

Die Heidenhöhlen bei Goldbach – Über eines der spektakulärsten Reiseziele am Bodensee und seine unwiederbringliche Zerstörung

Von Franz Hofmann, Konstanz

Der Mönch Ekkehard reitet zum »Alten in der Heidenhöhle«

In Joseph Victor von Scheffels berühmtem Roman »Ekkehard« sagt Herzogin Hadwig angesichts kriegerischer Bedrohung zum Mönch Ekkehard: »Ihr sollt morgen nach dem Sipplinger Hof hinüber; drüben am Überlinger See, wo die Felswand sich steil in die Flut hinabsenkt, ist aus alten Zeiten allerhand Gelaß zu menschlicher Wohnung in den Stein gehauen.« Dort soll der Mönch den »Alten in der Heidenhöhle« aufsuchen und von ihm Rat einholen. Ekkehard reitet vom Hohentwiel zum »herzoglichen Maierhof Sernatingen« (Ludwigshafen), überlässt »sein Roß dem Maier« und schreitet von dort aus zu Fuß »den Pfad voran, der hart am Ufer hinführt«. Hier scheint Scheffel ein Fehler unterlaufen zu sein, denn Ekkehard hätte mindestens bis Sipplingen reiten können oder müssen, wie es zunächst in Hadwigs Aufforderung hieß.¹

Lassen wir Ekkehard also von Sipplingen aus »hart am Ufer« des Überlinger Sees entlang weiter wandern: »An einem Vorsprung hielt er eine Weile, gefesselt von der weiten Umschau. Der Blick flog unbegrenzt über die Wasserfläche bis zu den rhätschen Alpen [...].« Bald war der Mönch am Ziel: »Wo die Sandsteinfelsen senkrecht aus dem See emporstiegen, lenkte sich der Pfad aufwärts. Stufen im Fels erleichterten den Schritt, gehauene Fensteröffnungen, mit dunklen Schatten in der Tiefe die lichte Felswand unterbrechend, wiesen ihm den Ort, dran einst in Zeiten römischer Herrschaft unbekannte Männer sich in Weise der Katakomben ein Höhlenasyl eingeschlagen. Das Aufsteigen war beschwerlich. Jetzt trat er auf einen ebenen Geviertraum, wenig Schritte im Umfang, von jungem Gras bewachsen. Vor ihm öffnete sich ein mannshoher Eingang in den Felsen [...]. Er sah sich um, in senkrechter Tiefe rauschte der See zu seinen Füßen.«²

1 Scheffel, Joseph Victor von: Ekkehard. Ausgabe Libelle Verlag, Lengwil 2000, Kapitel 11: »Der Alte in der Heidenhöhle«, zit. S. 171

2 Ebenda, S. 172

Vom Eingang aus geht es hinein ins Innere, »den dunklen Gang entlang, dann weitete sich der Höhlenraum, ein Gemach war von Menschenhänden in den Fels gehauen, hoch, stattlich, in spitzbogiger Wölbung; ein rohes Gesimse zog sich um die Wände, die Fensteröffnungen weit und luftig; wie von einer Rahme umfaßt glänzte ein Stück blauer See und gegenüberliegendes Waldgebirge [der Bodanrück] herein, eine flimmernde Schicht Sonnenlicht drang durch sie in des Gemaches Dunkel. Spuren von Steinbänken waren da und dort sichtbar, nah beim Fenster stand ein hoher steinerner Lehnstuhl, ähnlich dem eines Bischofs in alten Kirchen [...].«³

Scheffels Textpassagen sind nicht nur die fröhteste, sondern meines Wissens sogar die einzige Beschreibung der noch ganz intakten Heidenhöhlen. Denn obwohl der »Ekkehard« erst 1855 erschien, als die Felsen schon zum großen Teil abgetragen waren, muss Scheffel noch die Situation vor der Teilzerstörung 1846/47 gekannt und beschrieben haben. Wie sattsam bekannt ist, wählte Scheffel gerade die ausgesprochen geschichtsträchtigen, besonderen und exponierten Plätze um den Bodensee als Orte seiner im 10. Jahrhundert angesiedelten Romanhandlung. Die Heidenhöhlen durften da keinesfalls fehlen.

Es ist also davon auszugehen, dass Scheffel die Höhlen zuvor selbst aufgesucht hat, so lebendig und anschaulich wie er die Ausblicke, die Farben, die Stimmungen und die Innenräume beschreibt. Damit bringt er die Besonderheit, ja, den Zauber des Ortes sprachlich auf den Punkt. Dass er darüber hinaus die reale Örtlichkeit mit Fiktivem vermischt, ist sein gutes Recht als Schriftsteller. Sein Ekkehard findet ja, im Gegensatz zu Scheffel und den Besuchern des 19. Jahrhunderts, eine bewohnte und teilmöblierte Höhle vor.

Einzelne Handlungsorte wählte Scheffel aus, weil sie bereits von Reisenden besucht wurden, andere wurden erst durch Scheffels Beschreibung zum Reiseziel – war doch der »Ekkehard« der wohl populärste deutschsprachige Roman seiner Zeit. Die spektakuläre Formation der Heidenhöhlen jedenfalls war schon vor 1855 vielbesuchtes Ziel früher Bodensee-Reisender. Doch war, als der »Ekkehard« erschien, die von Scheffel beschriebene Stimmung bereits nur noch eingeschränkt nachvollziehbar.

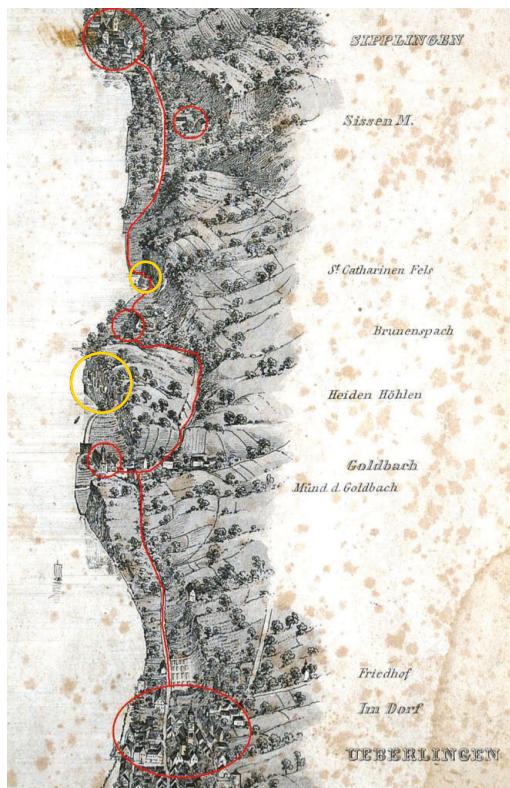
Molassefelsen zwischen Überlingen und Sipplingen

Die sogenannten Heidenhöhlen oder Heidenlöcher waren in den Molassefelsen zwischen Überlingen und Sipplingen eingegraben.⁴ Diese bis zu 200 m dicke Sandsteinschicht hatte sich im Tertiär (vor ca. 50–40 Millionen Jahren) aus Ablagerungen in einer riesigen, vom Meer überfluteten Senke herausbildet, die sich etwa zwischen den heutigen Städten Wien und Lyon erstreckte. Gerade am Überlinger See ist diese

3 Ebenda, S. 174

4 Schmidle, Wilhelm: Die geologische Geschichte des Überlinger Sees. In: Badische Heimat, 11. Jahrgang 1924, S. 5–14; derselbe: Die geologische Geschichte des Überlinger Sees. In: Badische Heimat, 23. Jahrgang 1936, S. 38–49; Armbruster, Ludwig: Landschaftsgeschichte von Bodensee und Hegau, Lindau 1951, S. 20–21; Kiefer, Friedrich: Naturkunde des Bodensees, Sigmaringen 1955 (1972), S. 13–14; Schreiner, Albert: Hegau und westlicher Bodensee. Sammlung geologischer Führer 62, Berlin und Stuttgart 1984, S. 15

Der Uferabschnitt zwischen Überlingen und Sipplingen auf August Brandmayers Vogelschau-Karte »Panorama des Bodensees«, Stahlstich, 1840 – »Sissen M.« bedeutet Süßenmühle, »Brunnensbach« Brünnensbach, Nordwesten ist oben; eingezeichnet der alte Weg von Überlingen nach Sipplingen (rot) sowie die Heidenhöhlen und die Felskapelle St. Katharina (beide gelb eingekreist) (Schloss Bodman, Privatbesitz, Einzeichnungen vom Verfasser)



Gesteinsschicht gut zu sehen: Zwischen Wallhausen und Bodman, aber noch weit-aus besser zwischen Überlingen und Sipplingen, wo große Teile dieser Felsen ganz frei liegen und steil bis senkrecht am Seeufer aufsteigen bzw. aufstiegen. Geologen bezeichnen diese unterste Gesteinsschicht der sogenannten Oberen Meeres-Molasse (OMM) wegen eben jenen Heidenhöhlen als »Heidenlöcherschichten«.

Die ehemalige Reichsstadt Überlingen selbst ist auf diesem Molassefelsen erbaut, wie die tief eingegrabene, spätmittelalterliche Stadtbefestigung eindrucksvoll zeigt. Von dort verläuft die Felswand in unterschiedlicher Höhe und Ausprägung in nord-westlicher Richtung, vereinzelt durchbrochen von Tobeln: Über den Stadtpark und den Bahnhof Überlingen-West (heute: Therme), wo im Zweiten Weltkrieg KZ-Häftlinge beim Bau von Stollen für unterirdische Industrieanlagen im Felsen geschunden wurden, bis zur Kapelle von Goldbach, wo der Spetzgarter Tobel endet; von Goldbach bis Brünnensbach, wo die Überlinger Umgehungsstraße zum Seeufer herabführt; von Brünnensbach bis zur Süßenmühle, wo der Hödinger Tobel endet; schließlich von der Süßenmühle nach Sipplingen in verschiedenen Höhenstufen zwischen Seeufer und rückwärtiger Höhenlinie. Zum Teil sind diese Landschaftsteile heute von Wanderwegen erschlossene Naturschutzgebiete.

In Bezug auf die Heidenhöhlen ist der Bereich zwischen Goldbach, Brünnensbach und der Süßenmühle entscheidend. Hier waren die Felswände besonders hoch und ragten steil unmittelbar aus dem Seeufer auf. Die Heidenhöhlen waren in die zwischen Goldbach und Brünnensbach bestehende Felswand eingegraben. Zwischen Brünnensbach und der Süßenmühle gab es eine weitere Stelle, wo die Felswand direkt zum See abfiel. Hier musste der Fahrweg durch einen kurzen Felsdurchgang geführt werden. An dieser Stelle befand sich in den Felsen die sogenannte Katharinenkapelle.

Verkehrstechnisch waren diese Felswände natürlich ein enormes Hindernis. Von Überlingen her musste die Straße hinter den Felsen vorbeigeführt und dabei ein größerer Höhenunterschied überwunden werden. Der tief eingeschnittene Hohlweg zwischen Überlingen und Goldbach ist noch sehr gut erhalten und für Fußgänger begehbar. Als Teil einer mittelalterlichen Straße ist er heute ein bedeutendes, leider nur wenigen bekanntes Kulturdenkmal. Von Goldbach verließ die Straße – rückwärtig hinter den Heidenhöhlen vorbei – hoch nach Hödingen und weiter über Nesselwang und das Winterspürer Tal nach Stockach. Diese Strecke war mühsam und bedeutete zwischen den beiden Amtsstädten einen sehr weiten Umweg. Außerdem waren Sipplingen und Sernatingen (Ludwigshafen) vom überregionalen Verkehr faktisch abgeschnitten.

