Au Pays de Kirschwasser

Gueymard, Fernand

Paris, 1882

Lettre XXVIII

urn:nbn:de:bsz:31-244848

LETTRE XXVIII.

Le Schwarzwaldbahn. — De Neuhausen à Singen.— L'Hohenwiel. — Les pitons volcaniques de l'Hégau ; leurs châteaux-forts et leur histoire. — Engen et l'Engenerthal. — Le Danube. — Le Wartenberg et les princes de Furstenberg. — La nécropole de Neudingen. — La Brigach et la Breg ; les sources du Danube. — La capitale et le palais des princes de Furstenberg. — Villigen. — L'industrie de la paille.—Saint-Georges.— La halte de Sommerau. — Une descente vertigineuse. — Tunnels et points de vue. — Triberg et le val de la Gutach. — Zigzags aériens. — Hornberg. — La vallée de la Kinzig ; le château d'Ortenberg. — Offenbourg. — Le retour.

Le Schwarzwaldbahn, en français le chemin de la Forêt-Noire, est une nouvelle voie ferrée qui unit la plaine rhénane à la Suisse, en traversant le sud du grand-duché, de l'ouest vers l'est. Partie d'Offenbourg, elle remonte d'abord la vallée de la Kinzig, s'engage près de Hausach dans celle de la Gutach, plane au-dessus de la gorge sauvage de ce nom, rampe autour de collines

élevées, passe à Triberg, glisse sur les flancs de nouveaux monts, franchit la chaîne démarcative des eaux de la mer du Nord et de la mer Noire, redescend le cours de la Brigach, côtoye quelque temps le Danube, traverse l'une des dernières ramifications du Jura et court avec l'Aach vers le hameau de Singen, où elle prend fin en se joignant au réseau suisse et aux lignes rhénanes. Cette voie présente le double avantage, et de rapprocher les distances,—on compte,en effet,32,2 milles d'Offenbourg à Singen par l'ancienne ligne de Fribourg et de Bâle, 20,1 milles seulement par la nouvelle — et d'accroître d'une manière étonnante la prospérité des diverses petites villes échelonnées sur sa route, qui toutes ont pris, depuis sa création, un essor dont elles n'eussent point été capables sans son secours bienveillant.

La construction de cette ligne a nécessité des travaux d'art considérables. Il a fallu, pour lui livrer passage, percer des montagnes, jeter des ponts au-dessus des rivières et des torrents, suspendre des viaducs aux versants des vallons, enchâsser dans les crevasses des rochers des terrasses si colossales qu'on les a comparées aux murs cyclopéens des antiques cités de Tyrènes et de Mycènes.

Le Schwarzwaldbahn ne fut point construit en une seule fois. On exécuta d'abord la partie de la ligne dont la création présentait le moins de difficultés, le tronçon de la Kinzig, d'Offenbourg à Hausach, livré à la circulation le 2 juillet 1866. Sa longueur est de trente-trois kilomètres; il coûta 3,000,000 de florins. Puis, se portant à l'extrémité opposée du chemin à parcourir, on réunit Singen à Engen (septembre 1866), Engen à Donaueschingen (mai 1868), Donaueschingen à Villigen (août 1869), soixante-quatre kilomètres, dont le prix s'éleva à 7,165,000 florins. Leur construction ne fut pas aussi

facile que l'avait été celle du tronçon de la Kinzig : elle exigea le percement de deux tunnels, la trouée de diverses tranchées, l'érection de plusieurs ponts, l'élévation de quelques digues. C'est d'Engen à Gutmeidingen que la voie présente le principal intérêt.

Il restait à créer la partie la plus hardie de la ligne, de Hausach à Villigen. L'ingénieur Gewirg se mit bravement à l'œuvre en 1867 pour l'inaugurer le 10 novembre 1873, bien que la guerre franco-allemande ait interrompu les travaux pendant près d'une année. Longue de cinquante-deux kilomètres, son prix de revient atteignit le chiffre de 13,950,000 florins, dont 11,000,000 pour les vingt-huit kilomètres qui séparent Hornberg de Saint-Georges. C'est entre ces deux villes que la voie passe les montagnes servant de barrière entre la Gutach et la Brigach. Le nombre de tunnels sous lesquels elle s'engouffre est de trente-sept. Le premier baille aux portes d'Hornberg : c'est le Rebbergertunnel ; le dernier à Sommerau, auquel il emprunta son nom. Le plus court, le Glastraegertunnel n° 3 a 13,65 mètres ; le plus long, celui de Sommerau 1696, 50 mètres. Leur coût fut de 7,200,000 florins, chiffre qui n'a rien d'étonnant, si l'on songe que le granit et le porphyre des collines dont on creusait les flancs, ne pouvaient servir à leur construction et qu'il fallait apporter, à grand frais, à des hauteurs prodigieuses, par des sentiers détestables, les pierres nécessaires à cet effet. Indépendamment de ces trente-sept tunnels, la voie franchit encore, d'Hausach à Villigen, six grands ponts et cent trente-six petits ponts et digues. Sommerau en est le point le plus élevé : 834 mètres au-dessus du niveau de la mer ; 673 au-dessus d'Offenbourg ; 591 au-dessus d'Hausach ; 402 au-dessus de Singen ; 433 au-dessus de Constance. Cette différence de niveau ainsi que les courbes considérables que la ligne décrit autour des montagnes en explique la longue

étendue. Si l'on unissait Hausach à Villigen par un fil imaginaire passant à travers les monts, ce fil n'aurait que 6161 mètres de longueur ; la voie ferrée en compte au contraire 52,800.

