

Reisen mit historischen Reiseführern

Frank Armbruster

„Jeder muß wissen, worauf er bei einer Reise zu sehen hat und was seine Sache ist“, schrieb Goethe, der ein eifriger Wanderer und Reisender war. Worauf einer zu sehen hat: darauf wiesen seit dem 19. Jahrhundert Reiseführer hin. Der älteste in deutscher Sprache ist der Baedeker von 1842.¹ Es ist reizvoll, sich mit solch alten Begleitern auf die Reise in die Ortenau und Umgebung zu machen. Der Bau der Rheintalbahn begann 1838, erreichte Offenburg 1844 und Freiburg 1845. Dennoch war das Hauptreisemittel zu jener Zeit noch die Postkutsche. Der „Eilwagen“ bediente täglich die Strecke Frankfurt–Basel.² „Die große Strasse von Frankfurt nach Basel theilt sich in Raststadt; ein Zweig, die Rheinstrasse, geht rechts nach Kehl und Strassburg; der andere, dem wir jetzt folgen wollen, zieht sich links am Fuss der Hügel hin und wird die Bergstrasse (nicht zu verwechseln mit jener nördlich von Heidelberg) genannt. Der Eilwagen zwischen Frankfurt und Basel wechselt mit beiden Wegen ein um den anderen Tag; sie vereinigen sich wieder in Dinglingen.“ Ein „Eilwagen“ verband Kehl über Offenburg, das schöne Landschaften darbierte, die allerdings denen des Höllentals nachstünden, durch das Kinzigtal und Donaueschingen mit Schaffhausen, insgesamt 22 Meilen³. Von Hausach wird berichtet: Eine Straße führe von hier nach dem Badeorte Rippoldsau. ... „Die Häuser mit breiten Dächern, die Volkstracht, auch selbst die häufig vorkommenden Cretins erinnern an ähnliche Erscheinungen in der Schweiz.“⁴ Eine weitere Verbindung ging von Strassburg nach Süden über den Kniebis und die Bäder von Griesbach und Rippoldsau. „Dieses ist der nächste Weg von Strassburg nach Stuttgart und die Entfernung ungefähr um $\frac{1}{3}$ geringer, als über Karlsruhe; der erste Theil des Weges ist jedoch nicht im besten Zustande und wird daher wenig befahren. Unser Weg durchschneidet 2 Stunden von Kehl die grosse Frankfurt-Baseler Strasse.“

3 (Meilen) (von Straßburg): Oberkirch: „kleine Stadt in dem anmutigen Thale der Rench, welches unser Weg jetzt verfolgt.

1 $\frac{1}{4}$: Oppenau am Fuss des Kniebis, wo viel Kirschwasser angefertigt wird. Etwas südlich vom Wege und in einem Umkreis von 5 Stunden liegen die Bäder Antogast, Griesbach, Petersthal und Freiersbach. Ein noch angenehmeres und besuch-



Spitzweg, „Ankunft der Postkutsche“
(Wikimedia Commons)



*Bahnhof Marlen,
Verein für Heimat-
pflege GMK*

teres Bad ist Rippoldsau. 3 Stunden von Griesbach, aber durch die Höhe der Kniebiskette davon getrennt, über welche ... auch ein romantischer Fussweg in zwei Stunden führt, der eine herrliche Fernsicht auf den Rhein und die Vogesen gewährt. Vor einigen Jahren wurde eine vortreffliche Strasse über den Kniebis angelegt. Auf der Höhe, 3000 F⁵ über dem Meere, sieht man noch die Überbleibsel von Befestigungen ... Man hat von oben bei der Alexander- und Schwedenschanze eine sehr schöne und ausgedehnte Aussicht über den Rhein mit allen seinen Windungen von Strassburg ab und auf die Vogesen. Unweit der höchsten Spitze des Kniebis wendet sich plötzlich ein Weg nach Süden und führt in das tiefe Thal der Schapbach nach Rippoldsau, einem der angenehmsten und in Süddeutschland sehr bekannten Gesundbrunnen, mit den zweckmässigsten Anstalten, fast in der Mitte des Schwarzwaldes ...“

