

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1928**

56 (25.2.1928) Wintersport und Wandern



# WINTERSPORT UND WANDERN

Samstag, 25. Februar 1928.

Beilage zum Karlsruher Tagblatt

Nr. 56

## Weißstannenhöhe.

Noch gestern raute ein schneidend kalter Südweststurm über die weiten Matten, den frisch gefallenen Felsversteigungen in langen Bahnen vor sich her treibend. Die Übungen in dem sanften Hügelgelände gaben wir auf und beschloßen, den vielversprechend herausgekommenen Tag zu einer Höhenwanderung auf die Weißstannenhöhe zu benutzen.

Anteilnehmend zogen unsere Stier die Spur zu der zum Thurner nordwärts führenden Landstraße. Vom blauen Himmel lachte die langverweilte Sonne, die ungeschätzte Schneefröhen aufblühen ließ, und ein immer und immer wieder gern gezeichnetes, liebliches Bild dem Skifahrer boten. Mächtige Schwarzwaldachse lösten den Weg; im sanft gemalten Wiesengrunde lagen an zugefrorenen Brandweibern und Fichtentischen moosverpackte Sägen, an deren großen Rädern lange Eisaxen hingen. Fast wollten wir es nicht glauben, daß der heutige Winter uns noch solche Freuden schenken könnte. Doch unsere Freude an dem herrlichen Sonntag wurde bald getrübt. Ein unumgänglich blauer Himmel weitwärts deutete auf Föhn hin, — an der Kamshalde mit ihrem weitstehenden Fernblick auf den Kandel und dem an seinem Südhang ungemein malerisch liegenden St. Peter, ward die ganze Stimmung bald zur Gewissheit — über den Vogesen ballten sich riesige Wolkenmassen!

Doch unverzagt ob des wetterlaunischen Winters hielten wir nunmehr in weiten Kreisen aus, und bald fanden wir auf dem weit aus Westen sich erstreckenden, mit schönem Hochwald besetzten Ausläufer der Weißstannenhöhe. Unberührt, pulvoriger Schnee ließ das Skifahrerherz höher schlagen. Noch eine kurze Steigung und wir standen im tief verschneiten Hochwald. Ein heiliger Friede umgab uns — das Wintermärchen mit all seinen Freuden und Geheimnissen begleitete uns auf der Höhenwanderung, die nach manderlei Auf und Ab zum weiten Wiesental des Ederstals führte.

Ein reizvolles Bild durften wir schauen. Umgeben vom herrlichen Winterwald stand in der Wiesentalniederung das so fernab gelegene Dörschen auf seiner fast 1200 Meter hohen Höhe. Fürwahr ein herrliches Luginsand, das schon bei weitem ausgemacht wir unser Eigen nennen möchten.

Nach und südwärts schweifte der Blick auf das unermesslich weite Wäldermeer unseres Schwarzwaldes; in der klaren Winterluft sehr nahe gerückt, lag der Felsberg mit seinen nach allen Richtungen hin sich teilenden Höhenrücken. Höhenzug an Höhenzug reichte sich daran, bis das Auge gebannt und überwältigt an der gewaltigen hochaufragenden Alpenfette hängen blieb, und liebe Erinnerungen an manch schön verlaufene Hochgebirgsfahrt wachrief.

Langsam fanden wir, ergriffen von dem schönen Bild, auf der Höhe. Fast wehmütig nahmen wir Abschied davon und schwangen unsere Stier über den schmalen Waldpfad hinab an den Heiligenbrunnen, dessen altgraue Kirchturm friedlich und still verträumt im Wiesengrund ruht. Nun hieß es aber heimkehren; wiederum nahm uns der schmelzende Hochwald auf, in dem uns eine kurzweilige Fahrt bald den Weißstannenhof erreichte. Froschlodden dererzins ging nun in ständiger Fahrt hinab in den „Löwen“, in dessen gaislichen Räumen wir unter Quartern aufgeschlagen hatten für die mannigfaltigen schönen Wanderungen, die die Umgebung von Stein-Weintraub bietet.

