

## Die Sauschwänzlebahn – von der strategischen Umgebungsbahn zur touristischen Museumsbahn

von DIETRICH REIMER

Als mein Sohn vor einiger Zeit seine neue Arbeitsstelle in Hamburg antrat, wurde er natürlich gefragt, wo er herkomme. „Blumberg“ – bedauerndes Achselzucken – „Sauschwänzlebahn“ – „Klar, kennen wir. Wir sind sogar schon damit gefahren“. Die Bekanntheit der Bahn steht in krassem Gegensatz zu ihrem tatsächlichen Nutzen. Als aufwendiges Rüstungsprojekt geplant und gebaut, hat sie kaum ihren militärischen Zweck erfüllt. Erst in jüngerer Zeit hat sie als touristische Attraktion eine sinnvolle Verwendung gefunden. Von diesem Wandel berichtet der vorliegende Aufsatz.

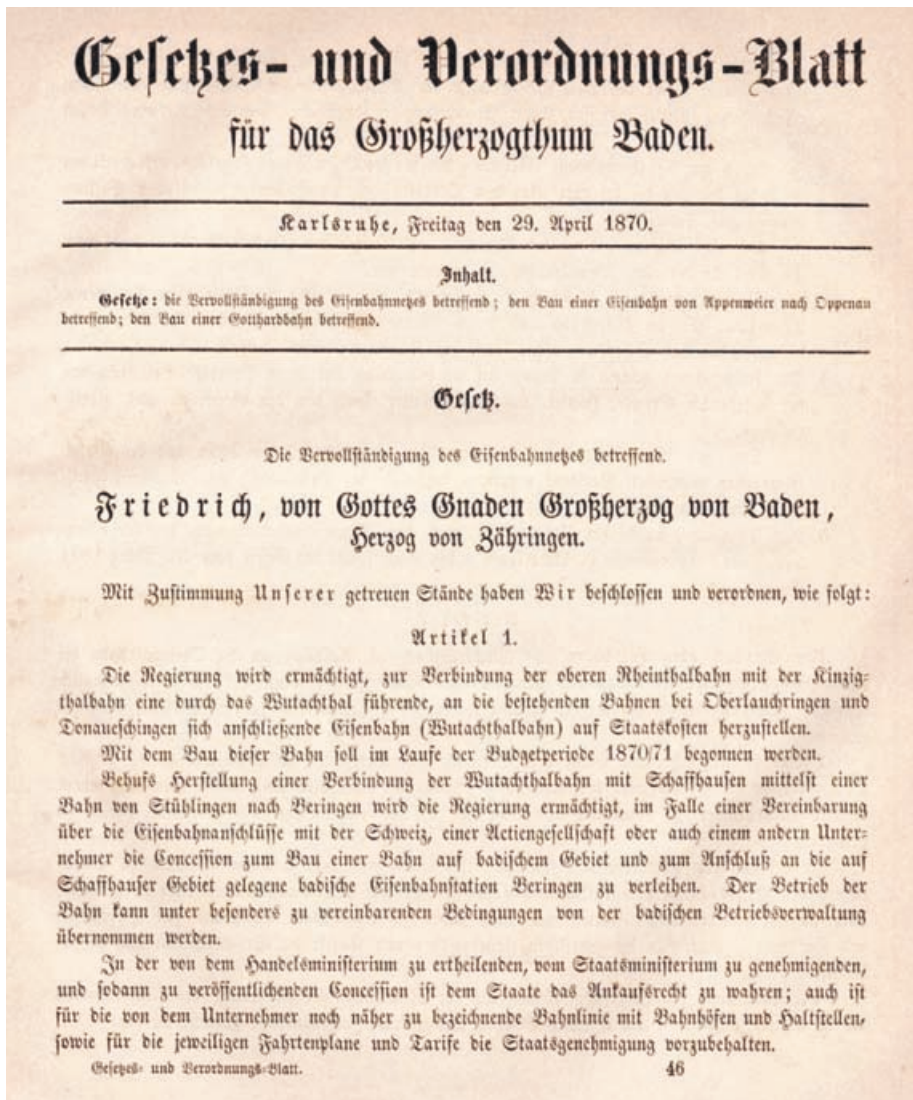
### Baden plant internationale Durchgangsstrecken

Die Eisenbahn kam um 1860 an den Hochrhein. Die badische Hauptbahn hatte 1856 Basel erreicht und wurde über Waldshut und Schaffhausen in Richtung Konstanz weitergebaut, 1863 war die Strecke vollendet. Zur offiziellen Einweihung am 13. Juni 1863 reiste der Großherzog an. Er wurde auch im schweizerischen Neunkirch mit „Hoch“ und „Willkomm“ begrüßt und äußerte, „solch herzliche Aufnahme in der Schweiz nicht erwartet zu haben.“<sup>1</sup>

Diese freundlichen Worte konnten nicht darüber hinwegtäuschen, dass der zwischen Baden und der Eidgenossenschaft geschlossene Vertrag über die Durchfahrt deutscher Militärzüge durch den Kanton Schaffhausen für deutsche Interessen auf Dauer als untragbar angesehen wurde. Der parallel zur Eröffnung der Strecke geschlossene Vertrag erlaubte zwar Militärtransporte über Schweizer Gebiet, jedoch „ohne fliegende Fahnen und ohne klingendes Spiel“ (Originaltext). Im Ernstfall hätte die Schweiz aufgrund ihrer Neutralität weitere Beschränkungen erlassen. So war die einhellige militärpolitische Meinung rechts des Rheins.