„Das Schapbacher Thal ... ist durch die malerische Tracht seiner Bewohner, durch die Eigentümlichkeit der Bauart und seiner schönen stets wechselnden Ansichten sehenswerth. Es zieht sich vier Stunden lang vom Fusse des Kniebis bis Wolfach, wo es in das Kinzinger Thal einmündet. Die ganze Länge des Thales ist mit den einzelnen Bauernhöfen, um welche die Güter herliegen, angefüllt. Von hier aus ... wird bedeutender Handel nach dem Rheine und bis Holland getrieben.“ Von Rippoldsau könne man Baden⁶ 12 Stunden über Freudenstadt, Forbach und Gernsbach, erreichen. Im Sommer fahre ein Eilwagen zwischen Baden und Rippoldsau⁷. Dem Reisenden werden Informationen über verschiedene Kosten vermittelt. „Lohnkutschen werden für einen zwispännigen Wagen mit 7 bis 8 Fl täglich bezahlt und legen ungefähr 8 Meilen zurück. Für einen Platz im Wagen eines Lohnkutschers zahlt man ungefähr zwei Dritteile der Eilwagen-Taxe⁸.“ Das südliche Deutschland gilt als preiswert. Dort lebe man „weit wohlfeiler als im nördlichen oder der Schweiz. Es lässt sich wohl annehmen, dass die Lebensbedürfnisse um ein Drittel billiger sind ... Selbst in den theuern Gasthäusern der grösseren Städte und Bäder wird man für Frühstück, Mittagessen mit Wein, Abendessen und Zimmer selten mehr als 2 Fl 24 Kr bis 3 Fl bezahlen.“ Auch welche Trinkgelder angemessen sind, erfährt der Reisende. „In grösseren Gasthöfen für ein Nachtlager 24 Kr an den Kellner, und 12 Kr an den Hausknecht für Kleider und Stiefel Reinigen. In kleineren Gasthäusern sind kaum mehr als 18 Kr

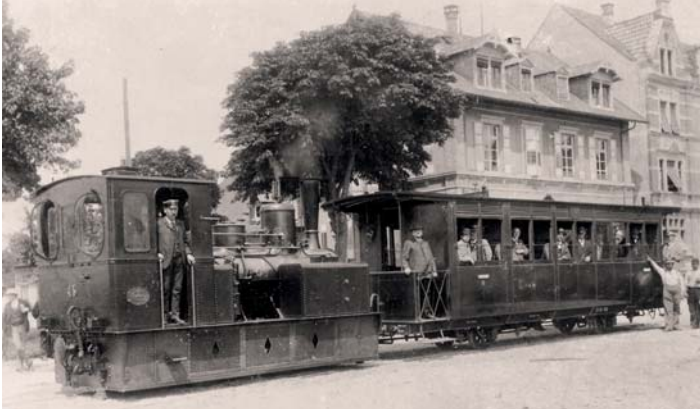
üblich. Der Postillon hat für die Station 40 Kr Trinkgeld zu fordern: wer 1 Fl bezahlt, gibt ihm ein gutes Trinkgeld. Lohnbediente bekommen für den ganzen Tag 48 Kr bis 1 Fl 12 Kr.⁹

In Meyers Reisebuch von 1890¹⁰ wird zwar noch die Reise mit dem Personen-Postverkehr erwähnt, wobei man für einen Kilometer durchschnittlich zehn Pfennig zu zahlen habe und mit einer Geschwindigkeit von etwa sieben bis zehn Kilometern pro Stunde rechnen könne. Aber das Hauptreisemittel ist jetzt die Eisenbahn. Es gibt ein „Kursbuch für die badischen Eisenbahnen sowie die anschließenden Bahnen Südwestdeutschlands, Elsaß-Lothringens und für die Schweiz. Samt den Post- und Dampfbootkursen“.¹¹ Neben der Hauptlinie Karlsruhe–Basel steht dem Reisenden ein nach und nach gut ausgebautes Netz von Nebenbahnen zur Verfügung, das im Wesentlichen aus der Nord-Süd-Strecke von Rastatt über Kehl nach Lahr und weiter nach Seelbach besteht. In West-Ost-Richtung zweigen die Querverbindungen Schwarzach–Bühl und Altenheim–Offenburg ab¹². Der Reisende erfährt, wo er gut und preiswert speisen könne, so im Offenburger Bahnhofrestaurant an der Table d’hôte.¹³ Offenburg wird als freundliches Städtchen mit 7851 Einwohnern vorgestellt, das sehr „gewerbefleißig und wohlhabend“ sei mit seinen Hut-, Zigarren- und Musselglasfabriken, seiner Kirschwasserproduktion und der Baumwollspinnerei.¹⁴