Nur ein kleiner Weg führte von der Straße Goldbach–Hödingen wieder hinunter zum See nach Brünnensbach. Von Brünnensbach verließ der Weg am Seeufer entlang, zuerst unterhalb der Felswand und durch den Durchgang der Katharinenkapelle, dann von der Süßenmühle schließlich problemlos bis Sipplingen. Diese bereits seit dem Mittelalter bestehende Route war allerdings »nur ein Feldweg ohne Unterbau, der sich streckenweise zu einem Fußweg verengte«⁵ und der bei höheren Wasserständen, im Winter oder nach Regenfällen kaum passierbar war.

Diese eindrücklichen Felsformationen fanden offenbar schon spätmittelalterliche Menschen bemerkenswert, denn die älteste erhaltene wirklichkeitsgetreue topographische Ansicht des westlichen Bodensees – eine 1522 entstandene Zeichnung eines namentlich nicht identifizierten Künstlers des Dürer-Umkreises im Germanischen Nationalmuseum in Nürnberg⁶ – zeigt just den Uferabschnitt bei Goldbach, genauer: die Felswand zwischen Brünnensbach am linken Bildrand und Goldbach rechts sowie die hinter der Kapelle aufragende Felswand Richtung Überlingen. Bildthema ist also genau der Abschnitt der Heidenhöhlen, doch sind die Felsöffnungen selbst auf dieser Zeichnung leider gerade nicht sichtbar, denn sie weisen nach Südwesten, während der Zeichner von Nordwesten auf das Ufer blickte. Die Heidenhöhlen selbst interessierten ihn also offenbar nicht, nur die Felsformation.

5 Schmid, Hermann: Der Bau der Uferstraße von Ludwigshafen nach Überlingen 1846–1850. Ein früher Fall von Umweltzerstörung am Bodensee, in: Badische Heimat 63, Heft 2, Juni 1983, S. 425–434, zitiert S. 425

6 GNM Nürnberg, Graphische Sammlung, Kapsel 564, Hz 3978; Abbildung und Text in: Jahrbuch-Sonderband HEGAU 2005, S. 12, sowie Datenbank-CD »1000 Ansichten aus dem Hegau bis 1850«, 2005, Nr. 627

Gänge und Höhlen im Felsen

Über die Entstehungszeit und die Funktion der Heidenhöhlen wurde schon viel spekuliert.⁷ Wer diese Gänge und Räume in den Felsen grub und welchen Zwecken sie dienten, ist heute nicht mehr zu beantworten – nicht zuletzt deshalb, weil die Höhlen ohne vorherige professionelle Erforschung und Dokumentation zerstört wurden. Der Konstanzer Oberstaatsanwalt Haager, der sich 1876 ausführlich mit dieser Frage befasste, meint: »Die Höhlen sind offenbar nicht insgesamt zu gleicher Zeit errichtet und jedenfalls nicht immer im ursprünglichen Zustand belassen, sondern von den jeweiligen Bewohnern verändert, erweitert, vermehrt und verbessert worden.«⁸ »Den« Erbauer der Höhlen, bzw. »die« Entstehungszeit gab es also wohl nicht – definitiv zu verifizieren ist dies jedoch heute nicht mehr.

Haager zieht schließlich das Fazit, »daß die Heidenlöcher am Bodensee weder als römische Gräber, noch als Zufluchtsstätten verfolgter oder im Verborgenen lebender Christen oder Heiden, sondern als Wohnungen der jeweiligen Bewohner unserer Gegend, und zwar der Kelten, Sueven, Römer und Alemannen, gedient haben, [dass sie] nach und nach vermehrt, erweitert und verbessert und endlich sogar mit einem Kunstgeschmack hergerichtet worden sind, und daß sie ihren Namen ›Heidenlöcher‹ den Römern zu verdanken haben. Nach Vertreibung der Römer haben die Alemannen feste Wohnsitze [...] gegründet und die Höhlen verlassen.«⁹

Meines Erachtens ist es nicht unbedingt nötig, zur Namensgebung die Römer zu bemühen. Für das christliche Mittelalter reichte es bereits aus, dass solche Höhlen seit unbestimmter »grauer« Vorzeit bestanden, um sie nicht näher spezifizierten »heidnischen« Vorfahren zuzuschreiben. Die ersten Gänge, Räume und Öffnungen im Molassefels wurden wahrscheinlich schon zur Bronzezeit gegraben, nicht unbedingt als ständige Wohnungen, das wäre wenig praktikabel gewesen, sondern eher als Lagerräume und als im Konfliktfall gut zu verteidigende Zuflucht, möglicherweise auch zum Teil für kultische Zwecke. Auch vom oben genannten Hohlweg gehen in den Fels eingegrabene Lager- und Kellerräume ab, und Merians im 17. Jahrhundert entstandene Vogelschau-Ansicht von Überlingen zeigt, dass auch im Bereich des heutigen Überlinger Stadtparks solche Öffnungen in den Felsen bestanden.

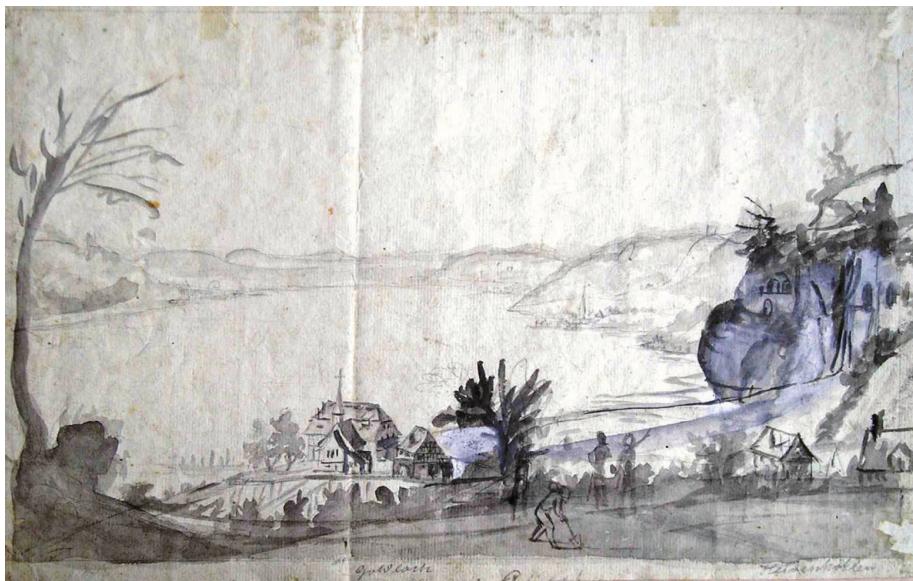
Haagers These der ständig bewohnten Höhle geht wohl auf Scheffels Schilderung im »Ekkehard« zurück. Zeitweilig bewohnbar waren die Höhlen sicherlich. Nachgewiesen ist, dass Mitte des 18. Jahrhunderts »viel schlechtes Gesindel sich darin aufgehalten hatte«.¹⁰ Deshalb ließ der Magistrat von Überlingen schon zu dieser Zeit einen Teil der Höhlen zerstören. Diese Maßnahme dürfte vor allem darauf abgezielt

7 Krans, Franz Xaver: Die Kunstdenkmäler des Kreises Konstanz. Freiburg (Breisgau) 1887, S. 496: »Ueber Alter und Bedeutung der Heidenlöcher gibt es nur Hypothesen.«

8 Haager: Die Heidenhöhlen (Heidenlöcher) am Bodensee. In: SVGB 7, 1876, S. 62–82, zitiert S. 77

9 Ebenda

10 Ebenda, S. 65





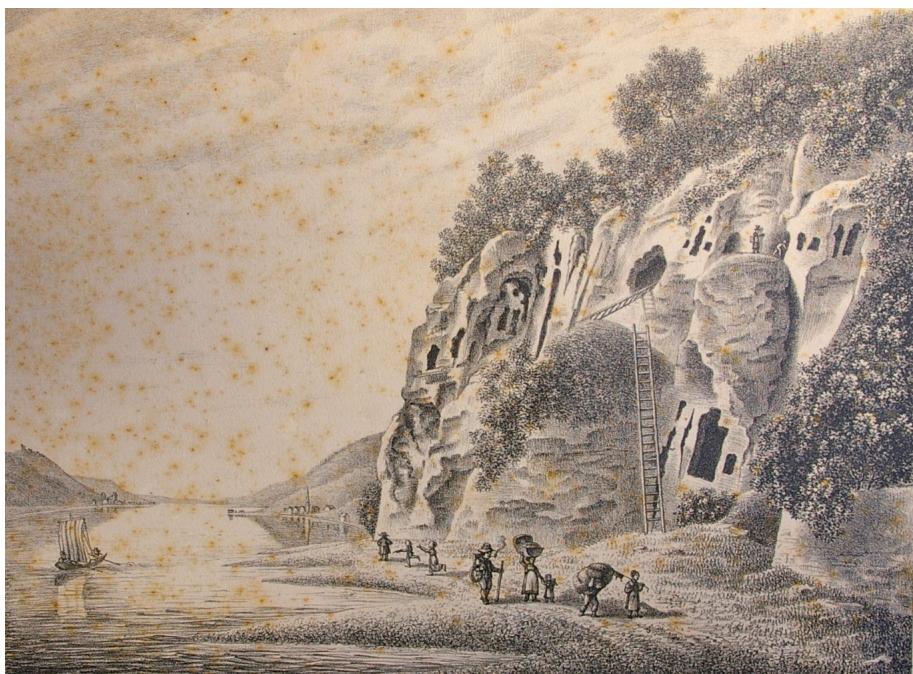
Diese vier Skizzen des Überlinger Zeichners Johann Sebastian Dirr erlauben eine »virtuelle Wanderung« von Überlingen her an Goldbach und den Heidenhöhlen vorbei nach Brünnensbach: von Osten oberhalb Goldbach (linke Seite oben, rechts die Höhlen) an der Goldbacher Kapelle vorbei (linke Seite mitte, links die Höhlen), bei Niedrigwasser unmittelbar unterhalb der Felswand mit den Heidenhöhlen vorbei (linke Seite unten, rechts Goldbach, links Brünnensbach); schließlich um die Felswand mit den Höhlen herum (oben, hinten Sipplingen) (alle Stadtarchiv Überlingen)