Inzwischen gab es neue Nachrichten: In der Schweiz sollte der Gotthard mit einem Tunnel durchfahren werden, damit Güteraustausch aus den norditalienischen aufstrebenden Industriegebieten im Ganzjahresbetrieb mit den neuen deutschen Industrievieren im Rheinland bis hinauf zum Rotterdamer Hafen stattfinden konnte. Die einzige Verbindung zwischen dem badischen und dem schweizerischen Bahnnetz war bis 1873 die von Robert Gerwig gebaute Gitterbrücke über den Hochrhein zwischen Waldshut und Koblenz (Kanton Aargau). Von dort konnten die Güter entweder Richtung Basel oder Richtung Singen weiterbefördert werden. Erwogen wurde aber auch eine neue Strecke von Waldshut über Oberlauchringen durch das Wutachtal irgendwie bis Donaueschingen und weiter nach Offenburg.

Interessant in diesem Zusammenhang ist ein Satz des Abgeordneten Hep-ting im Protokoll des Kommissionsberichts vom 15. März 1870 der badischen Zweiten Kammer (70. Sitzung; Beratungen zum Gesetzesentwurf zur Beteiligung am Gotthardbahnbau): „Auch ist nicht zu vergessen, dass der Bau der Wutachtallinie der Kinzigtallinie [gemeint ist die Schwarzwaldbahn Offenburg – Konstanz] eine sehr zweckmäßige Fortsetzung nach dem Gotthard verschaffen wird.“<sup>2</sup> Deshalb zahlte Baden „großzügig“ drei Millionen Franken verlorenen Zuschuss für den Gotthardbahnbau in Erwartung zukünftig guter Geschäfte.<sup>3</sup>



Gesetz zum Bau der Wutachbahn 1870. Quelle: Badische Landesbibliothek (siehe Anmerkung 4).

Im „Gesetzes- und Verordnungs-Blatt für das Großherzogthum Baden“ wurde am 29. April 1870 das Gesetz, die „Vervollständigung des Eisenbahnnetzes betreffend“ verkündet, das den Bau der Wutachtalbahn einschloss.<sup>4</sup> Offenbar fühlte man sich in Karlsruhe angesichts der zu erwartenden guten Einnahmen aus dem Transitgeschäft nun doch in der Lage, eine Bahn durchs Wutachtal zu bauen.

Man sieht: Die frühen Planungen für eine Wutachtalbahn waren eher wirtschaftlich motiviert. Zwar hatte es schon 1848 und erneut 1858 militärische Überlegungen und Trassensondierungen zur Umfahrung des Kantons Schaffhausen gegeben, die jedoch wegen zu erwartender geologischer Unwägbarkeiten nicht weiterverfolgt wurden.

### Strategische Umgebungsbahnen für Südbaden

Inzwischen hatte sich die Deutschlandkarte verändert. Nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 wurde das Deutsche Reich gegründet, aus Preußen kam der neue Kaiser Wilhelm I., und Berlin hatte einen Deutschen Reichstag – der allerdings auf militärischem Gebiet wenig zu bestimmen hatte. Das Sagen hatten vielmehr der Kaiser und seine Generäle, allen voran der preußische Generalfeldmarschall und Chef des Generalstabs, Helmuth Karl Bernhard Graf von Moltke (1800–1891).

Von Moltke hatte schon im Krieg von 1866 die Eisenbahn in kriegsentscheidender Weise genutzt. Er war der Überzeugung, nur Eisenbahnen seien in der Lage, Truppen und Material in großem Umfang in zukünftige Kampfgebiete zu befördern. Auf seine Vorschläge hin wurden strategische Bahnen in Richtung Westgrenzen angelegt. Er ging für Südbaden davon aus, dass ein erneuter Waffengang mit Frankreich im Bereich des nun zu Deutschland gehörenden Reichslandes Elsass-Lothringen stattfinden würde. Seine Planungen sahen deshalb vor, im Süden eine Eisenbahnverbindung von der Bundesfestung Ulm unter Umfahrung der Schweiz und entlang des Hochrheins bis ins Elsass in die Nähe der französischen Festung Belfort zu bauen. Auf seinen Vorschlag hin stimmte der Reichstag in Berlin aufgrund der Vereinbarung mit Baden vom 11. März 1887 dem Bau einer Strategischen Bahn durch das Wutachtal unter Umgehung des Schweizer Kantons Schaffhausen zu. Vorausgegangen waren schon seit 1884 umfangreiche Geländebegehungen und geologische Untersuchungen, sowohl durch badische Ingenieure als auch durch Ingenieure der jetzt deutschen Militärverwaltung in Straßburg.

Helmuth von Moltke, Chef des preußischen und des deutschen Generalstabs bis 1888.

Foto: Michael Tocha.

Alle folgenden Fotos: Dietrich Reimer.



Das Großherzogtum Baden hat am 8. Juli 1887 die Bekanntmachung des Staatsministeriums veröffentlicht, den „*Ausbau des Eisenbahnnetzes betreffend*“. Es geht dabei um die am 11. März 1887 getroffene Vereinbarung zwischen dem Deutschen Reich und Baden zum Bau der Umgebungsbahn „*im Interesse der Landesverteidigung*“.<sup>5</sup>

Allerdings gab es dazu kritische Anmerkungen. Schließlich musste Baden nach Fertigstellung der Strategischen Bahn die Anlage auf seinem Gebiet übernehmen. Eine Beteiligung mit 5 % der Baukosten konnte noch verschmerzt werden. Schlimmer waren die warnenden Stimmen, die mit Gutachten versuchten zu beweisen, dass eine derartige Bahn für Baden nur ein Verlustgeschäft werden würde: Die wenigen zu erwartenden Einnahmen aus Frachten und Personenbeförderung würden in keinem Verhältnis zu den Unterhaltsaufwendungen der Anlage stehen. Südbaden sei ein ländlich strukturierter Raum ohne nennenswerte Industrie und mit geringem Steueraufkommen. Berlin dagegen erkannte zwar auch, dass Baden damit eine große Aufgabe übernehmen würde, aber das höhere Interesse und somit „Opfer“ für die Landesverteidigung hatte Priorität. Ein entscheidender Grund für die rasche Zustimmung Badens lag im Artikel 41 der Reichsverfassung von 1871:

