

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Ackermann's Führer über die Schwarzwaldbahn Offenburg-Konstanz

Ackermann, Ernst

Konstanz, [1901]

Die Schwarzwaldbahn

[urn:nbn:de:bsz:31-244805](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-244805)

Die Schwarzwaldbahn.

Die 180 Kilometer lange Strecke von Offenburg nach Konstanz wird in drei Teile geteilt; von **Offenburg** bis **Hausach** ist die Linie eine Thalbahn zu nennen, die die Steigung von 1:163 nicht überschreitet. Schon in den sechziger Jahren gebaut — am 2. Juli 1866 wurde sie eröffnet, — verursachte sie einen Kostenaufwand von 5,140,000 Mark.

Die Bahn verlässt das Kinzigthal bei Hausach und nun wird sie eine Gebirgsbahn, die infolge der Grossartigkeit ihrer Ausführung und durch die Lieblichkeit und wilden Romantik ihrer Gegend wohl als die schönste Gebirgsbahn Deutschlands genannt werden kann und der Gotthardbahn, der Arlbergbahn und Semmeringbahn würdig zur Seite steht. Dieser zweite Teil der Strecke, von **Hausach** bis **Villingen**, hat eine Länge von 52,7 Kilometer und weist folgende Höhenunterschiede auf:

	Maximalsteigung.	Entfernung in Km.	Höhenunterschiede in Meter
Hausach-Hornberg	1:50	9,4	143,0
Hornberg-Triberg	1:50	13,4	231,8
Triberg-Sommerau	1:53	12,6	215,9
	Maximalgefälle.		
Sommerau-Villingen	1:81	17,3	127,7

Der höchste Punkt der Bahn ist bei Sommerau erreicht, 832 m über Meer, 673 m über Offenburg, 434 m über dem Bodensee.

Diese Strecke durchschneidet 38 Tunnel; den ersten unmittelbar vor Hornberg, die andern 37 zwischen Hornberg und Sommerau. Der längste, der Sommerautunnel, misst 1697 m. Der kürzeste, der dritte Glasträgertunnel, 14 m. Die Linie Hornberg-Villingen verlangte einen Kostenaufwand von 24 Millionen Mark; hievon beanspruchten die Tunnel 12,343,000 M. Die Strecke Hausach-Villingen wurde 1867 zu bauen begonnen und am 10. November 1873 dem Betrieb übergeben. Sie ist ein Meisterwerk des Baudirektors Gerwig,

dessen Genie sie ausgedacht hat; er hat sich und seinem Vaterlande damit ein Denkmal geschaffen, das einzig dasteht. In Karlsruhe 1820 geboren, trat er nach Absolvierung gründlicher Studien 1841 in den Staatsdienst, ward 1853 Baurat und wurde 1871 Baudirektor. Nach Vollendung der Schwarzwaldbahn wurde er zum Leiter der Gotthardbahn berufen, aber vor Vollendung dieses Schienenweges, an dessen Ausarbeitung er grossen Anteil genommen hat, ging er wieder in den badischen Staatsdienst zurück und nachdem er noch seine Kenntnisse und Erfahrungen beim Bau der Höllenthalbahn zur Verfügung hatte stellen können, starb er rasch und unvermutet am 6. Dezember 1885.

Auf der Strecke Hausach-Villingen musste vorherrschend granitisches Gestein, weniger Gneis und Porphyry durcharbeitet werden.)

Die Linie **Villingen-Konstanz** 94 km lang, führt erst auf die Baar, eine Hochebene, dem Wasserlauf der Brigach, dann der Donau entlang; zwischen Donaueschingen und Immendingen war der Bau ein nicht leicht durchführbarer, die Terrainschwierigkeiten zeigten sich hier nicht in entgegengestrebenden, zu durchbrechenden Höhenzügen, sondern in den vielen Rinnsalen des Donauriedes, das den Bau vieler Wasserdurchlässe und so die teilweise Ableitung des Donaubettes erforderte. Von Immendingen aus durchbricht die Bahn die Wasserscheide der Donau und des Rhein, führt nochmals durch zwei Tunnels (bei Hattingen) und fährt bei Engen nun ins offene Land hinaus, vorüber an den vulkanischen Erhebungen des Hegaus, bis sie an den lieblichen Ufern des Untersees sich hinziehend, in Konstanz ihr Ende findet.

Im Sommer führen die Eilzüge an ihrem Ende sogenannte Aussichtswagen. Fahrkarten I. Klasse berechtigen zur Benutzung dieser Wagen; Fahrkarten II. Klasse bedürfen einer vom Zugführer erhaltbaren Zuschlagskarte (1 M). Die Fahrt in diesem Büchlein ist gedacht: Offenburg-Konstanz. Der Reisende, der vom Süden kommt, möge in umgekehrter Reihenfolge die Linie verfolgen und so beginnen wir nun mit:

Offenburg, Kreishauptstadt mit ca. 10,000 Einwohner an der aus dem Schwarzwald, unserm Reiseziel, kommenden Kinzig liegend, Sitz eines Landgerichtes und anderer Staatsstellen und Garnison des Infant-Regts 170. Für Handel und Industrie hat Offenburg mit seiner reichen Umgebung eine äusserst günstige Lage, die Nachbarorte Durbach, Rammersweier, Zell, Fessenbach und Ortenberg liefern vorzügliche Weine.

Die Geschichte der Stadt reicht weit zurück. Aus dem seit dem 10. Jahrhundert bekannten, im Besitz der Zähringer befindlichen Castrum und späteren „Kinzigdorf“ entstand die Stadt. Kaiser Friedrich II. erhob Offenburg 1215 zur freien Reichsstadt, die es bis zum Anfall an Baden 1803 blieb. Im 30 jährigen Krieg wurde die Stadt schwer heimgesucht und 1632 von den Schweden unter General Horn eingenommen. Im Jahre 1678, zur Zeit Ludwigs XIV., wurde Offenburg von den Franzosen belagert, widerstand aber dem Angriff. 1689 wurde Offenburg von den Franzosen unter Mélac bis auf das Kapuzinerkloster, nunmehrigen Gymnasium, vollständig niedergebrannt. Nach dem Frieden von Luneville kam die Stadt 1803 an Baden.

Schöne Promenaden führen um die Stadt; an der Hauptstrasse, die Offenburg von Nord nach Süd durchschneidet, liegt die gothische, 1863 erbaute protestantische Kirche; rechts der Hauptstrasse die katholische, im Barockstil gehaltene Pfarrkirche, weiter an der Hauptstrasse das Kaufhaus mit dem Ratssaal, dann folgt das Rathaus und der Königshof, das nunmehrige Amtsgebäude. Der Neptunbrunnen, das Krieger- und das Drakedenkmal geben der Strasse den künstlerischen Schmuck. Zu erwähnen sind noch vis-à-vis der protestantischen Kirche ein Brunnen mit der Büste des im nahen Bolsbach geborenen Naturforschers Oken; künstlerisch und hochbedeutend sind das bei der katholischen Kirche liegende Kruzifix und der Oelberg des Bildhauers Christoph von Urach aus dem 16. Jahrhundert. Offenburg ist Knotenpunkt der Bahnstrecke Frankfurt-Basel und Ausgangspunkt für die Schwarzwaldbahn, mit der wir jetzt den Bahnhof verlassen.

