

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Voigtländer's Rheinbuch

Voigtländer, Robert

Kreuznach, 1872

Der Rhein

[urn:nbn:de:bsz:31-122182](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-122182)

DER RHEIN.

Dich grüss' ich, du breiter, grügoldener Strom,
Euch Schlösser und Dörfer und Städte und Dom,
Ihr goldenen Saaten im schwellenden Thal,
Euch Rebengebirge im sonnigen Strahl,
Euch, Wälder und Schluchten, dich Felsengestein;
Wo ich bin, wo ich geh', mein Herz ist am Rhein.
Wolfgang Müller von Königswinter.

Der Rhein, der prächtigste Strom Deutschland's, theilt sich naturgeschichtlich in drei grosse Abschnitte, den schweizerischen, den deutschen und den holländischen. Ein jeder dieser Abschnitte zerfällt wieder in mehrere einzelne Glieder; der deutsche Theil reicht von Basel bis unterhalb Emmerich bei Elten, und zwar heisst der obere Lauf bis Bingen der Oberrhein, von dort bis Bonn der Mittelrhein, und von Bonn rheinabwärts der Niederrhein.

Der Rhein entspringt in den schweizerischen Central-Alpen, getheilt in zwei Hauptarme, den Vorderrhein, welcher dem Tomasee (2262 Met. ü. d. M.) entströmt und bei Dissentis in Graubünden den am Lukmanier entspringenden Mittelrhein aufnimmt, u. den Hinterrhein, welcher dem Rheinwaldgletscher in Graubünden entspringt. Beide Hauptarme vereinigen sich oberhalb Chur bei Reichenau. Der Rhein durchfliesst den Bodensee (dieser ist an 40 Stunden lang, hat etwa 30 St. im Umfange und ist an einigen Stellen 269 Mr. tief;) an den Bodensee gränzen Oesterreich, Bayern, Baden, Württemberg und die Schweiz; weiterhin bildet der Rhein den Unter- oder Zeller-See (Insel Reichenau); bei Stein im Canton Schaffhausen nimmt er wieder ein engeres Bett an und hat seinen Lauf nach Schaffhausen (Rheinfall) und Basel (236 Mr. ü. d. M.). Von Basel schlägt der Rhein eine nördl. Richtung ein, durchfliesst auf einer langen Strecke die fruchtbare „Oberrheinebene“, bildet die Grenze zwischen Baden und dem Elsass, dann zwischen Baden und der bayrischen Pfalz, durchströmt hierauf Grossherzogl. Hessisches Gebiet bis Mainz, bildet hier, eine entschieden westl. Richtung ein-

schlagend, zwischen Rheinhessen und Preussen die Grenze, bis er bei Bingen, wo er sich nach NW. wendet, in preussisches Gebiet eintritt, welches er bei Elten verlässt. Die Oberrheinebene war ehemals ein Binnensee, der sich von Basel bis Mainz — Bingen erstreckte. Dieses weite Thal wird auf der l. Seite von den Vogesen und der Haardt, auf der r. Seite vom Schwarzwald und dem Odenwald begrenzt. Zwischen Mainz und Bingen ist als grosse, breite Masse das bis Bonn reichende „rheinische Schiefergebirge“ vorgelagert, das ehemals als Insel Jahrtausende lang aus dem Meere hervorragte. Jener See, dessen Bett gegenwärtig die Oberrheinebene bildet, hat sich eine Rinne durch jene Gebirgsmasse eingeschnitten („durchgekendelt“), die wir jetzt Rhein nennen (keltisch „Rhyn“, rinnendes Wasser oder der Fluss). Die auf seiner r. Seite belegenen Gebirgstheile führen die Namen Taunus, Westerwald und Siebengebirge, diejenigen auf seiner l. Seite Hunsrück und Eifel. Auf dem Wege dieses Durchbruchs hat der Fluss, nachdem er den das „Neuwieder Becken“ erfüllenden Binnensee durchflossen, sich dann in das bis Bonn reichende, jetzt eine weite Ebene bildende Meer ergossen. Und gerade diese, durch Felsen eingezwängte Strecke ist die eigentliche Trägerin vom Ruhme unsers Stromes und seiner Herrlichkeit.

Der Rheinspiegel liegt bei Strassburg ca. 140 Mr. b. Mainz 80 Mr. b. Coblenz 56, b. Cöln 36, b. Emmerich 10 Mr. ü. d. M. Die Breite beträgt bei Basel ca. 166, b. Mainz 433, b. Bingen 505, b. Coblenz 350, u. an der holländ. Grenze 799 Mr. Seine grösste Tiefe erreicht er bei der Loreley und bei Düsseldorf 18—28 Mr. Die Länge des Stromes von Basel bis Rotterdam beträgt 900,062 Meter oder 120 (Neu) Meilen.

