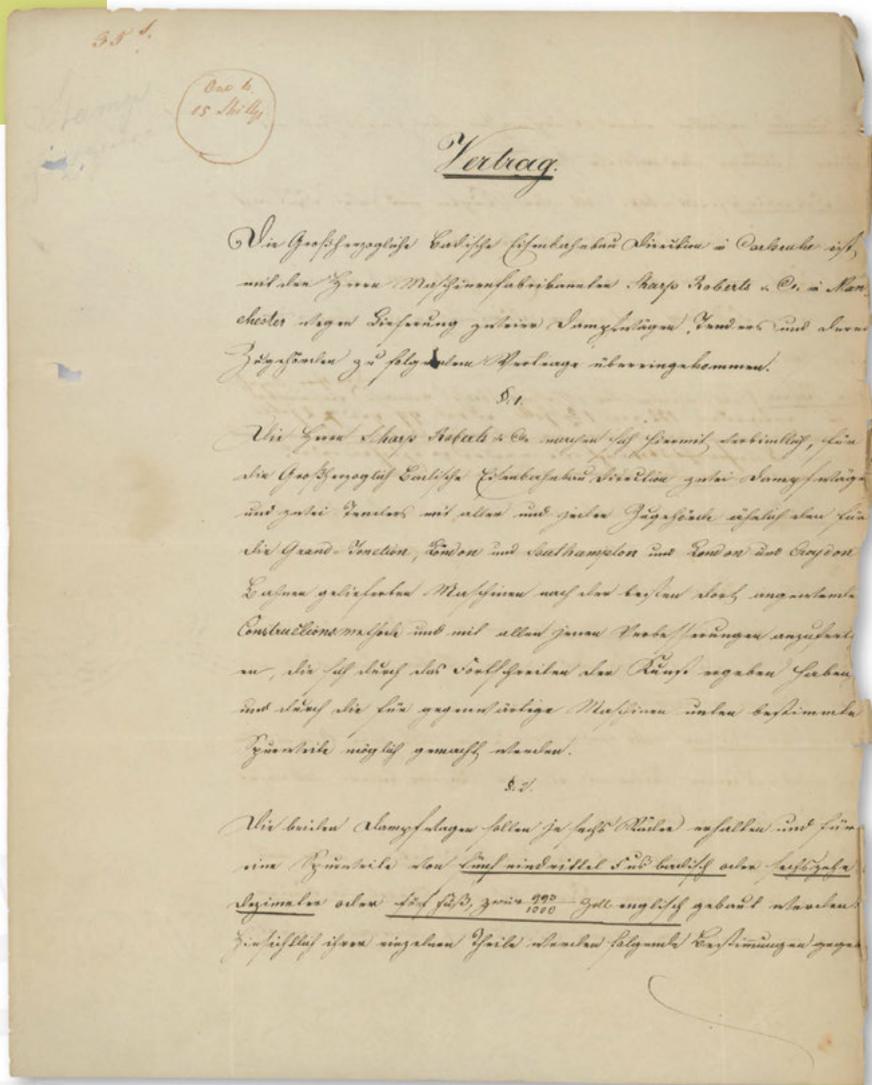


## 2.2 Vertragsentwurf über die Lieferung der ersten beiden Lokomotiven Löwe und Greif durch die Maschinenfabrik Sharp, Roberts & Co., Manchester, April/Mai 1839

GLA Karlsruhe 421 Nr. 114



Baden war wie alle deutsche Staaten zu Beginn des Eisenbahnzeitalters nicht in der Lage, seine Lokomotiven selber zu produzieren. Sie wurden importiert aus dem Mutterland des Eisenbahnbaus und der Industrialisierung, aus England. In allen deutschen Ländern erhielten die ersten Lokomotiven individuelle Namen, die meistens an Städte, Landschaften, Personen oder Gewässer anknüpften. Im Fall der ersten Lokomotiven, die in Baden zum Einsatz kamen, handelte es sich um die Wappentiere des Großherzogtums Baden: Löwe und Greif.

Lit.: Wagenbläss 1973. S. 24–43.