Der Tag hat nicht gehalten, was er am frühen Morgen versprochen, ein warmer Westwind führte zu leichtem Tauwetter; doch, als

## Die Deutsche Skimeisterschaft 1928.

Der Zugverkehr ins Höllental.

Am Sonntag werden anlässlich der Austragung der Deutschen Skimeisterschaft auf dem Feldberg verschiedene Extrazüge den Verkehr in das Höllental und zurück bewältigen. Es verkehren:

- Zug 1541 Freiburg ab 4.30 Uhr, kommt von Mannheim für Reisende mit Sonderausfahrten.
- Bärenthal an 6.25 Uhr, kommt von Mannheim für Reisende mit Sonderausfahrten.
- Borzug 1543 Freiburg ab 4.29 Uhr, Bärenthal an 6.43 Uhr.
- Zug 1543 Freiburg ab 4.51 Uhr, Bärenthal an 7.01 Uhr.
- Borzug 1545a Freiburg ab 5.53 Uhr, Bärenthal an 7.51 Uhr.
- Borzug 1545b Freiburg ab 6.10 Uhr, Bärenthal an 8.09 Uhr.
- Kurszug 1545 Freiburg ab 6.25 Uhr, Bärenthal an 8.27 Uhr.
- Kurszug 3403 Freiburg ab 6.41 Uhr, Bärenthal an 8.52 Uhr.

- Nachzug 3408 Freiburg ab 7.18 Uhr, Bärenthal an 9.32 Uhr.
- Für die Rückfahrt kommen in Frage: Nachzug 3416 Bärenthal ab 16.57 Uhr, Freiburg an 18.29 Uhr.
- Borzug 1572 Bärenthal ab 17.11 Uhr, Freiburg an 18.48 Uhr.
- Kurszug 1572 Bärenthal ab 17.24 Uhr, Freiburg an 18.56 Uhr.
- Sonderzug 1936 Bärenthal ab 17.41 Uhr, Freiburg an 19.09 Uhr.
- Borzug 1574 Bärenthal ab 17.56 Uhr, Freiburg an 19.28 Uhr, für Reisende mit Sonderausfahrten.
- Freiburg an 19.28 Uhr, für Reisende mit Sonderausfahrten.
- Kurszug 1578 Bärenthal ab 18.33 Uhr, Freiburg an 19.58 Uhr.
- Nachzug 1578 Bärenthal ab 18.47 Uhr, Freiburg an 20.28 Uhr.
- Sonderzug 1570 Bärenthal ab 19.34 Uhr, Freiburg an 21.00 Uhr.

Am Samstag werden die Kurszüge verkehrt geführt.

am folgenden Morgen schlaftrunkene Augen weniger zum Fenster hinausblickten, da lachte ihnen ein neues Wintermärchen entgegen, von einem freudigen Stachel begrüßt.

## Die schnellsten Züge.

Die Geschwindigkeit deutscher und ausländischer Schnellzüge.