Klima. Das Klima des Rheingebietes, soweit letzteres in diesem Buche dargestellt ist, zeigt rheinaufwärts eine schwache Zunahme des Continental-Characters, die aber mit dem Hervortreten der mittelhheinischen Ebene bei Bingen einen Sprung macht. Wir haben also an der holländischen Nordwestgrenze noch deutlich ausgesprochenes Seeklima mit milden Wintern und kühlen Sommern, grösserer Regenmenge und weniger heiterem Himmel. Dieser Charakter tritt rheinaufwärts immer mehr zurück. Mit dem Eintritt in die mittelhheinische Ebene werden plötzlich die Sommer bedeutend wärmer, die Winter kälter, der Himmel wird heiterer und die Regenmenge sinkt auf etwa 2 Drittel herunter. Die Beobachtungen, welche seit 1848 in Cleve, Crefeld, Cöln, Bonn, Aachen, Boppard, Trier, Kreuznach, Frankfurt und Mannheim mit den besten Instrumenten gemacht wurden, setzen die angegebenen Behauptungen ausser Zweifel. Zugleich zeigt sich im Allgemeinen eine Wärme-Zunahme rheinaufwärts, weil es nach Süden geht und die Erhebung über den Meeresspiegel unbedeutend zunimmt. Die Ebene des Mittelrheins, grössten-

theils Rheingau genannt, gehört zu den Gegenden Deutschlands, welche die höchste Temperatur, den heitersten Himmel und die geringste Regenmenge haben; nirgendwo in Deutschland sind diese 3 Merkmale in dem Grade vereinigt, wie hier. Dieses Klima des Rheingaus erklärt den Ursprung seiner vortrefflichen Weine um so mehr, da Untersuchungen über die Weinproduction seit 1779 gelehrt haben, dass Regenmangel zur Erzeugung eines guten Weines beinahe ebenso wesentlich ist, wie Wärme-Ueberschuss.

Der angedeutete Unterschied im Klima des Nieder- und Mittelrheins tritt aber in den Jahren, welche in den Weingegenden gute Weinjahre genannt werden, d. h., welche eine vorzügliche Qualität der Traube liefern, noch stärker hervor, als in den gewöhnlichen Jahren. Einige Zahlen werden das Gesagte deutlicher machen.

Winter- u. Sommer-Wärme von 1848—57 incl. der Städte:

	Cleve	Boppard	Trier	Kreuznach
Winter:	10,44	10,38	10,28	10,01
Sommer:	130,25	130,75	140,09	140,28

Dagegen war im Mittel der Jahre 1857 bis 59 der Sommer in Kreuznach 00,96 wärmer als in Boppard, und 00,62 wärmer als in Trier. Wenn wir die Mittelzahlen der Beobachtungen von Frankfurt und Kreuznach als die des Rheingaus gelten lassen, so stellt sich heraus, dass dieser in warmen Sommern etwa 10,3 Wärme mehr hat als Boppard, und etwa 10 mehr als Trier. Im wärmsten Monat der Jahre 1857 bis 59 hat der Rheingau 10,71 Wärme mehr gehabt als Boppard. Im Durchschnitt fiel in den 3 Sommern 1857 bis 59 in Kreuznach 53, in Boppard 63 und in Trier 65½ Proc. der mittlern Regenmenge, welche in Trier beinahe 26, in Boppard fasst 25, in Kreuznach nahe 18 Zoll jährlich beträgt, in Cleve aber 27 Zoll übersteigt. Vom April bis Sept. ist zu Kreuznach durchschnittlich 1 Zehntel des Himmels weniger bedeckt als zu Crefeld, und auch diese Differenz nimmt in warmen Sommern zu.

Geschichtliches. Es kann nicht die Absicht sein, hier auf das Allgemeine der Geschichte der Rheinlande näher einzugehen; nur nachstehende Bemerkungen mögen hier Platz finden. Was aus der Specialgeschichte erwähnenswerth scheint, wird an den betreffenden Stellen angeführt werden. Die Römer mit ihren siegreichen, die rauhen Germanen unterjochenden Waffen, trugen die Anfänge von Cultur und neue Sitte in das Land, in welchem sie für Jahrhunderte festen Fuss fassten, gestützt auf 50 Castelle (Claudius Drusus), die ihnen als Basis ihrer Operationen dienten; ihre Legionen brachten die Lehren des Christenthums mit, und besonders ist die Gegend von Mainz als eine der frühesten rheinischen Culturstätten zu betrachten. Es ist ferner bekannt, dass nach langem Glanze und endlichem Verfall der Römerherrschaft der Rest derselben durch

den Frankenkönig Chlodwig, der auch die Alemannen in Obergermanien unterwarf, in der Schlacht von Soissons gestürzt, und die Rheingegend durch die einbrechenden Hunnen, Normannen und Magyaren schwer heimgesucht wurde, wie sie denn überhaupt beinahe ein fortwährender Kampfplatz war; denn auch im Mittelalter tobten die vielen dynastischen Kämpfe nur mit kurzen Unterbrechungen. Dazu kam das Raubritterthum, welches Strom und Strasse unsicher machte. Trotz alledem entwickelte sich in den Städten ein kräftiges deutsches Bürgerthum (rhein. Städtebund), welches, mehr oder minder glücklich, wiederholt herrschsüchtigen Gelüsten kirchlicher und weltlicher Fürsten entgegentrat, und am Rhein zuerst machte sich frisches deutsches Culturleben geltend, ja, der Rhein darf als der Heerd deutscher Cultur bezeichnet werden, und dem Deutschen ist, wie Simrock bezeichnend sagt, der Rhein das, was dem Indier der Ganges ist. Der 30j. Krieg schwang seine Geißel verheerend auch über die Rheinlande, und die zahlreichen 1688—89 zerstörten Burgen, Städte und Kirchen zeugen von dem Vandalismus, welchen die Franzosen im Orleans'schen Erbfolgekriege ausübten. Die Kämpfe der franz. Republik, welche nicht ohne schwere Heimsuchung der Rheingegend geführt wurden, brachten dieselbe grossentheils unter franz. Botmässigkeit, aus der sie 1815 befreit wurde. Schweres Geschick drohte den Rheinlanden, als 1870 in freventlichem Uebermuthe von Frankreich der Krieg an Preussen erklärt wurde, sollte doch der Rhein der Preis für die von den Franzosen gehofften Siege sein; allein die Siege der deutschen Waffen bewahrten die Rheinlande vor französischer Herrschaft.

