



„Mein Schwarzwald“-Autorin Silke Keil genoss die Fahrt

Mein Sonntagsausflug

Eine Fahrt mit der „Sauschwänzlebahn“ ist ein nostalgisches Erlebnis: Weich gefedert auf Kunstlederbänken erlebt man, wie sich der historische Zug in yogareifen Kurven und Schleifen von der Baar-Hochebene ins wildromantische Wutachtal schlängelt. Vor über 130 Jahren wurde hier ein Meisterwerk der Ingenieurskunst geschaffen

Mehr als 250 Museumsbahnen gibt es in Deutschland. Doch nur wenige können mit so vielen Superlativen aufwarten wie die Sauschwänzlebahn, die am Südwesstrand des Schwarzwalds den Blumberger Ortsteil Zollhaus mit Weizen verbindet. Ihre gerade mal 25 Kilometer lange Strecke führt über vier Viadukte, 40 kleinere Brücken, Unter- und Überführungen sowie durch sechs Tunnel. Zwischendurch ringelt sie sich spektakulär durch die gebirgige Landschaft.

Was hat Menschen bewogen, eine solch knifflige Bahnstrecke zu bauen? Ich bin neugierig und habe mich daher zu einer „Schwarzwaldhof-Ingenieurfahrt“ angemeldet. Der Name verweist auf einen der Sponsoren, die den Bahnbetrieb unterstützen. Denn die Unterhaltungskosten sind hoch. Nachdem die Museumsbahn 1988 zum „technischen Denkmal mit besonderer nationaler Bedeutung“ gekürt worden war, hat auch die Deutsche Stiftung Denkmalschutz mehr als eine halbe Million Euro zu ihrem Erhalt beigesteuert.



Die Wutachbrücke stellte die Ingenieure in der Bauzeit von 1887 bis 1890 vor große Herausforderungen. Denn der Untergrund erwies sich in Belastungstests als instabil

FOTOS: Oliver Austerl, Sauschwänzlebahn, Silke Keil

Die Wutachbrücke steht heute noch so da wie vor mehr als 130 Jahren. Sie ist für weit schwerere Züge ausgerichtet als für den Bummelzug der Sauschwänzlebahn. Seit 1977 wird sie aber nur noch touristisch genutzt

Eine Zugfahrt wie zu Großmutter's Zeiten





Zugführer und Ingenieur Claudius Bauknecht (links) leitet die Ingenieurfahrten. Er kennt die Strecke wie kein anderer. Stilecht wird sie nur mit alten Zügen befahren

Die vierfach gekuppelten Räder der Dampflokomotive bringen große Kräfte auf die Schienen

Das malerische Wutachtal an der Grenze zur Schweiz ist einer der landschaftlichen Höhepunkte der Fahrt

Rhein unterquert. Lange sind wir im Dunkeln unterwegs, umso herrlicher erscheint der anschließende Ausblick über das Kommental: ein farbenfrohes Mosaik aus Feldern, Wiesen und Wäldern. Auch die ersten Viadukte werden sichtbar, wie der große Epfenhofener Talübergang, der auf einer Länge von 264 Metern über den Dächern der Ortschaft zu schweben scheint. Am historischen Bahnhof Fützen erhaschen wir einen Blick auf den Lokschuppen und das Kohlelager, über das ein Drehkran schwingt. „Hier wird die Dampflokomotive mit Kohlen beladen“, informiert uns Claudius Bauknecht. An neun Wochenenden im Jahr zieht die 80 Jahre alte Dampflokomotive die Sauschwänzlebahn über die Strecke.