Allgemein herrscht die Vorstellung, daß die schnellsten Züge der Welt in Amerika verkehren. Das Land der unbegrenzten Möglichkeiten — so denkt der Laie — müsse auch den Rekord in der Schnelligkeit des Eisenbahnverkehrs erreicht haben. In Wirklichkeit stimmt diese Meinung jedoch nicht mit den Tatsachen überein. Vor dem Kriege besaßen allerdings die Vereinigten Staaten die schnellsten Züge der Erde, und zwar sowohl auf kurzen Entfernungen wie auf langen Strecken. Wie der Präsident der Reichsbahnverwaltung München, von Volz, auf Grund seiner persönlichen Studien in den U.S.A., in der amtlichen Zeitschrift „Die Reichsbahn“ mitteilt, fährt heute der schnellste Zug in den U.S.A. auf kurzen Strecken, der Reading Nord, von Camden, N.J. nach Atlantic City, mit einer fahrplanmäßigen Geschwindigkeit von 99,3 kmtr. in der Stunde, während er vor dem Kriege die Geschwindigkeit von 107 kmtr erreichte. Der schnellste Zug auf kurzen Strecken in der ganzen Welt gehört heute der Great Western Railway in England, einer Gesellschaft, die, wie man in England sagt, „das Wort Speed (Geschwindigkeit) mit zwei großen E's schreibt“. Dieser Zug verkehrt zwischen Swindon und London-Paddington auf einer 125 kmtr. langen Strecke und erreicht eine fahrplanmäßige Geschwindigkeit von 99,5 kmtr. in der Stunde. Auf weite Entfernungen war der „Twenty-first Century Limited“ der New York Central Rrd. zwischen New York und Chicago (1575 kmtr.) der schnellste Zug der Erde: seine fahrplanmäßige Fahrzeit war 18 Stunden, seine Reisegeschwindigkeit 87,5 kmtr. in der Stunde. Heute braucht dieser Zug 20 Stunden für die gleiche Strecke, seine Reisegeschwindigkeit beträgt also

nur noch 78,7 kmtr. Trotzdem ist der 20th Century, der im Juni 1927 das Jubiläum seines 25jährigen Bestehens gefeiert hat, vielleicht der meistgerühmte Zug der Welt. Er besteht aus 10 Wagen (8 Schlaf-, 1 Speise- und 1 Ausflugs- und Klubwagen), und ist schon an einem Tage nach gefahren worden. Hinter diesem Zuge bleiben die übrigen amerikanischen Expresszüge weit zurück. Ihre Reisegeschwindigkeit hält sich in der Regel zwischen 55 und 68 kmtr. in der Stunde, nur selten kommen Reisegeschwindigkeiten bis zu 73 kmtr. in der Stunde vor.

Verglichen mit den amerikanischen Zügen und den schnellsten Zügen Europas schneiden die deutschen R.D.-Züge keineswegs so unartig ab, wie vielfach irrlich gelaunt wird. Die höchste Geschwindigkeit unter den deutschen Zügen erreicht der Schnellzug Berlin-München auf der Strecke Berlin-Halle, der die 161,7 kmtr. lange Strecke mit einer Geschwindigkeit von 85,86 kmtr. in der Stunde (ohne Aufenthalt) durchfährt. An zweiter Stelle folgt der Schnellzug Berlin-Leipzig, der auf der 164,6 kmtr. langen Strecke eine Geschwindigkeit von 84,1 kmtr. in der Stunde erreicht. Der R.D.-Zug Berlin-Damrau (287 kmtr.) steht an dritter Stelle mit einer Reisegeschwindigkeit von 83,88 kmtr. Auf den längeren Strecken, die zum Teil durch bergiges Gelände führen, sind naturgemäß die Durchschnittsgeschwindigkeiten nicht so hoch. J. B. hat der R.D.-Zug Berlin-München (677 kmtr.) der zwischen Berlin und Halle 85,86 Stundenkilometer erreicht, auf die gesamte Strecke berechnet, nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 72,7 kmtr., und auf der Strecke München-Köln (640 kmtr.) erreicht der R.D.-Zug infolge zahlreicher Steigungen nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 70,5 kmtr.

Für die weitere Steigerung der Schnelligkeit wird immer die absolute Verkehrssicherheit, die das wichtigste Erfordernis ist. Voraussetzung bleiben. Erfolge um ihrer selbst willen anzustreben, ist auch nicht die Sache einer dem Verkehr dienenden Eisenbahn.