Wissenschaft und Kunst steht am Rhein in hoher Blüthe; die immer mächtiger sich entwickelnde Industrie versteht es, die reichen Schätze der Natur sich dienstbar zu machen, und Handel wie Industrie haben sich in ungeahnter Weise gehoben, befreit von den 30 Zollstätten, die einst zwischen Mainz und Holland Handel und Schiffahrt lähmten, und im Besitze der grossartigsten Verkehrsmittel der Neuzeit — der Eisenbahnen.

Eisenbahnen. Dampfschiffe. Die Marktschiffe vermittelten auf dem Rheine bis in das 3te Decenium d. Jahrh. hauptsächlich den Personenverkehr und sind noch in Vieler Erinnerung. 1817 kam das erste DS. den Rhein zu Berg bis Coblenz. Die Niederländ. Gesellschaft richtete dann zunächst einen regelmässigen Dienst zwischen Holland und Cöln ein. 1827 gingen die Schiffe der Cölnischen, und 1837 auch die der Düsseldorfer Gesellschaft bis zum Oberrhein und fahren jetzt im gemeinschaftlichen Dienste zwischen Mannheim und Rotterdam. Die prachtvollen neuerbauten Salondampfer dieser Gesellschaften erfreuen sich besonders grosser Frequenz. Die Schiffe der niederl. Gesellschaft werden von Touristen seltener benutzt, da sie nur einmal täglich und minder regelmässig fahren, überhaupt mehr dem

Güterverkehr dienen. Niedriger Wasserstand und die im Herbste häufig eintretenden Nebel machen die Benutzung der DS. oft unrathsam, wie überhaupt der schnell Reisende auf sie, besonders bei den Fahrten zu Berg, verzichtet wird; trotzdem und ungeachtet der parallel laufenden EB. haben sie jährlich eine Frequenz von über 1 Million Reisender. Der Rhein ist somit die grosse Touristenstrasse, das Stelldichein für die Vergnügungsreisenden aller Welttheile geworden.

Ein neues mächtiges Verkehrsmittel gesellte sich in den Eisenbahnen hinzu, unter denen, soweit sie in den Bereich dieses Buches fallen, die Rheinische Eisenbahn, die Hessische Ludwigsbahn und die Pfälzischen Bahnen durch ihre Ausdehnung den ersten Platz einnehmen. Bereits am 15. Febr. 1844 wurde die Bonn-Cölner EB. dem Verkehr eröffnet; allein erst 11 Jahre später erhielt dieser Schienenweg weitere Ausdehnung. Die Rheinische Eisenbahngesellschaft beschränkte ihr Terrain nicht länger auf die Strecke Cöln - Aachen, sondern lenkte ihr Augenmerk auf die Ufer des Rheines, der Pulsader des ganzen westlichen Deutschlands; sie erwarb die Bonn-Cölner Bahn, um an diese anschliessend, die Schienenstrasse bis nach Bingen zum Anschluss an die Hessische Ludwigsbahn fortzusetzen; dieser Anschluss wurde am 22. Dec. 1859 erreicht. In Cöln schliessen nach Norden die Linien der Rheinischen Bahn über Crefeld nach der holländischen Grenze, ferner von Osterath in den wichtigen Industriebezirk von Essen an. Die Linie Düren-Call-Trier (Eifelbahn) ist 1871 vollständig dem Betriebe übergeben worden, desgleichen die rechts-rheinische Linie Oberlahnstein-Obercassel (Bonn).

In ähnlicher Weise wuchs die Hessische Ludwigsbahn, welche Anfangs auf die Strecke Mainz-Worms beschränkt, jetzt durch die von ihrem Centralpunkte Mainz aus in 5 Richtungen gehenden Linien höchst bedeutsame Theile des mittelrh. Eisenbahnnetzes bildet. Die Linie Mainz-Worms wurde am 24. Aug. 1853, Mainz-Bingen am 17. Oct. 1859, Mainz-Aschaffenburg am 2. Dec. 1858 Mainz-Alzei am 18 Dec. 1871, und Mainz-Frankfurt am 3. Jan. 1863 eröffnet. Die Linien Worms - Alzey - Bingen, Worms - Bensheim, Worms-Darmstadt (Riedbahn) wurden 1870 u. 1871, Darmstadt-Michelstadt (Odenwaldbahn) am 18 Dec. 1871 eröffnet.

Bedeutend für den mitteldeutschen Verkehr sind die Pfälzischen Bahnen (Maximilians- und Ludwigsbahn und Pfälzer Nordbahnen) unter gemeinschaftlicher Direction (in Ludwigshafen) stehend. Die pfälzische Ludwigsbahn, Linie Ludwigshafen-Neunkirchen, auch wohl *Bexbacher* (letzte pfälzische Stat.) EB. genannt, wurde 1849 vollendet und führt von Ludwigshafen nach Bexbach an die preuss. Grenze, wo sie in Neunkirchen auf preuss. Gebiete ihren Anschluss an die Saar-

