

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Neuester Schwarzwaldführer

[in zwei Theilen]

Der nördliche Schwarzwald - Baden-Baden nach Aufhebung des Spiels, die Umgebung, die Thäler der Murg, Nagold, Enz, Rench, Kinzig u.s.w. ; die Bäder des Schwarzwaldes, die Schwarzwaldbahn von Offenburg über Hausach, Triberg, Donaueschingen nach Constanz ; mit drei Karten und dem Plan von Constanz

Schnars, Carl Wilhelm

Heidelberg, 1876

XII. Route. Die Schwarzwaldbahn. Eisenbahnfahrt von Hausach bis St. Georgen. Das Gutachthal. Hornberg. Ausflug nach Schramberg, in's Berneckthal, nach Tennenbronn u. s. w. [...]

[urn:nbn:de:bsz:31-245013](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-245013)

Post- oder Eisenbahnstation rechnen, denn auf die Zeitbestimmungen der Flösser darf man sich nicht verlassen.

Das Kinzigflösswesen ist vor einiger Zeit zwischen der badischen und württembergischen Regierung neu regulirt worden, was bei den Ansprüchen der sogenannten Flössereigesellschaften, der Bachgenossenschaften, Schifferschaften, Waldbauerngemeinden u. s. w. keine leichte Sache war (vgl. Emminghaus; die Murgschifferschaft). Die frühere Ordnung (einige geben der Flösserei sogar einen römischen Ursprung, sich dabei auf ein steinernes, bei Ettlingen gefundenes Neptunbild mit Inschrift [contubernium nautarum] stützend) beruhte auf Vereinbarungen, die vor etwa 100 Jahren getroffen wurden und allen Verhältnissen der Gewerbe, des Handels und Verkehrs nicht mehr entsprachen. Indessen nimmt die Flösserei bei der Ausdehnung der Verkehrsanstalten und der Erleichterung des Transports immer mehr ab; sie ist ein Schaden für den Flussbau, für die Landwirtschaft und für die Industrie, am empfindlichsten im Sommer, wesshalb für die Flösserei jetzt Vakanzan vom 1. Juli bis 15. August festgesetzt sind. Früher wurde ein besonderes Flösserei-Gericht in Biberach abgehalten. Mit dem Bau der oberen Kinzigthalbahn von Freudenstadt nach Schiltach, Wolfach und Hausach wird die Kinzig hoffentlich ganz von der Flösserei befreit werden.

Wenn, wie oben gesagt, das Schauspiel des Flössens und eine Flossfahrt Interesse gewährt, so sollte auch kein Fremder das sogenannte Bässen, das pfeilschnelle Hinunterschaffen der grössten, schwersten Stämme auf felsigen Rinnen an steilen hohen Bergen versäumen. Krachend, rechts und links Sand und Gestein aufwühlend, aber dennoch den vorgezeichneten Pfad nicht verlassend, stürzt der hoch oben gefällte Tannenstamm in die Tiefe, wo er sich in die Erde zu bohren versucht, bald aber ermattet hingestreckt liegt, um von den kräftigen Händen der Berg- und Thalbewohner an die Stelle gefördert zu werden, die sich zum Einbinden in ein Floss am besten eignet. Auch dieses Einbinden der Flösse und die Oeffnung der Schleussen im Gebirge, aus denen das in den Weibern angesammelte Wasser wie nach einem schweren Gewitterregen pfeilschnell und brausend in die Seitenbäche oder in den Hauptbach hinabstürzt, um die für die Flösserei nöthige Wassermasse zu bilden, gewährt nicht geringe Unterhaltung.

Wir kehren jetzt auf den Bahnhof von Hausach zurück und setzen in R. XII die Reise auf der Schwarzwaldbahn fort.

XII. Route.

Die Schwarzwaldbahn.

Eisenbahnfahrt von Hausach bis St. Georgen. Das Gutachtal. Hornberg. Ausflug nach Schramberg, in's Berneckthal, nach Tennenbronn u. s. w. Die Landstrasse von Hornberg nach Triberg und St. Georgen. Triberg u. Umgebung. Der Wasserfall. Fortsetzung der Eisenbahnfahrt nach Sommerau u. St. Georgen.

Es wurde bereits erwähnt, dass die Schwarzwaldbahn in Bezug auf die Perioden ihrer Erbauung u. die Verschieden-

heit der von ihr durchzogenen Landschaften und der ausgeführten technischen Arbeiten in die Strecken Offenburg-Hausach, Hausach-Villingen und Villingen-Singen zerfällt. Die erste Strecke Offenburg-Hausach lernten wir in Route XI kennen.

Die Strecke **Hausach-Villingen** wurde im Sommer 1867, nach den Planen des Obergeringieurs u. Oberbauraths Gerwig, zunächst auf einigen der schwierigeren Punkte in Angriff genommen und wurde, nachdem die Bauarbeiten in Folge des Krieges 1870—71 eine Unterbrechung erlitten hatten, alsbald aber u. noch im Spätjahr 1870 wieder mit vermehrten Kräften in Gang gesetzt worden waren, am 10. November 1873 dem Betriebe übergeben. Ihre Länge beträgt 52,8 Kilometer und die vollständige Herstellung erforderte in runder Ziffer einen Aufwand von 13,950,000 fl., von welchen nur allein auf die Bahnabtheilungen Hornberg-St.-Georgen (28,6 Kilometer) 11 Millionen Gulden zu rechnen sind.

Von Hausach ab sind folgende Stationen vorhanden: Gutach, Hornberg, Triberg, Sommerau, St. Georgen, Peterzell-Königsfeld, Kirnach und Villingen.

Die Bahn steigt von Hausach ab, wo das Hauptthal der Kinzig verlassen u. in d. Seitenthal des Gutachbachs eingebogen wird, bis Gutach abwechselnd mit 1:450 bis 1:56; von Gutach bis Hornberg ist d. Steigung durchweg 1:50, die Gesamtsteigung von Hausach bis Hornberg beträgt bei einer Entfernung von rund 10 Kilometern 143,1 Meter.

Von Hornberg bis Triberg besteht ein abwechselndes Steigen von 1:58 bis 1:50; der gesammte Höhenunterschied beträgt bei einer Bahnentwicklung von rund 13 Kilometern 231,9 Meter.

Von Triberg bis zur horizontalen Scheitelstrecke auf Sommerau beträgt d. Steigung abwechselnd 1:60 bis 1:53,3. Die Gesamtsteigung ist bei einer Bahnlänge von 13 Kilom. 216 Meter.

Die Station Sommerau ist der höchstgelegene Punkt der Bahn und bildet die westliche Wasserscheide zwischen den Stromgebieten des Rheins und der Donau. Ihre Erhebung über dem Meer beträgt 834 Meter, über d. Station Offenburg 673, über Hausach 591 und über Constanz 433,5 Meter.

Während d. Bahnlinie bisher durch d. Thäler der Kinzig und ihrer Seitenbäche aufgestiegen ist, folgt sie nun zunächst dem Laufe der, einen Donauzufluss bildenden Brigach bis

Donaueschingen, um an letzterem Orte d. junge Donau selbst zu erreichen.

Die auf dem flachen Ostabhange des Schwarzwaldes gelegene Bahnstrecke von Sommerau bis Villingen weist viel günstigere Gefällsverhältnisse nach, als die westlich geneigte Abtheilung Hausach-Sommerau. Auf der ganzen Länge der Bahnentwicklung von $17\frac{1}{2}$ Kilom. beträgt nämlich d. Fallen nur 122,7 Meter, daher d. mittlere Gefälle $-1:143$ u. das grösste vorkommende $-1:82$.

Die Höhenlage der Stationen über dem Meere ist folgende:

Hausach	243	Meter,
Gutach	282,3	„
Hornberg	386,1	„
Triberg	618,0	„
Sommerau	834,0	„
St. Georgen	808,08	„
Königsfeld-Peterzell	779,4	„
Kirnach	731,09	„
Villingen	706,5	„

In Geraden bezw. in Curven liegen:

In Geraden: In Curven: Deren Radien betragen:

1) Auf der Strecke Hausach-Hornberg	5801,9 m.	3711,1 m.	450—900 m.
2) Auf der Strecke Hornberg-Sommerau	11730,4 m.	14302,7 m.	300—870 m.
3) Auf der Strecke Sommerau-St.-Georgen	1264,2 m.	1401,8 m.	300—1200 m.
4) Auf der Strecke St.-Georgen-Villingen	6494,8 m.	8137,2 m.	660—2010 m.
	zusammen 25291,3 m.		27552,8 m.

Die Länge der horizontalen Strecken zwischen Hausach und Villingen beträgt zusammen 6161,4 m. u. liegen im Steigen, bezw. im Fallen 46683,7 m.

Die Anzahl der Tunnels zwischen Hausach u. Villingen ist 38; von diesen befindet sich einer (Rebbergtunnel) auf der Strecke Hausach-Hornberg (unmittelbar vor d. Station Hornberg), während die übrigen 37 auf d. Strecke zwischen Hornberg u. Sommerau liegen. Diese Tunnels in ihrer Gesamtlänge und der Länge der bei ihnen erforderlich gewordenen Auswölbungen sind nachstehend verzeichnet:

	Gesamtlänge Meter	Gewölbelänge Meter
1. Rebbergtunnel	53,10	40,00
2. Glasträgertunnel Nr. 1	23,10	23,10
3. „ „ Nr. 2	43,50	43,50
4. „ „ Nr. 3	13,65	13,65
5. Niederwasserkehrtunnel	558,00	558,00
6. Tunnel beim 4. Bauern	305,40	305,40

	Gesamtlänge Meter	Gewölbelänge Meter
7. Tunnel beim hoken Acker	39,00	39,00
8. „ „ 3. Bauern	84,50	84,50
9. Letschenbergtunnel	121,50	50,17
10. Röllerswaldtunnel	162,00	105,54
11. Eisenbergtunnel	791,40	480,90
12. Spärltunnel	76,70	76,70
13. Obergiesstunnel	174,20	174,20
14. Hippensbachtunnel	257,80	257,80
15. Kurzbergtunnel	323,30	323,30
16. Mühlhaldetunnel	60,40	60,40
17. Loosbachtunnel	179,20	179,20
18. Forellentunnel	57,70	57,70
19. Kaisertunnel	30,90	30,90
20. Grosshaldetunnel	326,10	326,10
21. Kleiner Triberger Kehrtunnel	89,60	70,40
22. Grosser „ „	820,00	751,19
23. Gunamstunnel	332,80	261,54
24. Seelenwaldtunnel Nr. 1.	39,90	39,90
25. „ „ Nr. 2.	63,80	63,80
26. „ „ Nr. 3.	194,90	194,90
27. Gremmelsbachtunnel	911,50	876,70
28. Gaislochttunnel	48,20	48,20
29. Hohentunnel	322,90	322,90
30. Grundwaldbachtunnel	372,70	372,70
31. Krähenlochttunnel	215,60	215,60
32. Sommerbergtunnel	47,60	47,60
33. Farrenhaldetunnel	308,70	308,70
34. Steinbisstunnel	60,00	60,00
35. Tannenwaldtunnel	162,10	162,10
36. Tannenbühlttunnel	19,74	19,74
37. Schieferhaldetunnel	87,90	87,90
38. Sommerattunnel	1696,60	1440,90
Zusammen:	9475,99	8574,83

Der Gesamtaufwand für die vollständige Ausführung dieser Tunnelbauten beträgt in Rundsumme 7,200,000 fl., die Kosten für den grössten Tunnel (Sommerau) beziffern sich auf rund 1,600,000 fl. und für den kleinsten (Glasträger Nr. 3) auf 8000 fl.

Ausserdem sind auf dieser Strecke als wichtigere Bauobjecte hervorzuheben:

- 1) Die Brücke über die Gutach bei Station Gutach in Eisenfachwerk.
- 2) Der Viaduct über d. Reichenbachthal bei Station Hornberg, Eisenconstruction in Fachwerk mit 4 Oeffnungen von je 30 Meter Lichtweite (Kostenaufwand 151,000 fl.).
- 3) Der Viaduct bei dem Glasträger, d. Hauptthtal überschreitend, in einer Oeffnung von 26 Meter, gleichfalls Fachwerkträger in Eisen.
- 4) Die gekrümmte und gewölbte 66,3 Meter lange Durch-

fahrt unter dem 27 Meter hohen Bachdamme, welcher das Obergiessthal abschneidet.

- 5) Die Eisenbahn- u. Strassenbrücke über die Gutach bei Station Triberg — Fachwerk in Eisen.
- 6) Brücke über d. Nussbachthal oberhalb der Kreuzbrücke in ähnlicher Construction.

Daneben sind in der Bahn noch 136 kleinere Brücken, Durch- u. Ueberfahrten, Dohlen u. s. w. ausgeführt worden.

In geognostischer Beziehung ist auf d. Bahnstrecke Hausach-Villingen vorherrschend granitisches Gestein und nur in geringerem Maasse Gneis u. Porphyrr berührt worden. Die Härte war fast überall beträchtlich; doch zeigten sich die an vielen Stellen zerklüfteten u. von wasserreichen Gängen durchsetzten Gesteinsmassen, namentlich nachdem sie einige Zeit den atmosphärischen Einwirkungen ausgesetzt waren, vielfach unganzz, wodurch d. Auswölbung der Tunnels in weit höherem Maasse nothwendig wurde, als anfänglich angenommen worden war.

Die nun folgende Strecke Villingen-Singen, die wir in nachfolgenden Routen ausführlich schildern werden, hat 64 Kilometer Länge und wurde zwischen Villingen-Donaueschingen im August 1869, zwischen Donaueschingen-Engen im Mai 1868 und zwischen Engen-Singen im September 1866 dem Betriebe übergeben. Die Baukosten betragen 7,165,000 fl.

Die einzelnen Stationen sind von Villingen ab: Marbach, Klengen, Grünigen, Donaueschingen, Pfohren, Neudingen, Gutmadingen, Geisingen, Hintschingen, Immendingen, Hattingen, Thalmühle, Engen, Welschingen, Mühlhausen, Hohenkrähen und Singen.

