

Ein Bauwerk auf Stelzen: Die unsichtbare Bauweise des Zollhauser Bahnhofs

von DIETRICH REIMER

Trassenführung durch das Blumberger Zollhaus-Ried

Schon unsere frühen Vorfahren verstanden es, aus den Naturgegebenheiten zu lernen. Besonders beim Bau von Behausungen und Hütten war es oft erforderlich, sich mit der Natur zu arrangieren. Als bekanntestes Beispiel seien die jungsteinzeitlichen und bronzezeitlichen Pfahlbauten am Bodensee (Rekonstruktionen bei Unteruhldingen) genannt. Hier lässt sich besonders eindrücklich zeigen, wie verstanden wurde, trotz widriger Bodenbeschaffenheit (Wasser, Sumpf) durch intelligente Verwendung von vorhandenem Baumaterial (Baumstämmen) eine tragfähige Siedlung zu errichten, welche von Dauer sein konnte.

Als in den Jahren 1887 bis 1890 die „Strategische Umgebungsbahn“ um den Schweizer Kanton Schaffhausen durch das Wutach- und Aitrachtal gebaut wurde, standen die Ingenieure im heute „Blumberger Ried“ genannten Bereich vor schwierigen Aufgaben. Galt es doch, die Eisenbahntrasse mit ihren Hochbauten auch vom Buchbergtunnel bei Blumberg-Zollhaus aus in östliche Richtung nach Immendingen durch das ehemalige Urstromtal der einstigen Feldbergdonau (heute Aitrachtal) zu errichten. Das Problem stellte das Zollhauser Ried dar, denn hier hatte wohl vor mehr als 20.000 Jahren (nach dem Verlust der Feldbergdonau, die seither durch die Wutachflühen zum Rhein fließt) ein Verlandungsprozess eingesetzt. Schon seit dem späten Mittelalter nutzten die Anwohner dieses Riedgebiet als Torfstich zur Brennmaterialgewinnung. Gleise und Gebäude konnten trotz nahezu waagrechtem Geländeverlauf nicht einfach auf dem vorhandenen Boden errichtet werden, sollten sie nicht nach einer gewissen Zeit wieder von der Oberfläche verschwinden und im Riedgebiet versinken. Aber wie konnte diesem Problem begegnet werden?

Schwieriger Bahnbau

Sehr anschaulich und ausführlich hat nach Fertigstellung der gesamten Umgebungsbahn der damalige Großherzoglich Badische Baudirektor August von Würthenau¹ in seiner „Denkschrift“ (1890) an die Oberbaudirektion in Karlsruhe die aufgetretenen Schwierigkeiten und deren Überwindungen beschrieben. Die nachfolgenden Angaben sind teilweise jener Arbeit entnommen.

Man stelle sich zunächst einmal das zu damaliger Zeit verfügbare technische Baugerät vor: Da es keine nennenswerten Großmaschinen zur Erdbewegung gab, hatten die Arbeiter im wahrsten Sinne des Wortes alle Hände voll zu tun. Die Lohnlisten weisen fast nur Italiener, unterstützt von einigen Tirolern und Bayern,

aus. Die Gräben und Fundamentlöcher wurden in Handarbeit mit Schaufel und Pickel ausgehoben. Bereits nach einem Meter Grabentiefe wurde der Grundwasserspiegel erreicht. Bohrungen hatten aber ergeben, dass die erste Bodenschicht unter dem Torf (grauer weicher Letten, instabil) erst bei etwa 5 bis 6 Metern Tiefe erreicht wird. Da keine elektrischen Pumpen zur Verfügung standen, musste der große Grubenbereich Bahnhof und Bahnhofsgelände mittels Handpumpen während der gesamten Grabungszeit leer gepumpt werden – eine schier unglaubliche Leistung.

