

# Modebäder und Eisenbahn.

## Zur Frage des Beitrages der Technikgeschichte zum möglichen Welterbestatus europäischer Kurstädte

### Einleitung

Ausgangspunkt des vorliegenden Beitrags war die Frage der Wechselwirkungen zwischen den Entwicklungen von Modebädern und Eisenbahn. Nachdem sich der Vortrag dazu im November 2010 relativ eng an dieser Thematik hielt, werden im Folgenden im Sinne der damaligen Diskussion auch weitere technikhistorische Aspekte berücksichtigt. Neben der Verbreiterung der Perspektive soll der Schwerpunkt hier stärker auf die Fragen und Desiderate gelenkt werden, die für vertiefende Studien relevant sein könnten. Basis dieser Fragen ist meist das Beispiel Baden-Baden, zu dem für diesen Beitrag auch Quellen studiert werden konnten.

Das Phänomen der Kurstädte und Modebäder präsentiert sich nicht nur in kultur- sondern auch in technikhistorischer Hinsicht in mannigfaltigen Facetten. Von diesen sind gewiss nicht alle von herausragender Bedeutung, manche sollten aber im Rahmen der Überprüfung der historischen Substanz genauer als bisher bedacht werden. Die Eisenbahn ist einerseits für sich wichtig, andererseits zeigen sich dort Aspekte, die auch für andere Technikbereiche in der Geschichte der Kurstädte im 19. Jahrhundert maßgeblich sind. Zudem spiegelt sich in der Eisenbahngeschichte in mehrfacher Hinsicht die generelle Entwicklung der Kurstädte. Für die weitere Untersuchung sind fünf Fragenkomplexe besonders relevant:

1. Die Akteure und der Kontext des Eisenbahnanschlusses: Das bis 1914 währende „lange 19. Jahrhundert“ war das Zeitalter der Modebäder und der sich zum Teil dort entwickelnden bürgerlichen Kultur – aber eben auch das der Industrialisierung und der Eisenbahn. Das aufstrebende Bürgertum engagierte sich nicht zuletzt in den oft als Privatbahn entstandenen Eisenbahnen, die durch die neue Unternehmensform der Aktiengesellschaft attraktive Renditen versprachen. Da die Forschung einen engen Zusammenhang zwischen dem Eisenbahnanschluss und dem Aufstieg einer Kurstadt unterstellt, liegt die Frage nahe, ob hinter Kur- und Eisenbahnanlagen eventuell dieselben Akteure steckten.

2. Wie viel Technik passt in ein Kurbad? Eine zentrale Idee der Kur ist der Kontrast zwischen dem (ungesunden) Leben, das die Kurenden im Alltag führen, und jenem während der Kur. Daher schlossen sich extrem umweltbelastende Wirtschaftstätigkeiten und Kurbetrieb aus. Gleichzeitig kamen die Kurstädte des 19. Jahrhunderts aber schon aus Rücksicht auf die Ansprüche ihrer Kunden nicht völlig ohne industrielle Technik aus, selbst wenn diese, etwa bei den verschiedenen Infrastrukturen, weitgehend „unsichtbar“ blieb. Die Frage ist also, wie die Akteure die Spannung zwischen urbanen Standards und Kontrastanspruch der Kur lösten – nicht zuletzt in gestalterischer Hinsicht.<sup>1</sup>

3. Technik als Attraktion: Bei einem Teil der technischen Einrichtungen der Kurstädte, vor allem den Bergbahnen, diente die Technik selbst der Steigerung der Attraktivität des Kurortes.<sup>2</sup>

4. Eisenbahnanlagen als materielle Quellen der Frequenz: In der Eisenbahngeschichte einiger Kurorte finden sich die „Meilensteine“ erster Eisenbahnanschluss, weitere Anschlüsse, Ausbau der Strecke(n) mit zweiten Gleisen und Bau neuer, größerer Bahnhöfe. Zu diesen Baumaßnahmen wäre es nicht ohne eine gewisse Nutzung der Bahn gekommen. Insofern können eventuell noch baulich erkennbare Schichten des Ausbaus materielle Quellen der Frequenz der Kurorte sein. Andererseits zeigen sich darin vielleicht auch politische Versuche zur Stützung niedergehender Kurorte.

5. Neue Verkehrsmittel und die Abkehr von der Eisenbahn: Kurorte waren Reiseziele der frühen Automobilisten ebenso wie der frühen Luftfahrt. Später waren manche Kurorte von Streckenstilllegungen der Bahn betroffen. Diese noch sehr

1 Zum Kontrastanspruch vgl. FUHS 1992, zur „Unsichtbarkeit“ der Infrastruktur VAN LAAK 2001. FÖRDERER (2010, S. 11) sieht in der „Infrastruktur einer Großstadt in einer Kleinstadt“ ein wichtiges Kriterium.

2 Zur analogen Situation (Bergbahn als Transportmittel vs. Bergbahn als Attraktion) in den Schweizer Alpen vgl. KÖNIG 2000.



schwach erforschten Zusammenhänge gilt es näher zu beleuchten.

Zum Forschungsstand ist generell zu sagen, dass technikhistorische Aspekte der Bädergeschichte Nebenthemen sind, zu denen es kaum monographische Darstellungen gibt. Die vorhandene Literatur ist auf mehrere Forschungsfelder verstreut zu finden. Daneben ist ein Blick auf Nachbargebiete weiterführend. Beispielsweise findet sich in der Tourismusforschung der Ansatz der „Kontrasträume“. Gunter Heinickel beschreibt das Seebad Heringsdorf zwischen 1820 und 1930 als „Berlin am Meer“, also als Ort, der gleichzeitig entfernt vom Leben der Metropole lag, jedoch gleichzeitig mehr oder weniger die Angebote einer Großstadt bot.<sup>3</sup>