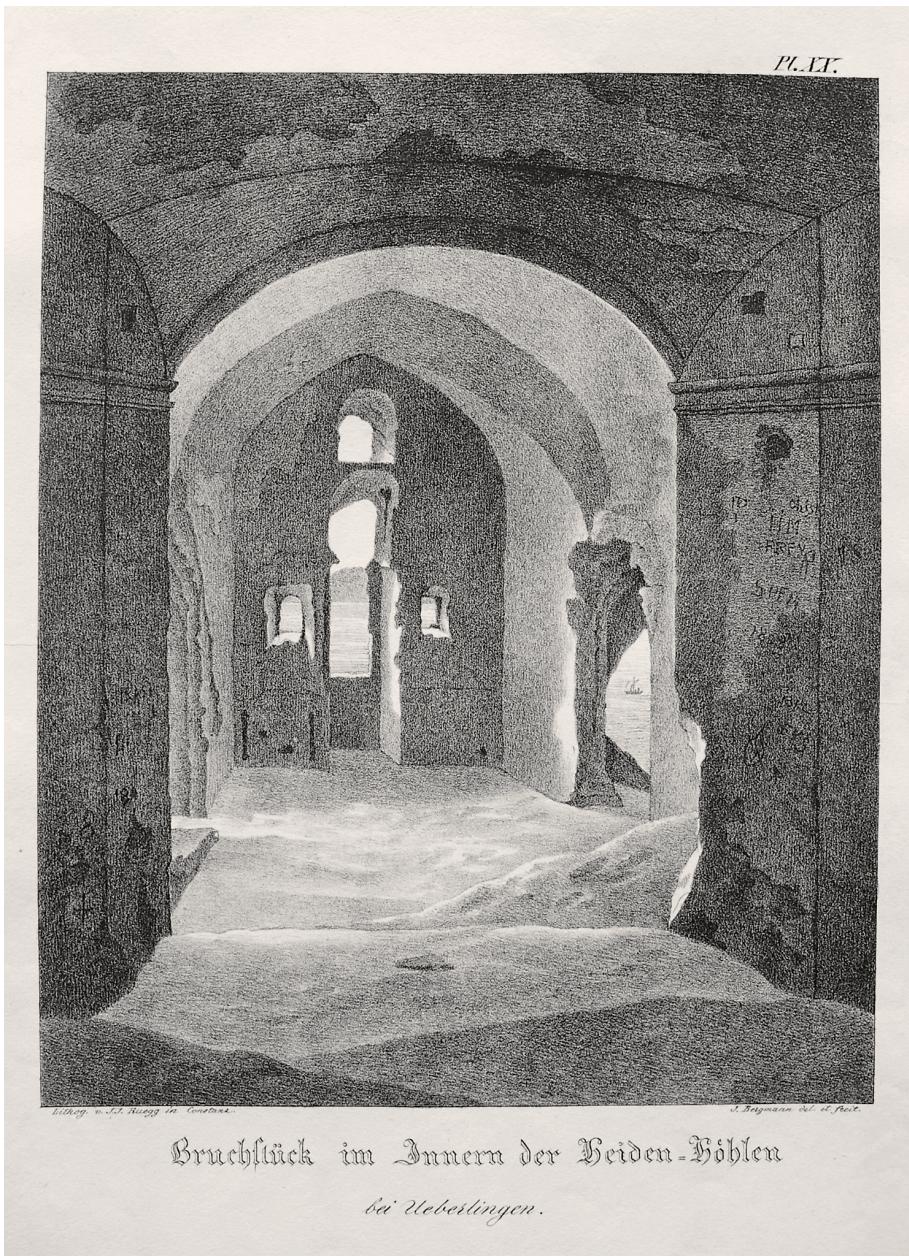
haben, die Zugänge zu erschweren – etwa durch Abschlagen von Treppen – und Durchgänge nachhaltig zu verschließen.

Der Überlinger Zeichner Johann Sebastian Dirr (1766–1830) suchte Goldbach und die Heidenhöhlen im frühen 19. Jahrhundert mehrmals als Motiv für seine topographischen Skizzen auf. Er überlieferte dadurch sehr wirklichkeitsnah und ungeschönt deren Aussehen im noch unbeschädigten Zustand. Vier dieser im Stadtarchiv Überlingen aufbewahrten Skizzen erlauben eine »virtuelle Wanderung« von Überlingen her an Goldbach und den Heidenhöhlen vorbei nach Brünnensbach: ein Blick von Osten auf Goldbach, rechts hinten die Heidenhöhlen; Goldbach von Süden, von der Seeseite, links die Heidenhöhlen; ein Blick von Südwesten auf die Heidenhöhlen bei Niedrigwasser, rechts Goldbach, links Brünnensbach, die Felswand ist hier trockenen Fußes zugänglich; ein Blick von den Heidenhöhlen (rechts) nach Sipplingen, Brünnensbach liegt hinter dem Felsen und ist daher nicht zu sehen. Letzteres Blatt hat Dirr mit einer Notiz versehen: »Ansicht von einer alten Felsen Ruin bey Goldbach am Bodensee um die Haidenlöcher. Wohnungen im Felsen«.¹¹

Es ist unverzeihlich, dass nicht einmal einfache Grundrisspläne angefertigt wurden, als die Höhlen zerstört wurden – immerhin verschwanden die letzten Abschnitte erst 1959 (siehe unten). So ist es heute im Nachhinein kaum noch möglich, das

11 Die abgebildeten Skizzen Dirrs im Stadtarchiv Überlingen: ohne Signatur (Blick auf Goldbach) bzw. Sign. Ü 202, Ü 201, Ü 203





Die Heidenhöhlen in Joseph Bergmanns 1825 in Konstanz herausgegebener Lithographie-Mappe »Sammlung der vorzüglichsten Merkwürdigkeiten des Großherzogthums Baden«. Bergmann überliefert neben einer Gesamtansicht von außen (Tafel XIX, Schloss Bodman) die einzigen Innenansichten der noch ganz erhaltenen Höhlen (Tafel XX, Schloss Bodman, und Tafel XXI, Rosgartenmuseum Konstanz, links unten).

genaue Aussehen dieses komplexen Systems aus Gängen und Räumen zu rekonstruieren. Scheffel schildert im »Ekkehard« das Beeindruckende, Spektakuläre, Einzigartige, auch die hier herrschende stimmungsvolle Atmosphäre – eine Rekonstruktion erlaubt dies nicht.

Haager (1876) beschreibt die Heidenhöhle sachlicher: »In der unmittelbaren Umgebung von Goldbach sind nun die rätselhaften Heidenhöhlen oder Heidenlöcher längs dem Gestade des Sees in Felsen gehauen. Der Felsen, in dem sie sich befinden, bildet ein ganzes Molassegebirg, welches früher vor [1846] [...] in einer Ausdehnung von beinahe einer halben Stunde senkrecht aus dem See sich erhob. Bei niederem Wasserstand führte unten ein Fußpfad vorbei, zu den Höhlen konnte man aber nur mittelst Leitern gelangen. Die Heidenlöcher zerfielen in zwei Abtheilungen, in die vordere östliche und die hintere westliche, von denen jede in einer endlosen Reihe von Gemächern, Stuben, Kammern, Küche und Keller durch Gänge und Treppen zusammenhieng.«¹²

Die Höhlen waren aber beileibe nicht erst im späteren 19. Jahrhundert für Besucher interessant. Ganz im Gegenteil: Bereits die frühen Sammelwerke mit topographischen Ansichten, die sich vornehmlich an Reisende und Touristen richteten, bilden selbstverständlich auch die Heidenhöhlen ab – etwa Friedrich Pechts 1832 erstmals erschienenes, vielverkauftes Büchlein mit 100 kleinen lithographischen »Ansichten vom Bodensee und seinen Umgebungen« oder die von Johann Nepomuk Bommer 1839 herausgegebenen, mit 60 kleinen Lithographien versehenen »Erinnerungen an den Bodensee und seine Umgebungen«.¹³ Die Höhlen waren also ein »Muss« für den gebildeten Bodensee-Reisenden, sie standen diesbezüglich etwa auf der gleichen Ebene wie Bodman mit Frauenberg und Burgruine, wie die Mainau, Überlingen oder Meersburg, um nur die vielbesuchten Reiseziele des Überlinger Sees aufzuzählen.

Von großem dokumentarischem Wert sind drei weitere Ansichten der Heidenhöhlen in Joseph Bergmanns »Sammlung der vorzüglichsten Merkwürdigkeiten des Großherzogthums Baden«, die J. J. Ruegg 1825 in Konstanz herausgegeben hat. Die topographischen Ansichten darin hat Bergmann selbst nach der Natur gezeichnet und dann lithographiert. Die Tafeln XIX bis XXI zeigen zunächst eine Gesamtansicht von Südwesten, der Seite, von der die Höhlen besonders gut zu sehen waren. Dann folgen zwei eigentümliche Innenansichten – die einzigen erhaltenen Innenansichten aus der noch vollständigen Höhlenanlage.¹⁴

12 Haager, a. a. O. 1876, S. 65

13 Vgl. dazu die Ausführungen im Jahrbuch-Sonderband HEGAU 62, 2005, S. 132–135 (Pecht) und 136–137 (Bommer) und die entsprechenden Datensätze in der Datenbank-CD »1000 Ansichten aus dem Hegau bis 1850«, 2005, Nr. 247 (Pecht) und Nr. 242 (Bommer). Pechts Büchlein ist 1981 in Konstanz als Faksimile erschienen, ein koloriertes Blatt der »Heidenlöcher« liegt im Stadtarchiv Singen (Sign. Heidenhöhlen 3), ebenso ein vollständiges und koloriertes Exemplar von Bommers Büchlein (Sign. Bodensee 18).

14 Zu Bergmanns Lithographie-Mappe vgl. die Ausführungen im Jahrbuch-Sonderband HEGAU 62, 2005, S. 87, sowie vor allem die entsprechenden Datensätze zu den drei Heidenhöhlen-Ansichten in der Datenbank-CD »1000 Ansichten aus dem Hegau bis 1850«, 2005, Nr. 250 (Tafel XIX), Nr. 749 (Tafel XX) und Nr. 686 (Tafel XXI).



Der westliche Teil der Heidenhöhlen vor der Zerstörung; Bleistiftzeichnung von Friedrich Thurau (1812–1888), vor 1846 (Rosgartenmuseum Konstanz)

Für seine Außenansicht wählt Bergmann eine Niedrigwasser-Situation. Die Szene bevölkert er mit reichlich Personal, wodurch er die Größenverhältnisse veranschaulichen kann. Zum einen sind es – wie die Trachten und die geschleppten Lasten erweisen – Einheimische, die den durch Niedrigwasser entstandenen Fußpfad unterhalb der Felsen als willkommene Abkürzung auf dem Weg nach Überlingen nehmen. Zum anderen sind oben zwei Touristen zu sehen, die über lange Leitern zu den Öffnungen hinaufgeklettert sind und gerade die Gänge und Räume besichtigen. Sie befinden sich an jener spektakulären Stelle, wo der Besucher auf einen Felsvorsprung ins Freie treten muss, um zum nächsten Raum zu gelangen. Bergmanns Zielgruppe waren offensichtlich eben solche Touristen, die mittels dieser Ansicht ihr eigenes Erlebnis dargestellt finden.

Welche zwei Innenräume Bergmann hier genau abbildet, kann heute nicht mehr identifiziert werden, doch wird die Atmosphäre in den Höhlen und Gängen in den Lithographien direkt greifbar. Zu sehen ist zum einen, dass insbesondere die Öff-

nungen nach außen bereits durch Witterung und wohl auch durch Menschenhand ziemlich beschädigt sind. Zum anderen zeigen Bergmanns Ansichten aber, wie regelmäßig die Gewölbe beschaffen und wie glatt die Wände behauen waren. Auf Tafel XX sind fein bearbeitete, umlaufende Gesimse zu sehen und an der rechten Wand sogar Einritzungen von Besuchern, die hier – wie es an Touristenorten allgemein üblich war und zum Teil heute noch gängig ist – ihre Namen oder Monogramme und das Datum ihres Besuchs verewigten.

Die vielleicht schönste Ansicht der Heidenhöhlen ist diejenige des Darmstädter Verlags Gustav Georg Lange. Der Verlag arbeitete ausgesprochen arbeitsteilig: sehr gute (Landschafts-)Zeichner schufen vor Ort die Ansichten, die dann von spezialisierten Stechern zu Stahlstichen verarbeitet wurden. Langes Verlag gab zwischen 1832 und 1864 sein auf 16 Bände angelegtes, aus informativen Texten und zahlreichen Stahlstichen bestehendes Sammelwerk »Original-Ansichten der historisch merkwürdigsten Städte in Deutschland« heraus. Als dessen Teil erschien ab 1850 das Sammelwerk »Das Großherzogthum Baden in malerischen Originalansichten«, das viele Ansichten von Städten und touristischen Orten des westlichen Bodenseeraums enthält.¹⁵

Den Stahlstich »Die Heidenhöhlen bei Überlingen« stach Georg Michael Kurz nach einer Vorlage von Konrad Corradi. Der aus dem Thurgau stammende Zeichner und Maler Corradi (1813–1878) war ein Vertreter der sogenannten Bleuler'schen Malschule in Schaffhausen. Ihm verdanken wir viele von Lange herausgegebene Hegau-Ansichten, unter anderem von Bodman, Ludwigshafen, Engen, Aach, Stockach und den Hegaubergen. Er war ein Meister darin, für sein jeweiliges Ansichten-Motiv genau jene Bildlösung zu finden, die am besten das Besondere des Ortes ausdrückte, also das, was die Reisenden und Besucher dort suchten, was ihr Gemüt berührte.