In Philipp Bussemers „Der Schwarzwald“ findet der Wanderer eine „der prächtigsten Höhenwanderungen des Schwarzwaldes“: Offenburg – $\frac{3}{4}$ Stunde Zell-Weierbach – $1\frac{3}{4}$ Stunde Brandeckkopf – $\frac{1}{4}$ Stunde Brandeck-Lindle – $1\frac{1}{2}$ Stunde Spähneplatz – 1 Stunde Thurm auf der Moos – $\frac{1}{2}$ Stunde Kornebene – $1\frac{1}{2}$ Stunde Hochkopf – $1\frac{1}{4}$ Stunde Gengenbach, zusammen $8\frac{1}{2}$ Stunden.¹⁵ In Seydlitz’ Schwarzwaldführer von 1905/06 wird die Einwohnerzahl von Offenburg mit 17000 angegeben. Die Stadt sei Verkehrsknotenpunkt: Hier zweige von der Rheintalbahn die Straßenbahn nach Kehl ab, die über Schutterwald nach Altenheim führe, wo Anschluss an die Riedbahn Ottenheim-Lahr bestehe. Lahr wird als gewerbefleißige Stadt gelobt. Zur Einkehr empfohlen wird das Hotel-Restaurant Ries zum Ochsen: „gut, Pilsener Bier, mit Gärtchen“.¹⁶ Die zweite Abzweigung sei die Schwarzwaldbahn. Sie führe durch das Kinzigtal. In Biberach zweige eine normalspurige Nebenbahn nach Oberharmersbach ab, 10,6 km, eröffnet 1904. Bei Haslach werden Produktionsstätten für Senf und Holzschuhe vermerkt. „Die Bahn führt östlich, das Tal wird enger. Links die hochliegende Kirche von Weiler (heute Fischerbach F.A.); hier endet die Kultur der Rebe.“¹⁷ Von Hausach ab beginne die eigentliche

Schwarzwaldbahn, von keiner Gebirgsbahn in Deutschland an Kühnheit des Baues und überraschenden, wilden Landschaftsbildern übertroffen. ... 38 Tunnel mit 9476 m Länge, 6 Viadukte, 136 Brücken, Überführungen etc. Baukosten dieser Strecke von 52,7 km ca. 24 Millionen Mark. Rechts sitzen!¹⁸ Hornberg erhält ein Lob für eine touristenfreundliche Einrichtung: „Man vergleiche die Ausflüge auf den in den Gasthöfen wie in der Stadt aushängenden Tourentafeln. (Sehr empfehlenswert zur Nachahmung).“¹⁹ Der Reisende erfährt, dass er in Hausach umsteigen müsse, wenn sein Ziel Freudenstadt sei. Bemerkenswert ist, dass von Schiltach eine „Sekundärbahn“ abzweige, die die Grenze nach Württemberg überfahre: „Eisenbahn von Schiltach–Schramberg, 9 km. Eröffnet 1892. Sekundärbahn, die von der Linie Freudenstadt abzweigt. Einige Züge fahren direkt Hausach–Schramberg. ... Lehengericht. Haltestelle beim Löwen. Die Linie überschreitet die württembergische Grenze.“²⁰

