

Willkommen zum Sektionsausflug in den Schwarzwald 25. Juli 2015

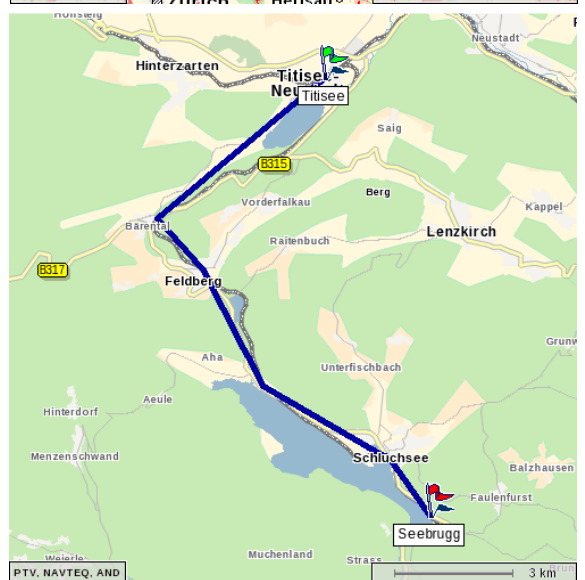
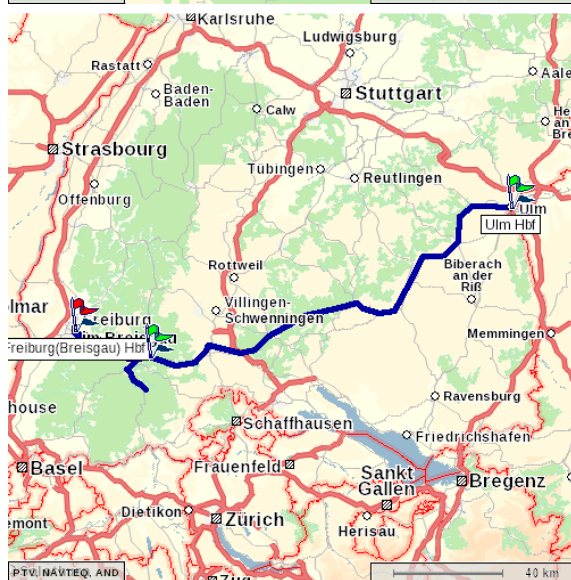
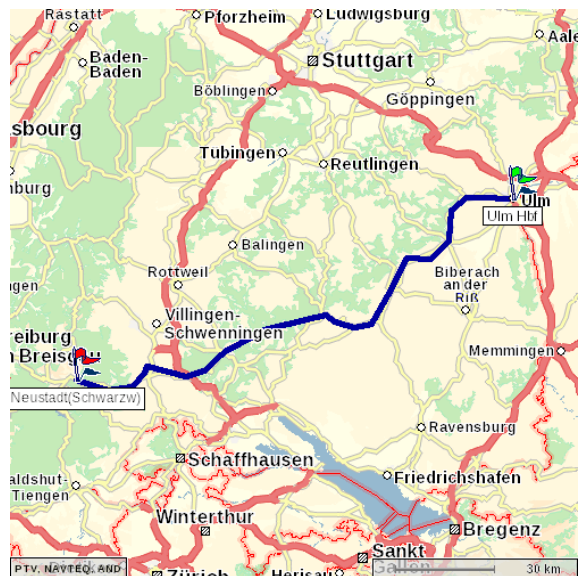
Reisedokumentation

Inhalt:

Fahrtroute
Fahrplan
Donautalbahn
Höllentalbahn
Schwarzwaldbahn
3-Seenbahn
Museumsbahnhof Seebrugg
Schluchsee
Schwarzwald

Im Notfall: 0173 / 345 23 56 (Bernd Hillemeyr)

Fahrtroute



Fahrplan

ab		an	
7:28	Illertissen	7:43	Ulm
8:10	Ulm	12:18	Freiburg
	Aufenthalt Freiburg		
13:10	Freiburg	13:48	Titisee
14:07	Titisee	14:59	Seebrugg
	Aufenthalt Seebrugg		
15:57	Seebrugg	16:45	Titisee
	Aufenthalt Titisee		
18:19	Titisee	21:47	Ulm
21:58	Ulm	22:23	Illertissen

Donautalbahn

Die Donautalbahn ist die großteils eingleisige und weitgehend nicht elektrifizierte 133,8 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Ulm nach Immendingen, die auch als Donaubaahn bezeichnet wird. Bekannt ist die Strecke insbesondere wegen ihrer reizvollen Lage im Naturpark Obere Donau, wo sie vor allem bei Radtouristen beliebt ist. Die Württembergischen und die Badischen Staatseisenbahnen bauten die Strecke als Teil verschiedener Eisenbahnprojekte zwischen den Jahren 1865 und 1890. Den Bau des Abschnitts zwischen Tuttlingen und Inzigkofen setzte der deutsche Generalstab durch, dem die Donautalbahn als strategische Bahn für einen nächsten Krieg mit Frankreich dienen sollte. Seit 1901 ist die Donautalbahn in Verbindung mit der Höllentalbahn Teil der überregionalen Eisenbahnverbindung von Ulm nach Freiburg im Breisgau. Die Donautalbahn mit ihren Brücken, Stellwerken, Böschungen, Wärterhäuschen, Tunnels und die nach jeweils badischer oder württembergischer „Philosophie“ erbauten Bahnhöfe ist heute ein eingetragenes Kulturdenkmal, der Oberbau mit den Schienen der Bahnstrecke Inzigkofen–Tuttlingen ist allerdings nicht geschützt.

Die Donautalbahn folgt in weiten Teilen dem Lauf der jungen Donau und quert diese mehrmals. Von Immendingen her kommend folgt die Bahnstrecke stets der Donau, später durchquert sie den Naturpark Obere Donau und damit den Südrand der Schwäbischen Alb. Zwischen Inzigkofen und Sigmaringen nutzen die Züge der Donautalbahn die Strecke der Zollernalbbahn. Ab Ehingen (Donau) verlässt sie das heutige Donautal und wechselt ins Tal der Urdonau entlang von Schmiech, Ach und Blau. Hier verläuft die Strecke zwischen Allmendingen und Blaustein erneut am Fuß der Schwäbischen Alb. An ihrem Endpunkt in Ulm stößt die Donautalbahn wieder auf ihren namensgebenden Strom.

Die Donautalbahn stellt in Verbindung mit der Höllentalbahn und der Schwarzwaldbahn die kürzeste Bahnverbindung zwischen den beiden baden-württembergischen Großstädten Ulm und Freiburg her. Sie hat somit überregionale Bedeutung, vor allem auch für Verbindungen von Augsburg und München nach Freiburg und von Ulm über Tuttlingen in die Schweiz. Dieser wichtigen Bedeutung einer überregionalen Ost-West-Verbindung wird der Verkehr auf der Donautalbahn aber heute nicht gerecht. Dies liegt an der niedrigen Durchschnittsgeschwindigkeit aufgrund von Eingleisigkeit und langen fahrplanmäßigen Wartezeiten an Knotenbahnhöfen und dem erzwungenen Halt an Kreuzungspunkten. Auch der Umweg von Ehingen entlang von Schmiech und Blau nach Ulm erhöht die Reisezeiten. So stellen Verbindungen über Stuttgart und Karlsruhe heute die wesentlich schnellere Alternative für Verbindungen von München und Ulm nach Freiburg dar. Diese Tatsache schwächt den überregionalen Charakter der Donautalbahn gegenwärtig stark ab.

Die Donautalbahn wurde nicht als eine durchgehende Strecke geplant, sondern setzt sich aus verschiedenen Einzelstücken zusammen, die als Teil unterschiedlicher Eisenbahnprojekte über insgesamt 25 Jahre hinweg gebaut wurden. Die Landesgrenzen zwischen den Ländern Württemberg, Baden und den seit 1850 zu Preußen gehörenden Hohenzollernschen Landen machten eine einheitliche großräumige Streckenplanung dabei schwierig. Immerhin überquerte die Donautalbahn zwischen dem württembergischen Mengen und dem badischen Immendingen insgesamt zehnmal eine Landesgrenze. Die Donautalbahn wurde von den Königlich Württembergische Staats-Eisenbahnen errichtet. Dies erfolgte im Anschluss an die Schwarz-

waldbahn von Offenburg nach Singen (Hohentwiel), die zuvor von den Badischen Staatseisenbahnen gebaut wurde. Preußen beteiligte sich nicht am Bau der Donautalbahn, obwohl Teile der Donautalbahn auch über hohenzollerisches Gebiet führen.