So wählt Corradi – ganz im Gegensatz zu Dirr und Bergmann – für seine Ansicht der Heidenhöhlen gerade eine Situation mit hohem Wasserstand, so dass die Felswand steil direkt in den See abfällt und der Betrachter annehmen muss, dass diese steile Wand sich unter Wasser fortsetzt. Es ist hier nicht einmal zu erahnen, dass gleich unterhalb der Wasserlinie das Ufer eigentlich flach ist und es wohl nicht der Normalfall war, die Heidenhöhlen derart von Wasser umgeben vorzufinden.

Corradi zeigt die verschiedenen Rezeptionsmöglichkeiten: Der interessierte Besucher konnte die Höhlen vom Goldbacher Ufer aus betrachten, im Schatten eines Baumes rasten oder sich – zur Steigerung des Erlebnisses – mit dem Ruderboot an die Felswand heran fahren lassen. Dagegen ist in den Höhlen selbst kein Mensch zu sehen, keine Leiter ist angestellt, nichts »entweicht« den mythischen Ort. Offenbar wollte Corradi auf diese Weise ganz bewusst die Heidenhöhlen als zeitlich und örtlich »entrücktes« Denkmal inszenieren, ihre mysteriöse Entstehung in ferner, dunkler Vergangenheit, ihre Unzugänglichkeit ohne weitere Hilfsmittel. Die Felswand selbst beherrscht in ihrer Massigkeit das ganze Bild, ehrfürchtig stehen die Besucher klein davor.

¹⁵ Zu Lange, Kurz und Corradi vgl. die Ausführungen im Jahrbuch-Sonderband HEGAU 62, 2005, S. 139–144, der Stich »Heidenhöhlen« ebenda, S. 142



Die Heidenhöhlen in einem Stahlstich von Georg Michael Kurz nach Konrad Corradi, Verlag Gustav Georg Lange in Darmstadt, vor 1846/48 (Stadtarchiv Singen)

Die Felskapelle St. Katharina

Zwischen Brünnensbach und der Süßenmühle gab es – wie erwähnt – in einer weiteren steil in den See abfallenden Felswand einen pittoresken, in den Stein gehauenen Straßendurchgang mit nischen- und höhlenartigen Sakralräumen: die »Felskapelle St. Katharina« oder Katharinenkapelle. Ähnlich dem Frauenberg und Alt-Bodman wurden auch die Heidenhöhlen und die Felskapelle als inhaltlich zusammengehörende Reiseziele gesehen. Da beide außerdem denselben Baumaßnahmen zum Opfer fielen, also zur selben Zeit zerstört wurden, soll die Katharinenkapelle hier ebenfalls mit einbezogen werden.

Zeitgenössische Beschreibungen erlauben eine eindrückliche Rekonstruktion: »Ein schmaler Fußweg, nicht mehr als ein schwankender Steg, [...] führte [von der Süßenmühle] weiter zum wildromantischen St. Katharinensfelsen, wo unter einem weit vorragenden, durch eine Felsensäule gestützten Überhang der Eingang zur sogenannten St. Katharinenkapelle lag oder, wie Pfarrer Müller uns berichtet, die eingehauenen Reste einer Einsiedelei mit uralten [...] Bildern [...]. Ein romantischer Weg, ein paar Stufen hinan zur Grotte, und dann unmittelbar über dem See ein schmaler Steg zu der nun anschließenden Seemauer, hinter der auch Löcher und eingesickertes Wasser die Gangbarkeit des Fußweges behinderten. Hier führten die Runden der

Ludwigshafener Zollbeamten durch, die in Dunkelheit und Winterglätte alle Roman-
tik verwünschten [...].¹⁶

Es ist wieder Johann Sebastian Dirr aus Überlingen, der im frühen 19. Jahrhundert den Bereich um die »Felskapelle« in lebendigen Skizzen festgehalten hat. Von großem dokumentarischem Wert ist eine wirklichkeitsgetreue Nahansicht der »Felskapelle« von der Sipplinger Seite aus mit Brünnensbach und Goldbach im Hintergrund. Und auch in Friedrich Pechts Sammlung von 100 kleinen lithographischen »Ansichten vom Bodensee« von 1832 fehlt »Die alte Felskapelle St. Catharina bey Überlingen« nicht. Die Beischrift besagt: »Noch etwas weiter abwärts [von Überlingen und den Heidenhöhlen] führt der Weg über die Ruinen der Felskapelle St. Katharina. Welche noch im vorigen Jahrhundert einem Einsiedler zum Aufenthalte diente.«¹⁷

Beide Darstellungen geben einen guten Eindruck von dem besonderen Zauber des Ortes: Bei Dirr sind große Felsbrocken die Wand herabgestürzt, bei Pecht bringen sturmgepeitschte Wellen ein Boot in Seenot. Der von Menschenhand durch den Fels gehauene Durchlass wirkt so fast wie eine sichere Zuflucht vor der rauhen, feindlichen Natur, eine Wirkung, die die mit Kruzifixen und Heiligenbildern versehenen Nischen noch verstärken.

Der Straßendurchlass im Fels hatte vordergründig die Funktion, den Menschen einen weiten Umweg über die Anhöhe zu ersparen und einen direkten Uferweg zwischen Sipplingen und Brünnensbach zu bieten. Die Touristen suchten dagegen das Spektakuläre, das Wildromantische dieses Ortes. Dass die Felskapelle St. Katharina ein wichtiges Reiseziel am Überlinger See war, erweist schon die Aufnahme in Pechts Ansichten-Büchlein und die Darstellung in einem um 1838 ebenfalls von Pecht herausgegebenen Sammelbild »Die Insel Mainau mit ihren Umgebungen« – in letzterem ist die Katharinenkapelle in ihrem touristischen Rang auf eine Ebene mit Meersburg, Überlingen, Bodman, der Birnau und der Mainau gestellt.¹⁸

Darüber hinaus war die Felskapelle St. Katharina aber auch ein sakraler Ort und wohl auch das Ziel von Wallfahrern und Gläubigen aus der Umgebung. Immerhin lebte hier noch im 18. Jahrhundert ein Einsiedler, der den Ort pflegte und die Gläubigen betreute. Das Städtische Museum Überlingen bewahrt eine 1830 angefertigte Votivtafel, auf der die »Wahrhafte Histori, welche sich zugetragen ungefähr anno 1562« aufgemalt ist.¹⁹ Demnach fuhr ein Bauer mit seinem Ochsengespann oberhalb

16 Koberg, Gerda: 120 Jahre Straße Überlingen–Ludwigshafen, in: HEGAU 21/22, 1966, S. 246–251, hier zitiert S. 250

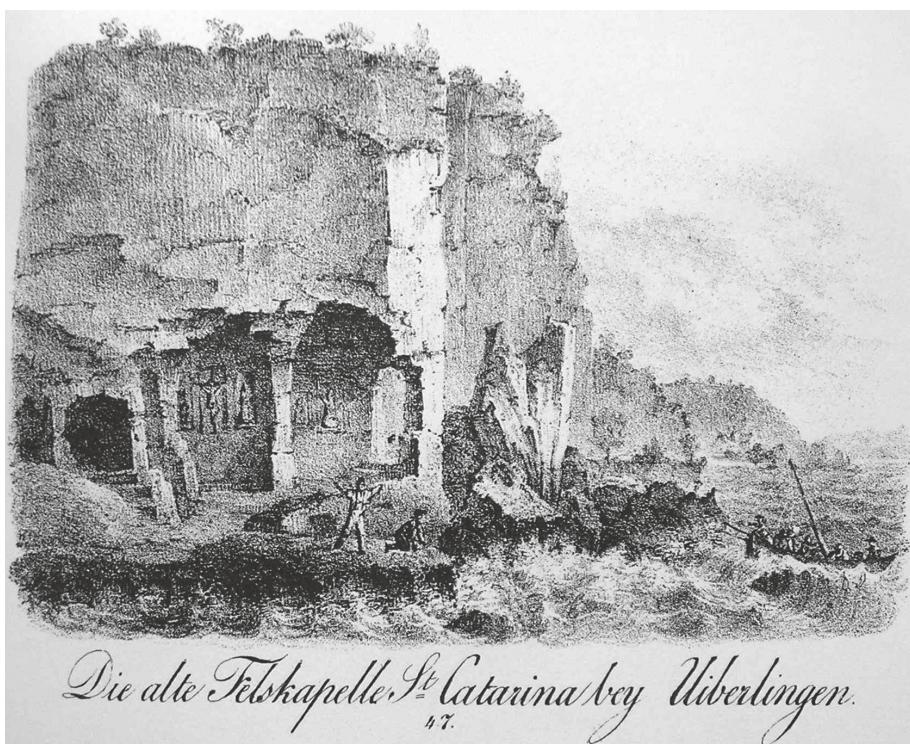
17 Zu Dirr und Pecht vgl. Jahrbuch-Sonderband HEGAU 62, 2005, S. 72–79 (Dirr) und S. 132–135 (Pecht), zu den genannten Ansichten vgl. die entsprechenden Datensätze in der Datenbank-CD »1000 Ansichten aus dem Hegau bis 1850«, 2005, Nr. 768 (Dirr) und 44 (Pecht); das Zitat Pechts aus dem genannten Faksimile, a. a. O. 1981, S. 74; Dirrs Skizze im Stadtarchiv Überlingen (Sign. Ü 219)

18 Das besagte Sammelbild publiziert und kommentiert im Jahrbuch-Sonderband HEGAU 62, 2005, S. 165, vgl. auch die Datensätze in der Datenbank-CD »1000 Ansichten aus dem Hegau bis 1850«, 2005, Nr. 675; Exemplare im Stadtarchiv Überlingen (Sign. B 163) und im Rosgartenmuseum Konstanz (Sign. 1967/1)

19 Die besagte Votivtafel publiziert in: Petzoldt, Leander: Votivbilder – Volkskunde aus dem Raum Bodensee-Oberschwaben. Kunst am See 7, Friedrichshafen 1982, S. 11 (Abbildung) und Kat. 33



Die Felskapelle St. Katharina von Nordwesten, Zeichnung von Johann Sebastian Dirr, frühes 19. Jahrhundert (Stadtarchiv Überlingen)



»Die alte Felskapelle St. Catarina bey Ueberlingen«, Lithographie von Friedrich Pecht, 1832

des Katharinenfelsens vorbei, als ihm die beiden Ochsen durchgingen und samt Pflug und darauf befindlicher Tochter des Bauern über den Felsen in den See hinabstürzten. Wundersamerweise blieben sowohl das Mädchen wie die beiden Ochsen weitgehend unversehrt, ein Mysterium, das schnell diesem sakralen Ort und der hier verehrten hl. Katharina zugeschrieben wurde. Künstlerisch ist diese Votivtafel – die wohl eine ältere Tafel ersetzte – sehr dilettantisch ausgeführt, so dass die Darstellung leider keine weiteren Erkenntnisse über das Aussehen der Felskapelle erbringt.

