternehmung
Hoch- Tief- und Eisenbetonbau
Ausführungen:
Neuer Bahnhof Freiburg - Wiehre / Umspannwerk in Titisee / Verschiedene Brückenumbauten
41700

KARL KOLB
Hoch-, Tief-, Eisenbeton-Bau
Neustadt i. Schw. / Tel. 283
Ausführung schlüsselfertiger Bauten
Lager in Baumaterialien 41778
System „Rapid“
Herstellung von Zementwaren und Rapid-Trägerdecken

Industriegelände
Fernruf 1291
Gegründet 1899
Gustav Müller
Eisenkonstruktionen
Offenburg in Baden
Lieferung von:
Gitter- und Flachmasten für den Hauptbahnhof Freiburg die Bahnhöfe Kirchzarten und Höllesteig-Hinterzarten, ferner Eisenkonstruktionen aller Art. 41784

Schafft Arbeit, der Führer will es!

Badische Baugesellschaft / Aktiengesellschaft
Telefon Nr. 4427
für Hoch-, Tief- u. Eisenbetonbau
Freiburg (Breisgau)

ding wurde ein „Aber“ angehängt: „Der Zeitpunkt der Inangriffnahme des etwaigen Baues sollte von der Finanzlage des Landes abhängig gemacht werden und es blieb dem Ermessen der Regierung anheimgestellt, weitere Vorlagen wegen des Baues an die Stände zu machen, sobald die Finanzverhältnisse diesen möglich erscheinen ließen.“ Dem Landtag von 1881 wurden denn auch wieder über hundert neue Petitionen, „die Höllentalbahnfrage betr.“ auf den Tisch gelegt. Da sich der Widerstand der Regierung. Dem Landtag 1882 wurde ein Gegenentwurf wegen Baues einer „eingleisigen Sefun-
 darsbahn mit teilweiser Anwendung von Zahnstangen von Freiburg durch das Höllental nach Neustadt“ unterbreitet. Zu den Kosten sollten die „Interessenten“ den gesamten Baren Beitrag von rund 500 000 Mark beisteuern nebst der unentgeltlichen Ueberlassung von Gelände für die Trasse, dessen Wert auch noch einmal auf etwa 820 000 Mark geschätzt wurde. Die Stadtgemeinden Freiburg und Neustadt mußten außerdem auf jeglichen Kostenersatz für Vorarbeiten verzichten, die sie in umfassendem Ausmaße hatten vornehmen lassen.

Es war erreicht!

Die Regierungsvorlage war gewiß nicht frei von Schönheitsfehlern — aber sie lag doch vor! Die Schwarzwalder um den Feldberg schauten froher in die Zukunft. Obendrein gelang es ihnen, die Kammer zu bestimmen, daß der bare Zuschuß, der zu leisten war, von einer halben Million auf zweihunderttausend Mark herabgesetzt wurde. Am 24. Mai 1883 wurde die Vorlage in der Zweiten Kammer „wegen den Widerspruch einer nicht unbedeutenden Minorität“ zum Beschluß erhoben, nachdem die Erste Kammer einstimmig zugestimmt hatte.

Der baureife Entwurf

Kein Geringerer als der Baudirektor Robert Gerwig schuf den baureifen Entwurf für die Höllentalbahn. Der berühmte „Erbauer der Schwarzwaldbahn“ gehört zu den bedeutendsten Gelehrten der deutschen Ingenieurwelt. Im Jahre 1820 geboren, hatte er nach Studien am Polytechnikum, der späteren Technischen Hochschule, zu Karlsruhe ein glänzendes Examen abgelegt. Der badische Staatsdienst bot dem befähigten Kopf willkommene Gelegenheiten, seine einfallreiche technische Begabung zu erproben. Er baute Straßen, Wasserleitungen (so die von Karlsruhe!), Wasserkraftverbaunngen usw. Auch gründete er im Auftrag der Regierung die Uhermaschenschule zu

Furtwangen. Seine größte Schöpfung war die noch heute bewunderte Schwarzwaldbahn, die seinen Ruf in die ganze Welt hinausstrug. Als man an den Bau der Gott-hardtstrecke ging, wurde Gerwig das Amt des Oberingenieurs übertragen. Er baute hauptsächlich die Anlagen südlich des großen Alpentunnels, verließ aber wegen Meinungsverschiedenheiten mit der Leitung der Finanzgesellschaft seinen Posten vor Vollendung der Gott-hardt-bahn. Zurückgekehrt, übernahm Baudirektor Gerwig die Bauabteilung der Direktion der badischen Staatsbahnen. Als Mitglied der Nationalliberalen Partei gehörte Gerwig dem Reichstag an, wo er u. a. auch an den Vorarbeiten für den Bau des Reichstagsgebäudes beteiligt war. Außerdem wurde er zum Mitglied der Preussischen Akademie für Bauwesen ernannt, eine nur wenig Ingenieuren zuteil werdende Ehreung.

