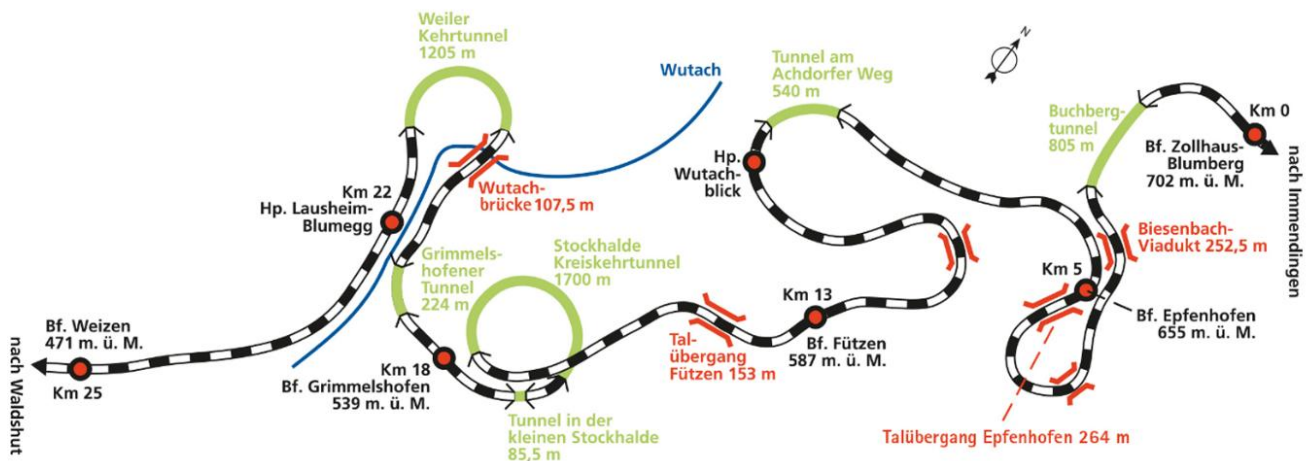


„Sauschwänzlebahn“ - Ein technisches Kulturdenkmal

Die einzigartige Strecke durch das Wutachtal

Die Stadt Blumberg hat die als „strategische Bahn“ im vorletzten Jahrhundert gebaute Bahnstrecke, zwischen Blumberg - Zollhaus und Weizen im Jahr 1977, als Museumsbahn für Dampfzüge in Zusammenarbeit mit der EUROVAPOR in Betrieb genommen. Die Bahnstrecke hat eine Länge von 25 km. Sie wurde in den Jahren 1887-1890 von der ehemals „Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn“ erbaut und am 1. Mai 1976 von der Deutschen Bundesbahn stillgelegt. Heute ist sie ein technisches Kulturdenkmal von nationaler Bedeutung und Zeuge der großen Ingenieurbaukunst des 19. Jahrhunderts. Wegen ihres gekringelten Verlaufes wird die Bahn im Volksmund gerne als „Sauschwänzlebahn“ bezeichnet.



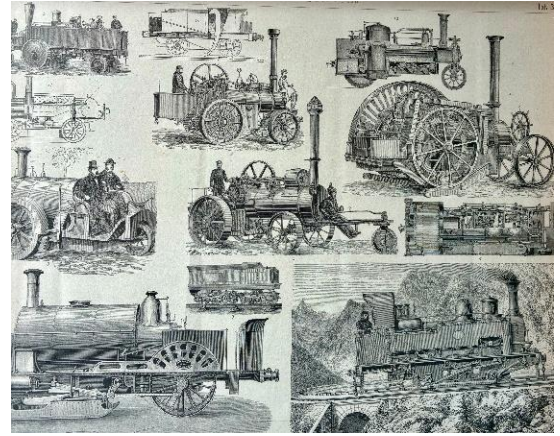
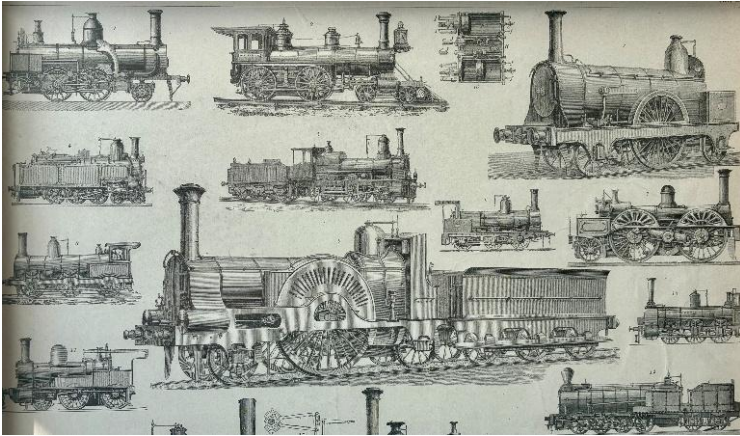
Wir laden alle Freunde historischer Züge zu einer unvergesslichen Fahrt ein. Im altväterlichen Bimmelbahntempo erleben Sie das bezaubernde Kommental, das wildromantische Wutachtal, das geologisch interessante Mühlbachtal, großartige Viadukte, idyllische Dörfer, Brücken sowie viele Kehrschleifen und natürlich auch Deutschlands einzigartigen Kreiskehrtunnel. Alles in einer reizvollen Landschaft zwischen Buchberg und Randen, nahe der Schweizer Grenze.