Überhaupt gibt es keine späteren oder genaueren Ansichten als die genannten. Der Durchgang mit allen Nischen fiel 1847 dem Straßenbau komplett zum Opfer, ohne dass auch hier zuvor eine Dokumentation erfolgt wäre. Einzig erhalten geblieben – oder vielleicht sogar erst 1847 neu als »Ersatzraum« angelegt? – ist ein leerer, heute durch ein Gitter verschlossener Rechteckraum im Felsen. Dieser Raum ist auf den erhaltenen alten Ansichten nicht zu sehen, er könnte aber weiter südöstlich am Ausgang Richtung Brünnensbach gelegen haben. Abgesehen davon ist es heute fast unmöglich, zumindest lebensgefährlich, überhaupt zu dieser Öffnung zu gelangen – zuvor müssen eine Leitplanke, die vielbefahrene Bodensee-Uferstraße Sipplingen–Überlingen und eine Hecke überwunden werden. Dann steht der Besucher vor dem verschlossenen Gitter und blickt in ein verwahrlostes, mit Unrat angefülltes Gelass. Das ist alles, was von der einst vielbesuchten, wildromantischen Felskapelle St. Katharina geblieben ist.

Teilzerstörung 1846/47 durch den Bau der Uferstraße Ludwigshafen–Sipplingen–Überlingen

Im 19. Jahrhundert drohte Überlingen ganz ins verkehrstechnische Abseits zu geraten. Konkurrenz erwuchs der Stadt allerorten: durch den Ausbau von Buchhorn und Umgebung zum königlich württembergischen Umschlagplatz Friedrichshafen (ab 1810) und mehr noch durch den Ausbau des ehemals zu Überlingen gehörenden Dorfs Sernatingen zum großherzoglich badischen Bodenseehafen, Lager- und Zollort Ludwigshafen (1824–26). Schon 1810 war die ehemals vorderösterreichische, besonders verkehrsgünstig an großen Fernstraßen gelegene Amtsstadt Stockach nach einem kurzen württembergischen Intermezzo badisch geworden und hatte wieder – wie seit Jahrhunderten – Verwaltungsfunktion übernommen.

Überlingen geriet also mehr und mehr ins Hintertreffen, verlor die Funktion als Umschlaghafen und als überregionales Zentrum. In Zeiten uneingeschränkten Fortschrittsglaubens und ehrgeiziger Verkehrsprojekte drängte die Stadt daher mit Nachdruck darauf, durch eine alle Hindernisse des Geländes beseitigende Uferstraße mit Sipplingen, Ludwigshafen und Stockach verbunden zu sein. Die besagten Hindernisse waren die drei Felswände zwischen Überlingen und Goldbach, zwischen Goldbach und Brünnensbach (Heidenhöhlen) und zwischen Brünnensbach und Sipplingen (Felskapelle St. Katharina).²⁰

20 Zum Straßenbau 1846–1850 und seiner Vorgeschichte vgl. Koberg, a. a. O. 1966, S. 246–250, und Schmid, a. a. O. 1983, S. 426–433; bei Schmid auch weitere Quellenangaben

Schon mit dem Ausbau von Sernatingen zu Ludwigshafen war eine neue Straßenverbindung nach Überlingen erwogen worden. Per Erlass stellte Großherzog Ludwig 1825 den Bau einer »Commerzialstraße« am Seeufer auf Staatskosten in Aussicht. Im Staatshaushalt 1826 war dafür eine Summe von 2000 fl bereitgestellt. Das Direktorium des Seekreises lehnte das Vorhaben jedoch rundweg ab, da die berechneten enormen Kosten in keinem Verhältnis zum erwarteten Nutzen stünden. Zumal der Staat eigentlich konträre Interessen verfolgte: Es wurde erwartet, dass durch eine neue Uferstraße Verkehr von Ludwigshafen nach Überlingen verlagert würde. Ziel der badischen Verkehrspolitik am Bodensee war es aber, den neuen – und eben verkehrsgünstiger gelegenen – Umschlagplatz Ludwigshafen zu stärken.

Der Bau einer Uferstraße war also hauptsächlich im Interesse von Überlingen und Sipplingen. 1831 wurde der Überlinger Bürgermeister Konrad Magg als Deputierter in den Badischen Landtag gewählt. Er sah es als seine wichtigste Aufgabe, in Karlsruhe das Straßenbauprojekt voranzutreiben. Jahre unermüdlichen Verhandelns, Werbens und Drängens folgten. Im März 1842 begann schließlich die Vermessung und Nivellierung des Geländes entlang des Seufers. 1843 empfahl die Erste Badische Kammer den Bau der Uferstraße ausdrücklich, doch Großherzog Leopold lehnte auf Empfehlung des zuständigen Ministeriums des Inneren nochmals ab, nachdem die Kosten auf über 100 000 fl geschätzt worden waren.

Ein Jahr später jedoch, am 11. Juli 1844, wurde der Bau der neuen Straße von Überlingen nach Sipplingen trotz aller auch weiterhin berechtigter Einwände offiziell beschlossen. Über die Gründe dieses unvermittelten Stimmungswandels kann nur gemutmaßt werden. Plausibel ist die These Schmids (1983), aufgrund der sich verschlechternden Wirtschaftslage in Baden seien öffentliche Baumaßnahmen vorangetrieben worden, um – wie es 1847 heißt – »den dürftigen Staatsangehörigen bei der gegenwärtigen Noth Gelegenheit zur Arbeit und zum Verdienste zu geben«.²¹ Der Straßenbau am Ufer des Überlinger Sees erscheint aus dieser Sicht als eine Art staatliche Arbeitsbeschaffungsmaßnahme, denn auch weiterhin standen die Baukosten in keinem Verhältnis zum Nutzen der Straße – ganz zu schweigen von der Zerstörung der Uferlandschaft mit ihren Kulturdenkmälern.

Denn dass für den Straßenbau die Heidenhöhlen und die Felskapelle St. Katharina geopfert werden mussten, sahen auch die Zeitgenossen durchaus zwiespältig. Gut dokumentiert ist dies für die Katharinakapelle:²² Was für die einen – etwa die patrouillierenden Zöllner und die Überlinger Verkehrsplaner – nur ärgerliches Hindernis war, nämlich schmale Wege und Stege, Grotten und Felsüberhänge, machte für die anderen – die Touristen, aber auch Einheimische – den besonderen Reiz des Ortes aus. In den 1830er Jahren reichten die Zollbeamten regelmäßig Beschwerden ein und drangen auf Entfernung des Felsens. Im März 1838 hieß es, die Überhänge drohten herabzustürzen und seien lebensgefährlich. Die Überlinger Verwaltung stellte daher Warnschilder auf und verwies darauf, dass ohnehin der Weg über Hödingen zu nehmen sei.

21 Schmid, a. a. O. 1983, S. 431–432

22 Koberg, a. a. O. 1966, S. 250–251

Im Herbst 1838 war der Uferweg nach einem Sturm vorübergehend ganz unpassierbar geworden, im Juli 1843 waren durch anhaltenden Regen einzelne Felsen in den See gestürzt, so dass ein Abbrechen des Felsüberhangs befürchtet wurde. Der Weg wurde freilich immer wieder gangbar gemacht, und ein Gutachten des Maurermeisters Brehm besagte 1843, ein Felssturz sei keineswegs zu erwarten, der zur Sorge Anlass gebende Sprung im Fels habe schon immer bestanden und sich nicht weiter verbreitert.

Im Oktober 1844, als der Bau der Straße beschlossen war, verlangte die Wasser- und Straßenbaudirektion, der Katharinenfelsen müsse ohne weitere Verzögerung vollständig – nach bestehenden Vorschriften treppenförmig – abgetragen werden. Die Stadt Überlingen lehnte die Finanzierung dieser Maßnahme als nicht dazu verpflichtet ab – trotz des eigentlich sehr großen Interesses der Stadt an einem raschen Bau der neuen Uferstraße. Verständnis hierfür äußerte im Dezember 1844 das Bezirksamt, »da wir selbst wünschen, so lange noch als möglich diese schöne Felspartie als Zierde des Seufers zu erhalten«.²³

Es war also vielen Zeitgenossen durchaus bewusst, dass mit dem Straßenbau zwei einmalige Natur- und Kulturdenkmale unwiderruflich zerstört würden, denn das Bedauern des Bezirksamts war ohne Einschränkung auch auf die Heidenhöhlen zu übertragen. Der Beamte dürfte vielen Menschen am Überlinger See – und darüber hinaus – aus der Seele gesprochen haben. Natürlich versprachen sich viele Überlinger, Sipplinger und andere vom Bau der Straße große Erleichterungen im Personen- und Warenverkehr sowie wirtschaftliche Vorteile. Doch so einfach lagen die Dinge nicht, denn unbestreitbar profitierten viele Überlinger und Sipplinger auch von dem zunehmenden Bodensee-Tourismus.

Die weitere Geschichte zeigt ja überdeutlich, dass gerade in diesen beiden Orten die wirtschaftliche Zukunft nicht in Warenverkehr, Handel oder Industrie lag, sondern in der weitgehenden Ausrichtung auf Fremdenverkehr und Tourismus. Schon 1825 waren die Konventsgebäude des 1808 aufgehobenen Kapuzinerklosters zum »Badhotel« umgebaut, der ehemalige Klostergarten zur selben Zeit zum »Kurgarten« umgestaltet worden. 1875 erfolgte die Neuanlage des Stadtgartens im Bereich des ehemaligen Stadtgrabens. Im Westen der Stadt entstand also die neue touristische Infrastruktur von Überlingen. Gerade von hier waren Goldbach, die Heidenhöhlen und Sipplingen in einem Spaziergang oder einer kleinen Wanderung sehr gut zu erreichen.

Wie dem auch sei: Die Würfel waren 1844 gefallen. Die Straßenbauarbeiten begannen 1846²⁴ mit der Sprengung und der Abtragung des westlichen, am weitesten in den See hinausragenden Teils der Felswand, mit den Heidenhöhlen. Hier wurde für die Straße ein tiefer Einschnitt in den Felsen getrieben. Wo vorher die Gänge, Höhlen und Öffnungen waren, blieb nurmehr eine kahle, senkrechte Wand. Etwa die Hälfte der Heidenhöhlen – der gesamte westliche Komplex – ging restlos verloren.

23 Zitiert nach Koberg, a. a. O. 1966, S. 251

24 Zum Straßenbau 1846–50 vgl. Koberg, a. a. O. 1966, S. 251, und Schmid, a. a. O. 1983, S. 432–433; Nach Koberg begannen die Arbeiten erst 1847, was faktisch nicht stimmt; weitere Quellenangaben bei Schmid

Relikt der Abbrucharbeiten ist eine noch heute sichtbare, wenngleich beschädigte Sonnenuhr mit der Jahreszahl »1846« an der Felswand. Bereits die 1846 durchgeführten Arbeiten kosteten etwa 36 000 fl.

Wohl erst im Sommer 1847 wurde der Felsen zwischen Überlingen und Goldbach abgetragen und mit dem gewonnenen Material die Straße angelegt. Am 7. Juni 1847 wurden die von der Uferstraße betroffenen Überlinger Grundstückseigner per Vertrag entschädigt. Am meisten – 1100 fl – erhielt der Besitzer des Mesnerhauses bei der Kapelle Goldbach, das als einziger Wohnbau der neuen Straße weichen musste. Mitte November 1847 schließlich waren die Arbeiter beim Katharinenfelsen angelangt, der samt der Felskapelle teils weggesprengt, teils abgetragen wurde.

Zwei Drittel der Trasse waren fertiggestellt, als das Innenministerium im August 1848 aus Geldmangel die Arbeiten einstellen ließ. Politischer Hintergrund war die im Frühjahr 1848 ausgebrochene Revolution. 1849 kam zu einem erneuten Auflammen der Revolution ein Hochwasser hinzu, das eine Wiederaufnahme der Arbeiten verhinderte. Erst im Herbst 1850 war die neue »Staatsstraße« vollendet. Sie kostete insgesamt die immense Summe von etwa 130 000 fl.