## Griebens Reiseführer.

Der Grieben-Verlag Albert Goldschmidt, Berlin W., legt soeben den 80. Band seiner Sammlung „Griebens Reiseführer“, Italien in einem Bande“ (1928, mit 22 Karten, 39 Stadtplänen und 11 Grundrissen, M. 18.50) als neu erschienen vor. Der Führer bildet eine vergrößerte Ausgabe der früher erschienenen drei Italienbände (Griebens Reiseführer Bd. 201 „Oberitalien“, Bd. 202 „Mittelitalien“ und Bd. 203 „Süditalien“) und wird wie diese gemeinsam mit dem Touring Club Italiano herausgegeben. Er ist für solche Reisende bestimmt, die möglichst viel kennen lernen wollen, aber aus Zeit- oder Geldmangel auf ein gründliches Studium und entsprechend langen Aufenthalt an den einzelnen Orten verzichten müssen. Der vorliegende Band ist der einzige deutschsprachige Reiseführer, der ganz Italien, d. h. von den Alpen bis Sizilien, von Dalmatien bis Sardinien einschließlich behandelt. Er umfaßt nahezu 700 Seiten Text, von denen allein fast 150 Seiten der Stadt Rom und ihrer Umgebung gewidmet sind. Die übersichtlich angeordneten, dankenswerter ausführlich gehaltenen „Praktischen Vorbemerkungen“ sind hier bei Besprechung der drei ersten Bände bereits anerkennend gewürdigt worden. Besonders hingewiesen sei nur nochmals auf die dem Text beigelegten italienischen Besprechungen, über deren Aussprache ein besonderer Abschnitt unterrichtet und die auch den nicht italienisch Sprachkundigen helfen, die Sprachschwierigkeiten zu überwinden.

## Vorschlag für die Sonntagswanderung.

St. Blasien-Bele-Engenstein-Wildpark. (5 1/2 Std.)

Mit der Elektrischen bis zur Daltshelle Flugplatz, dann an der Siedlung Eigenhandbau vorüber durch den Wald zum Klarwerk und am Kanal hin; später in den Rheinwaldungen rechts am Damweg zum Kleinen Bodensee, einem 2 km. langen und bis zu 300 Meter breiten Altrheinarm, und weiter zur Belle, hübsches Waldpfädchen am Rhein, genannt nach einer großen kanadischen Boppel, die fest nur noch in Rehen vorhanden ist. (Interessante Wasserstandsmerkmale.) Von hier durch ein Waldchen hinüber nach Engenstein (in der Dorfkirche interessante alte Gemäldel); weiter in den Wildpark, auf der Engenstein-Dagastalder Straße bis zum Parkhaus und durch die Friedrichstaler Allee zurück nach Karlsruhe.

## Aus Bädern und Kurorten.

Bad Dürheim. Die Renovierungsarbeiten im Staatlichen Inhalatorium sind beendet, so daß diese Kuranstalt mit Badegelegenheit wieder geöffnet ist. Begünstigt von milder Witterung und wirksamer Winterkurne setzt auch der Fremdenverkehr erfreulich ein. Bei Dürheims 750-Meter-Höhenlage und völliger Nebelfreiheit ist die Sonnenbestrahlung für diese Jahreszeit von ungewöhnlicher Kraft.

St. Blasien. Im Januar kamen in St. Blasien 882 Gäste zur Anmeldung gegen 680 im gleichen Monat des Vorjahres. Die Übernachtungen betragen 13 702 gegenüber 12 762 des Jahres 1926.

## Eine Fahrt zum Zugspitzgipfel im Winter.

Von Max Jid.

Es ist noch garnicht lange her, daß die Gipfel der Berge in ihrer winterlichen Pracht als unerschwingbar galten. Nur ganz wenige ausdauernde Touristen, die der Kälte und dem Schneesturm erbitzt trotzen, unternahmen früher, als der Skifort noch nicht bekannt war, das Bagais, mit Schneereifen stundenlang mühsam die Höhen empor zu klettern, um dann er schöpft irgendeine Almhütte zu erreichen und wenigstens für die nächsten Stunden sich geborgen zu wissen. Die neue Zeit mit ihren technischen Erfindungen hat große Bequemlichkeiten für die Touristen und Alpenfreunde gebracht. Wohl ging unter den Alpinisten ein Geisteslos, als die ersten Pläne zum Bau von Seilbahnen auf die Berge auftauchten. Aber Alpinisten haben erkannt, daß Seilbahnen Stützpunkte zu erreichen, auf schnellstem Wege dann ihre Touren mit noch unverbrauchten Kräften unternehmen können.