So wie früher: den Fahrtwind genießen. Die Schiebefenster der alten Waggons machen es möglich



Mit schweren Hebeln werden in den Stellwerken bis heute die Weichen und Signale bewegt

Claudius Bauknecht, der die Ingenieurfahrt leitet, erwartet uns auf dem Bahnsteig in Blumberg-Zollhaus. Seinen Kopf ziert eine Baschkirmütze mit silbernem Flügelrad: weltweites Erkennungszeichen für Eisenbahner. Der Ingenieur und Zugführer kennt die Strecke aus dem Effeff. Als Kind besuchte er die Bahnlinie kurz nach ihrer Stilllegung 1976 und war von Anfang an begeistert. Gegen den Abriss der Bahn formierte sich damals großer Widerstand. Denn sie ist eine der wenigen Gesamtanlagen Deutschlands, die seit ihrer Erbauung 1890 nahezu unverändert erhalten ist. „Daneben ist sie eine der am besten dokumentierten Bahnen in ganz Deutschland“, betont Bauknecht. Das große Eisenbahnzeitalter wird in der Sauschwänzlebahn hautnah erlebbar.

Wie es zur „Sauschwänzlebahn“ kam

Uns erwartet nun ein Höhepunkt: der einzige Kreiskehrtunnel Deutschlands. In ihm schraubt sich der Zug in einer ganzen Umdrehung 15 Meter in die Tiefe. Da er auf den Plänen einem Schweineschwanz ähnelt, hat der Volksmund die einstige „Wutachtalbahn“ einfach umfirmiert. Der Zug fährt so gemütlich durch den Tunnel, dass wir von seiner Biegung nur wenig spüren. Die Landschaft hat sich anschließend jedoch verändert: Das schroffe Gebirge rückt näher, aus den Wäldern duftet es moosig. Wir tauchen in die wildromantische Schlucht der Wutach ein. Wer die mächtigen Felswände der Wutachflühen sehen will, muss schnell sein, denn schon verschwindet der Zug erneut in einem Tunnel. Die Zeit vergeht wie im Fluge. Knapp eine Stunde nach Abfahrt erreichen wir die Endstation Weizen.



Bestens in Schuss sind die alten Waggons mit ihren gefederten Zweier- und Dreierbänken



Wer Glück hat, kann in Weizen noch spontan eine Fahrkarte lösen

Bauknecht lotst unsere Gruppe in einen der grünen Waggons. Im Inneren empfängt uns nostalgischer Charme: holzvertäfelte Wände, dunkelroter Boden und farblich passende, mit Kunstleder bezogene Sitzbänke, die wie Luftkissen federn. Ein Pfiff und die alte Diesellokomotive setzt sich in Bewegung. Schon bald bestimmt das beruhigende „Ta-damm, ta-damm“ der Schienenstöße unseren Rhythmus. Quietschend öffnen sich die ersten Schiebefenster, Haare wehen im Fahrtwind. Wir rollen durch das breite Aitrachtal, das Urtal der Donau.

