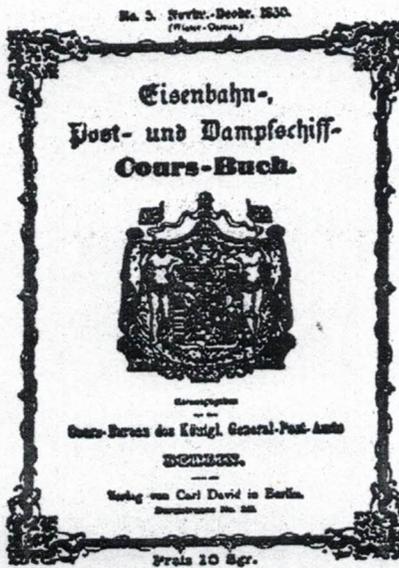


Geschichte des Kursbuches

Hundert Jahre

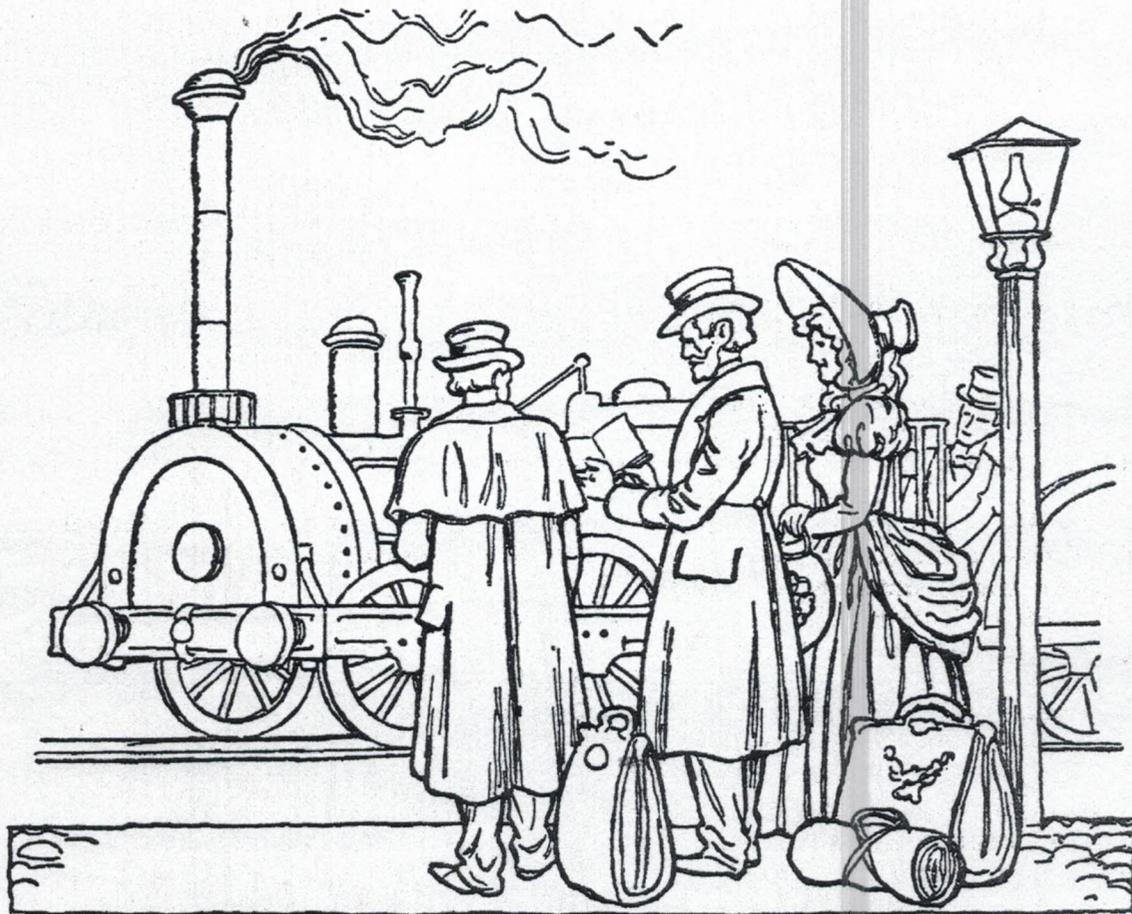


sind verfloßen, seitdem im Jahre 1850 das Kursbuchbüro des Königlichen Generalpostamtes in Berlin das „Eisenbahn-, Post- und Dampfschiff-Coursbuch“ als erstes Reichskursbuch herausgab. Dieses „Coursbuch“ hatte einen Umfang von 128 Seiten. Das erste amtliche Reichskursbuch, entstand aus einem Bedürfnis der Post. Sie betrieb nämlich die ersten öffentlichen und regelmäßigen Beförderungsmittel mit ihren Postkutschen, und mit dem Aufkommen der Eisenbahnen bestand zunächst keine Zentralstelle, die ein Interesse oder die Möglichkeit gehabt hätte, sämtliche Eisenbahnlinien zusammenzustellen. Das erste amtliche Kursbuch enthielt bereits Fahrpläne mit allen Zeit- und Entfernungsangaben, mit Kreuzchen und Sternchen, mit „Personengeld“ und dem Tarif für „Equipagen“. Da in jener Zeit das Eisenbahnnetz noch spärlich und lückenhaft war, pflegten wohlhabende

Leute ihre Kutsche mitzunehmen. Nach den allgemeinen Fahrbestimmungen wurden mit Personenzügen, die den Vorzug einer schnellen und pünktlichen Abfertigung hatten, Personen, Passagiergepäck, Eilfracht, Equipagen, Pferde und Hunde befördert. Der Gedanke, Kursbücher zu schaffen, geht indessen viel weiter zurück. Bereits um das Jahr 1520 erschien in „Oberdeutschland“ ein Wegeverzeichnis mit Entfernungsangaben. Dieses sogenannte „Itinerar“ (Angabe des Weges und der Haltepunkte) enthielt u. a. die Strecken Antwerpen – Frankfurt/M., Frankfurt/M. – Nürnberg – Venedig – Rom – Genua, Ulm – Mailand, Augsburg – Venedig usw. mit Zwischenstationen und Entfernungen. Gegen 1548 brachte der aus der Literaturgeschichte bekannte straburgische