An schönen Anlagen fahren wir vorüber, links fallen die neuen Kasernenbauten in unser Auge und hinaus geht es auf die breite Rheinebene, die sich links und rechts in unabsehbare Ferne verliert. Vor uns steigen die Schwarzwaldberge auf. Die nächste Bahnstation ist

Ortenberg (160,3 m), vielbesuchter Ausflugsort. Ueber dem Dorf (links) erhebt sich stolz und kühn, mit Ringmauern, Türmen und Zinnen, umgeben von schönen Parkanlagen, das in den 50er Jahren auf den Trümmern des alten „Stein Ortenberg“ von dem Livländer von Berckholz erbaute Schloss **Ortenberg**, überragt von dem oberhalb liegenden Wartturm, mit prächtiger Aussicht. Von hier aus reiht sich ein Weinberg an den andern, zur linken Seite sehen wir das Dorf **Ohlsbach** mit neuer Kirche, rechts das Steinkohlenbergwerk **Berghaupten**. Bald fährt der Zug in

Gengenbach (172,0 m) ein, eine ehemalige freie Reichsstadt von ca. 3000 Einwohner; Sitz eines Amtsgerichtes. Gengenbach mit seinen alten Thoren und Türmen gibt ein reizendes mittelalterliches Städtebild. Das Rathaus hat eine hübsche Façade, das nebenan liegende Kaufhaus bietet einen schönen Rundblick. Die Abteikirche ist eine Kreuzbasilika im reinen, romanischen Stil. Das links vom Bahnhof gelegene Mutterhaus der Genossenschaft der barmherzigen Schwestern vom hl. Franziskus wurde 1892 erbaut. Rechts von der Bahnlinie, dem Bahnhot gegenüber, steht eine grosse Malzfabrik. Vom Kastelberg schaut auf die Stadt die St.-Jacobskapelle herab. Im 8. Jahrhundert befand sich an der Stelle des alten Städtchens ein Benediktinerkloster, aus dem sich die Stadt durch Anbauten allmählich entwickelte. Reichsunmittelbar geworden, wurden Stadt und Abtei im 30jährigen Krieg hart bedrängt und später, 1689, von den Franzosen eingeeäschert. Nachdem 1803 Gengenbach Baden einverleibt war, wurde 1806 das Kloster aufgehoben. Seine Gebäude beherbergen nun eine Präparandenanstalt.

Der Zug führt uns weiter durch ein mit Obstbäumen reich gegnetes Thal, die rasch dahineilende Kinzig haben

wir immer zur rechten Seite. Die nächste Station ist das kleine Dorf

Schönberg (183 m). Dann folgt

Biberach (Station Biberach-Zell, 194 m), ein grosses Dorf, bei welchem der Harmersbach in die Kinzig mündet. Von hier aus führt in einer halben Stunde eine Strasse nach **Zell am H.** (Harmersbach), einem industriereichen Städtchen von ca. 1600 Einwohner. Steingut- und Porzellanfabriken sind dort, sowie Granatschleifereien und -Bohrerei. Rechts sehen wir vom Coupéfenster aus im Hintergrunde eines Seitenthales auf weithinschauender Höhe die Ruine von **Hohengeroldseck**, dem Fürsten von Leiningen gehörig, einstmals der Sitz eines stolzen Geschlechtes. Bald führt eine Brücke über die Kinzig und nun folgen wir dem Flusse links. Auf beiden Seiten des Thales sind an den Höhenzügen die Laubholzbestände seltener geworden und des „Schwarzwalds finstre Tannen“, die aber im Sonnenlichte so freundlich zur Waldrast einladen, treten nun in die Reihe; überall herrscht üppiges Wachstum und durch die gesegneten Fluren fahrend, erreichen wir

Steinach (205 m), ein grosses Dorf. Das Thal ist enger geworden und bald sind wir in

Haslach (215 m), Geburtsort des Volksschriftstellers Hansjacob, ein anmutiges Städtlein mit ca. 2000 Einwohner. das unter Kaiser Rudolf von Habsburg ein Lehen des Hauses Fürstenberg war. Links und rechts ragen Fabrik-schornsteine empor, ein Zeichen des Gewerbelebens der kleinen Stadt; an dem rauschenden Wehr der Kinzig sind grosse Holzlagerplätze. Fahren wir weiter, so erblicken wir links der Bahnstrecke das schöne Dorf **Weiler** mit weit sichtbarer Kirche; an waldigen Felshängen entlang bringt uns der Zug vorbei am Dorf **Hausach**, oberhalb desselben liegt auf einem dicht bewaldeten Hügel eine Wallfahrtskapelle, nach

Hausach (241 m), ein freundliches Städtchen mit ca. 1600 Einwohner; eine alte Schlossruine schaut herunter auf die braunen Dächer. Von hier aus zweigt links

die Kinzigthalbahn ab und führt über Wolfach, Freudenstadt nach Stuttgart. Zwischen diesen beiden Bahnen, resp. zwischen dem Kinzigthal und Gutachthal, in das wir nun eindringen, hat sich der **Farrenkopf**, ein aussichtsreicher Berg von ca. 790 m Höhe, eingekeilt. Das Gutachthal ist ein reizender Fleck Erde; an den grünen Triften liegen zerstreut malerische Häusergruppen, die dem Thal sein eigenes Gepräge geben. Die Häuser sind gewöhnlich so an einem Abhang gebaut, dass man mit dem Wagen an der Rückseite des Hauses direkt auf den Heuboden fahren kann. Die Dächer, Strohdächer, springen weit vor, Altanen ziehen sich um das braune Haus und die kleinen Fenster mit ihrem einfachen Blumenschmuck schauen helleuchtend daraus hervor. Wenn wir im Zuge rechts sitzen, haben wir einen hübschen Blick über das breite obstgesegnete Thal und ist es Sonntag, so können wir die reizende Tracht der Gutachthalbewohner, die aus der Kirche heimwärts gehen, bewundern. Die Männer tragen schwarze Röcke mit rotem Futter, die Frauen rotgefütterte Jacken, dunkle Röcke und blaue Strümpfe; das Hauptcharakteristische an den Frauen sind die breiten Stroh Hüte mit balligen Wollrosen, die bei unverheirateten rot, bei verheirateten schwarz sind. Der Hochzeitsstaat, dessen Hauptschmuck die „Schappelkrone“ von buntem Flitterwerk glitzert, ist besonders bemerkenswert. Die Maler Hasemann und Fritz Reiss haben durch ihre prächtigen Bilder und Zeichnungen die hübschen Schwarzwaldidyllen in alle Welt getragen und das folgende Dort

Gutach (280 m), einen kleinen Luftkurort, berühmt gemacht. Beim Weiler **Steingrün**, an dem wir nun vorbeifahren, beginnt rechts die schöne Strasse, die von hier ins Prechthal führt, wo die Frauentracht noch viel origineller ist; hohe, gelbe Strohcyllinder sind das Hauptmerkmal derselben neben den bunten in allen Farben schildernden Röcker. Die Bahn tritt nun auf das rechte Ufer der Gutach und durchbricht bei ziemlich starker Steigung Felseneinschnitte zuletzt den kurzen **Rebbergtunnel** und überschreitet auf einem 24 Meter hohen Viadukt das Reichenbachthal. Rechts unter uns sehen wir das reizende Städtchen

Hornberg (384 m) mit ca. 2300 Einwohnern. Ueber dem Orte ragt auf steiler Bergkuppe die Schlossruine mit dem Schlosshotel. Der dahinter liegende Bergrücken ist der **Ziegelkopf**. Hornberg ist ein sehr beliebter Luftkurort und hat grosse Industrie. Hier befinden sich eine Steingutfabrik, mehrere Holzschnitzereien, Holzstofffabriken, eine Baumwollbuntweberei. Die elektrische Kraftübertragung zu Beleuchtungs- und Industriezwecken geschieht von Triberg aus.