Der Entwurf der Höllentalbahn wurde Robert Gerwigs letztes Werk. Er leitete noch den Angriff der Arbeiter und die wichtigsten Unternehmungen zur Ueberwindung der Hölle mittels des Schienenstranges. Im Dezember 1885 aber machte ein Schlagfluß dem ungemein talentreichen Leben des großen Ingenieurs ein Ende, ehe die neue Bahnstrecke vollendet war.

Die Kosten der Höllentalbahn

Der Kostenüberschlag für die Höllentalbahn, wie er der Gehees-Vorlage zugrunde lag, zeigte folgendes Bild:

Baukosten der Bahn, ohne Bauzinsen und Verwaltungsaufwand.	
Ausmessung des Bodens	68 870
Erwerb des Bodens	817 000
Planum	2 318 550
Uebergangswerke	1 015 000
Unterbau der Bahn	205 600
Oberbau mit eisernen Querschwellen	1 272 000
Gebäude und Einrichtungen	762 170
Einfriedigung	37 800
Gemeinsame Kosten	245 810
zusammen Mark 6 787 800	

Bei rund 34 Kilometer betragen die Kosten für ein Kilometer 198 200 Mark.

Einschließlich Verwaltungskosten und Bauzinsen war die Bahn mit 7 707 000 Mark veranschlagt, bei 7,17 Kilometer Zahnradhangenbahn. Gefördert hat die Bahn indes nur 7 050 000 Mark.

Der 23. Mai 1887

Am 24. Mai 1883 hatte die Höllentalbahn-Vorlage die endgültige Zustimmung der Landstände erhalten — am 23. Mai fünf Jahre später wurde die fertige Bahn dem Betrieb übergeben. Dieser 23. Mai 1887 wurde für den ganzen südlichen Schwarzwald zu einem Festtag ersten Ranges. Wer ihn miterlebte, vergaß ihn sein Leben lang. Obwohl er durch ein seltsames Eingreifen des Schicksals in das Dasein eines der an der Eröffnung hauptsächlich Beteiligten eine mehnmotvolle Erlebung erfuhr, betrad-



Im Höllental
 Photo: A. Müller-Freiburg

teten ihn doch alle als einen zeitlichen Markstein in der Geschichte des Schwarzwaldbetriebes.

Franz Josef Galler

Dies war der Name des Mannes, dem der 23. Mai 1887 zum Freuden- und zugleich zum Todestag wurde. Der talentvolle Lenzkircher Fabrikant, Kommerzienrat und Reichstagsabgeordnete Franz Josef Galler, der auch der Ersten Kammer der badischen Landstände angehörte, berufen vom Großherzog, war einer der eifrigsten und zielbewusstesten Förderer der Höllentalbahnfrage. Unter großen persönlichen Opfern hatte er immer wieder den Ruf nach der Bahn laut werden lassen. Ein Vollblut-schwarzwalder hatte er schon im Jahre 1856 in einer Art von Reimchronik, „Der Wald und der Wälder“, seine Landsleute ermahnt, regsam nach dem Neuen zu streben, das gute Alte zwar zu achten, aber dem Kommenden sich nicht zu verschließen. Er erinnerte sie an den Unternehmungsgeist der Altvorderen, an die Glashütten, die Uhrmacherwerkstätten, die Trägergesellschaften und an die führenden Männer, die dem Verkehr immer wieder neue Wege gewiesen hatten. Er beschwor dann auch den Namen Gerwigs, des Eisenbahnerbauers, und schloß seine bergländlich-berben Verse:

Geist uns Wille mög' sich paaren
 Segensreich auf unserm Wald,
 Daß von Enteln uns nach Jahren
 Dankbar noch ein Vivat schallt.

Daß wir richtig, wahr erfassen,
 Was dem Wald ersprießlich ist,
 Müß' nicht scheu'n, nichts unterlassen,
 Wo die Abhilf' möglich ist.

Daß wir tren der Liebe Pflichten
 Ueben an dem Mutterland —
 So wird später an den Früchten
 Schwarzwalds echter Sohn erkannt!

Ist's auf unsern Bergeshöhen
 Oft auch frisch, ja, rau und kalt,
 Muß des Herzens Puls doch gehen
 Warm für unsern lieben Wald!