Hat der Straßenbau wenigstens den von den Befürwortern erhofften Zweck erfüllt? Ich möchte mich diesbezüglich dem Fazit Schmids (1983) anschließen: »Die Uferstraße von Ludwigshafen nach Überlingen mochte im kleinen dem regionalen Verkehr Erleichterungen bringen, ihren eigentlichen Zweck [...] hat sie nicht erreicht. Denn schon zu der Zeit, als noch gestritten, und mehr noch, als schon gebaut wurde, trat ein anderes Verkehrsmittel [...] seinen Siegeszug an: die Eisenbahn. [...] [Dadurch] fand eine Verlagerung des Verkehrs auf neue Linien und in neue Zentren statt und geriet insbesondere das westliche Bodenseegebiet [...] in eine Randlage. Der Hafen und die Warenniederlagen in Ludwigshafen fielen dieser Entwicklung ebenso zum Opfer wie der Überlinger Markt. Geblieben ist die mit großen Aufwand ohne Rücksicht auf die natürlichen Gegebenheiten gebaute Seestraße.«²⁵

Das Urteil muss also – zumal aus heutiger Sicht – bezüglich der angerichteten Zerstörungen mehr als kritisch ausfallen: »Es steht außer Frage, daß 1846 eine der schönsten und idyllischsten Partien des Bodenseeufers zerstört wurde um eines Vorhabens willen, über dessen Sinn man heute noch streiten kann. Die Sprengung und Abtragung der [...] Felsvorsprünge, das Abrücken von dem Plan, zumindest die Heidenlöcher durch eine Untertunnelung zu retten, ist mehr als unbegreiflich, zumal dieselben damals sehr wohl als bedeutende Natur- und Kulturdenkmäler erkannt waren«.²⁶

Auch der oben genannte Verlag Gustav Georg Lange in Darmstadt musste den Folgen des Straßenbaus Rechnung tragen. Als Langes Werk »Das Großherzogthum Baden« ab 1850 erschien, war die darin enthaltene, besonders schöne Ansicht der noch unversehrten Heidenhöhlen von Corradi/Kurz bereits obsolet. In späteren Ausgaben wurde daher der ursprüngliche Stich durch eine neue Ansicht ersetzt, die A. Fesca nach einer Zeichnung von Ludwig Rohbock stach. Der Nürnberger Zeich-

25 Schmid, a. a. O. 1983, S. 433–434

26 Schmid, a. a. O. 1983, S. 434

ner Rohbock (1824–1893) wählte etwa denselben Blickwinkel wie Corradi. So zeigt gerade der direkte Vergleich beider Ansichten, welche Zerstörungen der Straßenbau hier anrichtete.

Der gesamte westliche (linke) Teil der Felswand samt den darin befindlichen Höhlen wirkt wie von einer Riesenhand aus dem Fels geschnitten. Links der Straße ist nur ein letzter Rest Felsen am Seeufer geblieben. Sicher: Im Vergleich zur heutigen, vielbefahrenen Piste ist diese Straße fast idyllisch zu nennen. So mag eingewandt werden, ein großer, vielleicht sogar der wichtigere Teil der Heidenhöhlen sei ja erhalten geblieben. Das ist aber nicht der Punkt, denn das Eigentliche, Wesentliche der Höhlen wurde mit dem Straßenbau zerstört, nämlich die unvergleichliche Lage unmittelbar über dem See und die Besonderheit eines seit urdenklichen Zeiten erhaltenen, nur schwer zugänglichen, zeitlich wie örtlich entrückten Kulturdenkmals.

Jetzt war die Hälfte der Höhlen verschwunden, der Felsabriß wirkte wie eine offene Wunde, eine profane Verkehrsstraße führte unmittelbar unter den Felsöffnungen vorbei. Die Heidenhöhlen wurden dadurch gleichsam entweihlt und hatten jedenfalls ihren ursprünglichen Zauber für immer verloren. In diesem Sinne war es nur folgerichtig, dass die Überreste der Heidenhöhlen danach immer weiter beschädigt und schließlich ganz abgebrochen wurden.

Beschreibung der erhaltenen Höhlenräume 1876

Haager (1876) verdanken wir die erste genauere topographische Beschreibung der Heidenhöhlen, freilich nur der nach dem Straßenbau verbliebenen Teile des Höhlensystems.²⁷ Eigenartigerweise unterläuft Haager in der Ortsbestimmung ein Fehler: die östliche, »gegen Goldbach gelegene [...] Abtheilung« der Heidenhöhlen sei 1846 »gänzlich zerstört« worden, die »westliche Abtheilung gegen Sipplingen« dagegen noch im Teilen erhalten geblieben. Dies stimmt – wie ausgeführt – nicht, denn die westlichen, weiter in den See hinaus ragenden Teile wurden völlig zerstört, während die näher bei Goldbach gelegenen östlichen Teile vorerst noch weitgehend erhalten waren. Haagers Beschreibung muss demnach entsprechend korrigiert werden.

Die Höhlen der östlichen Abteilung waren demnach »ihrer Regelmäßigkeit und feineren Ausarbeitung wegen am merkwürdigsten. In den Gemächern dieser Höhlen ist ein zwar roher, doch bestimmter Baustyl vorhanden [...]. Die Verbindung des im ersten Gemache rings um die Wände laufenden Architravgesimses mit dem Gewölbe, welches sich oberhalb dessen erhebt, erinnert an den ausgearteten römischen Styl. Dieses Gemach ist auch dadurch interessant, daß es zu den wenigen gehört, welche Anfänge von Kreuzwölbung enthalten [...]. Es erheben sich nämlich aus den vier Ecken des Gemachs Anfänge, welche jedoch, statt im Zentrum des Gewölbes zusammen[zu]stoßen, gegen dessen Mitte hin spurlos wieder verlaufen, und gerade diese Anfänge sind es, welche durch Tragsteine unterstützt werden. Auch die Fensteröffnungen gegen den See sind ganz nach dem ältesten Basilikenstyle gearbeitet, und wahrscheinlich war der [...] Raum eine kleine Basilika, er wird auch seit alter

27 Haager, a. a. O. 1876, S. 66–67, hieraus die nachfolgenden Zitate



Die Heidenhöhlen auf einem Stahlstich von A. Fesca nach Ludwig Rohbock, Verlag Gustav Georg Lange, nach 1850 (Stadtarchiv Singen)

Zeit vom Volk das Kirchle oder die Kapelle genannt. Hier wie in den übrigen Gemächern sind an den Wänden Steinbänke angebracht; an den Wänden der eigentlichen Wohnungen aber Vertiefungen, welche wohl für Wandschränke bestimmt waren.«

Die zerstörten westlichen Teile der Höhlen kann Haager nur aus der Überlieferung beschreiben: »Die [...] [zerstörte] Höhlenabtheilung zeigte weniger Spuren kunstreicher Bauart. Die Gelasse waren unregelmäßig, an den Wänden und Gewölben theilweise noch Hiebe der Aushöhlungswerzeuge sichtbar, die Gewölbe flach und die Gelasse nur 5 bis 6 Fuß hoch, während die der [...] [erhaltenen] Abtheilung zum Theil 11 bis 12 Fuß haben. Aber auch hier waren an den Öffnungen noch Fälze für Thüren und Fenster, wie jetzt noch bei denen der [...] [erhaltenen] Abtheilung, sichtbar.«

Von der östlichen Abteilung waren 1876 »noch 7 Höhlen in zwei Reihen« vorhanden. »In der oberen Reihe sind 5 Höhlen, zu welcher eine in den Felsen gehauene Stiege führt. Die erste Höhle hat einen Eingang mit Rundbogen und einem Karnis[-Fries]. Die Decke ist ein Kreuzgewölbe.« Genau betrachtet war dieser Einzelraum, das »Kirchle«, nicht mit den anderen vier der »oberen Reihe« verbunden, sondern möglicherweise der letzte verbliebene Rest der zerstörten westlichen Abteilung. Der Vergleich der Stahlstiche vor und nach dem Straßenbau zeigt, dass der Raum ursprünglich geschlossen und von Westen, von einer Art Balkon über dem See aus, zugänglich war. 1846 wurde der vordere Teil abgetragen, so dass nun eine große Rundbogenöffnung – der Querschnitt des Raums – entstand.

Rechts neben diesem Einzelraum gab es außen an der Felswand zwei Nischen. »Von der zweiten Nische führt ein Weg mit Stangengeländer zur zweiten Höhle, einer Vorhöhle, welche mit zwei Oeffnungen gegen den See und mit einer noch geschwärzten Oeffnung für den Rauchabzug versehen ist. In dieser Höhle befindet sich eine Nische mit einer Steinbank.« Von dort war eine dritte Höhle direkt durch »eine Spalte« zu erreichen. »Diese dritte Höhle hat ebenfalls ein Kreuzgewölbe, und ist mit Steinbänken und zwei Nischen nebst zwei kleinen [...] nach Osten gehenden Oeffnungen versehen.«

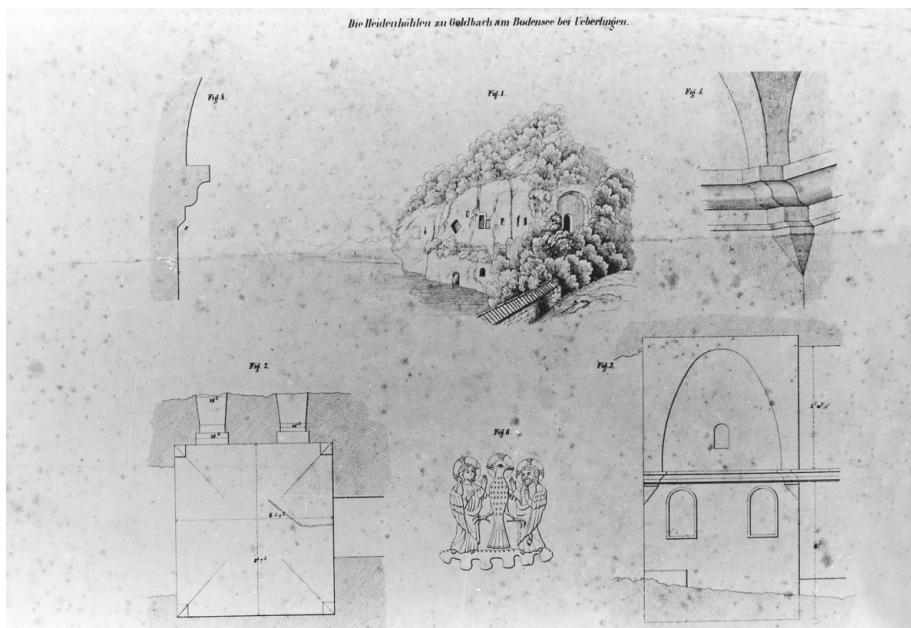
Um von dort zur vierten Höhle zu gelangen, musste der Besucher auf »einen kleinen Vorplatz, an welchem ein Stangengeländer angebracht ist«, hinaustreten. Dies war sicher mit die spektakulärste Passage, zumal als noch kein Geländer vorhanden war und sich unmittelbar der Abgrund auftat. Von dort war die vierte Höhle zugänglich, »welche mit einer Decke in Kreuzform, mit einer Steinbank und zwei Ausgängen versehen ist.« Der nördliche der beiden Ausgänge war früher mit einer hölzernen Tür verschließbar und führte über eine schmale Treppe mit sieben Stufen hinunter zur »ehemaligen Kapelle, der fünften Höhle«. Der andere Ausgang führte in einen Raum, »wo man unmittelbar in die Kapelle hinuntersieht«. Von der Treppe »gelangt man zuerst in einen sehr kleinen Raum, welcher nördlich zu einem niedrigen Ausgang in's Freie führt, während man [...] Richtung [...] See durch ein niedliches Pförtchen« die Kapelle betreten konnte.