Von Villingen, wo die Württembergische Oberneckarthalbahn an die badische Schwarzwaldbahn anschliesst, führt die Bahn im Thale der Brigach abwärts. In technischer Beziehung bietet d. Strecke Villingen-Donaueschingen gegenüber der Strecke Hausach-Villingen geringes Interesse, d. Bauschwierigkeiten steigern sich aber wieder auf d. Strecke Donaueschingen-Immendingen-Engen. Die Bahn von Donaueschingen bis Pfohren zieht in gerader Linie durch eine Donau-Niederung, das sog. Ried, und zeichnet sich durch eine grosse Zahl von Wasserdurchlässen aus. Auf d. Strecke Pfohren-Neudingen fand eine 240 Meter lange Donauverlegung statt; auch zwischen Gutmadingen u. Geisingen waren bedeutende Bauarbeiten nothwendig. Vor Geisingen ist d. Bahn vom r. Donauufer auf das l. geführt, wodurch nebst der Brücke d. Aus-

führung einer Correction des Flusses nothwendig wurde. In Immendingen findet der Anschluss des von Bottweil über Spaichingen u. Tuttlingen führenden Zweigs d. Württembergischen Oberneckarthalbahn statt. Hinter Immendingen wird die Donau nochmals von d. Bahn überschritten. Während diese von Donaueschingen bis Immendingen Thalbahn ist, wird sie von Immendingen bis Engen wieder Gebirgsbahn: sie steigt von der Station Immendingen aus an dem auf rechter Donauseite liegenden Juraabhang hinauf und durchbricht bei Hattingen die östliche Wasserscheide zwischen Rhein u. Donau. Der kleine Tunnel durch einen Felsvorsprung, der bald hinter Immendingen in der noch steigenden Bahn erreicht wird, ist 180 Meter lang und hat einen 288 Meter langen und bis 18 Meter tiefen Voreinschnitt; er liegt in einer Curve von 360 Meter Radius und durchzieht meist sehr klüftiges, mit Höhlungen durchzogenes Gestein. Hinter der die Scheitelstrecke auf d. Juraerhebung bildenden Station Hattingen durchfährt man sodann einen 900 Meter langen Tunnel, welcher ganz ausgewölbt ist; d. Kosten desselben belaufen sich auf 500,000 fl. Vor diesem Tunnel befindet sich ein 600 Meter langer Felseinschnitt. Auf d. Strecke von Sommerau bis Singen sind nur diese zwei Tunnels vorhanden. Die bedeutendsten Bauten dieser Strecke waren überhaupt zwischen Hattingen u. Thalmühle auszuführen.

Der 15 Kilometer lange Bahntheil von Engen nach Singen zieht am Fusse der vulkanischen Felskegel des Hegau vorüber.

Zwischen Villingen und Singen waren nur bei d. Ueber-schreitung des Jura von Immendingen bis Engen erheblichere Steigungen für d. Bahn anzuwenden, welche beim Aufsteigen von Immendingen bis Hattingen auf den grössten Theil der Länge 1 : 83, beim Absteigen von Hattingen bis Engen aber durchweg, mit Ausnahme d. Zwischenstation Thalmühle, 1 : 60 betragen. Noch setzt sich von Engen ab ein Gefäll von 1 : 77 bis 1 : 106 bis Mühlhausen fort. Auf der ganzen übrigen Erstreckung d. Bahn sind d. Gefällverhältnisse günstig, da sich das Steigungsmaass zwischen 1 : 257 und 1 : 1162 bewegt. Von Singen, wo d. Schwarzwaldbahn in d. Badische Hauptbahn (Rheinthalbahn: Mannheim - Karlsruhe - Freiburg - Basel - Constanz) einmündet, führt diese einerseits westlich nach Schaffhausen und Basel, anderseits östlich nach Radolfzell und von hier, dem Gestade des untern Bodensees folgend, nach Constanz (31 Kilometer von Singen), woselbst sie kurz vor der Station den Rhein, bei dessen Ausfluss aus dem obern Bodensee, mit-

teltst einer im Lichten 125,2 Meter langen in 3 Oeffnungen mit eisernen Bogen construirten Brücke überschreitet.

Die Eröffnung der Schwarzwaldbahn am 10. Nov. 1873 wurde überall als ein Ereigniss von hoher Bedeutung freudig begrüsst. Der einfachen Eröffnungsfeier war auf Anordnung des grossherzoglich-badischen Ministeriums und der General-Direction der badischen Staatseisenbahnen eine Lustfahrt der Jugend dieser Gebirgsgegend auf der ganzen neu eröffneten Strecke vorausgegangen. Zahlreiche Besuche der Minister, der Behörden, der Abgeordneten, vieler Fremden u. Neugierigen aus allen Ständen folgten und d. Besuch dieser Bahn übertraf im Sommer 1874 weitaus alle Erwartungen. Es fehlte auf der ganzen Strecke von Hausach nach Donaueschingen in den Wirthshäusern an Raum, um die Masse d. Touristen unterzubringen. Alle diejenigen, welche die grossartigen Bauten kennen, die über den Brenner und Sömmering führen, geben unserer Schwarzwaldbahn mit ihren 38 Tunnels und Viadukten das Zeugniß, dass sie, was die Anlage u. den Bau betrifft, ihren genannten Schwestern ebenbürtig zur Seite steht; sie ist also als Gebirgsbahn die **schönste und grossartigste aller Eisenbahnen des deutschen Kaiserreichs, eine Zierde und ein Ruhm desselben.** Am 9. Juli 1874 gab Kaiser Wilhelm auf d. Reise nach Constanz und der Insel Mainau dem herrlichen Bau seine Weihe und drückte mehrfach seine Bewunderung über denselben aus.

Freilich gewährt die Schwarzwaldbahn nicht den Einblick in wilde, von Gletschermassen u. schroffen Felszacken der Kalkgebirge im Hintergrunde begrenzte Thäler wie am Brenner, lässt den Reisenden auch nicht auf Schienengeleisen hart am Rande der steilsten Abhänge, wie z. B. im Sillthale des Brenners, oft und lange in schwindelerregende Abgründe blicken, besitzt auch keine dunkelgrüne Bergseen u. kein wildschäumendes Wellengebrause in den Thalbüchen — dafür aber blickt der Reisende vom Waggon hinab in grüne, blühende Thäler, die mit zahlreichen Bauernhäusern übersät sind, sämmtlich im Schwarzwälder Baustil mit weit vorspringenden Strohdächern und zahlreichen kleinen Fenstern und mit Obstbäumen aller Art in den daranstössenden Gärtchen geschmückt. Nachdem man höher hinauf in's Gebirge gekommen, wo das Auge weiter in die Ferne hinausschweifen kann, erblickt man abwechselnd, je nach den zahlreichen Windungen d. Bahn, das Gutachthal, d. Gremmelsbacherthal und d. Nussbachthal; ferner unzählige, mit Laub u. Nadelholz geschmückte Bergkuppen, von denen sich eine über die andere wölbt und ein

ineinanderfliessendes Gewirr von grünen Kuppeln erzeugt, das bei den vielen Kurven d. Bahn in stets neuen, überraschenden Formen sich darstellt. Nur mit dem Kompass vor Augen ist es bei einer ersten Fahrt möglich, sich einer Täuschung über d. Richtung d. Bahn zu erwehren, die man in verschiedenen Terrassen bald über sich, bald unter sich, bald am linken und dann wieder am rechten Ufer d. Gutach erblickt, wo die Einsicht in dieses Hauptthal bei den Kurven der Strasse der Art mit den Einsichten in d. Nebenthäler wechselt, dass man kaum mehr unterscheidet, in welches Thal man hinab und hinaus blickt. Man muss ausser d. Ausdauer und Kühnheit bei diesem Bau den scharfen Blick und die genaue Berechnung bewundern, mit welchen d. Ingenieure und Geometer die festen Punkte zur Absteckung d. Bahn bezeichneten, die Richtungen herstellten u. dann die mäandrische Linie zogen, die quer durch das Gneis- u. Granitgebirge sich von Hornberg nach d. Sommerau hinaufzieht. Erst der grosse 1696,60 Meter lange Sommerau-Tunnel auf d. Höhe des Passes (834 Meter), den d. Bahn mühsam erklimmt, macht dieser Art von Verwirrung in der Orientirung, die bei der ersten Fahrt auch Denjenigen ergreift, der mit dem besten Ortssinn begabt ist, ein Ende, denn vom Sommerau-Tunnel senkt sich die Bahn auf der Hochebene (Baar), der Wasserscheide des Rheins u. d. Donau, in langsamerem Falle über d. Stationen St. Georgen, Peterzell-Königsfeld, Unterkirnach u. Villingen, dem Flüsschen Brigach, das hier aus zahlreichen kleinen Quellen sich bildet, folgend, nach Donaueschingen in's Donauthal.

Um sich rasch und richtig zu orientiren, möchten wir den Touristen d. Rath ertheilen, auf d. Eisenbahn von Hornberg nach Sommerau oder St. Georgen hin u. zurück zu fahren, und dann, um die Schönheiten d. Landstrasse zwischen Hornberg, Triberg, Sommerau u. St. Georgen ebenfalls zu geniessen, die Tour in einem Wagen bis St. Georgen zu machen. Man fährt Morgens um 6 Uhr 10 Min. aus Offenburg (oder um 7 Uhr 39 Min. aus Hornberg), kommt um 8 Uhr 41 Min. in St. Georgen an und fährt von dort um 10 Uhr 19 Min. auf d. Eisenbahn nach Hornberg zurück, wo man um 11 $\frac{1}{2}$ Uhr ankommt. Die andere Hälfte des Tages kann dann bequem zu einer Wagenfahrt, selbst mit Besichtigung der Wasserfälle in Triberg benutzt werden. Auf diese Weise verschafft man sich an Einem Tage eine Fülle von Naturgenüssen. Wer Eile hat kann Abends von Triberg u. Hornberg p. Eisenbahn nach Offenburg fahren u. dort die Nachtschnellzüge benützen.

Bei allen Bauten, sowohl Unter- als Hochbauten d. Schwarzwaldbahn ist Rücksicht genommen auf den Charakter d. Gegend, und man war bemüht, soweit die Mittel es gestatteten, eine geschmackvolle Ausführung zu erzielen. Selbst Schwierigkeiten schreckten die Erbauer nicht zurück, wenn es galt, etwas für die Schönheit d. Bauten zu gewinnen. Höchst malerisch liegen einzelne Bahnwärterhäuschen auf schwindelnden Höhen mit cyklopischem Unterbau, gleichsam mit dem Urgestein zusammengewachsen, aber mit vorspringendem schützendem Dach und zierlicher braungelber Schindelverkleidung der Wände. Jeder Tourist wird seine Freude haben an den geschmackvollen Bahnhöfen und Bahnwarthäuschen (sogar besondere Glocken mit d. Bezeichnung „Schwarzwaldbahn“ wurden für diese Bahnhöfe gegossen), es aber bedauern, nicht auf einige Minuten aussteigen zu können, um die Aussicht zu geniessen. Schmale Fusswege führen jedoch von d. Landstrasse zu den romantisch gelegenen Bahnwarthäuschen empor.

An den meisten Tunnelleingängen, an mehreren Stellen des Bahnkörpers, bei Brücken- u. Viaductfundationen wendete man nicht, wie anderswo, den regelmässigen Quaderbau an — Solidität und Kosten wären wohl dieselben gewesen, — sondern den sog. Cyklopenbau, wie wir ihn aus althellenisch-pelagischer Zeit, z. B. bei den Mauern von Tiryns und Mycenae, angebracht finden. Es sind schwere Granit- und Gneisblöcke von verschiedener Grösse u. Form, scheinbar roh und willkürlich auf- u. ineinander gefügt, welche in ihren Fugen ein Bild der regellosesten Manchfaltigkeit mit Hervorspringen einzelner Stücke und Zurückweichen anderer formloser Blöcke darbieten, aber zugleich den Eindruck grosser Festigkeit und Dauerhaftigkeit machen. Manche dieser Blöcke mussten aus bedeutender Entfernung herbeigeschleppt werden, weil man Material gebrauchte, das den Einwirkungen der Witterung trotzte, eine Eigenschaft, welche d. grobkörnige Granit, auf den man bei dem Bahnbau stiess, nicht in hinreichendem Maasse darböt.

Die Bahnstrecke **Hausach-Villingen**, mitten durch das Herz des Schwarzwaldes, ist, wie gesagt, nur kurz; die Post gebrauchte auf d. Landstrasse kaum mehr als 5 Stunden. Eine treffliche, in ihrem Bau früher viel bewunderte Kunststrasse verbindet seit 1835 die genannten Orte und erstreckt sich in ihren, gut unterhaltenen Abzweigungen weit hinaus, über das Gebiet des Schwarzwaldes; sie ersetzte die alte beschwerliche Landstrasse, welche von Hornberg durch das

Reichenbachthal über Krummschiltach nach Villingen führte. Römische Ueberreste an einzelnen Punkten dieser Gegend (z. B. ein Stück gepflasterter römischer Landstrasse in der Nähe des Bahnhofs von Kirnach) beweisen, dass die Römer Versuche gemacht in das Innere des Gebirges, das sie Mons Abnoba nannten, vorzudringen; weit scheinen sie jedoch nicht eingedrungen zu sein und es ist thöricht, Alles dasjenige, was den Namen „Hochstrasse“ führt, als Römerbau bezeichnen zu wollen. Die mit der Einführung des Christenthums in diese Gegenden (1083) begonnene Anlegung von Verkehrswegen blieb bis in's 15. Jahrh. sehr mangelhaft, wie wir aus Reiseschilderungen in alten Chroniken ersehen.

Die Schwarzwaldbahn verbindet Deutschland auf einem ganz neuen Wege mit der Schweiz und mit Italien; ihre hohe merkantile Bedeutung wird erst mit Vollendung der St.-Gotthardbahn und mit dem täglich mehr geförderten Anschluss neuer Bahnen und Verkehrswege recht erkannt werden. Wir machen hier nur kurz aufmerksam auf die Anschlüsse bei Hausach (nach Freudenstadt), Villingen, Donaueschingen (nach Stühlingen, Schaffhausen u. Waldthal), Immenzingen (nach Tuttlingen u. s. w.), Hattingen (nach Schwackenreuth, Mengen, Pfullendorf u. s. w.), Singen (nach Stein, Wintherthur), Radolfzell, Constanz.

Die Bahnstrecke Hausach-Villingen kostete 13,950,000 fl. und auf ihre Rentabilität wird, so überaus zahlreich auch der Touristenverkehr ist, für die ersten Jahre nicht stark gehofft werden können, zumal auch die Unterhaltung einer Gebirgsbahn jährlich grosse Summen verschlingt. Uebrigens wird man auch nicht bei jeder Eisenbahn nach ihrer direkten und augenblicklichen Rentabilität zu fragen haben; die indirekten Vortheile, welche nicht immer in die Augen fallen, kompensieren oft reichlich die direkten Ausgaben u. Verluste, welche man sieht. Die Bahn befindet sich im besten, solidesten Zustande, wird auf das sorgfältigste unterhalten und es war bisher kein Unfall zu beklagen. Die Weglänge zwischen Offenburg und Singen, welche auf der Rheinthalbahn über Freiburg und Basel 32,2 Meilen beträgt, ist auf der Schwarzwaldbahn bis auf 20,1 Meilen vermindert. Die Vortheile zu erörtern, welche aus einer so bedeutenden Abkürzung sich ergeben, würde uns hier zu weit führen. Es wird bei dieser Abkürzung auch d. lästige Aufenthalt, den die Zollvisitation an den Grenzen mit sich bringt, vermieden.