Erste Überlegungen zum Bau einer Eisenbahnstrecke von Ulm donauaufwärts entstanden bereits in den 1850er Jahren. Wie vielerorts gründeten sich auch in den Städten und Gemeinden entlang der Donau Eisenbahnkomitees, die sich für den Bau einer solchen Strecke einsetzten. 1861 traten 17 dieser Eisenbahnkomitees mit einer Denkschrift an die Öffentlichkeit, die sich für eine Ost-West-Verbindung von Ulm über Ehingen, Mengen, Meßkirch und Singen ins schweizerische Schaffhausen mit Anschluss nach Tuttlingen sowie an die noch in der Planungsphase befindliche Schwarzwaldbahn starkmachte. Auch wurde zu dieser Zeit der Bau einer Eisenbahnlinie entlang der Donau als Teilstück einer europäischen Magistrale von Wien nach Paris diskutiert. Da eine Eisenbahnstrecke von Ulm nach Wien zu Beginn der 1860er Jahre bereits bestand und Paris im Osten bereits mit Chaumont verbunden war, wurde ein Lückenschluss von Ulm entlang der Donau bis Donaueschingen und weiter durch den Schwarzwald nach Freiburg im Breisgau, über den Rhein und die Vogesen nach Chaumont als kürzeste Verbindung zwischen Paris und Wien diskutiert und insbesondere auch von Städten entlang der Donau propagiert. Neben den erheblichen topografischen Problemen, die den Bau einer solchen Bahnstrecke mit den Mitteln der damaligen Zeit verursacht hätten, kamen die vielen Staatsgrenzen hinzu, die bei solch einer Streckenführung hätten überquert werden müssen.

Württemberg plante deshalb zunächst kleinräumiger und sicherte sich in Verhandlungen mit Preußen und Baden das Recht zu, bis ins preußische Sigmaringen bauen zu dürfen und in Mengen durch die Hegau-Ablachtal-Bahn Anschluss an das badische Streckennetz und so an den westlichen Bodensee zu erhalten. Am 28. April 1865 beschloss der württembergische Landtag dann das entsprechende Gesetz, das den Bau einer Eisenbahnstrecke von Ulm entlang von Blau, Ach und Schmiech bis Ehingen und dann weiter entlang der Donau bis Sigmaringen vorsah. Die erheblich kürzere und kostengünstigere Variante einer Bahnstrecke, die von Erbach von der bereits fertiggestellten Südbahn abzweigt wäre und sich konsequent am Lauf der Donau orientiert hätte, wurde aber zugunsten eines Anschlusses von Blaubeuren und Schelklingen an die Eisenbahn verworfen. Ausschlaggebend für diese Entscheidung war der Einfluss des damaligen Blaubeurer Abgeordneten Ferdinand von Steinbeis, der daraufhin die Ehrenbürgerrechte der Stadt Blaubeuren erhielt. Die Bauarbeiten an der Strecke begannen noch im Jahr 1865. Am 13. Juni 1868 wurde der Abschnitt zwischen Ulm und Blaubeuren dem Verkehr übergeben. 1869 erreichte man Ehingen, 1870 war die Strecke bereits bis Scheer an der württembergisch-preußischen Grenze fertiggestellt, was König Karl I. als Anlass für eine Sonderfahrt nach Mengen nahm. Für die zahlreichen Tunnel und Donaubrücken warben die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen insbesondere Arbeiter aus Italien an. Der Deutsch-Französische Krieg 1870/71 sowie Probleme beim Brückenbau verzögerten die Inbetriebnahme des Reststücks von Scheer nach Sigmaringen noch bis 1873.

Schon als die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen 1868 den ersten Abschnitt der Donautalbahn von Ulm nach Blaubeuren eröffneten, waren die Arbeiten der Badischen Staatseisenbahnen an ihrer Schwarzwaldbahn von Singen nach Offenburg weit fortgeschritten. Bereits am 15. Juni 1868, zwei Tage nach der Inbetriebnahme des Abschnitts nach Blaubeuren, übergaben die Badischen Staats-

eisenbahnen den Abschnitt von Engen nach Donaueschingen, der sich zwischen Immendingen und Donaueschingen ebenfalls am Lauf der Donau orientierte, dem Verkehr. Württemberg, das die badischen Eisenbahnbauarbeiten im Schwarzwald genau beobachtete, formulierte währenddessen das Ziel, sein Eisenbahnnetz an die badische Schwarzwaldbahn anzubinden. Diese Verbindung sollte allerdings zunächst nicht durch eine Verlängerung der Donautalbahn von Sigmaringen zum badischen Anschlusspunkt in Immendingen erfolgen, was schon frühzeitig eine Vollendung der Donautalbahn bedeutet hätte. Württemberg setzte vielmehr darauf, die heutige Neckar-Alb-Bahn, die in Plochingen von der Filstalbahn abzweigte und welche zunächst Reutlingen, dann Tübingen und 1867 als Obere Neckarbahn schon Rottenburg am Neckar erreichte, weiter über Horb und Rottweil durch das Neckartal Richtung Südwesten und so an die württembergisch-badische Staatsgrenze zu führen, wo man an die Schwarzwaldbahn anschließen wollte. Neben einer Strecke von Rottweil nach Villingen baute man von Rottweil ausgehend auch eine Strecke nach Tuttlingen, das man am 15. Juli 1869 erreichte. Von Tuttlingen baute Württemberg seine Anschlussbahn an die Schwarzwaldbahn durch das Donautal bis Immendingen weiter, die am 26. Juli 1870 eröffnet wurde. Damit war der Donautalbahn-Abschnitt von Tuttlingen nach Immendingen als württembergische Verbindungsbahn zur Schwarzwaldbahn fertiggestellt worden.

Im Jahr 1873 bestand somit eine Bahnstrecke Ulm–Sigmaringen sowie eine Bahnstrecke Tuttlingen–Donaueschingen. Das Verbindungsstück Tuttlingen–Sigmaringen fehlte jedoch.

Um diesen Missstand zu beheben, schlossen Württemberg und Baden am 22. Mai 1875 einen Staatsvertrag, der Württemberg berechnete, innerhalb der nächsten 15 Jahre eine Eisenbahnstrecke von Sigmaringen nach Tuttlingen zu bauen, ohne aber einen Termin für einen Baubeginn festzulegen.

Obwohl die Donautalgemeinden zwischen Sigmaringen und Tuttlingen sowie die Stadt Tuttlingen selbst immer wieder auf den Bau der Bahn drängten, tat sich danach über mehr als zehn Jahre sehr wenig. Lediglich den 5,1 Kilometer langen Abschnitt zwischen Sigmaringen und Inzigkofen erbauten die Königlich Württembergischen Staats-Eisenbahnen, er wurde 1878 fertiggestellt. Ziel dabei war keinesfalls, die Lücke zwischen Tuttlingen und Sigmaringen zu schließen und so den Bau der Donautalbahn zu Ende zu führen. Vielmehr war auch der Bau dieses Teilstücks ein Abfallprodukt eines anderen Eisenbahnbauprojekts: Württemberg hatte Preußen vertraglich zugesichert, eine Eisenbahnstrecke von Tübingen über das hohenzollerisch-preußische Hechingen, Balingen und Ebingen ins hohenzollerische Sigmaringen zu bauen. Bei dem letzten Bauabschnitt von Balingen nach Sigmaringen traf man in Inzigkofen auf das Donautal und baute von dort donauabwärts zum Endpunkt nach Sigmaringen. Die Lücke der Donautalbahn zwischen Inzigkofen und Tuttlingen blieb aber weiterhin bestehen.

