Zeitschrift: Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen
Herausgeber: Naturforschende Gesellschaft Schaffhausen
Band: 52 (2000)

Artikel: Die abenteuerliche Geschichte der "Sauschwänzlebahn"
Autor: Baumann, Max
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-584990

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

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

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

Download PDF: 09.12.2025

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

Die abenteuerliche Geschichte der «Sauschwänzlebahn»

Max Baumann

«Erleben Sie das wildromantische Wutachtal, das geologisch interessante Mühlbachtal, grossartige Viadukte, die idyllische Dörfer und Wildwasser überspannen, Brücken und viele Kehrschleifen sowie Deutschlands einzigen Kreiskehrtunnel in einer reizvollen Landschaft zwischen Buchberg und Randen nahe der Schweizer Grenze.»

Mit diesem blumigen Satz lockt der Prospekt der Museumsbahn Blumberg-Weizen die Freunde alter Dampfbahnromantik. Mit Erfolg, denn nie zuvor in ihrer über 100-jährigen Geschichte hat die «Sauschwänzlebahn» so viele Passagiere befördert wie heute. Rund 100 000 sind es jährlich, und dies, obschon die Züge nur von Mai bis Oktober verkehren.

Fehlplanung

Wie aber kam es zu dieser kuriosesten Bahnstrecke weit und breit? Geburtshelfer war das im 19. Jahrhundert grassierende Eisenbahnfieber. Davon angesteckt, wollte sich auch das Grossherzogtum Baden seinen Teil am voraussehbaren Nord-Süd-Transitverkehr sichern. Baden beteiligte sich deshalb als einziges deutsches Land finanziell am Bau der Gotthardbahn. Waldshut, so war die Überzeugung, sollte «gleichsam die Pforte in die Schweiz und nach Italien bilden», und zwar als Hauptstation einer Wutachtalbahn, die den Anschluss der aufstrebenden Stadt am Rhein an die Schwarzwaldbahn über Oberlauchringen, Stühlingen/Weizen durch die «felsschroffen» Wutachflühen und Achdorf nach Donaueschingen herstellen sollte. 1870 trat das entsprechende Gesetz in Kraft, und schon 1876 konnte der Betrieb bis Weizen aufgenommen werden.

Inzwischen aber hatte sich die verkehrspolitische Lage verändert. Im Deutsch-Französischen Krieg waren das Elsass und Lothringen an Deutschland gefallen, worauf das preussische Eisenbahnministerium unverzüglich die «Reichseisenbahn Elsass-Lothringen» gründete, um den Verkehr von der badischen Rheintallinie Mannheim-Basel auf eine linksrheinische Strecke Ludwigshafen–Strassburg–Basel umzulenken. Damit war Basel endgültig zur Pforte nach Süden geworden, das Wutachtalbahnprojekt wurde aufgegeben, sogar die Einstellung des unrentablen Betriebs bis Weizen in Erwägung gezogen.

Fliegende Fahnen verboten

Doch es kam nochmals anders. Der Deutsch-Französische Krieg hatte auch gezeigt, dass Militärtransporte entlang der südbadischen Grenze nach dem Elsass nicht möglich waren, weil der Schienenstrang in Basel und im Kanton Schaffhausen zweimal über schweizerisches Hoheitsgebiet führte. Zwar bestand ein Staatsvertrag, demzufolge deutsche und schweizerische Truppen diese Strecke «ohne fliegende Fahnen und klingendes Spiel» befahren durften, aber der Truppentransport konnte von beiden Vertragspartnern unter Berufung auf eigene Interessen jederzeit untersagt werden. Das behagte den Militärstrategen nicht. Im Sommer 1885 reiste eine Delegation der deutschen Heeresleitung nach Südbaden, um die Verhältnisse zu prüfen. Sie kam zum Schluss, dass sowohl Basel wie Schaffhausen auf neu zu bauenden Eisenbahnstrecken zu umfahren seien. Für die Umfahrung des Kantons Schaffhausen bot sich eine Weiterführung des bereits bis Weizen führenden Geleises an, allerdings nicht wie ursprünglich geplant in Richtung Achdorf–Donaueschingen, sondern nach Osten über Zollhaus-Blumberg ins Aitrachtal und weiter nach Tuttlingen–Sigmaringen. Das eröffnete die Perspektive einer Verbindung vom Hochrhein durch das obere Wutachtal nach Ulm. Man war sich allerdings von Anfang an bewusst, dass die neue Bahn wirtschaftlich und verkehrspolitisch kaum Sinn machen würde.