brücker EB. findet. An diese Bahn reiht sich in *Hochspeyer* die Alsenzbahn, Hauptlinie der Nordbahnen, sie hat in Münster a. St. Anschluss an die Rhein-Nahe-Bahn. In Stat. Langmeil-Münchweiler der Alsenzbahn, wird die im Bau begriffene Donnersberg-EB. (von Alzey über Kirchheimbolanden) münden. An die Linie Ludwigshafen-Neunkirchen schliessen ferner die Zweigbahnen von Homburg nach Zweibrücken und St. Ingbert, in Landstuhl die nach Cusel an. Von Neustadt a. d. H. führt einerseits nach Westen die Maximilians-Bahn nach Weissenburg im Elsass; sie führt meist am Fusse des romantischen Hardtgebirges hin; von Stat. Winden führt eine Zweigbahn nach Bergzabern, eine andere in entgegengesetzter Richtung nach Maxau, wo eine Eisenbahn-Schiffbrücke den Verkehr mit dem rechten Rheinufer (Carlsruhe) vermittelt. Von Neustadt führt ferner eine EB. nach dem nahen Dürkheim, deren Fortsetzung nach der hessischen Stat. Monsheim im Bau begriffen ist, ferner eine Linie von Schifferstadt über Speyer nach Germersheim.

Von minder grosser Ausdehnung, aber noch im Bereiche dieses Buches liegend, und bedeutende Glieder im westdeutschen Eisenbahnsystem bildend, sind die Main-Neckar-Bahn, die jetzt an den preuss. Staat übergegangene Tannus-Bahn, die Königl. Nassau'schen Staatsbahnen, die Rhein-Nahe- u. die Kön. Saarbrücker EB., die Saarbrück-Trierer-Luxemburger EB., von denen nur die Nassau'sche EB. in ihrer Strecke Biebrich-O.-Lahnstein an dem Ufer des Rheines selbst, hinführt. — Nur zum Theil fallen in den Bereich dieses Buches die Elsass-Lothringen'schen Bahnen, die Badische Staatsbahn, die Cöln-Mindener und die Bergisch-Märkische E.Bahn.

An den Rhein münden oder längs desselben führen — im Bereiche dieses Buches — folgende Eisenbahnen:

In Kehl die badische Staatsbahn und in Strassburg die Elsassische Bahn.

In Maxau (u. Maximiliansau) die badische Staatsbahn (Carlsruhe) und die pfälzische Eisenbahn (Maxau-Winden).

In Germersheim u. Speyer die pfälzische E.-Bahn.

In Mannheim u. Ludwigshafen die Main-Neckar-B.: Mhm. - Darmstadt - Frankfurt, die Grossh. Bad. Staatsbahn.: Mhm. Heidelberg-Carlsruhe-Basel, die Pfälz. Bahnen: Ludwigshafen-Speyer-Neunkirchen, und Neustadt-Landau-Weissenburg.

Worms. Die Hess. Ludwigsbahn: Worms-Mainz-Bingen (Cöln); Worms - Alzey - Bingen; Worms - Darmstadt (Riedbahn), Worms-Bensheim; Pfälzische Bahn nach Ludwigshafen.

Mainz. Hess. Ludwigsbahn: Mainz - Frankfurt, Mainz-Darmstadt-Aschaffenburg; Mainz-Ludwigshafen, Mainz-Alzey.

Castel u. Biebrich. Taunusbahn: Wiesbaden-Castel-Frankfurt, Pferdebahn von Biebrich bis zur Curve bei Mosbach. — Nassau'sche Staatsbahn: Wiesbaden-Lahnstein;

Bingen. Hess. Ludwigsbahn: Bingen - Mainz - Worms; Bingen - Alzey - Worms.

Bingerbrück. Die Rhein-Nahebahn: Bingerbrück-Kreuznach-Neunkirchen-(Saarbrücken-Metz-Trier-Luxemburg); Rheinische E.-B.: Bingerbrück-Coblenz-Cöln. Von Münster a. St.: die pfälzische Alsenzbahn nach Hochspeyer.

Oberlahnstein. Königl. Nass. Staatsb.: Oberl.-Wetzlar, Oberl.-Wiesbaden-(Frankfurt). Rheinische E.-B.: Oberl.-Coblenz.

Coblenz. Die Rheinische E.-B.: Coblenz-Oberlahnstein; von Ehrenbreitstein (resp. O.-Lahnstein) die rechtsrheinische Linie nach Obercassel (Bonn).

Obercassel b. Bonn. Rheinische E.-B.: Rechtsrheinische Linie. Bonn- (vermittelt Traject) O.-Cassel nach O.-Lahnstein; Seitenlinie O.-Cassel-Troisdorf zum Anschluss an die Deutz-Giessener E.-B.

Cöln. Rheinische E.-B.: Cöln-Aachen-Herbesthal mit den Seitenlinien Herbesthal-Eupen und Düren-Trier (Eifelbahn), Linie Cöln-Cleve-Zevenaar und Cöln-Bingerbrück-(Mainz).

Deutz bei Cöln. Die Cöln-Mindener Bahn: Cöln-Minden und Deutz-Giessen. Bergisch-Märkische E.-B.: (Cöln)-Mülheim-Elberfeld.

Neuss. Die Rheinische E.-B.: von Neuss nach Crefeld-(Nymegen) Zevenaar; Neuss-Düren. Berg.-Märkische E.-B.: Aachen-Gladbach-Düsseldorf-Hamm-Soest. Von Neuss Seitenlinie nach Obercassel, gegenüber Düsseldorf und Aachen-Düsseldorfer E.-B., über Neuss, Gladbach nach Aachen.

Düsseldorf. Die Bergisch-Märkische E.-B.: Düsseldorf-Elberfeld-Dortmund; Aachen-Düsseldorf.

Ruhrort. Cöln-Mindener E.-B. nach Oberhausen und Berg.-Märkische E.-B. nach Crefeld (Gladbach-Dortmund-Soest.)

