



3h **Wanderkarte/n 1:50'000 205T**
Gesamtaufstieg 386m

Länge 10.7km
Gesamtabstieg 404m



Nach Schleithem, durch die Siblingerhöhe vom Klettgau getrennt, fahre ich mit dem Bus von Schaffhausen aus. Ich verlasse ihn bei der ersten Haltestelle unweit des ehemaligen Bahnhofs.

Der Wegweiser schickt mich nach Westen, auf dem alten Müliweg hinauf zwischen Einfamilienhäusern mit ordentlich Umschwung. Dem Rebhang entlang erreiche ich den stotzigen Abstieg über das Flüeli zurück zur Hauptstrasse und über diese und den Schlaatmerbach zur Auhaalde. Das Gipsmuseum bei Oberwiesen ist nicht jeden Tag geöffnet, Infos darüber gibt es auf dessen Website.

Beim oberen Waldrand treffe ich auf den klobigen Grenzstein mit der Nummer 440 und folge der unsichtbaren Linie, die manchmal mitten durch die Äcker verläuft. In weitem Bogen um das undere Glegg ziehe ich über den Merkedelbach und verabschiede mich 30 Steine weiter von der Landesgrenze zwischen Deutschland und der Schweiz. Nach einem Schwenk nach links folge ich dem Waldrand zwischen Wannebuck und Aschpletswis hinan zum Oberhallauerbärg.

Der Blick vom Hügelrücken hinaus in die Weite des Klettgaus ist sagenhaft. Von links grüsst der Randen, vor mir liegen verstreut die Dörfer und hinter Neunkirch erhebt sich der Südranden mit dem kugelförmigen Häming.

Durch den ausgedehnten Rebhang steige hinunter durch einen ausgeprägten Graben, den ein schütteres Bächlein gegraben haben muss. Unten auf der Strasse fallen mir schwarze Reifenspuren auf, die vom jährlichen Autorennen stammen müssen.

Mitten durch Oberhallau zieht sich der Wanderweg hinüber zu einem weiteren Rebhang, durch den ich in gerader Linie auf den Lugmer gelange. Die Bank zum Ausruhen steht nicht ganz auf dem höchsten Punkt, aber das schmälert die Aussicht kein bisschen.

Auf der Ostseite des Hügels erkenne ich bereits das in alle Richtungen ausfransende Dorf Gächlingen mit einem recht intakten Kern aus eng aneinander gebauten Häusern und marschiere mitten hinein zur nahen Bushaltestelle.

Sauschwänzlebahn

Konzipiert als militärische Verbindung zwischen dem Schwarzwald und dem Rhein verläuft die Bahn mit dem treffenden Namen dem Lauf der Wutach und überwindet dabei eine Höhendifferenz von ungefähr 300 Metern.

Die geografischen Verhältnisse des Streckenabschnittes zwischen Blumberg und Weizen bedingte eine spezielle Streckenführung, um dieses enorme Gefälle für die Geleise zu verringern. Dadurch wurden die knappen 10km Luftlinie zu einer Schienenlänge von 25km. Diese künstliche Verlängerung wurde mit einem Kehrtunnel und einer oberirdischen Doppelschleife erreicht. Dieser Spiraltunnel ist das einzige derartige Bauwerk in ganz Deutschland.

Im Gegensatz beispielsweise zur Gotthardbahn, wo die Bahnlinie in einem geschlossenen Tal verläuft, verliert der Fahrgast im relativ offenen Ge-



Merkedel

lände des Südschwarzwaldes rasch einmal die Orientierung.

Zur Strecke gehören aber auch noch fünf grössere Viadukte zur Überquerung von Quertälern und Flüssen. Die stählernen Bauwerke sind bis zu 30 Metern lang und zwischen 100 und 250 Metern hoch. Für die statischen Berechnungen wurden die damals schwersten Kanonen der Firma Krupp mit einem Gewicht von 140 Tonnen herangezogen. Schliesslich war ja nicht ausgeschlossen, dass dereinst solche Geräte transportiert werden mussten.

Die beiden Talübergänge bei Fützen und Epfenhofen waren erforderlich, um für die offenen Kehrschleifen die Talseite zu wechseln, und der Biesenbach-Viadukt überwindet das Tobel des Biesenbach zwischen Epfenhofen und dem Buchbergtunnel.

Beim Bau dieser Bahn ging man davon aus, dass aus strategischen Überlegungen ein Ausbau auf Doppelspur erforderlich werden könnte. Deshalb sind die Widerlager und Pfeiler der Brücken sowie das Profil der Tunneln doppelt so breit, wie sie für das einzige vorhandene Gleis nötig wären. In den Tunneln wurden 1960 im Zuge der Renovation der Bahnlinie die Geleise in die Mitte verschoben, wodurch das Lichtraumprofil an Höhe gewann.