Dies änderte sich erst grundlegend, als sich Mitte der 1880er Jahre der deutsche Generalstab für die Strecke zu interessieren begann. Die Generalität hatte dabei vor allem die Erfahrung des Deutsch-Französischen Krieges 1870/1871 vor Augen. Die Eisenbahn hatte sich in diesem Krieg als äußerst hilfreich erwiesen, und für den Fall eines weiteren Krieges gegen Frankreich ging man davon aus, dass eine leistungsfähige Ost-West-Verbindung für einen Sieg unabdingbar sein würde. Problematisch für die Militärs war dabei insbesondere der Nachschub von Truppen und Gerät von

Bayern und Württemberg ins 1871 annektierte Elsass. Hierfür war eine Schienenverbindung von der Bundesfestung Ulm zur Festung von Belfort von zentraler Bedeutung. Die Hochrheinbahn, die dafür zur Verfügung stand, führte aber durch den Kanton Schaffhausen sowie durch Basel und damit durch Schweizer Gebiet. Eine militärische Nutzung dieser Strecke war im Staatsvertrag zwischen Baden und der Schweiz bereits 1865 ausgeschlossen worden. Diese Linie war so im Kriegsfall unbrauchbar. Der deutsche Generalstab stellte deshalb Überlegungen an, sogenannte strategische Bahnen zur Umgehung Schweizer Territoriums im Kriegsfall zu bauen. In diesem Zusammenhang wurde nun der Bau der Strecke Inzigkofen–Tuttlingen interessant, die Teil dieses militärisch motivierten Bahnnetzes werden sollte.

Dabei sollte die Strecke Ulm–Sigmaringen–Inzigkofen bis Tuttlingen verlängert werden und dann über die bestehende Strecke nach Immendingen weitergeführt werden, wo nun eine Strecke zur Umgehung des Kantons Schaffhausen nach Waldshut entstehen sollte, was zum Bau der Wutachtalbahn führte. Von Waldshut bis Säckingen konnte man die in diesem Abschnitt ausschließlich auf deutschem Territorium verlaufende Hochrheintalbahn nutzen. In Säckingen sollte dann die nach Basel führende Hochrheinbahn verlassen werden und eine Verbindung mit Schopfheim hergestellt werden, was den Bau der Wehratalbahn zur Folge hatte. Von Schopfheim bis Lörrach war mit der Wiesentalbahn wieder eine befahrbare Strecke vorhanden, und man musste schließlich nur noch eine Bahnstrecke von Lörrach nach Weil am Rhein zur seit 1872 bestehenden Eisenbahnstrecke nach Saint-Louis herstellen, wo eine Anschlussverbindung nach Belfort bestand. Auf militärischen Druck kam es zum Bau dieser auch Kanonenbahnen genannten Militärstrecken. 1887 sicherte der Generalstab den Lückenschluss zwischen Inzigkofen und Tuttlingen vertraglich ab und am 26. November 1890, 15 Jahre nach dem Staatsvertrag zwischen Württemberg und Baden, konnte die Strecke eingeweiht werden. Dies geschah mit einer Sonderzug-Fahrt, an der neben dem württembergischen Ministerpräsidenten Hermann von Mittnacht, badischen und hohenzollerischen Vertretern vor allem führende Generäle des deutschen Generalstabs teilnahmen. Das Deutsche Reich, dessen Generäle am nachdrücklichsten zum Bau der Strecke gedrängt hatten, finanzierte einen Großteil der Baukosten. Aber auch Württemberg, das ein großes ziviles Interesse am Lückenschluss zwischen Tuttlingen und Inzigkofen hatte, beteiligte sich mit erheblichen Mitteln. Der Bau der Donautalbahn erfolgte um 1890 mit Hilfe italienischer Gastarbeiter.

Höllentalbahn

Die Höllentalbahn im Schwarzwald führt von Freiburg im Breisgau durch das Höllental nach Donaueschingen. Die Strecke steigt dabei von 268 m ü. NN in Freiburg auf 885 m ü. NN in Hinterzarten bei einer Streckenlänge von 25,4 km. Die als Hauptbahn klassifizierte Strecke weist im Abschnitt Himmelreich–Hinterzarten Steigungen bis 57,14 ‰ auf. Damit ist die Höllentalbahn die steilste Hauptbahn Deutschlands.

Der Abschnitt Freiburg–Neustadt ist seit dem 18. Juni 1936 elektrifiziert; dies sowie die Tatsache, dass der Verkehr zwischen Neustadt und Donaueschingen stets deutlich geringer war, führte dazu, dass die Strecke seither keine betriebliche Einheit mehr darstellt.

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 jedoch zu dem Ergebnis, dass die technischen Voraussetzungen zur Errichtung einer Strecke mit so großen Steigungen noch nicht vorhanden seien. Als Alternative wurde eine Route durch das Wagensteigtal diskutiert. Ebenfalls im Gespräch war der Bau einer preiswerteren Schmalspurbahn.

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 21. Mai 1887 von den Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen eröffnet wurde. Die Gesamtkosten für den Bau betragen 6.737.000 Mark. Der Bau ist das letzte Werk des Eisenbahningenieurs Robert Gerwig. Aufgrund seiner maximalen Steigung von 1:18, damals die steilste Normalspur-Bahn Deutschlands, wurde der Abschnitt zwischen Hirschsprung und Hinterzarten auf einer Strecke von 6525 m mit Zahnstangen ausgestattet und zunächst von Lokomotiven des Typs IX a befahren. Wie auch bei der Schwarzwaldbahn mussten die laufenden Wagen sowohl mit Druckluftbremse (Westinghouse) als auch mit Saugluftbremse (Hardy) ausgerüstet sein. Mit Einführung der VI b ab 1900 wurden die IX a beziehungsweise ab 1910 deren Nachfolger IX b nur noch auf der Zahnradstrecke zum Nachschieben eingesetzt. Die VI b wurde 1914 wiederum durch das Modell Badische VI c abgelöst.

Der Weiterbau bis nach Donaueschingen verzögerte sich aufgrund fehlender finanzieller Mittel. So erfolgte die Durchbindung der Strecke bis nach Donaueschingen erst am 20. August 1901. Um möglichst viele Orte an die Bahnstrecke anzubinden, wurde auf diesem Abschnitt ein deutlich längerer Streckenverlauf in Kauf genommen, als notwendig gewesen wäre. Der Abschnitt Hüfingen–Donaueschingen entstand hierbei bereits 1892 auf Staatskosten als Vorleistung für die Verlängerung, alleiniger Nutzer war jedoch vorerst das Badische Eisenbahnkonsortium unter Herrmann Bachstein beziehungsweise ab 1897 die Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SEG) mit dem Verkehr der Bregtalbahn nach Furtwangen. Ab 1901 vereinbarten die Badischen Staatseisenbahnen einen Gemeinschaftsbetrieb mit der SEG, so dass die Züge der Bregtalbahn unverändert in Donaueschingen beginnen und enden konnten.

Am 14. Dezember 1927 wurde die Brücke über die Ravennaschlucht bei Hinterzarten durch einen neuen Viadukt ersetzt, da sie den Anforderungen nicht mehr gewachsen war. Beim Bau des neuen Viadukts wurde die Höllentalbahn in diesem Streckenbereich etwas begradigt, so dass dieser deutlich geradliniger ausfiel als sein Vorgänger. Die Baukosten betragen 1,7 Mio. Reichsmark, von der alten Brücke sind noch die Widerlager vorhanden. Der Ravennatunnel, der unmittelbar auf die Brücke folgt, war ursprünglich 85 Meter lang. Er wurde teilweise aufgeschlitzt und hat daher heute nur noch eine Länge von 47 Metern.

Anfang der 1930er Jahre wurde die Höllentalbahn zwischen dem Freiburger Hauptbahnhof und Freiburg-Littenweiler umtrassiert, so dass der Bahnhof Freiburg-Wiehre verlegt werden musste und die Rheintalbahn seitdem kreuzungsfrei überbrückt wird. Ziel der Streckenverlegung war vor allem, die Bahnübergänge im Stadtgebiet aufzu-

heben. Zudem konnte die niveaugleiche Kreuzung mit der seit 1901 bestehenden Strecke nach Günterstal der Straßenbahn Freiburg im Breisgau wegfallen.