3 HEINICKEL 2005. Auf die übrige Forschung wird im Rahmen der Darstellung eingegangen.

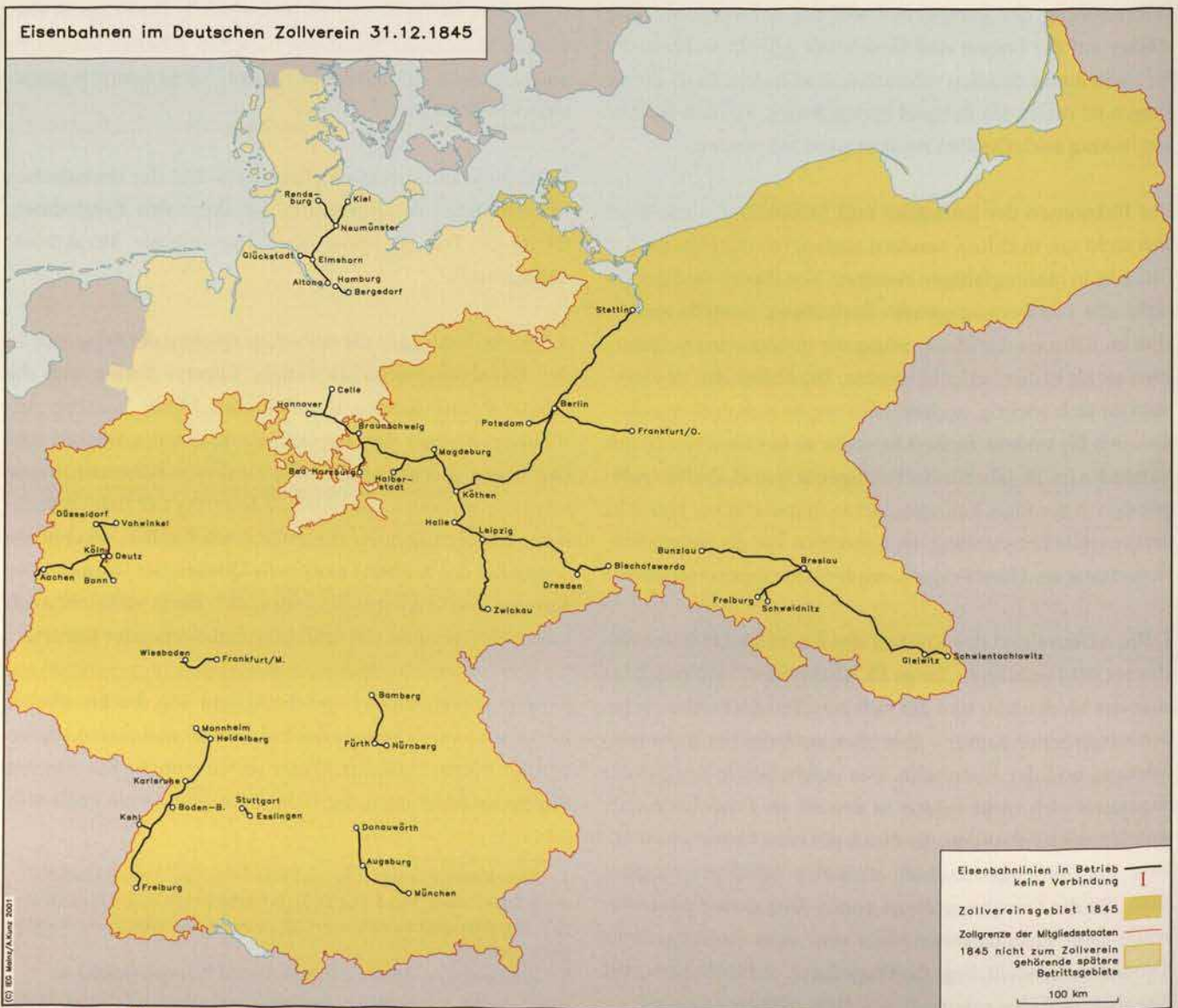
## Eisenbahnanschluss und Akteure

Die Eröffnungsjahre der Eisenbahnen zu Kurorten verteilen sich auf einen Zeitraum von fast 60 Jahren. Die Tabelle 1 zeigt, ab wann ausgewählte Kurorte mit der Eisenbahn erreicht werden konnten. Der Zeitraum lässt sich in vier Phasen gliedern:

1. 1825–1848: Sehr früh
2. 1848–1870: Hauptausbauphase
3. 1870–1875: Nachzügler
4. Nach 1875: Sehr spät

Bis zur Revolution 1848 entwickelte sich die Eisenbahn in mehreren „Inseln“ (vgl. die Karten Abb. 1 und 2). Unter den sehr früh angeschlossenen Kurorten waren auch Wiesbaden und Baden-Baden. Beide Städte registrierten einen starken

1: Eisenbahnnetz in Deutschland 1845





1840 Bath	1862 Vichy
1840 Wiesbaden	1868 Wildbad
1845 Baden-Baden	1871 Karlsbad
1850 Bad Nauheim	1871 Franzensbad
1853 Montecatini Terme	1871 Bad Kissingen
1854 Dax	1872 Marienbad
1855 Spa	1872 Bad Pyrmont
1856 Aix-les-Bains	1891 Bad Brückenau
1858 Bad Ems	1894 Schlangenbad
1860 Bad Homburg	1894 Bad Füssing

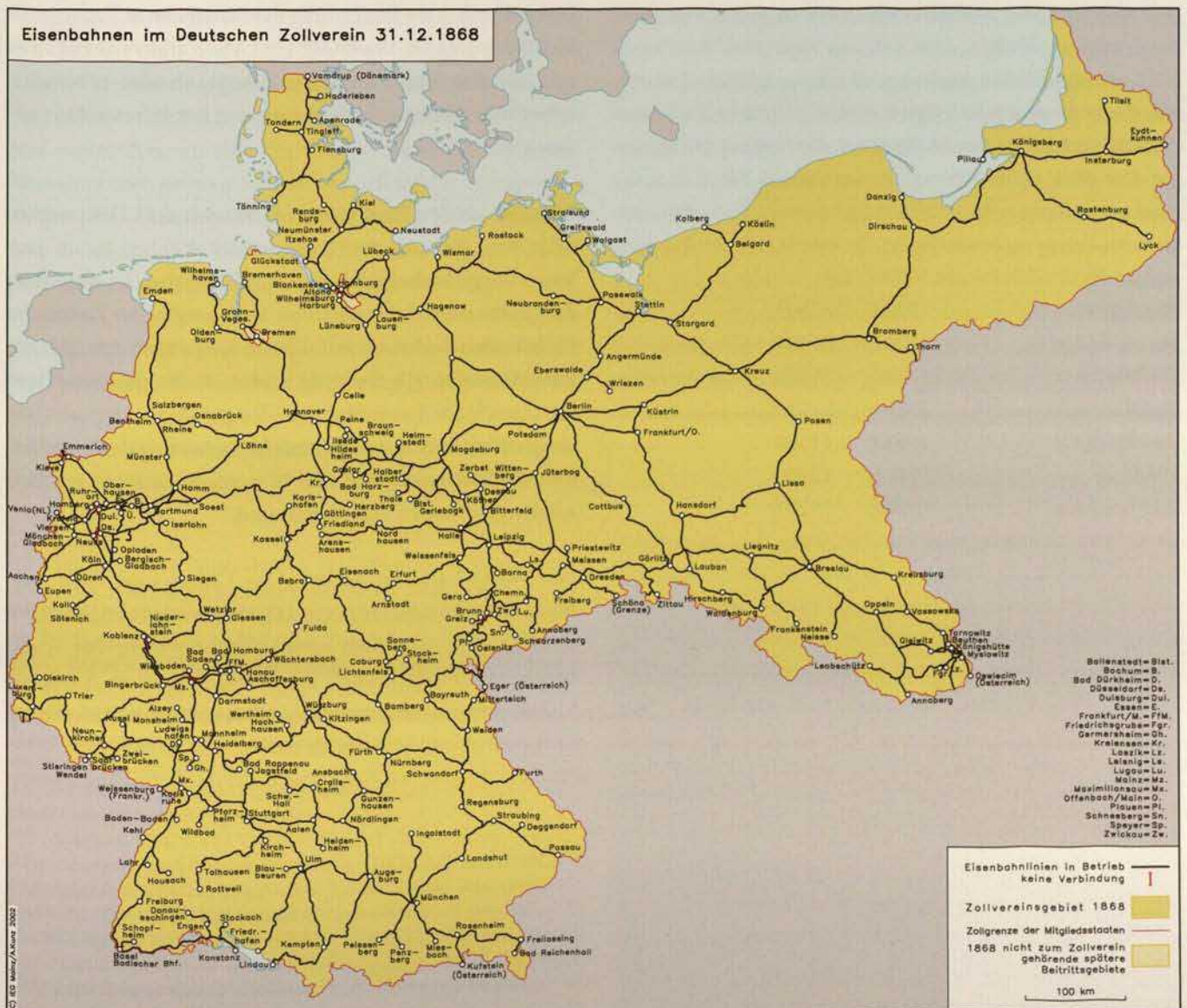
Tab. 1: Datum des ersten Eisenbahnan schlusses von ausgewählten Bäderorten in Europa

Anstieg der Übernachtungszahlen.<sup>4</sup> Dieser ist einerseits im Blick auf die Zeitersparnis nachvollziehbar: So betrug noch 1856 die Reisezeiten von Karlsruhe nach Baden-Baden

ohne Eisenbahn acht Stunden, mit der Eisenbahn dagegen nur eineinviertel Stunden. Von Frankfurt am Main aus war der Unterschied noch drastischer: Mit der Kutsche dauerte es hier 45 Stunden, die Fahrzeit der Eisenbahn lag bei sechseinviertel Stunden.<sup>5</sup> Andererseits darf nicht vergessen werden, dass die Steigerung der Übernachtungszahlen auch darauf zurückzuführen war, dass in Frankreich 1830 das Glücksspiel verboten worden war und nun viele Spieler nach Deutschland auswichen. Die Statistik verdeutlicht, in welcher enormen Entwicklung die Kurorte bereits steckten, bevor die Eisenbahn ins Spiel kam.

4 ROTH 2005, S: 170f.; COENEN 2008, S. 233.  
5 HAUSER 1856.

2: Eisenbahnnetz in Deutschland 1868





	1800	1820	um 1848
Baden-Baden	391	<b>5138</b>	<b>32943</b>
Wiesbaden	900	1171	19346
Karlsbad	740	1661	6930
Bad Pyrmont	<b>1424</b>	<b>1757</b>	-

Tab. 2: Übernachtungszahlen in ausgewählten Kurorten (nach SCHÜRLE 2001; Hervorhebungen von Platz 1 und Platz 2)

Nach der Revolution begann die Hauptphase der Erschließung Europas mit der Eisenbahn, die etwa um 1870 abgeschlossen war. In dieser Zeit kamen auch zahlreiche Kurorte in den Genuss einer Eisenbahnverbindung, wobei bemerkenswerter Weise einige berühmte Kurorte wie das böhmische Bäderdreieck, das Anfang des 19. Jahrhundert noch stark frequentierte Bad Pyrmont oder Bad Kissingen aufgenommen waren.

