

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1925

38 (23.1.1925) Wintersport und Reise

24 statt 12.

Von
Verkehrsdirektor Wolff, Baden-Baden.

und verlassen das Riesengebirge mit unbenutzten Eis- und Nodelschlitten. Etwas hatten einige von ihnen wenigstens geparkt: das Honorar für den Skilehrer, das mancher Anfänger bereitwillig in den Glat einer Winterreise mit aufgenommen hatte. Wohl ihm! Der beste Lehrer für Winterport, der in anderen Jahren so bereitwillig und ohne Honorarforderung die Anfänger in die Geheimnisse der Kurven und Sprünge einweihte, glänzte durch Abwesenheit. Kein Schnee war da, worin sich der Neuling mit Ski oder Nodel hätte wälzen können.

Kein Wunder, daß angesichts der „schneelosen, der schrecklichen Zeit“ und trotz des mangelnden Frostes die Stimmung tief unter den Nullpunkt sank, so tief, daß einer nach dem andern der schwer enttäuschten Gäste die fatale Situation prüfte und auf Grund des Ausfalls dieser Prüfung von Wetterausichten, Zeit und Portemonnaie die Koffer packte und zum Bahnhof schickte.

Welchen Reiz hat das Riesengebirge in einer Witterungsperiode, die weder Winter noch Herbst noch Sommer ist? Grau in Grau malt sich das Bild, und die Stimmung der Hunderte, die resigniert-enttäuscht zurückfahren, gibt das Echo dazu. Langsam windet sich der Zug aus dem Ostabhängen der unwinterlichen Sudeten heraus, Gölitz und dem flachen Lande entgegen, wo einwachen noch kaum an Eis und Schnee gedacht wird. „Welch ein Winter in diesem Jahre!“ Das ist das Unterhaltungs Thema im Zuge; und auch die Plegemattlichen löst es Mühe, den Verger über die nutzlos verplemperten 14 Tage zu überwinden. Wahrlich, dies ist kein Winter und die Reisenden sind schon zu verstehen, wenn sie sich von Gölitz bis Berlin abwechselnd mit Schimpfen und tiefsinnigen Betrachtungen über meteorologische Fragen die Zeit zu vertreiben suchen. Dann läuft der Zug in den Bahnhof ein. Die Reisenden, die ihr Handgepäck selbst den langen Bahnsteig entlang tragen, transpirieren unter dem Mantel. Das nennt sich Januar!

Schnurstracks nach Hause führt der Weg. Von einer solchen „Erholungsreise“ muß man sich erst einmal erholen.

Am anderen Mittag kaufte ich mir eine Zeitung. Die erste beste, die man mir unter die Nase hält und meine weit aufgesperrten Augen jollen auf eine Drahtmeldung, die mich heute mehr interessiert als alles andere zusammenkommen:

Schneefall. — Der Schneefall hat endlich eingelebt. Die Hotels sind nahezu leer. Hundert Fremde sind während der milden Witterung wieder abgereist. Im Orte liegen 15 Zentimeter Neuschnee, so daß der Winterport aufgenommen werden kann.

Tawohl, so mußte es kommen — — —
Liebes Schreiberchen, amüßere dich ohne mich und ohne meine Leidensgenossen. Meine Zeit ist vorüber und mein Geld ist hin ...

„Was“, schrie der Herr aufgebracht, „um 6.08 Uhr geht kein Zug nach Halle? Ich habe doch selbst im neuesten Kursbuch nachgesehen!“

„Ja“, erwiderte der Fahrbeamte, „um 6.08 Uhr abends, aber nicht um 6.08 früh. Sie haben nicht darauf geachtet, daß die Minutensiffer unterstrichen war. Und das bedeutet 6.08 Uhr abends.“

„Daran soll man auch noch denken!“ versetzte ärgerlich der Herr, „das müßte viel klarer ausgedrückt sein, wenn es sich um Abendstunden handelt. Wann geht denn nun der nächste Zug nach Halle?“

„Um 8.50 Uhr.“

„Ja, Donnerwetter, um 9 Uhr habe ich doch einen wichtigen Gerichtstermin dort; wenn ich nicht persönlich anwesend bin, so entsteht für mich ein ungeheurer Verlust.“

Aufsehend ließ der Beamte den verzweifelt nach Hause gehen.