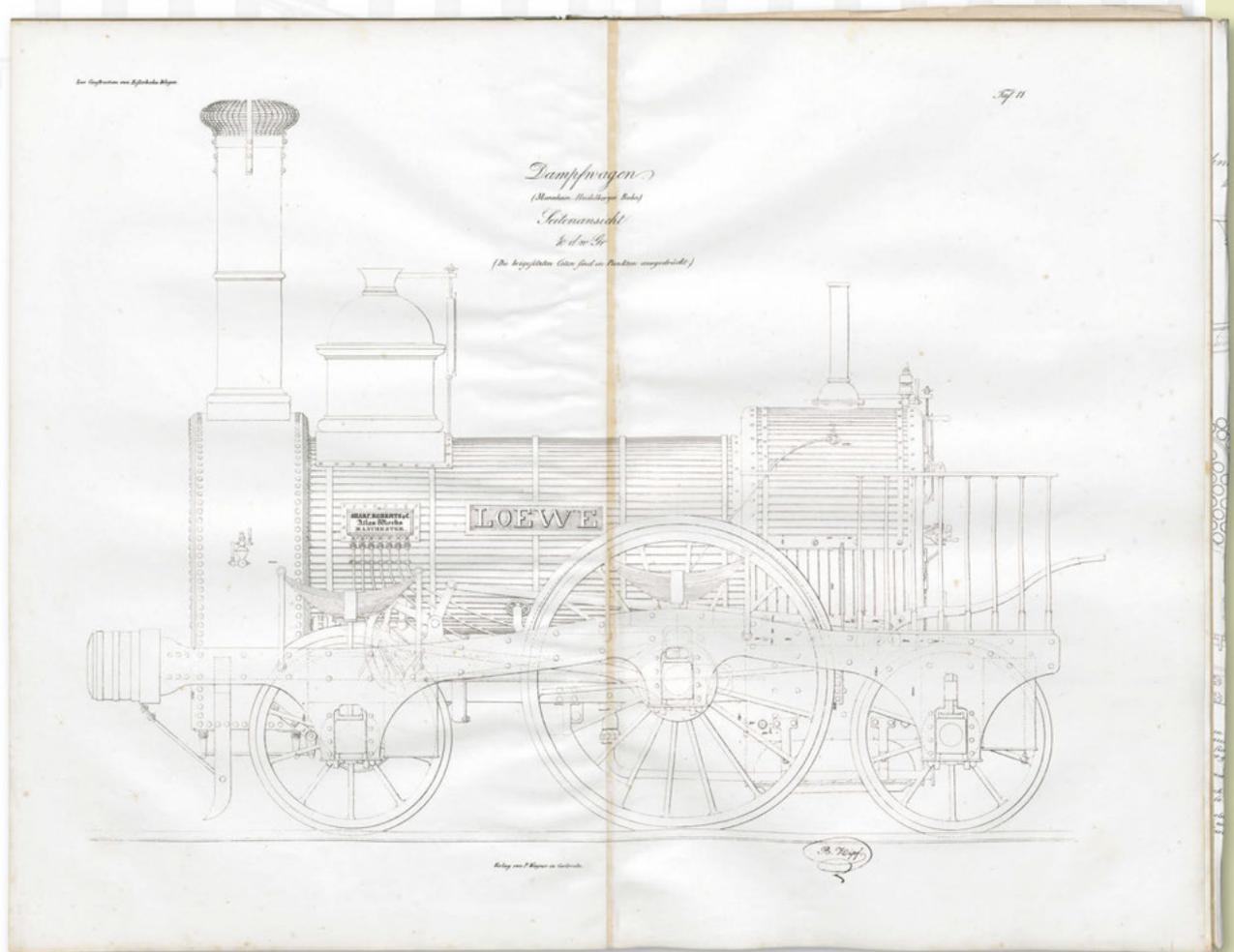
### 2.3 Seitenansicht der Lokomotive *Löwe*, gebaut von Sharp, Roberts & Co., Manchester, 1842

GLA Karlsruhe G Technische Pläne II EB 3 Nr. 50 (2), Taf. 11

Die Firma Sharp, Roberts & Co. baute für die badische Staatseisenbahn zwischen 1839 und 1843 insgesamt sechs Lokomotiven der später so genannten Gattung I a mit den Namen *Löwe*, *Greif*, *Heidelberg*,

*Mannheim*, *Roberts* und *Freiburg*. Für die Einweisung der badischen Bahnbediensteten in die Bedienung und Wartung der für sie neuartigen Maschinen wurde ein Mechaniker der Herstellerfirma, *Thomas Turner*, auf die Dauer von zwei Jahren in Baden unter Vertrag genommen.

Lit.: *Kuntzemüller* 1956.



## 2.4 Übersichtsplan der Strecke Mannheim-Heidelberg mit Ansichten der beiden Bahnhöfe, 1842

GLA Karlsruhe J-B Baden (Land) 4

Ähnlich wie die Strecke Nürnberg-Fürth in Bayern verband Badens erste Eisenbahnstrecke zwei dicht beieinander liegende Städte. Noch bewegte man sich ganz im regionalen Rahmen, auch wenn die Perspektive der Einbindung in das entstehende nationale und europäische Streckennetz schon vorhanden war. Die Strecke Mannheim-Heidelberg lag quer zur Haupttrichtung der heutigen Hauptbahn.

Der Anschluss nach Norden und Süden hätte am direktesten entweder in Mannheim oder in Heidelberg erfolgen können, jedoch entschied man sich für das kleine Friedrichsfeld in der Mitte, um keine der beiden Städte zu benachteiligen – ein in typischer Weise politischer Kompromiss. Baden baute seine ersten Streckenabschnitte in Breitspur (1600 mm), weil man sich davon technische Vorteile versprach. Weil aber alle Nachbarländer auf die schmalere Normalspur setzten (1435 mm), musste Baden sein gesamtes Netz 1854/55 umrüsten.