Nun beginnt eine höchst interessante Eisenbahnfahrt, denn es gilt an der Seite eines aus Granit- und Gneistelsen gebildeten Thales die Höhe zu erreichen von welcher aus man zur Wasserscheide von Rhein und Donau gelangt. Zunächst geht es dem Berge **Windeck** links entlang, die Gutach fliesst rechts unten, wo wir auch das Dörflein **Niederwasser** bemerken. Rechts oben sehen wir die Bahnlinie, auf die der Zug hinaufklimmen soll; die Bahn durchbricht in rascher Folge zwei Tunnels, bald führt eine Brücke über die Gutach, die wir bisher zur rechten Seite hatten, beim „**Glasträger**“ und trotzdem wir nun in entgegengesetzter Richtung fahren, rauscht der Fluss wieder rechts dem Thale zu. — Es geht durch den Niederwasserkehrtunnel — bei der Ausfahrt haben wir rechts einen prächtigen Blick auf die tief unten liegenden Orte Niederwasser und Hornberg, wie auf die dem Flusslauf folgende Landstrasse; die Bahn durchbricht 5 weitere Tunnels, sich an dem Bergstock „**Eisenberg**“ hinziehend; rechts unten das kleine Thal Niedergiess. Der Zug führt bald in den 792 Meter langen **Eisenbergtunnel** ein, dann folgen einige kleinere Tunnels, bis wir uns an der

Station Niederwasser (550 m) befinden. Zwei kurze Tunnels durchmessend, rechts das Dörflein **Hippenbach**, überrascht uns dann später beim Austritt aus dem **Kurzenbergtunnel** ein prächtiger Anblick. Auf der jenseitigen Höhe des Thales sehen wir den Weiler „**Steinbiss**“ mit einer malerisch gelegenen Kapelle. Darüber ragen die mit Felsentrümmer besäten Halden des „**Altschloss-**

berges.“ Es geht nun durch den „Loosbach“- den „Forellen“-, den „Kaisertunnel,“ sowie durch einige kleinere; tief unten sehen wir an der rauschenden Gutach das Wirtshaus „zur Forelle,“ dann die Häusergruppe „am Bach“ mit dem Wirtshaus „zum Hirsch“ sodann bringt uns die Bahn durch den **Grosshaldetunnel** zur

Station Triberg (616 m). Die am Bahnhof haltenden Hotelwagen, die durch ihre Mützen erkenntlichen Hotelpartiers lassen Triberg, das man vom Bahnhof aus nicht sieht, als den bedeutendsten Touristenkurort des Schwarzwaldes erkennen. Die Strasse führt rechts in das im Gutachthal liegende ca. 3000 Einwohner zählende Amtsstädtchen. An der Strasse steht das dem Erbauer der Schwarzwaldbahn, **Gerwig**, 1889 errichtete Denkmal. Die Industrie Tribergs ist eine sehr ausgedehnte; hier werden Uhren, Uhrenbestandteile, elektrische Apparate, Eisen- und andere Metallwaren, Holzwaaren und Strohhüte fabriziert, auch eine Strohflechtschule ist hier. Was aber in Triberg am Sehenswertesten, das ist der wildromantische Wasserfall der Gutach mit einer Gesamthöhe von 120 Meter; er ist für ein grosses Elektrizitätswerk nutzbar gemacht, dessen Ströme auch nach Furtwangen und Hornberg geleitet werden. Verlassen wir nun wieder mit dem Zuge die Station Triberg, so bringt uns die Bahn durch den kleinen **Triberger Kehrtunnel**, führt über eine Brücke im **Nussbachthal** und dann in den 820 m langen grossen **Triberger Kehrtunnel**, ein. Nach Verlassen desselben sehen wir unten links das prächtige Gutachthal, gegenüber unten die Bahntrace, die wir soeben gefahren sind. Es folgt der **Gumamstunnel**, nach dessen Austritt sich ein noch schönerer Blick auf das Thal und die Hornberger Höhe bietet; links unten im Thal wieder die Gasthäuser „zum Hirsch“ und „Forelle.“ Dann zieht sich die Bahn um den **Seelenwaldstock** durch die drei kurzen **Seelenwaldtunnels**, links unten das Dorf **Gremmelsbach** mit hübscher Kirche. Der Zug durchläuft den 912 m langen **Gremmelsbachtunnel**, rechts unten sieht man wieder die Bahnlinie, geht unter dem

Berg Rücken **Hohnen** mit seinem 323 m langen Tunnel durch, dann durch den **Grunwaldtunnel** (373 m lang) und erreicht die

Station Nussbach (749 m). Das Dörflein liegt tief rechts unten; man sieht, so schön die Welt von oben uns sich bietet, (rechts sitzen,) leider zu wenig davon; es folgen sich zu rasch die Tunels **Krähenberg** (217 m lang), **Sommerberg** (47 m), **Farrenhalde** (308 m), **Steinbiss** (60 m), **Tannenwald** (162 m), **Tannenbühl** (20 m), **Schieferhalde** (90 m) bis wir nach der Durchfahrt (4 Minuten) des längsten Tunnels der ganzen Strecke (1697 m lang) den höchsten Punkt der Bahn erreichen, die

Station Sommerau (832 m). Sommerlich ist eigentlich hier oben nicht, wie es scheint; man sieht den grauen Schindeldächern an, dass Regen, Schnee und Sturm hier oben arg hausen müssen. Das Volk legt den Namen in seinem Mutterwitz so aus: „Im Winter ist kalt hier oben, im Sommer au“ (auch). Nun fällt der Schienenstrang, es geht zwischen Wäldern und Feldern hin und bald erreichen wir

St. Georgen (805 m), das zur linken Seite der Bahn auf dem Hügel, in fast durchwegs neuen Häusern, sich hinlagert; darüber schaut die neuerbaute, romanisch gehaltene, evangelische Kirche herab; das Städtchen zählt ca. 3000 Einwohner und ist durch seinen regen Gewerfleiss weithin bekannt. Vor allem sind es bedeutende Uhren- und Uhrwerkfabriken, Uhrenschildmalereien, Uhrkastenschneidereien, Fabrikation von emaillierten Zifferblättern, von Maschinen, Strohhüten, etc. die den Namen des Städtchens in die Welt hinaustragen. Der Name St. Georgen greift in graue Vergangenheit zurück, in eine Zeit, da Benediktinermönche hier im Urwald ein Kloster bauten, von dem heute fast gar nichts mehr zu sehen ist. Nur der Fischweiher, in dem sich das Städtchen spiegelt, ist noch ein Stück der greifbaren Wirklichkeit von damals und die über ihn gehende Sage von der darin versunkenen Klosterglocke ist wohl nur aus der überreichen Phantasie eines Klosterbruders entstanden.