Viele von ihnen kamen nach dem deutsch-französischen Krieg bis etwa 1875 als „Nachzügler“ zu ihrem Anschluss. Einige weitere Bäder wurden noch später angeschlossen. Hier kann man annehmen, dass sich aus dem Anschluss kaum noch positive Effekte ergaben, weil ja nur nachgeholt wurde, was die anderen schon längst hatten. Ob diese Investitionen deshalb verfehlt waren, ist stark von der Perspektive abhängig. Der Blick in die Übernachtungsstatistik zeigt, dass der Zusammenhang zwischen Eisenbahnanschluss und touristischem Erfolg nicht so eng ist. So stellte sich das Ranking ausgewählter Kurorte um 1900 so dar:

Wiesbaden	(1900):	135 811
Baden-Baden	(1892):	61 224
Karlsbad	(1892):	35 976
Bad Kissingen	(1890):	22 880
Bad Pyrmont	(1900):	14 500
Wildbad	(1900)	13 000
Bad Nauheim	(1892):	10 272 <sup>6</sup>

Zwar wird deutlich, dass die Frequenz der „Eisenbahn-Nachzügler“ Karlsbad und Bad Kissingen (1871) seit 1848 weit stärker gewachsen war als die des einstigen Primus Baden-Baden, doch das trifft auch für den neuen Ersten Wiesbaden zu. Hier spielt überdies das allgemeine Wachstum Wiesbadens eine Rolle, aufgrund dessen in den Übernachtungszahlen vermutlich ein geringerer Anteil richtiger Kurgäste stecken dürfte als in den kleinstädtischen Badeorten.

Im zu untersuchenden Zusammenhang sind mehr der Kontext der Entstehung und die Akteure als die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnstrecke von Belang. Dabei ist die Eisenbahn im größeren Rahmen des Ausbaus der Infrastruktur der Kurorte zu sehen, bei dem der Verkehrsanschluss ein

wichtiges, aber nicht das einzige Thema war. Im Hinblick auf die Akteure ist spannend, inwieweit hier das selbstbewusste Bürgertum auftritt, dessen Bautätigkeit in den europäischen Modebädern ja als ein wichtiges Charakteristikum angesehen wird.<sup>7</sup> In der Tat lassen sich neben den staatlichen Akteuren, die sonst den Infrastrukturbau dominieren, an manchen Orten auch einige Einzelpersonen und Körperschaften aus dem weiteren Kreis des Bürgertums finden, die hier eine gewisse, wenn nicht wichtige Rolle spielten:

**Publizistische Anstöße:** Friedrich List brachte 1835 in die Diskussion um die Einführung der Eisenbahn in Baden auch die Bedeutung für die Bäder ein.<sup>8</sup> Viele andere versuchten auf ähnliche Weise entweder den Staat oder privatwirtschaftliche Akteure zur Verbesserung der Infrastruktur anzuregen.

**Eingaben an den Staat (Staat als Handelnder):** Der traditionelle Weg, im wirtschaftlich-gesellschaftlichen Raum Verbesserungen herbeizuführen, waren Eingaben an den Staat, der gegebenenfalls für die Umsetzung sorgte. Die Eisenbahn nach Baden-Baden ist auf diesem Wege zustande gekommen. Dasselbe gilt für viele andere Bahnanschlüsse und mehr noch für Straßenbauten, die vor dem Eisenbahnbau als wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur anzusehen und in wenigen Ländern wie beispielsweise Nassau anzutreffen sind.<sup>9</sup>

**Privatwirtschaftliche Akteure:** Im Unterschied dazu entstand der Bahnanschluss von Wiesbaden und einigen anderen Kurorten auf einem neuen Weg, der mehr das spezifische des „bürgerlichen“ 19. Jahrhundert zum Ausdruck bringt: Hauptakteur war hier ein Eisenbahnkomitee. Bürger in Frankfurt und Wiesbaden hatten sich zunächst auf kommunaler Ebene mit dem Ziel des Eisenbahnbaus zusam-

6 Nach SCHÜRLE 2001.

7 FÖRDERER 2010, S. 10.

8 „Memoir, die Eisenbahn von Mannheim nach Basel betreffend“, 1835 (LIST 1931, S. 227); vgl. dazu VON HIPPEL 1990, S. 48–58.

9 VON HIPPEL 1990, S. 35–97; zu Straßenbauten vgl. ROTH 2005, S. 170.



mengefunden und dann ihre beiden Komitees fusioniert. Aus ihren Aktivitäten ging die Aktiengesellschaft Taunusbahn hervor, die die Strecke Frankfurt-Wiesbaden baute und betrieb. Ähnlich, wenn auch oft mit deutlich weniger erkennbarem Bezug zu Kurgästen als Kunden der Eisenbahn, verliefen die Gründungen der Bahnen nach Bath, zu den Bädern in Spa, Frankreich und Italien sowie zu den böhmischen Bädern. Überall waren Privatbahnen, nicht Staatsbahnen aktiv.<sup>10</sup> In manchen Fällen bestand die Rolle der Bürger nur darin, eine bestehende privatwirtschaftliche Firma zum Angebot der gewünschten Leistungen zu bringen. In diese Kategorie fallen die Rolle des Baden-Badener Spielbankbetreibers Bénazet beim Anschluss Baden-Badens an die Rheindampfschiffahrt 1834 oder die Errichtung eines Gaswerks 1845 durch einen französischen Industriellen.<sup>11</sup>

**Gegenstimmen:** Interessant ist auch das Gegenstück zu den bürgerlichen Forderungen nach Infrastrukturen, die Warnung davor. So sorgte sich der Kurdirektor von Bad Ems, um die Qualität der Kundschaft. Darüber hinaus sind bislang keine Widerstände gegen den technischen Ausbau der Kurorte bekannt. Eine Abneigung gegen bestimmte Industrien war vorhanden, wo aber die Grenze des für einen Kurort hinnehmbaren gesehen wurde, ist noch unklar. Stichproben zeigen jedenfalls, dass es durchaus Industrien in Kurorten gab, die sogar hinsichtlich ihres Profils (u.a. Mineralwasser, Süßwaren, Tabakprodukte) interessant erscheinen.<sup>12</sup>

**Gestaltung:** Vergleichsweise gut untersucht ist der Aspekt der Gestaltung, der in erster Linie für die Bahnhöfe relevant ist. Hier gibt es die Form des „Fürstenbahnhofs“. Von den zahlreichen Fürstenbahnhöfen liegen jedoch nur wenige in

Kurstädten. Umgekehrt waren die Bahnhöfe der bedeutenden Modebäder alle als Fürstenbahnhöfe gestaltet.<sup>13</sup>

**Bauliche Spuren?** In einer Welterbestätte würde man sich wünschen, den spezifischen Aspekt des erstmaligen Eisenbahnanschlusses an authentisch überlieferter, materieller Substanz ablesen zu können. Das Problem ist jedoch, dass in den großen Kurstädten wie Baden-Baden oder Wiesbaden die ersten Bahnhöfe ersetzt und später weiter überformt wurden. Aussagekräftige Fragmente der Bauwerke im Ursprungszustand finden sich dagegen eher in Kurstädten, die im Hinblick auf ihre Rolle als Modebäder von sekundärer Bedeutung waren (z.B. Bad Ems, Bad Kissingen).

### Nutzung, Ausbau und Entwicklung des Umfeldes

Wie bereits angedeutet, wurden die Eisenbahnstrecken zu den Kurorten intensiv genutzt. Dies schlägt sich nicht nur in den Übernachtungszahlen in den Städten, sondern auch in anderen Kriterien nieder. Im Kontext des hohen Wertes, den die Kurstädte ihrer Exklusivität zumaßen, dürfen dabei die „klassischen“ quantitativen Angaben wie die Menge der beförderten Personen, Güter und Nachrichten nicht zu hoch bewertet werden. Interessanter, wenn auch schlechter erfasst, sind Kriterien wie der Anteil der Erste Klasse-Tickets oder der beförderten Kutschen. Hier ist beispielsweise für Wiesbaden ein sehr hoher Anteil der Ersten Klasse belegt, während bei Bädern im Netz der bayerischen Staatsbahn auffällt, dass unter den Bahnhöfen, auf denen Kutschen ver-

3: Taschenfahrplan von 1869, Ankunft der Züge in Baden-Baden

10 Vgl. für Hessen RÖDEL 2005, S. 113–119 sowie SCHOMANN 2005 Bd. 1, S. 20 f. u. 43; für Bath Hinweise auf Komiteetreffen 1834 in HASKELL 1955; für die böhmischen Bäder allgemeine Hinweise zu den Gesellschaften Bushtierader Eisenbahn und k. k. privilegierte Kaiser Franz Josefs Bahn bei NEUNER 2002, die Bäder spielen in der dort aufgeführten Literatur aber keine Rolle. Zum Wettrennen der privaten französischen Bahngesellschaften zu den Badeorten ANGELIER 1983 und POISSON 2005, nur für die Chemins de fer de Midi BOUNEAU 1994.