*Eisenbahnen, welche im Interesse der Verteidigung Deutschlands oder im Interesse des gemeinsamen Verkehrs für notwendig erachtet werden, können kraft eines Reichsgesetzes auch gegen den Widerspruch der Bundesglieder, deren Gebiet die Eisenbahnen durchschneiden, unbeschadet der Landeshoheitsrechte für Rechnung des Reiches angelegt oder an Privatunternehmer zur Ausführung konzessioniert und mit dem Expropriationsrechte ausgestattet werden.*

Nun begann die Zeit der konkreten Bauplanung. Gemäß Gesetz für alle Strategischen Bahnen im Reich durfte etwa die Höchststeigung nur maximal 1 % (10 Promille) betragen. Der Grund ist für uns heute kaum noch nachvollziehbar, war aber damals unter Umständen lebenswichtig. Nicht bloß, dass die Dampflokomotiven nur über eine begrenzte Leistung verfügten: Damals hatten die Züge noch keine durchgehenden Bremsen. Nur die Lokomotiven verfügten in der Frühzeit über Handbremsen, sogenannte Spindelbremsen, welche bloß auf die Räder des Tenders wirkten. (Im Eisenbahnmuseum im Bahnhof in Blumberg-Zollhaus ist das Originalmodell einer Lokomotive von 1855 ausgestellt, an dem sich recht genau die damalige alleinige Lokomotivbremse studieren lässt, nämlich Holzbremseklötze wie beim Pferdewagen.)

Weil ein kompletter Militärzug mit Kanonen beladen sein konnte, wobei eine zu 20 Tonnen gerechnet wurde (sogenannter Vorläufer der „Dicken Berta“, später gebaut von Krupp in Essen), mussten die Zuglängen und die Anzahl der Lokomotiven vorgeschrieben werden. Militärzüge sollten mit drei Loks bespannt und maximal 700 Meter lang sein. Um diese langen und schweren Züge bremsen zu können, bedurfte es einer besonderen Lösung. Je nach Länge und Gewicht



Modell eines Eisenbahnwaggons, wegen besserer Sicht für den Bremser mit hochgestelltem Bremserhäuschen.

Foto: Sammlung REIMER.

eines Zuges wurden nach drei oder vier Waggons sogenannte Bremserwagen eingestellt. Ein Bremserwagen war (meist) ein normaler Güterwagen, der an einer Stirnseite ein erhöht angebrachtes und überdachtes, aber nicht beheizbares „Häuschen“ hatte. In diesem „Bremserhäuschen“ saß ein Bremser, der auf ein bestimmtes Signal der Lok sein Bremsrad betätigen musste und damit den Zug abzubremfen mithalf.

Für strategische Bahnen war ferner vorgeschrieben, dass in Abständen von sieben bis acht Kilometern ein Ausweichgleis mit mindestens 700 Metern Länge vorhanden sein müsse, um den eventuellen Gegenverkehr nicht zu behindern (bei eingeleisiger Bauweise).

Einen großen Motivationsschub erfuhren die Bauvorbereitungen, als der französische Kriegsminister Boulanger ab 1886 einen Revanchekrieg gegen das Deutsche Reich propagierte. Die Planungen umfassten die gesamte Strecke von Ulm bis ins südliche Elsass nahe Belfort. Bereits bestehende Bahnlinien im Donautal und am Hochrhein wurden einbezogen. Konkret handelte es sich um



Strategischer Bahnbau (zwischen 1887 und 1890).<sup>6</sup>

drei neu zu errichtende Strecken für die Umgebungsbahnen: Leopoldshöhe – Lör-rach, Schopfheim – Säckingen und Weizen – Immendingen. Als von Moltke 1888 demissionierte, war die Umgebungsbahn im Bau.

Weil das zu durchquerende Gebiet in der Hauptsache nur ein ländlich, nicht industriell strukturierter Raum war, mussten ebenso rasch Arbeitskräfte in ausreichender Zahl auswärts angeworben werden. Zahlreiche, meist italienische Wanderarbeiter sowie spezialisierte Tunnelarbeiter aus Tirol und Bayern wurden angeworben. So listet der aus Donaueschingen stammende und bei den Großherzoglich Badischen Staatsbahnen als Eisenbahningenieur tätige Baudirektor AUGUST VON WÜRTHENAU in einer Grafik über 6.340 Arbeiter auf (April 1889).<sup>7</sup>