In Meyers Reiseführer von 1910²¹ erscheinen zwei neue Reismittel: Motoromnibusse und Fahrräder. „Die besonders im Schwarzwald häufig verkehrenden Kraftwagen (Motoromnibusse), die, meist von Privatgesellschaften betrieben, mitunter an Stelle der Post getreten sind, haben wir als ein, wenn auch nicht billiges, doch schnell förderndes und für Bergfahrten hervorragendes Verkehrsmittel überall im Text des Buches erwähnt.“²² Und: „Radfahrer legen das (sic) Kilometer in 3–4 min. zurück,“²³ haben also eine Geschwindigkeit von 15–20 km/h. Immerhin eine Leistung für damalige Fahrräder und Straßen! Der Fußwanderer wird eingehend beraten: „... im Schwarzwald sind halbwoollene Hemden (Trikot- oder Lahmannhemden)²⁴ und wollene Strümpfe zu empfehlen; sie schützen im Gebirge am besten vor Erkältung. Die beste Fußbekleidung sind derbe kalblederne Schnürschuhe mit starken Doppelsohlen und flachen Absätzen, die schon ausgetreten sein sollten. Leichter und bequemer als Ranzen und Tasche trägt sich der Rucksack ... Ferner Feldflasche und Lederbecher und ein kleines Fernrohr. Handstock und Schirm vereinigt am besten ein starker Stockschirm mit Stachelzwinde ... Von Nutzen sind endlich oft medizinische Heilmittel: Doppeltkohlensaures Natron gegen Magensäure (Sodbrennen), Tropfen gegen Kolik und Diarrhöe, Ammoniak (Salmiak) gegen Insektenstiche etc. Ein Stück antiseptischer Hirschtalg nebst etwas alter Leinwand zur Heilung wundgelaufener Stellen.“²⁵ Auf den Badischen Schwarzwaldverein wird hingewiesen, dieser bezwecke „die touristische Erschließung des Schwarzwaldes; er umfaßt (1909) in 71 Sektionen an 11 248 Mitglieder.“²⁶



*Kleinbahn Enten-
koeper, Stadtarchiv
OG*

Die Personenpost wird noch kurz erwähnt, der Preis für einen Kilometer betrage durchschnittlich 10 Pfennig, weshalb von der Angabe der Taxen Abstand genommen worden sei. Aber jetzt reist man vor allem mit der Eisenbahn. Wohin? Wann? Zu welchen Preisen? Über alles wird der Reisende informiert. „Die Fahrpreise der Eisenbahnen lassen sich nach den Einheitssätzen des neuen Personentarifs der Staatsbahnen berechnen, wozu dann noch die Fahrkartensteuer und eventuell der Zuschlag für die Schnellzüge kommt. ... Besonders vermerkt sei noch, daß es auf den badischen Bahnen eine IV. Klasse nicht gibt.“²⁷ Als Nebenbahnen werden erwähnt: Die Straßenbahn von Lahr nach Ottenheim, dort Anschluss an die Straßburger Straßenbahn über Meißenheim. In Altenheim Anschluss einerseits nach Offenburg, andererseits nach Kehl; die Lokalbahn von Orschweier über Kappel an den Rhein, talaufwärts über Münchweier bis Ettenheimmünster;²⁸ die Eisenbahn (täglich sechsmal in zehn Minuten) von Biberach nach Zell. Von dort fuhr die Post zweimal nach Nordrach in einer Stunde;²⁹ schließlich die „Sekundärbahn“ Schiltach-Schramberg. Sieben Mal pro Tag in ½ Stunde für 50 Pfennig in der Zweiten und 30 Pfennig für die Dritte Klasse: Es fehlt nicht der Hinweis, dass sie über die württembergische Grenze fahre.³⁰

Von Offenburg aus sei Singen in 3–4½ Stunden zu erreichen, das pro Tag zehnmal angefahren werde. Nach Hausach z. B. zahle man in der Zweiten Klasse 1,50 Mark, für die Dritte Klasse eine Mark.³¹ Offenburg sei eine „freundliche badische Kreishauptstadt mit 16000 Einwohnern (ohne Garnison: 9. Bad.Inf.-Reg. Nr. 170)“ und „sehr gewerbefleißig und wohlhabend“.³² Was den Reisenden links und rechts der Bahn an Luкулischem, Historischem und Naturschönheiten erwartet, wird kurz und bündig erwähnt. In Gengenbach finde er im



Wikimedia Commons

„Schwarzen Adler“ einen kundigen Wirt und Zimmerpreise zwischen 1,40 und 2,50 Mark. In Haslach³³ könne er einen Ausflug auf einem schattigen „Waldweg über die Hansjakob-Kapelle (wo der Dichter einst ruhen wird) nach Hofstetten unternehmen“.