Peterzell-Königsfeld (777 m) heisst die nächste Bahnstation, die wir erreichen. Vom Dörflein, das wir vor Einfahrt in die Station sehen, schaut links ein anmutiges Kirchlein mit hübschen Chor herüber, das, wie man erzählt, schon zur Zeit Karls des Grossen vom Kloster Reichenau erbaut worden sein soll. Auf der rechten Seite rauscht die **Brigach** bergab. Der Beinamen der Station **Königsfeld** deutet uns, dass ca. 1 Stunde seitwärts die Anfang dieses Jahrhunderts gegründete Herrenhutergermeinde **Königsfeld** liegt, die mit ihren herrlichen Waldspaziergängen, mit ihrem ruhig dahinfließenden Leben denjenigen, die Ruhe und Gesundheit vor der Welt suchen, angenehmen Aufenthalt bietet. Zwei gut geleitete Anstalten für Knaben und Mädchen nehmen den mit Sorgen beladenen Eltern die Erziehung ihrer Kinder ab. Elsass, Württemberg, und die deutsche Schweiz stellen ein grosses Kontingent dieser Herrenhuter. In ziemlich langer Fahrt gehts nun an der aus zerstreut liegenden Höfen gebildeten Thalgermeinde **Stockburg** vorüber, dann sausst der Zug durch grünen Waldgrund, bald links bald rechts von der raaschenden Brigach begleitet, die durch ihre Ableitungsgräben den Wiesen pulsierendes Leben verleiht. Von den Waldhängen führen liebliche Pfade über Stufen und durch Erlengebüsch. Die ganze Gegend ist ein prächtiges Waldidyll und auch die

Station Kirnach (728 m) hat der Waldesruhe nicht viel Eintrag gethan. Wir erblicken hie und da zwischen den Bäumen nur ein braunes Dach, die Gemeinden **Ober-** und **Unterkirnach** liegen rechts thalaufwärts, aus zerstreut liegenden Höfen gebildet.

Der Zug bringt uns nun in die Baar, eine Hochebene, deren Bewohner von zähem Bauerncharakter ihre alten Gebräuche in Sitte und Tracht erhalten haben. Vor uns, rechts, erblicken wir bald das vieltürmige

Villingen (704 m), eine Amtsstadt mit ca. 7000 Einwohnern.

Auch hier ist, wie in den Schwarzwaldstädchen überhaupt, die Industrie sehr ausgedehnt und zwar sind es

wieder Uhren, Orchestrions, die einen Hauptindustriestweig neben Glockengiesserei und Töpfererei bilden. Als Oval gedacht durchkreuzen die Stadt zwei Hauptstrassen. Beim Eingang in die Stadt sehen wir die unter hohen Linden gelegene Birkenkapelle, nahe dabei (links) das Kriegerdenkmal für 1870/71, ein Obelisk. Ueber die Stadt selbst erhebt sich im westlichen Teil das alte, ehrwürdige, zweitürmige Pfarrmünster, dessen Langhaus in romanischem Stil, der hohe Chor aber im gothischen Stile erbaut ist. Die Kanzel mit einer steinernen Treppenbalustrade ist ein Werk aus dem 14. Jahrhundert mit Reliefs aus der Leidensgeschichte Christi. Der Schatz der Kirche ist ein sehr bedeutender und ist dessen Prachtstück ein edelsteingezierter Messkelch aus dem Jahr 1280; ferner sei noch erwähnt, ein reich verziertes Vortragkreuz, dessen Wert auf 20,000 M. angegeben wird. Nicht weit vom Münster befindet sich das sehenswerte Rathaus, das uns aus der Geschichte Villingens, in seinem reichen Schatz von Waffen, Kunstgegenständen, Kuriositäten und Folterwerkzeugen viel erzählen könnte. Villingen ist jedenfalls der Ausgangspunkt des Geschlechtes der Zähringer, denn Berthold I. von Zähringen war der Sohn des Grafen Bezellin von Villingen; im Laufe der Zeit kam der Ort an das Haus Urach und dann an die Grafen von Fürstenberg. Infolge Streitigkeiten zweier Brüder aus dem Hause Fürstenberg kaufte sich Villingen 1326 von ihnen los und stellte sich nun unmittelbar unter den Schutz des Hauses Habsburg, das die sich ihm unterstellte Stadt stets gerecht und wohlwollend behandelte. Im dreissigjährigen Kriege hatte die Stadt zwei Belagerungen, im Jahre 1633 und die sogenannte Wasserbelagerung 1634, tapfer ausgehalten und sich nicht ergeben; sein tapfterer Kommandant war der Oberst Werner Aescher, Burgvogt zu Breisach. Auch im spanischen Erbfolgekrieg hat sich Villingen unter dem Oberst Wilstorff tapfer gegen den französischen Feldherrn Villars, der nicht begreifen konnte, dass sich „un si misérable trou“ gegen eine Armee von 40,000 Mann defendiere. Im Jahre 1704 wurde die arme Stadt von Marschall Tallard eingeschlossen und bombardiert, aber auch wieder ohne Erfolg, denn der

Belagerer sah sich gezwungen, plötzlich den Bayern nach ihrer Niederlage bei Nördlingen zu Hilfe zu kommen. In den Jahren 1744 und 1745 wurde sie von den Franzosen besetzt, durch den Friedensschluss von Füssen jedoch wieder dem Hause Oesterreich zugeteilt, dem es bis zum Jahre 1806 verblieb, zu welcher Zeit die Stadt an Baden einverleibt wurde.

Ein Wahrzeichen der Stadt ist der am südöstlichen Ende der Stadt stehende Michelsturm, auch Romaiasturm genannt. An diesem Turm ist das Riesenbild des Romaias Mans zu sehen, der als Villingener Simson zum Oeftern Proben seiner Kraft aber auch seines ungeberdigen Wesens gegeben hat und als Landsknecht in einer Feldschlacht später seinen Tod fand.

Verlassen wir mit dem Zug nun den Bahnhof Villingen, so sehen wir links die württembergische Obere Neckarbahn nach Rottweil abzweigen, rasch fahren wir am Schweden-damm (zu unserer Linken) vorüber, der seine Entstehung der Belagerung 1634 verdankt. Links oben sehen wir ferner auf der „Wanne“ (766 m hoch) einen aus Eisen konstruierten Aussichtsturm, von dem aus man eine prachtvolle Aussicht auf die Alpen, den Schwarzwald, das Hegau und die schwäbische Alb hat. Die schmale Brigach haben wir zur Rechten. Bald ist der Zug in

Marbach (695 m), Dorf links an der Bahn, angelangt, von wo aus eine Strasse (links) in einer Stunde zur Saline und dem Solbad Dürnheim führt. Die schmucke Bauart der Schwarzwaldhäuser hat längst aufgehört und es sind nur noch meist reizlose Steinbauten, als welche sich die kleinen Dorfhäuser zeigen. Wir fahren an **Kirchdorf** (links) vorüber (auf dem Turm hat ein Storch sein Nest gebaut) und gelangen nach

Klengen (688 m), das im Jahre 1893 fast vollständig abbrannte und nun wieder neu aufgebaut ist. Das nicht breite Thal ist links und rechts an den Halden von Fichtenbeständen flankiert; zerstreut liegen Häuser und Gehöfte; die Gegend ist jetzt wenig fruchtbar. Es folgt

Grünigen (685 m), rechts der Bahn hoch gelegen,

dann tauchen bald am Horizont Türme auf und wir erreichen, die Brigach, nun breit geworden, links lassend,