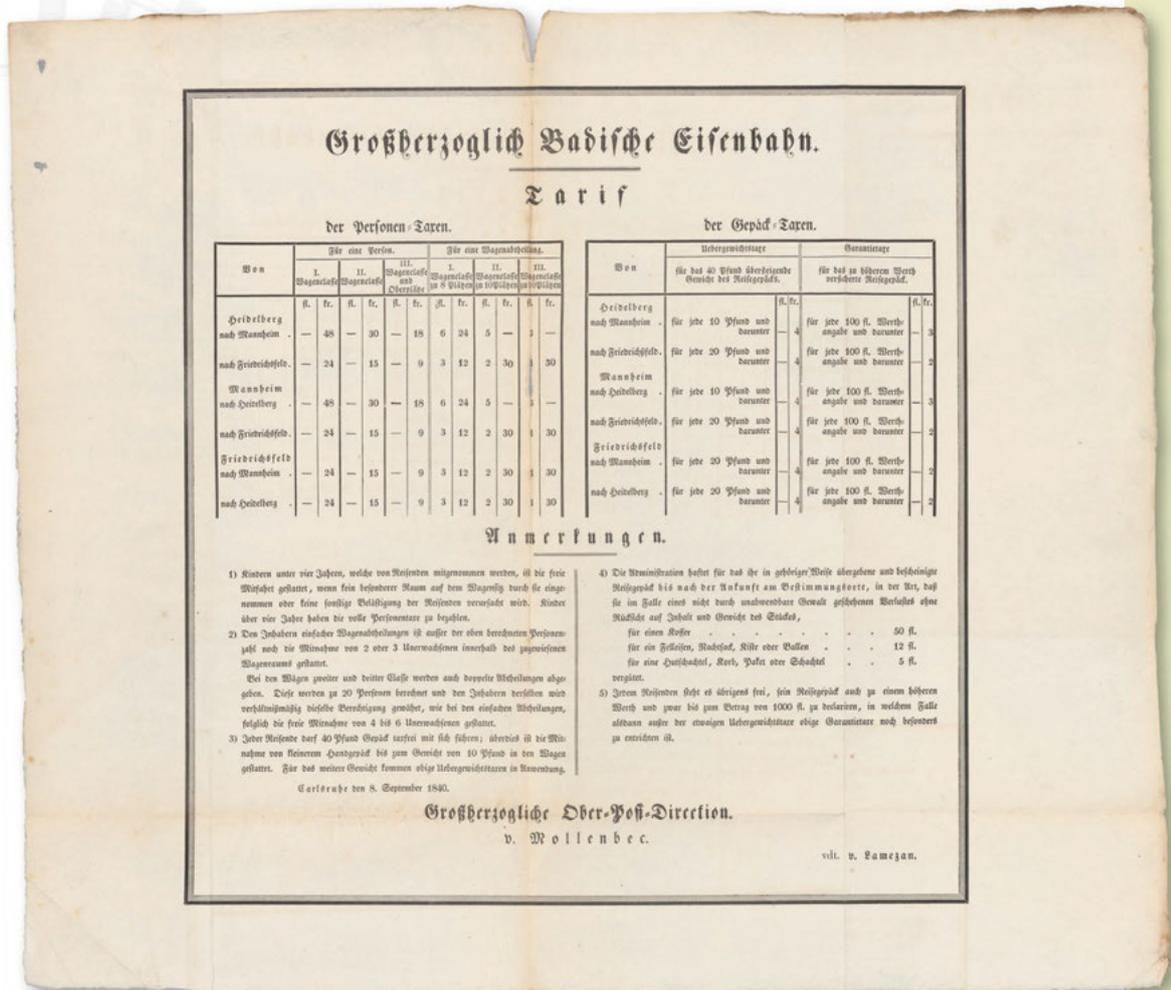
Lit.: Kuntzemüller 1940. S. 16–23.



2.5 Tarifübersicht der badischen Staatseisenbahn, 1840  
 GLA Karlsruhe 421 Nr. 260

Über die Tarifgestaltung machte man sich in den Monaten vor der Betriebsaufnahme der ersten Eisenbahnstrecke sehr intensiv Gedanken. Der Tarif sollte es auch der breiteren Bevölkerung möglich machen, mit der Bahn zu reisen. Als maßgebliche Orientierungs-

größe dienten die Tarife für den Personenverkehr mit Pferdekutschen zwischen Mannheim und Heidelberg. Erfahrungswerte über die Betriebskosten der Bahn, die man der Tarifgestaltung hätte zu Grunde legen können, gab es noch nicht. Preisvergleiche mit anderen Bahnen in Europa und in Deutschland wurden zwar vorgenommen, jedoch war deren Wert begrenzt, vor allem weil die Streckenlängen zu unterschiedlich waren.



## 2.6 Ein Zug mit der Lokomotive *Greif* verlässt den Heidelberger Bahnhof, 1842

GLA Karlsruhe G Technische Pläne II EB 3 Nr. 20

Der erste Heidelberger Bahnhof, von dem heute nichts mehr zu sehen ist, wurde als Kopfbahnhof angelegt, weil der Bau eines Durchgangsbahnhofs nur weit abseits westlich der Stadt möglich gewesen wäre. Die beiden turmartigen Gebäude, zwischen denen die Züge passierten, dienten als Wasserreservoirs und wurden von Maschinenhäusern flankiert. Gut zu erkennen sind die Bahnsteighallen dahinter.

Der Architekt des Heidelberger Bahnhofs, Friedrich Eisenlohr, griff auf Stilelemente der Romanik und der Gotik zurück und verband so den Bahnhof mit der Silhouette des Heidelberger Schlosses zu einem historisierenden Ganzen. Die ersten Bahnhöfe kleideten sich gewissermaßen in alte Gewänder, obwohl sie ein neues Zeitalter ankündigten.

Lit.: Wolfgang von Hippel: *Überall sparsam, aber nirgends ärmlich ...*  
In: Eisenbahn-Fieber 1990. S. 145–184.



Der Bahnhof  
HEIDELBERG.

2.7 Verzeichnis der Fahrzeiten auf der Strecke Mannheim/Heidelberg-Karlsruhe, 1843

GLA Karlsruhe 421 Nr. 265

Von Mannheim nach Heidelberg brauchte man rund 40 Minuten, von Heidelberg bis Karlsruhe noch einmal rund 80 Minuten, zusammen also etwa 2 Stunden und somit doppelt so lang wie mit einem heutigen Nahverkehrszug.