Das Eisenbahnmuseum

Das Blumberger Eisenbahnmuseum, im ehemaligen Güterschuppen des Bahnhofes Blumberg-Zollhaus untergebracht, führt durch die Entstehungsgeschichte unserer „Sauschwänzlebahn“ und zeigt viele nostalgische Erinnerungsstücke aus der vergangenen Dampfeisenbahnzeit. Eine umfangreiche Auswahl von



Gegenständen und Dokumenten, die lange Jahrzehnte zum „funktionierenden Alltag“ einer Bahnstrecke gehörten, zum Beispiel: Signale, Zugmelde- und Weichenstelleneinrichtungen, Ausrüstungsteile, Schilder, Uniformen, alte Dampflok, Baupläne, Zeichnungen und vieles mehr.



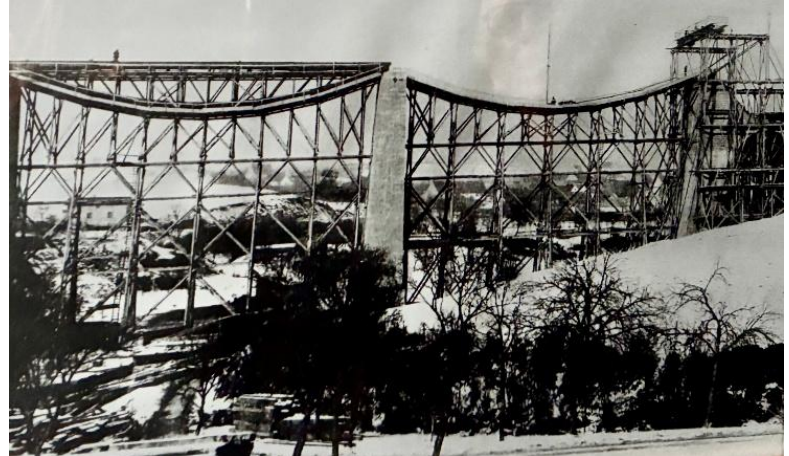
Die wesentlichen Daten des Tunnelbaues sind folgende:

Beginn des Schlitzens der Voreinschnitte	11. Oktober 1887.
Ansetzen der Vortriebs	26. Oktober 1887.
Anfahren der Portale mit dem Solenstollen	28. November 1887.
Durchschlag des Solenstollens	27. November 1887.
Beginn des Firststollens	29. März 1889.
Durchschlag des Firststollens	30. Dezember 1887.
Beginn des Vollaushubens	4. Juli 1889.
Ende des Vollaushubens	15. Januar 1888.
Beginn der Mauerung	28. August 1889.
Ende der Wölbung	2. Mai 1888.
Beginn des Kanalausbruchs	27. September 1889.
Ende des Kanalausbruchs	28. August 1889.
Beginn der Kanalmauerung	21. Oktober 1889.
Ende der Kanalmauerung	18. September 1889.
Ende des Tunnelbaues	13. November 1889.

Die Baukosten des 1696,69 m langen Kehrtunnels an der Stockhalde betrugen (einschließlich sämtlicher Profilverstärkungen und des Solenkanals im Tunnel, jedoch ausschließlich der Voreinschnitte und Portale, sowie des Schotterbettes) . . . 2516140 Mk. oder das lfd. m. . . 1482 Mk.

Durchschnittlich waren täglich auf 2 Schichten zu 12 Stunden beschäftigt:

- 9 Aufseher,
- 370 Mineure,
- 180 Schleiher,
- 210 Maurer,
- 130 Handlanger.

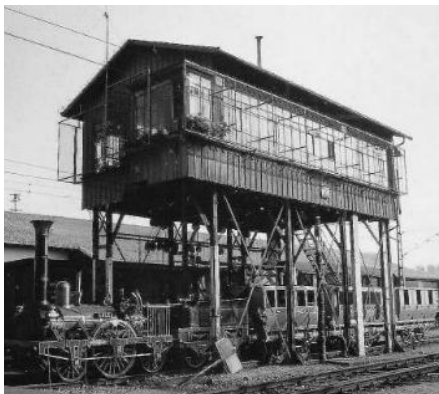


Täglich 2 Schichten an 12 Stunden!

Das Reiterstellwerk

Mit der Inbetriebnahme des neuen Zentralstellwerkes in Konstanz im Juni 1988 wurden neun, zwischen 1886 und 1926 errichtete, mechanische Stellwerke der Bahnlinie zwischen Konstanz und Allensbach außer Betrieb gesetzt. Wie so viele Bauwerke der Eisenbahn waren sie aus Gründen der Betriebssicherheit und der betrieblichen Rentabilität, d.h. durch Modernisierung, überflüssig geworden. Die Erhaltung des Reiterstellwerkes aus Konstanz als eines der wenigen noch bestehenden mechanischen Stellwerke bietet die Möglichkeit, ein „vergangenes technisches Stadium“ der Geschichte des Sicherungswesens im Eisenbahnbetrieb zu dokumentieren.

Am 1. Mai 1999 wurde das „neue alte“ Reiterstellwerk als Ergänzung des Museums beim Bahnhof Blumberg-Zollhaus feierlich mit einem Bahnhofsfest wieder eingeweiht.



Stellwerk und Schaltraum - alles wird mechanisch mit Seilzügen gesteuert