



1 DAMPFLOKOMOTIVE NR. 85007 DER HÖLLENTALBAHN VON 1933 in Freiburg im Breisgau.

Wolfgang Stoppel: Kulturdenkmäler der Schiene

Denkmäler der Dampflokomotivenzeit erfreuen sich bei Jung und Alt großer Beliebtheit.

Eine ganze Reihe verdienstvoller Vereine bemüht sich, durch Kauf und Restaurierung von Lokomotiven und Wagen und durch den Betrieb von Museumsbahnen um die Erhaltung der eindrucksvollen Zeugnisse einer in der Bundesrepublik nun schon historischen Technik. Der Begriff „Denkmallokomotive“ erscheint bereits als Stichwort in einem Lexikon für Eisenbahnfreunde.

Auch im Regierungsbezirk Freiburg werden solche Bemühungen von der Staatlichen Denkmalpflege unterstützt. Die Eintragung in das amtliche Denkmalsbuch als Kulturdenkmal von besonderer Bedeutung ist für solche „Denkmallokomotiven“ vorgesehen, die neben ihrer technikgeschichtlichen auch noch eine besondere heimatgeschichtliche Bedeutung haben. Bereits eingetragen wurde eine vor der Fachhochschule Offenburg stehende Schnellzuglokomotive von 1920, aus der Serie der berühmten badischen IVh, die speziell für Schnellzüge auf der oberrheinischen Flachlandstrecke eingesetzt wurden und Zuggeschwindigkeiten bis 140 km/h fuhren.

Vorgesehen ist die Eintragung auch für eine andere Maschine, die in nur 10 Exemplaren für Sondereinsätze gebaut wurde, und deren Einsatz es ab 1933 ermöglichte, die Zahnradstrecke auf der steilen Höllentalbahn auf Normalbetrieb

umzustellen. Diese Lokomotive soll ihren endgültigen Platz in Freiburg finden.

Neben dem „rollenden Material“ fand die Erhaltung von Kunstbauten und Bahnhofsbauwerken noch nicht im gleichen Maße Interesse. Das liegt sicher auch an den viel größeren Problemen, die deren Schutz aufwirft. Solange etwa Brückenbauwerke noch in Benutzung sind, wie die Gitterträgerbrücke von 1859 über den Rhein bei Waldshut, eine der ältesten noch benutzten Eisenbahnbrücken Deutschlands, oder die Gußeisenbrücke von 1845, die heute in Staufen als Straßenbrücke dient (und in das als Gesamtanlage geschützte Ortsbild einbezogen ist), muß man sich um ihren Weiterbestand kaum Sorgen machen. Die Erhaltung größerer nicht mehr ständig genutzter Anlagen, wie die der strategischen Bahnstrecke zwischen Blumberg und Stühlingen, wird ungeachtet ihrer technikgeschichtlichen Bedeutung auf größte Schwierigkeiten stoßen.

Auf den großen Wert, den etwa die Bahnhofsbauten auch für das kulturgeschichtliche Bild unserer Heimat besitzen, hat jüngst eine Fotoausstellung im Landes pavillon in Stuttgart hingewiesen – „33 Bahnhöfe in Württemberg“.

Im folgenden Bericht sollen die Hochbauten einer merkwürdigen kurzen Bahnstrecke vorgestellt werden, die alle nach einheitlichem Plan errichtet wurden: Die von der



2 ENDBAHNHOF LENZKIRCH auf der letzten Teilstrecke der Linie nach Bonndorf. Der Bahnhof wird demnächst einem Kulturzentrum weichen.



3 ENDBAHNHOF BONNDORF. Er markiert den anderen Endpunkt der Teilstrecke. Sein Grundriß ist deshalb spiegel-symmetrisch zu dem von Lenzkirch angelegt.



4 HAUPTGEBÄUDE LENZKIRCH. Mit verziertem Fachwerk wird dieser Teil der Bahnhofsgebäude gegenüber den Nebenbauten besonders betont.

5 STATION UNTERLENZKIRCH.

Sie zeigt, im Vergleich mit der folgenden Station, wie einheitlich die Gebäude der Strecke konzipiert wurden.



6 STATION GÜNDELWANGEN. Hier

sieht man, daß auch die Haltepunkte wie die Bahnhöfe annähernd die Spiegelbildlichkeit der Gebäude wiederholen.



7 NEBENGEBAUDE LENZKIRCH. Das einfache Fachwerk gehört zum Kleintierstall, der sich bei ländlichen Bahnhöfen an das Dienstwohngebäude anschloß.