Für die neue Trasse mussten zwei neue Tunnel gebaut werden, der durch den Lorettoberg und der unter dem Sternwald. Die östliche Haupttrandverwerfung des Oberrheingrabens zieht sich durch den Lorettoberg und beim Ausmauern des Tunnels wurde ein „Fenster“ offen gelassen, in dem jene zu sehen ist und das weitere Absinken des Grabens gemessen wird. Im Zuge der Arbeiten wurde die Strecke vom Hauptbahnhof zur Wiehre zweigleisig ausgebaut

Leistungsfähige Bremsen und insgesamt zehn Dampflokomotiven der Baureihe 85 machten es möglich, ab 193 auf die Zahnstange zu verzichten. Die Lokomotiven dieser Baureihe waren die schwersten deutschen Einheits-Tenderlokomotiven. Infolge des Rückbaus der Zahnstange konnte diese zu Illustrationszwecken im Verkehrsmuseum an der Universität Karlsruhe gezeigt werden, dort im Freigelände beim eisenbahntechnischen Institut können diese Relikte heute noch besichtigt werden. Das letzte Exemplar der Baureihe 85 wiederum ist im Bahnbetriebswerk in Freiburg ausgestellt und kann während der Vorbeifahrt aus dem Zug gesehen werden.

Gleichzeitig wurde die Strecke bis Neustadt im Schwarzwald für den Betrieb mit Elektrolokomotiven eingerichtet. Zur Anwendung kam dabei ein System mit einer Spannung von 20.000 Volt bei einer Frequenz von 50 Hertz, mit der die damalige Deutsche Reichsbahn die Eignung des aus dem allgemeinen Netz bezogenen elektrischen Stromes für den Bahnbetrieb untersuchen wollte. Dazu wurden vier Varianten der Elektrolok-Baureihe E 44 bereitgestellt, die als Baureihe „E 244“ bezeichnet wurden. Die angrenzende Dreiseenbahn, die in Titisee von der Höllentalbahn abzweigt und 1926 eröffnet worden war, wurde ebenfalls mit diesem System elektrifiziert. Der elektrische Versuchsbetrieb begann am 18. Juni 1936, die Baukosten betragen 7 Millionen Reichsmark.

Die Deutsche Bundesbahn begann nach dem Zweiten Weltkrieg schrittweise, einen großen Teil ihres Streckennetzes zu elektrifizieren. Dabei wurde die Badische Hauptbahn in den 1950er Jahren mit 15.000 Volt und 16 2/3 Hertz im Jahr 1956 schließlich auch in Freiburg mit Fahrdrabt versehen. Da das Nebeneinander von zwei Stromsystemen ein Problem war, wurden in der Folgezeit die elektrischen Anlagen der Höllentalbahn auf 15.000 V und 16 2/3 Hz umgebaut, um einen Systemwechsel zu vermeiden. Am 20. Mai 1960 erfolgte die Umstellung auf das bahnübliche Stromsystem.

Als die Deutsche Bahn 1988 knappe 300 Streckenläufer versetzte oder in den Ruhestand entließ, war der Streckengeher der Höllentalbahn der einzige Vertreter seines Berufszweigs, der wegen der Besonderheiten der Strecke im Einsatz verblieb. Er kontrollierte auch weiterhin zwei Mal pro Woche zu Fuß 24 Streckenkilometer zwischen Hinterzarten und Himmelreich sowie zwischen Neustadt und Röttenbach.

Auf der Höllentalbahn liegen insgesamt 15 Tunnelbauwerke, darunter neun auf dem Streckenabschnitt von Freiburg nach Neustadt und sechs auf der Hinteren Höllentalbahn. Der längste Tunnel ist der 535 Meter lange Dögginger Tunnel, der die europäische Wasserscheide zwischen dem Schwarzen Meer und der Nordsee unterquert. Alle Tunnelbauwerke auf der Hinteren Höllentalbahn entstanden mit dem

Bau der Strecke. Der 514 Meter lange Sternenwald-Tunnel und der 302 Meter lange Loretto-Tunnel auf der Vorderen Höllentalbahn wurde erst nachträglich mit der Neutrassierung der Strecke zwischen Freiburg Hauptbahnhof und Freiburg-Wiehre 1934 erbaut. Der Untere Hirschsprungtunnel war ursprünglich 121 Meter lang, nach dem Zweiten Weltkrieg wurde er um sieben Meter verkürzt. Mit dem Neubau des Ravennaviadukts 1927 konnte der Ravenna-Tunnel von 85 Metern auf 47 Meter verkürzt werden.

Die Trasse der Höllentalbahn verläuft über mehrere kleine Brückenbauwerke und über fünf größere Viadukte. Das bekannteste Viadukt, die Ravennabrücke, befindet sich auf der Vorderen Höllentalbahn. Vier kleinere Viadukte liegen auf der Hinteren Höllentalbahn. Die Ravennabrücke überquert die Ravennaschlucht, die in das obere Höllental mündet. Das erste 1885 errichtete Viadukt war eine Brücke mit drei gemauerten Sandsteinpfeilern und einem Stahlfachwerkoberbau. Sie verlief in einem leichten Bogen mit einer Steigung von 1:20. Da die Achslast mit 16 Tonnen wegen gestiegenen Anforderungen im Zugverkehr zu gering war, nahm die Deutsche Reichsbahn 1926 eine neue begradigte Brücke in Betrieb. Die 224 Meter lange Brücke ist als Steinviadukt mit neun Bögen ausgeführt und überwindet eine Steigung von 12 Metern. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Viadukt von abziehenden deutschen Truppen zerstört, die Brücke wurde nach dem Krieg 1947 wiederaufgebaut.

Schwarzwaldbahn

Die Schwarzwaldbahn ist eine zweigleisige, elektrifizierte Hauptbahn in Baden-Württemberg, von Offenburg nach Singen am Hohentwiel. Die Strecke ist 150 Kilometer lang, überwindet 650 Höhenmeter und führt durch 39 Tunnel. Baulich und landschaftlich beachtenswert ist insbesondere der 40 Kilometer lange Aufstieg von Hausach nach Sankt Georgen. Die Steigung des gesamten Abschnitts bleibt unter 20 Promille und enthält daher keine Steilstrecke.

Erbaut wurde die Schwarzwaldbahn zwischen 1863 und 1873 nach den Plänen von Robert Gerwig. Bis heute führt die Strecke als wichtigste Bahnlinie durch den Schwarzwald und ist neben der Frankenwaldbahn die einzige zweigleisige Gebirgsbahn in Deutschland.

Durch die Streckenführung quer durch den Schwarzwald verkürzte die Schwarzwaldbahn die Strecke Offenburg–Singen, die bereits über die Badische Hauptbahn verbunden waren, von 240 auf 150 Kilometer. Bedeutend war die Strecke auch für die Gemeinden im Südschwarzwald, die erst durch die Bahn zeitgemäß erschlossen wurden. Für viele Orte, die bis dahin nur mit Kutschen erreichbar waren, war die Bahn der Schlüssel für die Industrialisierung. Vom Ende des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg erlebte die Uhrenindustrie im Schwarzwald einen wirtschaftlichen Höhepunkt, der bis heute diesen Wirtschaftsraum prägt. Nutznießer waren nicht nur die direkten Anlieger wie St. Georgen, Hornberg, Villingen-Schwenningen und Donaueschingen, sondern auch Furtwangen oder Schramberg, die in der Nähe lagen. Für den Tourismus war die Bahn ebenfalls bedeutsam.

Erste Planungen für den Bau einer Bahnstrecke, die den Schwarzwald zentral queren sollte, gab es bereits in den 1840er Jahren. Allerdings wurden diese zunächst wieder verworfen, da die technischen Voraussetzungen für eine solche recht auf-

wändig zu bauende Strecke noch nicht gegeben waren. Ursprünglich sollte eine solche Bahnlinie als Zubringerstrecke zur Gotthardbahn über den ersten deutsch-schweizerischen Grenzübergang bei Waldshut und Koblenz dienen. Die geologischen Probleme in der Wutachschlucht verhinderten jedoch den Bau der Bahn ab Donaueschingen Richtung Süden, stattdessen wurde der Schweizer Kanton Schaffhausen in einem weiten Bogen umfahren und Singen, unweit des Bodensees, als Endziel erreicht.