Solche Szenen kann man täglich an Bahnhöfen beobachten. Die Ursache ist die unzulängliche Unterzeichnung der Tages- und Nachtstunden in den Eisenbahnfahrplänen und Kursbüchern, die Vormittags- und Nachmittagsstunden mit gleichen Zahlen bezeichnen. Die Eisenbahnverwaltung hat die im bürgerlichen Leben seit undenklichen Zeiten bestehende Zweiteilung der 24 Tagesstunden übernommen. Nach dieser wurden die 24 Teile eines Tages von Mitternacht bis Mitternacht in zwei gleiche Hälften zerlegt, in denen die Stunden jeweils mit den Zahlen von 1 bis 12 bezeichnet wurden. Die Zahl 3 kann sowohl die dritte als auch die 15. Stunde nach Mitternacht bedeuten und erfordert stets einen Zusatz, wie morgens oder abends oder Vormittag oder Nachmittag, um jeden Irrtum auszuschließen.

Die Eisenbahnverwaltungen haben zur Unterzeichnung der Stunden vor und nach Mittag eine besondere Art der Kennzeichnung eingeführt: die Minutensiffer der Stunden von 6 Uhr abends bis 5.59 Uhr früh sind unterstrichen.

Einem im Fahrplanlesen geübten Reisenden oder einem Beamten, der täglich Reiseauskünfte zu geben hat, ist diese Art der Bezeichnung der verschiedenen Stunden natürlich geläufig, und eine Verwechslung von Tag- und Nachtstunden wird selten vorkommen. Trotzdem würde die Durchsicht der Stunden von 1 bis 12 auch im Eisenbahnbetrieb von den Beamten sehr begrüßt und als eine vorteilhafte Neuerung empfunden werden, zumal sie auch eine Er-

höhung der Betriebssicherheit zur Folge hätte. Die große Masse der gelegentlich Reisenden, denen ein Kursbuch ein Buch mit sieben Siegeln und ein Fahrplan eine Logarithmentafel ist, wird immer wieder das Opfer einer Verwechslung der verschiedenen Zeitangaben werden, da die bisherige Art der Unterzeichnung unzulänglich und eine feste Quelle von Irrtümern ist, die Zeitverluste und andere Nachteile verursacht.

In früheren Zeiten, in denen der Pulsschlag des Verkehrs noch ruhiger war, genügte diese umständliche Art der Unterzeichnung der verschiedenen Tagesstunden; in unserer heutigen schnelllebigen Zeit dagegen, in der man keine Zeit hat, muß auch der Laie sofort feststellen können, ob es sich um eine Stunde vor oder nach Mittag handelt.

Die angelsächsischen Länder haben dieser Forderung der Zeit inneweit Rechnung getragen, als zu den verschiedenen Stunden des Tages entweder die Buchstaben a. m. (Vormittag) oder p. m. (Nachmittag) hinzugefügt werden. Noch weiter sind eine Reihe europäischer Staaten gegangen, wie Belgien, Griechenland, Bulgarien, Oesterreich, Italien, Frankreich, Schweiz, Rußland, Portugal, Spanien, Rumänien, die russischen und österreichischen Nachfolgestaaten; die 24 Stundenzeitung eingeführt haben; es ist die einzige Art der Bezeichnung der verschiedenen Stunden des Tages, den jeden Irrtum ausschließt.

Deutschland, das in Vorkriegszeiten führend in allen Verkehrsfragen voranging, hat sich sonderbarer Weise dieser praktischen Neuerung nicht angeschlossen. Das ist um so bedauerlicher, als fast alle an Deutschland angrenzenden Staaten die 24 Stundenzeitung eingeführt haben. Bereitet aber schon dem Deutschen das Lesen seiner gewohnten Fahrpläne und Kursbücher Schwierigkeiten so ist es für den Ausländer, der die klare 24 Stundenzeitung gewöhnt ist, aeradezu unmöglich, sich rasch in den deutschen Fahrplänen zurecht zu finden. Andererseits steht der an die alte 12 Stundenzeitung gewöhnte Deutsche den Annaben der ausländischen Bahnverwaltungen hilflos und ratlos gegenüber.