8

9



10

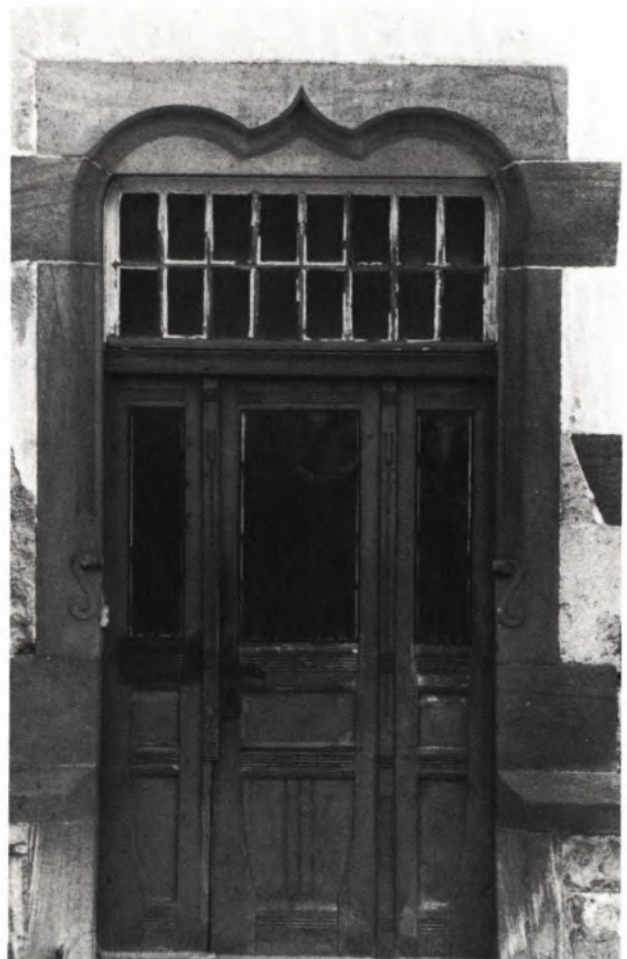


8 und 9 STATION KAPPEL-GRÜN-
WALD. Der Stil der Bahnhöfe ist auch an
diesem Haltepunkt zu finden. Die Gestal-
tung ist aber weniger aufwendig, wie die
Fensterfronten und der Verzicht auf das
Giebelfachwerk zeigen.

10 DIE BAHNWÄRTERHÄUSER
sind wieder eine Stufe einfacher gehalten,
aber der einheitliche Entwurf aller Hoch-
bauten der Bahnlinie läßt sich auch bei
ihnen erkennen.



11 TIERKÖPFE zieren die Ortgangbretter an allen Güterhallen.



12 DIE TÜREN sind in sparsamen Jugendstilformen gehalten.

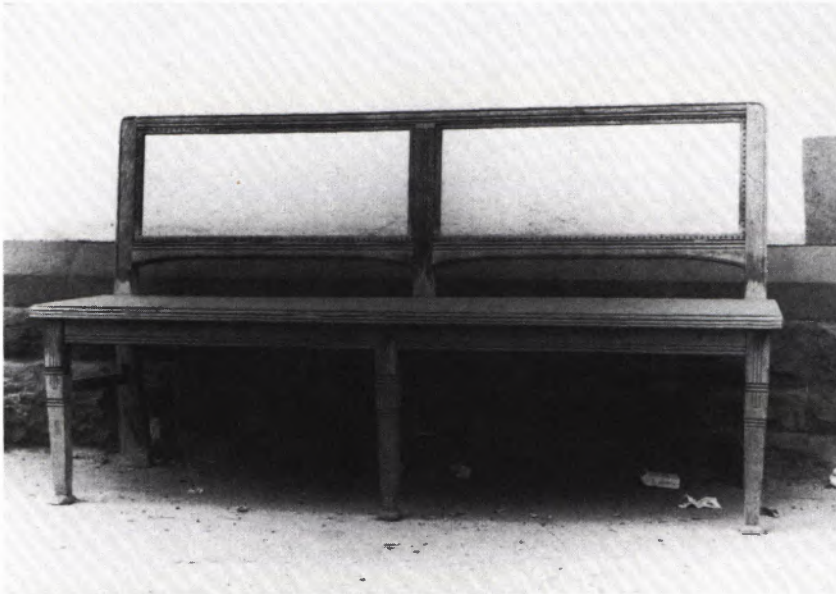
13 JUGENDSTIL an Dachluken . . .



14 . . . AN FENSTERN der Güterhallen.