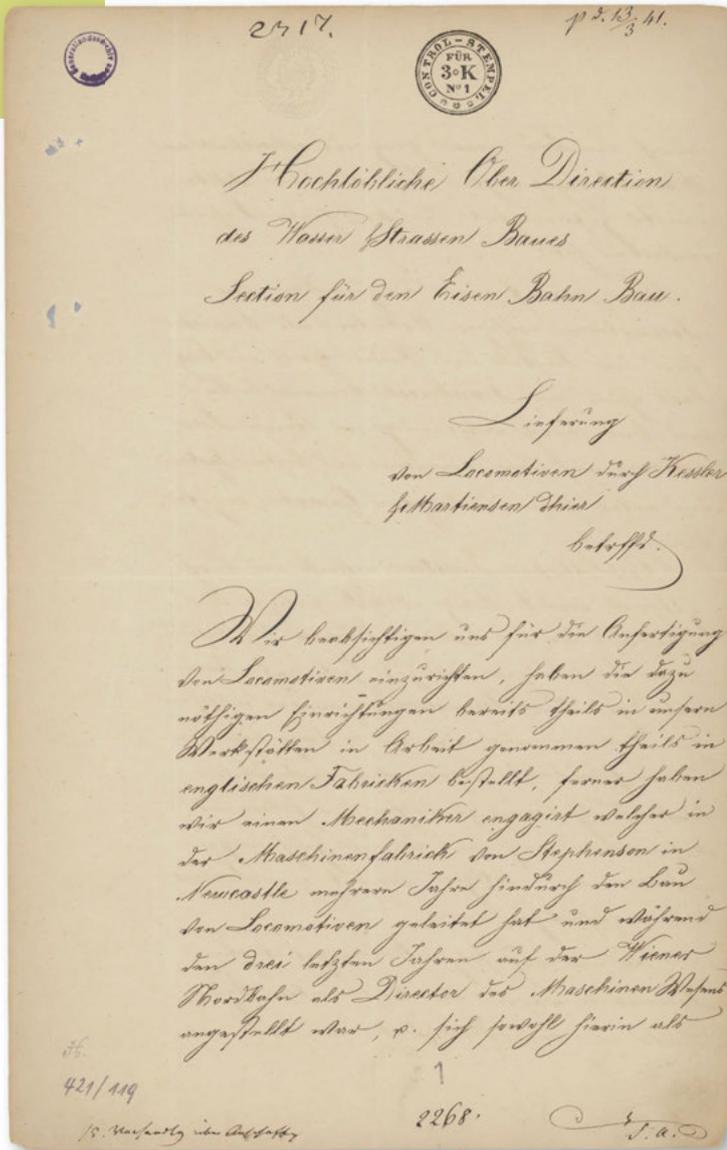
Verzeichniß.

*Der Fahrzeiten für die fahrplanmäßige auf der Eisenbahn zwischen*  
Mannheim und Karlsruhe.

Wegpunkte.	bei Tag: 8: 6 u. 9 u. 10 u.	bei Nacht: 7 u. 8 u. 9 u.					
		Mannheim zur Safzeit	Heidelberg zur Safzeit	Mitteln zur Safzeit			
	bei Tag: 8: 6 u. 9 u. 10 u.	Mannheim zur Safzeit	Heidelberg zur Safzeit	Mitteln zur Safzeit	Mannheim zur Safzeit	Heidelberg zur Safzeit	Mitteln zur Safzeit
		Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten	Minuten
Zwischen Mannheim und Friedrichsfeld.	30290	14	17	15	17	20	18
„ Friedrichsfeld „ Heidelberg.	32640	15	18	16	18	21	19
„ Heidelberg „ Wiesloch.	45863	19	23	21	23	27	25
„ Wiesloch „ Langenbückchen	55062.	16	19	17	19	22	20
„ Langenbückchen „ Bruchsal	50640	14	17	15	17	20	18
„ Bruchsal „ Weingarten	29663	13	16	14	16	19	17
„ Weingarten „ Durlach	26224	12	15	13	14	17	15
„ Durlach „ Karlsruhe.	14827.	7	9	8	8	10	9

## 2.8 Bau der ersten Lokomotive aus badischer Produktion: Eingabe von Keßler & Martiensen an die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus, 10.3.1841

GLA Karlsruhe 421 Nr. 119



Als in England die ersten Eisenbahnstrecken gebaut wurden, war die industrielle Entwicklung dort schon längst im Gang. Der Bedarf der Industrie an Transportmitteln trieb den Eisenbahnbau voran. In Deutschland war das Verhältnis zwischen Eisenbahnbau und Industrialisierung umgekehrt. Die Eisenbahn bewirkte entscheidend die Ausbreitung der industriellen Produktionsweise. Eines der herausragendsten Beispiele dafür ist die Maschinenfabrik Keßler & Martiensen. Emil Keßler (1813–1867) und sein Partner Theodor Martiensen gründeten 1837 in Karlsruhe ein Maschinenbauunternehmen, das sehr bald die Chancen durch den Eisenbahnbau erkannte. Mit seiner Eingabe von 1841 an die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus, die für die Bauangelegenheiten der Eisenbahn zuständig war, wies Martiensen auf die umfangreichen Investitionen hin, die das Unternehmen bis dahin getätigt hatte, und forderte staatliche Unterstützung und Abnahmegarantien. Die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus stellte Keßler & Martiensen die Konstruktionspläne der angekauften englischen Lokomotiven zur Verfügung und sagte dem Unternehmen die bevorzugte Berücksichtigung bei künftigen Lokomotivbeschaffungen zu. Theodor Martiensen verließ 1842 den Betrieb und zog nach Wien um. Keßler führte das Unternehmen darauf hin alleine fort. Im gleichen Jahr wurde mit der *Badenia* die erste in Südwestdeutschland produzierte Lokomotive ausgeliefert. Das war der Beginn eines ungeahnten, wenn auch nicht sehr nachhaltigen Aufschwungs.

Lit.: Peter Gleber: Die Badische Eisenbahn und die Anfänge des Lokomotivenbaues in Baden. In: Eisenbahnfieber 1990, S. 185–193; Jaeger 1977; Wagenblaus 1973. S. 86–108.