11 HEINZE 2008, S. 74 u. 77; zum unaufgeforderten Angebot eines Kutschdienstes Baden-Baden – Straßburg S. 73.

12 SOMMER 2001, S. 114. Zur Industrie sei stichwortartig auf die Mineralwasser- und Oblatenproduktion in Karlsbad und die Zigarettenfabrik Batschari in Baden-Baden verwiesen. Dass zu viel Industrie zum Bedeutungsrückgang als Badeort führt, zeigt der Beitrag von Tony Crouch zu Bath im vorliegenden Band.

13 Nützlich ist hier die Liste auf Wikipedia, die zahlreiche Literaturhinweise enthält; abrufbar unter: [http://de.wikipedia.org/wiki/Liste\\_der\\_Fürstenbahnhöfe](http://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_Fürstenbahnhöfe) (10.11.2011).

<b>Ankunft</b>	
von Kehl (Strasburg) Basel, Waldahut, Schaffhausen und Constanz.	von Carlsruhe, Heidelberg, Würzburg, Mannheim und Frankfurt.
8 <sup>10</sup> Morgens.	1 <sup>55</sup> Nachts (Beschl. Z.)
10 Vorm. (Courierz.)	8 <sup>10</sup> Morgens.
10 <sup>45</sup> Vormittags.	8 <sup>50</sup> Morg. Expresszug (Paris-Wien).
12 <sup>35</sup> Nachm. (Schnellz.)	12 <sup>25</sup> Mittags.
4 Nachmittags.	3 <sup>25</sup> Nachm. (Schnellz.)
7 <sup>45</sup> Abends.	4 Nachmittags.
10 <sup>5</sup> Nachts. Expressz. (Paris-Wien).	6 <sup>25</sup> Abds. (Courierz.)
1 <sup>20</sup> Nachts (Beschl. Z.)	8 <sup>45</sup> Abends.

*Scotznioesky'sche Buchdruckerei*





4: Baden-Baden, Bahnhof von 1894 (2010)

laden wurden, oft Kurstädte sind. Auch die für manche Kurbahnhöfe belegten hohen Einnahmen, Rentabilitäten oder die überdurchschnittliche Entladung von Luxusgütern können Hinweis geben. Insgesamt steht die Forschung hier aber noch völlig am Anfang.<sup>14</sup>

Bei den Zügen zu den Modebädern ist der Forschungsstand etwas besser. Allerdings wird das Thema bislang fast ausschließlich als Aspekt der Forschungen zur Internationalen Schlafwagensgesellschaft (Compagnie Internationale des Wagon-Lits, CIWL) bzw. zum Orient-Express behandelt, die das Feld der Geschichte der Eisenbahnreise stark prägt. Das für diesen Beitrag etwas näher untersuchte Beispiel Baden-Baden zeigt aber, dass die Geschichte der „Bäderzüge“ etwa 20 Jahre früher beginnt:

Zwischen 1855 und 1865 wuchsen die europäischen Eisenbahnnetze zusammen, so dass die Entwicklung eines grenzüberschreitenden, hochwertigen Personenverkehrs möglich war. Über dessen Konzeption bestanden unterschiedliche Vorstellungen. Als etwa im Sommer 1860 die am Fernverkehr zwischen Paris und Wien interessierten Bahnverwaltungen Verhandlungen aufnahmen, konnte sich die französische Chemins de fer de l'Est nicht mit der Einigung der badischen, bayerischen, württembergischen und österreichischen Bahnen auf einen Abteilwagen I. und II. Klasse als Kurswagen abfinden und bestand auf Wagen I. Klasse. Spätestens 1869 gab es aber – einem Abfahrtsfahrplan zufolge – eine direkte Verbindung von Baden-Baden nach Paris (vgl. Abb. 3). 1872/74 konnte der spätere Gründer der internatio-



5: Baden-Baden, Bahnhof von 1845, Fürstenzimmer (um 1890)

nen Schlafwagensgesellschaft, Georges Nagelmacker, die zögernden Bahnen zudem vom Mitführen von Schlafwagen überzeugen, was den Reisekomfort weiter steigerte. Ein Blick in die Statistik zeigt, dass die Angebote für die II. Klasse die richtige Entscheidung waren. Die gut dokumentierten Zahlen der bayerischen Staatsbahn zeigen, dass der Courierzug und seine Anschlüsse 35 % der Erträge erwirtschafteten, die Bayern aus dem Verkehr mit anderen Bahnen zog; dabei hatten wiederum die Schnellzugbillette II. Klasse einen Anteil von 58 %. Neben der Fernverbindung Paris-Wien diskutierten die europäischen Bahngesellschaften bald auch über andere Züge und Kurswagenläufe wie zum Beispiel (London-)Ostende-Köln-München-Verona-Brindisi und es etablierten sich die Fahrplankonferenzen. Inwieweit dabei die Modebäder eine Rolle spielten, müsste anhand der Akten noch genauer untersucht werden.<sup>15</sup>

Generell sind die Fahrpläne eine gute verkehrshistorische Quelle, selbst wenn nicht alle Aspekte denkmalrelevant sind. Eine erste Auswertung für die Modebäder ergibt folgendes Bild:

1. Karlsbad erfreute sich bei den europäischen Bahngesellschaften besonderer und zunehmender Beliebtheit: 1895 war der von der Internationalen Schlafwagensgesellschaft

14 CZYSZ 2000; COENEN 2008; zu Einnahmen und Luxusgutverladung Bayerischer Bahnhöfe vgl. Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten 1853ff. und HASCHER 2007; zur Rentabilität Badischer Bahnstrecken MÜLLER 1904, S. 320 u. 373.

15 Vgl. mit den Quellen HASCHER 2007.



(CIWL) eingesetzte Nachtzug Wien-Karlsbad die einzige derartige Verbindung zu einer Bäderstadt. 1900/05 kamen saisonale, im Sommer verkehrende Luxuszüge von Ostende, Köln und Paris dazu. Durchlaufende Kurswagen gab es bereits 1895 zehn.<sup>16</sup>

2. Marienbad wurde 1905 immerhin von drei Bäderzügen angefahren. Hinsichtlich der Häufigkeit normaler Schnellzugverbindungen war die Stadt gleich gut angebunden wie Karlsbad.<sup>17</sup>

3. Baden-Baden war 1895 mit einer Verbindung an den Orient-Express angeschlossen. Mit 20 Verbindungen täglich lag die Bedienungshäufigkeit der Stadt ähnlich wie Wiesbaden (31) deutlich über der anderer Kurorte (8). Allerdings gab es

16 Reichs-Kursbuch 1895, 1900, 1905.

17 Vgl. Reichskursbuch 1905.

vom Bahnhof Baden-Baden 1905 nur noch ein D-Zugpaar von Köln direkt nach Baden-Baden, sonst musste in Oos umgestiegen werden.

4. Auf eine direkte Fernzugverbindung beschränkt waren 1895 auch Wiesbaden und Bad Kissingen.

5. Stark saisonal geprägt waren die Verbindungen nach Franzensbad: Während dort normal nur zwei Schnellzüge hielten, gab es in der Saison bis 15. September drei Zusatzzüge.

6. Die Übersicht "Schnellste Reiseverbindungen von Berlin" ist im Hinblick auf Reisezielentscheidungen interessant. Sie zeigt, dass die meisten Heilbäder zwischen sechs und acht Mal täglich zu erreichen waren. Dafür benötigte man nach Bad Harzburg fünf Stunden, nach Marienbad und Karlsbad mindestens neun, nach Wiesbaden zehn und nach Baden-Baden 14 Stunden. Wenn dennoch viele Gäste aus Berlin in

6: Baden-Baden, Bahnhof von 1894, Verladeszene im Güterbereich (um 1910)





Baden-Baden oder Wiesbaden kurten, ist das ein Indiz, dass Reisezeit und Bedienungshäufigkeit beispielsweise wegen des langen Kuraufenthalts für sie keine Rolle spielten.