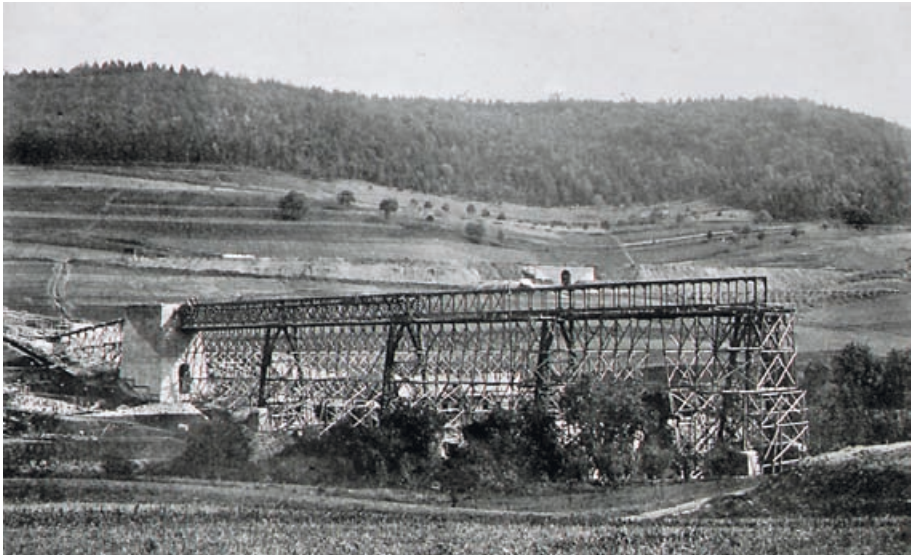
Die Unterbringung der Arbeiter erforderte eine logistische Meisterleistung. Ein Teil der Arbeiterschaft logierte in Privatunterkünften, ob wegen fehlender Gemeinschaftsunterkünfte oder privat gewünscht, darüber kann nur spekuliert werden. Immerhin gibt es Berichte, dass Vermieter ein gutes Zubrot durch Vermietung hatten. Vielleicht handelte es sich hier um die deutsch sprechenden Bayern und Tiroler. Viele Arbeiter dürften jedoch nicht in Privatunterkünften gewohnt haben, denn in den bäuerlichen und ärmlichen Gegenden gab es kaum überzähligen Raum. Vielmehr war ein Großteil in Gemeinschaftsunterkünften untergebracht, das zeigen die Lagepläne und die Berichte des Unternehmers. Die vom Generalunternehmer aufgestellten Schlafbaracken boten jeweils für 18 Mann Platz, so etwa im Bereich des heutigen Sportplatzes bei Epfenhofen und unterhalb des Großen Stockhalde-Kreiskehrtunnels zwischen Fützen und Grimelshofen. Dort befanden sich auch Wirtschaftsbaracken.

Außerdem war vermutlich auch für das Gros der Arbeiter, welche aus Italien kamen, die Sprache eine gewisse Barriere. So konnten sie in einer Sammelunterkunft eher ein Stück „Heimat“ leben. Nach vorliegenden Plänen ließ der Bauunternehmer jeweils eine ganze Reihe Baracken an einer Stelle aufstellen. Das ist auch auf Fotografien erkennbar. Es waren allerdings nur Schlafstellen, die nicht zum längeren Aufenthalt vorgesehen waren. Essen wurde in den vorhandenen Wirtschaftskantinen eingenommen.

Übrigens war der Generalunternehmer die Firma Philipp Holzmann, damals schon ein Weltunternehmen (gegründet 1849). Der größte deutsche Baukonzern, die Philipp Holzmann AG, musste im Jahr 2002 nach über 150-jähriger Tätigkeit seinen Geschäftsbetrieb beenden (Insolvenz).

Zeitgenössischen Berichten zufolge war die gesamte Strecke eine riesige Baustelle. Heute ist das kaum noch vorstellbar, aber damals galt Umweltverträglichkeit nicht viel und die Landschaft sah teilweise sehr verwüstet aus. Das hinderte aber viele Fremde nicht daran, am Sensationstourismus teilzunehmen. So wird unter anderem am Donnerstag, 22. August 1889, berichtet:

*Randen. [...] Am meisten Interesse bietet der Bau der Epfenhofener Brücke, wo jetzt das Eisenwerk aufgetürmt wird. Schon das 30 Meter hohe Holzgerüst erregt allgemeine Bewunderung. Auch die Brücke bei Fützen geht*

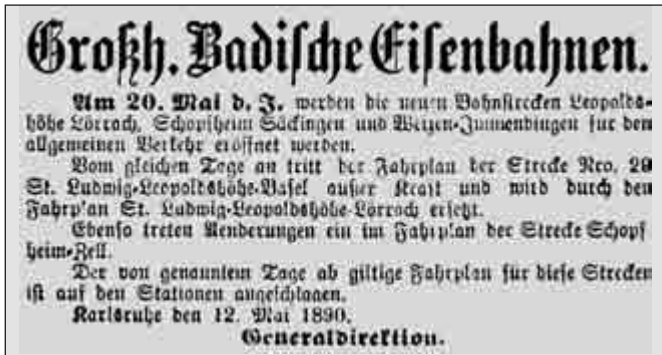


Der Epfenhofener Talübergang von der Blumberger Seite her im Bau.  
Holzgerüste stützten die Konstruktion (1889). Foto: Archiv REIMER.

*ihrer Vollendung entgegen. Viele Fremde besuchen diese Gegend; namentlich an Sonntagen wimmelt es von Neugierigen. Es lohnt sich aber auch wirklich, einen Ausflug dahin zu machen. Diese Bauten bilden wahrhaft einen Triumph der Ingenieurkunst. Von der Schwarzwaldbahn aus ist den Touristen die Station Neudingen zu empfehlen. Von da erreicht man [...] in 1 1/2 Stunden das Zollhaus im neuen Bahngebiet.<sup>8</sup>*

Außer Sensationstourismus gab es allerdings auch weniger Erfreuliches: Unfälle, und dabei auch leider tödlich verunglückte Bauarbeiter, sei es durch eigenes oder fremdes Verschulden. Nach der von WÜRTHENAU zusammengestellten Statistik haben im Abschnitt Weizen – Immendingen 21 Männer ihr Leben verloren. Es könnte vermutet werden, dass die Arbeiten in den sechs Tunnelanlagen gefährlicher waren, aber der Bericht spricht hier nur von acht Verunglückten, während auf freier Strecke 13 Opfer zu beklagen waren. Auch was mit den Arbeitern geschah, nachdem alle Arbeiten beendet waren, ist nur in einigen Fällen bekannt. VON WÜRTHENAU behauptet, fast alle Arbeiter seien in ihre Heimat zurückgekehrt. Das dürfte so nicht ganz zutreffen. Nachweislich blieben einige Männer hier, heirateten, gründeten Familien und/oder gründeten kleine Unternehmungen. Nachweisen lässt sich dies übrigens unschwer an den noch heute vorhandenen italienischen Familiennamen in der Region.