Le Schwarzwaldbahn est l'un des chemins les plus audacieux, les plus remarquables de l'Europe toute entière. Comme travaux d'art, il égale, s'il ne dépasse ses rivaux, le Brenner et le Semmering ; comme paysages, il n'a point, il est vrai, leurs lacs mystérieux, leurs glaciers éternels, leurs neiges éblouissantes, mais il présente des vallons ombreux qu'il enjambe, des rochers fantasques autour desquels il rampe s'il n'y pénètre avec hardiesse, des torrents dont les flots écumeux luttent avec lui de vitesse, des forêts dans lesquelles il s'égare, des prés moelleux piqués de chalets, d'arbres fruitiers à l'ombre desquels il passe, des forteresses ruinées, de pimpants hameaux où il reprend haleine et souffle. Cela suffit à le faire aimer. L'empereur en avait montré le chemin le 9 juillet 1874 ; l'Allemagne comme l'étranger suivirent promptement l'exemple de l'illustre vieillard, si bien que chaque année voit grossir le nombre des touristes qui viennent lui payer leur juste tribut d'admiration.

Parti de Neuhausen à une heure de l'après-dîner, je remontai la ligne de Constance jusqu'à Singen, l'un des deux points de départ du Schwarzwaldbahn. Je traversai d'abord la grand'route de Schaffouse à Donaueschingen, qui, moins inquiète de l'escarpement des montagnes que la voie ferrée, s'en va gaillardement en droite ligne au but qu'elle veut atteindre. A Herblingen, j'admirai le vieux château des seigneurs d'Herwelingen, nom que le hameau portait jadis. La ligne serpente alors dans un joyeux vallon, enfermé entre deux rangs de basses collines, que la variété des essences

de leurs forêts chamarrent de nuances diverses; un ruisseau limpide comme le cristal y entretient une perpétuelle fraîcheur. C'est au milieu de ce charmant paysage que l'on découvrit, il y a quelques années, une grotte pleine d'ossements fossiles, d'outils, d'armes en silex, autant de souvenirs des temps préhistoriques, déposés aux musées de Schaffouse et de Constance ou disséminés dans les collections privées des amateurs voisins. Le vallon s'étant élargi, Thayngen repose au milieu des vignobles qui tapissent ses collines. Puis, le train laisse derrière lui la fière et noble Helvétie pour franchir la frontière grand-ducale. Il n'a point dépassé Gottmadingen que les premiers pitons volcaniques de l'Hégau apparaissent à sa gauche; il fuit vers eux et s'arrête bientôt à Singen.

Le temps qu'il faut aux douaniers du grand-duché pour bousculer malles et valises, et nous partons pour Offenbourg. Le train semble d'abord retourner sur ses pas, mais, décrivant aussitôt une courbe énorme vers le nord, il glisse au pied du cône effilé qui porte pour crête, à 691 mètres de hauteur, les ruines gigantesques de la forteresse d'Hohenwiel, l'une des plus vieilles de la Souabe supérieure. On la croit d'origine romaine. Son nom d'autrefois était « Duellium ». Construite on ne sait trop à quelle époque, elle appartint successivement aux ducs des Allemands, à la famille de Zaehringen, à Saint-Gall, aux Hohenstaufen, aux Klingenberg, à la maison de Wurtemberg. Son importance était considérable : outre les casernes et les appartements du commandant et des officiers, elle avait une église, un couvent bâti par la princesse Hedwige, une auberge, des caves monstrueuses, une pharmacie, une prison pour les martyrs politiques... Durant la guerre de Trente ans, Eberhard III en confia la garde au brave Conrad Wieder-

hold, qui la lui remit intacte en l'an 1650. Les Bavarois s'en emparèrent en 1703; en 1800, les commandants Wolf et Belfinger la livraient lâchement au général français Vandamme, qui n'avait, cependant, que vingt mille hommes sous ses ordres. Le pays vengea l'honneur outragé en cassant tous les officiers de la garnison et en les déclarant infâmes, à l'exception d'un brave, le lieutenant Von Reizenstein, qui s'était opposé de toutes ses forces à la reddition de la place. Il y avait cent soixante-deux ans qu'elle appartenait aux Wurtembergeois. Du mois d'octobre 1800 au mois de mars 1801, cinq cents paysans furent employés à la raser. De sa gloire d'autrefois il ne reste que des murs abattus et une tour ruinée, aux créneaux vermoulus de laquelle l'étranger s'appuie pour contempler le tableau déroulé devant lui. La colline d'Hohenwiel forme dans le grand-duché une de ces mille enclaves dont la carte d'Allemagne est saupoudrée.