7. Die Bäder in anderen europäischen Ländern waren wohl im Durchschnitt schlechter an den internationalen Bahnverkehr angebunden, allerdings waren die regionalen Bemühungen teils beachtlich. In Spa wird die Grenze der Wirkung von Bäderzügen deutlich: Trotz einzelner internationaler Verbindungen war die Bedeutung des Bades Ende des 19. Jahrhunderts nur noch regional.<sup>18</sup>

Angesichts der steigenden Nachfrage, die sich in den genannten Verbindungen spiegelt, mussten einige Bahnanlagen und Empfangsgebäude erweitert und ausgebaut werden. Zum Teil geschah dies auch deshalb, weil die alten Hochbauten nicht repräsentativ genug waren. Zu den herausragenden Neubauten in Bäderstädten zählen die Empfangsgebäude der Bahnhöfe in Baden-Baden (1895), Wiesbaden (1906) und Bad Homburg (1907). Nach dem Betrachtungszeitraum entstanden in Vittel (1928) und Montecatini Terme (1937) noch bemerkenswerte Bahnhofsbauten. Neben den Hochbauten wurden auch die eigentlichen Bahnanlagen ausgebaut, so erhielt 1908 die Strecke von Baden-Baden nach Oos zwei Gleise und wurde 1958 elektrifiziert. In Südfrankreich war der Verkehr zu Bädern schon früher ein Argument für die Elektrifizierung.<sup>19</sup>

Bahnanlagen, Gepäck- und Güterschuppen könnten einen materiellen Beleg von der überdurchschnittlichen Verkehrsbedeutung der Bahnhöfe und ihrer technischen Pionierrolle

geben. Ob dies irgendwo möglich ist, muss angesichts des schlechten Überlieferungs- und Forschungsstandes vorerst offen bleiben. In Baden-Baden jedenfalls kann die einstige Bedeutung des Bahnhofs nur noch an der Ausstattung des Empfangsgebäudes abgelesen werden.

Spuren des technischen Umfelds sind in Baden-Baden ebenfalls weitgehend verschwunden. Wie an anderen Orten waren hier zwischen der Mitte des 19. Jahrhunderts und 1914 einige weitere technische Infrastrukturen aufgebaut worden, so das Gaswerk (1845), die Telegrafstation (1851), das Fernsprechnet (1887) oder das städtische Elektrizitätswerk (1898). Im überregionalen Vergleich gehörte Baden-Baden damit zu den Städten, die früh solche Einrichtungen besaßen.<sup>20</sup> Hierin zeigt sich die Rolle der Modebäder als „Laboratorium moderner Technik“. Eher ein Nachzügler war die Merkurbergbahn Baden-Baden (Abb. 7), die 1913 lange nach den Bahnen in Bad Ems (1887) oder Wiesbaden (1888) errichtet wurde.

18 Nach BOUNAEU 1994 gab es in Südfrankreich nur einen internationalen Bäderzug nach Vichy. Die nationalen Bahngesellschaften konkurrierten jedoch mit einer Anzahl Bäderzügen und ähnlichen Angeboten; vgl. auch schon ANGELIER 1983 und zusammenfassend CARON 2005, S. 318 bzw. POISSON 2005. Zu Spa vgl. den Beitrag von Vanessa Krins in diesem Band.

19 BOUNEAU 1994.

20 Im Einzelnen müsste dieser überregionale Vergleich erst systematisch durchgeführt werden. Gewisse Sicherheit besteht für das Gaswerk Baden-Baden von 1845, das zu den 35 frühesten in Deutschland gehörte (BLEIDICK 2006).



7: Baden-Baden, Merkurbergbahn, historische Ansichtskarte 1910



Auch jenseits der bekannten Meilensteine des Fortschritts gab es technische Herausforderungen, wie bei der Fassung der Thermalquellen 1868–71, dem Bau des Friedrichsstollens und in einigen Detailfragen bei der Ausstattung der neuen Bäder. Zum Teil scheint die historische Substanz erhalten, der Wert der gefundenen Lösungen ist jedoch momentan noch nicht klar erkennbar.<sup>21</sup>

### Konkurrenz der Eisenbahn, Abkehr, Ausblick

Folgenreicher als die bereits genannten technischen Entwicklungen war die Automobilisierung, die in den Modebädern früher begann als anderswo und sich wiederum am Beispiel Baden-Baden stellvertretend darstellen lässt: Im August 1887 berichtete die Presse erstmals über Vorführun-

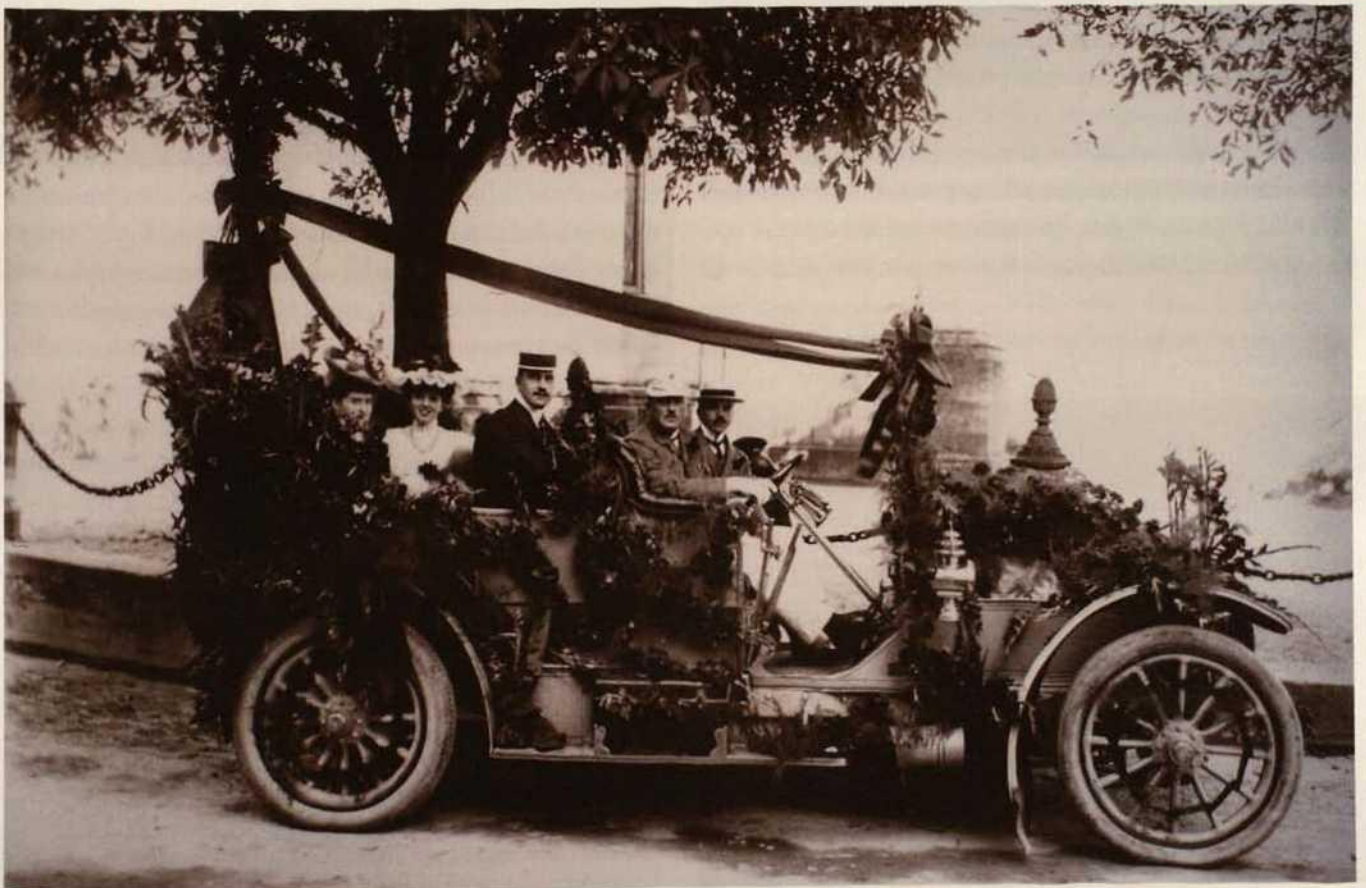
<sup>21</sup> In den Werken zur Bäderarchitektur, zuletzt beispielsweise bei GRÖTZ/QUECKE 2006, aber auch in älteren Sammelwerken wie SIMON/BEHRENS 1988 werden Badekabinen etc. immerhin teils erwähnt. Eine vergleichende Bewertung der technischen Ausstattung steht jedoch noch aus. Besser ist die Lage in den Anlagen, die aus dem gut erforschten Salinenwesen übernommen wurden.