## 2.9 Maschinenfabrik Keßler & Martiensens, Karlsruhe, ca. 1840

GLA Karlsruhe J-B Karlsruhe 12

Die Maschinenfabrik Keßler & Martiensens befand sich vor dem Ettlinger Tor, ganz in der Nähe des alten Karlsruher Bahnhofs an der damaligen südlichen Bebauungsgrenze der Stadt. Das Unternehmen entwickelte sich sehr schnell zu einem der größten Lokomotivbauer in Deutschland. Keßler gründete 1846 die Maschinenfabrik Esslingen in Württemberg. Keßlers Karlsruher Fabrik geriet im Revolutionsjahr 1848 nach dem Zusammenbruch ihres Kreditgebers, des Bankhauses Haber & Söhne, sowie durch Auftragsrückgänge wegen der politisch instabilen Lage

in Zahlungsschwierigkeiten. Keßlers Versuche, die Karlsruher Fabrik zu retten – diesem Ziel diente unter anderem ihre Umwandlung in eine Aktiengesellschaft – schlugen fehl. 1851 wurde die Firma liquidiert. Der badische Staat erwarb das Unternehmen. 1852 wurde es in die neu gegründete Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe überführt. Im gleichen Jahr kehrte Keßler Baden den Rücken und siedelte nach Esslingen über. Die Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe, die nicht mehr an die Bedeutung ihres Vorgängers anknüpfen konnte, wurde 1902–1904 in den Südwesten der größer gewordenen Landeshauptstadt Karlsruhe verlegt. 1929 musste sie Insolvenz anmelden und ging 1930 in Konkurs.

Lit.: Willhaus 2005.



# Kapitel

# 3



# Neue Landschaften und neue Städte

## Badens Magistrale von Mannheim nach Basel und Konstanz

Der Ausbau der Hauptbahn ging schnell voran. Begünstigt wurde der Baufortschritt durch die Geländebeschaffenheit des Oberrheingrabels. 1843 kam die Eisenbahn in der Landeshauptstadt Karlsruhe an, 1844 in Offenburg und 1845 in Freiburg. Während die ersten 225 Streckenkilometer bis Freiburg innerhalb von sieben Jahren gebaut waren, dauerten die nächsten 45 Kilometer bis Basel weitere zehn Jahre. Das hatte in erster Linie politische Gründe. Die Revolution von 1848 brachte die Baumaßnahmen ins Stocken. Vor allem aber zogen sich die Verhandlungen mit Basel und der Eidgenossenschaft über den Weiterbau der Eisenbahn über Jahre hin. Basel wurde 1855 an die badische Hauptbahn angeschlossen. Von dort aus wurde die Strecke bis 1863 an den Bodensee verlängert. Damit war Baden in seiner gesamten Nord-Süd-Ausdehnung durch eine leistungsfähige Verkehrsachse erschlossen. Heute ist die badische Hauptbahn die längste Strecke im Netz der Deutschen Bahn.

Die Eisenbahn veränderte Landschaftsbilder, durchschnitt Wege, Wiesen und Felder und zwang Bachläufe in ein neues Bett. Von dem neuen Transportmittel profitierten vorrangig zunächst die Stadtbewohner, nicht die Bauern, deren Felder zerschnitten wurden und die *täglich einigemal die Wagen gleich eines schwarzen Strichs* (GLA Karlsruhe 421 Nr. 37) an sich vorüberziehen sahen, ohne einen unmittelbar spürbaren Vorteil davon zu haben. Auf längere Sicht profitierten allerdings auch die Landbewohner vom Eisenbahnbau. Die Eingaben gerade ländlicher Orte

Stationsschild  
Karlsruhe,  
gezeichnet von  
Friedrich Eisen-  
lohr, 1845.  
GLA Karlsruhe  
421 Nr. 33



um Anschluss an das Eisenbahnnetz überwiegen deutlich die Zahl der kritischen Stimmen.

In den größeren Städten wurden repräsentative Bahnhöfe errichtet. Ausgedehnte Gleisanlagen prägten ganze Stadtteile. Der Ausbau des Streckennetzes förderte Industrie- und Gewerbeansiedlungen und initiierte urbanes Wachstum. Dass die Planer der Eisenbahn das Ausmaß der Veränderungen nicht wirklich abschätzen konnten, zeigen die Schicksale

vieler Bahnhofsanlagen in den größeren Städten. Oft engten stadtnah angelegte Bahnhöfe die städtebauliche Entwicklung ein und wurden zu Opfern der Prozesse, die sie selbst mit angestoßen hatten. Ein Beispiel dafür ist der alte Karlsruher Personenbahnhof, der zu den schönsten Bahnhofsbauten Friedrich Eisenlohrs gezählt hatte und 1913 in den Süden der Stadt verlegt wurde, weil er zu einem innerstädtischen Verkehrshindernis geworden war.



Eisenbahnbrücke über die Kinzig bei Offenburg, ca. 1853. GLA Karlsruhe J-B Offenburg 6



### 3.2 Alter Karlsruher Bahnhof, ca. 1850/60

GLA Karlsruhe S Thomas Kellner Nr. 35

Friedrich Eisenlohrs Bahnhofsbauten waren keine reinen Zweckbauten, die sich einseitig den Erfordernissen von Technik und Wirtschaft unterordneten. Ohne seine Bauwerke zu überfrachten achtete Eisenlohr auf solide Repräsentativität, legte Wert auf Ornamente und entfaltete viel Liebe zu den Details. Er handelte sich damit den Vorwurf der Verschwendung ein. Charakteristisch für die Hauptgebäude der

größeren Bahnhöfe Eisenlohrs ist der schlanke Bahnhofsturm mit Uhr als weithin sichtbarem, normsetzendem Instrument der Zeitmessung, denn ohne abgestimmte Fahrpläne und möglichst einheitliche Zeitanzeige konnte das neue Transportmittel seinen Zweck nicht erfüllen. Der Uhrturm des Bahnhofs wurde zu einem Symbol des neuen Zeitalters der Eisenbahn.