Der Aushub fand im Winter 1888/1889 statt. Das Wetter war insofern günstig, als durch den damals starken Frost die Torfgrabenwände etwas stabilisiert wurden und der Wasserandrang wegen fehlender vorausgegangener Niederschläge geringer als erwartet anfiel. Dennoch kam es zu unvermittelten Seiteneinbrüchen, so dass erneut gegraben werden musste. Insgesamt wurden 125.000 m³ Torf ausgehoben. Verantwortlicher Generalunternehmer war das heute nicht mehr bestehende Weltunternehmen Philipp Holzmann. Die Arbeiten am Zollhauser Bahnhof waren jedoch einem Subunternehmer übertragen, welcher pro Arbeitsschicht und Mannschaft mit Arbeitsgeräten 4,60 Mark bezahlte.

Der Abbau erfolgte in drei in die Tiefe gestaffelten Schichten. In der oberflächennahen Schicht löste und förderte ein Arbeiter täglich etwa 100 Schubkarren zu je 1/18 m³ und erhielt für jede Karre, die zudem über eine Holzbohlenbahn bei einer etwa 10-prozentigen Steigung bis zu 120 Meter weit zum Ablageplatz geschoben werden musste, 3,5 Pfennige Lohn. Die zweite und



Die durchnässten und steilen Böschungen stürzten immer wieder ein.² Archiv Reimer.

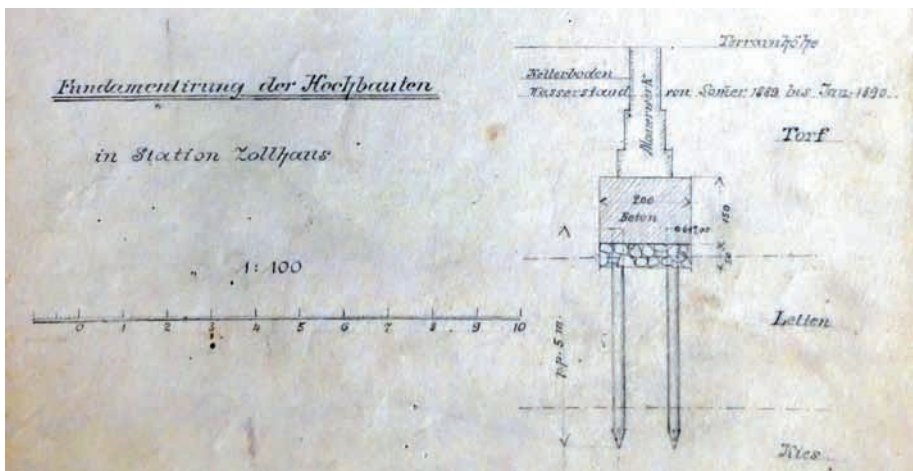
besonders die dritte Tiefenschicht waren rutschgefährdet. Es wurden Feldbahngleise mit 60-cm-Spur verlegt, um einen schnellen Aushub-Abtransport zu erreichen. Der Torfaushub wurde nördlich der Bahnlinie zum Ried hin abgekippt. Als die Sohle erreicht war, gab es erhebliche Probleme: Der durchfeuchtete Letten begann aufwärts zu steigen und es bestand ständig Einsturzgefahr – und das bei einer Böschungshöhe von bis zu sechs Metern! Was war zu tun?

Weil man schon einen verschütteten Toten zu beklagen hatte, wurde in aller Eile von anderen Baustellen eine eben noch zu verantwortende Anzahl von Arbeitskräften zu dieser gefährlichen Rutschstelle gebracht. Sie mussten so schnell wie möglich die abgerutschten Böschungswände wieder freischaufeln. Zusätzlich wurden auf der bestehenden Hilfsbahn unablässig Kalksteine aus dem Leipferdinger Raum herangeführt und von Hand in die einsturzgefährdeten Torfeinschnitte geworfen. Nun war der Lettengrund ausgekoffert und wurde von Hand verdichtet. Zusätzlich wurde Stein- und Kiesmaterial vom Stoberg über eine Feldbahn herangeschafft. Endlich waren die Bedingungen geschaffen, um mit der eigentlichen Fundamentgründung für das Bahnhofsgebäude zu beginnen.