Nachdem man Offenburg als Ausgangs- und Singen als Endpunkt festgelegt hatte, wurden drei Varianten untersucht:

1. die Bregtallinie über Furtwangen und entlang des Donauquellflusses Breg,
2. die Sommeraulinie über Hornberg und Triberg
3. die Schiltachlinie über Wolfach, Schiltach und Schramberg.

Da die Bregtallinie vom baulichen Aufwand her zu groß war, wurde diese als erste verworfen. Die Schiltachlinie wäre zwar bautechnisch gesehen die einfachste der drei Varianten gewesen, jedoch war die zu Württemberg gehörende Stadt Schramberg, über die diese Linie geführt hätte, ein Dorn im Auge, da die Schwarzwaldbahn ausschließlich über badisches Gebiet verlaufen sollte. Aus diesem Grund wurde die Entscheidung zugunsten der Sommerau-Linie getroffen. Der Eisenbahningenieur Robert Gerwig arbeitete anschließend die Pläne für den Streckenbau aus.

Da der mittlere Streckenabschnitt eine lange Planungsphase benötigte, entschloss sich die Badische Staatseisenbahn, die beiden „Enden“ von Offenburg bis Hausach und von Engen bis Singen zuerst zu bauen. Die Bauarbeiten begannen im April 1865. Zwischen Offenburg und Hausach verlief der Bau der Schwarzwaldbahn relativ unproblematisch, da zwischen diesen beiden Städten das Kinzigtal genutzt werden konnte. Lediglich oberhalb von Gengenbach musste für die Kinzig ein neues Bett gegraben werden.

Vor allem zwischen Engen und Donaueschingen gestalteten sich die Bauarbeiten deutlich aufwändiger, da zur Überwindung der Wasserscheide zwischen Rhein und Donau der Hattinger Tunnel durch den Jurakalk zu graben war. Zwischen den Gemeinden Pföhren und Neudingen musste außerdem auf einer Länge von ungefähr 240 Metern die Donau verlegt werden.

Der Streckenabschnitt zwischen Hornberg und Sankt Georgen erwies sich aufgrund der vielen Kehrtunnel bautechnisch am schwierigsten und wurde daher zuletzt fertiggestellt.

Vor allem der deutsch-französische Krieg im Jahr 1870 verzögerte die Bauarbeiten, da die deutschen Arbeiter zum Militär eingezogen und die italienischen Bauarbeiter entlassen wurden. Erst ab 1871 wurden die Bauarbeiten wieder aufgenommen.

Im Jahr 1866 konnten die beiden Streckenabschnitte Offenburg–Hausach und Engen–Singen dann eröffnet werden. In Singen und Offenburg bestand jeweils Anschluss an die Badische Hauptbahn. In den Folgejahren wurden weitere Streckenabschnitte fertiggestellt. Nachdem der deutsch-französische Krieg um 1870 die Bauarbeiten und die Fertigstellung zusätzlich etwas verzögert hatte, war die Schwarzwaldbahn erst am 10. November 1873 auf ihrer gesamten Strecke

befahrbar. Auch gab es Pläne, die Elztalbahn von Freiburg über Elzach mit Hausach zu verbinden. Das Vorhaben wurde jedoch nie umgesetzt.

Um den Betrieb auf der Schwarzwaldbahn noch flexibler und attraktiver zu machen, wurde Anfang der siebziger Jahre beschlossen, die Strecke zu elektrifizieren, so dass sie am 25. September 1977 vollständig auf den Betrieb mit Elektrolokomotiven umgestellt wurde. Die Elektrifizierungsarbeiten hatten sich insbesondere in den zahlreichen Tunneln sehr aufwändig gestaltet, da das Gleis jeweils tiefer gelegt werden musste. Etwa zur selben Zeit wurden mehrere unrentabel gewordene Bahnhöfe und Haltepunkte stillgelegt. Die vielen relativ steilen Strecken führten dazu, dass auf der Schwarzwaldbahn vornehmlich Lokomotiven mit zusätzlicher elektrischer Widerstandsbremse der Baureihe 139 zum Einsatz kamen.

Mit der Schwarzwaldbahn ist unmittelbar der Name von Robert Gerwig verbunden, dem projektierenden Ingenieur der Strecke. Die Längenentwicklung der Strecke wird durch insgesamt zwei S-förmige aufeinander folgende Kehrschleifen und zwei Kehrtunnel ermöglicht. Das gleiche Prinzip wird auch an der Nordrampe der Gotthardbahn bei Wassen angewendet, deren Entwurf ebenfalls auf Robert Gerwig zurückgeht. Als Erinnerung für die Nachwelt wurde in der unmittelbaren Nähe des Bahnhofes von Triberg das Gerwig-Denkmal aufgestellt.

3-Seen-Bahn

Keine andere Strecke im Schwarzwald hatte eine so lange und wechselvolle Geschichte wie die als „Dreiseenbahn“ bekannte Verbindung zwischen Titisee und Seebrugg. Den Namen erhielt die Strecke, weil sie an drei Seen, dem Titisee, Windgfällweiher und Schluchsee entlang führt. Im Jahr 1908 wurde eine Bahnlinie projektiert, die vom Titisee über St. Blasien bis an den Hochrhein geführt werden sollte, wo sie entweder in Bad Säckingen oder in Waldshut auf die Hochrheinbahn Basel – Singen/Hohentwiel treffen würde.

In den Jahren 1913 und 1914 wurde der Bahnhof Titisee, von dem aus die Strecke von der Höllentalbahn abzweigen sollte, erheblich umgestaltet; dabei wurden auch die Gleisanlagen entsprechend erweitert. Die Vermessungsarbeiten begannen im April 1914. Allerdings verhinderte der Erste Weltkrieg zunächst den Baubeginn der Strecke. Im Frühjahr 1919 wollte man mit den Bauarbeiten dann beginnen, dem stand jedoch zunächst die wirtschaftliche Krise, die sich nach dem Ersten Weltkrieg insbesondere in Form einer Inflation bemerkbar machte, im Weg. Im Herbst 1920 nahm dann die inzwischen gegründete Deutsche Reichsbahn den Bau wieder in Angriff.

Obwohl die Strecke bereits 1924 fertiggestellt worden war, fehlten merkwürdiger Weise die Hochbauten, einschließlich der Bahnhöfe, völlig. Im November 1925 wurde vom Fremdenverkehrsgewerbe die Forderung nach der Freigabe der Bahnverbindung erneuert, da sich die Region aufgrund der schlechten Verkehrsanbindung in einer Krise befand. Aufgrund der Tatsache, dass die Vollendung der Strecke an sich immer fraglicher wurde, mussten insgesamt 500.000 Mark draufgezahlt werden, um die Strecke fertig bauen zu können. Die Bahnhofsgebäude entlang der Strecke wurden fertiggestellt. Die Stationsgebäude der Dreiseenbahn

wurden - entsprechend der touristischen Bedeutung der Bahn - im Stil traditioneller Schwarzwaldhäuser nachgeahmt, und weisen deshalb oft tiefgezogene Dächer auf.

Die Dreiseenbahn wurde am 2. Dezember 1926 nach häufigen und langen, teilweise kriegsbedingten, Verzögerungen als Nebenbahn eröffnet, und bekam im Volksmund den Namen „Ewigkeitsbahn“. Der Güterverkehr spielte auf der Dreiseenbahn nie eine große Rolle. Ein täglicher Güterzug war in den Anfangsjahren eingesetzt worden. Von Anfang an war es jedoch der Personen und Reiseverkehr der das wesentliche Verkehrsaufkommen ausmachte.