Im Interesse der Verkehrsförderung und -erleichterung muß dringend gefordert werden, daß die neue Reichsbahnverwaltung sich baldmöglichst zur Einführung der 24 Stundenzeitung entschließen möge, um so mehr als sonar hohe Eisenbahnbeamte die großen Vorteile einer solchen Neuerung unumwunden zugeben.

Allgemeine Mitteilungen.

Die Bayerische Eiskunstlauf-Meisterschaft wurde durch den Winterportklub Schliersee durchgeführt. Auf dem starken Eis des Schliersees, das infolge der warmen Witterung etwas weich geworden war, herrschte lebhafter Betrieb. Ueberwiegende Klasse war Karl Kerschbamer, der alle drei Strecken jedesmal leicht gegen Reit-München und Scher-Meiserice siegreich durchlief und zum 11. Male den Titel eines bayerischen Meisters errang. Seine Zeiten waren: 500 Meter 57,8 Sekunden; 1500 Meter: 3:02,6 und 3000 Meter: 6:21,4.

Meisterschafts-Terminverlegungen. Die Meisterschaft von Deutschland im Hünfer-Vorsfahren ist vom Bobstich-Club Oberhof auf den 8. Februar verschoben worden. Der Oberhofer Skiklub hat mit Rücksicht auf die bisher fehlende Übungsmöglichkeit den Verbandsvertrag des Oberhofer Skiklub auf den 14. und 15. Februar nach Schierke neu angelegt. Bei günstiger Schneelage wird am kommenden Sonntag an der Schierker Schanze im Edeloch vom D. S. K. ein Verbandspringen veranstaltet für Käufer über 20 Jahre. Dieser Sprunglauf dient gleichzeitig als Ausscheidungslauf für die zur Großdeutschen Meisterschaft zu entsendende Weltlauf-Mannschaft des D. S. K.

Länderspringen in St. Moritz. Die zweite internationale Sprung-Konkurrenz der Gränzbänder Sportwoche ging am Dienstag in St. Moritz auf der Jülicherchänge in Gegenwart von etwa 4000 Zuschauern vor sich. Diesmal erwies sich der Deutschböhme Vinzenz Buchberger als Meister, der Sprünge von 84, 84 und 88 Meter absolvierte. Von den deutschen Teilnehmern belegte Dr. Baader-Freiburg (80, 82, 82 Meter) den vierten, Haller-München (82, 80, 82 Meter) den sechsten, Eder v. d. Planitz-Gemnitz (83,5 gefürzt, 84, 81 Meter) den 15. Platz. Nachfolgend die Ergebnisse: 1. B. Buchberger (Östsch.

Böhmen) Note 1,275; 2. Finn Thoresen (Norwegen) Note 1,295; 3. Eibenberg (Schweiz) Note 1,454; 4. Dr. Baader (Deutschland) Note 1,514; 5. Vanerer (Schweiz) Note 1,575; 6. Karl Haller (Deutschland) Note 1,593; 7. Jäger (Schweiz) Note 1,615; 8. Schulz (Schweiz) Note 1,626.