Der Vorkämpfer für die Höllentalbahn, Franz Josef Galler, ward von seinen Landsleuten ausgerufen, den

Hegauer Steinwarenfabrik Jakob Ripple
Engen (Baden)

liefert in anerkannt erstklassiger Qualität:
 Porzell. Cementröhren in allen Lichtweiten (kreisrund und oval) stets großer Lagerorrat
 Gehweg-Platten mit glatter und rauher Lauffläche, auch gekuppelt
 Terrazzo-Platten feinst geschliffen
 Betonwerksteine (Kunststeine) in glatter und überarbeiteter Ausführung, auch Randsteine

Koche elektrisch!

Manche Unannehmlichkeiten und Arbeiten kann sich die Hausfrau ersparen, wenn sie elektrisch kocht. Am elektrischen Herd wird das Kochen, Braten und Backen eine Freude. Bei den sehr günstigen Tarifbedingungen ist es zudem noch billig. — Weitere Tarife für alle Verbrauchsarten, für Industrie, Handwerk und Haushaltungen

Städt. Elektrizitätswerk Neustadt
 Schwarzwald

Hoch-, Tief- und Eisenbetonbau

Matt & Armbruster

Neustadt i. Schwarzwal - Fernruf 231

Rietschel & Henneberg G.m.b.H.

Telef. 2560 **KARLSRUHE** Gegr. 1872
 BERLIN • MÜNCHEN • KÖNIGSBERG • WIESBADEN

Heizung • Lüftung • Wärmewirtschaft

Josef Hoffmann & Söhne AG

Mannheim-Ludwigsbafen a.Nh. Hoch-, Eisenbeton-, Tief-, Straßen- und Eisenbahnbau / Pfahlgründungen D.R.P.
 Gegründet 1843

EISENBAU
WYHLEN
 A.-G., WYHLEN (BADEN)

vollständig geschweißter Fußgängersteig im Bahnhof Freiburg-Wiehre



Wir bauen:

STAHLBRÜCKEN
 in genietet oder geschweißter Ausführung
STAHLHOCHBAUTEN

WEHRANLAGEN
KRANE, AUTOHEBER

Alle Einrichtungen zur Erzeugung, Fortleitung und Anwendung der Elektrizität im Bahnbetrieb

BROWN, BOVERI & CIE. A.-G., MANNHEIM

Vandesfürsten, der am 23. Mai 1887 im ersten Zug die fertiggestellte Strecke besah, in Tittsee zu begrüßen. Da — einige Minuten, ehe der Festzug von Hinterzarten her in die Station Tittsee einfährt, bricht Franz Josef Falter leblos zusammen. Ein Schlag löschte das Licht in seiner hochgemuten Brust... „Der Großherzog erfährt bestürzt und aufs tiefste erschüttert, was sich ereignet hat. Aber der Landesfürst kennt die männliche edle Gestalt des so unerwartet Abgerufenen aus persönlichem Umgang mit ihm so gut, daß Friedrich I. dem Toten, ohne viel Besinnen, am Geburtstag seines Werkes, der Höllentalbahn, ergreifende Worte ehrenvollen Gedächtnisses zu widmen weiß...“, so gedenkt Walter Tritscheller im jenseitigen zweiten Heft „Badischer Köpfe“, herausgegeben von der „Badischen Heimat“, des prächtigen Franz Josef Falter, dieses „Schwarzwälders von echtem Schrot und Korn“, dessen Namen unlösbar mit der Höllentalbahn verknüpft bleiben wird.

Befristete Erwartungen

Nicht geringe Erwartungen setzte der südliche Schwarzwald in die Höllentalbahn. Sie wurden, betrachtet man die Dinge im ganzen, bestätigt. Zwar der gewerbliche und industrielle Aufstieg des Schwarzwaldes hatte und hat heute noch seine Grenzen. Die Mechanisierung auf der einen und die Tendenz zur Großunternehmung auf der anderen Seite brachten es mit sich, daß manches Werk im Bergland am Oberrhein sich nicht zu behaupten vermochte, obwohl es über die Eisenbahn verfügte. Dafür kam diese aber einem Zweig schwarzwälderischer Wirtschaft immer stärker zugute, der heute ganz im Vordergrund steht: Dem Fremdenverkehr. Der Schwarzwald gehört zu den bekanntesten Reisezielen nicht nur Deutschlands und der alten Welt, sondern der ganzen Erde. Und was für den Fremdenverkehr die Höllentalbahn, insbesondere seit sie in Donaueschingen Anschluß an die Schwarzwaldbahn gefunden hat und durch die Dreieisenbahn Tittsee — Bärenthal — Altschützen — Schluchsee — Seeburg, wie durch die Nebenlinie Neustadt — Gutachbrücke — Kappel — Leuzkirch — Bonndorf wertvolle Ergänzungen erhielt, für den badischen und deutschen Fremdenverkehr bedeutet, braucht kaum langatmig ausgesprochen zu werden.