Duisburg. Cöln-Mindener E. B.: Cöln-Minden; Berg.-Märk. E.-B.: Mülheim a. d. R. — Dortmund.

Wesel. Cöln-Mindener E.-B.: nach Oberhausen und über Emmerich nach Arnheim.

Cleve. Rheinische E.-B.: nach Zevenaar und Nymegen. Cleve - Cöln.

Feste E.-Bahn-Rheinbrücken sind zwischen Strassburg-Kehl, Mainz-Gustavsburg, Coblenz-Ehrenbreitstein, Cöln-Deutz, Düsseldorf-Neuss. Bei Maxau, Linie Winden-Carlsruhe, befindet sich eine E.-B.-Ponton-Brücke. Dampftrajecte sind zwischen Worms-Rosengarten, Mainz-Castel, Bingerbrück-Rüdesheim, Neuwied (Stadt) u. Bhf. am l. Ufer, Obercassel-Bonn, Rheinhausen — Hochteld (Duisburg), Homberg-Ruhrort, und bei Elten (Zevenaar), wovon die bei Bonn, Rheinhausen und Elten ganze Züge überführen.

Posten. Das jetzt zum Reichspostwesen erweiterte preuss. Postwesen hat den Ruf einer vorzüglichen Organisation in

jeder Beziehung. Die meistens Personenzüge führen ein Postbureau mit, welches an den Stationen die Correspondenz abgibt und übernimmt, und deren Beförderung in früher kaum geahnter Schnelligkeit vermittelt. Die von den Bahnen abgelegenen Städte sind meistens mit den nächsten Bahn-Stationen durch Personenposten verbunden. (Wir werden bei den Stationen wenigstens diejenigen Personenpostcourse anführen, die nach Orten führen, welche gewöhnlich von Touristen berührt oder aufgesucht werden).

Telegraphenwesen. Der Deutsch-Oestr. Telegraphenverkehr umfasst das deutsche Reich, Oestreich-Ungarn und die Niederlande. Die Beförderung von Depeschen nach Orten ohne Telegraphen-Station geschieht bei nicht recommandirten Depeschen stets per Post, respective per Boten, je nach dem Ermessen der Adressstation, und es werden die Gebühren hierfür vom Adressaten erhoben; bei recommandirten Depeschen wird die Weiterbeförderung vom *Aufgeber* bestimmt und bezahlt; er hinterlegt ein Depositum, gewöhnlich 24 Sgr. per Meile, worüber Abrechnung erfolgt.

Aufgabe von Depeschen *Bureau restante* oder *Bahnhof restante* ist zulässig, ebenso Chiffren-Depeschen, doch dürfen diese *nur aus Zahlen* oder *nur aus Buchstaben* bestehen, und müssen, sofern sie einzelne Gruppen bilden, durch Kommata getrennt sein, welche bei der Taxirung mit berechnet werden.

Bei *recommandirten* Depeschen wird gegen nochmalige Gebühr der einfachen Depesche der Wortlaut derselben mit Angabe der Aushändigungszeit dem Aufgeber telegraphisch zurückgegeben.

Rückantworten können vorausbezahlt werden und erfordern die Bemerkung „Antwort bezahlt“ wobei vorausgesetzt ist, dass dieselbe nicht mehr als 20 Worte enthält. Wenn für mehr als 20 Worte bezahlt wird, so muss vor der Unterschrift gesagt sein „Antwort 30 (resp. 40 u. s. w.) bezahlt“. Enthält die Rückantwort mehr Worte, als bezahlt wurden, so wird der Mehrbetrag von ihrem Aufgeber erhoben.

Die Gebühren für die Correspondenz, innerhalb des deutschen Reiches (incl. des Grossherzogthums Luxemburg) sowie nach Oesterreich, Ungarn und den Niederlanden werden nach Zonen berechnet, welche letztere aus Taxquadraten zusammengestellt sind. Im deutschen Reiche (incl. des Grossherzth. Luxemburg) beträgt die Gebühr für die einfache Depesche (20 Worte) — welche innerhalb dieses Gebietes verbleibt — in der I. Zone 5, in der II, Zone 10 und in der III. Zone 15 Sgr. Für Depeschen von und nach Oestreich-Ungarn und die Niederlande bestehen 2 Zonen, wofür an Gebühren in der I. Zone 10 und in der zweiten Zone 20 Sgr. (pro einfache Depesche) erhoben werden.

Wir gehen hier den Tarif einfacher Depeschen einer An-

zahl grösserer, oder vom Fremdenverkehr viel berührter Orte, nach welchem sich die Gebühren nach den dazwischen liegenden Orten leicht annähernd feststellen lassen.

Von		nach																				
				Strassburg	Carlsruhe	Baden	Frankfurt	Heidelberg	Darmstadt	Ludwigshafen	Mainz	Wiesbaden	Kreuznaeh	Saarbrücken	Trier	Coblenz	Ems	Cöln	Aachen	Düsseldorf	Elberfeld	
Strassburg	Carlsruhe	—	5	5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
"	Baden-Baden	5	—	5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
"	Frankfurt	10	10	—	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
"	Heidelberg	10	5	5	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Darmstadt	10	5	10	5	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Ludwigshafen	10	5	5	5	5	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Mainz	10	10	10	5	5	5	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Wiesbaden	10	10	10	10	10	5	5	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Kreuznaeh	10	5	10	5	5	5	5	5	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Saarbrücken	10	10	10	10	10	10	10	10	10	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Trier	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Coblenz	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	—	5	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Ems	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	—	5	5	5	5	5	5	5	5
"	Cöln	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	—	5	5	5	5	5	5	5
"	Aachen	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	—	5	5	5	5	5	5
"	Düsseldorf	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	—	5	5	5	5	5
"	Elberfeld	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	5	—	5	5	5

Obiger Tarif ist in Silberroschen aufgestellt.