Was die merkantile und strategische Bedeutung d. Bahn betrifft, so müssen wir d. Kürze wegen auf unser Büchlein:

Die Badische Schwarzwaldbahn (Heidelberg 1874) verweisen. Dass die Schwarzwälder Industrie viele tausend Hände beschäftigt, ist bekannt. Die Bahn ist deshalb eine Wohlthat für diese Industrie, die gerade an den Orten am meisten blüht, welche die Bahn berührt. Die Bedeutung d. Schwarzwälder Industrie erkennt man aus den stets geöffneten Ausstellungen zu Triberg u. Furtwangen. Was die weltbekannte Uhrenfabrikation betrifft, so genüge d. Bemerkung, dass sich im Jahre 1873 dieselbe bis auf 2 Millionen Uhren steigerte, im Werthe von etwa 12 Millionen Gulden, die dem Schwarzwalde zuflossen. An einzelnen Orten beschäftigen die Fabrikanten von Uhrenbestandtheilen (Triberg, Villingen) mehr als 100 Arbeiter, der ausgedehnten Stroh- u. Palmblattfabrikation zu St. Georgen, Schönwald, Schramberg u. s. w., der Porzellan-, Steingut-, Tuch-, Eisen- u. Metallwarenfabrikation u. s. w. nicht zu gedenken. In Betreff der strategischen Wichtigkeit der Schwarzwaldbahn brauchen wir unter vielem Andern nur auf d. Erfahrungen d. Kriegsjahre 1870 u. 1871 aufmerksam zu machen, welche uns den Nachtheil und die den Kriegsbedürfnissen höchst lästige Störung lehrten, die sich aus dem Umstande ergab, dass ein Stück der Rheinthalbahn über fremdes (schweizerisches) Gebiet lief.

Die Eisenbahnfahrt von Hausach bis Hornberg.

Die Schwarzwaldbahn verlässt den Bahnhof von **Hausach** mit einem Bogen von 450 Meter Radius, zieht sich in südlicher Richtung nur wenige Fuss über der Thalsohle mit einer grossen geraden Linie gegen Station **Gutach** (282,3 m.) und mit Steigung von 0,2—1,8‰, worauf sie mit einem Radius von 900 m. bei dieser Station einmündet. Oberhalb derselben überschreitet d. Bahn das erste Mal d. Flösschen Gutach in einer Höhe von 4,2 m. über der korrigirten Bachsohle, die zieht sich dann an die rechtseitige Bergwand hinüber und an dieser fort, abwechselnd mit Radien von 450—600 m. in einer Steigung von 2‰ gegen Hornberg.

Die Gutach, auf welche wir während d. Eisenbahnfahrt von Hausach nach Triberg oft hinabblicken, entspringt (971 m.) zwischen St. Georgen u. Triberg am westlichen Abhange des nämlichen Berges, aus dessen östlichem Abhange eine der beiden Urquellen d. Donau, d. Brigach, hervorquillt. Bis zu ihrer Einmündung in d. Kinzig bei Hausach hat sie ein sehr ungleich vertheiltes Gefäll von 720 m.; sie fällt in 2 $\frac{1}{2}$ St.

von Triberg bis Hornberg 540 m., und aus solchen mächtigen Sprüngen erklärt sich der malerische Reiz des Thals, das von schroffen Felswänden oft eng eingeschlossen und von hohen, mit Wald und wilden Felszacken begipfelten, nahe an 900 m. hohen Bergen eingeschlossen wird. Von Hausach bis Niederwasser (bei Hornberg) jedoch verdient d. Gutachthal mit seinem milden geschützten Klima, seinen herrlichen Wiesen, Frucht- u. Obstgärten, seinen eigenthümlichen Wohnungen und schön geformten Bergen, die es einrahmen, nicht weniger als das sogenannte „Himmelreich“ bei Freiburg diesen Namen. Die zwischen den Seitentälern liegenden, mit Laub- u. Tannenwäldern bekleideten Bergrücken senken sich allmählig herab und bilden zuletzt anmuthige schön gewölbte Hügel, welche meist das von Obstbäumen, Gärtchen u. Aeckern umgebene Haus eines Gutacher Hofbauern tragen.

Kurz vor dem Eintritt in's Gutachthal, hinter Hausach, wo d. Strassen nach Hornberg u. Wolfach sich scheiden, fährt man an dem oben erwähnten **Polterplatz** (s. R. X u. XI) und dem, 635 m. hohen **Bühlerstein** vorüber, der d. Gutachthal von dem Kirnbachthal trennt und an welchen sich allerlei Sagen, z. B. von einer ganz aus Silber gebauten, verschütteten Kirche knüpfen, die sich auf den früher hier betriebenen Bergbau beziehen, von welchem noch d. Name Knappenäcker am westlichen Bergabhänge oberhalb des Hauptdorfes zeugt. Die Häusergruppen am l. Gutachufer führen d. Namen Singersbach u. Herrenbach, die am r. Ufer Ramsbach.

In d. Nähe d. Eisenbahnstelle **Gutach**, wo Eisenbahn und Landstrasse sich kreuzen, liegt d. vielbesuchte *Gasthaus zum Löwen*; hier, in d. Mitte des Gutachthals, zwischen Hausach u. Hornberg, rings um den Haupthäuserkomplex von Gutach herum, sind Berg u. Thal, Wiesen u. Aecker, Höhen u. Tiefen, ein Obstgarten und es gibt hier, wie im Renchthal, Bauern, welche reichlichen Gewinn aus edlerem Obst erzielen. Die Eisenbahn fördert diesen Handel ebenso wie d. Erdbeerenkultur zu Staufenberg bei Gernsbach.

Die Trachten behielten im Gutachthal bis jetzt den nationalen Charakter bei: die Frauen schmückten sich mit breiten Strohhüten, die mit mehreren Wollrosen, bei den verheiratheten meist von schwarzer, bei den unverheiratheten von rother Farbe besetzt sind; unter dem Hut tragen sie eine Haube, die mit breitem schwarzen Tüll besetzt ist, einen blauen oder carminrothen Halsmantel mit grünen Bändern, schwarze, rothgefütterte Jacken, ein blaues oder schwarzes Mieder mit buntseidenen Querschmüren, schwarze Röcke, blaue Strümpfe. Die Männer, deren Tracht weniger geschmackvoll ist, tragen meist lange, schwarze Röcke mit rothem Futter. Bei sonntäglichen Kirchenbesuchen, Hochzeiten und Dorffesten findet sich die beste Gelegenheit, die Trachten der oft recht hübschen Mädchen des Thals in Augenschein zu nehmen.

Oberhalb Station Gutach beginnt ein erhebliches Steigen. Hinter dem Häusercomplex mit der tiefliegenden Kirche von Gutach ziehen sich die meisten Bauernhöfe, von Wiesen und Obstbäumen umgeben, r. jenseits der von mehreren kleinen Brücken überspannten Gutach den Wald hinauf; einzelne vorspringende Felsplateaus sind zu Ackerland benützt. Etwa auf halbem Wege zwischen Gutach u. Hornberg erscheint in südlicher Richtung d. Schlossruine Hornberg mit dem gleichnamigen Städtchen zu ihren Füßen. Die Bahn erforderte von hier manche Felseinschnitte, Sprengungen u. Stützmauern; Die Unterbauten der Wärterhäuschen sowie die Stützmauern geben hier die ersten Proben der cyclophenbauartigen Construction, die wir bis St. Georgen hinauf vielfach angewendet finden. Man blickt von d. Bahn aus r. in ein Seitenthal, aus welchem sich d. Strasse von Waldkirch, Elzach u. Prechtal, die in zahlreichen Windungen über d. **Rothhalde** führt, herabzieht; es ist der nächste Verbindungsweg zwischen Hornberg und Freiburg, der von einer Kariolpost bis Waldkirch (Eisenbahn von dort aus) befahren wird. Die Gegend ist schön und walddreich. Auf d. Höhe findet man Spuren von Redoutenanlagen aus früherer Zeit zum Schutz d. Gebirgspässe. Der Punkt, wo dieser Weg in's Gutachthal einmündet, heisst **Steingrün** (*Whs. z. Rössle*); der Name ist gut gewählt, denn eine reiche Vegetation erfreut hier d. Auge u. Felsen u. Stein sind mit Blumen u. Moos überkleidet. Weniger passend scheinen d. Namen Blumenbach- u. Wönnenbachthal gewählt; vielleicht wollte man den Kontrast des engen, schauerlichen Theils des Gutachthals zwischen Hornberg u. Triberg (welchem man, ähnlich wie bei Freiburg, den Namen „Hölle“ beilegt) zu dem offenen, milderen zwischen Hornberg u. Hausach damit andeuten. Wer auf d. Landstrasse nach Hornberg wandert, erblickt d. Städtchen erst kurz vor seinem Eintritt in dasselbe.

In kurzer Entfernung von Hornberg erblickt man r. in der Thaltiefe mehrere aneinander gereihete rothe Dächer, unter welchen sich eine Blousen- u. Joppenfabrik befindet. Dicht vor Hornberg durchbricht d. **Bahn** einen vorspringenden Bergkopf mittelst eines 53,1 m. langen Tunnels, überschreitet alsdann das Reichenbachthal auf einem Viaduct u. gelangt nach Station **Hornberg**. Der kleine Tunnel ist der erste der 38 bis Sommerau; er bildet das Thor zu dem wildromantischen Theile der Schwarzwaldbahn u. seine Decke wird auf eine Länge von 40 m. durch ein Stichbogengewölbe unterstützt; er wurde 1873 mit einem Kostenaufwande von 36,599 fl. voll-

endet; man nennt ihn den **Rebbergtunnel**. Unmittelbar auf ihn folgt der **Hornberger Thalübergang**. Die Brücke übersetzt d. Reichenbachthal unter r. Winkel, hat eine Länge von 146,5 m. u. es liegt deren horizontale Fahrbahn 24,3 m. über d. Thalsohle (386,1 m. über Meer). Die Fahrbahn wird durch vier Paar eiserner Gitterträger, welche auf zwei Landfesten u. drei steinernen Pfeilern ruhen, getragen. Die Brücke ist auf Fels fundirt; d. Bau wurde Mai 1871 in Angriff genommen und d. Brücke zuerst im Juli 1873 befahren.

Der Reisende werfe, wenn er über den Viadukt fährt, rasch einige Blicke r. auf die Stadt zu seinen Füßen und l. auf d. Ausmündung des Reichenbachthals. Gleich darauf ist der zierliche Bahnhof erreicht, von welchem die Gasthof-Omnibuse in die Stadt hinunterfahren.

Hornberg. Ausflug von H. nach Schramberg, in's Berneckthal, Thennenbronn u. s. w.

Hornberg (Bahnhof 386,1 m., *Post oder Löwe*, mit kalten u. warmen Bädern, *Bär*) zählt 1900 Einw. u. liegt male-ricisch im engen grünen Thalgrunde auf beiden Seiten der forellenreichen, mitunter reissenden Gutach, überragt von der mit modernen Wohnungen umgebenen Schlossruine auf steilem Berge. Das industrielle Städtchen hebt sich alljährlich immer mehr, eine Hauptstrasse durchschneidet dasselbe, das den Charakter der Schwarzwaldstädtchen keineswegs zu seinem Nachtheil beibehalten hat. Der Fluss ist auf zweckmässige u. zugleich zierliche Weise überbrückt u. aufwärts u. abwärts offenbaren neue Bauten das Streben, sich weiter auszu- dehnen, was freilich durch die örtliche Lage sehr erschwert wird. Dem reisenden Publikum, auch Brustkranken ist H. wegen seiner schönen Tannen- n. Fichtenwäldungen mit angenehmen Spaziergängen, wegen seines milden Klima's, seines reinen Quellwassers zu längerem Aufenthalt zu empfehlen. Leider fehlt es aber in H. noch immer an einem grössern, freigelegenen Gasthofe, welcher den Bedürfnissen d. Reisenden vollständig entspricht. Die hin und wieder in badischen Zeitungen laut werdende Klage, dass H. in den Reisebüchern ignoriert wird, ist ohne Grund. Die ansehnliche Horn'sche Steingutfabrik vor d. Stadt, in d. Richtung auf Niederwasser, beschäftigt 300 Arbeiter u. verschafft vielen Armen Nahrung und Unterhalt. (Porzellanerde wird am nahen Karlstein gefunden. Dieser Name rührt von einem Besuche des Herzogs

Karl von Württemberg, 1789, her.) Hornberg besitzt ferner eine Fabrik für Holzpapierzeug, Baumwollweberei, Essig- und Brantweinfabrikation, Etablissements für Holz- und Uhrenschneiderei, eine mechan. Werkstätte, Fournierschneiderei, Gerbereien, 8 Bierbrauereien u. s. w. Ein Schwarzwälder Kinderrettungshaus wurde 1867 eingeweiht. Der Schlossberg von Hornberg, der abwärts und aufwärts eine schöne Ansicht darbietet, ist ohne grosse Beschwerde zu ersteigen. Von der Ruine — der Thurm soll demnächst mit einem Belvedere versehen werden — u. den Anlagen in den Felsen daselbst geniesst man eine nicht sehr weit reichende, aber dennoch sehr schöne Aussicht, besonders auf den gegenüberliegenden Bahnhof.

H. ist alt und gehörte dem gleichnamigen Adelsgeschlechte an, welches hier u. auf der Burg Alt-Hornberg, 756 m., wohnte u. schon 1191 in Urkunden vorkommt. Durch Heirath der Wittve des letzten Hornbergers kam der Besitz an Reinold v. Urslingen u. von diesem an Ulrich v. Württemberg, welcher die Reformation einführte. 1515 wurde H. von den Villingern erobert, im Jahre 1633 nahm Kaiser Ferdinand III. es ein. 1648 kam es wieder an Württemberg und fiel 1810 an Baden. Das Schloss über dem Städtchen wurde 1703 von den Franzosen unter Villars genommen u. erlebte mancfaltige Zerstörungen. Eine Fürstin von Thurn u. Taxis, geborene Prinzessin Juliane v. Württemberg, für welche auf dem Schlossberg zwei Häuser erbaut worden waren, lebte hier lange im Exil, aber wie aus den grossen Massen hinterlassener Austernschalen erhellt, recht angenehm. Von 1549 bis 1550 lebte hier der Reformator Brenz unter falschem Namen als Flüchtling.