Lit.: Clewing 1968; Wolfgang von Hippel: *Überall sparsam, aber nirgends ärmlich ...* In: Eisenbahn-Fieber 1990. S. 145–184.



### 3.3 Alter Karlsruher Bahnhof, um 1910

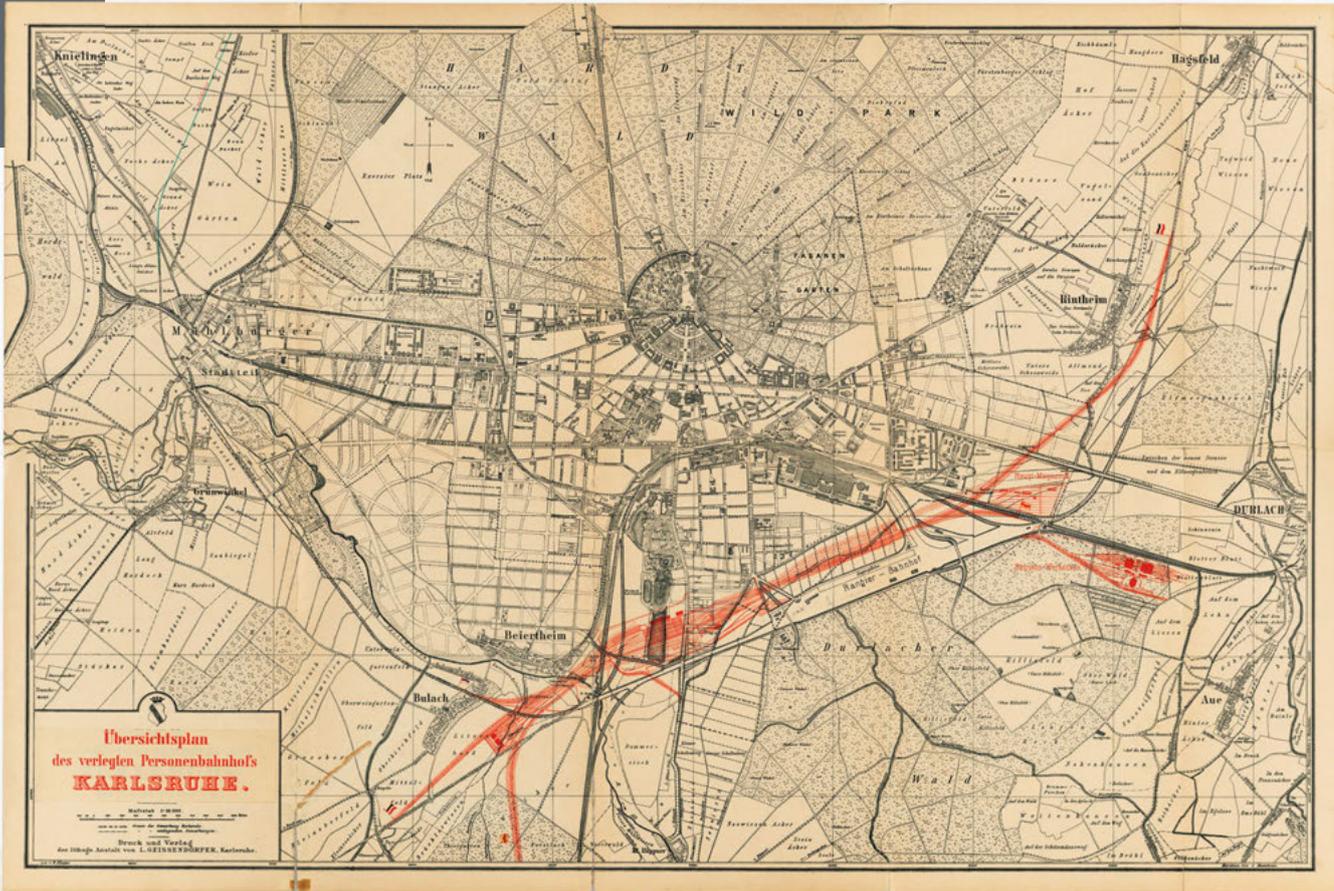
*GLA Karlsruhe 498-1 Nr. 1299*

Das Foto zeigt den Bauzustand des alten Karlsruher Personenbahnhofs vor dem Ettlinger Tor kurz vor seiner Verlegung an seinen heutigen Standort 1913. Der ursprüngliche Bau Eisenlohrs hatte zu diesem Zeitpunkt schon starke Veränderungen erfahren, war aber noch sehr gut in seinem ursprünglichen Aussehen erkennbar. Zur Straße zu war der Fassade

ein Anbau vorgesetzt worden, durch den die ursprünglich offenen Arkaden im mittleren Gebäudeteil geschlossen wurden. Die Baufrage zwischen alt und neu ist auf dem Foto deutlich zu sehen.

Das alte Hauptgebäude überdauerte die Verlegung des Bahnhofs und die beiden Weltkriege, musste dann aber 1967 dem Straßenverkehr weichen. Auf dem ehemaligen Bahngelände entstand zunächst die Karlsruher Markthalle und schließlich der 1975 eröffnete Neubau des Badischen Staatstheaters.





