

HEGAU

Zeitschrift für Geschichte,
Volkskunde und Naturgeschichte des Gebietes
zwischen Rhein, Donau und Bodensee

3. Jahrgang

Heft 1 (5)

1958

100 Jahre Inselstraße Reichenau (Wollmatingen)

Die größte Bodenseeeinsel, die natur- und kulturgelegnete Reichenau im Untersee, hat einen Flächeninhalt von über 4 qkm, ist über 5 km lang und bis 2 km breit und erhebt sich in ihrem höchsten Teil, der Hochwacht, etwa 45 m über den Seespiegel. Ihr östlicher Teil läuft in eine natürliche, langedezogene und flache Halbinsel auf, in deren Mitte steht das finstere Gemäuer der aus gewaltigen Findlingen aufgebauten Ruine Schopfelu, einst eine feste Burg, die den Eingang der Insel sperrte, aber 1365 von den Konstanzern zerstört wurde.

Der Dammweg von 1838

Vor 120 Jahren begann der badische Staat von der Ruine Schopfelu aus mit der Aufschüttung eines 1,4 km langen Dammweges durch das schiffreiche Wollmatinger Ried zum gleichnamigen Dorfe am Fuße des Bodanrückes. Nun hatte die Insel eine Landverbindung mit dem Festland; aber der Inselcharakter ging ihr damit nicht verloren, noch immer trennt das Seewasser des 3 m breiten sog. Brugggrabens zwischen Oberzell und Schopfelu den Ostteil der Insel vom Hauptland. An den Rändern des Dammwegs pflanzte man damals die langen Reihen der sog. Pyramidenpappeln. Den Alten am See waren diese kronenlosen hochgewachsenen Pappeln unbekannt; sie sind erst in der Zeit Napoleons I. (1769 — 1821) in unsere Gegend gekommen und sind seitdem ein Wahrzeichen der Untersseelandschaft. Der Dammweg von 1838 hielt aber nicht für lange Dauer den zerstörenden Einflüssen von Wasser und Wellen, Wind und Wetter stand; Brüche und Schäden waren an der Tagesordnung.

Die feste Inselstraße von 1858

Auf Vorschlag von Robert Gerwig (1820 — 1885), dem genialen Ingenieur und Erbauer der Schwarzwaldbahn, der als badischer Oberbaurat auch das staatliche Straßenbauwesen überwachte, wurde dann der Dammweg zu einer festen Fahrstraße ausgebaut (1858), die sich als vorbildlich erwies und mehrfache Nachahmung fand. Wie schon die alte brachte auch die neue Inselstraße mit ihrer langen und hohen Pappelallee eine starke Veränderung des Landschaftsbildes, die je nach Geschmack und Zeit als Verschönerung oder als Verunstaltung empfunden wurde. Die von schlanken und schattenspendenden Pappeln umsäumte Straße hat gewiß ihre besonderen Reize, doch schalt man sie vielfach als langweilig, und der Volkswitz gab ihr wegen ihrer Länge die Scherz- oder Spottnamen „Seufzer-, Büß- und Philosophen-Allee“. Im Zeitalter des Motors braucht man zwar nicht mehr auf Schusters Rappen die lange Pappelallee auszulaufen, wenn man von Konstanz her die Insel erreichen will, denn seit einigen Jahrzehnten vermitteln Kraftwagen aller Art, vor allem der Bundesbahn und Bundespost den Verkehr von, nach und zwischen den drei vielbesuchten Dörfern (Ober-, Mittel- und Niederzell) des grünen Eilands der „reichen Au“. Und erst recht gilt heute noch, was ein begeisterter Freund der Reichenau, Professor Theodor Heuß, der jetzige Bundespräsident, schon vor gut drei Jahrzehnten in dem vom Verlag Hönig, Konstanz, herausgegebenen Buch „Der Hochrhein von Konstanz bis Basel“ in einem Aufsatz über „Die Insel“ S. 31 einleitend schrieb: „Es wäre nicht notwendig gewesen, daß der tüchtige Staat vor 100 Jahren einen breiten Damm aufschütten ließ und die kilometerlange Pappelallee durch das Wasser führte — denn jetzt haben wir den Segen. Wenn man unter dem herrlichen Lindendach vor dem „Mohren“ im Flackerlicht seinen Traminer trinkt und rings die Nacht mit schwarzen Schatten steht, kann es passieren, daß von Konstanz her die grellen Lichter eines Autos die umhagte Beschaulichkeit zerreißen. Man schmeißt ihm wie ein Gassenbube einen himmellangen und schrecklich steigern den Fluch nach; das ist aber nur halbe Befreiung der Seele und darf eigentlich an diesem Ort (einer frommen Welt) nicht geschehen.“

Josef Zimmermann