Dem Reisenden ist zu rathen, in Hornberg wenigstens einen Zug zu überspringen um den Schlossberg (womöglich auch d. Horn'sche Steingutfabrik) zu besuchen, wo sich eine gute Restauration findet u. neben dem bekannten Schlossbier auch andere Erfrischungen zu haben sind. Besonders schön nimmt sich vom Schloss aus gesehen ein Eisenbahnzug aus, der sich das lange Gutachtal heraufwindet.

Sehr zu empfehlen ist von Hornberg der Abstecher nach **Schramberg** und in's romantische, viel zu wenig besuchte **Berneckthal** (3 $\frac{1}{2}$ St. von H. bis Schramberg). Er ist zu Wagen in 1 Tage zu bewerkstelligen und man kann von Thennenbronn, am obern Ende der Berneck, über die Benzebene und durch's Reichenbachthal zurückkehren. Wer über St. Georgen, Sommerau und Triberg zurückkehren will, verlässt das Berneckthal an seinem obern Ende und begibt sich über Buchenberg nach d. Eisenbahnstation Peterzell-Königsfeld oder geht bis Thennenbronn und dann über den Brogen nach der Station St. Georgen, um d. Rückfahrt auf der Eisenbahn zu machen.

Unter dem Viadukt bei Station Hornberg führt der Weg auf der Schramberger Landstrasse aufwärts; nach $\frac{1}{2}$ Stunde

ist d. Punkt erreicht, wo r. die alte Landstrasse durch's Reichenbachthal abzweigt. Dann geht es im Schonachthal aufwärts; am Fabrenbühl, dem höchsten Punkt, 786 m., ist die württembergische Grenze und von hier senkt sich die Strasse über das schön gelegene Lauterbach (570 m., *Sonne, Bierbrauerei v. Buchholz*) nach Schramberg. Die Gegend ist von Lauterbach an, wo d. Bewohner sich mit Kamm- u. Dosenfabrikation beschäftigen, wildromantisch, reich an kleinen Wasserfällen des forellenreichen Lauterbachs und schönen Felspartien.

Schramberg (*Post, Lamm*) liegt malerisch im engen und tiefen Thale d. Schiltach, wo der Lauterbach in dieselbe fließt. Hoch über dem Orte liegen d. Ruinen d. alten Burg Schramberg, jetzt Nippenburg genannt, 646 m., auf der einst die Grafen v. Schramberg wohnten. Schramberg präsentirt sich am schönsten von diesen Ruinen, 30 Min. vom Mittelpunkt der Stadt aus. Fussweg steil; Aussicht leider verwachsen. Führer nützlich.

Diese Grafen von Schramberg starben frühe aus u. der Besitz ging nach-einander in viele Hände, kam auch 1364 an Hans v. Rechberg, der von dem Schlosse S. aus d. Grafen Ulrich von Württemberg beschädigte und dafür mit dem Tode büssen musste. Nachdem Schramberg in die Hände der Familie Bissingen-Nippenburg übergegangen war, wurde der Name der alten Burg verändert; 1689 äscherten die Franzosen das Schloss ein und es stehen jetzt nur noch die Ruinen.

In Schramberg, das 4000 Einwohner zählt, herrscht viel Verkehr u. industrielle Thätigkeit. Von Bedeutung sind: die Porzellan- u. Steingutfabrik von Uechritz u. Faist, die Strohmanufaktur von J. P. Haas u. Comp.; ferner Teigwaarenfabrik u. Kunstmühle des Grafen von Bissingen. Schwarzwälder-Uhrenfabrikation, Strickwaarenfabrikation, Papier- und Tuchfabrikation, Stahl- und Eisenwerk, Messinggiesserei, lebhaftes Vieh- und Krämermärkte, Langholzflösserei auf der Schiltach. Neues Schloss des Grafen von Bissingen mit schönen Gartenanlagen. Krankenhaus, Real- und gewerbl. Fortbildungsschule. Die Fabrikation von Schwarzwälderuhren, sowie d. Strohhutfabrikation beschäftigt hier und in der Umgegend viele tausend Personen. Neue, im roman. Stil erbaute Kirche mit vortrefflicher Orgel u. hübschen Gemälden. Wasserheilanstalt im Lauterbachthal.

Von Schramberg aus führen Posten nach allen Richtungen: nördlich durch das s. g. Hintere Lehengericht nach Schiltach, 2 St., u. weiter nach Hausach, täglich 2mal. In dem engen Thale, das die Schiltach durchströmt, thürmen sich Granitfelsen als kühne vereinzelte Massen auf, unten mit üppigem Laubwald, hoch oben mit

Schnars: Schwarzwald.

schlanken Tannen u. Birken bekleidet. Links erscheint die stattliche Ruine Schilteck in wild verwachsenem Gebüsch. In $\frac{1}{2}$ stündiger Entfernung wird die badische Grenze überschritten; in d. Nähe *Whs. zum Rappen*. Dieses Thal bis Schiltach ist einsam, aber reich an schönen Felspartien und gewährt mit seinen vielen Krümmungen stets neue Bilder. Oestl. von Schr. liegt d. Göttelebachthal, durchschnitten von der schönen neuen Steige nach Oberndorf u. Rottweil, drei Stunden zur Neckarthalbahn mit lieblichen Einblicken in den Hauptthalkessel u. auf die mit Epheu umrankten Trümmer d. Nippenburg. Das Schrambergethal selbst zeigt gerundete Formen, durch d. Formation des s. g. Todtliegenden bedingt. Gute Vicinalstrassen führen über Lauterbach nach Hornberg, $3\frac{1}{2}$ St., nach Königfeld, 2 St., nach Villingen, nach Thennenbronn, St. Georgen u. s. w.

Ein wunderschöner Weg führt von Schramberg durch das wenig gekannte **Berneckthal** nach Thennenbronn. Es ist reich an wilden Felspartien, die in schroffen Graten aus d. Tiefe emporstreben. Die forellenreiche Schiltach durchströmt d. Thal, dessen Bergspitzen von Granit einst mehrere Burgen schmückten. Gleich am Eingange, $\frac{1}{4}$ St. von Schramberg, liegt auf steiler Felskuppe, in d. Nähe des Weilers Falkenstein, wo auch ein kleines eisenhaltiges Bad sich befindet, die Ruine d. alten Burgschlosses **Falkenstein**, zum Unterschiede von andern Burgen dieses Namens **Oberfalkenstein** genannt.

Man nimmt an, dass Herzog Ernst v. Schwaben, als er wegen der treuen Anhänglichkeit an seinen Freund, den Grafen Werner v. Kiburg, vom Kirchenbann und der Reichsacht getroffen war, mit diesem hier eine Zuflucht fand, bis der Hunger sie nöthigte, in die fruchtreiche Baar aufzubrechen, wo sie von dem Reichenauer Schirmvogt Manegold v. Nellenburg, 17. Aug. 1030, erschlagen wurden. Im spätern Mittelalter war Falkenstein der Sitz eines gleichnamigen freiherrl. Geschlechts, von welchem sich eine Linie auf Ramstein abzweigte. Diese erhielt die Schirmvogtei über Kloster St. Georgen und verkaufte sie theilweise an Württemberg mit dem Ueberbleibsel der Stammgüter, theilweise an Oesterreich; daher die gemischte Confession der Gegend.

Ein Kirchlein, l. vor dem Eingange in das romantische Berneckthal, enthält ein vortreffliches Altar-Schnitzwerk (Grablegung Christi), aus der Zeit von 1475—80, u. die Familiengruft d. Grafen Bissingen-Nippenburg. Eine gut unterhaltene Fahrstrasse zieht sich durch das Felsenthal in vielfachen Windungen aufwärts. Drei andere Burgen, von denen nur noch schwache, mit wildem Gebüsch überwachsene Trümmer vorhanden sind, l. die Berneck u. die Altenburg, r.

das Schloss Ramstein (709 m.), beherrschten einst von den Höhen herab das Thal. Die Trümmer der Burg Berneck erscheinen, 45 Min. hinter dem kleinen Bade Falkenstein, hoch oben l. am Wege, wo d. Strasse einen Bogen um eine schroffe Felswand beschreibt. Die emporstarrenden Granit- und Porphyrfelsen dieses Thals gleichen oft uralten Thürmen u. Mauerpfeilern, namentlich an der wilden Stelle, „Teufelsküche“ genannt. Da, wo d. Strasse eine westliche Richtung nach Thennenbronn nimmt, lichtet sich d. Gegend, d. Felsmassen verschwinden u. wiesenreicher Bergland öffnet sich den Blicken. In etwa 2 St. von Schramberg ist der stattliche Häuserkomplex von Thennenbronn erreicht, dessen protestantische Kirche aus d. Mitte des Wiesenthals uns freundlich entgegenwinkt. **Thennenbronn** (652 m., *Löwe*, protestantisches, *Krone*, katholisches *Whs.*) besteht aus einer evangelischen u. einer katholischen Gemeinde mit zwei Kirchen. Die katholische Kirche ist ein neues, stattliches Gebäude. Beide Thennenbronn kamen 1810 von Württemberg an Baden.

Führer sind nützlich für diejenigen, welche aus dem Berneckthal nach **Königsfeld, Peterzell**, über den Brogen nach **St. Georgen** oder über die Benzebene (960 m.) nach Oberreichenbach auf die alte Villingen-Hornberger Landstrasse wollen; man nehme dieselben in Schramberg oder Thennenbronn. Wegweiser fehlen. Wer aus Thennenbronn über Lauterbach nach Schramberg zurückkehren will, hat den aussichtreichen Weg über den Brielkopf (856 m.), 2 kl. Stunden bis Lauterbach, einzuschlagen. Wer aus dem Berneckthal direkt nach **Peterzell** (auf die Eisenbahnstation) will, gehe da, wo sich das Thal bei dem Aufsteigen aus der Schlucht erweitert, beim ersten Whs. l. d. Fussweg in d. Höhe zum (1½ St.) *Hirschwirthshaus* „*Sieh Dich für*“ u. dann l. nach Buchenberg, von wo d. Weg nach Peterzell nicht mehr zu verfehlen ist. Wer nach Königsfeld will, steige aus d. Berneck d. genannten Fussweg empor u. gehe durch den **Unternhardt** (1 St.) zum Nägelsee, in d. Nähe des alten Thurmes von Waldau (derselbe wurde lange Zeit für das Walde — Königseckwalde — gehalten, welches der Wohnsitz des Stifters vom St.-Georgenkloster war), dahin. Königsfeld. S. R. XIII. Ganz in d. Nähe liegt auch d. Ruine Burgberg. S. R. XIII.

Diejenigen, welche den Ausflug von Hornberg nach Schramberg u. in's Berneckthal ganz zu Wagen machen, fahren aus Thennenbronn zum sog. Badbruckhause, wo diese Strasse

in d. Nähe von **Krummschiltach** in die alte Villingen-Hornberger Landstrasse eimmündet u. dann durch's Reichenbachthal zurück, s. o.

Krummschiltach war früher bekannt durch sein grosses Postwirthshaus, wo 30—40 Pferde zum Vorspann für die Steige auf die Benzebene gehalten wurden. Fast auf dem höchsten Punkt dieser Gebirgsstrasse steht eine Kapelle (893 m.), welche einst die hier lagernden Schweden erbaut haben sollen. Ueber d. Benzebene soll eine alte Strasse nach den Falkenhöfen und durch das Thälchen Romsbach (Römersbach?) nach Schramberg geführt haben. Auf beiden Seiten des Berneckthals waren die oben genannten Burgen die Hüter alter Strassen. In Flurbenennungen u. Strassenpflasterfragmenten sind noch einige Spuren des grossen Strassennetzes erkennbar, welches das Neckar- u. Donauthal mit der Rheinebene verband. Ebenso bei St. Märgen-Urach, Alpirsbach-Romlinsdorf.

In süd-westlicher Richtung zog eine alte Strasse über den Bergrücken zwischen Langenschiltach u. Hornberg der Sommerau zu. Diese Strecke führt noch jetzt den Namen Hochstrasse. Auf der Sommerau (s. u.), in der Nähe des Rössle-Wirthshauses wurden Spuren alter Strassenbauten gefunden und im nahen Walde deuten künstliche Erhöhungen und Vertiefungen auf einen alten Verkehrsweg hin, der streckenweise noch vor 100 Jahren benutzt wurde, um aus dem Breisgau nach Rottweil zu gelangen. Von der Sommerau führte die Hochstrasse dem Hirzwald und Kesselberg zu, der höchsten Höhe zwischen Furtwangen u. St. Georgen. Im Hirzwald verzweigte sie sich nach Braünlingen (Brigobannae) und in der Richtung der Wagensteig (Spirzen) nach Zarten (Tarodunum). Die nach Braünlingen führende Strecke zog über den zwischen Kirnach u. Stockwald gelegenen Bergrücken hin; uraltes Pflaster ist noch in der Nähe der Burgruine Kirneck zwischen Unterkirnach u. Villingen sichtbar (s. u.). Wenn auch nicht an einem römischen Strassennetz in diesen Gegenden gezweifelt werden darf, so gehört dennoch Vieles, was als römisch ausposaunt wird, dem Mittelalter an.

Eisenbahnfahrt von Hornberg nach Triberg.