Die in Nord-Süd-Richtung liegende Kapelle »hat zwei Strebepfeiler in der Mitte, geziert mit einem Karnis[-Fries], auf welchem das zierliche Spitzbogengewölbe ruht.« Dadurch wurde der gut 5 Fuß lange und gut 6 Fuß hohe Raum geteilt in ein etwa 7 Fuß breites östliches und ein gut 4 Fuß breites westliches Schiff. Das Spitzbogen-gewölbe war gut 4 Fuß hoch. »Gegen Westen ist eine Nische mit einer Sitzbank und neben dem Pförtchen links ebenfalls eine kleine Nische angebracht. [...] im längeren Theil der Kapelle sind drei Kreuzstücke im Spitzbogenstil. In der nördlichen Wand ist am Boden eine niedrige Wölbung. Gegen Osten ist die Wand [...] ganz ausgebrochen [...]. In dieser Kapelle haben höchstens 30 Personen Platz.«

Schließlich gab es »unter der Kapelle, einige Fuß über der Straße, [...] noch 2 kleinere Höhlen, wovon eine mit einem Ausgang und einer Steinbank versehen ist, und in beiden Höhlen befinden sich drei Nischen.« Wo diese Räume genau lagen, ist nicht mehr zu rekonstruieren. Der Stich von Rohbock/Fesca zeigt knapp über der Straße zwei Öffnungen, die hierfür in Frage kämen.

Weitere Beschädigung 1894/95 durch Bau der Bahnlinie Stahringen–Ludwigshafen–Sipplingen–Überlingen

Die Eisenbahn erreichte bereits 1850 – die Uferstraße bei Überlingen war eben fertiggestellt – den Bodensee: 1850 die württembergische Bahnlinie nach Friedrichshafen, 1853 folgte die bayerische Bahnlinie nach Lindau und schließlich 1863 die – nur unter großem technischem Aufwand zu realisierende – badische Bahnlinie von Basel über Waldshut und Radolfzell nach Konstanz. 1867 wurde die Eisenbahnlinie Radolfzell–Stahringen–Stockach gebaut, die 1873 über Schwackenreute nach Meßkirch



Die einzige ernsthafte Dokumentation wenigstens eines Teils der Heidenhöhlen, Lithographie, wahrscheinlich aus einem Beitrag von F. J. Mone für die Schriften des Altertumsvereins für das Großherzogtum Baden 1848 – die Publikation erfolgte also unmittelbar nach der Teilzerstörung. (Rosgartenmuseum Konstanz)

und 1873 von Schwackenreute nach Pfullendorf weitergeführt wurde.²⁸ Damit waren das hohenzollerische und oberschwäbische Hinterland an den westlichen Bodensee und an das badische Schienennetz angeschlossen.

Trotz der neuen Uferstraße geriet Überlingen erneut – und diesmal noch nachhaltiger – ins verkehrstechnische Abseits. Schon seit 1845 hatte die Stadt auf den Anschluss an das überregionale Eisenbahnnetz gedrängt. Wieder verhinderte die Topographie – die Felsen zwischen Sipplingen und Überlingen, aber mehr noch die Lage von Überlingen selbst – den Bau einer Bahnlinie entlang des Seeufers. Hinzu kam, dass Württemberg an dieser »internationalen« Bahnlinie kein Interesse hatte, denn dadurch wären Überlingen und der badische Seeteil auf Kosten des württembergischen Friedrichshafen aufgewertet worden.

Immerhin wurde 1873 in einem badisch-württembergischen Staatsvertrag festgelegt, dass eine Bahnlinie zwischen Stahringen und Friedrichshafen gebaut werden sollte, doch konkrete Folgen hatte dies zunächst nicht. 1886 kam die

28 Probst-Lunitz, Sibylle: »Der Anbruch einer neuen Epoche« – Der Bau der Eisenbahnlinie von Stockach nach Meßkirch, in: Kramer, Wolfgang (Hg.): Mühlingen. Eine gemeinsame Ortsgeschichte der Madachdörfer Gallmannsweil, Mainwangen, Mühlingen, Schwackenreute und Zoznegg, Mühlingen 2007, S. 355–366

Überlegung auf, wenigstens die Strecke zwischen Stahringen und Überlingen-West zu verwirklichen. Die Entscheidung hierzu fiel erst 1892, die Bahnlinie wurde 1894/95 gebaut. Die gesamte Bodenseegürtelbahn – also die Untertunnelung von Überlingen und die Weiterführung bis Friedrichshafen – war erst 1901 fertiggestellt. Für die wirtschaftliche Entwicklung von Überlingen war das Jahrzehnte zu spät, die Stadt war und blieb von den großen Verkehrs- und Warenströmen abgehängt.

Es versteht sich von selbst, dass bei diesen Eisenbahnplänen auf die Überreste der Heidenhöhlen oder auf ein romantisches Erleben des Seeufers keinerlei Rücksicht genommen wurde. Allerdings stimmt nicht, was immer wieder tradiert wird, dass dem Eisenbahnbau weitere Teile der Heidenhöhlen direkt zum Opfer gefallen wären. Ansichten vor und nach dem Bahnbau zufolge blieben Straße und Felswand im Wesentlichen unverändert. Im westlichen Bereich scheint die Felswand ein wenig – vielleicht einen bis zwei Meter – weiter abgetragen worden zu sein, um mehr Platz für die Bahntrasse zu gewinnen. Viel kann es nicht gewesen sein, denn die Sonnenuhr von 1846 ist – wenngleich beschädigt – erhalten. Restlos verschwand nun dagegen der bis dahin noch verbliebene Felsen zwischen Straße und Seeufer. Das mit dem Abbruch gewonnene Steinmaterial dürfte zum Auffüllen der Bahntrasse verwendet worden sein, die zwischen Straße und See verläuft.

Abgebrochen wurde auch das Gasthaus neben der Goldbacher Sylvesterkapelle. Damit ging eines der markantesten Gebäude am Ufer des Überlinger Sees verloren. Schon auf der Zeichnung von 1522 ist ein Vorläufer des Hauses zu sehen, und besonders auf den Zeichnungen Dirrs wird deutlich, wie sehr Kapelle und Gasthaus ein zusammengehöriges Architekturensemble bildeten. Zwei frühe Fotografien überliefern die Situation unmittelbar vor dem Bau der Bahntrasse. Eine Aufnahme des Konstanzer Fotografen Eugen Wolf zeigt den traditionellen Blick auf die Heidenhöhlen, bzw. den verbliebenen Teil davon,²⁹ auf der anderen Aufnahme sind die Kapelle und das Gasthaus von Goldbach zu sehen.³⁰

Eine weitere Fotografie zeigt den Abbruch einer Felswand durch eine große Zahl von Arbeitern während des Baus der Bahntrasse.³¹ Es könnte sich hierbei um die weitere Abtragung der Felswand zwischen Überlingen und Goldbach oder im Bereich des Bahnhofs Überlingen-West handeln. Die Heidenhöhlen selbst wurden bei den Bauarbeiten 1894/95, wie gesagt, nicht weiter zerstört. Doch hat die Bahntrasse im obigen Sinne den verbliebenen Rest des Kulturdenkmals Heidenhöhlen weiter »beschädigt«: Die Straße rückte wieder ein Stück näher, und je mehr Raum die verkehrstechnische Infrastruktur beanspruchte, desto mehr rückten die Höhlen in den Hintergrund. Wie spätere

29 Die älteste fotografische Ansicht der Heidenhöhlen von Eugen Wolf im Stadtarchiv Konstanz, Sammlung Wolf, H 101/2512, publiziert in: Klöckler, Jürgen und Fromm, Norbert: Der Bodensee in frühen Bildern – Photographien aus der Sammlung Wolf 1860–1930. Konstanz 2005, Nr. 38. Allerdings ist die Aufnahme wegen der elektrischen Leitungen falsch »zwischen 1900 und 1930« datiert, sie muss aber vor dem Bau der Bahnlinie 1894 entstanden sein.

30 Die Fotografie von Kapelle und Gasthaus Goldbach in: Koberg, Gerda: Überlingen in alten Ansichten. Zaltbommel NL 1976, Nr. 73

31 Überlingen – Bild einer Stadt. Weißenhorn 1970, Abb. 39



Die früheste fotografische Ansicht der Heidenhöhlen, angefertigt von Eugen Wolf vor dem Bau der Bahntrasse 1894/95 (Stadtarchiv Konstanz, Sammlung Wolf)

Ansichten zeigen, »verschwanden« die Reste der Heidenhöhlen regelrecht hinter Zaun und Gebüsch, so dass fast nur noch Straße und Bahnlinie wahrgenommen wurden.

Die Überreste der Heidenhöhlen als Touristenziel

Trotz allem blieben auch diese Überreste noch ein wichtiges, auch vielbesuchtes Touristenziel am Überlinger See. Es gab Postkarten mit fotografischen Ansichten der Heidenhöhlen zu kaufen, die älteste entstand noch vor 1895, eine zweite um 1905, weitere – Gesamt- wie Nahansichten – folgten bis in die 1950er Jahre. Schräg gegenüber der Goldbacher Sylvesterkapelle, jenseits von Bahn und Straße, entstand als Ersatz für das 1894 abgebrochene Gasthaus ein Neubau, der den Namen »Heidenhöhlen« trug. Das Gebäude ist heute privates Wohnhaus, doch die entsprechenden Schilder und Schriftzüge sind noch lesbar.

Jeder gedruckte Bodenseeführer beschrieb selbstverständlich auch die Heidenhöhlen, sie waren zusammen mit der Goldbacher Kapelle, dem Hödinger Tobel, der Gletschermühle und anderem Bestandteil von sehr reizvollen Ausflügen und Wanderungen von Überlingen aus. So etwa der in vielen Auflagen ab 1893 herausgegebene Bodenseeführer von Theodor Gsell-Fels: »Eine kurze Strecke weiter gelangt man zu den sog. Heidenhöhlen, die leider [...] der neuen Straße großenteil geopfert wurden. Sie sind nächst den Pfahlbauten die ältesten Denkmäler der Kultur am Bodensee (in Scheffels Ekkehard verewigt) [...].«³² Im weiteren, recht ausführlichen Text folgt Gsell-Fels den Angaben Haagers.

32 Gsell-Fels, Theodor: Der Bodensee. München 1893, hier zitiert die 5. Auflage, München 1909, S. 79, in der 7. Auflage, Konstanz 1925, nach wie vor derselbe Text

Ähnlich sind die Heidenhöhlen dargestellt in den Bodenseeführern von Albrecht Ritz (1906) und Julius Wais (1908).³³ Wais schreibt: »Auf der Straße gelangt man nach wenigen Minuten zu den Heidenhöhlen, einer Reihe höchst merkwürdiger Bauten. Die Heidenlöcher sind vorgeschichtliche Grotten und Gänge, die auf halber Höhe in die senkrechten Felswände [...] künstlich eingehauen wurden [...]. Viele dieser interessanten Felsenwohnungen [...] sind leider 1846 dem Straßenbau zum Opfer gefallen. Von den Grotten genießt man einen entzückenden Blick auf den See und den langgestreckten Bodanwald. Rechts erscheint Sipplingen und Ludwigshafen [...].« Noch aus diesen wenigen Zeilen zu den Überresten der Höhlen ist das Faszinierende des Ortes herauszulesen.

Auch weiterhin gab es ständig Veränderungen, nicht zuletzt wegen der stetig wachsenden Zahl der Bodensee-Touristen und damit auch der Besucher der Höhlen. Die Räume und Gänge waren ja keineswegs für Massentourismus ausgelegt, möglicherweise gab es auch immer wieder mutwillige Beschädigungen. Jedenfalls waren die Heidenhöhlen etwa ab der Jahrhundertwende durch einen Zaun abgeschlossen, der Schlüssel zum Zugang lag im Gasthaus bereit. Um 1930 entstandene Fotografien zeigen zahllose Einritzungen in den Wänden, ausgetretene Wege, überall Geländer und Sicherungen. Der weiche Molassestein, der die Anlage des Heidenhöhlen erst ermöglicht hatte, wurde nun mehr und mehr zu deren Verhängnis. Das Kulturdenkmal – bzw. dessen Überrest – wurde regelrecht abgenutzt.