Donaueschingen (677 m), Residenz des Fürsten von Fürstenberg, eine Stadt von ca. 4000 Einwohner. Vor dem Karlsgarten, dem Bahnhof gegenüber, steht das Denkmal des Ständekammerpräsidenten Ludw. Kirsner, geb. 1811, gest. 1876. Auf einer breiten Strasse gelangen wir, am Verwaltungsgebäude der fürstlichen Kammer vorüber, — über eine Brücke zum Karlsbau, der durch seine hohe Lage die ganze Stadt beherrscht. Er birgt wertvolle geognostische und geologische Sammlungen, ethnographische und archäologische Schätze, eine Gallerie von Gipsabgüssen und Gemälden und vor allem die über 100,000 Bände zählende, weit berühmte Bibliothek und das Archiv, in welcher vor Jahren auch Scheffel längere Zeit als Bibliothekar seines Amtes waltete. Die zweitürmige St. Johanneskirche wurde 1729 zu bauen begonnen, nachdem 1723 Donaueschingen zum Sitz der Landesregierung der 7 Jahre vorher zum Fürstentum ernannten Grafschaft Fürstenberg erwählt wurde. Die Zeit der französischen Revolution brachte Donaueschingen viel Ungemach; 1806 wurde das Fürstentum mediatisiert und kam Donaueschingen an Baden; 1810 wurde ihm der Charakter einer Stadt zuerkannt. Eine Hauptmerkwürdigkeit von Donaueschingen ist die Donauquelle, die sich nahe der Kirche und dem fürstlichen Schloss befindet und die hübsch ummauert, die Idealfiguren der Baar und der Donau beschirmt. Das fürstliche Schloss ist in den letzten Jahren renoviert worden, die Parkanlagen sind grossartig, von Wasserläufen durchzogen, mit lauschigen Plätzen an stillen Weihern, in denen auserlesenes Wassergeflügel sich badet, bedacht. Verlassen wir mit der Bahn die Station, so haben wir kurz nach der Ausfahrt zur linken Seite über weite Rasenflächen, zwischen alte Baumgruppen hindurch, einen prächtigen Blick auf das fürstliche Schloss, dessen Besitzer und Bewohner im weiten Umkreise ungeheuere Länderstrecken und Waldgebiete sein eigen nennt!

Vom Bahnhof Donaueschingen aus zweigt eine Sekundär-

bahn, die Bregthalbahn, nach rechts ab, die ihr Schienenstrang durch ein stilles Waldthal bis **Furtwangen**, einem sehr gewerbreichen Schwarzwaldstädtchen, führt. Gleichfalls mündet hier die neuerbaute Bahnstrecke Neustadt—Donauschingen, Fortsetzung der Höllenthalbahn ein. Das Brigachthal, das nun zum Donauthal geworden ist, die Donau haben wir links, dehnt sich weit aus, rechts haben wir einen Blick nach **Almendshofen** und **Hüfingen**, der ersten Station der Bregthalbahn. Die nächste Station ist

Pföhren (673 m), links der Bahn gelegen, dann folgt rechts

Neudingen (670 m), das von Weihern umgeben ist und über dem auf einem schön bewaldeten Hügel die Gruftkirche **Mariahof** des Fürsten von Fürstenberg thront. Ehemals ein Kloster der Cisterzienserinnen brannten die Gebäude 1852 ab und die Fürsten Carl Egon II. und III. errichteten die Gruftkapelle, ein Werk des fürstlichen Baurates Diebold. Ernst und schwermütig schaut der schöne Kuppelbau in das weite Land hinaus; schöne Kunstwerke im Innern zieren ihn; die Verkündigung Maria, die mater gloriosa, sind Werke des Bildhauers Reich aus dem nahen Hüfingen, die mater dolorosa stammt vom Bildhauer Benzoni in Rom, die Engelsfiguren im Chor vom Bildhauer Heer' in Karlsruhe. Prachtvolle Fresken der 12 Apostel in der Kuppel, eine eiserne Deckplatte der Gruft und schön geschnitzte Stühle sind gediegene Kunstwerke. 1860 fertig gestellt, finden in dieser Kapelle die verstorbenen Fürsten des Hauses Fürstenberg ihre letzte Ruhestätte und ernst schaut, etwas südlich gelegen, vom hohen **Fürstenberg** die zerfallene Ruine des Schlosses Fürstenberg, die Wiege des Geschlechtes, auf das stille Grab. Zur linken Seite von

Gutmadingen (667 m), an dem wir vorübergefahren sind, sehen wir auf einem vulkanischen Kegel, dem Wartenberg, ein fürstliches Lustschloss mit herrlicher Aussicht. Bei der Station

Geisingen (667 m) führt uns eine Brücke über die Donau und wir haben diesen Fluss nun zur rechten Seite. Geisingen ist ein altes Städtchen mit ca. 1200 Einwohnern; es hatte im Bauernkrieg, im dreissigjährigen Krieg und im

spanischen Erbfolgekrieg viel zu leiden und alte Geschichten und Sagen künden in der Gegend die Schrecknisse der alten Zeit. Ehe wir nun nach

Hintschingen (662 m) kommen, sehen wir rechts die Wutachthalbahn abzweigen; am Eingang in das Thal bemerken wir das Dörflein **Hausen**. Nun fahren wir in den Bahnhof des letzten Ortes an der Donau, in den von

Immendingen (658 m), ein, den wir bald wieder verlassen; über eine Donaubrücke geht's nun wieder den Höhen zu, den Schienenstrang der von hier ausgehenden Bahn nach Tuttlingen, Rottweil, Stuttgart können wir links noch lange verfolgen. Die Bahn führt bergauf, an waldigen Höhen vorüber, noch einen letzten Blick auf das Donauthal zur Linken und wir fahren in einen Tunnel ein. Nach Verlassen desselben haben wir die

Station Hattingen (689 m) erreicht. Das dazu gehörige Dorf sehen wir nicht, es liegt links hinterm Wald auf der Höhe. Es folgt der 900 Meter lange **Hattinger Tunnel** und sobald wir das Tageslicht wieder begrüßen, sehen wir rechts vor uns über die Höhen die ferne Kuppe des **Hohenstoffel** herübergrüssen. Von der Hochebene, auf der wir uns nun befinden, geht es rasch zu Thal, d. h. ein liebliches Waldthal immer zu unserer Rechten, haben wir unter uns, eine idyllisch gelegene Sägemühle gibt der Station, an der wir vorüberfahren, den Namen, der

Station Thalmühle (591 m). Prächtiger Buchenwald ist jetzt wieder an Stelle der Schwarzwaldtannen getreten; ehe das unten liegende Thal sich in der nun folgenden Ebene verliert, sehen wir rechts auf einem Felsprung ein zierliches Kirchlein, die **St. Martinskapelle**. Der Zug hat diesen letzten Höhenzug, der seine Bahn hemmen wollte, siegreich überwunden und wir fahren in den Bahnhof des Amtsstädtchens