Pfahlbauten als Vorbild

Ab Anfang März 1889 schlug eine Dampftramme unter ohrenbetäubendem Lärm nach einem genau vorgegebenen Schlagzahlplan an 16 Tagen insgesamt 224 Fichtenspähle in den Grund ein.

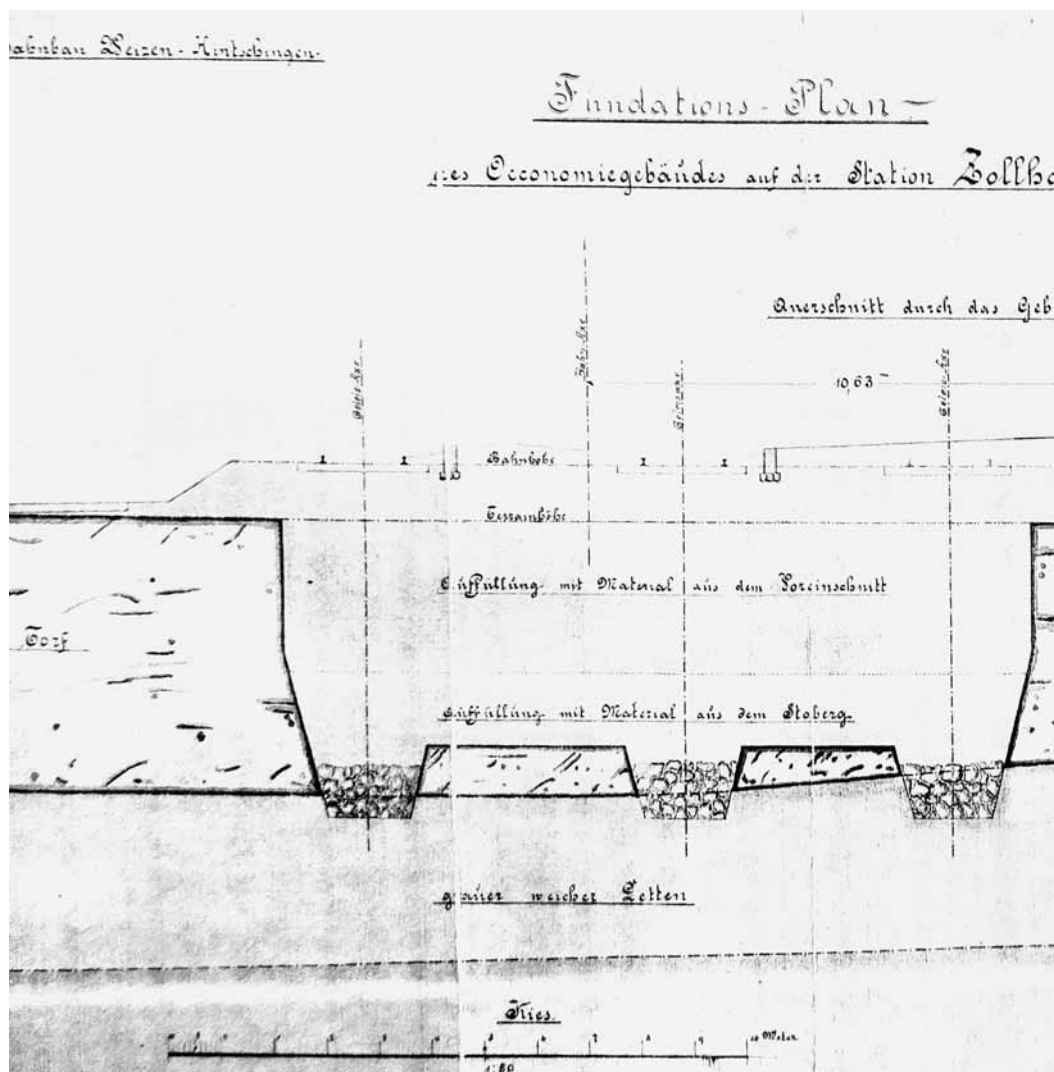
Die Pfähle waren 25 cm stark, angespitzt und hatten schmiedeeiserne Schuhe zum Schutz vor Zerplatzen. Alle Pfähle mussten die etwa 3 bis 4 Meter mächtige Lettenschicht durchschlagen, um in dem darunter befindlichen Urstrom-Donaukies gegründet zu werden. Nach dem Einrammen wurden sie auf gleiches Niveau abgeschnitten. Darauf folgte eine Kies-, Sand- und Betonschicht. Weil die



Prinzip der Fundamentierung. Schnittzeichnung ab Straßenniveau nach unten bis Pfahleintritt in den Donaukies. Archiv Reimer.