Universitätslehrer Sebastian Brant ein Buch heraus, das Aufzeichnungen über Lauf – „Kursus“ der großen Reisestraßen und über die Entfernungen der bedeutendsten Orte enthielt. Das in Augsburg etwa 1563 erschienene Reisehandbuch enthielt, von Augsburg ausgehend, die damaligen Handelsstraßen nach Antwerpen, Basel, Bologna, Budapest, Danzig, Hermannstadt, Krakau, Lübeck, Lyon, Mailand, Messina, Paris, Rom und Venedig. Die einzelnen Städte waren übersichtlich mit den jeweiligen Entfernungen angegeben. Erwähnenswert aus der damaligen Zeit sind die mehr oder weniger zuverlässigen



„Reyssbüchlein“, ferner das im Jahre 1597 in Köln erschienene Buch „Ausbund und Kron aller Wegweiser“ und das im Jahre 1651 von Martin Zeiler herausgegebene „Reyssbuch durch Hoch- und Nieder-Deutschland“. Das anno 1749 erschienene „Württembergische Bottenbuch“ vom „Hoch-Fürstlich-Württembergischen Rent-Cammer-Secretario und Bottenmeister Johann Ludwig Schweppe“ enthielt u. a. bereits Tarife für Beförderung von Briefen. Ein Bote, der für eine Kanzlei Briefschaften zu tragen hatte, bekam für jede Meile 15 Kreuzer, während ein Privatmann hierfür 18 Kreuzer zahlen mußte. Einem Land-„Botten“ wurden die mitzunehmenden Briefe „je nach dem es nah oder weit war“ mit 2, 3 oder 4 Kreuzer bezahlt. Die Verbesserungen und Erweiterungen der Postfahrten brachten in den folgenden Zeiten eine erhebliche Vermehrung der Reisehandbücher mit sich. Im Jahre 1844, also 9 Jahre nach Inbetriebnahme der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg-Fürth (7. Dezember 1835), wurde von Freiherr von Zedlitz-Neukirchen ein Werk herausgegeben, das neben Eisenbahn-Ankunft- und -Abfahrtszeiten auch Notizen über Dampfschiffahrt aufwies.