Europa-Meisterschaft im Eiskunstenlaufen. Infolge der ungünstigen Witterung hat der Berliner Eiskunstenlauf-Verein von 1886 die Kunstenlaufen um die Europa-Meisterschaft und die damit ausgeschriebenen internationalen Kunstenlaufen um eine Woche verschoben. Sie sollen nunmehr am 31. Januar bis 1. Februar stattfinden. Für die Laufen sind bisher folgende Meldungen eingegangen: 1. Europa-Meisterschaft: Bickl, Brede (Wien), Gantschi (Dawos), J. Silva (Frag), B. Ritterberger (Berliner Schlittschuh-Club), A. Bieragg (Berliner Eiskunstenlauf-Verein v. 1886). 2. Herren-Senior-Kunstenlaufen: Dr. Dietler, Krassus (Wien), R. Kikewicz, E. Kudar (Kemberg), Antonin Sitva (Frag), D. Gaeriel (Berlin). 3. Damen-Senior-Kunstenlaufen: Fel. Soula Genie (Oslo), Fr. Tziel (Wien), Fr. Wulff, Fräulein Kownacki (Berlin). 4. Herren-Junior-Kunstenlaufen: Kronius (Wien), Heinzelmann, Kutke (Breslau), Bayer, Scharliger, Strebler, Weiß (Berlin). Das Schiedsrichteramt hat der Vizepräsident der Internationalen Eiskunstenlauf-Vereinigung, G. v. Szent-Gyorgyi-Budapest übernommen. Für die Laufen haben der Reichspräsident, der Deutsche Reichsausschuß für Leibesübungen usw. Ehrenpreise gestiftet.

Die deutsch-böhmische Bobstich-Meisterschaft des Hauptverbandes der deutschen Winterportvereine in der Tschechoslowakei wurde auf der 4000 Meter langen Bahn des Sportvereins Tiefenbach entschieden. Unter den 23 Startern platzierte sich Bob „Titanic“ (Führer J. Fischer-Tiefenbach) in 6:33,1 an erster Stelle vor Bob „Richtofen“ (R. Toppel-Gablung) in 6:37,3 und Bob „Marathon“ (F. Dutschel-Teplitz).

Reisebüro Karlsruhe
A.-G.
Kaiserstr. 158 (gegenüber der Hauptpost).
Eisenbahn- und Schiffsfahrkarten zu Originalpreisen. Schlafwagenkarten, Rundreisebilletts. Kostenlose Auskunft über alle Reiseangelegenheiten. Autovermietung. Reisehandbücher. Gepäckversicherung. Wechselstube.

Gasthof und Pension „Zur Halde“ am Schauinsland
1286 Meter über dem Meere
30 Betten — Schönstes Skigebiet d. Schwarzwaldes
Skilehrer am Platze — Elektr. Licht — Zentralheiz.
Postautoverbindung von Freiburg aus 2 mal täglich.
ab Schneegrenze eigene Schlitten — Nöh. durch den
Eigentümer: **A. Wissler**.

Schönwald 1009 m
Bahnhofsstation Triberg. Schwarzwaldbahn.
„Höhensanatorium“ u. Winterportpl.
Erstklassigen Sallaun 1. Skilager. Hotel Kurhaus Adler, Hotel Hirschen.
Hotel Villa Sonnenberg, Hotel Sonne, Gasthaus zur Lindpost

Künstlerhaus
Ecke Karl- und Sofienstraße
Bornehmes Weinrestaurant
Telephon 156

TODTMOOS
Höhenluft-Jahreskurort im bad. Schwarzwald
700—1100 Meter ü. d. M.
Winterkuren / Wintersport
Auskunfts-Kurverein

Flegel auf Reisen.
Erfreulicherweise kann man feststellen, daß die durch die Stabilisierung unserer wirtschaftlichen Verhältnisse herbeigeführte Beruhigung der Gemüter auch in dem Auftreten von Reiseflegeln einen gewissen Rückgang herbeigeführt hat. Trotzdem bevolkern ihrer immer noch mehr als nötig unsere Eisenbahn. Man erkennt ein solches Individuum meist schon, wenn es das Abteil betritt. Der Flegel reißt gewöhnlich die Tür mit einem Schwunge auf, als sei er früher Portier eines Nachtlokals gewesen, tritt zunächst einmal einigen Mitreisenden auf die Beine, ohne sich zu entschuldigen, sucht sich dann auf irgend einen Platz und sucht seine Beine möglichst bequem und verkehrsfördernd vorzutragen, wenn es geht, gleich auf den gegenüberliegenden Sitz. Hat er einen Koffer bei sich, so ist er unhande, ihn ohne weitere Seelenschmerzen auf den neuesten Vorrührungsboot einer Dame zu legen.