Obwohl die geplante Verlängerung über Häusern und St. Blasien von den Bauarbeiten her bereits ziemlich weit fortgeschritten waren, wurde sie dennoch nicht mehr vollendet, da aufgrund der eingetretenen Weltwirtschaftskrise der Deutschen Reichsbahngesellschaft das Geld für den Weiterbau fehlte. Es wären allein zwischen Seebrugg und St. Blasien drei Tunnels notwendig gewesen, die große Mehrkosten verursacht hätten. Obwohl einige Erdarbeiten schon durchgeführt waren, wurde nicht mehr weitergebaut. Im Zuge der bereits begonnenen Arbeiten war in St. Blasien auch ein Bahnhofsgebäude entstanden, das dann aber nie einen Zug gesehen hatte. Bis 1968 wurde das Gebäude noch für den Stückgutverkehr genutzt.

In den 70er Jahren kam die Bahn ins Gespräch. Stilllegungspläne machten die Runde. Mit großer Empörung reagierte die Bevölkerung der anliegenden Gemeinden und der Tourismusverband. Besonders herausstellen kann man das Engagement für den Erhalt der Dreiseenbahn durch den Hotelier Herrn Hetzel (heute Hotel Vier Jahreszeiten). Der Ort Schluchsee mit seinem Bahnhof bildeten das Zentrum der Protestbewegungen. Die Pläne zur Stilllegung wurden von der DB nicht umgesetzt. Das Betriebskonzept wurde geändert, und heute befördert die Bahn, im Regio Verkehrsverbund Freiburg, die Gäste in das Ausflugs und Urlaubsgebiet des Hochschwarzwaldes.

IG 3-Seenbahn

Die Interessengemeinschaft 3-Seenbahn e. V. ist ein Eisenbahnverein, der sich zum Ziel gesetzt hat, den Bahnhof Seebrugg zu erhalten und dort ein Eisenbahnmuseum zu errichten. In den Sommer- und Wintermonaten führt der Verein auf der Dreiseenbahn und der Höllentalbahn zwischen Seebrugg, Titisee-Neustadt und Löffingen Zugfahrten mit historischen Fahrzeugen durch.

Der Bahnhof Seebrugg war mit seinen Anlagen vollständig erhalten und präsentierte sich weitestgehend unverändert im Zustand der 1950er-Jahre. Am 14. Dezember 2002 fuhr der letzte InterRegio von Seebrugg nach Norddeich. Als den Gleisanlagen der Abriss drohte, gründeten acht Personen am 13. Januar 2008 die Interessengemeinschaft mit dem Ziel, den Bahnhof zu erhalten. Sie erreichten einen Baustopp für die Deutsche Bahn sowie die Vorfinanzierung von ersten Dampfzugfahrten im August 2008 durch zehn Gemeinden aus dem Hochschwarzwald. Zum Einsatz kam hierbei die Lokomotive 64 419 des Crailsheimer Vereins DBK Historische Bahn.

Die Gleisanlagen östlich des heutigen Bahnsteiges in Seebrugg wurden, ehe mit Sanierungsarbeiten begonnen werden konnte, von Bewuchs befreit und sind seit 2009 wieder befahrbar. Im Sommer desselben Jahres wurden mit einem Zug der

Ulmer Eisenbahnfreunde weitere Sonderfahrten durchgeführt, deren 6000 Fahrgäste dem Verein einen Umsatz von 39.000 Euro einbrachten.

Im Mai 2010 traf mit einem Eilzugwagen das erste vom Verein erworbene Fahrzeug in Seebrugg ein. Ebenfalls im Jahr 2010 wurde ein historischer Wasserkran der Bodensee-Schiffsbetriebe aus Konstanz aufgestellt. Es wurden erneut Fahrten mit dem Ulmer Zug durchgeführt.

Im Jahr 2011 wurden Gelder für die Sanierung der Gleisanlagen gesammelt, die 430.000 Euro kosten sollte. Die Landkreise Lörrach, Waldshut und Breisgau-Hochschwarzwald sagten ebenso Mittel zu, wie mehrere Hochschwarzwald-Gemeinden. Wegen der überregionalen Bedeutung des Projektes und dem interkommunalen Zusammenschluss wurde zudem die Möglichkeit eine Förderung von rund 270 000 Euro über das LEADER-Programm der EU beantragt. Die Sanierung aller Gleise wurde von 14. September bis Mitte November 2014 von Geiger + Schüle Bau Ulm durchgeführt. Restarbeiten wie der Bau von Rangierwegen und Bahnübergängen sollen in den nächsten Jahren folgen.

Der Wiederaufbau der Oberleitung konnte wegen immenser Kostensteigerungen beim Gleisbau nicht wie geplant nach der Gleissanierung durchgeführt werden. Diese Arbeiten sollen nun in Zusammenhang mit der Aufarbeitung der E 44 1170 mit neuen Fördermitteln erfolgen.

Im Dezember 2014 wurde im Rahmen der Nikolausfahrten erstmals mit einer Elektrolokomotive gefahren. Damit sollte erprobt werden, ob Ellokfahrten vom Publikum angenommen werden. Die Fahrten waren erfolgreich, somit ist der Grundstein für die Betriebsfähige Aufarbeitung der E 44 1170 gelegt.

Aus dem Bahnhof Seebrugg ein soll ein Freilichtmuseum entwickelt werden. Hierbei soll dem Besucher eine Zeitreise in die Nachkriegszeit ermöglicht werden, bei der Themen wie Technik- und Sozialgeschichte sowie Gesellschafts- und Regionalgeschichte behandelt werden. Die Themen sollen in diversen Güterwagen und im Bahnhofsumfeld präsentiert werden. Teil dieser Planungen ist u.a. ein denkmalgeschützter Portalkran, der von der Stadt Horb erworben wurde.

Der Fahrzeugpark der IG 3-Seenbahn besteht aus Fahrzeugen, die zwischen 1945 und 1960 im Hochschwarzwald anzutreffen waren. Als Triebfahrzeuge kommen derzeit Gastlokomotiven zum Einsatz, da der Verein noch keine eigene betriebsfähige Streckenlok besitzt.

Der Verein ist im Besitz der derzeit nicht betriebsfähigen elektrischen ex-Freiberger E 44 1170 und einer Köf II. Eine Henschel DEL 110 wurde als Dauerleihgabe vom HEB 41 073 e.V. zur Verfügung gestellt. Diese Lok ist betriebsfähig und übernimmt die Rangieraufgaben im Bahnhof Seebrugg. Sie bekam von der IG 3-Seenbahn (in Anlehnung an die Köe 6042 der DR) die Bezeichnung Köe 6043.

Langfristig strebt der Verein die betriebsfähige Aufarbeitung der Höllentalbahn-Lok 85 007 an, die derzeit als Denkmal im BW Freiburg steht. Die Lok wird dem Verein als Dauerleihgabe von der Stadt Freiburg überlassen. Sobald der Verein den Lokschuppen in Seebrugg besitzt und saniert hat bzw. einen neuen Lokschuppen gebaut hat, kann die Lok dorthin überführt und aufgearbeitet werden.

Für den Einsatz im Museumszug besitzt der Verein zwei stilreine Zuggarnituren, die nach und nach aufgearbeitet werden sollen. Es handelt sich hierbei um einen Eilzug aus fünf vierachsigen Eilzugwagen, der um einen weiteren Sitzwagen und einen vierachsigen Packwagen ergänzt werden soll und einen Personenzug aus drei Einheits-Nebenbahnwagen („Höllentäler“) und einem zweiachsigen Packwagen.