„Von Haslach weiter, an den Höhen links der letzte Weinbau, rechts das Gut Hechtsberg (Erholungsheim für badische Eisenbahnbeamte).“³⁴ In Triberg könne der Reisende in die Post umsteigen „vom Städtchen, nicht vom Bahnhof aus“ und erreiche „Furtwangen täglich zweimal in 2¼ Stunden, von da nach Bleibach zweimal in 3¼ Stunden, von da Eisenbahn über Waldkirch täglich sieben Mal in ⅔ Stunden nach Freiburg.“³⁵ Von Hausach aus fahre die Eisenbahn über Wolfach und Schiltach nach Freudenstadt, und zwar sieben Mal täglich in 1¼–2½ Stunden für 1,80 Mark oder 1,20 Mark in der Zweiten oder Dritten Klasse.³⁶ In Wolfach könne der Reisende die Post nach Rippoldsau nehmen, die drei Mal in 2¾ Stunden fahre. Im Sommer gebe es sogar einen Motorwagen, der drei Mal in einer Stunde für 3,20 Mark dorthin fahre, auch einmal in die Gegenrichtung nach dem Bahnhof Hausach in zehn Minuten für 80 Pfennig, Gepäck fünf Pfennig für jedes Kilogramm.³⁷

In O. Riegers Reiseführer wird die Schönheit des „Badnerlandes“ und die Möglichkeit, diese durch die moderne Technik zu entdecken, mit geradezu hymnischen Worten gepriesen. „Was die Natur an traumhaften Stätten und verschwiegenen Einsamkeiten in dieses Stückchen Erde hingezaubert hat, erwachte zum neuen Leben, als das Zeitalter des Fortschritts und der Technik auch hier Einzug hielt und sich langsam Stück für Stück eroberte. [...] Bequem und leicht werden die Höhenunterschiede durch die modernen Verkehrsmittel überwunden. Das Badnerland ist das Land der berühmten Gebirgsbahnen der Deutschen Reichsbahn, die auf die höchsten Erhebungen führen und mit derselben Schnelligkeit die Verkehrsverbindungen zu den entlegensten Schwarzwaldtälern herstellen wie in der Ebene. Ergänzung finden diese Bahnlinien durch ein ausgebautes Kraftwagennetz mit den Kraftwagenposten der Deutschen Reichspost. Die Höhenrundfahrten mit diesen Gesellschaftsomnibussen bringen in den Ferienaufenthalt im Badnerland mannigfache Abwechslung.“³⁸ Diese Busse waren mit Briefkästen ausgestattet und transportierten auch Güter. Die Bedeutung Badens als Verkehrszentrum wird herausgestellt. „Von und nach allen Richtungen des Badnerlandes führen bequeme und schnelle Bahnverbindungen. Sowohl im inländischen wie im ausländischen Durchgangsverkehr spielt das Badnerland als wichtiges Verkehrszentrum im Südwesten des Reiches eine bedeutende Rolle.



*Lokomotive von 1897
Hamersbachtalbahn;
Foto: F. Armbruster*

Zahlreiche Durchgangslinien von Norden nach Süden und von Osten nach Westen berühren die großen badischen Knotenpunkte, von denen zahlreiche Tagesverbindungen den Verkehr in die verschiedenen Seitenkanäle des großen Verkehrsnetzes leiten.“ Und als neuestes Verkehrsmittel kommt jetzt auch noch das Flugzeug hinzu. „In den letzten Jahren hat das Badnerland auch den Anschluß an das internationale Luftverkehrsnetz gefunden. Die großen Flughäfen des Landes betreiben mit den bewährten Ganzmetall-Verkehrsflugzeugen einen regelmäßigen Streckendienst nach allen Richtungen.“³⁹ Dies waren sechssitzige Junkers vom Typ F13 mit offenem Führersitz; befliegen wurde die Strecke von 1925 bis 1940 von Mai bis September von Konstanz über Villingen–Baden–Baden–Karlsruhe–Mannheim–Frankfurt mit Anschluss nach Holland–England, Hamburg–Dänemark und Berlin.⁴⁰ Ab dem 5. Juli 1926 gab es in Freiburg von der Lufthansa durchgeführte regelmäßige Linienflüge nach Stuttgart sowie ab dem 2. Juni 1930 nach Konstanz.⁴¹