Damit zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1890 keine Verwirrung aufkam, wurde die Strecke am 20. Mai 1890 ohne pompöse Einweihungsfeier, lediglich durch Mitteilung in der Zeitung, zum öffentlichen Verkehr freigegeben.



Zeitungsanzeige zur Strecken-Eröffnung im Albboten Waldshut vom 20. Mai 1890. Foto: Archiv REIMER.

Im Jahre 1901 fertigt JAKOB GLEICHAUF aus Donaueschingen rückblickend eine Art Gedächtnisprotokoll über den „Bau der Strategischen Bahn Waldshut – Immendingen“ an, wobei aber nicht eindeutig hervorgeht, ob er aus Beobachtung oder als Arbeitsbeteiligter berichtet:

*Deutschland nimmt an Bautätigkeit von Jahr zu Jahr immer mehr zu. Besonders Verkehrswege, Straßen und Eisenbahnen werden am meisten gebaut. Die Einen werden gebaut zur Hebung des Handels und der Industrie. Andere wieder zur Beförderung des Militärs im Kriegsfall. Zu diesem Zwecke wurde auch die strategische Bahn Waldshut Immendingen hergestellt, denn sollte Deutschland einmal mit Frankreich in Streit kommen, kann jetzt hier hinab das süddeutsche Militär nach der Grenze befördert werden. Auf den anderen süddeutschen Bahnen läuft mehr Verkehr als hier. [...] Eine Bahn würde sich schlecht rentieren, wenn die noch im Anfang entstehenden Kosten durch die Einnahmen nicht gedeckt werden könnten, zumal der Verkehr nicht groß ist und erstens an der Bahn keine größeren Städte liegen und zweitens wenig Fabriken.<sup>9</sup>*

### Erster Weltkrieg, Zwischenkriegsjahre und Zweiter Weltkrieg

Kaum war die Strategische Bahn vollendet, verlor sie bereits ihre militärische Bedeutung. Bereits ab 1891 entwickelte der neue Generalstabschef Alfred Graf von Schlieffen den Plan, in einem möglichen Krieg Frankreich über Belgien anzugreifen, der Oberrhein sollte lediglich verteidigt werden. Im Ersten Weltkrieg wurde die Bahn daher auch nur begrenzt genutzt. Mit dessen Beginn am 1. August 1914 hatten weisungsgemäß Militärzüge absoluten Vorrang. Für die Umgebungsbahn-Strecke gibt es jedoch keine Aufzeichnungen über Militär- oder Zivilzüge. Es sind aber einige Militärfahrpläne erhalten. Deshalb soll hier die Schweizer Zeitung „Schleitheimer Bote“ vom 7. August 1914 zitiert werden:

*Am Donnerstag verkehrten auf der strategischen Bahn massenhaft Militärzüge, die Truppen und Geschütze beförderten. Alle Halbstunden fuhr*



*ein Zug durch. Die Soldaten (Württemberg und Bayern) zeigten hohe Begeisterung und begrüßten die Bevölkerung mit freudigen Hurrufen und lebhaftem Tücherschwenken. Die „Wacht am Rhein“ und „Deutschland über alles“ erklang aus tausend Kehlen. – Wie viele der ausziehenden Mannschaften werden wohl wiederkehren?*

Dieser anfängliche Stoßverkehr in den ersten Kriegstagen scheint bald versiegt zu sein. Nach einem aufgefundenen „Militärfahrplan“, gültig ab 20. September 1914, scheinen nur noch wenige Militärzüge zur Front gefahren zu sein. Auch Personenverkehr (Pz) scheint nach dem Plan wieder stattgefunden zu haben. Alle Brücken und Tunnelportale standen während des Krieges unter militärischer Bewachung, das heißt, bewaffnete Soldaten hielten Tag und Nacht Wache. Vom Krieg selbst wurde die Strecke nicht geschädigt, weder gab es besondere Vorkommnisse noch bekannte Unfälle.

Nach dem Krieg gab es Änderungen. Die Großherzoglich Badische Staatsbahn verlor wie alle anderen Länderbahnen in Deutschland ihren besonderen Status und ging in der neu gegründeten Deutschen Reichsbahn auf. Eine der augenfälligsten Maßnahmen war die Schließung des Bahnhofs Grimmelshofen. Der Grund lag auf der Hand. Beim Bau der Bahn wurde auf zivile Belange keine Rücksicht genommen. Dieser Bahnhof lag etwa einen Kilometer außerhalb und dazu von der Ortschaft aus bergauf. Deshalb benutzten die Einwohner den ortsnahen Haltepunkt „Weiler“. Nun war der Krieg vorbei und der Militärbahnhof funktionslos geworden. Somit entfiel ein Kostenfaktor (Unterhalt und Personal).