Ein Bauwerk auf Stelzen

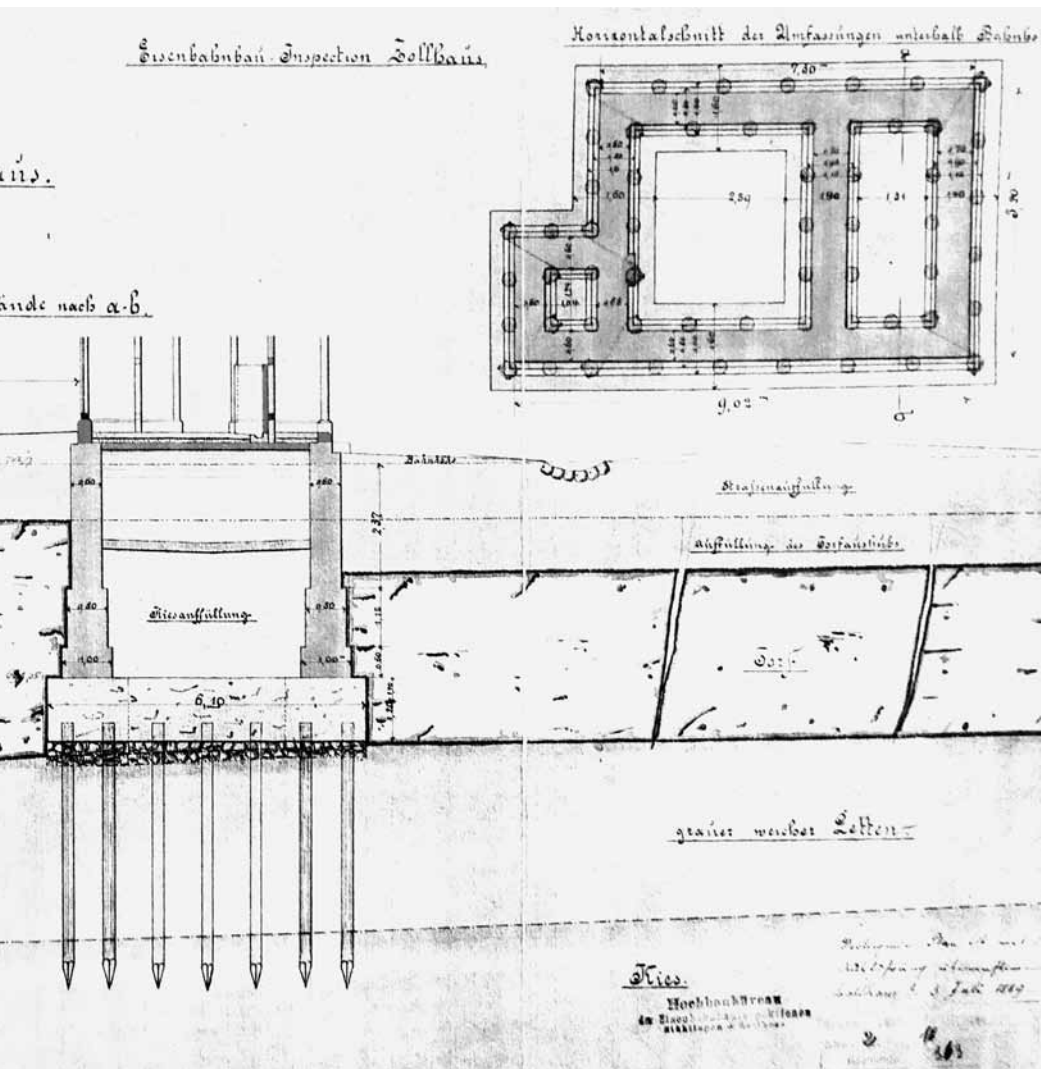
Pfähle absolut luftdicht verschlossen wurden, ist ein Zerstoren durch Bakterien ausgeschlossen. (Aufgrabarbeiten haben ergeben, dass sie bis heute noch unbeschädigt erhalten sind.) Danach wurde zügig mit den Arbeiten für die Grundmauern begonnen. Probleme traten nun nicht mehr auf. Das Bahnhofsgebäude wurde, anders als die übrigen Gebäude an der Strecke, ganz unterkellert. Weiter wurde nach dem vorliegenden Einheitsplan verfahren, nach dem die meisten Gebäude errichtet wurden. Noch im selben Jahr erfolgte die Fertigstellung, wovon der über dem straßenseitigen Eingang eingelassene Türsturz mit der Jahreszahl 1889 heute noch Zeugnis gibt.