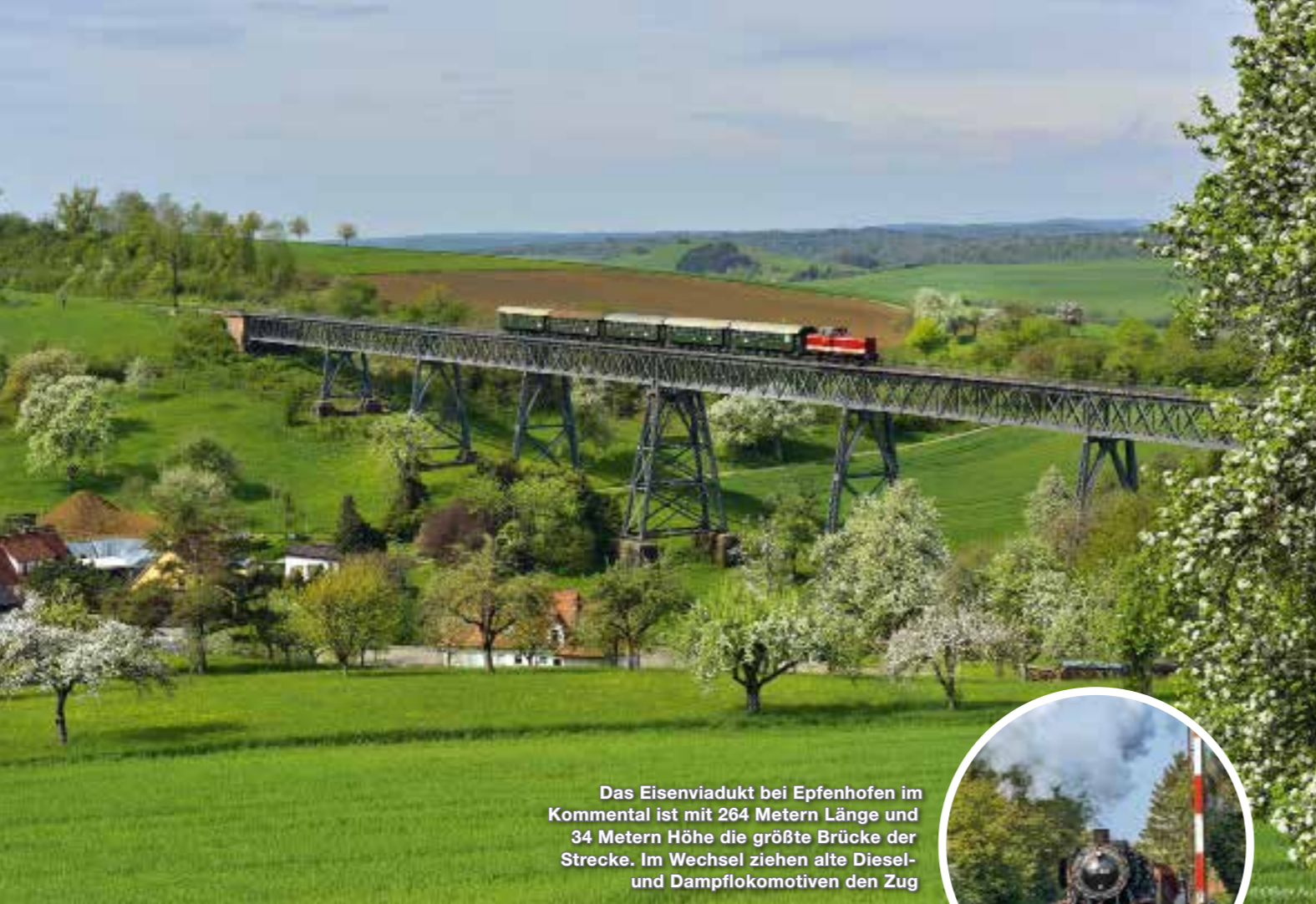
Kurz darauf tauchen wir in den Buchbergtunnel ein, der die Wasserscheide zwischen der Donau und dem

Während die Lok ans andere Ende des Zuges gesetzt wird, haben wir etwas Zeit, den historischen Bahnhof zu bewundern. Am Fahrkartenhäuschen prangt eine Auszeichnung, die der Sauschwänzlebahn im Jahr 2014 von der Bundesingenieurkammer zuteilwurde: „Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland“. Dass beim Bau nicht immer alles so vorbildlich ablief,



Das historische Streckenwärterhäuschen am Weiler Kehrtunnel wird heute privat bewohnt

FOTOS: Silke Kell (5), Sauschwänzlebahn (6), Klaus Hansen



Das Eisenviadukt bei Epfenhofen im Kommental ist mit 264 Metern Länge und 34 Metern Höhe die größte Brücke der Strecke. Im Wechsel ziehen alte Diesel- und Dampflokomotiven den Zug



Die Strecke führt durch ein beliebtes Wandergebiet. Auch der Ostweg verläuft hier



Im Rahmen der Ingenieurfahrt dürfen wir sogar die Tunnel betreten

davon erzählt uns Claudius Bauknecht später auf einer Wanderung. Und er verrät auch: „Kein Bahnbetreiber würde heute auf die Schnapsidee kommen, Weizen und Blumberg zu verbinden.“ Die Gründe: zu schwierig, zu unrentabel. Die beiden Orte sind zwar nur 9,5 Kilometer voneinander entfernt, sie trennen jedoch 230 Höhenmeter, die es in sich haben. Denn sie liegen in geologisch instabilem Gebirge mit Juragestein. Darunter Gips, Mergel und Anhydrit, in denen Fundamente versacken, Schienen kippen und Tunnel einstürzen können.