Au delà de la forteresse, le paysage se présente sous cet aspect : à la droite de la ligne, une plaine ondulant vers les montagnes d'Hohenzollern en vagues molles et verdoyantes que la nature soulève à peine; quelques hameaux, quelques chalets, piqués dans cet océan, en dessinent les immenses navires ou les légères embarcations; — à sa gauche, une suite de pitons élancés, escarpés, solitaires, plantés là comme une forêt de montagnes, de rochers, et couronnés de donjons ruinés, les cônes volcaniques de l'Hégau. Voici d'abord l'Hohenkraehen, que le hameau de Schlacht regarde encore avec frayeur. Ses parois, hérissées de dents, plaquées de verdure, sont si raides que l'ascension ne s'en fait point sans difficulté. Il a 645 mètres de haut. Son antique manoir, dont l'origine se perd dans la nuit des temps, était jadis le repaire de seigneurs pillards, qui se précipitaient de la colline sur les malheureux voyageurs

ainsi que des vautours qui fondent sur leur proie. Ce nid de brigands fut brûlé en 1470, au grand plaisir du peuple qui en célébra l'anéantissement dans de joyeuses chansons. D'autres maitres le reconstruisirent cependant, mais Wiederhold l'incendia de nouveau en 1637. Il n'a plus pour habitants que les âmes de ses anciens seigneurs, qui le hantent durant les nuits obscures de l'hiver pour semer l'effroi dans la contrée d'alentour. — La station et le hameau de Mulhausen reposent au pied du Maegdeberg, un cône de 666 mètres, aussi pointu, aussi orgueilleux, aussi arrogant que ses voisins, avec les débris du vieux château qu'Eberhard y fit élever en 1479. Sainte Ursule, une des onze mille vierges qui périrent à Cologne, y aurait construit, au dire de la légende, un couvent et une modeste chapelle qui fut longtemps un lieu de pèlerinage. — Au delà du Maegdeberg, une haute colline, l'Hohenhœven, pyramide vers le ciel ; entre cette colline et la précédente, s'ouvre un étroit vallon, où dort le hameau de Welschingen ; au fond de ce vallon, j'entrevois la cime téméraire de l'Hohenstoffeln, dont le diadême de pierre rappelle le burg de ce nom, le domaine des seigneurs de Hornstein, que Wiederhold assiégea vainement en 1632, mais dont le duc Bernhard de Weimar parvint toutefois à s'emparer un an après. Quant à la colline d'Hohenhoeven, elle a également ses ruines et son histoire. Son manoir appartenait aux barons de Hœven, famille puissante qui fournissait des évêques à Constance, mais qui, à la fin du XVme siècle, vendit sa baronnie à l'Autriche. Celle-ci ne la garda pas longtemps : elle passa en diverses mains, eut pour derniers seigneurs les princes de Furstenberg et périt enfin sous les coups des Bavarois durant la guerre de Trente ans.

Le train arrête alors à Engen, la capitale de l'Hégau. L'Hégau est cette pittoresque contrée comprise entre le

Rhin et le Danube, déroulant vers l'est ses plaines légèrement mamelonnées, dressant hardiment à l'ouest sa forêt de collines hérissées, que quarante burgs surmontaient jadis. Ces montagnes constituent autant de volcans éteints; elles sont en majeure partie de basalte ou de silex; on y trouve du cristal de roche, des améthystes, du quartz, de la calcédoine.... Leur flore est riche; les antiquités abondent le long de leurs versants; leurs têtes portent chacune de précieux documents historiques.

Engen escalade les pentes d'un faible mamelon, à la droite de la voie ferrée, tandis que le hameau d'Altdorf, auquel elle unit son sort, est humblement assis dans la plaine, de l'autre côté de la ligne. A eux deux, ils comptent 2000 habitants. Engen vécut successivement sous la domination des barons de Hoeven, de Lupfen, de Pappenheim et des princes de Furstenberg. En 1800, elle tomba aux mains du général Gray, qui la détruisit après l'avoir pillée. Son église paroissiale contient encore les tombeaux des sires de Pappenheim. Il y a huit ans environ, il existait à Altdorf une chapelle consacrée à saint Martin, fondée au Xme siècle et qui posséda jusqu'au jour de sa destruction les monuments des barons de Hoeven et de Lupfen, transportés depuis lors au musée de Donaueschingen.

La voie incline légèrement vers l'est et remonte une vallée tapissée de prés que la faux a tondus, et pressée entre deux cordons de forêts ondulant au gré de ses méandres, l'Engenerthal. Divers vallons s'y ramifient, ouvrant leurs gueules appétissantes au regard, qui pénètre gaiement dans leurs entrailles de verdure. L'un d'eux, le val de Krieger, serpente à travers les collines ainsi qu'un boa gigantesque, qui gagnerait lentement les hautes crêtes des montagnes de l'arrière-plan. Assise à son seuil, la halte de Thalmulhe, en vigilante portière,

sert d'entrepôt au commerce de bois de la contrée. De quelle douce poésie ne débordaient point ces vallons, avant que les monstres de fer, bruyants et tapageurs, vinssent troubler leur mystérieuse solitude!