8: Baden-Baden, Brenner's Parkhotel, Hotelgarage (um 1992)

gen von Gottlieb Daimler. Daimler, sein badischer Erfinderkollege Benz und die anderen Automobilpioniere hatten in dieser, bis in die Mitte der 1890er Jahre reichenden Frühzeit des Automobilismus oft noch Schwierigkeiten, Kunden für ihre Produkte zu finden, die zunächst nur als technische Spielereien tauglich waren. Zu den ersten Orten, an denen

9: Baden-Baden, Auto der Familie Brenner beim Blumenkorso 1905







10: Baden-Baden, elektrische Straßenbahn in der Lichtentaler Straße, historische Ansichtskarte um 1910

ihnen dies gelang, gehörten Badeorte an der Riviera und eben Modebäder, die beide beliebte Ziel jener wichtigen sozialen Gruppe waren, die Vermögen mit dem Hang zu technischen Neuigkeiten verband. Eines ihrer ersten Spielobjekte, das Fahrrad, hatte sich 1896 bereits so verbreitet, dass Baden-Baden die Pflicht zum Anbringen von Nummernplaketen und dem Mitführen einer Radfahrerkarte einführte.<sup>22</sup>

Vier Jahre später wagte Camille Brenner einen bemerkenswerten Schritt: Wohl als erster Hotelier in Deutschland ließ er 1900 in Baden-Baden ein Gebäude zur Autogarage umbauen (Abb. 8). Bald darauf schulte er sein Personal für die

neue Technik und organisierte Autoausflüge in den Schwarzwald. Als 1905 beim traditionellen Blumenkorso durch die Lichtentaler Allee erstmals Automobile zugelassen waren, war die Familie Brenner mit eigenem Auto dabei (Abb. 9). Im selben Jahr führte auch erstmals die Herkommer-Konkurrenzfahrt nach Baden-Baden, was einen Höhepunkt in der Rolle der Stadt als Ziel von Autowettbewerben darstellte.<sup>23</sup>

Bauliche Spuren dieser hochinteressanten Vorgänge aus der Frühzeit des Automobilismus haben sich in Baden-Baden nicht erhalten. Ob sich in anderen Modebädern Garagen dieser Epoche oder ähnliche materielle Quellen finden lassen, muss noch geklärt werden. In jedem Fall zeigen die Beispiele, dass der Automobilismus in den Modebädern schon vor dem Ersten Weltkrieg auf dem Vormarsch war. In den technikaffinen Teilen der oberen Klassen galt nun derjenige als „in“, der mit dem Auto an seinen Kurort kam und dort dann Spazierfahrten durch Stadt und Umgebung unternehmen konnte. Die Eisenbahn hingegen begann, sich zum „Rest-Verkehrsmittel“ zu entwickeln.

11: Baden-Baden, Luftschiffhalle in Oos (um 1910)



22 MENGELE 2009, S.181f. nach dem Badener Wochenblatt 15.8.1887; HEINZE 2008; zum Spielzusammenhang vgl. GUNDLER/HLADKY 2009; zur Rolle der Côte d'azur am Rande GUNDLER 2003.

23 GROBECKER 1992, S. 31 und Informationen von Bärbel Göhner, 2011; eine weitere Garage entstand 1913 als Neubau, des Tabak-Industriellen Gustav Redwitz, vgl. MENGELE 2009, S. 181-186. Dort und bei HEINZE 2008 auch Hinweise auf frühere Wettbewerbsfahrten seit 1890.



Zudem erhöhte sich der Konkurrenzdruck auf die Eisenbahn durch weitere Angebote: Ab 1900 gab es in Baden-Baden eine Straßenbahn (1910 elektrifiziert), die insofern eine Konkurrenz für die Bahn war, als sie nicht am Rand der Innenstadt endete. Ab 1905 bestanden Omnibusverbindungen in den Schwarzwald; 1909 wurde die Stadt Gründungsmitglied der Deutschen Luftschiffahrt AG, die 1909–10 in Oos eine Luftschiffhalle baute.<sup>24</sup>

Langfristig trug die Abkehr der oberen – und meinungsbildenden – Schicht dazu bei, einen gewissen „Niedergang“ der Bahn einzuleiten. Hierzu gehörte vor allem ihr Rückzug aus der Fläche. Die Stilllegung der Bahn nach Bad Brückenau 1922 gehört zu den frühesten Streckenstilllegungen in Deutschland. 1977 war die Strecke von Oos nach Baden-Baden an der Reihe. Die Gleise wurden vollständig abgebrochen und nur das Empfangsgebäude des Personenbahnhofs blieb, etwas später zum Festspielhaus umgebaut, bis heute erhalten. Im einstigen Modebad Vichy ersetzte die Bahn erst in jüngster Zeit das historische Stationsgebäude durch einen Neubau.

## Zusammenfassung

Baden-Baden war zeitweise das „Paris im Schwarzwald“, ähnlich wie andere das Seebad Heringsdorf treffend als „Berlin am Meer“ beschrieben. Die Stadt und einige weitere Modebäder vereinten die Abgelegenheit von den Metropolen mit deren Level an Infrastruktur. Dieser Anspruch machte sie zu Laboratorien der Moderne. Allerdings hatten die einzelnen Modebäder diese Pionierrolle nur für bestimmte Phasen. Der Begriff „Modebäder“ impliziert ja schon die vergleichsweise Schnellebigkeit, die eben auch Kurstädte aus der Mode kommen lässt. Dabei überlagern sich mehrere verschiedene Trends auf lokaler und allgemeiner Ebene. Neben der Mode-Frage „Was ist ‚in‘?“ sind generell die Verbreiterung des Publikums, also die Erhöhung des Nachfragepotentials bei steigender Konkurrenz sowie die verändernde Konkurrenzsituation im Verkehrswesen zu nennen. Auf der vorgelegten Stichprobenartigen Untersuchung sind folgende Phasen zu erkennen:

Etwas vom Wiener Kongress bis 1870 war Baden-Baden die unbestrittene Nummer eins unter den europäischen Kurstädten. Hier übernachteten die meisten Gäste, hierhin führten frühe internationale Verkehrsverbindungen.

Nach dem Glücksspielverbot im Deutschen Reich 1871 gerieten die darauf bauenden Kurstädte in eine Krise, die sie in unterschiedlicher Weise zur Neudefinition nutzten. Unter dem Einfluss weiterer Faktoren wie etwa des Eisenbahnanschlusses bislang abgelegener Kurorte und des Wachstums der Städte überholte in dieser Phase das zur Großstadt werdende Wiesbaden Baden-Baden in den Übernachtungszahlen. Die Böhmisches Bäder erlangten die Aufmerksamkeit des internationalen Bahnverkehrs und waren unter den Bädern wichtigstes Ziel einer neuen Gattung von Luxuszügen.

Zwischen 1900 und dem Ersten Weltkrieg bekamen einerseits die etablierten Modebäder, andererseits die Eisenbahn immer mehr Konkurrenz. Markiert wird das beispielsweise durch die Autokorsos und -wettbewerbsfahrten in Baden-Baden 1905 und den Bau des Luftschiffhafens Oos ab 1909. Trotz allem blieb die Eisenbahn Hauptverkehrsmittel. In Orten hoher Nachfrage baute sie ihre Anlagen aus und beseitigte dabei Spuren der vorangegangenen Phasen.