Schnitt durch Ried – Gleisbett – Bahnhof – Straße mit Darstellung der Fichtenpfähle (Originalplan).

Die unsichtbare Bauweise des Zollhauser Bahnhofs

Um statisch ganz sicher zu gehen, wurden an verschiedenen Stellen über das Gebäude verteilt Gipsmarken angebracht. Daran hätten Setzungen sofort direkt abgelesen werden können. Einige der Gipsmarken sind noch vorhanden, aber ohne Risse. Somit hat sich die Bauweise bewährt, und das Bahnhofsgebäude, welches eigentlich ein unsichtbarer Pfahlbau ist, steht heute noch wie Anno 1889 da. Es kommt aber noch eine zusätzliche Besonderheit dazu: Alle Bahnhöfe und Bahnwärterhäuschen entlang der Strecke Weizen – Immendingen sollten holzgeschindelte Fassaden erhalten. Da aber damals niemand im Schwarzwald aufzutreiben war, der diese Kunst beherrschte (oder niemand wollte?), wurde ein



Großherzoglich Badisches Hochbaubureau vom 3. Juli 1889. Eisenbahnmuseum Zollhaus.

Die unsichtbare Bauweise des Zollhauser Bahnhofs

Handwerksmeister aus dem Schweizer Kanton Unterwalden mit dem „Verschindeln“ beauftragt (die Bahn sollte ja auftragsgemäß nichts mit der Schweiz zu tun haben!).

Heute ist von den enormen Bauschwierigkeiten nichts mehr zu erkennen. Geblieben ist seit 1889 das nahezu unverändert auf Stelzen stehende Original-Bahnhofsgebäude. Seit 1992 ist in dem angebauten ehemaligen Güterschuppen das Eisenbahnmuseum untergebracht. Wenn gerade einer der schweren Museumszüge in den Bahnhof einfährt, spürt der sensible Besucher ein leichtes, an ein Erdbeben erinnerndes Zittern und Beben.

Autor

DIETRICH REIMER

ist Mitbegründer des Eisenbahnmuseums in Blumberg-Zollhaus.

Buchveröffentlichungen unter anderem: Die Sauschwänzlebahn im südlichen Schwarzwald (mit Bernhard Prillwitz). Vorträge, Buch-, Radio- und TV-Beiträge.

Kiefernweg 34

78176 Blumberg

monika.bill.reimer@t-online.de

Anmerkungen

- 1 AUGUST VON WÜRTHEHAU:
Denkschrift: Umgehungsbahnen in Südbaden, 1890. Archiv REIMER.
- 2 Foto Geländeerschnitt aus „Lichtdruckbilder Umgehungsbahnen“, ohne weitere Angaben, vermutlich 1890, wohl als Zusatzausgabe zu 1. Archiv REIMER.



Bahnhof Blumberg-Zollhaus heute nach der Renovierung. Archiv Reimer.