Seit 1 1/2 Jahren ist nun die von den Oesterreichern erbaute Seilbahn auf die Zugspitze in Betrieb. Wer früher auf den höchsten drei Alpengipfeln wollte, der hatte nun an die 12 Stunden langen und mühsamen Anstiege durch das Nebental zur Knorrhütte und von hier über das Platt zum Westental, oder er wählte den Weg durch das Höllental, kamm an den Mittelwänden entlang zum Grat der Zugspitze, oder er wählte den Neufelder-Grat durch das Defereer-Schneefar. Nun ist es noch für erprobte Bergsteiger hohen Zugspitze. Aber alle waren überaus mühsam und anstrengend, und manche Partie wurde durch die Wetterunbilden gezwungen umkehren, ohne sich rühmen zu können, ihr Ziel erreicht zu haben.

Heute hat man es viel einfacher und bequemer. Man fährt von München aus mit einem der beschleunigten Sportzüge über Gar-misch-Partenkirchen (nur 90 Minuten von München entfernt) nach Erwalb in Tirol, das in rund 2 1/2 Stunden erreicht wird. Am Bahnhof Erwalb steht bei jedem Zug ein Automobil der Talsation der Zugspitze, die unmittelbar an überwallenden Bestabfzügen der Zugspitze in Obermoos gelegen ist, und befördert die Fahräste in 10 Minuten zur Talsation. Man löst sich eine Fahrkarte an Schalter, bestiegt die Kabine und ehe noch vielleicht ein jagdhafter Fahrast sich seine Gedanken über die Fahrt mit einer Bergseilbahn gemacht hat, schwebt er schon empor. Man muß Glück mit dem Wetter haben; man muß eine Föhnwindstimmung erleben, um die Berge und die Umwelt, die sich in großem Rund während dieser Fahrt anstarrt, in ihrer ganzen herrlichen Pracht sehen zu können. Zunächst fährt die Kabine hinweg über die Erwalbener Köpfe in der Richtung der Wiener-Neustädter-Hütte, dann kommt die Fahrt über das gewaltige Defereer-Schneefar, das 240 Meter tief unter der Seilbahn sich ausdehnt. Steil klummt die Kabine empor und bevor noch das Auge die wunderbaren Eindrücke einer solchen Fahrt aufgenommen hat, taucht hoch oben schon die Bergstation auf, die sich in einer Höhe von 2805 Meter küßt an die Felsen schmiegt. In nicht ganz 20 Minuten Fahrzeit hat man, da die Talsation 1225 und die Bergstation 2805 Meter hoch liegt, einen Höhenunterschied von rund 1580 Meter überwunden. Die Bahn ist 3880 Meter lang und jeder Wagen befördert 20 Personen zur Höhe. In den 1 1/2 Jahren ihres Betriebes, der ohne jeden Unfall vor sich gegangen ist, hat die Defereer-Seilbahn rund 120 000 Personen die überwallenden Eindrücke einer Bergfahrt vermittelt. Im vergangenen Sommer mußte sehr oft die Bahn ihren Betrieb schon morgens um 5 Uhr einstellen und ununterbrochen bis in die sinkende Nacht verkehren, um dem Ansturm gerecht zu werden. Die Höchstfrequenz eines Tages war einmal 760 Personen.