Tunnels und Viadukte

Dennoch verpflichtete sich Baden in einem Vertrag mit dem Deutschen Reich vom 11. März 1887 «im Interesse der Landesverteidigung» zum Bau von drei «Kanonenbahnen», darunter die 44,5 Kilometer lange Strecke Weizen–Immendingen. Der Vertrag hielt fest, dass der Bahnbau innert drei Jahren vollendet sein musste und dass die Maximalsteigung nicht mehr als 10 Promille betragen durfte. Ferner mussten in Abständen von acht Kilometern Ausweichgeleise und Laderampen für Militärzüge erstellt werden. An die veranschlagten Kosten von 20 Millionen Mark hatte das Deutsche Reich 95 Prozent, Baden den Rest zu bezahlen.

Es war die Forderung, wonach das Trassee nicht mehr als 10 Steigungspromille aufweisen dürfe, welche die heutige Sauschwänzlebahn so attraktiv macht. Der Höhenunterschied zwischen den Bahnhöfen Weizen und Zollhaus-Blumberg beträgt 231 Meter, die Luftliniendistanz 9,6 Kilometer. Dies entspricht einer Steigung von 24 Promillen, was für «zivile» Bahnen durchaus noch zulässig gewesen wäre. Um den Ansprüchen des Militärs zu genügen, musste indessen eine künstliche Linienverlängerung auf 25,5 Kilometer hingenommen werden. Das Resultat war eine abenteuerliche Trassee-

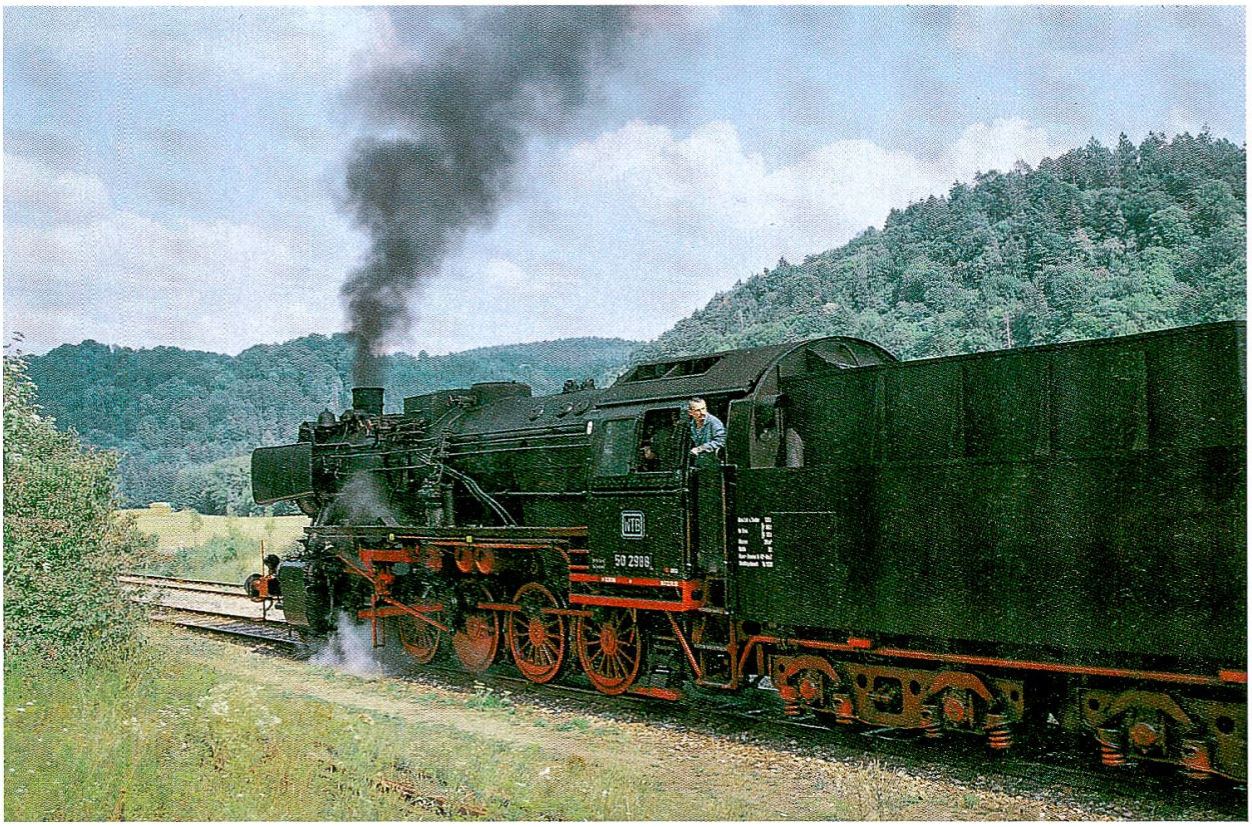

Abb. 18: Die 33 Meter lange Lok Nr. 502988, Baujahr 1942, beim Bahnhof Weizen.