15 DETAILGESTALTUNG auch an den Türen der Güterhallen.





16 DIE JUGENDSTILMÖBEL der Stationen sind bis auf wenige Einzelstücke nicht mehr erhalten.

Bahnstrecke Neustadt im Schwarzwald–Donaueschingen abzweigende Linie nach Bonndorf. Sie wurde im Jahre 1907 eröffnet. Albert Kuntzemüller rechnet sie in seinem Buch über „Die badischen Eisenbahnen“ kurzerhand unter die Fehlbauten und macht für die unglückliche Trassierung dieser Bahnstrecke nicht nur die damalige Regierung, sondern auch die übertriebene Kirchturmspolitik der Abgeordneten verantwortlich. Der merkwürdige Verlauf dieser Strecke erforderte im Bahnhof von Lenzkirch, das unbedingt berührt werden mußte, die Anlage einer Spitzkehre, damit die Züge in diesem Bahnhof gewendet werden konnten. Zur Strecke gehören die beiden Bahnhöfe Lenzkirch und Bonndorf und die Haltepunkte Kappel-Grünwald, Unterlenzkirch und Gündelwangen. Alle diese Hochbauten samt den zugehörigen Dienstgebäuden, Bahnwärterhäuschen und Güterschuppen sind in einem einheitlichen Stil und in allen Details entworfen. Die sauber gezeichneten und angelegten Pläne haben sich, mindestens für den Bahnhof Lenzkirch, erhalten. Für die Bauten dieser Strecke trifft sicher zu, was Erlasse der zuständigen Ministerien aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts erreichen wollten: „... daß bei der Errichtung oder dem Umbau von kleineren Stationsgebäuden und Bahnwärterhäuschen auf dem Lande mustergültige Beispiele von Bauten, die sich dem Landschaftsbilde oder der örtlichen Bauweise einfügen, leicht geschaffen werden könnten und so auch auf diesem Gebiete zur Erziehung des Geschmacks der Bevölkerung beigetragen würde.“

Die beiden Bahnhöfe beherbergen die notwendigen Diensträume einschließlich der Wartesäle für die II. und III. Klasse, aber auch die Wohnungen für Stationsvorsteher und Stationswart einschließlich eines Zimmers für den Gehilfen. Die Idylle des ländlichen Bahnhofs wird vervollständigt durch den an das benachbarte „Dienstwohngebäude für Bahnmeister und Weichenwärter“ angebauten Kleintierstall mit Heuspeicher.

Im Baustil der Eisenbahngebäude gehen die Anklänge an die heimische Bauweise des Schwarzwaldes über die Bretterverkleidungen der Nebengebäude und die relativ großen Krüppelwalmdächer nicht hinaus; die landhausartige Gestaltung mit Fachwerkgiebeln und gotisierenden Sandsteinteilen entsprach aber sicher der um die Jahrhundertwende üblichen Bauweise in den vom Fremdenverkehr entdeckten Städtchen. Interessant ist das Auftreten einzel-

ner Details aus dem Formenschatz des Jugendstils, etwa bei den Dachlukern und den Fenstern der Güterhalle.

Die Bahnhöfe Lenzkirch und Bonndorf sind über spiegelsymmetrischem Grundriß angelegt und markieren so Anfang und Ende der letzten Teilstrecke nach der Spitzkehre.

Leider sind die Tage der Bahnhofsanlage Lenzkirch gezählt: Die Erweiterung des Kurparkes kann bei den beengten örtlichen Verhältnissen nur auf dem Gelände des ehemaligen Sackbahnhofs erfolgen. An die Stelle des Bahnhofs wird das neu geplante Kurzentrum treten.

Alle übrigen Stationsgebäude der Strecke sollen erhalten bleiben. Der Haltepunkt Unterlenzkirch ist bereits in Privathand und wird vom Besitzer als Wohnhaus restauriert. Die Stationen Kappel-Grünwald und Bonndorf befinden sich noch im Besitz der Deutschen Bundesbahn. Der Haltepunkt Gündelwangen gehört der Stadt Bonndorf. Es ist zu hoffen, daß die Besitzer alles daran setzen, diese interessanten Bauten im originalen Zustand zu erhalten, auch wenn sie ihre ehemalige Funktion nicht mehr erfüllen, und sicher gewisse Einschränkungen für neue Nutzungsmöglichkeiten bestehen werden.

Es wurde vereinbart, daß beim Abbau des Lenzkircher Bahnhofs alle interessanten und einmaligen Detailelemente ausgebaut und gelagert werden. So stellen sie ein Material für Instandsetzungsarbeiten an den übrigen im gleichen Stil errichteten Gebäuden dar, das sonst mit hohen Kosten neu angefertigt werden müßte.

Die hier wiedergegebenen Fotos entstanden anläßlich einer Aufnahme der Bauten dieser von Anfang an unwirtschaftlichen und inzwischen aufgegebenen Strecke. Die Dokumentation wurde von den damaligen Regierungsbaureferendaren Sabine Daiber, Ottmar Dorn und Klaus Schulz zur Wiesch während ihrer Ausbildung am Landesdenkmalamt erstellt.

Dr. Wolfgang Stopfel
LDA · Bau- und Kunstdenkmalpflege
Colombistraße 4
7800 Freiburg im Breisgau