Dies führt zum Untertitel im Thema dieses Beitrags: Welches materielle technikgeschichtliche Dokument trägt zum „outstanding universal value“ von Kurstädten bei? Das aus technikhistorischer Sicht zweifellos Spannende an den Modebädern ist, dass sie eine Art „Laboratorium der Technik“ darstellen. Viele neue Technologien werden hier bereits in ihrer Pionierphase ausprobiert, was bei der Hoteltechnik und dem Auto besonders deutlich ist, jedoch mit Abstrichen auch für die Eisenbahn gilt. Je weiter aber die konkrete Umsetzung einer Technik in einer Bäderstadt zeitlich von der Pionierphase entfernt liegt, desto geringer wird ihr Quellen- und damit Denkmalwert. Solange also für die zweiten, größeren Bahnhöfe von Städten wie Baden-Baden, Wiesbaden oder Bad Homburg keine zusätzlichen Gründe erkennbar sind, solange können diese Bahnhöfe nicht als technikhistorisches Argument für den herausragenden universellen Wert dieser Kurorte angeführt werden – zumal wenn wie in Baden-Baden vom Bahnhof nur noch ein architektonisches Fragment erhalten ist. Unbenommen davon ist jedoch, in Architektur oder Gestaltung (Wandgemälde, Skulpturen, sonstige Ausstattung) der Bahnhofsbauten diesen besonderen Wert zu sehen. Wenn aber Modebäder ihr „Eisenbahnarargument“ zu verlieren drohen, stellt sich die Frage, inwieweit insgesamt technikgeschichtliche Merkmale für eine Welterbe-Nominierung herangezogen werden können.

Im Moment kann die Frage nicht abschließend beantwortet werden. Notwendig ist zuerst eine Matrix der Verteilung bestimmter Kriterien auf die in Frage kommenden Städte. Da

24 HEINZE 2008.



	Baden-Baden	Wiesbaden	Karlsbad	Marienbad	Franzensbad	Spa	Montecatini	Vichy	Sonstige
Eisenbahn	1845/-	1841/-	1871/[+]	1871/[+]	1871/[+]	1855/	1853/+	-	1858 Bad Ems; 1871 Kissingen
Gas	1845/-								
Telegraf	1851/-								
Bergbahn	1913/+	+	[+]	-	-	[+]	[+]	-	1888 Bad Ems; Wildbad
Elektrotechnik	1898/-								
El. Trambahn	1910/-	-						-	
Auto (Garagen)	1900/								
Luftfahrt	1909/-								
Badtechnik	-								
Aufzüge, Hoteltechnik	-								1893 Badenweiler

Tab. 3: Technikbereiche: Ersteinführung (Jahr) und Erhaltungsgrad der historischen Substanz (+ = erhalten, [+] = erhalten, Zustand unklar oder gefährdet, - = nicht erhalten)

rin wäre der Bestand an ursprünglich vorhandenen und substanziell erhaltenen Pioniertechniken einfach zu erfassen. Die oben stehende, derzeit nur unvollständig ausfüllbare Tabelle illustriert, wie das aussehen könnte:

Über den hiermit skizzierten, unter Umständen eigenständigen technikhistorischen Beitrag zum „outstanding universal value“ hinaus stärkt selbstverständlich jedes materielle Dokument in einem relevanten Kontext, ebenfalls die geschichtliche Aussagefähigkeit. So gehört, wenn in einer Badeanlage ein außergewöhnlicher Wert gesehen wird, selbstverständlich auch die historische Technik dazu. Ihr Fehlen wäre ein Gegenargument oder Anlass zu fragen, ob der Wert tatsächlich so hoch ist.

## Fazit

Ohne Zweifel haben wir es bei der Technikgeschichte der Modebäder mit einem hochinteressanten Phänomen zu tun. Offen ist allerdings, ob davon genügend materielle Überreste an einer überschaubaren Zahl an Plätzen überliefert sind, um damit einen Welterbeantrag zu stützen. Für die weitere Arbeit lässt sich das noch einmal auf drei Thesen zuspitzen:

1. **Unbekümmerte Moderne:** Die Modebäder inszenieren sich als Orte fern von Rauch, Schweiß und Proletariat; gleichzeitig versammelt sich hier die Avantgarde der Nutzer modernster Technik. So entsteht in den Modebädern eine Atmosphäre, in der die angenehmen Seiten des Fortschritts spürbar werden, während die unangenehmen Seiten ausgeblendet werden – eine unbekümmerte Moderne, die die spannendste Facette an der Technikgeschichte der Modebäder ist.

2. **Ungenügende Überlieferung:** Die für diesen Beitrag unternehmenen Stichproben legen die Vermutung nahe, dass sich von diesem Phänomen generell zu wenig materielle Substanz erhalten hat und dass sich diese zudem auf eine große Anzahl von Orten und nicht auf wenige welterbewürdige Städte verteilt. Dies müsste gegebenenfalls in weiteren Studien überprüft werden.

3. **Unbenommene Verpflichtung:** Bei Bauten wie etwa Badegebäuden, in denen aus architektonisch-künstlerischen Gründen ein besonderer Wert gesehen wird, muss im Rahmen des generellen Substanzerhalts auch die Technik – so noch vorhanden – bewertet und erhalten werden. In der Regel ist ihr Wert aber nicht genügend bekannt.

## Fashionable spa towns and the railroad. On the contribution of the history of technology to a potential World Heritage status of European health resorts

For a while Baden-Baden was called “Paris in the Black Forest”, just as the seaside resort of Heringsdorf was accurately named “Berlin by the sea”. The city of Baden-Baden and a few other fashionable spa towns combined remoteness from

the metropolises with the metropolises’ level of infrastructure. This standard made them into laboratories of the modern age. However, the individual fashionable spa towns played this pioneering role only for a certain time.



The remarkable and so far almost unknown role fashionable spas played in the history of technology is in contrast with the, on first sight, level of preservation of historic structures and their wide spreading. Given the insufficient status of

current research, it needs to be clarified first if more physical remains of this important development have been preserved, before a motivation of the World Heritage nomination on the basis of technical history can be considered.

## Villes d'eaux à la mode et chemin de fer. Sur la contribution de l'histoire de la technologie à un éventuel statut de patrimoine culturel mondial des stations thermales européennes

A une certaine époque, Baden-Baden était le « Paris de la Forêt Noire », tout comme on aimait surnommer de façon appropriée la station balnéaire de Heringsdorf le « Berlin sur Mer ». Cette ville, ainsi que certaines autres villes d'eaux à la mode conciliaient l'éloignement des grandes métropoles avec le même niveau d'infrastructure. Cette prétention les fit devenir des laboratoires de la modernité. Il faut cependant avouer que chacune de ces villes d'eaux à la mode n'occupait ce rôle de pionnier que pendant un certain temps.

Cette considérable importance des villes d'eaux à la mode, peu prise en considération jusqu'à présent, pour l'histoire de la technologie contraste avec le niveau, à première vue, de la préservation de cette substance historique ainsi que son large éparpillement. Les recherches dans ce domaine étant encore trop peu avancées, il faudrait d'abord vérifier la vraie quantité de vestiges matériels de ces processus importants avant d'argumenter sur une base techno-historique pour un statut de patrimoine culturel mondial.