### 3.4 Übersichtsplan über die Verlegung des Karlsruher Bahnhofs, ca. 1905

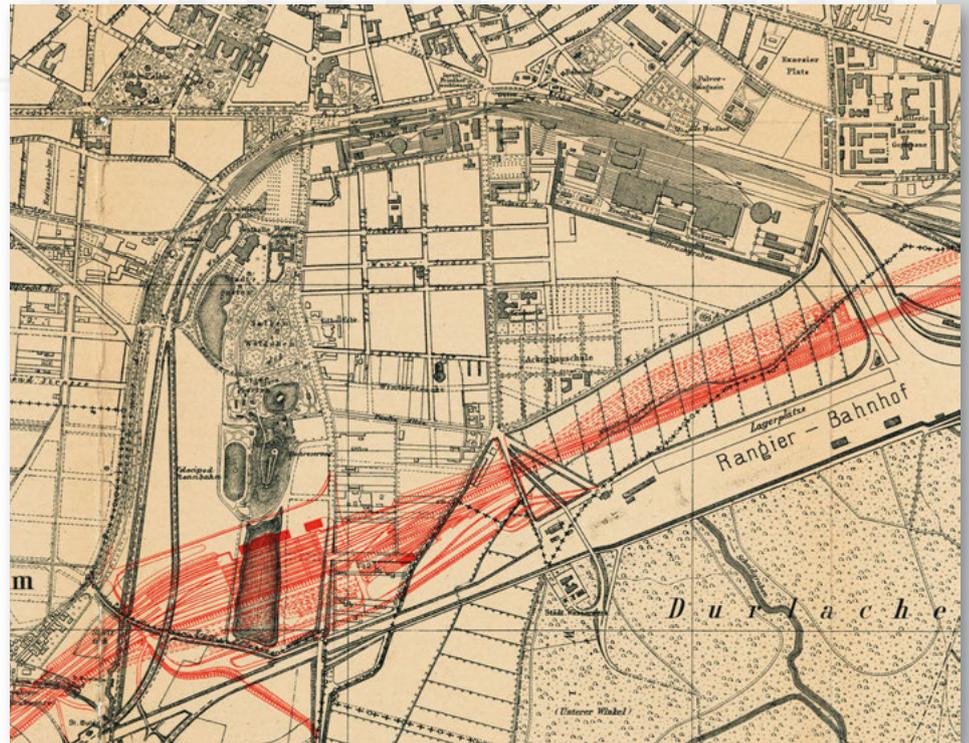
GLA Karlsruhe 421-1 Nr. 5235

Vor allem in den größeren Städten bedeutete die Anlage von Bahnhöfen mit ihren ausgedehnten Gleisanlagen und allen zugehörigen technischen Gebäuden einen tiefen Eingriff in die Bebauungsplanung. Die Eisenbahn trug maßgeblich zum Wachstum der Städte bei. Mit dem Einzug der Eisenbahn in die Städte wurde die Industrialisierung im Alltagsleben der Menschen manifest. Viele Bahnhöfe der ersten Generation schnürten nach wenigen Jahrzehnten die Städte, an deren Peripherie sie einst errichtet worden waren, ein und wurden durch die zunehmende Bebauung geradezu überwuchert.

In vielen deutschen Städten entstand eine *Bahnhofsfrage* – auch in Karlsruhe. Als der alte Karlsruher Personenbahnhof vor dem Ettlinger Tor gebaut wurde, bildete er die südliche Bebauungsgrenze der Stadt. Bereits eine Generation später, in den 1860er Jahren, wurde er zu einem Problem, weil südlich von ihm ein neuer Stadtteil im Entstehen begriffen war und der Bahnhof den innerstädtischen Verkehr behinderte.

Der Bahnhof lag nun nicht mehr am Rand der Stadt, sondern mitten in ihr. An seinem Standort konnte er sich nicht ausdehnen, um die stark gestiegene Verkehrslast aufnehmen zu können. Der hier gezeigte Übersichtsplan macht deutlich, wie sehr sich der Eisenlohr-Bahnhof dem Stadtausbau Richtung Süden in den Weg stellte und wie stark ihn umgekehrt die umgebende Stadt einengte. Nach jahrzehntelangen Planungen und Diskussionen wurde der Bahnhof verlegt. Heute erinnert an seinem alten Standort nichts mehr an ihn.

Lit.: Oetzel 2005.

