

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

Eisenbahnfahrt von Triberg nach Sommerau u. St. Georgen

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

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 Gumamtunnel (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 Tunneln 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 Tunneln 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 Tunneln und man ward zur Wand- und Deckenverkleidung mittelst Vormauer und Gewölbe genöthigt. Ursprünglich glaubte man voraussetzen zu dürfen, dass nur ein Dritttheil 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 Bahnhofe (809 m. *Gute Restauration* gleich hinter dem Bahnhofe) 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 Hippensbachtal. Hinter Tunnel 7 und 8, wo der untere Hippensbach und auf einem Viadukt das obere Giessbachtal (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 Hippensbachtunnel (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 Gutachtal, 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 Kirnachtal. Unterkirnach. Strasse