Als erstes Deutsches Kursbuch kann das ein Jahr später, anno 1845, von dem Fürstlichen Thurn und Taxischen Oberpostamts-Sekretär U. Henschel in Frankfurt/M. herausgegebene Handbuch angesehen werden, das einen Umfang von 166 Seiten hatte und die Abfahrt- und Ankunftszeiten der Postkutschen und Eisenbahnzüge in mehr als 500 Orten, sowie die Entfernung und Fahrpreise enthielt. Dieses Buch erschien vom April 1847 an monatlich in großem Format als „Telegraph für Post-, Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen in Deutschland und den angrenzenden Ländern“. Aus diesem „Telegraph“ entwickelte sich mit den Jahren das weltbekannte und vielbenutzte Kursbuch „Henschels Telegraph“.

Wenn das Jahr 1850 als das Geburtsjahr des Reichskursbuches angesehen wird, so deshalb, weil das damals erschienene Kursbuch erstmalig einen amtlichen Charakter hatte und durch seine vollständige Zusammenfassung der Verkehrsverbindungen als Reichskursbuch anzusehen war. Es verzeichnete die Fahrpläne von 200 Eisenbahnlinien der Eisenbahnen in Deutschland, Österreich, Italien, Belgien, Frank-

reich, Großbritannien, der Schweiz und den Niederlanden; ferner Postkurse, Dampfschiffpläne, auch solche nach Amerika und Indien, Tarife für Kuriere und Extraposten, eine Übersicht der Reiserouten zwischen Berlin und mehreren Hauptstädten Europas mit Fahrpreisen und mehr. Dieses Buch erhielt im Jahre 1875 einen gelben Umschlag, 1878 den Titel „Reichskursbuch“ und wurde bis 1925 von der Kursbuchstelle des Reichspostministeriums bearbeitet. Erst seit 1926 wurde es gemeinsam von der Reichspost und der Reichsbahn herausgegeben. Die Eisenbahnen selbst beschränkten sich früher in der Hauptsache auf die Herausgabe von handlichen und billigen Taschenfahrplänen und Kursbüchern für kleinere Verkehrsgebiete. Das um 1900 von der damaligen Generaldirektion der Großh. Badischen Eisenbahnen herausgegebene Kursbuch umfaßte z. B. die Großh. Badischen Eisenbahnen und die Bahnen in Bayern, Württemberg, Hessen, der Rheinpfalz, Hohenzollern und der Schweiz nebst Dampfbootkursen. Ein fühlbarer Wandel trat ein, als die bewährten Kursbücher von Henschel und Storm ihr Erscheinen einstellten. Seit 1927 erschienen nach und nach die amtlichen Kursbücher für Nord-, Mittel- und Ostdeutschland, für Westdeutschland, für Südwestdeutschland und für Bayern. Da es ferner ein gut ausgebautes Kursbuch, das ausschließlich den Fernverkehr behandelte, nicht gab, entschloß sich die Reichsbahn 1928, das Mitropa-Kursbuch nach den neuesten Anschauungen umzugestalten und gemeinsam mit ihrer Tochtergesellschaft, der Mitropa, herauszugeben. Dieses Kursbuch stellte während des Krieges sein Erscheinen ein, wird aber in absehbarer Zeit zu neuem Leben erweckt. Einen gründlichen Wandel im Kursbuchwesen brachte das Jahr 1932. Bis dahin zeigte jedes Kursbuch eine andere Streckeneinteilung und Numerierung, auch wurde für jedes Buch eine andere Schriftart verwendet, wodurch die Unterrichtung der Reisenden sehr