Tandis que nous gravissons les dernières sinuosités de l'Engenerthal, des roches jaunes, blanches, brunes, rougeâtres, en étoilent la verdure de mille pointes baroques, diversement colorées. Cependant, le val se contracte de plus en plus; ses collines se rapprochent au point de s'unir bientôt.

Nous les franchissons d'abord entre les parois déchiquetées d'une rugueuse tranchée, longue de plus de six cents mètres; puis, sous le superbe tunnel d'Hattingen, le premier du Schwarzwaldbahn, long de neuf cents mètres et que notre train emplit d'un effroyable vacarme, comme si la montagne hurlait de colère en sentant pénétrer dans sa blessure celui qui n'a pas craint de la frapper au cœur.

Ainsi nous passons la barrière que la nature a jetée entre les eaux du Rhin et celles du Danube. Le mince filet d'eau que nous vîmes scintiller il n'y a qu'un instant dans les vertes prairies de l'Engenerthal, c'était le tributaire des mers occidentales; cette rivière, dont les ondes pesantes roulent paresseusement dans leur lit herbeux, c'est le Danube, le roi des fleuves européens, dont les vagues turbulentes gonflent les flots de la mer Noire. Qui le croirait, à le voir si modeste, si débonnaire? Des enfants s'y baignent entièrement nus; des canes y barbotent; les joncs et les roseaux dessinent sur ses rives de grises traînées de barbes limoneuses. On le dirait engourdi, immobile. C'est à peine si l'œil peut en deviner le courant parmi les festons gracieux dont il brode les prés. Quelques vallons déchirent les collines déployées sur ses rives; çà et là, un hameau met dans la verdure des taches blanches et rouges. L'un d'eux est

Geisingen, l'ancien domaine d'une branche éteinte de la famille de Furstenberg, dont le cimetière a toujours conservé les tombeaux.

Nous traversons le fleuve et glissons à la base du Wartenberg, cette colline de basalte s'élevant hardiment, à 848 mètres de hauteur, à la face du village de Gutmadingen, avec son panache de ruines, son château de plaisance, son parc seigneurial. Est-il besoin de demander le maître de la colline, du donjon ruiné, du château de plaisance, du parc seigneurial? Tout appartient, dans ce pays, aux princes de Furstenberg, les vallons et les collines, les fleuves et les rivières, les forêts et les campagnes, les mines et les fabriques, les ruines et les palais modernes, les hôpitaux et les musées.... C'est à croire qu'ils ont conquis la toison d'or en perdant la couronne.

Le Wartenberg dépassé, les montagnes fléchissent peu à peu; leurs croupes s'affaissent mollement, au point de se fondre dans la plaine, où Neudingen resplendit de tout son éclat, fier de sa jeune église arrondissant au-dessus d'un cordon de verdure son élégante coupole et sa guirlande de saints. Les princes de Furstenberg la créèrent en 1850, à la place d'un ancien palais, que Charles le Gros aurait habité, au dire de certains auteurs, où il serait mort, en l'an 888, à en croire quelques autres Elle sert de mausolée à ses fondateurs. Trois sarcophages y ont été déposés déjà, celui du prince Charles Aloys, mort en 1799, à la bataille de Liptingen; celui du prince Charles Egon, le père du prince actuel, et celui de l'épouse de ce dernier, une princesse de Reuss, décédée à Berlin, le 7 juin 1861.

Au delà de Neudingen, la plaine prend le nom de Reid. C'était, au temps jadis, vraisemblablement un lac, dans le lit desséché duquel se marient aujourd'hui la Breg et la Brigach, les deux jeunes nymphes dont l'union forme

la royale Donau. — Je fais du Danube une reine au lieu d'en faire un roi conformément à l'habitude, car ce fleuve, en Allemand, est de genre féminin. — La Brigach accourt des hauteurs du Kesselberg, une cime élevée qui se dresse majestueusement au-dessus du hameau de Saint-Georges ; la Breg, au contraire, égrène ses premières perles le long des flancs du Bligirain, non loin de Schœnwald. L'opinion généralement reçue considère ces deux rivières comme les sources véritables du grand fleuve, bien que quelques géographes, d'accord avec les princes de Furstenberg, réservent cet insigne honneur aux fontaines jaillisant sous les bosquets touffus du parc de Donaueschingen, ainsi que tend à le démontrer un groupe de Reich, représentant la Baar et la jeune Donau sous les traits de deux superbes jeunes filles. La Brigach et la Breg n'auraient alors, à l'égard de la reine naissante, que le rôle d'humbles courtisanes. Je l'ai dit, cet avis n'a plus guère d'adhérents. C'était, cependant, celui des Romains, puisque Strabon rapporte que Tibère se rendit en un jour du lac de Constance aux sources du Danube, ce qu'il n'eût pu faire dans un si bref délai, si celles-ci se fussent trouvées pour lui à Saint-Georges ou sur les pentes du Bligirain. La Brigach et la Breg étant souvent à sec pendant l'été, c'est de là peut-être qu'est provenue l'erreur.