Wer selbst schon oben auf dem Grat der Zugspitze, den man vom Bergsteiger aus durch eine 15 Meter hohe Treppe bequem erreichen kann,

gestanden hat, wer einmal bei wolkenlosem Himmel seinen Blick schweifen ließ in blaue Fernen, aus denen die Schneehäupter der hohen Tauern oder der Driser Gruppe im Sonnenlicht herausstimmern, der wird die Zauber einer Zugspitzfahrt in seinem Leben nie vergessen. Und wer den Blick aus hinaus in die Ebene genehen will, der steigt auf gesicherten Wegen, die allerdings noch Schwindelfreiheit erfordern, empor zum Westgipfel, auf dem das Observatorium und das Mändener Haus stehen. Er wird nicht müde werden, den Blick hinaus ins Flachland zu lenken, wo bei klarer Sicht die Oberbayerischen Seen eingebettet liegen, er wird sich nicht satteigen können an den Hunderten von Berggipfeln, die aus blauen Fernen emporstehen. Großalpen- u. Großvenediger sind im Südosten deutlich zu sehen, die Dolomiten beherrschen das Gesichtsfeld im Süden. Die Stubai, die Deßtaly, der Ortler, die große Bergkette bis hinauf zum Sankt in der Schweiz sind zum Greifen nah zu sehen, und in allernächster Nähe reden sich die bizarren Häupter der Riesinger Gruppe, des Wettersteins und des Karwendels empor. Unmittelbar an den Südostabhängungen der Zugspitze breitet sich das tieferliegende Platt aus, ein Dorado für Skifahrer bis tief in den Sommer hinein. Noch ist es etwas schwierig, über den Zugspitzgrat nach Süden zum Schneeferner Kopf hin dieses Platt zu erreichen, aber auch das soll dem Touristen noch erleichtert werden. Man baut einen Stollen in unmittelbarer Nähe der Bergstation, der unter dem Zugspitzgrat hindurchführt und nach 700 Metern direkt in das Platt mündet. Dann ist auch dieses 8 Quadratkilometer große Platt in wenigen Wochen bequem zu erreichen.

Die Zugspitzbahn verleiht den Sportleuten die gleichen Möglichkeiten wie die Schweiz; unabhängig von jeder Witterungslage im Flachland kann dort oben der Berg- und Skiwort ohne ermüdenden Aufstieg betrieben werden, und das Bergsteiger bietet ihnen die erwünschte Bequemlichkeit, Zerstreuung und Unterhaltung. Und wer nicht oben in der im Geoplas zum Tal dünnen Luft übernachten will, der fährt zurück zur Talsation mit seinem vornehmen Hotel, das ihm alle Annehmlichkeiten bietet. Im

Bayerischen Oberland war der Schnee in diesem Winter bis zum Februar spärlich, während da drinnen aber im Zugspitzwinkel, im Ehrwald, Obermoos und Vermoos ausgezeichnete Schneefelder, nicht zu reden von den Schneemassen, die das Platt bedecken. Der Großwälder hat längst die Schönheiten auch des Winters zu schätzen gelernt, und um die faszinierenden Bilder eines Hochgebirgswinters zu erleben, dazu bietet ihm die Zugspitzbahn eine willkommene Gelegenheit.

Kuchhaus Monte Bro Lugano Süd-Schweiz  
Moderne phys.-digt. Kuranstalt und Erholungsheim. Aerztliche Leitung. Deutsches Haus. Pension für Mk. 8.— an. Prospekt

COLOSSEUM KARLSRUHE  
Umgebaut 1927  
Ftäglich 4 Uhr  
Sonntags 4 und 8 Uhr  
Erstklassige  
Künstler-Vorstellungen  
bei mäßigen Preisen  
Waldstraße 16. Telefon 5500  
Dir. Eugen Kistner  
Café-Cabarett  
MOZART  
die führende Familien-Konzertbühne  
täglich 8.30 Uhr Vorstellung  
kein Eintritt, kein Weinzwang  
Tanz-Gelegenheit  
Kaiser-Ecke Kronenstraße  
Telephon 664  
Dir. Eugen Kistner