Engen (519 m) ein. Engen mit seinen 1600 Einwohnern hat schon von jeher auf gute Sitten und Wohlstand etwas gehalten. Von ersteren sind Zeugen die köstlichen alten, noch erhaltenen Zunftordnungen, von letzterm zeugt

sein Gewerfleiss. Die alte, romanische Pfarrkirche schaut über die Dächer und Mauern des Städtchens, das sich links an der Bahn an einem Abhang malerisch aufbaut; die uns zugekehrten Rückseiten der Häuser mit ihren Anbauten und Rinnen, mit ihren abhängig liegenden Vorgärten geben reizende Motive für den Landschaftler, der der modernen Kunst-richtung allerdings nicht huldigen darf. Die Geschichte des Städtchens unter seinen Besitzern, den Rittern von Höwen, den Habsburgern, den Grafen von Lupfen und Pappenheim den Fürsten von Fürstenberg und endlich unter der badischen Regierung, ist eine wechselvolle gewesen und teilt eben die aller derartigen kleinen Stadtgemeinden. Wenn wir den Bahnhof verlassen, sehen wir rechts das Spital liegen und dahinten den **Hohenhöwen** sich auftürmen. Mit diesem Berge sind wir in das „Hegau“ gekommen und rasch werden wir an seinen vulkanischen Erhebungen vorüber-sausen. Wir erreichen die Station

Welschingen (489 m), rechts mit Ausblick auf den **Hohenstoffel**, dann folgt Station **Mülhausen** (455 m) am Fusse des **Mägdeberges**, eines Klingsteinkegels; auf sämtlichen genannten Höhen befinden sich alte Ruinen, wie auch auf dem nun folgenden **Hohenkrähen**, an dessen Fuss rechts die

Station Hohenkrähen (442 m), links das Dorf **Schlatt** liegt. Sehen wir vom Coupéfenster links auf die weite, grüne Au, gewahren wir auf einer Höhe in weiter Ferne das „**Friedinger Schlässchen**“: Als letzter, gewaltiger und als interessantester der Hegauer Bergkolosse grüsst uns bald rechts der **Hohentwiel**. Seine Geschichte, deren schönste Periode uns Scheffel in seinem Ekkehard geschildert, die tapfere Verteidigung durch seinen Kommandanten Wiederhold im 30 jährigen Krieg und die Schleifung seiner Feste 1800 durch den französischen General Vandamme nach einer schmachlichen Kapitulation ist ja allbekannt. Versäume es Niemand hinaufzusteigen, sei es früh oder spät und ertruee sich jeder an der prachtvollen Aussicht von oben und lasse jeder sich die Gestalten der grauen Vorzeit an seinem Auge vorüberziehen, die ihm aus dem Gemäuer der alten Ruine gewiss erstehen werden.

Singen (427 m), ist eine industriereiche Stadt, am Fusse des Hohentwiel, ist Knotenpunkt mehrerer Eisenbahnlinien; die von Basel, von Etzweilen-Winterthur, von Konstanz, von Sigmaringen-Radolfzell und die, auf der wir gekommen, treffen hier zusammen. Ein reges Leben herrscht hier immer auf dem Bahnhof; gute Bahnhofrestauration; die erste schweizerische Zollrevision treffen wir hier. Nach Verlassen des Bahnhofes mit dem Zug nach Konstanz, — welcher Reisende, der ihr so nahe ist, wollte sich nicht die alte Seestadt ansehen und würde ihn sein Reiseziel wo anders hinführen — schauen wir nochmals zurück auf den Hohentwiel mit seinen Gesellen, dem Hohenkrähen, Hohenhöwen und Mägdeberg — dann geht es durch Waldbestände, in denen viel Wild sich aufhält — rechts sehen wir auf einmal einen grossen Stein (Findling), an der Bahn liegen, — zur Station

Rickelshausen (406 m), links gelegen, mit dem Dorfe **Böhringen**. Rechts sehen wir in der Ferne das Dorf **Ueberlingen a. Ried**. Vor uns aber breitet sich das Land weit aus und im Weiterfahren thut sich uns der Bodensee auf; über das Ried rechts hinweg türmen sich die Höhen des Schiener-Berges, stark bewaldet, der gegen Osten in den See abfällt; er hat sich in den See hineingeschoben; seine südlichen Ufer bespült der letzte Arm des Untersees, aus dem der Rheinstrom bei Stein seinen Lauf weiter nimmt.

Radolfzell (397 m) ist erreicht und im Bahnhof, unmittelbar am See, hält der Zug. Die Stadt mit ca. 3300 Einwohnern, hatte sich aus der von Bischof Rathold von der nahen Insel Reichenau erbauten Kapelle um 1100 als Marktflecken und dann allmählich zur Stadt erweitert. Im 14. Jahrhundert kam sie an Oesterreich, war Anfangs des 15. Jahrhunderts freie Reichsstadt, kam aber 1454 wieder an Oesterreich zurück. Zur Zeit der Reformation suchte sich das Domkapitel von Konstanz hier eine Zufluchtsstätte; 1805 wurde Radolfzell württembergisch, 1810 Baden einverleibt. Als Sehenswürdigkeit bietet sich in Radolfzell die Pfarrkirche aus dem 14. Jahrhundert und das alte Rathaus. Weitbekannt wurde der Name des Städtchens durch Scheffel, der bis kurz

vor seinem Lebensende hier wohnte. Seine Villa Seehalde ist jetzt Eigentum seines Sohnes. Fährt man in Radolfzell ein, denkt man unwillkürlich an den Vers Scheffels:

O Radolfzell, du altes Nest,
Mit deinen Wackermauern etc.

denn alt und verwittert bietet sich dieser Teil der Stadt. Gegen Norden zu aber hat sich ein reges Industriequartier gebildet. Mehrere Fabriken, vor allem eine grosse Tricotagen-, Maschinen- und Pumpenfabrik gewähren vielen arbeitsamen Händen Radolfzells und der Umgebung reiche Arbeit und guten Verdienst.

Die Bahn geht nun am nördlichen Seeufer entlang, kurz nach Verlassen des Bahnhofes zweigt ein Schienenstrang links ab, um nach Ueberlingen, Sigmaringen u. Ulm zu führen; wir aber bleiben an des Sees lieblichem Gestade; eine kleine Halbinsel (rechts) hat sich in den See hinausgeschoben, Mettnau, Scheffels einstiger Besitz, von dem aus er seine Fehden mit den Reichenauer Fischern führte. Die nächste Station

Markelfingen (397 m), ein kleines Dorf (links) haben wir rasch durchfahren. Die ganze Wasserfläche des Untersees haben wir nun vor uns liegen und in ihr spiegeln sich die Türme des grünen Eilandes, der **Reichenau**. Die Insel ist $1\frac{1}{2}$ Stunden lang und $\frac{1}{2}$ Stunde breit und beherbergt in ihren drei Orten Unter-, Mittel- und Oberzell ca. 1600 Einwohner. Sie wurde 724 von Karl Martell dem Bischof Pirmin zum Aufenthalt überlassen, welcher hier ein Gotteshaus gründete, aus dem dann die weitberühmte reichsfürstliche Benediktinerabtei (800—1250) entstand. Der Bischof von Konstanz nahm ihr 1540 die Selbständigkeit und verleibte sie seinem Bistum ein; 1803 kam die Insel an Baden. Zuerst erblicken wir die zweitürmige romanische Kirche von Unterzell, in der neuerdings wertvolle, alte Fresken aufgedeckt wurden, dann grüsst über den See der Turm des Münsters herüber; dieser ist ein dreischiffiges Langhaus in romanischem Stil, mit zwei Querschiffen und hat gothischen Chor; die Kirche bietet viele Kunstschatze. Oberzell am andern Ende der Insel, bietet in seiner aus dem 9. Jahrhundert stammenden Georgskirche und mit byzantinischen Fresken seine Haupt-

schenswürdigkeit. Vom jenseitigen Ufer schauen über die Insel, die Abhänge des gesegneten Thurgau's, der Schweiz. Es folgt

Allensbach (398 m). Von hier aus haben wir nochmals (rückwärts rechts) einen schönen Blick auf die scharfen Conturen des Hegau's, dessen Kegel sich vom Abendhimmel prächtig abheben. Vor uns aber zeigen sich nun die Türme des alten Konstanz, besonders sein Wahrzeichen, der massige Münster, und über alle hinweg grüsst zu uns die schneebedeckte Kette der Alpen, mit ihrem Hauptrepräsentanten, dem Säntis. Wir kommen erst noch nach

Hegne (links 398,5) einst ein Kloster, dann eine herrschaftliche Besitzung und nun der Sitz der Schwestern von Ingebohl. Die Höhen, die sich links entlang ziehen, bilden den Rücken der Konstanzer Halbinsel; ihre jenseitigen Ufer bespült der Ueberlinger See. Von der nächsten Station

Reichenau (398 m) führt rechts ein mit einer langen Pappelreihe bestandener Damm zur Insel Reichenau; links von der Bahnlinie liegt das grosse Dorf **Wollmatingen**.