Un pont long de mille cinquante mètres nous porte d'une rive à l'autre de la Breg. Tandis que le train y roule avec lenteur, j'entrevois à ma gauche, dans le sillon de deux vagues verdoyantes, le village d'Hufingen, dont chacun connait les remarquables reliques de l'époque romaine, un bain, diverses bribes de temple ou de bâtiments, et mille autres bibelots, mille ustensiles d'un usage journalier, transportés pour la plupart au musée de Donaueschingen. Quelques tours de roue et nous touchons à cette dernière ville.

Donaueschingen, jusqu'en 1806 la capitale des princes souverains de Furstenberg, actuellement leur résidence habituelle, assise à 692 mètres de hauteur au milieu de l'énorme plateau connu sous le nom de Baar, pays occupé tour à tour par les Celtes, par les Romains et les Allemands, Donaueschingen, avec ses 3400 habitants, forme aujourd'hui, grâce au gouvernement paternel sous la domination duquel les traités l'ont placée, grâce à la protection constante de ses anciens princes, l'une des villes les plus florissantes de toute la Forêt-Noire. J'aurais voulu m'y arrêter, afin de visiter ses musées, son palais, son parc, ses promenades; mais ma curiosité m'eût coûté une journée toute entière, et je renonçai à mon premier projet, profitant, toutefois, des quelques instants d'arrêt de notre train pour jeter un rapide coup d'œil sur le modeste panorama qu'elle offre de la gare, d'où elle m'apparaît comme une pimpante cité, pleine d'animation, de vie, de braves habitants coulant des jours heureux et prospères. Je vis d'abord son vieux château, avec ses quatre étages badigeonnés de jaune, surmontés d'une haute toiture de tuiles et découpés par d'innombrables fenêtres, édifice plein de souvenirs, mais d'un aspect bien simple, bien pauvre. Pas la moindre colonnade, pas le plus chétif décor, pas la plus misérable parure, si ce n'est le cadre épais de feuillage qui l'enlace gracieusement. Devant son uniforme façade, quelques boulingrins, dont l'herbe vagabonde envahit les chemins; au-dessus de ce parc, deux tours, aux flèches de bronze; à mes pieds, le Danube, tranquille et calme, sur lequel vogue une famille de canards blancs comme la neige; au delà, une rue qui pénètre au cœur de la ville et laisse deviner sa coquette propreté, si j'en juge d'après les faces pimpantes de ses premières habitations.

Donaueschingen, malgré le chiffre peu élevé de sa population, renferme des trésors artistiques inapprécia-

bles. Son musée est l'un des plus riches du grand-duché, en antiquités surtout, antiquités recueillies dans le pays environnant; son château lui-même abrite mille choses curieuses, au nombre desquelles le gardien montre avec respect le livre des étrangers, que le comte Ferdinand-Frédéric destina, dès 1610, aux visiteurs des sources du Danube, — car la possession de ces sources fut pour les princes de Furstenberg une marotte de tous les siècles — et dans lequel on peut lire les noms de nombreux personnages de distinction. A ces deux musées, il convient de joindre le Karlsbau, dont les galeries d'histoire naturelle ainsi que les collections d'armes méritent une mention toute particulière ; puis, la bibliothèque, riche de 80,000 volumes, de 1,000 manuscrits en vieux allemand, de 400 incunables, de 70,000 gravures et de 40,000 pièces de monnaie.

Après quelques instants de repos, le train reprend sa marche et remonte le cours de la Brigach. Le paysage est triste, sombre. C'est à peine si les mamelons qui enferment la vallée parviennent à s'élever de quelques mètres au-dessus d'elle ; la rivière fainéante coule avec la même lenteur que le fleuve qu'elle va former et s'empêtre dans les herbes touffues qui emprisonnent ses bords. Çà et là, un maigre village, entre autres Klengen, qui fut longtemps un sujet de querelle entre les abbayes rivales de Salm et de Saint-Georges ; deux ou trois sarments malingres s'y tordent comme un souvenir des riches vignobles qui tapissaient le Baar au XIVme siècle. Des bœufs, que l'amour-propre aiguillonne, honteux de leur pas cadencé à la vue de la vitesse avec laquelle nous roulons, partent au galop sous le joug qui les écrase et impriment à la charrette qu'ils traînent des secousses dont s'inquiète leur paisible conducteur. Un coup de sifflet nous annonce que nous touchons à Villigen.

Villigen est l'une des villes les plus peuplées du sud de la Forêt-Noire : le chiffre de ses habitants s'élève en effet au nombre relativement considérable de 5800. Elle doit cette nombreuse population à la prospérité de son industrie, qui a pris durant ces dernières années un développement étonnant, et à la démolition de ses vieux remparts. Elle a la forme d'un ovale dont les rues convergent vers le centre ; de nombreuses fontaines y répandent une bienfaisante fraîcheur. De la gare, elle se présente sous un aspect des plus pittoresque, avec sa tour séculaire, d'origine romaine, et les deux flèches de son église, de dessins différents, mais toutes deux aussi fines, aussi aiguës.