Offenburg wird vorgestellt als Ausgangspunkt für Reisen nach dem Hoch- und Südschwarzwald, nach Straßburg und nach der Schweiz. Man könne Rundreisehefte nach dem In- und Ausland, Schiffskarten und Fahrkarten für Schwarzwaldhöhenfahrten erwerben. Ein Haus ersten Ranges sei Ketterers Bahnhof-Hotel mit 45 Betten, einem Restaurant mit Garten, Zimmern mit fließend warmem und kaltem Wasser und sogar einem Zimmer mit Privatbad, und – wichtig für die aufkommende Motorisierung – auch einer Garage.⁴²

Haslach sei Schnellzugstation der badischen Schwarzwaldbahn und biete eine Kraftwagenverbindung nach Elzach an.

Abschließend noch der Blick in einen neueren Reiseführer. Obwohl er aus der Mitte des 20. Jahrhunderts stammt, ist vieles noch ähnlich wie 50 Jahre zuvor.⁴³

Die Kleinbahnen sind noch in Betrieb. So heißt es: „Hauptverkehrsader von Lahr ist die ost-westlich verlaufende Kaiserstraße, der auch die Lokalbahn nach Seelbach folgt. Von Lahr nach Westen verläuft über Dinglingen die Lokalbahnlinie über Allmannsweiler (156 m, 900 Einwohner) ... nach Ottenheim, einem ehem. Brückendorf zum Elsaß; die Schiffsbrücke im letzten Krieg beseitigt, das Dorf selbst stark beschädigt, die als Wahrzeichen des „Rieds“ bekannte Pfarrkirche 1945 zerstört. Landstraße von Dinglingen längs der Bahn 9 km. Weiter nach Meissenheim und bis Kehl mit Anschluß nach Offenburg und Altenheim.“⁴⁴ Der zunehmende Individualverkehr verdrängte die Kleinbahnen bis 1966 völlig, einmal weil sie vielen Fahrgästen zu langsam waren, zum anderen weil sie z. T. auch Straßen nutzten, die jetzt den Autos vorbehalten sein sollten. So setzte schon verhältnismäßig früh die Stilllegung ein. Sie erfasste zunächst das südlich von Kehl gelegene Oberländer Netz um Lahr und Offenburg. Ab Lahr Schlüssel bis nach Seelbach ruhten der Personenverkehr ab 2. Mai 1950 und der Güterverkehr ab 20. Mai 1951. Ein Jahr später war die Stadt Lahr ab dem Bahnhof der Mittelbadischen Eisenbahngesellschaft (MEG) gänzlich vom innerörtlichen Schienenverkehr befreit. Die Verbindung Kehl–Altenheim–Lahr MEG-Bahnhof wurde 1959 in zwei Abschnitten stillgelegt. Damit war das Netz zweigeteilt worden. In der Stadt Offenburg hatte man am 1. Juni 1957 den Gesamtverkehr bis Schutterwald beendet, obwohl die anschließende Strecke bis Altenheim noch bis in den Sommer 1961 befahren wurde. Damit war das Südnetz vollkommen verschwunden. Danach begann auch die Reduzierung des Unterländer Netzes. Nördlich von Kehl wurden alle Strecken noch bis zum 24. September 1966 befahren. Zu diesem Zeitpunkt kam das Ende für die Personenbeförderung von Kehl bis Freistett, während der Güterverkehr abschnittsweise noch bis Herbst 1968 weiterbestand.⁴⁵ Offenburgs wichtige Rolle für den Verkehr wird betont. „Als Tor zum Kinzigtal und damit zum mittleren Schwarzwald ist Offenburg wichtiger Straßen- und Eisenbahnknotenpunkt (Schwarzwaldbahn).“ Es sei eine „lebhafteste Stadt ... (161 m), mit 24 000 Einwohnern, liegt am Austritt der Kinzig aus den rebenbedeckten Vorbergen des Schwarzwaldes in die fruchtbare Rheinebene und ist der Hauptort der wein- und obstreichen Ortenau.“⁴⁶ Von dort aus geht es in das „heiter Kinzigtal, das den nördlichen vom südlichen Schwarzwald scheidet,“ und „das größte, den Verkehr am meisten erleichternde Tal des Schwarzwaldes“ ist, durchflossen von der 95 km langen Kinzig, dem „längste(n) und stärkste(n) Zufluß, den der Rhein aus dem Schwarzwald erhält.“⁴⁷ Man fährt durch