Wir sind inzwischen von den Ufern des Sees etwas abgewichen, wir sehen drüben am Schweizerufer noch die Schlösser Salenstein, Arenaberg, letzteres der Exkaiserin Eugenie von Frankreich gehörend, und die Orte Ermatingen, Triboltingen, dann Gottlieben mit seinem zweitürmigen Schloss, in dem einst Huss gefangen lag. Der See verengt sich; ihn verbindet mit dem Obersee der etwa eine halbe Stunde lange Flusslauf des Rhein. Links sehen wir einen Bergvorsprung, den Fürstenberg, rechts tauchen Fabrikschornsteine auf, wir sind am Konstanzer Industriequartier, in der Vorstadt Petershausen; vorbei rollt der Zug an langen Lagerhäuserreihen, dann an Kasernenbauten (rechts zu sehen), links gewahren wir auf der Höhe das Militärspital, allmählich tauchen links aus dem Grün der Bäume, Villen auf und nach wenigen Sekunden saust der Zug über die Rheinbrücke; links haben wir nun einen weiten Blick auf die ungeheure Fläche des Sees, rechts auf den Rhein hinunter bis zu dem fernen Hegau, links folgen sich nun in rascher Folge das

Inselhotel, der Stadtgarten, das Kaufhaus, rechts der imposante Bau der Reichspost, der Zug hält und wir sind in **Konstanz**.

Hier gilt's, zunächst auszuruhen und dann zu genießen und zu sehen das Schöne und Sehenswerte, das die alte Stadt bietet.

Früher schon sind bedeutende Handelswege aus dem Morgenlande über das mittelländische Meer gegangen und herrschte ein lebhafter Verkehr mit Leinwand, mit Wein, Spezereien und Seide auf den Wegen nach Konstanz. Die „tela di Costanza“ ist noch in Aller Mund. Dann war die altberühmte Bischofsstadt durch ungünstige Geschiehe lange Zeit zurückgedrängt im Wettlaufe mit vorwärtsstrebenden Schwesterstädten und nur die historischen Denkmäler ihres klassischen Bodens zogen Reisende an. Nun aber hat sich Konstanz wieder emporgerichtet. Im Geiste der Neuzeit hebt es sich über den vergangenen Glanz und den überlebten Ruhm. Opferwillig sind zahlreiche Veranstaltungen getroffen, die es schöner machten und den Aufenthalt wohligh und lieb gestalteten.

Konstanz, des badischen Seekreises Hauptstadt, mit 22.000 Einwohnern, ist durch Verkehr und Handel und seine weit zurückreichenden geschichtlichen Erinnerungen die **bedeutendste Stadt am Bodensee**. Sie ist Sitz zahlreicher Behörden und Anstalten (Ober-Postdirektion, Reichsbank-Nebenstelle, Landeskommissariat, Landgericht, Bezirksamt, Amtsgericht, Eisenbahn- und Zollbehörden, Dampfschiffahrts-Inspektion, Gymnasium, höhere Mädchenschule, Ober-Realschule, Garnison eines Infanterie-Regiments). Die Altstadt liegt am linken Ufer des Rheins. Im rechtsrheinischen Stadtteil (Petershausen, Seehausen, Hinterhausen), der durch eine Brücke mit der Altstadt verbunden ist, sind jetzt längs der durch Anlagen und Alpенаussicht ausgezeichneten **See-strasse** hübsche Villen angebaut. Und an Konstanz lehnen sich auf der andern, südlichen Seite fast unmittelbar mehrere **Schweizer-Orte** des angrenzenden Kantons Thurgau,

zunächst Kreuzlingen, Emmishofen, Egelshofen und Gottlieben an.

Konstanz ist sehr empfohlen zu längerem Aufenthalt für Seebäder und als Zwischenstation zu Höhenkurorten, und für Nervenleidende. Im **Kontsanzer Hof** (ehemals Badhotel) die Nervenheilstation des Hofrats Dr. Georg Fischer; in **Kreuzlingen** ein Asyl für Nerven- und Gemütsleidende von Dr. Binswanger.

Genussreich sind Sommer über die Seebäder, Die städtischen Badanstalten sind vor dem Aussenhafen; Ueberfahrten dazu vom Gondelhafen aus und bei der Werfte. Die Badanstalten des Insel-Hotels und beim Konstanz Hof an der Seestrasse bieten stärkere Strömung. Und in beiden sind auch **Wärmbäder** und Mineralbäder jeder Art zu haben.

Reich belebt ist der See und Rhein durch **Schiffahrt**. Segelboote, Gondeln, 40 Dampfboote, Trajektschiffe kreuzen auf den Wassern Tag für Tag. Reichliche Auswahl von Gondeln ist am Gondelhafen und der Seestrasse. Das Fischen ist für Zureisende sehr erleichtert.

Im Sommer erfreuen an allen wetterschönen Abenden Konzerte in dem in den See hinaus aufgebauten parkartigen **Stadtgarten** die Bewohner und Besucher von Konstanz, die sich da in den hübschen Anlagen im Ausblick auf See und Alpen ergehen. In mächtigem Bogen umgrenzen die beschneiten Reihen der Alpen den Horizont. Ein Beet von Alpenpflanzen erinnert an deren schöne Flora; eine Orientierungstafel nennt die Namen der eisigen Schroffen. Von der Allgäuer Kette dem Hochvogel, dem Widderstein, der Rotwand, dem Pfänder, durch die Berge des Bregenzer Waldes, des Vorarlbergs, den gletscherblinkenden Gipfeln des Rhätikon, der Scesaplana, der Silvrettagruppe entlang bis zum Kamor, Hohenkasten und dem das grüne Appenzellerland hoch überragenden Säntis, schweift der Blick gehoben durch den Wechsel des Bildes. Glärnisch, Tödi, des Berner Oberlandes Riesen reihen sich an. Oestlich blinkt die Inselstadt Lindau, oben im See Bregenz, dann mehr nördlich Friedrichshafen, Meersburg, der weitausschauende Heiligenberg am Horizonte. Von Ost nach Süd reiht sich der Rorschacher Berg daran und das Thurgau mit seinen Obstgärten.