Villigen existait déjà en 817, au temps de Louis le Pieux; toutefois, elle était située à cinq quarts d'heure de l'emplacement qu'elle occupe aujourd'hui, dans la direction du sud-est, à l'endroit même où Rome avait établi l'une de ses nombreuses colonies disséminées dans la sombre Abnoba. Successivement l'apanage de la famille des Zaehringen, de l'Empire, des comtes d'Urach, elle passa finalement aux Furstenberg, qui la choisirent pour leur résidence habituelle. On l'appelait alors « la perle de la maison de Furstenberg. » Cependant une querelle surgit entre deux de ses princes : l'Autriche attentive en profita pour se l'approprier et la garda jusqu'en 1803, moment où elle échut en partage au duc de Modène ; trois ans après, Bade la voyait avec bonheur tomber dans le lot que la paix lui octroyait. Villigen compte au nombre de ses enfants des génies qui l'honorent, de savants abbés, d'érudits professeurs à l'université de Fribourg, notamment son premier recteur, Matthias Hummel. C'est sans doute en reconnaissance de ces services que la célèbre école y transporta ses cours pendant la peste qui ravagea le Brisgau en 1535 et en 1584.

Nous avons à peine quitté Villigen, que les montagnes,

secouant leur torpeur, se redressent et s'élancent dans les airs : c'est la limite du plateau du Baar. La voie ferrée contourne alors l'immense forêt de Stockwald, parmi laquelle s'effritent les ruines du Stockburg, le manoir des Staechelin, une antique famille patricienne de Villigen. Peterzell est au sommet de la courbe. Sa petite église passe pour le premier temple catholique construit dans la contrée : l'abbaye de Reichenau l'érigea sous le règne de Charlemagne. Nous marchons ensuite de concert avec la grand'route, bordée de maisons et d'auberges, escaladant jusqu'à Saint-Georges des rampes de 0,17 à 1,09 pour cent.

Saint-Georges, situé à 377 mètres au-dessus de Singen, le point de départ du Schwarzwaldbahn, brûla le 17 septembre 1865; il fallut reconstruire la ville presque entièrement, ce qui lui enleva son aspect pittoresque des temps passés. Ses 1800 habitants vivent principalement du commerce d'horlogerie et du tressage de la paille. Cette dernière industrie, importée d'Italie à Triberg, en 1771, par un Allemand du nom de Glastraeger, se répandit bientôt dans la plus grande partie de la Forêt-Noire. La paille dont se servent les paysans est récoltée sur place, fauchée avant sa complète maturité, blanchie et découpée en tranches, dont le nombre varie selon la grosseur des fétus. C'est sans doute à cette industrie que sont destinés les champs dorés qui ondulent autour de la ville. — Le marché de Saint-Georges est considérable ; son origine remonte à l'époque de l'empereur Maximilien. Quant à son opulente abbaye, elle a disparu dans les flammes du dernier incendie. Ce couvent, de l'ordre des bénédictins, avait été fondé au XIme siècle, temps où il vivait et prospérait sous la garde des redoutables seigneurs de Zaehringen. A l'extinction de cette famille, il choisit d'autres protecteurs ; l'un d'eux, le duc Ulrich, que la réforme avait séduit,

voulut forcer les moines à embrasser la nouvelle doctrine, mais les fidèles religieux s'y refusèrent formellement et se retirèrent à Villigen. Leur abbaye fut sécularisée comme toutes les autres en 1806.

Nous avons atteint la partie la plus remarquable de la voie. A notre gauche, la Brigach descend des hauteurs du Kesselberg, entre deux hautes murailles où la verdure se joue parmi les rochers ; les montagnes se rapprochent, s'escarpent; le paysage s'assombrit et revêt un caractère sauvage.

A la halte de Sommerau, où sont éparpillés quelques bâtiments destinés au service des trains, nous atteignons le point culminant du Schwarzwaldbahn, marqué par une surface plane, longue de six cents mètres. Cette surface s'étend à 834 mètres au-dessus du niveau de la mer ; c'est la seule partie de la ligne qui ne monte ou ne s'abaisse. Dès que nous l'avons dépassée, la voie s'engage dans les entrailles du Rossberg, sous le tunnel de Sommerau, le plus long de la ligne — il mesure 1697 mètres — et le premier des trente-six qu'il nous faudra successivement franchir jusqu'à Hornberg. Neuf autres viennent après lui. La distance qui les sépare est si faible, qu'à peine sorti de l'un on pénètre immédiatement dans l'autre. Nous passons ainsi du jour à la nuit, de la nuit au jour avec une étonnante rapidité ; au vacarme des montagnes dans le flanc desquelles la vapeur s'enfonce, succède le cri strident des roues grinçant contre leurs freins ; entre chacun de ces antres, l'œil plonge dans la verte vallée de la Nussbach, dont le ruisseau brille comme une longue traînée de diamants, où le village du même nom poudroie autour de son grêle clocher, où les lacets capricieux de la route de Saint-Georges à Triberg se déroulent ainsi qu'une blanche écharpe sillonnant le feuillage des forêts, toile charmante qui s'évanouit et réapparait tour à tour, comme un

tableau fantasmagorique, que la nature, grande magicienne, ferait passer devant nos yeux émerveillés pour nous enchanter et nous séduire.