## Die Sauschwänzlebahn – von der strategischen Umgebungsbahn

Die Strecke hatte wieder nur ein sehr geringes Zugaufkommen. Das änderte sich aber schlagartig, als in der Folge der französischen Besetzung des Rheinlandes im Jahr 1923 auch Offenburg von französischen Truppen besetzt wurde (4. Februar 1923). Der Eisenbahnverkehr auf der Oberrheinstrecke von Karlsruhe nach Basel wurde damit unterbrochen. Baden richtete daraufhin, so gut es ging, einen Umgehungs-Ersatzverkehr ein. Diese umgeleiteten Züge benutzten jetzt die Strecke über Pforzheim – Eutingen – Immendingen – Waldshut, und dann entweder über Schaffhausen oder Weizen. Auf der Umgebungsbahn verkehrten nun vermehrt Personen- und Güterzüge. Einmal ereignete sich dabei auf dem Epfenhofener Viadukt ein spektakulärer Unfall. Durch ein falsches Bremsmanöver fuhr ein Waggon auf einen vorausfahrenden Waggon auf. Zum Glück stürzte er nicht von der Brücke und es gab keinen Personenschaden. Die Streckensperrung der Rheintalbahn von Offenburg bis Basel wurde am 12. Dezember 1923 wieder aufgehoben, und auf der Strategischen Bahn kehrte eine ziemliche Ruhe ein.

Schon im ersten Betriebsjahr der Bahn 1890 hatten clevere Geschäftsleute, meist Gastronomen, Postkarten mit den imposanten Bauwerken zu Werbezwecken in den Handel gebracht, in der berechtigten Annahme, Touristen einen Aufenthalt schmackhaft zu machen. Mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten 1933 wurde in Berlin ein spezielles Büro eingerichtet, welchem jede in Deutschland zum Verkauf beabsichtigte Postkarte vorgelegt werden musste.



Postkarte mit dem Epfenhofener Viadukt aus dem Jahre 1937. Bemerkenswert ist der Verbotvermerk zur Vermarktung. Diese Karte fand bei der Berliner Zensurbehörde keine Gnade, weil angeblich ein strategisches Objekt abgebildet wurde. Foto: Archiv REIMER.

Diese Dienststelle entschied über Verkaufszulassung oder Verbot. Enthielt eine Postkarte auch nur den geringsten Hinweis auf ein mögliches strategisches Objekt, dann erfolgte ein Verbot. Ein strategisches Objekt konnte eine Brücke oder eine Gleisanlage sein. Die beanstandeten Karten erhielten einen deutlichen Verbotsaufdruck. Der Grund war klar: Wegen der geplanten oder erwarteten Kriegsvorbereitungen sollten feindliche Flugzeuge im Ernstfall mit den Karten keine Orientierung finden.

Mit Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde die Strecke wieder intensiver genutzt. Seit dem ausgehenden Mittelalter waren bei Blumberg geringprozentige Bohnerz-Lagerstätten bekannt. Im Zuge der Autarkiebestrebungen und Rüstungsvorbereitungen der Nationalsozialisten wurden diese Lagerstätten im Berg- und Tagebau ausgebeutet. Von der Aufbereitungsanlage in Zollhaus wurden diese Erze mit Zügen zu den Verhüttungs- und Stahlwerken ins Ruhrgebiet gefahren. Einerseits bedeutete dies Arbeitsplätze für das rasch anwachsende Blumberg, andererseits volle Auslastung für die Bahn. Nach der Eroberung der Lothringer Minette-Erzanlagen 1942 wurde die Blumberger Förderung am 7. April 1942 eingestellt. Dies führte zu größter Not hier. Die Bahn fuhr aber weiter. Im Kriegsfahrplan gab es immer genügend Personenzüge, die unbehelligt fahren konnten, da die Kriegsfrenten weit entfernt waren. GUSTAV HÄUSLER schreibt 1962:

*Im Zweiten Weltkrieg befuhren immer wieder Truppen- und Beutezüge, auch viele Züge mit Kohlen, die für die Schweiz und Italien bestimmt waren, unsere „Strategische Bahn“. Lazarettzüge, Züge mit Kriegsmaterial und mit Gefangenen fielen besonders auf. Die Bahnhöfe blieben lange Zeit Tag und Nacht besetzt.<sup>10</sup>*

In den letzten Apriltagen 1945 versuchten versprengte Truppenteile den Durchbruch durch das Wutachtal bei Achdorf. Französische Flugzeuge griffen an und richteten neben einem Blutbad Zerstörung und Chaos an. Dabei wurde der westliche Steinpfeiler der Fützener Brücke beschädigt. Bei der Restaurierung vor einigen Jahren hat man bewusst diese Stellen als „Mahnmal“ stehen lassen.

In ihren im Jahre 2000 geschriebenen „Kindheitserinnerungen an den Bahnhof Zollhaus“ beschreibt ELEONORE JERMANN, Tochter des Bahnhofsvorstandes (1937–1954) Josef Heimann ihre Kriegserlebnisse dort:

*17 Personen waren bis zum Kriegsende im Bahnhof beschäftigt. Viele Züge befuhren diese Bahnlinie, nachts vor allem Militär-, Lazarett-, Kriegsmaterial- und Gefangenen-Transporte. Da das Kinderzimmer zum Bahnsteig hin lag, haben mein Bruder und ich oft in der Nacht zum Fenster hinaus gesehen. [...] Bei einem [...] Angriff wurde leider ein vorbeifahrender Personenzug beschossen. Die traurige Bilanz waren 8 Tote. [...] Um den 21. April 1945 war der Einmarsch der Franzosen. Mein Vater hielt bis zur letzten Minute die Stellung im Bahnhof. Er telegraphierte an die umliegenden*

*Bahnstationen, damit keine Züge in die Kampfhandlungen gerieten. Im Kugelhagel flüchtete auch er, wie fast alle Einwohner von Zollhaus, in den nahen Buchbergtunnel.*