Aufregend, auf den Schienen zu gehen

Der Bau der Bahn war damals kein Geschenk an die ländliche Gegend, sondern ein strategischer Schachzug des Militärs. Ziel war eine möglichst direkte Zugverbindung von Ulm nach Belfort im Elsass unter Umgehung des Schweizer Kantons Schaffhausen, um im Kriegsfall Waffen und Soldaten liefern zu können. Dafür brauchte es einige neue Schienenstränge – auch zwischen Weizen und Blumberg. Um schwerste Geschütze transportieren zu können, durfte die Strecke jedoch höchstens ein Prozent ansteigen. Mit Kehren, Schleifen und Wendungen schaffte man das scheinbar Unmögliche.



Zahlreiche Flügel signale begleiten die Strecke. Sie werden hier noch mechanisch bewegt



Blockwerke wie dieses sollten Zusammenstöße von Zügen verhindern. Es ist im Eisenbahnmuseum ausgestellt

Claudius Bauknecht wandert mit uns vom Bahnhof Lausheim-Blumberg im Wutachtal bis zum Bahnhof Grimmelhofen. Es ist aufregend, auf den Schienen zu gehen. Neben dem Gleisbett blühen Wildblumen, Schmetterlinge kreisen. Kühle Luft empfängt uns in den Tunneln. Bei ihrem Bau habe es immer wieder Pannen gegeben, erzählt der Bauingenieur. Mal verkalkulierte man sich bei der Richtung der Stollen, mal stürzte die Decke ein, da falsches Material verwendet worden war. Und auch das Fundament der Wutachbrücke geriet in Bewegung. Es musste durch das Flussbett bis zum Grundgebirge getrieben werden. Ein Wunder, dass die Strecke dennoch in einer Rekordzeit von nur drei Jahren fertig wurde. Aufgrund ihrer Komplexität gilt sie als Meisterleistung der Ingenieurbaukunst.

Am Nachmittag lassen wir uns von der Sauschwänzlebahn wieder nach Blumberg schaukeln. Herrlich entschleunigt schlendere ich noch in den Souvenirladen am Bahnhof, wo mich ein Teeglas anlacht. Ein Schluck Tee mit der Erinnerung an das rhythmische „Ta-damm, ta-damm“ – und die Hektik des Alltags rollt vorüber.

SILKE KEIL



Viel Herzblut ist mit dabei, wenn die alten Loks in der Werkstatt wieder flottgemacht werden

Ein Museum nicht nur für Eisenbahnfans

Wie war das damals, in Zeiten ohne Telefon? Woher wussten die Zugleiter, wo welcher Zug unterwegs war – und in welche Richtung? Das **Blumberger Eisenbahnmuseum** am Bahnhof erzählt die Geschichte der Sauschwänzlebahn – und enthüllt mit seinen Ausstellungsstücken so manche Rätsel. Da finden sich mächtige Kohleöfen und Schaltschränke neben Messgeräten, Weichenschlüsseln und Morseschreibern bis hin zu alten Plänen. Selbst die Uniform eines Bahnbeamten aus der großherzoglich-badischen Zeit lässt sich bewundern. Und wer bei der Fahrt die Orientierung verloren hat: Ein Modell zeigt die komplette gekringelte Bahnstrecke in 3-D. **Info:** Geöffnet hat das Museum an den Fahrtagen von circa 9 bis 17.30 Uhr. Der Eintritt ist frei.

FOTOS: Sauschwänzlebahn (6), Oliver Austen, Bahnbetriebe Blumberg, Silke Keil



Bitte weiterblättern



Zwei Wanderwege folgen dem Verlauf der Sauschwänzlebahn von Blumberg nach Weizen



Für ein besonderes Hochzeits-erlebnis: das Reiterstellwerk am Bahnhof Zollhaus

Die Sauschwänzlebahn ist beliebt im Schwarzwald-Baar-Kreis. Mehr als 100 000 Fahrgäste zählt sie während der Saison von April bis Oktober. Dabei fasziniert neben der Eisenbahnromantik auch die urwüchsige Gebirgslandschaft im Grenzgebiet zur Schweiz.