Le dixième tunnel a nom « Grundwaldbach ». Lorsque nous en sortons, nous découvrons, à notre gauche, au fond d'un abîme de verdure, la gare de Triberg, s'allongeant aux pieds des versants boisés de la Gutach, son champ des morts, dont les croix blanches piquent la colline de points éblouissants, pareils à mille pâquerettes semées dans un fin duvet de gazon, le pavillon de son auberge, planté à la crête de quelque rocher ainsi qu'un énorme champignon, le cristal de la Nussbach, laissant choir ses perles dans le torrent laiteux de la Gutach. Et nous glissons encore vers le nord, nous éloignant de plus en plus de cette ville, à laquelle il nous faut toucher cependant.

Alors, tout à coup, s'entr'ouvre à nos pieds la sauvage vallée de Gremmel, contractée entre des montagnes élevées, arides, bizarres, retraçant dans leurs formes capricieuses des tours, des créneaux, des sphynx et d'autres animaux. Un modeste hameau en tache la profondeur de plaques rougeâtres, disséminées autour d'une joyeuse église. Il semble que nous allons y rouler avec fracas. La voie est si étroite que les marchepieds des voitures surplombent le vide et que le voyageur, épouvanté, s'imagine voler dans les nues. De temps à autre, toutefois, des pyramides de granit se dressent entre nous et l'immensité, murailles protectrices que la pioche paraît avoir laissées là pour nous préserver des dangers du vertige. Et tandis que nous dégringolons avec prudence, la ligne contourne, au-dessus du Gremmelsbachthal, la colline à laquelle elle s'accroche, pour revenir sur ses pas et fuir le long de son versant opposé, jusqu'à Triberg, qu'il n'y a que quelques minutes nous apercevions à des centaines de pieds au-dessous de

nous. Descente merveilleuse, durant laquelle nous voyons le Schwarzwaldbahn planer à la crête des montagnes ou s'évanouir dans leurs gueules avec la souplesse du reptile, si nous ne nous extasions devant la beauté du val de la Gutach, avec ses murailles hérissées de rochers, tapissées de bois épais, dénudées comme de misérables mendiantes, ou chaudement capitonnées dans l'herbe soyeuse que le soleil échauffe aux coups de ses flèches embrasées.

Nous voici cette fois en pays de connaissance ; aussi ne nous arrêterons nous guère et parcourrons-nous ce vallon avec plus de rapidité que nous n'avons mis à l'atteindre.

A peine le train s'est-il éloigné de Triberg, que la vallée se creuse si profondément au cœur des montagnes que notre route semble monter, bien qu'elle ne cesse de descendre sensiblement. La gorge est là, à nos pieds, ainsi qu'une lézarde monstrueuse, ouverte dans les entrailles des rochers par quelque commotion puissante; ses quelques chalets y dessinent des points presque imperceptibles ; l'écume de son torrent y trace une mince traînée de neige, coupée çà et là par le roc ou la verdure ; un cône de granit, hérissé d'aiguilles, surgit de son sein, se dresse au milieu de son cours comme une infranchissable barrière, le Bisschofstein, auprès duquel la modeste chapelle de ce nom nous apparaît grande comme l'église de bois que l'enfant plante au milieu du hameau lilliputien que Nuremberg a façonné pour lui.

A notre gauche, l'étroit vallon du Loosbach déchire le versant des montagnes et serpente entre l'obscur feuillage des bois ; à notre droite, quelle que soit la direction que suive le regard, à la cime des collines, sur les arêtes saillantes de leurs croupes, dans le gouffre creusé au-dessous de nous, ce ne sont que tunnels, dont les gueules béantes semblent les bouches de l'enfer et

dans lesquelles la voie s'engouffre hardiment, quand elle ne se faufile à travers les broussailles ou ne se suspend aux aspérités des rochers. C'est un épouvantable désordre ! L'étranger ne saurait y reconnaître le chemin qu'il a suivi, s'il n'a point de carte pour l'instruire.