Abb. 19: Bei Fützen überspannt der 187 Meter lange Viadukt das Tal.

führung mit insgesamt 500 grossen und kleinen Kunstbauten, davon zwei Kehrtunnels im Berg und vier weiteren Tunnels mit einer Gesamtlänge von fast fünf Kilometern, sowie mit vier die Wutach und das Tal von Fützen, Epfenhofen und den Beisenbach überspannenden Viadukten.

4000 Arbeiter im Einsatz

Schon im Sommer 1887 begann der Kampf gegen die schlechten geologischen Verhältnisse. Der Untergrund aus Keuper und schwarzem und braunem Jura erwies sich als wenig tragfähig und neigte zu Rutschungen. Die Hauptarbeit wurde von Juli 1888 bis Oktober 1889 von über 4000 Arbeitern bewältigt, die grösstenteils in einem Baucamp östlich von Grimmelshofen lebten. Das provisorische Dorf umfasste Baracken, Kantinen, Reparaturwerkstätten und ein Maschinenhaus. Für den Materialtransport verkehrten auf 100 Kilometer Feldbahnschienen der Spurweite 900 Millimeter 43 Kleinlokomotiven und einige hundert Loren.

Nach einer heute kaum mehr vorstellbar kurzen Bauzeit von zweieinhalb Jahren wurde die strategische Bahn am 20. Mai 1890 eröffnet. Es verkehrten vorerst täglich vier Züge in jeder Richtung. Einer der ersten Passagiere war der Schleitheimer Hobbyhistoriker Samuel Pletscher. Topaktuell erschien noch im Jahr der Betriebsaufnahme sein «Illustrierter Bahnführer», in dem er die Strecke minutiös beschrieb. In der Einleitung seines 50-seitigen, noch heute unübertroffenen kulturhistorischen Büchleins schrieb er hoffnungsvoll: «Wenn auch die Bahnstrecke Tuttlingen–Inzighofen–Sigmaringen vollendet und dem Verkehr übergeben sein wird, dürfte wohl noch eine Vermehrung der täglich kursierenden Züge gewärtigt werden.»

Die Stunde der Dampfbahnfans

Pletschers Hoffnung erfüllte sich nicht. Weder das Militär noch zivile Reisende brachten der kostenintensiven Bahn die gewünschte Kapazität. Immerhin verhalf sie den abgelegenen Dörfern am Fuss des Randens während Jahrzehnten zum willkommenen Anschluss an die weite Welt. Dann, 1955, stellte die vom Zweiten Weltkrieg gebeutelte Deutsche Bundesbahn den Verkehr infolge Baufälligkeit des Weiler-Kehrtunnels ein. Das Schicksal der «Strategischen» schien besiegelt. Bis sich auf einmal auch die Nato an ihren strategischen Wert erinnerte. 1963 veranlasste sie die gründliche Instandsetzung der Anlagen mit der Auflage, dass im «Verteidigungsfall» 24 Militärzüge pro Tag verkehren konnten. Die Sechsmillioneninvestition dürfte zwar entscheidend zur späteren Betriebsaufnahme einer

Museumsbahn beigetragen haben, vorerst aber vermochte er den Dornröschenschlaf der fast vergessenen Lokalbahn nicht zu stören.

1975 sollte sie, da jetzt auch die Nato keinen strategischen Nutzen mehr erkennen konnte, endgültig stillgelegt und danach abgebaut werden. Nach diesem Entscheid aber schlug die Stunde der Dampf- und Eisenbahnfreunde. Mit dem Blumberger Bürgermeister W. Gerber an der Spitze wirkten sie beharrlich darauf hin, das Trassee für den Betrieb einer Museumsbahn übernehmen zu können. Mit Erfolg, denn schliesslich gab die Deutsche Bundesbahn ihren Segen dazu. Am 21. Mai 1977 erfolgte die Betriebsaufnahme. Bereits im ersten Jahr wurden 18 fahrplanmässige Fahrten mit über 20 000 Passagieren durchgeführt – ein Erfolg, der die Erhaltung und Wiederbelebung dieses technischen Denkmals sicherstellte.

Abb. 20: Das Flusstal in den Flühen beim Bahnhaltepunkt «Wutachblick».

Abb. 21: Im Auenwaldreservat darf sich der Grenzfluss den eigenen Naturgesetzen folgend frei verändern.

Abb. 22: Der periodisch überflutete Wald bietet ein dynamisches Bild.