Auf der Rheinbrücke, umfassender noch auf dem Münster-
turme schbar, setzen die burgruinegekrönten Kegel des
Hegaus, erloschene Feuerberge aus altersgrauer Zeit, die
Reihe fort, Hohentwiel und Hohenstoffeln, Hohenkrähen,
Mägdeberg, Hohenhöwen. Da liegt auch der Untersee mit
seinen schönen Uferhöhen, seinen Schlössern und freundlichen
Dörfern und der stundlang sich hinziehenden Insel Reichenau
vor dem Auge. Bei schönem Sonnenabschiedsgruss ein Bild
auf goldigem Grunde. Der sagenumwebte Bodensee hat
nach jeder Richtung von Konstanz wieder sein ander' Antlitz.
Weit dehnt sich der Obersee, gespeist aus wohl 150 Gletschern
der rätihischen Alpen, bis hinauf zum altrömischen Brigantium;
westwärts als Untersee bis ins Gebiet der vulkanischen
Hügelreih'n mit ihren sagenumwebten Burgen und Schlössern.
Ein anderer Teil flutet gegen Bodman, der altgeschichtlichen
Pfalz, umwiegend die lieblichschöne Mainau. Es ist der
Ueberlinger See mit seinen anmutigen Gestaden und prächtigen
Wäldern.

In der Stadt Konstanz mag man zunächst vom
hübschen **Bahnhof** und belebten **Hafen**, wo wieder neue
Seeschauen den Ausblick ertreuen, zum

Kaufhaus gehen, einem charakteristisch-altgotischen
Bau (1388), der während des Konstanzer Konzils (1414—18)
als Conclave bei der Wahl Papst Martin V. (Colonna) diente.
Seine »Conciliumssaal« genannte Halle führt uns Fresken von
Friedrich Pecht und Fritz Schwörer, Bilder aus jenen be-
wegten Tagen von Konstanz und dessen sonstiger Geschichte
vor. Sie ist auch die »Laube« seines einst berühmten Linnen-
handels gewesen. Die Dachstuben bergen die Mayer'sche
Sammlung hindostanischer Sehenswürdigkeiten. Nächstu
liegt die

Marktstätte, die »Merkstadt« des alten Konstanz,
mit dem 1890 erbauten Reichspostgebäude und dem zum
Gedenken an 1870/71 errichteten Kriegerdenkmal mit einer
bronzenen Nike von Hans Baur. Am andern Ende der Strasse
der nach Modellen des gleichen Bildhauers ausgeführte
Vierkaiserbrunnen.

In die Rosgartenstrasse einbiegend auf dem Wege zur

Augustinerkirche (mit einem Altarbild der Konstanzer Malerin Marie Ellenrieder), seit 1873 den Altkatholiken zugeteilt, kommt man zum

Rosgarten-Museum, einem alten Zunthause, das seit 1870 eine Konstanzische chorographische Sammlung in sich schliesst, die Geschichte des heimatlichen Bodens in Belegstücken darlegt, besonders interessante Funde aus der Gletscherzeit und der Periode der zahlreichen Pfahlbauten am Bodensee und des Lebens späterer Jahrhunderte bietet. Das Rosgartenmuseum, das Schatzkästlein von Konstanz, wurde von dem am 2. April 1901 verstorbenen Stadtrat und Hofrat Ludwig Leiner gegründet und erweitert, der wohl als der beste Bürger der Stadt für alle Zeiten gilt.

Und all'um zeigen Denkmale von der reichen Geschichte der Stadt. Durch die Bodanstrasse gelangt man zum Schnetzthor mit seinem Zwinger (13. Jahrhundert), durch die Hussenstrasse mit der Hussen-Herberge zum

Obermarkt mit seiner historisch - denkwürdigen Häusergruppe. Das Gasthaus »Barbarossa« (curia pacis, Friedensschluss 1183) nahm dazumal Friedrich Barbarossa und die Vertreter der lombardischen Städte in sich auf. Vor dem Haus zum »Hohen Hafen« wurde 1417 Burggraf Friedrich von Nürnberg, der Ahne der Zollern, des jetzigen deutschen Kaiserhauses, mit der Mark Brandenburg belehnt.

Querüber das **Kanzleigebäude**, Rathaus der Stadt, in der Kanzleistrasse, zeigt auf einer der historischen Fresken von Ferdinand Wagner, der auch das Fugger-Haus in Augsburg bemalte, diesen Vorgang im Bilde. Besonders anmutig ist das Gehöfte dieses 1592 aus dem Zunfthaus zur »Salzscheibe« umgebauten Gemeindehauses, dessen Erdgeschoss das reichhaltige Archiv der Stadt bewahrt. Im Hauptgebäude, eine Treppe hoch ist der Vorsaal mit seinen von Häberlin gemalten Wandbildern, seinen altertümlichen geschnitzten Möbeln ein traulicher Ort. In nächster Nähe das offizielle Verkehrsbureau (Hofbuchhandlung Ackermann). Durch die Paradiesstrasse zur hübschen **Evangelischen Kirche** (mit einem Altarbild Fr. Schwörers) und weiter nach Westen hinaus zum **Hussenstein**, einem Findling des obern Rheinthales, der seit 1862

den Platz bezeichnet, auf dem Magister Johannes Huss 1415 und Hieronymus von Prag 1416 ihres Glaubensfreimites willen verbrannt wurden.

Dann gelangt man die Wessenbergstrasse entlang, am **Geburtshause Wilh. Heinr. Dufours** vorbei zur **Stephanskirche**, aus einem 896 errichteten Kirchlein „zum Heiligen Nikolaus,“ im 15. Jahrhundert in jetziger Gestalt aufgebaut. Unweit davon das **Wessenberg-Haus** mit der Büste des 1860 hier verstorbenen Generalvikars I. Heinrich von Wessenberg an der Façade der städtischen Bibliothek und Bildersammlung und einer Grossherzoglichen Gemäldegalerie. Nächstbei liegt das alte Zunfthaus der Geschlechter zur „Katze“ (1424), und östlich davon der »Pfalzgarten« mit einer Mariensäule vom Konstanzer Künstler Allgäuer (1682), nebenzu das Museum der alten bischöflichen Pfalz, anstossend an das

Münster, auf hügelig ansteigendem Boden, der, nach Ausgrabungen, in alter Zeit das römische Castrum trug. Eine romanische Basilika aus dem 11. Jahrhundert bildet das Langhaus des Doms. Daran schliessen sich gotische Seitenschiffe, Altäre und Anderes im Stile der Renaissance. Seine Renovation datiert von 1844-57 und wird fortgesetzt. Krypta, Chorstühle, Kreuzgang, im Kapitelsaal Antiquitätenausstellung, Kirchenschatz und Kapitelsaal sind besonders sehenswert. Zwischen den Häusern einer schmalen Seitengasse erblicken wir das katholische Vereinshaus **St. Johann** ein prächtiger, renovierter gotischer Bau. Gegen den See zu, das **Insel-Hotel** auf der alten »Dominikanerinsel«, ist sodann noch ein reizender Bau, der Altkonstanz mit der Jetztzeit in origineller Verquickung wiedergibt. Sein Kreuzgang ist mit schönen Fresken die Geschichte der »Insel« illustrierend, von Karl Häberlin geschmückt. Seine Speisesäle sind in die ehemalige Dominikanerkirche eingebaut. Aus seiner Gartenterrasse lugt man wieder in erneuert-freier Schöne hinaus auf die blaugrüne Flut des Bodensees.

Spaziergänge und Ausflüge.

In einer reizvollen Vielartigkeit bietet die Konstanzer Umgegend Gelegenheit zu Ausflügen und Gängen; nahe der