Wir kehren auf den Bahnhof in **Hornberg** zurück und setzen d. Reise nach **Triberg** fort. Die Bahn bleibt auf der r. Thalseite, an die Bergwand sich mit Radien von 300—870 m. anschmiegend u. mit einer Steigung von 1,8—2 Procent bis gegen den sog. Glasträger (früher d. Wohnung eines mit Glas und Uhren handelnden reichen Schwarzwälders). Schön ist d. Rückblick auf d. Städtchen Hornberg, auf d. Schlossruine, der Blick (r. sitzen) auf d. Landstrasse u. den Fluss, auf die stattlichen Gebäude d. Horn'schen Fabrik, die zerstreut liegenden Bauernhöfe u. d. Mündungen des Ofenbach- u. Frombachthals am l. Gutachufer. Von d. Windeck, vom Steinbiss u. vom Alt-Schlossberg rieseln mehrere kleine Bäche an der andern Seite unter den Eisenbahndurchlässen bergab. Einzelne Felsgruppierungen am waldigen jenseitigen Ufer geben der Phantasie zur Ausmalung von allerlei Gestalten (z. B. eines Fürsten im Krönungsornat, einer sitzenden „Felsenjung-

frau“) Spielraum. Dann erscheint r. d. Pfarrdorf Niederwasser (420 m., *Rössle, Sonne*), gleich darauf, ebenfalls r., die Oeffnung des Thals von Niedergiess mit der schmalen Fahrstrasse, die in dasselbe hinaufführt, l. der enge Einschnitt des von Alt-Hornberg herabplätschernden Baches, an dessen Seite ein beschwerlicher Fusspfad zu d. unbedeutenden Schlossruine Alt-Hornberg (Hornburg), die viel bequemer durch das Gremelsbacherthal zu erreichen ist, emporführt und r. über uns auf einem Felsvorsprunge ein malerisch gelegenes Bahnwarthäuschen und die aus dem Niederwasser Kehrtunnel, dem 4. Bauerntunnel u. dem Tunnel am hohen Acker, in d. Richtung auf Niederwasser u. Hornberg auf hohen, von soliden Stützmauern getragenen Dämmen fortlaufende Eisenbahn. Noch eine kleine Strecke u. wir durchleiten die zwei kleinen Glasträgertunnels (von 23,10 u. 43,50 m. Länge), welche einen Bergvorsprung durchbrechen, überschreiten auf einem Viadukt das Hauptthal, dann den dritten Glasträgertunnel (13,65 m. Länge), werfen einen kurzen Blick in's Gutachthal r. und l. und fahren in den Niederwasser-Kehrtunnel (558,00 m. Länge) ein. Dieser im Radius von 300 m. gekrümmte Kehrtunnel durchbricht den Hegenberg. Dem schönen Thal sagen wir auf wenige Minuten Lebewohl, um es bei dem Austritt aus dem Hippensbachtunnel einige Tannenlängen höher, aber ganz in d. Nähe, wieder zu begrüssen.

Bei dem Austritt aus dem Niederwasser-Kehrtunnel blicken wir plötzlich abwärts in's Gutachthal; wir fahren scheinbar wieder auf Niederwasser u. Hornberg zu, nur in erhöhter Lage an den Bergabhängen, die sich steil an das l. Ufer d. Gutach hinabsenken. Die Radien betragen 300 m. und die Steigungen wechseln von 1,7—1,85% bis zur Ausmündung des Niedergiessthals. Rechts eilt man an dem oben erwähnten malerisch gelegenen Bahnwarthäuschen vorüber; wir überschreiten den unteren Hippensbach, werfen einen Blick auf einen Theil der zurückgelegten Bahnstrecke unter uns am jenseitigen Gutachufer und fahren in den sogenannten Vierten Bauerntunnel ein (305,40 m.). Die Namen Dritter u. Vierter Bauerntunnel rühren von den unterhalb gelegenen Bauernhöfen her, von denen einige mit ihren baulichen Einrichtungen als Modelle der übrigen Bauernhäuser des Schwarzwaldes dienen könnten. Sie sind von Alters her nummerirt, um die Topographie zu erleichtern.

Die freien Strecken, welche auf den Vierten Bauerntunnel, bei dem Austritt aus dem Tunnel beim hohen Acker (39 m.), und aus dem Dritten Bauerntunnel (84,50 m.) folgen, ge-

währen eine Reihe schöner Ausblicke. Dann wendet sich die Bahn durch den Letschenbergtunnel (121,50 m.) und den Röllerswaldtunnel (162 m.) in das Thal von Niedergieß, dessen munter in der Tiefe einherrauschender Bach bei Niederwasser in die Gutach einmündet. Auf der freien Strecke vom Röllerswaldtunnel bis zum Eisenbergtunnel erfreuen wir uns des Einblicks in das schöne grüne Niedergießthal mit seinen an den Berghalden zerstreuten Höfen, seinen malerischen Felstrümmern u. den mit herrlichen Laub- u. Nadelholzwaldungen bedeckten Bergkuppen im Hintergrunde. Obschon ein gut unterhaltenes Strässchen d. Thal bis an den äussersten Punkt durchzieht, so verirrte sich dennoch nur selten d. Fuss eines Touristen mit Ausnahme von Liebhabern d. Forellenfischerei in dasselbe.

In d. Nähe eines Bahnwarthäuschens, wo ein unbedeutendes Seitenbächlein zum Niedergießbach eilt, nimmt d. Bahn wieder die alte südliche Richtung (gegen Triberg) an. Wir fahren in den Eisenbergtunnel (791,40 m.), den viert längsten der ganzen Bahnstrecke ein. Er hat, scheinbar ein Doppelportal, aber der vordere Theil bildet einen, d. Bahn überspannenden Viadukt mit cyklopischem Mauerwerk. Beim Austritt aus dem Eisenbergtunnel (von hier aus links sitzen) wird der kleine Spärlebach überschritten; man wende den Blick abwechselnd rasch nach r. und l., um beim Austritt aus dem Tunnel (76,70 m.) sich des schönen Blicks in das Obere Giess- u. Untere Hippensbachtal erfreuen zu können. Das Obergießthal wird auf einem 66,3 m. langen u. 30 m. hohen Damme überschritten, unter welchem eine, mit einem Radius von 75 m. gekrümmte u. gewölbte 6,3 m. weite Durchfahrt sich befindet. Es ist dieser Damm eines der wichtigeren Bauobjekte d. Bahn. Hier fällt l. im Thal ein stattlicher Bauernhof mit Thürmchen in die Augen, der in Folge des Bahnbaues aus seiner früheren Lage hierher versetzt u. sehr verschönert ausgebaut wurde. Wir durchheilen den Obergießstunnel (174,20 m.) u. den Hippensbachtunnel (257,80 m.), werfen kurze Blicke in die Thäler von Obergieß, Unter- u. Oberhippensbach und gelangen beim s. g. Hohlenfels (dieser unten im Thal) durch den Kurzenbergtunnel (323,30 m.) wieder an den linken Rand des Gutachthals und zwar befinden wir uns ganz in d. Nähe des oben erwähnten Glasträgertunnels, nur einige Tannenzweige höher. Von hier bleibt die Bahn an der l. Thalwand und wendet sich gegen Station Triberg mit Radien von 300 m. und Steigung von 1,66 bis 1,85‰.

Bei dem Austritt aus dem Kurzenbergtunnel öffnet sich

links ein reizender Blick auf den sogenannten Hohlen Felsen, die Krümmung d. Landstrasse im Gutachthal, auf die kleine Häusergruppe des Steinbisshofes u. die Steinbisskapelle oberhalb der rechten Thalseite, überragt von den mit malerischen Felstrümmern übersäeten Halden des Altschlossberges. Wunderschön ist der Anblick dieser stufenförmig emporstrebenden Felszacken im Frühling, wo gelbblühender Ginster mit dem hellen Grün d. Laubholzwaldungen u. dem Schwarzgrün der Tannenwälder wechselt und in den Gärten um die tiefer gelegenen Häusergruppen zahlreiche Fruchtbäume, besonders Aepfelbäume ihre Blütenpracht entfalten. In der Mitte des Mai ist Alles grün und in voller Blüthe und es ist daher sehr zu bedauern, dass die schönste Zeit des Jahres so wenig zum Reisen benützt wird.

Die Partie am Hohlen Felsen mit den Steinbisshöfen und der Kapelle ist wohl die schönste Stelle im Gutachthal. Der Name Steinbiss („das Biss“ zum Unterschiede von „der Biss“) ist eine passende Bezeichnung für Felsengruppen, die wie Zähne aus steiniger Kinnlade hervorragen. Der Steinbiss bildet an der östl. Thalseite einen Bergabsatz von ziemlicher Breite mit zwei Hofgütern. Die Kapelle, auf welche man von d. Eisenbahn, aus dem Kurzberg- u. Mühlehaldetunnel (60,40 m.) fahrend, einigemale hinabblickt, stach früher mit ihrem rothen Ziegeldache (jetzt ist es schwarzbraun geworden) angenehm gegen den grünen, felsigen Hintergrund ab.

Die freien Strecken zwischen den (auf den Mühlehaldetunnel folgenden: Loosbachtunnel (179,20 m.), Forellentunnel (57,70 m.), Kaisertunnel (30,90 m.) und Grosshaldetunnel (326,10 m.)), bieten überraschende Blicke dar, theils in's Gutachthal mit seinen einzelnen Häusergruppen, theils auf die gegenüber liegende Thalwand oberhalb Triberg, an welcher die Bahn in Etagen übereinander gebaut, bald nördlich, bald südlich sich wendend, in Tunnels, welche den Seelenwaldberg und den Hohnenberg durchbohren, sich immer höher emporschlingelt. Hier verwirren sich gleichsam die Blicke und es ist kaum möglich bei erstmaliger Fahrt sich einen klaren Begriff von der Richtung der mäandrischen Windungen zu machen. Nicht allein der Bahnkörper mit seinen Tunnels und freien Flächen, sondern auch malerisch gelegene Bahnwarthäuschen jenseits auf den Höhen sowie auf der Strecke, die man befährt — sie sind bald ganz, bald theilweise im oben erwähnten Cyklopenstil — fesseln d. Auge. Nur allzu rasch saust der Zug vorwärts. Bei dem Austritt aus dem Grosshaldetunnel, dem 20. von Hornberg aus, verschwinden uns gegenüber plötz-

lich die Bahnwindungen an der rechten Halde des Gutachthals, d. Hohnenberg zieht sich in grünem Laubschmuck bis an den Bach hinab u. der stattliche Bahnhof von Triberg, auf einem, den Felswänden abgewonnenen und dammartig bis an das linke Gutachufer hinab aufgeschütteten Terrain ist erreicht.

Zwischen dem o. erwähnten Mühlhalde- u. Loosbachtunnel wird die kl. Loosbach mit kurzem Einblick in ein schmales grünes Thälchen überschritten. Der Forellentunnel hat seinen Namen von dem im Gutachthal gelegenen wohlbekanntem *Wirthshause zur Forelle*, von wo gewöhnlich der Weg in's Gremmelsbacher- u. Röthenbacherthal zur Hornburg hinauf genommen wird. Auf d. freien Strecke zwischen dem Kaiser- u. Grosshaldentunnel öffnet sich der Blick auf die kleine Häusergruppe im Thal „Am Bach“ genannt, mit dem neuerdings vergrösserten *Whs. zum Hirsch*. In unserem Buche: Die Badische Schwarzwaldbahn v. Dr. Schnars, sind d. schönsten Punkte d. Bahnstrecke bildlich dargestellt. Man vergl. ferner die von Gerwig herausgegebene Uebersichtskarte der Bahn. (Otto in Triberg).

Die Landstrasse von Hornberg nach Triberg u. St. Georgen. Triberg. Der Wasserfall. Umgebung.

Bevor wir Triberg u. seine Umgebung schildern, möge hier kurz der schönen Landstrasse von Hornberg dahin gedacht werden. Der Besuch derselben gewährt doppeltes Interesse durch d. Naturschönheiten, welche sie darbietet, und durch d. Blicke auf die kühnen, grossartigen Bauten d. Schwarzwaldbahn r. und l. Von Hausach über Hornberg bis zu dem s. g. Glasträgertunnel überblickt man die in der Nähe des Bahnkörpers fortlaufende Landstrasse von d. Eisenbahn aus vollständig und es bedarf keiner weiteren Schilderung derselben.

Von Niederwasser aufwärts verengt sich d. Gutachthal, durch welches die Landstrasse in zahlreichen Krümmungen führt; die Gneis- u. Granitfelsen aus überschütteten Berghalden u. Tannenwald hervorragend, gruppieren sich stets malerischer u. das Ganze nimmt einen ernsteren Gebirgscharakter an; desshalb gibt man auch d. Strecke von Niederwasser bis „Am Bach“ vor Triberg den Namen: „Die Hölle“. Es ist eine Reihe von Bildern, in denen hochgethürmte oder wild

durcheinander geschobene Felsen, Schluchten, Wiesen, Tannen- u. Laubholzwälder mit einander wechseln. Die schönsten Stellen sind am sog. Glasträger, am Hohlen Felsen, am Steinbisshof, an der Mündung des Gremmelsbachs, beim Wirthsh. zur Forelle und in d. Nähe des Bahnhofs vor Triberg. Die Eisenbahntunnels, in welche man an verschiedenen Punkten hineinblickt, erscheinen wie Berghöhlen, aus welchen, gleich einem riesigen Gewürm d. Urzeit, stöhnend u. ächzend, Dampf aus den dunkeln Nüstern blasend, d. Lokomotive hervorbraust, um sich an den schroffen Abhängen in die Tiefe zu stürzen oder zu den Höhen emporzuklimmen; ja, es kann vorkommen, dass man r. und l., wie zum Kampf miteinander zwei solcher Gebilde sich entgeneilen sieht, welche sich aber am Bahnhof zu Triberg friedlich nebeneinander aufstellen und ausschnauften, um nach kurzer Begrüssung in entgegengesetzter Richtung weiter zu eilen. An einigen Punkten d. Landstrasse, aufwärts u. abwärts, erblickt man mehrere Tunnels, Dämme u. Eisenbahnstrecken in mehreren Etagen r. und l. übereinander, so dass wir verwirrt uns fragen, ob diese oder jene Strecke nach Triberg, Hornberg oder St. Georgen führt? In d. Tiefe rauscht in vielfachen Krümmungen um schroffe Felsvorsprünge herum d. Gutach; ihr Plätschern mischt sich mit dem Pfeifen d. Lokomotive, vor welchem sich, wie beim Läuten d. Klingel an d. Hausthür, vor jedem Tunnel d. Felsenwand mit grösster Präcision öffnet. Viele kleine Aecker, die mühsam dem Felsen am Uferand abgewonnen wurden, legen Zeugniss von dem Fleiss u. der Ausdauer der Thalbevölkerung ab. Die wenigen Wiesenstreifen u. Gärtchen hart am Ufer litten nicht selten Noth durch Ueberschwemmungen, wie z. B. 1778, 1824 u. 1849 am 15. Juni.

Der o. g. **Hohle Felsen** ist ein kleines Felsenthor, welches 1835 bei dem Bau d. Landstrasse zwischen St. Georgen, Triberg u. Hornberg hier durch einen 9—10 m. dicken Felsen gebrochen wurde, welcher sich an d. östlichen Thalseite in einem spitzen Vorsprung bis hart an d. Gutach hinabsenkt. Der Vorsprung wurde so weit weggesprengt, dass eine breite, bequeme Fahrstrasse Platz fand; der spitze Bogen erforderte einen Platz zum Ausweichen u. so entstand das Felsenthor, welches mit dem Oberen Steinbisshof u. seiner Kapelle wohl die schönste Stelle im Gutachthal bildet. Ein Brunnen krystallhellen Wassers labt am Felsenthor den Wanderer. Zahlreiche Felsgruppen ragen hinter d. Kapelle hervor; so schroff und zackig aber auch d. Steingebiss der Felsen, so eng das Thal, so schauerlich der Name „Höllenthal“ klingt, so hat

dennoch diese Gegend nichts Abschreckendes u. die Kapelle steht an richtiger Stelle, um zur Bewunderung von Gottes schöner Natur aufzufordern.