Die Elektrifizierung

Dem neuen Deutschland aber blieb es vorbehalten, den alten Traum der Höllentalbahn-Anrainer und Fahrgäste, den Traum der Elektrifizierung zu verwirklichen. Umfassende Arbeiten waren vor allem in den Tunneln (Kalkstein-, Unterer Hirschsprung-, Oberer Hirschsprung-, Kehr-, Kanenna-, Hirtentank- und Vöschel-Tunnel) nötig. Monate hindurch machten Aufschläge in den Wagen die Fahrgäste darauf aufmerksam, daß es gefährlich sei, in den Tunneln zu den Fenstern sich hinauszulehnen. Zeitweilig brachten Autobusse die Passagiere von Freiburg nach Hinterzarten, damit an der Eisenbahnstrecke durchgearbeitet werden konnte. Elektrifiziert ist zunächst die Linie bis Neustadt und die Dreieisenbahn Tittsee — Seeburg. Neulich las man sogar davon und der Reichstathalter befragte es in einer Ansprache über die künftigen Unternehmungen der Arbeitsbeschaffung, daß vom Bärenthal aus, der höchsten Station der deutschen Reichsbahn, ein Gleisarm bis zum „Zeiger“ auf dem Feldberg gebaut werden solle.

Und die Höllentalstraße?

Auch sie braucht sich nicht als Stiefkind zu fühlen. In den letzten Jahren ist sie umfassend für den Autoverkehr des neuen Deutschlands gerüstet worden. Gewaltige Arbeiten sind zur Durchführung gekommen. Die Höllentalstraße von Freiburg her darf sich ruhig sehen, bzw. befahren lassen!

Eine Erinnerung an ehemals

Dort, wo von schroffen Felsgerat der Hirsch aufträgt, die Risse der beiden Schluchtfanken einander ganz nahe rücken, läßt der Talgrund nur Raum für Bach und Straße. Die Eisenbahn klettert am Abstieg über jenen. Allein, über den munteren Flußlauf der jugendlichen Dreifam schlängelt sich der Jägerpfad dahin. Er erfreut sich der gewissenhaften Dohnt des Schwarzwalddereins. Mutet er nicht wie eine Erinnerung an — eine Erinnerung an den Saumweg von ehemals, als die Hölle nur von Fußgänger und allenfalls von Tragtieren begangen werden konnte! Jener alte Pfad allerdings besaß weder die eisernen Galerien noch die übrigen Stützen, die den Verlauf des Jägerpfades heute sichern! Gleichwohl, ein Gemüt, das ein wenig über Phantasie verfügt, wird eben diesen Jägerpfad mit Gestalten aus dem Mittelalter bevölkern können...

Glück zu denn!

Ein weiter Weg war zurückzulegen von dem Karrengefahr der alten Kaufleute, die durch die Hölle den Schwarzwald mit der Ebene des Rheins in Verbindung hielten, bis zur elektrischen Lokomotive! Schadet nichts, in stiller Stunde sich die Marksteine dieser Entwicklungslinie zu vergegenwärtigen! Solche Rückblicke sind ungemein aufschlußreich und vermögen zu erheben!

Die fünfzigjährige Höllentalbahn tritt sozulagen verjüngt in das zweite halbe Jahrhundert ihres Bestehens ein, von dem man wohl sagen darf, es sei segensreich gewesen! Sie wird auch fortan eine Pulsader der oberbadischen Wirtschaft sein. Mit den Einheimischen werden ihr auch die Gäste, die des Oberrheins reges Wellen sein ihr zufließen und die sie zu erfreuen versteht, ein herzhaftes „Glück zu denn!“ zurufen.

Ein Münster zwischen Blütenzweigen

Nun lacht und singt der Frühling in Freiburg von den Hängen des Schlossberges, des Hebsacks und des Hirschkopfes herunter. Barttrauben stehen die Hirschkopfbäume im werdenden Grün der Wiesen und Matten. Weiß blüht die Kirische dazwischen, und die Kastanienbäume haben bereits da und dort begonnen, ihre

Während in anderen Gegenden unseres deutschen Vaterlandes die Bäume noch mit kalten Ästen stehen und die Wiesen gelbbraun halb im Winterschlaf liegen, hat hier im Süden bereits der Lenz die ganze Landschaft in jubelnde Farben getaucht. Noch feiner und noch zarter scheint die Pyramide des Münsters, und all die Giebel