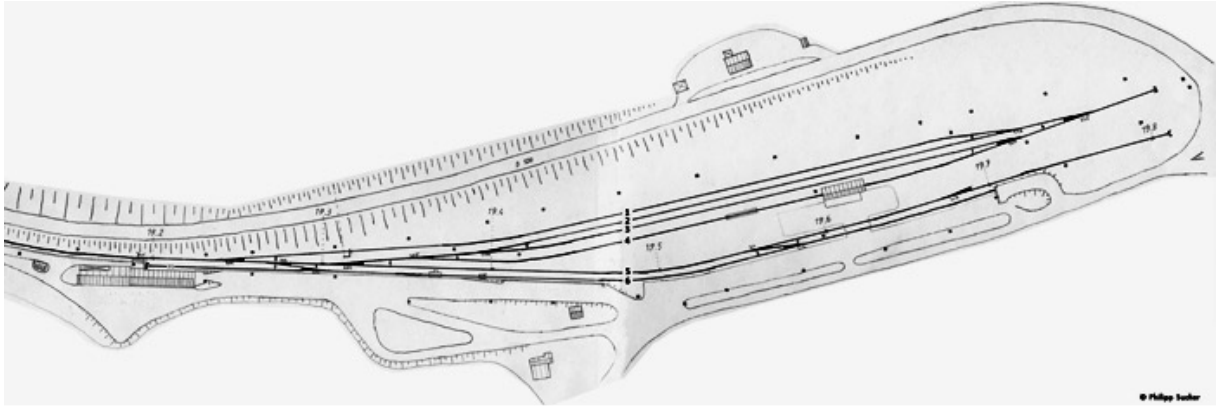
Seit Anfang 2015 ist der Verein zudem im Besitz von drei betriebsfähigen Donnerbüchsen. Es handelt sich um die Wagen 83 117, 83 282 und 36 404, die von der Schwäbischen Albbahn (SAB) übernommen wurden. Aktuell kommen die drei Donnerbüchsen und ein Eilzugwagen (74 285) zum Einsatz, bei höherem Bedarf zusätzlich Leihwagen diverser anderer Vereine.

Die Güterwagensammlung umfasst typische Güterwagen-Gattungen der Nachkriegszeit. Die aufgearbeiteten (Gedeckten) Wagen dienen entweder als Lagerwagen oder beherbergen (Foto-) Ausstellungen. An bestimmten Terminen (derzeit an den Sommerfesten) werden mit einigen Wagen Verladevorführungen gezeigt, so z.B. die Verladung von Langholz auf Flachwagen oder die Kohleverladung in Schüttgutwagen. Unter anderem befindet sich im Bestand des Vereins ein Kühlwagen mit Bremserhaus, der 1927 von der Waggonfabrik Fuchs in Heidelberg gebaut wurde, sowie dessen 1943 gebauter Nachfolger, ein ehemaliger Seefischkühlwagen, der bis 1976 aktiv genutzt wurde; Beide sind Eigentum der Badischen Staatsbrauerei Rothaus. 2015 soll der ältere Wagen mit finanziellen Mitteln der Brauerei betriebsfähig aufgearbeitet werden und zukünftig als Fahrrad- und Gepäckwagen dienen.

Museumsbahnhof Seebrugg

Ein Endbahnhof einer Nebenbahn der noch alle Anlagen hat ist heute im Zeitalter einer schlankeren Netzinfrastruktur bei der Bahn eine Seltenheit. Der Bahnhof Seebrugg ist daher etwas Besonderes. Aber es sind nicht nur seine kompletten Anlagen, die noch erhalten sind, sondern auch seine Lage ist außergewöhnlich. Am Rande des Schluchsees gelegen bettet er sich malerisch in die Landschaft des Hochschwarzwaldes ein. Da es einen Ort zum Bahnhof nicht gibt, präsentiert sich auch das Umfeld weitestgehend unverändert im Zustand der 50er Jahre.

Diese Gesamtheit dürfte in Deutschland einmalig sein. Im Jahre 2008 sollten die umfangreichen Gleisanlagen des Bahnhofes Seebrugg komplett abgerissen werden. Dieser Umstand war die eigentliche Keimzelle der IG 3-Seenbahn e.V. Die Rettung des Bahnhofs ist zwischenzeitlich gelungen. Ziel des Vereins ist neben der Erhaltung und Sanierung aller Anlagen die Einrichtung eines Museumsverkehrs mit authentischen Fahrzeugen der Höllental- und Dreiseenbahn. Der Bahnhof Seebrugg würde so lediglich für den Museumsverkehr genutzt. Seine Ausstattung und seine Lage inmitten der Tourismusregion bieten mehr Möglichkeiten, als nur diese. Die große Fläche von über 45.000 m² direkt am Schluchsee ist wie geschaffen für die verschiedensten Arten von Events. Daher hat der Verein ein Konzept für den Museumsbahnhof Seebrugg entwickelt. Dieses Konzept wird derzeit verfeinert und in Textform gebracht. Das Ziel ist den Bahnhof zu einem Freilichtmuseum weiterzuentwickeln.



Die Einfahrt des Bahnhofs führt am See entlang. Der Bahnsteig liegt ebenfalls, wie die meisten anderen Stationen an der Strecke, in der Kurve. Das Empfangsgebäude ist mit seinem Walmdach typisch für die Dreiseenbahn. Hier schließt sich der im Nachhinein verlängerte Güterschuppen an. Er ist durch das Gleis 6, das an der Ladestraße entlang führt, angeschlossen. Parallel dazu verläuft Gleis 5, welches durchgehend bis zur Bundesstraße im Osten verläuft und von dem alle anderen Gleise abzweigen. Die Gleise 1,2, und 3 dienen als Umsetz- und Abstellgleise. Über eine Weiche zweigt von Gleis 2 das zum Lokschuppen führende Gleis 4 ab. Der Lokschuppen ist von beiden Seiten befahrbar. An seiner westlichen Einfahrt befindet sich eine Untersuchungsgrube. Hier soll eine neue Lokbehandlungsanlage mit Kohlebansen, Kohle- und Wasserkran entstehen.

Schluchsee

Der Schluchsee war ursprünglich ein Gletschersee, dessen Spiegel rund 30 Meter unter dem des heutigen Sees lag, der erst durch Anstauung der Schwarza entstand. Dieser ist heute in Richtung Nordwest – Südost 7,3 Kilometer lang und 1,4 Kilometer breit, die tiefste Stelle auf dem Grund liegt 61 m unter der Seeoberfläche.

Der Schluchsee ist Teil der Werksgruppe Schluchsee des Schluchseewerks, einer Abfolge von Stauseen unterschiedlicher Höhe, die durch Pumpwerke verbunden sind. Die Werkgruppe zieht sich von Häusern bis nach Waldshut. Der Schluchsee ist darin das Oberbecken des Pumpspeicherkraftwerks Häusern. Dieses Kraftwerk speist im Mittel eine Leistung von 100 Megawatt ins Stromnetz ein. Außer durch die natürlich zulaufende Schwarza kommt auch Wasser aus dem Rhein durch die Pumpwerke ins Becken.

Der Schluchsee hat ein Stauziel von 930 m ü. NN und ist damit der höchstgelegene Talsperrensee Deutschlands. Noch höher ist mit 1048 m ü. NN das Stauziel des Hornbergbeckens, das Oberbecken des Pumpspeicherwerks Wehr ist, jedoch hat dieses keine Talsperre.

Die 63,5 m hohe Staumauer wurde zwischen 1929 und 1932 errichtet. Zum Bau dieser Gewichtsstaumauer aus Beton mit hohem spezifischen Gewicht musste der Natursee zunächst um 13 Meter abgesenkt werden. Dazu sprengte man im Jahre 1930 einen Stollen in den Fels. Dabei fand man auch einen Einbaum, durch dessen Untersuchung man mittlerweile nachweisen konnte, dass der Schluchsee bereits um das Jahr 650 befahren wurde. Der Fund wurde zuerst im Freiburger Augustiner-museum und im Adelhausermuseum (Völkerkundemuseum) gelagert und kann

mittlerweile im Archäologischen Landesmuseum in Konstanz-Petershausen besichtigt werden.

Im Zweiten Weltkrieg wurde der Schluchsee mit Torf abgedeckt, um die Staumauer vor einer Bombardierung zu schützen. Dieser Torf sank auf den Grund und bestimmt heute die Farbe des Wassers

In jüngerer Zeit kam es vermehrt zu Interessenkonflikten zwischen dem Schluchseewerk und der Gemeinde Schluchsee über den Wasserstand des Sees im Sommer. Während das Schluchseewerk an einer möglichst vorteilhaften wirtschaftlichen Nutzung des Stauwassers interessiert ist, womit auch eine zuweilen starke Absenkung des Seespiegels einhergeht, fürchtet die Gemeinde ein Ausbleiben von Touristen, wenn der See im Sommer über längere Zeit tief steht und dabei eher unansehnliche Uferpartien freigibt. Aber auch der teils hohe Wasserstand und ein damit kaum verbliebenes Ufer sorgen für Missstimmung bei einheimischen Nutzern und Touristen

Wegen der Höhenlage ist das Wasser auch im Sommer relativ kühl. Der Schluchsee ist vor allem bei Badegästen und Seglern beliebt. Im Gegensatz zum Titisee hat er fast überall gut zugängliche Ufer, weshalb der Schluchsee im Sommer stark frequentiert wird. Er ist für die weitere Umgebung – bis über die Schweizer Grenze hinaus – ein beliebtes Freizeitziel.