Die Stationen theilen sich ein in solche: A. mit beschränktem Tagesdienst, 9—12, 2—7 Uhr, und Sonntags 8—9, 2—5 Uhr. B. mit vollem Tagesdienst, im Sommer 7 Uhr (im Winter 8 Uhr) Morgens bis 9 Uhr Abends. C. mit Tages- und Nachtdienst. D. mit verlängertem Tagesdienst bis Mitternacht.

Die Bahn telegraphen dienen in erster Reihe zwar nur dem Verkehr der betreffenden Eisenbahn, es können jedoch auf allen Bahnstationen im Bereiche des deutschen Reiches, auch wo sich ein Staatstelegraph befindet, Depeschen für denselben ohne Ueberweisungsgebühr aufgegeben werden, und es sind zu diesem Zwecke die Bahnstationen mit den Staatsstationen schon gröstentheils durch Leitungen verbunden.

Wir erwähnen nur da des Vorhandenseins einer Staats-Telegraphen-Station, wo eine Bahn-Telegr.-Stat. sich nicht befindet, oder der Staats-Telegraph nicht im Bhf. ist.

Gasthöfe. Man kann die grosse Mehrzahl der rheinischen Gasthöfe jetzt als gut geleitete betrachten; ihre Preise sind natürlich sehr verschieden; in den grossen Städten befinden sich Casthöfe, deren hohe Preise manchen Touristen fernhalten, da aber die Wahl in solchen Orten auch gross ist, so wird derselbe leicht ein minder luxuriös eingerichtetes und dadurch minder theures Gasthaus finden. Erklärlich ist es, dass die nur im Sommer frequentirten Hôtels meist höhere Preise haben, als diejenigen, welche auch im Winter sich regen Verkehrs erfreuen. Viele Gasthöfe behalten noch immer die Berechnung von „Service“ bei, ohne dass man trotzdem der Zahlung von Trinkgeldern wenigstens an den Portier und Hausknecht, sich entbinden kann. Ein eben so wenig zu rechtfertigender Gebrauch ist die Berechnung der „Bougies“, von dem sich in neuerer Zeit indess viele Gasthöfe freihalten oder doch nur die wirklich verbrannte Kerze in Rechnung stellen. Die Preise der Zimmer zwischen den Häusern ersten und mittleren Ranges zeigen meist keinen so erheblichen Unterschied, dagegen fallen die Preise der Speisen und Getränke, dann die hohe Berechnung von „Service“ und „Bougies“ bei Ersteren sehr in's Gewicht. Als Trinkgeld, selbst in den grössern Häusern, genügen bei eintägigem Aufenthalte 5 Sgr. für den Oberkellner, 2 $\frac{1}{2}$ Sgr. für den Hausknecht und 2 $\frac{1}{2}$ Sgr. für den Portier, sofern von beiden letzteren nicht besondere Dienste ausser dem Reinigen der Kleider und dem Ueberreichen des Zimmerschlüssels u. dergl. beansprucht werden. In vielen süddeutschen Gasthöfen, selbst ersten Ranges, befinden sich *Bierwirthschaften*, allerdings in besonderen Räumen.

Die in diesem Buche angeführten Preise stützen sich entweder auf pr. Circulair von den Gasthofbesitzern erbetenen vollständig freiwilligen Angaben derselben, oder auf die vielfachen eigenen Erfahrungen des Herausgebers; sie basiren „auf

die Ansprüche, welche ein den gebildeten Ständen angehörender Tourist an ein gutgeführtes Hôtel zu machen berechtigt ist.“

Mittheilungen, welche geeignet sind, auch in diesem Punkte zu berichtigen und zu ergänzen, wird die Verlagsbuchhandlung mit bestem Danke entgegennehmen.

Rheinischer Wein. „Weinland, lustig Land“. Der Weinstock ist durch die Römer in das Land gekommen, und Kaiser Probus soll es gewesen sein, der im Rheingau die ersten Reben setzen liess. Karl der Grosse hat viel für den Anbau der Rebe gethan. Er residirte bekanntlich oft auf der Saalburg bei Ingelheim, und von dort aus bemerkte er, wie von den Dichtern die Sage erzählt wird, dass der Schnee auf den Hügeln des Rheingau's weit früher schmolz, als auf den Anhöhen des ihn umgebenden Landes und sollen daher von ihm bei Rudesheim die ersten Orleans - Trauben gepflanzt worden sein, und bis auf den heutigen Tag findet man diese Traubengattung noch, allerdings nur spärlich, auf dem Rudesheimer Berg. Indess war auch vor Karl d. Gr. der Weinbau an beiden Rheinufern, an der Nahe, Mosel und Ahr nicht unbedeutend. Der Dichter Venantius Fortunatus, geb. um d. J. 530 und um 600 als Bischof von Poitiers gestorben, hatte die Rheingegend bereist und fand Berge an der Mosel und am Rhein mit Reben bedeckt. Mag nun in anderen, südlicheren Ländern, Klima und Bodenbeschaffenheit der Cultur des Weinstockes förderlicher sein, in keinem Weindistrict wird jedoch so viel Sorgfalt, Arbeit und Capital auf die Rebe verwendet, als in jenem des Rheins, und ganz besonders im Rheingau. Die Weine des Rheingaus sind das non plus ultra der gesammten Weinproduction auf dem Erdenrunde. Kein Wein ausser dem Rheinwein hat bei Fülle und Süsse das eigentümliche, zugleich liebliche u. kräftige, den südl. Weinen beinahe ganz fehlende Bouquet, das, schwer zu definiren, bald dem zarten Aroma der Erdbeere, der süssen Mandel, des Spalier - Pfirsichs gleicht. Es ist schwer, eine durchaus bestimmte Classification der Rheingauer Weine, nach Productionsdistricten geordnet, aufzustellen. Heutzutage, wo so viel Sorgfalt auf die Auslese verwendet, wo aus den Trauben die besten ausgewählt werden, und von diesen besten Trauben wieder die edelsten Beeren, da tritt der fleissige Producent in den Vordergrund auf Kosten von Weinbergslage und Bodenbeschaffenheit.