Blick auf Freiburg

Photo: Karl Müller-Freiburg

Kerzen anzusehen. Der nahe Kaiserstuhl, den vor Jahrtausenden die Kraft unterirdischer Gewalten aus der Tiefe hob, liegt unter einem Meer weißer Kirischblüten, auf den Wiesen und Matten blüht und grünt es, und oben auf dem Feldberg tummeln sich die letzten Stiefhahn auf den Resten des Winters. Blau wölbt sich der Himmel über die Stadt des Waldes, des Weines und der Gotik, und hunderttausend kleine Vogelkehlen singen, von der Sonne gewedt, das Jubel Lied des Frühlings.

und Erker, die spitzgiebligen Dächer und Türme sind von neuem farbenfrohen Licht überstrahlt. Hier ist der Frühling zuerst in seiner ganzen Schönheit und vermittelt jedem ein Erlebnis schöner und seltenster Art. Feiertlich erhitzen die Berge des Schwarzwaldes im weiten Rund, breit öffnen sich die grünen Täler und weit schweift der Blick hinaus vom Gipfel des Schauinslands und all der anderen Berge, hinüber zu den Vogesen und hinunter zu den ewigen Firnen der Alpen.

Kurort Löffingen (Schwarzwald)

In der nun elektrifizierten Höllental- und Dreieisenbahn, welche Freiburg und den Breisgau mit dem Hochschwarzwald sowie Donaueschingen und der Hochbaar verbindet, verdient das ehemals alte fürstlichberäugte Amtstädtchen Löffingen eine ganz besondere Erwähnung. Nicht nur allein deshalb, weil das Städtchen die älteste Siedlung des Hochschwarzwaldes und der Hochbaar ist, sondern noch mehr durch seine landschaftliche Schönheit, der mit Grund und Boden fest verknüpften Bevölkerung, die bis zur Stunde ihrer alemannischen Eigenart tren ge-

blieben ist. Uralt ist Löffingen auch als Kurort, schon im Mittelalter besaß das Städtchen eine vielbesungene Badeschule, deren mineralhaltiges Wasser großes Lob geerntete. Obwohl an der Grenzschleife zwischen Hochschwarzwald und der Hochbaar gelegen, besitzt das Städtchen und die Umgebung vollständig den Charakter einer Schwarzwaldsiedlung. Mit einer Höhenlage von 800 bis zu 1000 Metern besitzt es das ausgleichende Klima der deutschen Mittelgebirge. Große malerische Wälder, die sich stundenweit über Berg und Tal hinziehen, bilden nicht nur den



Löffingen, vom Menberg aus gesehen

Photo: Kehlholz

Reichtum der Gemeinde; sie dienen auch in erster Linie der Gesundung der Menschheit, die den Kontakt mit der Natur verlor, die Wunderwelt des deutschen Waldes nicht mehr kennt.

Ein Sommermorgen in diesen Wäldern, fern von allem nervenzerstörenden Verkehr, einsam sich verjüngend in die tausend Wunder der Natur, ist ein Erleben von unendlich positivem Reiz. Diese Wälder sind nach neuesten forstwirtschaftlichen Prinzipien gebohrt und gepflegt; bequeme Fahr- und Schwezwege gestatten ein müheloses Wandern nach allen Richtungen. Am Rand dieser herrlichen Waldungen, etwa 20 Minuten vom Städtchen entfernt, ist im vorigen Jahre unter nationalsozialistischem Aufschwung ein Waldbad entstanden, das im ganzen badischen Lande wohl kaum seinesgleichen findet. Der langgehegte Wunsch der Stadtbewohner hat hier eine geradezu ideale Lösung gefunden; Sonne, Wasser und stärkende Waldluft vereinen sich hier zu einer der Menschheit dienenden Einheit, die durch die vorzügliche Einrichtung noch wesentlich gesteigert wurde.

Ganz in der Nähe dieses herrlichen Fiedchens Erde ertönt melodisches Geläute einer Viehherde; es ist die räumlich bekannte Jungviehweide des Kreises Freiburg, die den Wanderer in den Bann zieht. In einem saftig grünen Tale, an einem kühlen Waldhügel und droben auf dem Rücken einer Anhöhe, die in altersgrauen Zeiten eine Burg trug, weidet zur Sommerzeit der Stolz des Bauern vom Breisgau, des Hochschwarzwaldes und der Saar, Holz und übermütig jugendfrohe Kraft erprobend. Rahezun 100 prachtvolle Jungtiere beherbergt alljährlich diese Weide. Droben auf der Anhöhe aber erglänzt im Sonnenchein die im frühromantischen Stil erbaute Wallfahrtskapelle zum Schneekreuz, ein Schatzkästlein neuerzeitlicher Kirchenbaukunst. Wer sich aber näher mit der Volksseele vertraut machen will, trete in die ganz aus Holz erbaute vermittelte Kapelle, die bescheiden neben dem neuen Bauwerk steht.