Schwarzwald

Meist dicht bewaldet erstreckt sich der Schwarzwald vom Hochrhein im Süden bis zum Kraichgau im Norden. Im Westen wird er begrenzt von der Oberrheinischen Tiefebene (zu der naturräumlich auch die Vorhügelkette gehört), im Osten geht er über in Gäu, Baar und das Hügelland westlich des Klettgaus. Der Schwarzwald ist der höchste Teil der südwestdeutschen Schichtstufenlandschaft und aus Gesteinen des Grundgebirges und des Buntsandsteins aufgebaut. Die naturräumliche Abgrenzung von den umgebenden Landschaften orientiert sich am Auftreten des Muschelkalks, der innerhalb des Schwarzwalds fehlt. Diese Linie ist aufgrund der vom Gestein abhängigen Bodenfruchtbarkeit gleichzeitig eine Vegetationsgrenze und die Grenze zwischen Altsiedelland und dem erst im Hochmittelalter dauerhaft besiedelten Schwarzwald. Von Nord nach Süd erstreckt sich der Schwarzwald über etwa 150 km, seine Breite erreicht im Süden bis zu 50 km, im Norden bis zu 30 km.^[3] Tektonisch bildet das Gebirge eine Pultscholle, die im Westen aus dem Oberrheingraben imposant herausgehoben ist, während sie von Osten betrachtet den Eindruck einer waldreichen Hochfläche vermittelt.

Die Naturräume des Schwarzwaldes werden nach verschiedenen Merkmalen gegliedert: Geomorphologisch wird vor allem einerseits zwischen der Ostabdachung mit meist gerundeten Bergformen und weiten Hochplateaus (sogenanntes danubisches – donaubündiges – Relief, besonders augenfällig im Norden und Osten auf Buntsandstein) und andererseits dem intensiv zertalten Abbruch zum Oberrheingraben hin (sogenannter Talschwarzwald mit rhenanischem – rheinbündigem – Relief) unterschieden. Dort liegen die höchsten Erhebungen und treten die größten unmittelbaren Höhenunterschiede (bis 1000 m) auf. Die Täler sind

meist eng, oft schluchtartig, seltener beckenförmig. Die Gipfel sind gerundet, es kommen aber auch Plateaureste und gratartige Formen vor.

Geologisch ergibt sich die augenfälligste Gliederung ebenfalls in ostwestlicher Richtung. Den Ostschwarzwald bedeckt über größere Flächen das unterste Glied des Südwestdeutschen Schichtstufenlandes, der Buntsandstein, mit endlos scheinenden Nadelwäldern und davon umschlossenen Rodungsinseln. Das im Westen freiliegende Grundgebirge, überwiegend aus metamorphen Gesteinen und Graniten aufgebaut, war trotz seiner Steilheit leichter zu besiedeln und erscheint heute mit seinen vielgestaltigen Wiesentälern offen und freundlicher.

Die gängigsten Gliederungen teilen den Schwarzwald jedoch in nordsüdlicher Richtung. Zunächst, bis etwa in die 1930er Jahre, wurde der Schwarzwald in Nord- und Südschwarzwald geteilt, wobei man die Grenze an der Kinzigtallinie zog. Später wurde der Schwarzwald in den walddreichen Nordschwarzwald, den im Mittel niedrigeren, vorwiegend in den Tälern landwirtschaftlich geprägten Mittleren Schwarzwald sowie den deutlich höheren Südschwarzwald mit ausgeprägter Höhenlandwirtschaft und von eiszeitlichen Gletschern geprägtem Relief aufgeteilt. Der Begriff Hochschwarzwald stand für die höchsten Bereiche von Südschwarzwald und südlichem Mittelschwarzwald.

Mit 1493 m ü. NHN ist der Feldberg im Südschwarzwald der höchste Berggipfel. Dort liegen auch das Herzogenhorn (1415 m) und der Belchen (1414 m). Allgemein sind die Berge des Süd- oder Hochschwarzwaldes höher als die des Nordschwarzwaldes. Der höchste Schwarzwaldberg nördlich der Linie Freiburg–Höllental–Neustadt ist der Kandel (1241,4 m). Wie auch die höchste Erhebung des Nordschwarzwaldes, die Hornisgrinde (1163 m), oder die Südschwarzwälder Aussichtsberge Schauinsland (1284,4 m) und Blauen (1164,7 m) liegt er nahe am Westrand des Gebirges.

Bedeutende Seen natürlichen, glazialen Ursprungs im Schwarzwald sind unter anderem der Titisee, der Mummelsee und der Feldsee. Besonders im nördlichen Schwarzwald finden sich eine Reihe weiterer kleiner Karseen. Zahlreiche Stauseen wie der – früher als Natursee noch kleinere – Schluchsee mit den weiteren Seen des Schluchseewerks, die Schwarzenbachtalsperre, die Talsperre Kleine Kinzig oder die Nagoldtalsperre dienen der Stromerzeugung, dem Hochwasserschutz oder der Trinkwasserversorgung.

In der Antike war der Schwarzwald unter dem Namen Abnoba mons bekannt, nach der keltischen Gottheit Abnoba. In der römischen Spätantike findet sich auch der Name Marciana Silva („Marcynischer Wald“; von germanisch marka, „Grenze“). Wahrscheinlich beschrieb der Schwarzwald die Grenze zum Gebiet der östlich des römischen Limes siedelnden Markomannen („Grenzleute“). Diese wiederum gehörten zu dem germanischen Volk der Sueben, von denen sich die späteren Schwaben ableiteten. Die Besiedlung des Schwarzwalds erfolgte mit Ausnahme der Randbereiche (zum Beispiel Badenweiler: Thermen, bei Badenweiler und Sulzburg möglicherweise schon Bergbau) noch nicht durch die Römer, welche allerdings die Kinzigtalstraße schufen, sondern erst durch die Alemannen. Diese besiedelten und kolonisierten zuerst die Talbereiche, indem sie beispielsweise von der Baar aus die ehemalige Siedlungsgrenze, die sogenannte „Buntsandsteingrenze“ überschritten. Bald danach wurden immer höher gelegene Bereiche und angrenzende Wälder kolonisiert, so dass sich bereits Ende des 10. Jahrhunderts erste Siedlungen im

Gebiet des Buntsandsteins finden. Dazu gehört beispielsweise Rötenbach, das erstmals 819 erwähnt wird.

Märklin-World-Titisee

Die Märklin-World-Titisee liegt eingebettet in das Kunstareal M-A-C in der Fußgängerzone in Titisee. Sie ist ein Anlaufpunkt für Alt und Jung. Auf weit über 400 qm Ausstellungsfläche kann man an Hand der Produkte die Geschichte der Firma Märklin erleben. Feinblechartikel, Modelleisenbahnen und vieles mehr zeigen dem Besucher die enorme Spannweite der Produkte der Firma in ihrer über 150 jährigen Laufbahn.

Es befinden sich vier Showanlagen der Spurgröße H0 mit Materialien aus verschiedenen Zeitepochen in Betrieb. Die Märklin-World ist das weltweit einzige von Märklin anerkannte private Museum.

Vom Bahnhof aus rechts auf der Parkstraße in Richtung Seestraße, biegen Sie nach ca. 200m links ab in die Seestraße. Folgen Sie der Seestraße bis in die Fußgängerzone. Die Märklin World ist ausgeschildert.

Eintritt: 6,00 €/Person



Quellen:
Wikipedia
Homepage DB AG
Homepage IG-3-Seen-Bahn
Homepage Märklin World Titisee