► **Fahrplan** Während der Saison pendelt die Sauschwänzlebahn freitagnachmittags sowie donnerstags, samstags und sonntags zweimal täglich zwischen Blumberg-Zollhaus und Weizen. Eine einfache Fahrt dauert knapp eine Stunde. Meistens zieht eine Diesellok den Zug. Die schwarze Dampflok vorgespannt wird am 7., 8.,

21. und 22. September sowie am 5., 6., 19. und 20. Oktober. Ende des Jahres sind Nikolausfahrten geplant.

► **Fahrkarten:** Da gerade die Tickets für Dampflokfahrten schnell vergriffen sind, lohnt es sich, im Voraus zu buchen. Wer spontan aufsteigen will, kann kurz vor Abfahrt an den Bahnhöfen Blumberg-Zollhaus und Weizen Fahrscheine lösen. Die fünf weiteren Bahnhöfe sind verwaist. Sie eignen sich als Ausgangs- oder Zielorte für Wanderungen.

► **Veranstaltungen:** Wer tiefer in die Geschichte der Eisenbahn oder Kulinarik der Gegend eintauchen möchte, hat dieses Jahr noch vier Gelegenheiten. Am 14. Juli und 15.

September findet die Schwarzwaldhof-Ingenieurfahrt statt. Um Genuss geht es bei der Gin-Tasting-Tour am 27. Juli und beim „Rothaus-Abend in Tracht“ am 7. September.

► **Gruppen:** Das Team der Sauschwänzlebahn bietet für Gruppen zahlreiche Ausflugstage an, die neben der Fahrt weitere Attraktionen in der näheren Umgebung mit einbinden.

► **Hochzeit:** Die Weichen auf Glück stellen – dafür steht das urige Reiterstellwerk in Blumberg-Zollhaus zur Verfügung. Paare können sich dort das Ja-Wort geben und anschließend ihre gemeinsame Reise in der historischen Bahn beginnen. Kontakt: Standesamt Blumberg, Tel.: 0 77 02/5 11 42, Mail: standesamt@stadt-blumberg.de

► **Wanderungen:** Zwei Wanderwege folgen der Bahnstrecke von Blumberg-Zollhaus bis Weizen: Der 12,4 Kilometer lange Sauschwänzle-Weg und die 18,5 Kilometer lange Sauschwänzle-Entdeckungstour. Beide führen durch die wildromantischen Wutachflühen, durch die früher auch Schmuggler geschlichen sein sollen. Geführte Wanderungen werden am 21. Juli, 30. August, 22. September und 3. Oktober angeboten – für Gruppen ab 15 Personen auch nach Absprache.

► **Infos:** Bahnbetriebe Blumberg, Bahnhofstr. 1, 78176 Blumberg, Tel.: 0 77 02/5 1300, info@sauschaenzle-bahn.de, www.sauschaenzle-bahn.de. Anreise mit Bahn oder Bus zum Bahnhof Blumberg-Zollhaus, dort stehen auch Parkplätze zur Verfügung.

Street-Art-Festival in Blumberg

Blumberg wird am 13. und 14. Juli wieder zum Mekka für alle Urban-Art-Fans: Künstler verwandeln die Straßen der kleinen Schwarzwaldgemeinde in eine riesige Open-Air-Galerie. Dabei werden nicht

nur Hobbyisten das Asphaltgrau in viele bunte Farben tauchen. Auch international gefeierte Straßenmaler haben ihren Besuch angekündigt. Dabei darf man sich wieder auf verblüffend echte 3-D-Bilder freuen. Das Street-Art-Festival in Blumberg ist eines der größten Straßenmalerfestivals in ganz Deutschland. **Infos:** www.street-art-festival.de



An zwei Tagen verwandelt sich der Ort in eine Open-Air-Galerie