Auch von dieser Steinbiss-Kapelle führt ein steiler Fussweg zu den schwachen Trümmern der alten Hornburg (bequemer, wenn auch auf längerem Wege durch d. Gremmelsbach- u. Röthenbachthal zu erreichen). Der Hornbach, der durch eine enge Thalspalte oberhalb Niederwasser in die Gutach fliesst, bildet hoch oben ein breiteres Thal, in welchem sich sieben Höfe befinden. Man nennt diese Ansiedelung die alte Horben, Horba (wahrscheinlich aus Hornbach entstanden). In dem südlich gelegenen Hofe findet man in der Regel Milch, Kirschwasser u. einen Führer zu den Resten d. alten Hornburg. Interessanter als die mühselig zu erkletternden Trümmer sind die Sagen von dem alten Raubritterschlosse.

Der Name Hornburg rührt wohl von der Form des Felsens her, auf welchem das alte Schloss, eingeklemmt zwischen zwei hornförmigen Felsenacken, stand (der Name Hornburg steht schwerlich im Zusammenhange mit dem Städtchen Hornberg, wo der Berg wie ein Horn vorspringt und deshalb diesen Namen führt); später scheinen die Besitzer der Burg die rauhe Gegend verlassen und sich über dem jetzigen Städtchen Hornberg angesiedelt zu haben, wo dann d. Name Hornburg in Althornberg überging. An der Kirche zu Schonach findet sich ein alter Denkstein eingemauert, welcher einen Wappenschild mit dreifachem Horn enthält, was vielleicht auf die spätere Ansiedelung oberhalb Hornberg Bezug hat, indem ein drittes Horn den zwei früheren im Wappen hinzugefügt wurde. Der Besitz der Hornburger erstreckte sich über die nachmalige Herrschaft von Hornberg, über die von Triberg u. einen Theil der gegenüber liegenden grossen Gemeinde Schonach, welche lange Zeit die erste christliche Kirche hatte, in welche ausser Niederwasser, Gremmelsbach u. Nussbach, selbst Triberg einige Zeit eingepfarrt war. Die Trümmer der Hornburg findet man an den Halden des Schlossberges, im Wald und auf den Aeckern als einzelne behauene Bausteine umhergestreut. Einer Sage nach brannte die alte Burg, wo ein frivoles Leben geführt worden sein soll, in einer Christnacht nieder: ein Blitzstrahl zündete und alle Bewohner bis auf eine alte Stallmagd kamen um's Leben; diese hatte nämlich den Burgherrn, welcher in jener Nacht einen Ball gab, wo Alle in adamitischem Costüm u. in Schuhen, die aus Brodwecken ausgehöhlt waren, tanzen mussten, vergebens gewarnt. Nichtsdestoweniger lässt eine zweite Sage diese alte fromme Magd jammernd als Geist im Walde umherirren, bis sie durch drei Küsse eines kühnen Wanderers erlöst wird. Eine dritte Sage von unermesslichen Schätzen, die im alten Schlossberg in grossen Kesseln vergraben sein sollen, aber nur unter der Bedingung, bei ihrer Erhebung keinen Laut von sich zu geben, gehoben werden können, soll noch in der Christnacht 1866 behörte Schatzgräber mit geweihten Kerzen herangezogen haben. So erzählt wenigstens J. G. Schultheis in seinem 1867 gedruckten „Führer zum Wasserfall bei Triberg.“

Der Tourist, welcher d. Ruinen der alten Hornburg besuchen will, thut gut, sich im *Whs. zur Forelle* an d. Landstrasse vorher zu stärken, einen Führer zu nehmen und

von hier durch das Gremmelsbacherthal dahin zu wandern.

Die Gutachthal-Strasse bleibt fortwährend schön, obschon sie den Charakter d. Einsamkeit trägt; man erkennt, dass viele Felsen weggesprengt werden mussten, um Platz für die Strasse zu gewinnen. Beide Thalseiten sind mit Wald bewachsen, aus welchem dunkelbraune Felsen emportauchen, zwischen denen die Eisenbahn sich hinzieht, deren Etagen wie Bastionen erscheinen, die das Thal umgürten und vertheidigen. Bei „Am Bach“ machen Fluss u. Landstrasse eine bedeutende Biegung; etwas unterhalb des *Whs. zum Hirsch* mündet der kleine Alpirsbach, der nach Regengüssen einen hübschen Wasserfall bildet; eine schmale Brücke überspannt die Gutach u. Fusspfade führen über's Gebirg (Hintere Grub, 934 m.) nach Schonach. Bei „Am Bach“ ist die Stelle, wo die Eisenbahn l. u. r. in 3 Abstufungen übereinander beim Austritt aus dem Grosshaldetunnel (20.), aus dem Triberger Kehrtunnel (22.) und aus dem Gremmelsbachtunnel (27.) erblickt wird. Gleich darauf zeigt sich der zierliche Bahnhof von Triberg mit seinen soliden Stützbauten in malerischer Umgebung u. in wenigen Minuten ist der *Gasthof zur Post* an der sog. Kreuzbrücke erreicht, einst d. Lieblingsaufenthalt des edeln von Wessenberg. Hier trennen sich d. Landstrassen nach Triberg-Furtwangen und nach St. Georgen-Villingen.

Das Thal bildet an diesem Punkte, wie am obern Ende Triberg's, ein Dreieck, das westlich vom Kroneckberg, nördlich von dem 871 m. hohen Hohenberg, östlich von dem 798 m. hohen Retschenberg umschlossen ist. Zwischen beiden letztern fliesst der Nussbach aus einer Höhe von etwa 900 m. herunter und mündet in d. Gutach. Hinter dem *Gasthofe zur Post* an der *Kreuzbrücke* ragt in Terrassen der Retschenberg empor; ein kleiner Pavillon, scherzweise „Rigi“ genannt, steht auf einer dieser Terrassen und gewährt hübsche Blicke in's Nussbachthal u. auf einzelne Strecken der nach Sommerau sich hinaufwindenden Eisenbahn.

Die in vielen Windungen über das anmuthig gelegene *Nussbach* (664 m., *Krone, Kaiser*) sich hinaufziehende Landstrasse bietet ebenfalls, wenn auch nicht in so hohem Grade wie die von Hornberg nach Triberg, manchen Naturgenuss dar. Nussbach, dessen rother Kirchthurm freundlich aus dem Grün der Obstbäume hervorblickt, ist kaum 30 Min. vom Triberger Bahnhof entfernt. Die neue, schöne, breite Landstrasse führt an einer zierlichen Gottesackerkapelle vorüber,

am plätschernden Nussbach aufwärts, — die alte Strasse nach Sommerau kürzt, ist aber steiler — gestattet manche Blicke auf die l. oberhalb fortlaufende Bahn u. in die Tunneln derselben, überschreitet bei der sog. unteren Steinalde d. Bahn an der untern Mündung des Sommerautunnels, zieht sich dann r. über die Tunnelmündung in die Höhe u. erreicht bei der Häusergruppe der **Sommerau** das bekannte *Rössle-Wirthshaus*, von dem es heisst, dass die eine Dachrinne d. Regenwasser in d. Donau (mittelst der Brigach), die andere in den Rhein (mittelst Nussbach, Gutach u. Kinzig) abgibt. Hier ist die Höhe von 877 m. erreicht. Auch in d. Sommerau (*Rössle, Schütze*) wird Uhrenfabrikation getrieben. Der Name Sommerau wird scherzweise statt von dem natürlichen: Sommerliche Au, Sommerweide, davon abgeleitet, dass es hier im Winter sehr kalt ist und im Sommer „au“ (auch). Beim *Rössle* mündet die alte steilere Strasse von Nussbach her. Von der eigentlichen Sommerau erreicht man in 10 Min., das obere Ende des Sommerautunnels überschreitend und sich dann rechts wendend, die Eisenbahnhaltestelle **Sommerau** und links von derselben die gute *Restauration Geiger*. Es sind 2¼ Stunden vom Triberger Bahnhof bis hier.

Triberg (618 m. Bahnhof, 685 m. Stadt). *Bahnhof-Restauration, Gasthof zur Post* an der Kreuzbrücke, in der Nähe des Bahnhofs; *Ochs, Löwe, Wilder Mann, Krone, Adler, Engel, Sonne* u. s. w. in der Stadt. Sehr zu empfehlen ist *Duffner's Bierhaus*, Germania genannt, mit schattigem Gartenrestaurant, bequemer Einrichtung für kalte u. warme *Bäder*, auch Soolbäder; Konditorei *Pfaff*; Post- u. Telegraphenbureau in der Stadt. Die Omnibuse der Gasthöfe des 15 Min. entfernten Städtchens halten am Bahnhofs.

Der Besuch Tribergs hatte in Folge der Eröffnung der Schwarzwaldbahn im Sommer 1874 so enorm zugenommen, dass sowohl in Gasthöfen als in Privatwohnungen sehr beklagenswerthe Preissteigerungen vorkamen. Man lernte bei dieser Gelegenheit auch die kleineren Gasthöfe des Orts kennen und wir wurden von kompetenter Seite darauf aufmerksam gemacht, dass man in diesen, z. B. im *Wilden Mann* (Dietsche) bei längerem Aufenthalt viel angenehmer, billiger u. s. w. lebte, als in den grösseren Gasthöfen. Die Frequenz, welche die Schwarzwaldbahn auch für die Zukunft dieser Gegend verheisst, spornte bereits zu grösseren gasthoflichen Einrichtungen, die bisher in Triberg mangelten, an; so soll z. B. d. *Krone* zu einem grösseren modernen Gasthofe umgestaltet, in der Nähe des Wasserfalls ein *neuer Gasthof* erbaut und der an der *Kreuzbrücke* (am Bahnhof) erweitert werden u. s. w. In der Nähe des Bahnhofs entwickelten sich ebenfalls verschiedene kleine Restaurants und Bierhäuser. Wir ertheilen den Reisenden den Rath, sich beim Einsteigen in die Omnibuse vorher zu erkundigen, ob Platz in den Gasthöfen, denen sie angehören, vorhanden.

Triberg hat 2600 Ew., deren grosse Fabrikthätigkeit allgemein bekannt ist. Die kl. Amtsstadt besteht fast nur

aus einer einzigen breiten Strasse, deren nach dem Brand von 1826 grösstentheils neu aufgeführte Häuser sich in die Nähe des berühmten Wasserfalls aufwärts ziehen. Auf dem Wege vom Bahnhofe zur Stadt erscheint r. am Bergabhange der schön gelegene Gottesacker, an d. Strasse selbst sind mehrere Fabriken mit hübschen Gartenanlagen (Siedle) u. s. w. Oben im Ort, wo Kirche u. Amtsgebäude stehen, erweitert sich diese Strasse u. gibt kleine Seitengassen ab. Hier befindet sich ausser einem kleinen Kriegerdenkmale die geschmackvolle, geräumige Gewerbehalle, täglich geöffnet u. reichlich versehen mit allen erdenklichen Fabrikaten des Orts, der Umgegend u. des ganzen Schwarzwaldes, vom werthvollsten Regulator u. Orchestrion bis zur einfachsten Nippuhr, bis zum einfachsten Strohhut u. zum reinsten Kirschwasser. Die Klänge eines Orchestrions begrüssen in der Regel die Eintretenden; man sieht auch eine Sammlung verschiedenartiger Taschenuhren (von denen die meisten aber wohl schweizerischen Ursprungs sein werden). Es finden zahlreiche Verloosungen der ausgestellten Gegenstände statt. Loose sind stets in der Halle zu haben u. diese Lotterie schafft ansehnlichen Gewinn. Ueber die **Uhrenindustrie** des Schwarzwaldes findet sich in meinem Buche: Die badische Schwarzwaldbahn (1874) eine ausführliche Abhandlung, welche den Ursprung, die Fortschritte u. den gegenwärtigen Stand dieses Industriezweiges ausführlich bespricht. Ich muss d. Kürze wegen darauf verweisen. Das Uhrenland des Schwarzwaldes umfasst in 92 Gemeinden 1429 selbstständige Uhrmacher u. Fabrikhaber mit 5726 Gehülften, abgesehen von Frauen und Kindern, welche mithelfen. Im Ganzen finden etwa 13,500 Menschen meist in den Amtsbezirken Triberg, Villingen und Neustadt, auch in denen von Waldkirch (Drehorgeln) u. Freiburg ihren Lebensunterhalt in der Uhrmacherei. Seit dem Jahre 1797, wo etwa 75,000 Stück Uhren verfertigt wurden, steigerte sich bis zum Jahre 1874 d. Fabrikation bis zu 2 Millionen, im Werth von etwa 19 bis 20 Mill. Mark, welche dem Schwarzwalde zuflossen. Wie sehr sich dadurch d. Wohlstand u. mit ihnen die bessere Lebensweise gehoben, beweist d. Umstand, dass an vielen Orten das Betriebssteuerkapital jenes der Grund- und Häusersteuer um das 2- bis 3fache übersteigt.

Die Bewohner Triberg's waren und sind stets bemüht, nicht allein den **Wasserfall** in allen seinen Stürzen, sondern auch die schönsten Aussichtspunkte durch zierliche und bequeme Anlagen zugänglich zu machen. Zwei Pavillons („Kirsner-Blick“ am westlichen Ende des Städtchens u. „Rigi“ an

miniature an d. Kreuzbrücke) bieten hübsche, wenn auch nicht weit reichende Aussichtspunkte dar. Eine Verschönerungskommission sorgt für würdige Ausschmückung der Gaben, welche d. Natur hier freigebig spendet.

Triberg liegt in einer der schönsten Gegenden des Schwarzwaldes, von drei hohen Bergen — daher d. Name — umschlossen, westlich von dem Wallfahrtsberge (900 m.), östlich von dem Kapellenberge, nördlich von dem Kroneckberge. Es ist hier einer der Glanzpunkte der ganzen Schwarzwaldbahnstrecke.

Zwischen dem Kroneck- u. dem Wallfahrtsberge fließt die Schonach aus einer Höhe von 980 m. herab, zwischen dem Wallfahrtsberg und dem Kapellenberg der kleine unbedeutende Prisenbach. Zwischen beiden ist d. Schlucht, durch welche d. Gutach, deren älterer Name Fallbach ist, aus einer Entfernung von $1\frac{1}{2}$ St. und aus einer Höhe von 970 m. komend, herabstürzt und den berühmten, vielfach besungenen, 162 m. hohen Wasserfall, den schönsten des Schwarzwaldes bildet.