*[Zwei Tage später ...] Als wir am Bahnhof ankamen, glaubten wir, dass dieser noch heil ist, doch als wir die Haustüre aufmachten, lagen Schutt und Steine im Gang. [...] Der Bahnhof wurde von französischem Militär besetzt. [...] Die Besetzer haben sich uns gegenüber äußerst anständig benommen. [...] Anschließend wurde der Bahnhof für ca. 1 Woche von Marokkanern besetzt. Sie kamen zu Fuß mit bepackten Maultieren. Auf dem Holzboden der Güterhalle haben sie Feuer gemacht. [...] Die Nachkriegszeit, die so genannte Hamsterzeit, verlieh dem Zollhäuser Bahnhof eine besondere Bedeutung. Nicht nur viele Flüchtlinge, sondern eben Hamsterer belegten das Areal des Bahnhofs [...]. Die Abendzüge waren übertoll besetzt. Leute mit Milchkannen in den Händen reisten in die nahen Dörfer. Reger Tauschhandel wurde mit den Bauern betrieben. [...] Da durch die Besetzung ständig Kontrolle gemacht wurde, war dies ein riskantes Unterfangen.<sup>11</sup>*

Nach 1945 fuhren zwar wieder Personenzüge, aber oft waren Güterzüge nach Frankreich unterwegs. Als Reparationsleistungen wurde viel Holz abtransportiert, welches in den hiesigen Wäldern geschlagen wurde. So erkennt man heute noch, etwa in Blumberg beim Buchberg, deutlich die Grenze zwischen altem Hochwald und in der Nachkriegszeit wieder aufgeforstetem Jungwald.

Ab 22. Mai 1955 stellte die damalige Deutsche Bundesbahn (DB) den Abschnitt Blumberg-Zollhaus bis Lausheim-Blumegg zunächst vorübergehend, anschließend mit Erlass vom 11. November 1955 bis auf Weiteres ein. Der Grund war klar: Die Unterhaltskosten überstiegen die Einnahmen. Jetzt fuhren nur noch Züge ab Blumberg-Zollhaus Richtung Immendingen und ab Lausheim-Blumegg Richtung Waldshut. Das Ende dieser einmaligen Strecke mit den imposanten Ingenieurleistungen in einer einmalig schönen Landschaft zeichnete sich ab.

Aber dann geschah doch noch ein Wunder, der Anlass dazu war jedoch nicht wunderbar. Die Welt war in Ost und West gespalten, das Gespenst eines Krieges ging um. Es war die Zeit der Kuba-Krise und des Baus der Berliner Mauer (1961). Da entsannen sich Strategen der NATO, dass hier in der Südwestecke eine militärstrategische Anlage besteht. Und im Auftrag der NATO wurde in den Jahren von 1962 bis 1965 die Strecke grundlegend saniert. Tunnels wurden überarbeitet, Signalanlagen erneuert und der alte Schienenoberbau (außer im Buchbergtunnel) ausgetauscht. Die Strecke sah fast wie neu aus, hatte die ganze Renovierung doch immerhin etwa fünf Millionen DM gekostet. Aber wie das so ist: Die Militärtechnik entwickelte sich weiter, neue Langstreckenraketen wurden aufgestellt, und die NATO verlor das Interesse an der Strecke. Immerhin zahlte das Verteidigungsministerium, damals in Bonn, im NATO-Auftrag einen jährlichen Unterhaltszuschuss über 50.000 DM an die DB mit der Maßgabe, die

Strecke betriebsbereit zu halten. 1974 wurden auch diese Zahlungen eingestellt – und die Natur begann, das Terrain zurückzuerobern.

Zu jener Zeit gab es einige nostalgisch denkende Eisenbahnfreunde. Es gelang ihnen trotz offizieller Betriebseinstellung mehrere Male mit durchgeführten Dampfsonderfahrten zu „beweisen“, dass die Strecke doch noch durchgängig befahrbar sei. Das hinderte jedoch die DB nicht daran, die komplette Einstellung des Schienenverkehrs zum 31. Dezember 1976 zu verfügen. Eine Ausnahme blieb allerdings noch für einige Zeit bestehen: Bis über Zollhaus hinaus nach Blumberg bestand für das Werk der Firma Straub-Verpackungen nach Immendingen und in Weizen für die Firma STO (Stotmeister) nach Waldshut ein Güterverkehr, der mehrmals wöchentlich mit zwei oder drei Güterwagen stattfand.

Die DB plante 1976 einen Rückbau der unrentabel gewordenen Anlage. Tatsächlich wurde beispielsweise schon das Zufahrtsgleis zum Lokschuppen in Fützen abgebaut. Dies rief nun den Bürgermeister von Blumberg, Werner Gerber, und Gleichgesinnte auf den Plan. Gemeinsam mit den Befürwortern einer Museumsbahn, Ferdinand Mollet und Hans Dorner (beide EUROVAPOR Zürich) sowie Diplom-Ingenieur Zimmermann (von der Direktion der Deutschen Bahn in Karlsruhe), erreichten sie in Stuttgart die Zusage, ab 1977 einen provisorischen Museumsbahnbetrieb von Zollhaus nach Weizen (Bahnhof) einzurichten. EUROVAPOR ist die „Europäische Vereinigung zur betriebsfähigen Erhaltung von Dampflokomotiven und historischem Eisenbahnmateriale“, eine Vereinigung von Eisenbahnfreunden zur Erhaltung von historischen Eisenbahneinrichtungen.

Nach unvorhergesehenen Schwierigkeiten – die DB hatte die Strecke entwidmet, nun musste ein beschleunigtes Planfeststellungsverfahren erfolgen, weil es „die Strecke nicht mehr gab“ – fuhr der erste Museumszug am 19. Mai 1977.