Durch eine Vorstadt, postevoll Matenland gesehen, betritt der Fremde durch ein schönes Tor das Innere des Städtchens. Jedem Fremden fällt sofort die außerordentlich stattliche Anzahl großer und hochgiebliger Gebäude auf, die von einer ehemaligen Wohlhabenheit und trugigen Bürgerstolz zeugen. Inmitten des Städtchens steht das große Rat- und Schulhaus, ein Bau aus dem Jahre 1882, der bis zum Ende des vorigen Jahrhunderts in seinem unteren Stockwerk die große Fruchthalle barg, in der sich alljährlich die Kornmärkte der Saar abspielten. Auf der linken Straßenseite fällt sofort ein großer Bau ins Auge, in dem heute das Postamt untergebracht ist. Dieser Bau stammt aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts, war zuerst als Residenz eines fürstlichberäugten Zweiggeschlechtes gedacht und diente über ein Jahrhundert den Fürstlichberäugten Oberzügen von Vödingen als Amtshaus. Ein ebenso interessantes wie schönes Gebäude ziert die Straßenseite des Rathausesplatzes, die Gewerbe- und Industriehalle, die mit ihrem reizenden Erker sich wundervoll in das alte Stadtbild einfügt. Die Ost- und Westseite des Rathauses zieren zwei prächtige Brunnen, den uralten Stadtbrunnen mit der Schifferin auf dem Brunnenstod und der in rotem Sandstein gehauene Demetriusbrunnen, zu Ehren des Stadtpatrons errichtet, dessen Gebeine im Jahre 1725 aus den Katafomben von Rom hierher überführt wurden. Fast auf allen Plätzen des Städtchens sind laufende Brunnen zu finden, was dem Städtchen einen außerordentlichen Reiz verleiht.

Rechts der Landstraße nach Donaueschingen erhebt sich ein imposantes Bauwerk, das nicht nur wegen seiner Ausmaße und Architektur, sondern auch wegen seiner herrlichen Lage sofort ins Auge fällt. Es ist die neue Reithalle mit Schulhaus, das die Stadt im Jahre 1928 begonnen, und in den folgenden Jahren im Ausbau fertigstellen konnte, aber wegen der Wirtschaftskrise den Ausbau unterlassen mußte. Einer nationalsozialistischen Stadtverwaltung blieb es vorbehalten, das prächtige Gebäude seiner Bestimmung entgegenzuführen. Im Verlaufe dieses Sommers wird die Hälfte dieses Gebäudes, das Schulhaus, seiner Bestimmung übergeben werden können. Mit diesem Zeitpunkt wird Löffingen eine Volkshochschule besitzen, um die es weit größere Gemeinden wohl beneiden können. Im Mittelbau befindet sich ein historisches Heimatmuseum, das ebenfalls für die Fremden geschaffen wurde.

Wenn Löffingen heute verkehrsmäßig an die Weltfremde tritt, so sind hierzu alle Voraussetzungen gegeben. Das heute 1600 Einwohner zählende Städtchen kann dem Erholungssuchenden viel Schönes und Gutes bieten. Die hier anstehende Industrie wirkt weder störend noch verunreinigt; sie das Landschaftsbild, sie zeugt allein von einer arbeitsamen Bevölkerung, die auch an der Scholle ihrer Heimat hängt und gläubig auf eine bessere Zukunft hofft. Reizvoll ist auch die ganze Umgebung, ein Naturerlebnisgebiet gewährt Einblick in die heimische Pflanzenwelt, zahllose Himmels auf eine mehr als tausendjährige Geschichte laden zur Bestimmung ein und zeigen von der Kunst unserer Ahnen, ihre Wohnstätten da anzulegen, wo die Natur in verschwenderischer Fülle ihre Schönheiten ausgebreitet.

Donaueschingen ist sehenswert!

Billige Reisen mit der Reichsbahn

bei Benutzung von:		Ermäßigung	
Sonntagsrückfahrkarten	mit	33 1/3%	
Feste Rundreisekarten		25%	
Urlaubskarten (2 Monate gültig)		20-28%	
Ostpreußenkarten (2 Monate gültig)		40-49%	
		Gesellschaftsfahrten	
		bei 12-24 Erwachsenen	33 1/3%
		bei 24-99 Erwachsenen	40%
		bei 100 und mehr Erwachsenen	50%

Auskunft erteilen die Bahnhöfe und Reisebüros!
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
 Reichsbahndirektion Karlsruhe

Eine der schönsten deutschen Städte
ist die alte Münster- und Universitätsstadt

Freiburg im Breisgau

der Ausgangspunkt der
elektrifizierten Höllental- und Dreieisenbahn

Wer sorglos und sicher reisen will
besorge sich einen

Sparkassen-Reise-Kreditbrief
der

Oeffentlichen Sparkasse Freiburg
im Breisgau (Städtische Sparkasse)

Gemeinde Bürg

der Eingangspunkt zum Höllental und an der
Straße nach St. Peter nächst Kirchzarten und
Himmelreich gelegen.