Es existiren viele Abbildungen des Triberger Wasserfalls; da es aber unmöglich ist, die verschiedenen Abtheilungen des Falls (es sind deren 7) in ein einziges Bild zusammenzufassen, so sind nur diejenigen Abbildungen naturgetreu, welche ihn in seinen verschiedenen Stürzen darstellen. Unserm Buche über die Schwarzwaldbahn wurden daher zwei Zeichnungen des unteren und oberen Falls beigegeben.

Der Triberger Wasserfall ist ein Brienzer Giessbach, ein Krimmler Tauernfall im Kleinen und wird stets einen Hauptanziehungspunkt für Alle, welche den Schwarzwald bereisen, bilden. Zahlreiche Wegweiser bezeichnen alle Pfade zu ihm. Brücken, Pavillons, Stein- u. Moositze sind hart am Rande seiner Stürze zu ruhigem Genuss des schönen Anblicks vorhanden. Ein Führer ist kaum nöthig, es sei denn, dass man den Besuch anderer Punkte mit dem des Wasserfalls verbinden will. Die sieben Fälle gewähren in ihrer Staffelung, Form u. Theilung der Gewässer jeder ein verschiedenes Bild, wovon sich d. Besucher bald überzeugen wird, wenn er vom untersten Fall, an den er hart hinantreten muss, zu den verschiedenen Ruhebänken, zur Schauhütte und zum Steg, der unter dem siebenten hindurchführt, hinaufwandert. (Wasserfälle sind in der Regel von unten nach oben zu besichtigen).

Gewaltige Granitblöcke in wild zertrümmerten zerrissenen Formen bilden d. Bett der dunkeln Schlucht; hochstämmiger Tannenwald, nur spärlich mit Laubholz gemischt, zielt die beiden Seiten. Während oben, in d. Richtung nach Schwarzwald und Furtwangen die Gutach, bevor sie sich zu ihren

Sprüngen in die Tiefe als Fallbach rüset, durch eine mit wild zusammengewürfelten und umhergeschleuderten Granitblöcken bedeckte Wiesenfläche in vielen Krümmungen einherauscht, breitet sich unten im hellsten Grün ein üppiger Wiesestreifen aus, der fast unaufhörlich vom Schaum u. Staub der zerstiebenden Wassermasse des untern Falls, die oft in prachtvollen Regenbogenfarben erglänzt, getränkt u. erquickt wird.

Die Höhe der sieben Fälle wechselt (man schätzt d. Höhe der Wasserfallsschlucht auf 75 m.), aber nicht d. Höhe bedingt d. Schönheit, sondern d. Wechsel in der Felsbildung, in der Zertheilung des Wassers, das bald an felsiger Seitenwand ricochetirt oder in einem einzigen breiten Guss hinabstürzt, bald sich in schmale Silberfäden u. Schnüre theilt, die sich verstohlen seitwärts schleichen, zwischen Moos u. Gestein, Blumen u. Wald sich verlieren, um dann täuschend als Brunnenquellen wieder hervorzutreten und sich mit dem Hauptfall wieder zu vereinigen, bis sie den grün und braun bemoosten Granitteppich in der Tiefe erreichen. Die Zickzackform des Falls, der dichte Tannenwald an beiden Seiten und die vielen hohen Felsblöcke sind die Ursache, dass man ihn von keinem einzigen Standpunkte vollkommen übersehen kann; die besten Punkte sind die sogenannte Schauhütte und der Steg.

Mit dem Rheinfall bei Schaffhausen lässt sich keine Parallele ziehen; in Bezug auf d. Manchfaltigkeit der einzelnen Stürze u. den Charakter der Umgebung steht ihm der romantische Wasserfall von Allerheiligen ebenbürtig zur Seite; den Wasserfall von Todtnau übertrifft d. Triberger nicht nur an Höhe, sondern auch an malerischer Schönheit; der Zweribach, bei weitem nicht so hoch wie der Triberger, kommt diesem an Schönheit der Umgebung und wohl auch an Wasserfülle gleich — leider ist ihm aber nicht ohne Mühseligkeit beizukommen und er steht bis zur Stunde ziemlich verwaist und verlassen da.

Die Römer kannten den Triberger Wasserfall nicht; dichter Urwald umgab ihn, in welchen sich keines Jägers Fuss verirrte; auch im Mittelalter wird seiner kaum gedacht. Bevor Triberg an Baden kam, gab es keinen andern Weg nach Schönwald als den (im Winter noch jetzt lebensgefährlichen) Fusspfad an der östlichen Seite des Falls, der einzelne Durchblicke auf ihn durch den dichten Tannenwald gestattete. Im Jahre 1810 erwarb sich d. Obervogt Huber Verdienste um Herstellung eines Fusspfades an der (rechten) Seite des Falls. Viele fürstliche Besuche (des jetzigen Kaisers von Deutsch-

land im Jahre 1850) förderten d. Verbesserung der Fusspfade an der rechten u. linken Seite des Falls. Der Verschönerungsverein bildete sich im Jahre 1864 und es sind hier ganz besonders die Verdienste des Bezirksförsters Wetzell um die Verschönerung der nahen und ferneren Umgebung des Städtchens Triberg hervorzuheben.

Auch allerlei Sagen umschweben den Wasserfall und die Wälder um Triberg: in tiefer Felsenschlucht soll ein Schatz verborgen liegen; da und dort im Walde sollen sich wunderbare Laute vernehmen lassen und endlich existirt eine Prophezeiung von einem unterirdischen See, der mit dem kleinen Blindensee (auf der Höhe Schönwald's gegen den Rohrhardsberg) in Verbindung stehend, zur Bestrafung der immer gottloser werdenden Menschheit in der Schlucht des Wasserfalls durchbrechen und das ganze Thal bis Hausach abwärts überfluthen u. Alles zerstören werde. Was den Schatz betrifft, den man bisher vergeblich zu heben suchte, so wird sich ohne Zweifel die neueröffnete Schwarzwaldbahn als die glücklichste Schatzgräberin für diese Gegend bewähren.

Ueber die grosse Thätigkeit Tribergs in der Uhren- und Uhrenbestandtheile-Fabrikation liesse sich Manches sagen; wir verweisen der Kürze wegen unsere Leser auf unser Buch über die Schwarzwaldbahn. Hohes Interesse gewährt die Besichtigung einiger der grössern Fabriken, Giessereien und Werkstätten Tribergs, z. B. der Herren Siedle, Bob, Grieshaber u. s. w., welche begreiflicherweise nicht Jedermann zu jeder Zeit gestattet werden kann, aber dennoch auf Empfehlung mit grosser Gefälligkeit gewährt wird. Ausser der Uhrenfabrikation blüht in Triberg noch: Fabrikation von verschiedenen Eisen- und Metallwaaren, Drahtstiften, Drahtzügen, Strohflechtereien, Maschinen, Holzwaaren u. s. w. Die Uhrenproduktion ist hier besonders lebhaft.

Das Städtchen Triberg verdankt sein Entstehen und Emporkommen wohl dem Umstande, dass die Besitzer der Herrschaft Triberg, nachdem sich letztere 1191 von der Herrschaft Hornberg getrennt hatte, auf der Burg hier wohnten, in deren Nähe nach und nach Häuser entstanden (1474 erst 22). Im Bauernkriege wurde die Burg (1481) zerstört. Die Ursache war der Druck, den ein Obervogt von Lichtenfels ausübte. Das Recht zu mehreren Wochenmärkten stammt aus der Zeit des Besitzes der Herren von Triberg. Die Geschichte des Orts ist eine verworrene und wechselvolle; er kam durch Kauf und Verpfändung in die Hände vieler Herren, der Usenberg, der Markgrafen von Baden, der Herzöge von Oesterreich, des Lazarus von Schwendi, der Fürstenberg, bis er an Baden kam. Vgl. Schultheiss „Führer z. Wasserfall in Triberg 1867“, in welchem jedoch das geschichtliche Quellenstudium sehr mangelhaft ist.

Als interessante **Spaziergänge u. Ausflüge** von Triberg sind zu erwähnen: zur Wallfahrtskapelle (s. u.), zur Sommer-

wirtschaft Retschen, zur Geitsche, $\frac{1}{2}$ St.; auf d. Hirzwald, Kesselberg, $1\frac{1}{2}$ St. (herrliche Fernsicht auf die Rauhe-Alb u. die Schweizeralpen); auf d. Hohenberg (876 m.); von d. Kreuzbrücke das Gutachtal abwärts und in's Nussbachtal aufwärts; nach Gremmelsbach und weiter nach d. Hornburg (s. o.); nach St. Georgen in 2 St. auf d. schönen Strasse über Nussbach u. zurück über den Aussichtspunkt beim Galgen, Hirzwald u. s. w. (Rückweg kaum 20 Min. weiter als auf d. Landstrasse nach St. Georgen); nach Schonach 1 St.; nach Martinskapelle 3 St.; zum Schänzle 3 St. Schön, aber etwas beschwerlich ist auch die Tour von Nussbach über das *Stauden-wirthsh.* (888 m.) ins Langschildtachtal nach Krummschildtachtal auf die Benzebene und von hier nach Lauterbach oder Schramberg, s. o. Die Verbindung mit Schönwald, Furtwangen, Vöhrenbach, Gutenbach, Waldkirch u. s. w. wird durch bequeme Postomnibus vermittelt. Einspänner werden der bergigen Gegend wegen nicht gern gegeben; Zweispanner für den Tag 13 — 15 Mark, den halben Tag 8 — 9 Mark, z. B. nach St. Georgen, auf d. Kesselberg, nach Martinskapelle, Furtwangen, Schonach u. s. w.

Den Besuch Furtwangen's, der Rivalin Triberg's, darf Keiner versäumen, der sich für die Industrie des Schwarzwaldes interessirt. Wir verweisen, die Schilderung Furtwangen's betreffend, auf eine spätere Route. Der Weg führt von Triberg über Schönwald, wohin man ohne Anstrengung zu Fuss gelangen kann, wenn man auf dem o. erwähnten Fusswege an der r. Seite des Wasserfalls die vielen Kurven der Fahrstrasse, welche an d. Wallfahrtskirche vorüber führt, abschneidet. Der Fussweg mündet auf dem interessanten Bergplateau über dem Fall in die Fahrstrasse. Auf diesem Bergplateau führt dann d. Weg nach Schönwald weiter.

In 15 Min. ist von Triberg die **Wallfahrtskirche** erreicht, welche nebst einigen dazu gehörigen Gebäuden hart an der felsigen Bergwand steht, die weggesprengt wurde, um Raum für d. Kirche und d. Strasse zu gewinnen. Eine Quelle frischen Wassers entspringt hinter der Kirche.

Einer der letzten Mönche von St. Georgen verfasste auf 52 Seiten eine Geschichte dieser Wallfahrtskirche mit obligaten Legenden, Wundern, Intrigen, Besuchen, Schenkungen u. Stiftungen. Eine natürliche Aeolsharfe im Tannenwalde, welche für Engelgesang gehalten wurde, gab die erste Veranlassung zur Gründung einer Kapelle, dann einer Kirche u. s. w. Die Kirche wurde 1709 vollendet und die zahlreichen Wallfahrten erregten bald den Neid von Einsiedeln, der Wallfahrtskapelle auf dem Hörnliberg u. A. Im Jahre 1805 wurden die reichen Stiftungen durch exotische Andächteleien und jesuitische Intrigen der Redemptoristen bedroht, welche aber schon ein Jahr darauf wegen Gefährdung der öffentlichen Ruhe ausgewiesen wurden. Die Wall-

Schnars: Schwarzwald.

fahrtskirche wurde 1808 zur Hauptkirche von Triberg erhoben und erhielt eine bessere Organisation, um welche sich auch der edle Wessenberg Verdienste erwarb. Gegenwärtig wird diese Kirche ebenso häufig wie die Ortskirche zum Gottesdienste besucht. Bei fortschreitender Aufklärung nehmen die Wallfahrten immer mehr ab.

Eisenbahnfahrt von Triberg nach Sommerau u. St. Georgen.

Wir kehren auf den Bahnhof von Triberg zurück und setzen die Eisenbahnfahrt nach Sommerau und St. Georgen fort. Die Bahn überschreitet bei d. Kreuzbrücke die Landstrasse, welche im Gutachtal nach Hornberg führt, gestattet noch einen kurzen Blick auf den nach dem Städtchen Triberg führenden Weg mit einzelnen Häusergruppen, auf den schön u. hoch gelegenen Gottesacker, führt durch einen kurzen Tunnel (d. 21.), überschreitet den Nussbach und die von dem gleichnamigen schön gelegenen Dorfe und von St. Georgen herabführende Landstrasse und führt uns in den 820 m. langen (den drittlängsten) Triberger Kehrtunnel (22.), nachdem uns links noch ein kurzer Blick auf die Häusergruppe im Gutachtal in der Nähe der Kreuzbrücke vergönnt wurde. Der Triberger Kehrtunnel bricht durch grobkörnigen Granit, abwechselnd mit mehreren Gängen feinkörnigen Granits. In den Adern des Gesteins fanden sich mitunter schmale Gänge von Baryt, Kalkspath u. Gyps, deren Dasein durch Filtration von früher darüber befindlichen und jetzt verschwundenen Triasgesteinen erklärbar sein dürfte. Erzgänge wurden nirgends getroffen.

So wie man aus diesem Tunnel tritt — der Reisende wähle die Sitze links, bis zum Austritt aus dem Gremmlsbachtunnel, wo d. Aussichten rechts beginnen — öffnet sich bei dem Wärterhäuschen links ein wunderschöner Blick auf das Gutachtal mit der Häusergruppe „Am Bach“ genannt, auf den schäumenden Bach, d. Landstrasse u. d. Oeffnungen der Tunnels am jenseitigen Ufer, die wir bereits durchfuhren. Die Aussicht (links sitzen) wird immer reicher, manchfaltiger und grossartiger, jemehr wir uns dem Gumamstunnel (d. 23.) nähern u. steigt sich bei dem Austritt aus demselben. Sie ist eine der schönsten auf der ganzen Strecke, weil sie den weitesten Blick in die Gegend von Hornberg gestattet, wo sich eine Bergkuppe über die andere emporthürmt (einige scheinbar mit Burgtrümmern gekrönt) und weil sie das treueste

Bild von d. reizenden wellenförmigen Formation der westlichen, reich bewaldeten Ausläufer des Schwarzwaldes gewährt. Man genießt diesen Anblick auf der freien Bahnstrecke bis zum ersten kleinen Seelenwaldtunnel (d. 24.).