Es war für alle Beteiligten ein gewagter Versuch. Der Zug war ein buntes Ensemble aller möglichen Wagentypen und einer kleinen Lok. Der Erfolg gab allen Beteiligten Recht. Schon während der ersten Saison 1977 zählte man über 20.000 Fahrgäste und bald stieg das Fahrgastaufkommen so stark an, dass manch einer auf dem Bahnsteig in Zollhaus zurückbleiben musste. So wurde diese einmalige Museumsbahn ein Erfolg. 1998 wurde sie als „Nationales Kulturdenkmal der Bundesrepublik Deutschland“ offiziell eingetragen und 2014 wurde am Bahnhof Blumberg-Zollhaus offiziell eine Gedenktafel mit folgenden Worten enthüllt:

*Historisches Wahrzeichen der Ingenieurbaukunst in Deutschland  
Ausgezeichnet von der Bundesingenieurkammer 2012*

Die Enthüllung der Tafel erfolgte durch Winfried Hermann (Verkehrsminister von Baden-Württemberg) im Beisein von Dipl.-Ing. Hans-Ullrich Kammeyer (Präsident der Bundesingenieurkammer), Dipl.-Ing. Rainer Wulle (Präsident der Ingenieurkammer Baden-Württemberg) und Dipl.-Ing. Christian Brinkmann (Geschäftsführer der Sauschwänzlebahn) sowie dem Blumberger Bürgermeister Markus Keller.

Auf Teilen der ehemals Strategischen Bahn gibt es auch wieder zivilen Verkehr: Die Gleisstrecke Zollhaus – Immendingen wurde von der Stadt Blumberg bis Hintschingen (Anschluss zur Schwarzwaldbahn) erworben und mit Landesmitteln saniert. Dieser Abschnitt wird heute im Auftrag des Landes von der Hohenzollerischen Landesbahn AG (HzL) als „Ringzug“ täglich im öffentlichen Personennahverkehr befahren. Der Abschnitt Weizen (Bahnhof) – Waldshut (bis zur Weiche Oberlauchringen/Hochrheinbahn) wird an Wochenenden von einem Shuttle als Zubringer benutzt.

Im ehemaligen großen Güterschuppen des Bahnhofs Zollhaus wurde 1992 von den beiden Blumbergern Bernhard Prillwitz und Dietrich Reimer ein Eisenbahnmuseum eingerichtet. Dieses Museum führt mit teils einmaligen Exponaten durch die Geschichte der Dampfeisenbahn.

125 Jahre Bahngeschichte: Am 20. Mai 1890 ging die Bahn als „Kanonenbahn“ gegen den „Erzfeind“ Frankreich in Betrieb. Heute ist sie eine attraktive, Völker verbindende „Museumsbahn“, die fröhliche Menschen transportiert und am 20. Mai 2015 in Frieden ihren 125. Geburtstag feiern konnte.

### Autor

DIETRICH REIMER

ist Mitbegründer des Eisenbahnmuseums in Blumberg-Zollhaus. Buchveröffentlichung: Die Sauschwänzlebahn im südlichen Schwarzwald (mit BERNHARD PRILLWITZ). Erfurt 2010. Vorträge, Buch-, Radio- und TV-Beiträge.

Dietrich Reimer

Kiefernweg 34 · 78176 Blumberg

monika.bill.reimer@t-online.de

### Anmerkungen

- 1 ANTON PLETSCHER: Altes und Neues vom Randen. Schleithem 1898 (Seite 78).
- 2 MARTIN WANNER: Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens. Bern 1880 (Seite 390).
- 3 WANNER (Seiten 169 und 394). Die drei Millionen Franken sind in dem von Großherzog Friedrich erlassenen Gesetz vom 16. April 1870 „Den Bau einer Gotthardbahn betreffend“ (GVBl. 1870, Seite 336) festgelegt. Quelle: Badische Landesbibliothek: <http://digital.blb-karlsruhe.de/blbihd/periodical/pageview/772548> [30.1.2016].
- 4 Der Bau der „Wutachthalbahn“ ist in Artikel 1 des von Großherzog Friedrich erlassenen Gesetzes vom 16. April 1870 (GVBl. 1870, Seite 331) geregelt. Quelle: Badische Landesbibliothek (Anmerkung 3 mit 772543).
- 5 Bekanntmachung über die Vereinbarung zwischen dem Reich und Baden über die Herstellung von Eisenbahnverbindungen im südlichen Baden vom 1. Juli 1887 (GVBl. 1887, ab Seite 119). Quelle: Badische Landesbibliothek (Anmerkung 3 mit 781642).
- 6 Aus Wikipedia: [https://de.wikipedia.org/wiki/Strategische\\_Bahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Strategische_Bahn) [30.1.2016]. Lizenzangaben: Strategischer Bahnbau in Südbaden und im Donautal (Urheber: Lencer, Januar 2008). Grundlage ist das Brockhaus Konversations-Lexikon. 14. Auflage. Zweiter Band. 1892 (Seite 258 und 259).
- 7 AUGUST VON WÜRTHENAU: Denkschrift über die Erbauung der Bahnen im Badischen Oberland. Karlsruhe 1890 (Seite 262).
- 8 Albote (Waldshut), Jahrgang 1889. Zitiert nach ULRICH MÜLLER: Die Wutachtalbahn. Grenzach-Wyhlen 1977 (Seite 54).
- 9 JAKOB GLEICHAUF: Aufzeichnung vom 5. August 1901 (Kopie im Archiv Reimer).
- 10 GUSTAV HAUSLER: Aus der Geschichte der Strategischen Bahn. In: Festschrift zur 700-Jahrfeier der Stadt Stühlingen“. Stühlingen 1962. Zitiert nach MÜLLER (Seite 42).
- 11 DIETRICH REIMER: „Verschwiegener Zeuge“ vieler Ereignisse. Kindheitserinnerungen an den Bahnhof Zollhaus. In: Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis (Hg.): Almanach 2001. Jahrbuch des Schwarzwald-Baar-Kreises. Band 25 (Seite 161).