Bietet angenehmen, ländlichen Aufenthalt.
Auskunft durch das Bürgermeisteramt

Altglashütten

Hochschwarzwald

Besucht unseren tannenreichen Luftkurort!
Sie finden hier Erholung, gute Unterkunft und
Verpflegung. Auskunft u. Prospekte durch den
VERKEHRSVEREIN

Buchenbach

Herrliche Spaziergänge und Aus-
flüge in den Hochschwarzwald und
dem berühmten Himmelreich —
Angenehmer Ferienaufenthalt.

Station Himmelreich
der Höllentalbahn. 455 m ü. d. M. Kostenl. Auskünfte durch den Bürgermeister

Schluchsee

Wald
Wasser
Sonne

Herrliche Tannenwälder mit weit-
ausgedehnten, auch ebenen Spaziergängen.
Ausgangspunkt zu größeren Wanderungen und Auto-
fahrten nach den höchsten Bergen und wildromantischen Tälern
des südlichen Schwarzwaldes sowie nach dem Bodensee und der Schweiz.
Neuzeitlich eingerichtete Hotels und Pensionen sowie zahlreiche Privatwohnungen
stehen zur Verfügung. Prospekte und Auskunft durch den KURVEREIN, Telefon Nr. 12

Bonndorf

Hochschwarzwald 858 — 1000 m ü. M. im Feldberg-Titiseegebiet

Ausgangspunkt zur wildromantischen Wutachsenschlucht und Lothenbachklamm.
Herrliche Alpensicht. Alpines Klima. Prachtvolle Tannenhochwälder bieten
Tage der Erholung und Nervenauffrischung. Ideales Schwimm-, Luft- und
Sonnebad mit um 6 Grad vorerwärmtem Wasser. Empfehlenswerte Hotels
und Gasthäuser. Auskunft-Prospekte durch Verkehrsverein Bonndorf. (41772)

Bezirkssparkasse Bonndorf/Schwarzwald

(Oeffentliche Verbandssparkasse)

— Gegründet 1767 —

Annahme von Spargeldern und Depositeneinlagen
Eröffnung von Giro- und Scheckkonten mit und ohne
Krediteinräumung / Ausstellung von Reisekreditbriefen.
Ausgabe von Heimsparbüchern. 41773

Hüfingen

Das alte Städtchen im Schwarzwald mit 2000 Einwohnern, 700 m ü. d. M.
ladet Sie zur Erholung in Wasser, Wald und Sonne ein.

Ausgiebige Verkehrsgelegenheit mit der Reichsbahn u. Kraftpost.
Gute Unterkunft und Verpflegung. Ausübungsmöglichkeit für
jede Sportart, Sehenswürdigkeiten aus der Römerzeit. 41693

Auskunft u. Prospekte durch den Bürgermeister oder Verkehrsverein

Ebnet

Angenehmer Aufenthalt nächst

Freiburg im Breisgau

Kraftpostverbindung und Station der Linien:

Freiburg - St. Peter - St. Märgen

u. Freiburg - Todtnau - Schönau.

Ca. 900 Einwohner. - Auskunft erteilt kostenlos das Bürgermeisteramt.

Kirchzarten

an der romantischen elektrifizierten Höllentalbahn,
am Fuße von Schanuisland (Schwebebahn), Feldberg
und Kandel reizend gelegen. Zahlreiche Nah- und
Fernspaziergänge, **Strandbad**, Forellenfischerei.
Bezirkssparkasse. — Pensionspreis von Mk. 3.50 an

Auskunft: Kur- und Verkehrsverein - Fernruf 315



St. Märgen

das ehemalige Augustinerkloster

„Mariazell auf dem Schwarzwald“ ist

ein Schmuckkästchen des Hochschwarzwaldes

Freie, sonnige Lage 900 m hoch an dem breiten Bergrücken, der sich von dem
Schwarzwaldriesen Feldberg zu dem läh ins Rheintal abfallenden mächtigen
Stock des Kandel hinzieht. — Von der Schwarzwald-Hauptstadt Freiburg win-
det sich die Poststraße rasch durch liebliche, romanische Täler zum Or hinan.

Der überwältigende Rundblick wie er von keinem Höhepunkt des Schwarz-
waldes erreicht wird, auf die nahe Feldbergkette, die Vogesen und auf die
in der Ferne schimmernde, mächtige Kette der Alpen.