Auch sonst tut er alles Mögliche, um sich unbeliebt zu machen. Er reißt an beiden Seiten die Fenster auf, wenn es draußen eiskalt ist und protestiert gegen Doffnung der Fenster, wenn man fast im N um erstickt. Wenn die Bank, auf der er sitzt, frei wird, wirft er sich sofort mit dem ganzen Körper darauf. Wenn er schläft, schnarcht er. Liegt jemand neben ihm eine Zeitung, dann beugt er sich ungern und vertrauensvoll zu ihm herunter und liest mit. In die intimsten Gespräche Bekannter und Bekannter liest er sich mit den unpassendsten Bemerkungen.

Wenn er Reiseproviand hat, so besticht dieser toflicher aus Harzerkäse oder Beringen. Wenn er keinen mitfah, so sucht er sich durch Raufereien bei anderen Reisenden schablos zu halten. Meere Hierischen wirft er grundfächlich aus dem Fenster. Wenn er zur Sorte der ir-wahrsiten Flegel gehört, erzählt er wohl auch eine ganze Lebensgeschichte, beginnend von der Geburt und der ersten Zupfung und endigend beim Ansd seiner jetzigen Reise. Gehört er zu einer anderen Sorte, so langweilt er die unglücklichen Mitreisenden, die leider nicht flüchten können, mit einer Reihe jener uralten Wibe, von denen man sagt, daß man ihretwegen schon einen Manner beim babylonischen Turmbau weggejagt habe, weil sie damals auch schon so alt waren. Kurz er ist der unausstehlichste Mensch der Welt. Ihr lieben Reisenden aber, die Ihr solchen Reisenden aber begegnet, ertragt die Situation mit Geduld und Humor! Ewig kann es ja nicht währen und bei Streitigkeiten mit ihm würdet ihr doch unterliegen, da der Flegel gewöhnlich auch ein großer Maulheld ist.

Neustadt im Schwarzwald
850—1200 m ü. d. Meer
Station d. hochromantischen
Höllentalbahn
Freiburg — Donaueschingen
Wintersportplatz
I. Rang
am Titisee - Feldberggebiet.
Stützpunkt schönster Skitouren
Ideales Skigebiet
Sikuruse Skiwettläufe
Eisbahn 2 km lange Waldrodelsbahn Alpenroersicht
Höhensonne
Vorzügliche Unterkunft und Verpflegung Auskunft
Kurverein.

Photo-Apparate
jeder Art für Platten und Filme
Kino-Apparate
Aufnahme u. Vorführungsapparate
für den Amateurgebrauch — einfachste Handhabung
Projektions-Apparate
Alb. Glock & Cie.
Kaiserstraße 89 — Geogr. 1861, Fernspr. 51

Führer mit Stadtplan
Prospekte, Auskünfte, Fremdenführung,
Reisegepäckversicherung, Seepassagen nach Südamerika durch
Verkehrsverein Karlsruhe
Auskunftsstelle: Bahnhofpl. 6, Tel. 1420

Winterkurorte im nördlichen Schwarzwald
700 bis 1166 m über dem Meere **BADENER HÖHE UND HORNISGRINDE** 700 bis 1166 m über dem Meere

Direkte Schnellzugsverbindungen
Frankfurt a. M. 12.12 nachm. ab Karlsruhe 3.20 nachm.
ab Mannheim 2.05 nachm. ab Stuttgart 12.56 nachm.
ab Heidelberg 2.05 nachm. ab Pforzheim 2.19 nachm.
nach B ü h l in Baden Anknunft 4.05 nachmittags
Anschließend regelmäßige Postverbindungen nach den
Höhenkurorten

Prospekte und Auskunft durch:

Kurhaus Bühlerhöhe	Telephon Bühl 27	Kurhaus Sand, Bes: Landerer & Reischmann.	Tele. Bühl 12
Sanatorium Bühlerhöhe		Kurhaus Hundseck, Bes: Hammer & Maushart.	Tele. Bühl 13
Kurhaus Plättig, Bes: K. Habich.	Telephon Bühl 11	Rasthaus Hornisgrinde, Bes: Franz Maier.	Telephon Amt Hornisgrinde
Kurhaus Herrenwies, Bes: Geschw. Braun.	Tele. Bühl 23		