Es dürfte als allgemeiner Anhaltspunkt die Angabe genügen, dass für Rheingauer Weine 600—4000 Gulden pr. Stück à 1200 Liter bezahlt werden; der bis jetzt höchste Preis wurde mit 12,000 fl. für 1846r Steinberger bezahlt. Die berühmtesten Rheingauer Weine sind die vom Steinberg, Johannisberg, Marcobrunn, von Rauenthal, Rudesheim und Geisenheim.

Man vergleiche die Einkaufspreise mit denen, die auf den

Weinkarten der Hôtels für obige Sorten gang und gäbe sind, man addire zu diesen Preisen 4 oder 5 Jahre Zinsenverlust (denn unter 5 oder 6 Jahren werden solche hochfeine Weine kaum flaschenreif) und dazu den Nutzen des Weinhändlers und des Wirthes, und der Gast darf sich kaum beklagen, wenn er für einen Geisenheimer oder Rüdesheimer per. Flasche 2 $\frac{1}{2}$ Thlr. bis 3 Thlr. bezahlt. Doch auch Vollraths, Hattenheim, Winkel, Hallgarten, Erbach, Eltville produciren gar edele, herrliche Proben. Die Traube, welche vornehmlich im Rheingau mit Erfolg cultivirt wird, ist der Riesling; eine würzige, kleinbeerige spätreifende Traube, welche in guten Weinjahren erst Ende Nov. gelesen zu werden pflegt. Sonst ist auch der Traminer, der Clärener, mit der Abart Ruländer, sehr verbreitet, und unter Umständen auch gut. Gutedel und Trollinger liefern die besten Tafeltrauben. Zur Bereitung des rothen Weines wird vorherrschend die sagen. Burgunder Traube (blauer Clärener) verwendet. Bekanntlich unterscheidet sich die Bereitung vom Weiss- und Rothwein lediglich dadurch, dass man die blauen Trauben auf den „Rappen“ (Trestern) gähren und durch die Gährung den in der Schale der Beeren vorhandenen Farbstoff ausziehen lässt während die weissen Weine sofort gekeltert werden. Es verdient als vortrefflicher Rothwein des Rheingaus noch der allbekannte Assmannshäuser hervorgehoben zu werden, welcher unter günstigen Verhältnissen die besten französichen Weine an Fülle und Wärme übertrifft. Assmannshausen schliesst den sogenannten Rheingau ab; unterhalb Lorch beginnen die guten, brauchbaren Mittelsorten. Grössere Verbreitung finden die Weine von Hochheim, Kreuzberg, (Ehrenbreitsstein), Dattenberg, Linz und Erpel, besonders in Cöln und am Niederrhein. Mit dem Siebengebirge schliesst die Weinproduction auf dem rechten Ufer ab. Wir dürfen hier die Weine der Bergstrasse nicht unerwähnt lassen; zwar werden sie wenig unter heimischer Etiquette versendet, dennoch liefern mehrere Lagen sogar einen vorzüglichen Wein, z. B. bei Bensheim, Auerbach (Rottberg), Heppenheim und Zwingenberg; die Rothweine kommen den besten deutschen Rothweinen nahe.

In den linksrheinischen Weindistricten beginnen zunächst die Pfalzweine den fröhlichen Bacchus-Reigen. Am Haardtgebirge, in der bayerischen Rheinpfalz, ziehen sich die Weingelände in der Ebene, und an die Eügelabhänge gelehnt, in grossen Strecken hin. Hier ist Massenproduction. Die weiten Kellerhallen sind mit Fässern gefüllt. Sechszehn Ohm (circa 3500 Flaschen) enthält ein solches Gebinde. Am sogenannten Obergebirge, in der Nähe von Edenkoben, werden nur kleine Weine erzeugt; dagegen sind die besseren Sorten von Mussbach, Rupertsberg, Wachenheim, Dürkheim und Königsbach namentlich wegen geringer Säure beliebt, und gar die Weine von

Deidesheim und Forst besonders gesucht. Ja in guten Jahrgängen rivalisirt das Forster Kirchenstück und der Jesuitengarten mit den Matadoren des Rheingaus. Riesling u. Traminer sind die Traubenarten, welche hier die besseren Weine liefern; Oesterreicher (Franken) produciren die geringeren Sorten.