Sein bevorzugtes Klima bedingt durch die günstige Verneigung der nahen
Tannenhochwälder und der sonnig südlichen Höhenlage — ozonreich,
staub-, nebel- und rauchfrei, unberührt von jeglicher Industrie

**bestimmen St. Märgen zu einem Höhenluftkurort ersten
Ranges für jede Jahreszeit.** Auskunft u. Prospekte durch die Kurverwaltung

Spar- u. Darlehnskasse St. Märgen

c. G. m. u. H. Telefon 31

Erledigung sämtl. Bankgeschäfte, Einlösung von Registermarkschecks
sowie Schecks jeder Art. 41769

Für Registermarkschecks auch Sonntags geöffnet (von 11—12 Uhr)

Bezirks-Sparkasse Kirchzarten

(Oeffentliche Verbandssparkasse)

mit **Zweigstelle in St. Peter**
und **Zahlstelle in Breitnau.**

Falkenstein

das Eingangstor zum weltbekannten Höllental,
eine Wildromantik von seltener Schön-
heit — 8 Minuten vom Hirschsprungfels!

Gasthaus und Pension zur „Burg Falkenstein“
Telefon: Kirchzarten Nr. 217



Das Seebad des Hochschwarzwaldes • 860 m ü. M.

Lenzkirch

Hochschwarzwald 810 m ü. M.

im Drei-Seen- und Feldberggebiet, liegt in sonniger, völlig windgeschützter
Talmulde am Südhang des 1200 m hohen Hochfirst und nimmt im Kranze
der Kurorte des Hochschwarzwaldes eine bevorzugte Stellung ein. Lenzkirch
bietet seinen Besuchern nicht nur landschaftliche Schönheiten, sondern ist
auch der beste Standort und Ausgangspunkt für Wanderungen und
Fahrten in die engere Umgebung wie Titisee, Schluchsee, Feldberg, Höllental,
Wutachsenschlucht u. a. Der Kurort ist umschlossen von Waldparken und weiten
Tannenwäldern mit gut gepflegten, bequemen Gehwegen, hat neben
andern Freizeitspiele — Strandbad — Forellenfischerei. Gute Unterkünfte
in Hotels, Gaststätten, Pensionen und Privatzimmern. (41774)

Löffingen

Kurort im Hochschwarzwald 800 bis 1000 m
Haltstelle aller Züge der Höllentalbahn

Ausgedehnte Tannenwälder — Alpensicht. Wildromantische Schluchten — Wasser-
fälle. Naturschutzgebiet mit seltener Alpenflora, Riesen-Enzian. Neuzeitliches
Waldbad mit großer Liegewiese. Historisches Heimatmuseum mit Alemannen-
grab. Freundl. Gasthöfe bieten gute Unterkunft u. aus Küche u. Keller das Beste.
Ausg. - Prosp.: Kur- u. Verkehrsver., Fernr. 45 u. im Reisebüro des „Führer“.

Gemeinde Döggingen

an der Höllentalbahn und Reichsstraße Freiburg—Donaueschingen gelegen.
Auf der 800 Meter hohen Dögginger Höhe großartige Rundschau über die ganze
Baar, den schwäb. Jura, den Randen, die Alpen u. den südl. Schwarzwald; am
Eingang zur wildromantischen Gauchach- u. Wutachsenschlucht. Sehr geizig., länd-
licher Sommer- u. Kuranfenth., beliebt. Ausflugsort, gute Gasth. (Adler, Sonne).

Bezirkssparkasse Neustadt i. Schw.

mit Zahlstellen in

Titisee, Hinterzarten, Lenzkirch u. Löffingen

Einlösung von

Reisekreditbriefen u. Registermarkschecks

Reichsbankgirokonto Freiburg i. Bsg., Postsparkonto Karlsruhe 3198

Neustadt im Schwarzwald

830—1200 m. ü. M. 5 km ab Titisee.

Titisee - Feldberggebiet

Mittelpunkt der romantischen Höllentalbahn.

Endstation der elektrisch betriebenen Strecke

Höhenluftkurort • Kneippbad • Wintersportplatz.

Bekanntes und beliebtes Standquartier im Herzen des Hoch-
schwarzwaldes für Höhenwanderungen und Autorundfahrten,
Hotels, Gasthöfe u. Pensionen für alle Ansprüche b. maßl. Preisen

Auskunft und Prospekte durch Kurverwaltung, Tel. 345

Vertretung des MER. 41775

Volksbank Neustadt

e. G. m. b. H.

Neustadt i. Schw.

Filiale in Lenzkirch
Zahlstelle in Hinterzarten

Prompte Erledigung
aller Bankgeschäfte

41779