Eine letzte ausführlichere Beschreibung der Heidenhöhlen verfasste 1933 der Schaffhauser Stadtarchivar Reinhard Frauenfelder.³⁴ Sie stimmt an mehreren Punkten nicht mit derjenigen Haagers überein, was wohl an der weiter fortgeschrittenen Beschädigung lag: »Man steigt mehr als 40 Stufen der neuangelegten, nicht ursprünglichen Treppe hinauf und gelangt bald zu dem ersten Wohnraum [bei Haager: Kirchle], dessen architektonisches Merkmal ein gleichmäßig angelegtes Kreuzgewölbe ist. Ein schmaler Weg führt, elf Stufen hinunter und wieder neun hinauf, weiter zu einer kleinen Kammer, die den Rest einer Feuerstelle [...] enthält. Auch hier war ursprünglich [...] ein Kreuzgewölbe, was übrigens auch bei der folgenden dritten Kammer der Fall ist. [...] Bei dem Verbindungsweg zwischen der zweiten und dritten Kammer sind noch deutliche Überbleibsel von zum Teil kunstvoll geformten Kreuzgewölben und Türbogen zu sehen.« Möglicherweise war Haagers dritte oder vierte Höhle bereits verschwunden, so dass Frauenfelder, der nur vier Räume zählte, einen größeren Vorplatz mit Architekturformen vorfand.

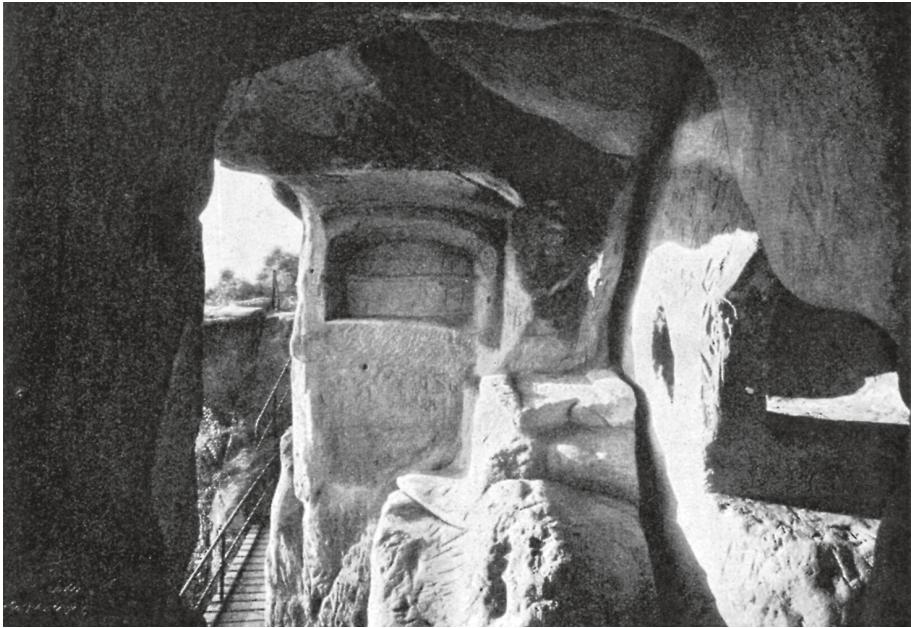
»Beim Verlassen der dritten [bei Haager vierten] Kammer nimmt uns ein neun [bei Haager sieben] Stufen abwärts führender Gang auf, der so schmal ist, daß sich darin nur eine Person bewegen kann; er endigt im vierten [bei Haager fünften] und letzten Raum, der in verschiedener Hinsicht höchst merkwürdig, eigenartig und

33 Ritz, Albrecht: Der Bodensee und seine Ufer. Stuttgart 1906, S. 89; Wais Julius: Bodensee-Führer. Stuttgart/Berlin/Leipzig 1908, S. 57

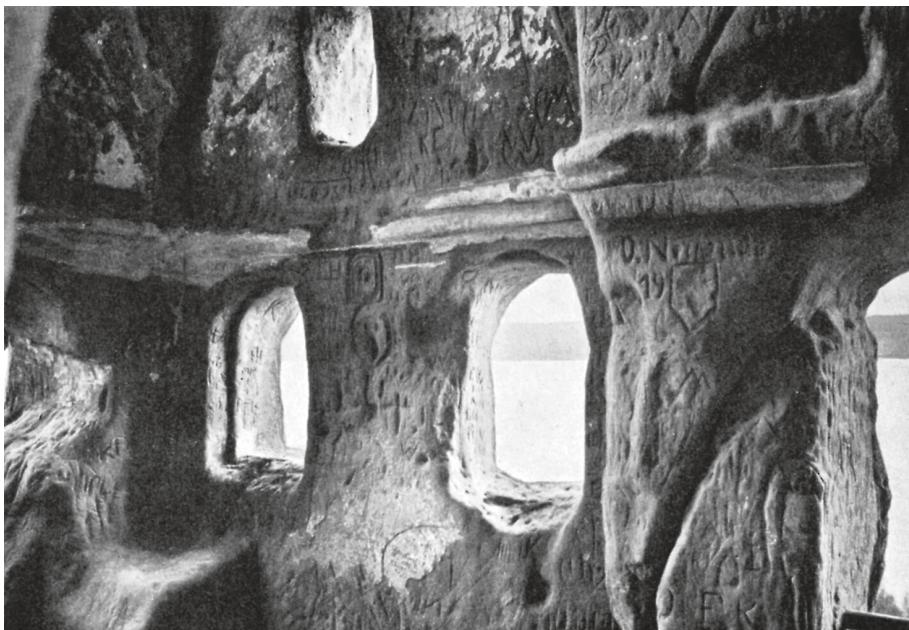
34 Frauenfelder, Reinhard: Die Heidenhöhlen bei Goldbach-Überlingen. In: Das Bodenseebuch, 20. Jahrgang, 1933, S. 37–42, hier zitiert S. 37–38 und S. 41



Fotografische Ansichten der Heidenhöhlen auf frühen Postkarten belegen das weiterhin vorhandene touristische Interesse; oben eine um 1905 entstandene Postkarte, die Höhlen sind durch einen Maschendrahtzaun von der Straße getrennt, unten eine etwas spätere Ansicht, nun mit Holzlattenzaun und mit Strommasten entlang der Felswand. (Sammlung Klaus Maier, Frickingen)



Drei um 1935 fotografierte Innenansichten der Heidenhöhlen: ein Blick vom zweiten Raum zurück zum Außenzugang (oben), ein Blick vom »Vorplatz« bzw. dem vierten Raum in die Kapelle (unten), ein Blick auf die mit drei Fenstern versehene seeseitige Wand der Kapelle (rechte Seite) – gut zu sehen sind die vielfältigen Beschädigungen der Innenräume. (Fotos: W. Kratt, Karlsruhe)



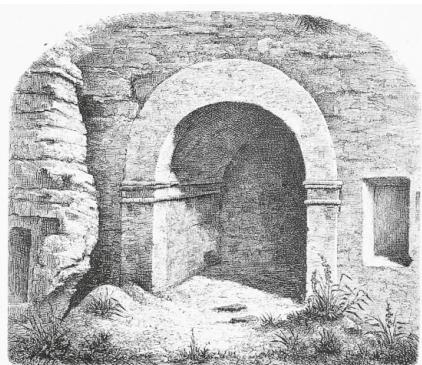
interessant ist. [...] [Wir] haben hier den Rest einer Kapelle vor uns [...]. Der Charakter derselben trägt gotischen Stil. Ja, man findet Anklänge an die Romanik, wobei allerdings zu bemerken ist, daß die Kapelle – wie die übrigen Teile der Höhlen – durch natürliches Abbröckeln, besonders aber durch das Einkritzeln tausender von Namen, Figuren und Zeichen aller der vielen Besucher überaus stark gelitten hat.«

»Die Kapelle ist relativ noch am besten erhalten; ihre Decke ist interessant. Der nördliche Teil derselben (der Decke eines Miniaturschiffes entsprechend) besteht aus einem Tonnengewölbe, der östliche [südliche?] (derjenigen eines Miniaturchors entsprechend) aus einem Kreuzgewölbe. In Kopfhöhe laufen an den Wänden als Grenze gegen die Decke kunstvoll geformte Gurten [...]. Die Südwand [zum See hin, Westwand?] hat noch drei kleine Fenster, deren gotische Form auffällt. Ein vierter größeres Fenster ist heute zu einer großen unförmigen Öffnung geworden. Die Ostseite der Kapelle ist ganz eingestürzt.«

Frauenfelder betont die kunstvolle »Architektur« der Höhlen, insbesondere der sogenannten Kapelle, doch ist seine Beschreibung gleichsam ein Dokument der Zerstörung. Weder fand er die von Haager genannten kleinen Räume im Bereich der Kapelle vor, noch die besonders bemerkenswerten zwei »Strebepfeiler«, die laut Haager den Kapellenraum in zwei »Schiffe« unterschiedlicher Breite teilten. Dafür berichtet er explizit von vielen Beschädigungen, bis hin zu dem »unförmig« gewordenen Fenster. Zwischen den Beschreibungen Haagers und Frauenfelders lagen nur gut 50 Jahre, doch die Veränderungen waren grundlegend. Wo Haager noch weitgehend intakte,



Abbildung der »Heidenlöcher« als Illustration in dem ab 1893 in vielen Auflagen erschienenen Bodenseeführer von Gsell-Fels. Holzschnitt (?) von A. R. Brend'amour



Der erste Raum in einem um 1885 entstandenen Holzschnitt von Rothe nach Zeichnung von F. Schreyer – dieser Raum ist als einziger, ganz oder in Teilen, noch heute erhalten. (Schloss Bodman)

zumindest noch gut nachvollziehbare Höhlenräume beschreibt, fand Frauenfelder nurmehr klägliche, in der Substanz beschädigte und bedrohte Überreste vor.

Dennoch zieht auch Frauenfelder ein eindeutiges Fazit: »Sei dem, wie ihm wolle, die Höhlen von Goldbach stellen etwas Einzigartiges dar. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn Kunstgeschichte und Archäologie, bevor es zu spät ist, besonders die Kapelle unter die Lupe nehmen würden.« Das Gegenteil war der Fall! Lapidar heißt es bei Schmid (1983): »Ein letzter Rest wurde schließlich 1959 wegen Gefährdung des Straßenverkehrs abgetragen.«³⁵ Eine Dokumentation in Plänen oder Fotografien gab es zuvor nicht. Einzig der erste Raum könnte – soweit das von der Straße aus zu sehen ist – ganz oder in Teilen erhalten geblieben sein. Zugänglich sind die Felsen heute nicht mehr.

Die fortschrittsgläubige Nachkriegszeit hatte offenbar kein Bewusstsein mehr für die Besonderheit und Schönheit der Höhlen. Nun hatte der Straßenverkehr Priorität. Obwohl die Straße selbst keineswegs verbreitert wurde – wohlgemerkt also ohne Not – wurden die Heidenhöhlen unwiderruflich zerstört. Es hätte ja vielleicht gereicht, die Zugänge zu verschließen oder einzelne Öffnungen zu vermauern. Wahrscheinlich sollten lediglich die für eine Sanierung und Sicherung erforderlichen finanziellen Mittel eingespart werden. Von mangelndem Respekt vor einem alten Kulturdenkmal zeugt dieser rücksichtslose Umgang allemal.

³⁵ Schmid, a. a. O. 1983, S. 434