Gengenbach, das ein Schwimmbad an der Kinzig zu bieten habe; durch Biberach mit seiner neuen Kinzigbrücke von 1952; durch Haslach, ebenfalls mit einem Schwimmbad an der Kinzig und seiner ovalen Altstadt, durch die die Bundesstraße mitten hindurchführe und das z. T. noch ummauert sei.⁴⁸ Postomnibusse fahren noch von Offenburg nach Diersburg⁴⁹ und ins Renchtal bis hinauf zum Kniebis. Oberkirch wird „als Durchgangsort zu den Renchtalbädern und Kniebis-Paßstraßen viel besucht und auch als Sommerfrische gewählt ... Obstmärkte, Kirschwasserbrennereien, Motorrollerfabrik (Strolch).“ Von Bad Peterstal fährt der Postomnibus hoch zum Kniebis. „Der alte Schwarzwaldpaß über den Kniebis nach Freudenstadt macht das Tal schon früh verkehrswichtig. Die alte Kniebisstraße folgte ihm nur bis Oppenau, die neue bleibt in ihm bis Bad Griesbach.“⁵⁰

Das alles liegt erst 60 Jahre zurück, doch manches erscheint uns heute wie aus grauer Vorzeit. In den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts wandelte sich das Aussehen der Städte, Umgehungs- und neue Überlandstraßen für immer mehr und schnellere Autos wurden gebaut, manche Bahnstrecken wurden elektrifiziert, andere eingestellt, der gute alte Triebwagen wurde nach und nach ausrangiert, die Deutsche Bundesbahn stellte 1977 den Dampflokbetrieb ein. Doch historische Eisenbahnen und Autos aus dieser Zeit üben auf die meisten Heutigen einen eigentümlichen Reiz aus wie die alten Reiseführer, die uns in diese Zeit zurückversetzen.

Anmerkungen

- 1 Handbuch für Reisende durch Deutschland und den österreichischen Kaiserstaat. Nach eigener Anschauung und den besten Hilfsquellen. Coblenz bei Karl Baedeker. 1842.
- 2 S. 560 daselbst.
- 3 Deutsche Landmeile 7532,5 Meter.
- 4 S. 574 (Anm. 1).
- 5 Fuß: 28–32 cm.
- 6 = Baden-Baden.
- 7 S. 236f (Anm. 1).
- 8 S. 226 (Anm. 1).
- 9 daselbst; Fl heißt Gulden, ursprünglich eine Florentiner Goldmünze; Kr heißt Kreuzer, 60 Kreuzer ergeben einen Gulden. Die angegebenen Preise auf heutige Verhältnisse umzurechnen ist nicht einfach. Es gab noch keine einheitliche Währung in Deutschland. Man muss bei dieser Umrechnung damalige Verdienste und Lebenshaltungskosten berücksichtigen. Im Datenarchiv gesis (histat@gesis.org) wird dies auf der Basis der Mark versucht. Ein Gulden entspricht ungefähr zwei Mark. Das durchschnittliche Nominaleinkommen pro Jahr lag 1850 bei 313 Mark, 1890 bei 650 Mark und 1905 bei 849 Mark. 1850 kostete das Kilo Weizenmehl 30 Pfennig, das Kilo Kartoffeln 3,1 Pfennig; 1890 waren die Preise für diese Waren auf 47 Pfennig und 6 Pfennig pro Kilo gestiegen.
- 10 Schwarzwald. Meyers Reisebücher. 5. Auflage Leipzig und Wien. 1890.
- 11 S. 7 (Anm. 10).