### Literaturverzeichnis

- ANGELIER, Maryse: Thermalisme et rail - sources de progrès. In: La vie du Rail 1909, 1983, S. 4-7; 1910, 1983, S. 52-56; 1911, 1983, S. 46-50.
- BLEIDICK, Dietmar: Gas. 3. Entwicklung der deutschen Gaswirtschaft. In: JÄGER, Friedrich (Hrsg.): Enzyklopädie der Neuzeit. Bd. 4: Friede - Gutsherrschaft. Stuttgart 2006. Sp. 166-168.
- BOUNEAU, Christophe: La promotion du thermalisme par la Compagnie du Midi de 1852 à 1937. In: COMITÉ DES TRAVAUX HISTORIQUES ET SCIENTIFIQUES (Hrsg.): Villes d'eaux. Histoire du thermalisme. Actes du 117<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes, sections Histoire moderne et contemporaine, archéologie et histoire de l'art, histoire des sciences, Clermont-Ferrand, octobre 1992. Paris 1994. S. 349-380.
- CARON, François: Histoire des chemins de fer en France. Bd. 2: 1883-1937. Paris 2005.
- COENEN, Ulrich: Von Aquae bis Baden-Baden. Die Baugeschichte der Stadt und ihr Beitrag zur Entwicklung der Kurarchitektur. Aachen 2008.
- CZYSZ, Walter: Vom Römerbad zur Weltkurstadt. Geschichte der Wiesbadener heißen Quellen und Bäder (Schriftenreihe des Stadtarchivs Wiesbaden 7). Wiesbaden 2000.
- FLÜCKIGER-SEILER, Roland: Hotelpaläste zwischen Traum und Wirklichkeit. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830-1920. Baden, 2. Aufl., 2005.
- FÖRDERER, Andreas: Europäische Kurstädte und Modebäder des 19. Jahrhunderts. Konzept einer seriellen Antragstellung für die UNESCO-Welterbeliste. Baden-Baden 2010 [unveröffentl. Manuskript].
- FREY, Thomas / SCHIEDT, Hans-Ulrich: Die internationale Erreichbarkeit von alpinen Schweizer Tourismuszentren 1850-1930 am Beispiel der Rigi. In: GUGERLI, David / ELSASSER, Kilian / BURRI, Monika (Hrsg.): Die Internationalität der Eisenbahn 1850-1970 (Interferenzen, Studien zur Kulturgeschichte der Technik 7). Zürich 2003. S. 219-235.
- FUHS, Burkhard: Mondäne Orte einer vornehmen Gesellschaft. Kultur und Geschichte der Kurstädte 1700-1990 (Historische Texte und Studien 13). Hildesheim / Zürich / New York 1992.
- GROBECKER, Kurt: 120 Jahre Brenner's Park-Hotel zu Baden-Baden. Baden-Baden o.J. [1992].
- GRÖTZ, Susanne / QUECKE, Ursula (Hrsg.): Balnea. Architekturgeschichte des Bades. Marburg 2006.
- GROHNERT, René: Mit dem Zug durch Europa. Plakate für Luxusreisen um 1900. Eine Ausstellung des Deutschen Plakat Museums im Museum Folkwang. 6. November 2010 bis 16. Januar 2011. Göttingen 2010.
- GUNDLER, Bettina: La Mercédès: Zur Entstehung des automobilen Leitbilds am Beginn des 20. Jahrhunderts. In: BLUMTRITT, Oskar / HASHAGEN, Ulf / TRISCHLER, Helmuth (Hrsg.): Circa 1903: Artefakte in der Gründungszeit des Deutschen Museums (Deutsches Museum, Abhandlungen und Berichte N.F. 19). München 2003. S. 526-547.
- GUNDLER, Bettina / HLADKY, Sylvia: Deutsches Museum Verkehrszentrum. Ein Führer durch die Ausstellungen. München 2009.
- HASCHER, Michael: Strecke, Transportgüter, Fahrzeuge. Die technische Anpassung an die Erfordernisse. In: FOIT, Wolfgang (Hrsg.): Als die Eisenbahn in unsere Heimat kam. Die Geschichte der Maximiliansbahn München - Holzkirchen - Rosenheim. Holzkirchen 2007. S. 45-64.
- HASKELL, Daniel C.: A Tentative Check-List of Early European Railway Literature. 1831-1848. Boston 1955.
- HAUSER, G.: Neueste Eisenbahn- u. Post-Reisekarte von Mitteleuropa ... Mit besonderer Berücksichtigung auf Eisenbahnen u. Dampfschiffahrt ... Nürnberg 1856.
- HEINICKEL, Gunter: Berlin am Meer - Der historische Ostseetourismus zwischen Berlin und Usedom. In: GUNDLER, Bettina / HASCHER, Michael / TRISCHLER, Helmuth (Hrsg.): Unterwegs und mobil. Verkehrswelten im Museum (Beiträge zur historischen Verkehrsforschung, Sonderbd.). Frankfurt am Main / New York 2005. S. 170-188.
- HEINZE, Erhard: Chronologie der Stadt Baden-Baden. Vom 1. Jahrhundert nach Christus bis zum 20. Jahrhundert. Baden-Baden 2008.
- VON HIPPEL, Wolfgang (Hrsg.): Eisenbahn-Fieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter. Ubstadt-Weiher 1990.



- KNUPFER, Hans-Joachim (Red.): Hoch hinaus am Seil auf Schienen. Die Standseilbahnen in Baden-Württemberg. Stuttgart 2007.
- KÖNIG, Wolfgang: Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939 (Deutsches Museum, Beiträge zur historischen Verkehrsforschung 2). Frankfurt/Main / New York 2000.
- VAN LAAK, Dirk: Infra-Strukturgeschichte. In: Geschichte und Gesellschaft 27, 2001, S. 367–393.
- LIST, Friedrich: Schriften, Reden, Briefe. Im Auftrag der Friedrich List-Gesellschaft e.V. mit Unterstützung der Deutschen Akademie und der Notgemeinschaft der deutschen Wissenschaft hrsg. von Erwin von Beckerath u.a. Bd. 3: Schriften zum Verkehrswesen. 2 Bde. Berlin 1931.
- MENGELE, Hans-Peter: Palais Biron Baden-Baden. Eine Zeitreise durch zwei Jahrhunderte. Ubstadt-Weiher / Heidelberg / Neustadt a. d. W. / Basel 2009
- MERKI, Christoph Maria: Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930. Zur Motorisierung des Strassenverkehrs in Frankreich, Deutschland und der Schweiz. Wien / Köln / Weimar 2002.
- MÖSER, Kurt: Geschichte des Autos. Frankfurt am Main / New York 2002.
- MÜHL, Albert / KLEIN, Jürgen: Reisen in Luxuszügen. Die Internationale Schlafwagen-Gesellschaft. Die großen Expresszüge und Hotels - Geschichte und Plakate. Freiburg, Erw. Neuaufl., 2006.
- MÜLLER, Karl: Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Ein Beitrag zur Geschichte des Eisenbahnwesens. Heidelberg 1904.
- Nachweisung über den Betrieb der Königlich-Bayerischen Verkehrsanstalten, 1 ff., 1853 ff.
- NEUNER, Bernhard: Bibliographie der österreichischen Eisenbahnliteratur von den Anfängen bis 1918. 3 Bde. Wien 2002.
- POISSON, Jacques: Le voyage aux eaux. Histoire de la desserte ferroviaire des stations thermales. In: Revue d'histoire des chemins de fer 31, 2005, S. 201–234. Verfügbar unter: <http://rhcf.revues.org/700> (15. 11. 2011).
- Reichs-Kursbuch. Übersicht der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffverbindungen in Deutschland, Österreich-Ungarn, Schweiz sowie der bedeutenderen Verbindungen der übrigen Theile Europas. Ausgaben 1895, 1900, 1905, 1910, 1915, 1925.
- REUTTER, Rolf: Der Fürstenbahnhof – ein abgeschlossenes Kapitel der Architekturgeschichte. In: Denkmalpflege und Kulturgeschichte 2008, H. 4, S. 27–30.
- RÖDEL, Volker: Eisenbahnen in Hessen. Teil I: Eisenbahngeschichte und -baugattungen 1829–1999 (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Kulturdenkmäler in Hessen). Wiesbaden 2005.
- ROTH, Ralf: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1814–1914. Ostfildern 2005.
- SCHARFE, Hans-Wolfgang / ERNST, Friedhelm: Vom Fernschnellzug zum Intercity. Freiburg 1983.
- SCHOMANN, Heinz: Eisenbahnen in Hessen. Teil II: Eisenbahnbauten und -strecken 1839–1939 (Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland; Kulturdenkmäler in Hessen). 2 Bde. Wiesbaden 2005.
- SCHÜRLE, Steffen C.: Die Kur als touristische Erscheinungsform unter besonderer Berücksichtigung der Mineralheilbäder Baden-Württembergs (Südwestdeutsche Schriften 29). Mannheim 2001.
- SIMON, Petra / BEHRENS, Margrit: Badekur und Kurbad. Bauten in deutschen Bädern 1780–1920. München 1988.
- SOMMER, Hermann: Stationen eines Kurbads im 19. Jahrhundert – Bad Ems. In: MATHEUS, Michael [Hrsg.]: Badeorte und Bäderreisen in Antike, Mittelalter und Neuzeit (= Mainzer Vorträge 5). Stuttgart 2001. S. 101–131.
- STROHMANN, Dirk: Das Empfangsgebäude des Detmolder Bahnhofs und sein Fürstenzimmer. Mit einer Dokumentation der Fürstenzimmer in Westfalen-Lippe und einer Liste der Fürstenzimmer und Fürstenbaxshnhöfe in Deutschland (Arbeitsheft des LWL-Amtes für Denkmalpflege in Westfalen 7). Münster 2009.

### Abbildungsnachweis

- Abb. 1–2: Institut für Europäische Geschichte, Mainz  
 Abb. 3, 5–7, 9–11: Stadtmuseum/-archiv Baden-Baden  
 Abb. 4: Michael Hascher  
 Abb. 8: Brenner's Park-Hotel & Spa, Baden-Baden