Entre le cinquième et le sixième tunnel, à compter de la gare de Triberg, nous franchissons le val de l'Ober-Hippensbach et quittons momentanément la vallée de la Gutach afin de contourner la haute montagne qui s'élève devant nous. Ce détour a pour but, en diminuant la raideur des pentes, de nous permettre d'atteindre sans danger le fond étroit de la gorge. Mais, pour l'effectuer, il nous faut sauter sur des digues aériennes de sinueux et verts vallons, l'Unter-Hippensbach, l'Ober-Giessbach, le Spaerlebach, ou trembler à la vue du Niedergiessthal, dont les versants richement boisés à leurs bases, étalent dans les airs leurs têtes rocheuses et nues, vallée solitaire à peine connue des bûcherons et des pêcheurs de truites. Puis, pour la seconde fois, nous revenons sur nos pas, dans la direction de Triberg, jusqu'au moment où la voie, ayant rejoint la Gutach, tourne brusquement sur elle-même et se déroule vivement vers Hornberg le long du versant oriental de la vallée. Hornberg est à 386 mètres au-dessus du niveau de la mer ; Sommerau à 834 : nous avons donc descendu depuis cette halte 448 mètres.

Dès lors, nous filons à toute vapeur à travers une contrée bénie, dont je ne sais assez admirer la beauté des chalets, la blancheur de la route, l'éclat de la rivière où le soleil se joue, les bosquets d'arbres fruitiers évaporant dans l'air leurs parfums en bouffées odorantes, la fertilité des collines cultivées jusqu'à leur faîte et dont la chaîne dentelée projette son ombre sur des prés où la faux a laissé la trace de son passage, en les marquant d'arcs symétriques semblables aux galets de l'Océan.

A Hausach, nous rejoignons la Kinzig, avec laquelle nous courons très volontiers de concert, car elle nous a captivés aussitôt que nous l'abordâmes, par ses forêts veloutées, ses prés rayés de cultures multicolores, ses radeaux immenses voguant au gré des flots, ses vallons mystérieux s'y ramifiant comme les branches au tronc puissant de l'arbre séculaire, son rustique clocher d'Herrenberger, autour duquel les premiers sarments mettent leurs notes claires dans la sombre gamme des bois.

Haslach vient après, étouffant dans sa fourrure de vignes et d'arbres à fruits, agreste parure dont elle se glorifie, malgré son titre de ville et le souvenir de ses anciens maîtres, les comtes de Zaehringen.

De toutes parts, des vallons tapissés de prés débouchent dans la vallée et apportent leur tribut à notre pauvre prisonnière, la Kinzig, enfermée entre de hautes digues maçonnées. Çà et là, le maïs secoue sa tête d'or au-dessus de sa tige flexible; quelques chalets animent le tableau au milieu duquel ils fument.

Les villages se touchent presque, tant le pays est peuplé. C'est Steinbach, dont les belles demeures, aux carcasses de bois bruni, ont été copiées sur leurs sœurs de la Murg; c'est Zeel, cette gracieuse sentinelle de l'Hammerbachthal, en partie cachée sous sa voûte de feuillage, Zeel, que la paix de Lunéville donna à Bade; c'est Biberach, le point de départ de la route qui conduit aux ruines de Hohengeroldseck, ce vieux burg construit, à en croire la légende, sur l'emplacement d'une forteresse romaine par un certain Kérold ou Gérold, au temps de Charlemagne; c'est Gegenbach, pleine des souvenirs de l'antique abbaye de bénédictins que saint Fridolin y fonda en l'an 731. Au sommet d'une colline richement plantée de vignobles resplendit le manoir moderne d'Ortenberg, flanqué de pittoresques tourelles, assis sur

d'éclatantes murailles qu'un rideau de peupliers élancés raye de minces barreaux d'un vert pâle. L'œuvre du professeur Eisenlohr, ce château fut édifié, en 1834, sur les ordres d'un seigneur russe du nom de Bergholz ; il appartient aujourd'hui à des Alsaciens, les barons de Bussières. C'était jadis un burg mémorable, où moururent, en 1510, le comte Wolfgang de Wurtemberg, maréchal d'Autriche, et, en 1549, le comte Wilhelm, l'ami de Bayard ainsi que l'ennemi mortel du connétable de Montmorency et de François I, qu'il eut l'audace de provoquer en duel. — Les ceps de l'Ortenberg produisent un excellent vin rouge, le rival du Zeller et de l'Affenthaler.

Au delà, la vallée va sans cesse s'élargissant ; les montagnes, paresseuses, s'affaissent et meurent dans la plaine du Rhin, au milieu de riches campagnes, dont les innombrables plans de légumes ne sont interrompus que par des villages opulents ou par de coquettes habitations qui en tachent le pelage multicolore.

Le Schwarzwaldbahn s'unit alors à la ligne rhénane et gagne en quelques secondes la gardienne attentive de la vallée, la ville d'Offenbourg, qui, drapée dans le rideau de platanes de sa belle avenue, ne me montre que la flèche élégante et fine de sa cathédrale. Aussitôt la locomotive m'entraîne, et me voilà roulant à toute vapeur sur le chemin de la patrie.

Mon voyage est terminé : j'emporte de la Forêt-Noire un souvenir ineffaçable ! Puissent ces lettres, malgré le peu de couleur que j'ai su leur donner, engager le lecteur à prendre la route de ce superbe pays, si peu connu, si peu décrit, et cependant si digne d'intérêt et d'admiration !

FIN.