Zwischen dem 2. u. 3. Seelenwaldtunnel lenkt die Bahn auf die Höhen des Gremmelsbacherthals ein. Die Aussicht in's Gutachthal ist verschwunden. Berge mit Laub- u. Nadelholz bewachsen, aus deren Grün malerische Felsgruppen emporstarren, woraus die Phantasie wiederum allerlei Gebilde (ruhende Sphinx, wilde Thiere u. s. w.) schaffen kann, erscheinen; höher oben winken gleichsam Mauerzinken und Festungswälle auf uns herab. Rechts ist d. Felswand des Seelenwaldberges gesprengt, zerschnitten und ein Bahnwärterhäuschen in dieselbe eingebaut. Links in der Tiefe erscheint die Häusergruppe von **Gremmelsbach** mit zierlicher kleiner Kirche u. dem *Wirthshause z. Rössle*. (Führer für den Althornberg und die Hornburg). Gleich darauf fahren wir (in ganz südlicher Richtung) in den Gremmelsbachtunnel, den 27. u. den zweitlängsten der ganzen Bahn ein (911,50 m.). Er liegt mit Ausnahme von 114 m. Länge in einer Geraden und führt durch harten feinkörnigen Granit mit Porphyrgängen; bei seiner Durchbrechung fand grosser Wasserzudrang statt.

Bei dem Austritt aus diesem Tunnel ist der bisherige Sitz links rasch mit dem Sitze rechts zu vertauschen; es gelangt alsobald d. Bahn an zwei kurze freie Strecken, die zu den interessantesten gehören; man erblickt die durchheilte Bahnstrecke auf drei verschiedenen Punkten, einmal auf linker Gutachthalseite unterhalb Bahnhof Triberg, dann auf rechter Seite zweimal übereinander, 78 m. und 150 m. über der Thalsole, so dass die Böschung der obern Linie nahezu jene der untern Linie erreicht. Bei dem sog. Hohnen angelangt, durchschneidet die Bahn denselben Berg, den sie erstmals in dem grossen Triberger Kehrtunnel durchdringt, mit einem 322,90 m. langen Tunnel, dem **Hohentunnel**, zum zweitenmale und zwar in sehr kurzer Entfernung von einander und übereinander. Zwischen dem Gremmelsbach- und dem Hohentunnel befindet sich der kleine Gaislochtunnel von 48,20 m. Länge. Auf der freien Strecke zwischen dem Hohentunnel u. dem Grundwaldbachtunnel genießt man einen schönen Rückblick auf die Umgebung des Triberger Bahnhofs, den Gottesacker von Triberg, den Pavillon oberhalb der Kreuzbrücke und die Mündung des Nussbachs in die Gutach. Bis zum Sommerautunnel sind Rückblicke sehr zu empfehlen, aber die Plätze rechts beizuhalten.

Vom Grundwaldbachtunnel (30), dessen Länge 372,70 m. beträgt, bis zum untern Portal des Sommerautunnels sind folgende 7 Tunnels zu passiren: Krähenlochtunnel, Sommerbergunnel, Farrenhaldetunnel, Steinbissunnel (der Name Steinbiss [Steingebiss] wiederholt sich einigemal auf der Strecke Hornberg-Sommerau in: Steinbisshof, Unter- und Obersteinbiss), Tannenwaldtunnel, Tannenbühlntunnel, Schieferhaldetunnel. Die sieben freien Bahnstellen, welche sie unterbrechen, gewähren reizende, stets wechselnde Einsichten in das frische grüne Nussbachthal, auf d. freundlichen Häusergruppen mit dem schlanken Kirchthum u. der Gottesackerkapelle des gleichnamigen Dorfes und die mäandrischen Krümmungen, in welchen sich die stattliche Landstrasse durch dieses Thal von St. Georgen nach Triberg hinunterzieht. Diese freien Bahnstrecken sind aber nur kurz und somit wechseln die Landschaftsbilder zum Bedauern der Reisenden viel zu rasch. Am schönsten sind die Aussichten zwischen den drei letzten (35., 36. u. 37.) vor dem grössten, dem Sommerautunnel (1696,60 m.). Endlich ist d. Portal desselben, mit den einfachen aber inhaltreichen Zahlen 1867—1873 geschmückt, erreicht.

Wenn schon bei dem Bau der Tunnels im Allgemeinen grosse Schwierigkeiten zu bekämpfen waren, so erhöhten sich diese ganz besonders bei dem mit vier Schächten betriebenen Sommerautunnelbau. Beim Abtreiben der letztern und Vortrieb der Stollen vor denselben war d. Wasserzudrang oft so bedeutend, dass die mit der Dampfmaschine betriebenen Pumpwerke ihn kaum bewältigen konnten. Vom 3. bis 4. Schacht treibt dieser Tunnel im obern Theile auf 300 m. Länge meist in verwittertem, mit Wasser u. nassen Lettschichten durchzogenen Gneis, wobei starker Gebirgsdruck auf den Ausbau stattfand. Ablösungen von den Seiten waren nicht selten und am 17. Juli 1872 kam ein Einbruch auf 21 m. Länge auf einer fertig ausgebauten Strecke vor, glücklicherweise ohne dass ein Menschenleben verloren ging. Im untern Theile geht der Sommerautunnel wie alle übrigen, theils durch festen, theils durch verwitterten feldspathreichen Granit, der häufig mit Wasser u. mit Lettschichten durchzogen ist. Einzelne Unglücksfälle waren natürlich auch bei dem Bau der Schwarzwaldbahn zu beklagen; sie rührten meist von d. Unvorsichtigkeit bei Entzündung der Minen und bei d. Verwendung der Sprengmaterialien, besonders des Dynamits her. Die Bauverwaltung that alles Mögliche, um Unglücksfälle zu verhüten; in Triberg war ein tüchtiger Arzt für die Arbeiter angestellt und für alle Beschädigten wurde auf das wohl-

wollendste gesorgt. Im Verhältniss zu ähnlichen Bauwerken, z. B. der Brennerbahn, stellte sich die Zahl der Unglücksfälle als eine sehr geringe dar.

Die Ueberschreitung des Kostenvoranschlags für die Strecke Triberg-Sommerau hatte ihren Grund in übermässiger Steigerung der Arbeitspreise, der Holzpreise und in der Beschaffenheit des Gesteins, das den gerechtfertigten Erwartungen nicht entsprach und bei dem Ausbruch der Einschnitte u. der Tunnels als Baustein nicht verwendet werden konnte. Passende Bausteine mussten oft aus grosser Entfernung und mit grossen Kosten auf schlechten und steilen Wegen herbeigeschafft werden. Ganz besonders der Umstand, dass die Ausmauerung der Tunnels eine viel bedeutendere Ausdehnung einnehmen musste, als vorhergesehen war (von den 1696,60 m. Gesamtlänge des Sommerautunnels beträgt die Gewölbelänge 1440,90 m.), vertheuerte die Tunnelarbeiten wesentlich. Durch die Einwirkung der Atmosphäre lösten sich die Schichtungen der Felswände in den Tunnels und man ward zur Wand- und Deckenverkleidung mittelst Vormauer und Gewölbe genöthigt. Ursprünglich glaubte man voraussetzen zu dürfen, dass nur ein Drittheil etwa der gesammten Tunnellänge mit Gewölbebekleidung zu versehen sein werde; bei Aufstellung eines genaueren Ueberschlags 1872 wurde auf Grund der gemachten Wahrnehmungen die Länge sämmtlicher Gewölbemauerungen zu 7744 m. angenommen, die sich aber schliesslich auf 8574,83 m. steigerten.

Jetzt steht das grosse Werk solid vollendet da und wir durchfahren ohne Bangen u. Zagen den längsten Tunnel der Schwarzwaldbahn in 4 Minuten, dann den Einschnitt am obern Portal und befinden uns auf dem Scheitelpunkt der ganzen Bahnstrecke, 834 m. ü. d. M. Die Länge der horizontalen Scheitelstrecke mit Station Sommerau beträgt 600 m. Die Haltstelle (*Restauration Geiger*) enthält mehrere Nebengebäude, Magazine (mit den grossen Schneeschaukeln u. s. w.).

Von der Horizontalen für die Betriebs- und Haltstelle Sommerau fällt die Bahn gegen Station St. Georgen, grösstentheils an d. r. Seite der Sohle des Brigachthals laufend, mit 1,152 ‰. Die Radien sind hier schon viel grösser; sie betragen jetzt 600—1200 Meter. Die Bahn lässt die Landstrasse links, führt an dem hübsch gelegenen Klosterweiher vorüber, über welchem der gewerbfleissige und sehr gesund gelegene Marktflecken St. Georgen mit seiner stattlichen, nach dem Brande von 1865 neu erbauten Kirche, l. in mehreren Häusergruppen sich hinaufzieht. Von dem geschmackvoll, im charakteristischen Schwarzwälderstil erbauten Bahnhofs (809 m. *Gute Restauration* gleich hinter dem Bahnhofs) führen Fahr- u. Fusswege hinauf in den Ort.

Wir haben in Obigem die Hauptstrecke der Schwarzwaldbahn geschildert und widmen der Fortsetzung derselben bis Villingen nebst kleinen Seitenausflügen rechts und links in Route XIII einen neuen Abschnitt.

Für Diejenigen, welche von St. Georgen auf der Schwarzwaldbahn abwärts fahren, ist Folgendes zu beachten:

Beim Austritt aus dem Sommerau-Tunnel (1696,60 m.) blicke man links. Die freien Räume zwischen den nächstfolgenden Tunnels gewähren herrliche Blicke in das Nussbachtal und auf die vielen Krümmungen der von St. Georgen nach Triberg abwärts führenden Landstrasse, die man beim Austritt aus dem grossen Sommerau-Tunnel das erstemal u. dann dicht vor Triberg das zweitemal überschreitet. Von den freien Strecken zwischen den zahlreichen Tunnels erblickt man einigemal den Thurm des schön gelegenen Dorfes Nussbach und die Kapelle des Gottesackers. Der 8. Tunnel (vom Sommerauer an) enthält links, kurz vor der Mündung eine Quelle, die gefasst ist. Bei der Ausfahrt aus dem 9. Tunnel erscheint der Gottesacker von Triberg u. d. kleine Pavillon oberhalb des Gasthofes zur Post (Kreuzbrücke). Hinter dem 10. und 11. Tunnel erblickt man links unter sich die Bahnstrecke, die man gleich darauf befährt und darüber hinaus einen Theil der tunnelreichen Bahnstrecke zwischen Triberg und Hornberg, am linken Gutachufer.

Es folgt dann der Gremmelsbachtunnel, der 12. vom Sommerauer an (911,50 m.). Bei der Ausfahrt aus demselben wechsle man die Sitze von links nach rechts, um zuerst den Blick in's Gremmelsbachtal und später die herrlichen Fernblicke in's Gutachtal und auf die, dasselbe umschliessenden Berge zu geniessen. Kurz vor dem grossen Triberger Kehrtunnel (820,00 m.) erblickt man links terrassenförmig über sich die, wenige Minuten vorher befahrene Bahnfläche. Aus dem kleinen Triberger Kehrtunnel heraustretend überschreitet man die Gutach, blickt links auf die Strasse nach Triberg hinaus und befindet sich gleich darauf auf dem romantisch gelegenen Bahnhofe von Triberg, welcher im Hinblick auf den ausserordentlich starken Verkehr im letzten Sommer 1874 nicht geräumig genug erscheint. (Wird bereits erweitert.)

Von Triberg aus behalte man die Wagensitze rechts bis zum Austritt aus dem Eisenbergtunnel, wo wiederum die Sitze links den Vorzug verdienen. Diese können dann bis Hornberg, Hausach u. s. w. beibehalten werden.

Kurz vor und hinter dem ersten und zweiten Tunnel von Triberg abwärts, öffnen sich rechts schöne Blicke in das Gutachtal, auf die Landstrasse mit einigen Häusergruppen und auf die kurz vorher durchheilte Bahnstrecke mit ihren Tunnelöffnungen, oberhalb Triberg. Bei dem 3. Tunnel unterhalb Triberg erscheint rechts das enge Thal, durch welches sich die Landstrasse windet. Hinter dem 4. und 5. Tunnel blicke man rechts auf die Steinbisskapelle mit den zwei

Bauernhöfen in ihrer Nähe und die wilden Felspartien des Schloss- und Hornberges hinaus. Zwischen dem 5. und 6. Tunnel öffnet sich links der Blick in das obere Hippensbachthal. Hinter Tunnel 7 und 8, wo der untere Hippensbach und auf einem Viadukt das obere Giessbachthal (Ausblick links in dasselbe) überschritten wird, erblickt man rechts einen neuen stattlichen Bauernhof. Hier befindet man sich nur wenige Tannenlängen über dem Niederwasser-Kehrtunnel und einem der kleinen Glasträgertunnels, dessen Eingang man auf einige Sekunden kurz vor dem Eintritt in den Hippensbach-Tunnel (7.) erblickt. Der 10. Tunnel von Triberg abwärts ist der Eisenbergtunnel (791,40 m.), dessen Ausgang wie mit einem Doppelportal versehen erscheint, insofern bei seiner Mündung ein Viadukt die Bahn überspringt.

Beim Austritt aus dem Eisenbergtunnel wähle man die Sitze links, welche schöne Ausblicke in's Niedergiessthal gewähren. Beim 11. Tunnel erblickt man zuerst die lange offene Bahnfläche, die vom letzten kleinen Glasträgertunnel an nach Hornberg abwärts führt. Mächtige Seitenmauern stützen den hart am Thalrande sich hinziehenden Bahnkörper. Bei Tunnel 13 (Tunnel beim Dritten Bauern) hat links das Bahnwärterhäuschen eine überaus romantische Lage mit herrlichem Ausblick ins Gutachthal, nach Hornberg zu. Hinter dem 15. Tunnel (Tunnel beim Vierten Bauern) überschreitet man einen kleinen Thaleinschnitt. Der 16. ist der Niederwasserkehrunnel (558,00 m.); bei dem Austritt aus demselben erscheint rechts oben die früher erwähnte Partie beim Oberhippensbachtunnel. Eine Brücke führt hinter Tunnel 17 über die Gutach u. durchschneidet d. Landstrasse nach Hornberg: 17, 18, 19 sind die kleinen sog. Glasträgertunnels. Dann geht es auf offener Bahn nach Hornberg, hier über den grossartigen Hornberger Viadukt, gleich hinter demselben durch den kleinen Rebbertunnel und dann weiter nach den Stationen Gutach und Hausach.

XIII. Route.

Die Schwarzwaldbahn von St. Georgen bis Donaueschingen. St. Georgen. Peterzell. Königsfeld. Das Kirnachthal. Unterkirnach. Strasse