

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

Eisenbahn von Hornberg nach Triberg

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

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 empor schlängelt. 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