Folgen wir dem Lauf des Rheines, so kommen wir zunächst bei Worms zu der Liebfrauenmilch. Ganz sicher ein guter Wein; aber kaum so gut wie sein Ruf. Oppenheim, Nierstein, Bodenheim, Laubenheim tragen mit Recht geehrte Namen, ebenso Ingelheim mit seinem Rothwein. Bei Bingen, wo die Nahe in den Rhein mündet, beginnen mit dem Scharlachberg die feurigen Naheweine. Freilich machen sie keinen Anspruch darauf mit den Besten genannt zu werden; aber sie spielen doch eine wesentliche Rolle im dem Weinhandel. Zu den besten Naheweinen gehören ausser dem Scharlachberger, welcher meistens Rheinwein bezeichnet wird, u. A. der bouquetreiche Winzenheimer, Kauzenberger und Norheimer. Unterhalb Bingen folgt nun der Steeger, alias Blücherthaler, seitdem der „Marschall Vorwärts“ in der Neujahrsnacht von 1814 durch dieses Thal zog, und dann Bacharach, von dem schon in dem bekannten, alten Verse es heisst:

Zu Würzburg an dem Stein,
Zu Hochheim an dem Main,
Zu Bacharach am Rhein,
Da wüchset der beste Wein.

Freilich bezieht sich dieser Spruch nur in so fern auf Bacharach, als die Stadt im Mittelalter sowohl den Stapelplatz für die Rheingauerweine abgab, die von hier aus nach Holland und England verschifft wurden, als auch das Depot der sogen. Feuerweine war, die durch Trocknen der Trauben auf Stroh u. Abdampfen eine concentrirte Süsse erhielten. Bis Coblenz sind die Hügel mit Reben bedeckt, die, mit Ausnahme des Enghöller (Oberwesel) und einiger anderen bessern Lagen, nur mittlere und kleine Weine erzeugen.

Bei Coblenz kommt die Mosel heran, die Braut des Rheines par excellence. Da duftet's schon von ferne, wenn man nur von Zeltingen, Brauneberg, Josephshof, Scharzberg (eigentl. Saarwein) spricht, namentlich von den Weinen aus den gesegneten Jahren von 1857 bis 1862 (excl. 1860) und 1865. Herrlich duftende Blume ist das charakterische Kennzeichen der Moselweine. Im Mittelalter charakterisirten die Mönche unsere Weine wie folgt: *Vinum Mosellanum est omni tempore sanum, — Vinum Rhenense, decus est et gloria mensæ.* Von Coblenz bis Bonn, über Bonn hinaus, an dem sogen. Vorgebirge hin, bei äussersten nördlichen Grenze der Rebencultur, wachsen grösstentheils rothe Trauben; aber die Pflege der Weinberge fällt gar augenfällig zurück gegen die der oberen Districte; anders dagegen verhält es sich mit dem an der Ahr gezogenen Roth-

wein. Die Ahr producirt die gesuchten trefflichen Bleicharte, unter denen namentlich der Wallportsheimer den Vergleich mit den besseren Sorten der Burgunder Weine aushält und in guten Jahrgängen selbst Nuits und Chambertin in den Schatten stellt. Zum Schluss noch ein Wörtchen über moussirende Rheinweine. Es ist kaum ein Menschenalter her, das man am Rheine mit der Herstellung moussirender Weine begonnen. Das Ausland, vornehmlich England und seine Colonieen waren die ersten Abnehmer für unsere „Sparkling-Hock“ und „Sparkling-Moselle“. (Unter „Hock“ versteht man in England alle Rheinweine; französ. Champagner heisst „Sparkling-Champagne.) In Deutschland selbst konnten sie lange keinen Boden gewinnen, wenigstens nicht unter eigenem Namen, und nur unter der falschen Flagge französischen Stopfenbrandes schleppten sie mühsam ein kümmerliches Dasein hin. Jetzt allerdings, da das Renommée der rheinischen Schaumweine durch das Ausland festen Boden gewonnen, urtheilt das deutsche Publikum auch unbefangener, und auf den Weinkarten der Hôtels sieht wohl hin und wieder, allerdings oft noch ganz bescheiden, unten aus der Ecke rechts, moussirender Rhein- und Moselwein hervor. Und erst seit der Zeit, wo der deutsche Schaumwein die Brücke der franz. Etiquette hinter sich abgebrochen, ist er ein werthvoller, ebenbürtiger Handelsartikel geworden. Auf geradem Wege, unter eigenem Namen, ist es den Mousseux-Fabriken in Coblenz, Kreuznach, Rüdesheim, Eltville, Mainz, Hochheim und Frankfurt gelungen, ihren Waaren Absatz und ihren Etablissements Renommée zu verschaffen.

Die bedeutendsten rheinischen Weinländer sind Preussen mit etwa 62,000 Morgen, worunter das ehemalige Herzogthum Nassau mit 11,598, das Grossherzogthum Hessen mit 38,972 Morgen Weinbergen.

Zum Reiseplan.

Ein einigermaßen lohnender Besuch der Rheingegend, der ja von vielen nur *einmal* im Leben unternommen wird, erfordert immerhin einige Wochen, kann aber mit Leichtigkeit bis auf Monate ausgedehnt werden, in denen sich täglich neue Landschaftsbilder oder Kunstgenüsse aufsuchen lassen. Wer sich begnügt, pr. Dampfschiff oder Eisenbahn von Mainz bis Cöln zu fahren, wird nur einen überaus flüchtigen Eindruck empfangen. Wir geben hier die Uebersicht einer auf etwas über 2 Wochen berechneten Rheintour, unter der wir nicht blos die Reise auf dem Rhein oder unmittelbar an seinen Ufern verstehen, sondern auch die Partien in die Seitenthäler des Rheines, in die zu seinem Gebiet zählenden Gebirge und die in seiner Nähe liegenden sehenswerthen Städte.