- 12 Siehe Wikipedia: „Mittelbadische Eisenbahn.“
- 13 Im Französischen wörtlich für „Tisch des Gastgebers“; kaum variables Menu mit fixem Preis.
- 14 S. 60. In Musselingsfabriken wurden verzierte Fenstergläser mit gravierten Rosetten und Streifen sowie bunt verzierte Kirchenfenster hergestellt.
- 15 Philipp Bussemer, Der Schwarzwald. Dritte vermehrte Auflage Baden-Baden 1896. S. 126.
- 16 Dr. G. Von Seydlitz, Schwarzwaldführer. Bearbeitet von Ernst Bader. 11. Auflage Freiburg i. Br. und Leipzig. 1905–1906. S. 58.
- 17 S. 121 (Anm. 16).
- 18 S. 134. Ca. 150 Millionen Euro (Anm. 16).
- 19 S. 143 (Anm. 16).
- 20 S. 131 (Anm. 16).
- 21 Meyers Reisebücher. Schwarzwald, Odenwald, Bergstrasse, Heidelberg und Strassburg. 13. Auflage. Leipzig und Wien. 1910.
- 22 S. 1 (Anm. 21).
- 23 S. 7 (Anm. 21).
- 24 Johann Heinrich Lahmann, deutscher Arzt und Naturheiler, der für Baumwolle, vor allem bei Unterwäsche, plädierte.
- 25 S. 1 (Anm. 21).
- 26 S. 8 (Anm. 21).
- 27 S. 2 (Anm. 21).
- 28 S. 65f. (Anm. 21).
- 29 S. 146 (Anm. 21).
- 30 S. 161 (Anm. 21).
- 31 S. 145 (Anm. 21).
- 32 S. 63 (Anm. 21).
- 33 Ob er über Haslach, Offenburg, Ortenberg oder Gengenbach berichtet, nie vergisst der Autor darauf hinzuweisen, dass alle diese Orte von den Franzosen zerstört worden seien. In heutigen Reiseführern vermeidet man gerne, „Ross und Reiter“ zu nennen. Ein schönes Beispiel in Emil Imm (Hrsg.), Land um Kinzig und Rench. Freiburg 1974. (Wanderbücher des Schwarzwaldvereins, Bd. 8). S. 58f.: „Unsägliches Leid brachte der Pfälzische Erbfolgekrieg. Das Jahr 1689 bedeutet einen tiefen Einschnitt in der Geschichte der Ortenau. Offenburg wurde ‚totaliter ruiniert und in die Aschen gelegt‘. Rathaus, Kirchen, Türme und Tore, Zunftstuben und Bürgerhäuser sanken in Trümmer ... Schweres Leid wurde den Bürgern und Bauern des Kinzigtals zugefügt.“ Wodurch sanken sie? Durch ein Erdbeben? Wer hat Leid zugefügt? Die Pest vielleicht?
- 34 S. 145ff. (Anm. 21).
- 35 S. 163 (Anm. 21).
- 36 S. 159 (Anm. 21).
- 37 S. 160 (Anm. 21).
- 38 O. Rieger, Badnerland. Karlsruhe 1927. S. 3.
- 39 S. 5f. daselbst.
- 40 Siehe: Website „Flughafen-Gesellschaft Konstanz GmbH – 2016 ‚Chronik‘.“
- 41 Wikipedia „Flughafen Freiburg“.
- 42 S. 78 (Anm. 38).
- 43 Karl Baedeker, Schwarzwald, Odenwald, Neckartal. 4. Auflage, Malente. 1956.
- 44 S. 285f. daselbst.
- 45 „Mittelbadische Eisenbahn“, Wikipedia.
- 46 S. 282 (Anm. 42).
- 47 S. 337 (Anm. 42).
- 48 S. 339ff. (Anm. 42).
- 49 S. 284 (Anm. 42).
- 50 S. 263f. (Anm. 42).