schwierig war. Die Reichsbahn ging damals dazu über, die Fahrplanstrecken nach Verkehrsgesichtspunkten zusammenzustellen und ein einheitliches Format zu wählen. Eine besonders deutlich lesbare Schrift wurde nach mehrjährigen experimentellen Untersuchungen hergestellt. Weiter wurden die Strecken nach Verkehrsgebieten nummeriert und zwar so, daß heute jede Strecke im Aushangfahrplan, Taschenfahrplan oder in den Kursbüchern stets unter der gleichen Nummer zu finden ist. Die amtlichen Fahrpläne haben dadurch ihre Übersichtlichkeit und Zuverlässigkeit erhöht und den Kreis ihrer Benutzer erweitert. Im Sommer 1933 erschien dann erstmalig das amtliche „Deutsche Kursbuch“. Es stellte eine Zusammenfassung der nach lokalen und regionalen Gesichtspunkten eingeteilten Taschenfahrpläne und Teilkursbücher dar. Zum

Sommerfahrplan 1935 wurde „Das amtliche Deutsche Fernkursbuch“ von der Reichsbahn neu herausgegeben. Es enthielt die deutschen Fernverbindungen, Fahrplanauszüge aller wichtigen Strecken Deutschlands und Fernverbindungen von und nach dem Auslande. Das Fernkursbuch ähnelte dem Mitropa-Kursbuch, hatte aber abweichend von diesem dieselben Fahrplannummern, wie die amtlichen Kursbücher, Taschenfahrpläne und Aushangfahrpläne. Eine weitere Erscheinung zum Sommer 1935 war das „Amtliche Deutsche Auslandskursbuch“. Es enthielt außer den deutschen Fernverbindungen und Fahrplanauszügen alle wichtigen Strecken Deutschlands, sowie die Fernverbindungen von und nach dem Auslande, wie sie auch im amtlichen deutschen Fernkursbuch enthalten waren, Fahrplanauszüge aller verkehrsbedeutenden Strecken Europas und den Überseeverkehr. Nach dem Zusammenbruch des Deutschen Reiches erschienen Ende 1945 zunächst nur einige Taschenfahrpläne. Im Januar 1946 wurde das Kursbuch „Amerikanische Zone“, im Februar „Britische Zone“ und im März „Französische Zone“ herausgegeben. Auch für die sowjetische Zone erschien im gleichen Jahre ein Kursbuch. Zum Sommerfahrplan 1947 wurde für die westlichen Besatzungsgebiete erstmalig wieder eine Gesamtausgabe herausgebracht, die nunmehr zum Sommerfahrplan 1950 von der Bundesbahn unter der Bezeichnung

„Amtliches Kursbuch – Westliches Deutschland“

als Jubiläumsausgabe
herausgegeben wird.



Wenn man die Zahlen auf einer Kursbuchseite, niedrig geschätzt, auf 5000 Stück ansetzt – wobei in dieser Zahl die Zeichen, Linien und Anmerkungen noch nicht einbegriffen sind – und dann bedenkt, daß jede dieser Ziffern und jedes dieser Zeichen auf den rund 750 Seiten geprüft und verglichen, berichtigt und erneut geprüft und verglichen werden muß, dann bekommt man einen Begriff von der riesigen Arbeit, die in diesem Kursbuch steckt. Ein Grund mehr, des hundertjährigen Bestehens des Kursbuchs – des unentbehrlichen Reiseberaters – zu gedenken, es zu erwerben und sich seiner zu bedienen.

Deutsche Bundesbahn, Generalbetriebsleitung West, Bielefeld



Nachdruck 1974. Kursbucharchiv Horst-Werner Dumjahn, 65 Mainz 1

Druck: Franz Wolf, Heppenheim