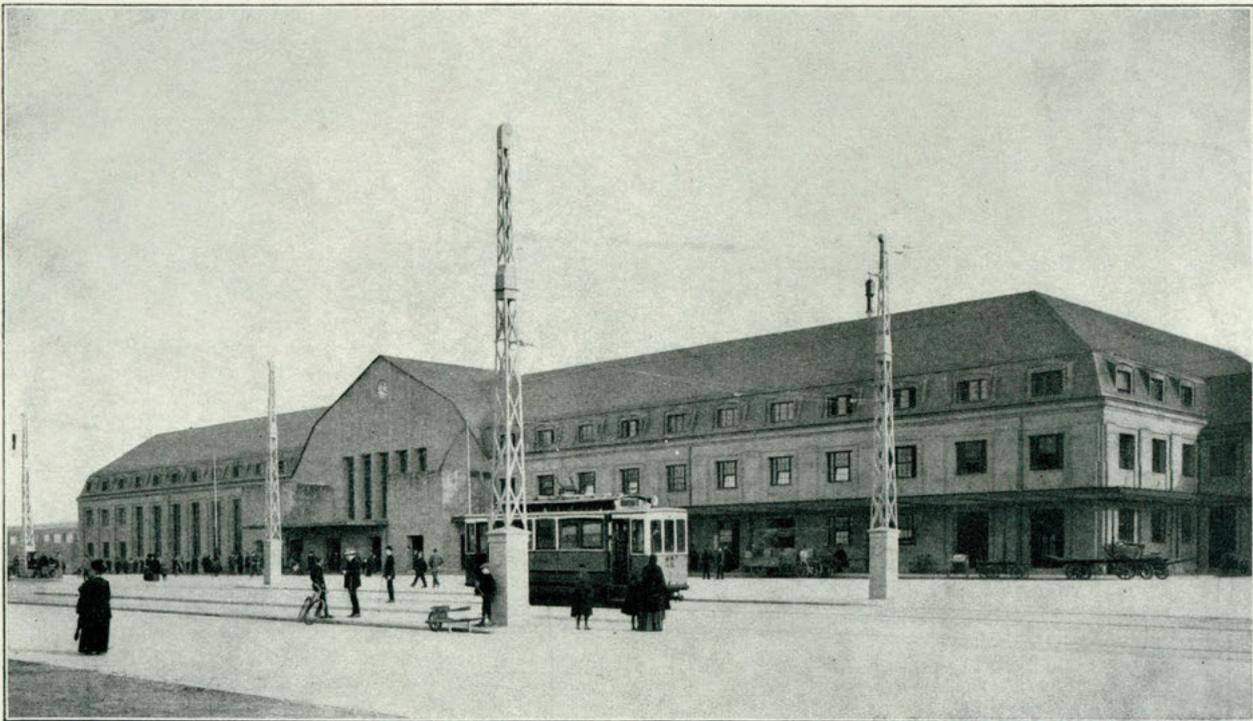


### 3.5 Neuer Karlsruher Hauptbahnhof, 1913

*GLA Karlsruhe J-B Karlsruhe 8*

Der neue Karlsruher Personenbahnhof wurde nach den Plänen von Adolf Stürzenacker errichtet. Er entstand auf der alten Beiertheimer Gemarkung, damals ein gutes Stück vor den Toren der Stadt.

Beiertheim war erst 1907 nach Karlsruhe eingemeindet worden. Der Bau der Zufahrtsgleise zum neuen Bahnhof und die Stilllegung der Gleisanlagen zum und am alten Bahnhof haben bis heute sichtbaren Auswirkungen auch in Stadtteilen, die fernab des neuen Bahnhofs liegen, z.B. in Durlach und Mühlburg.



Neuer Hauptbahnhof.

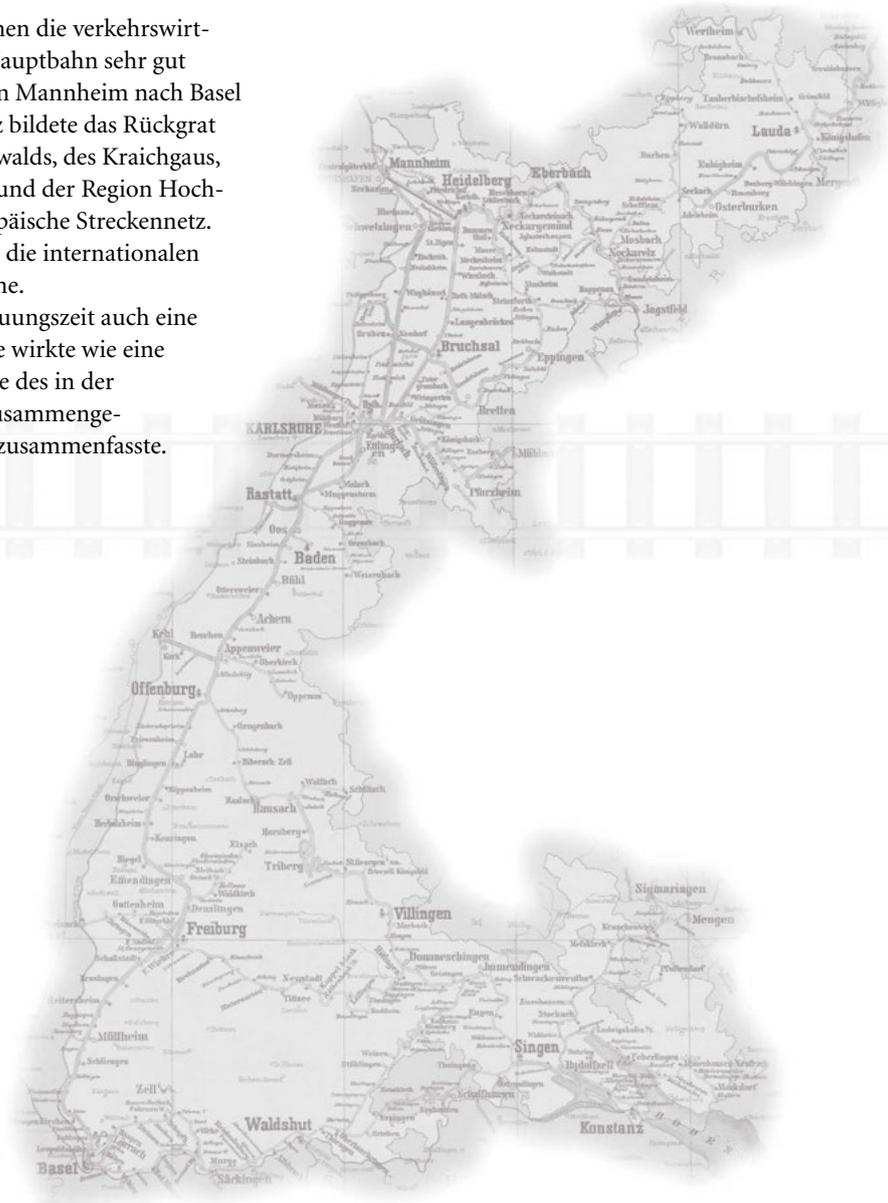
Phot. Rausch & Pester.

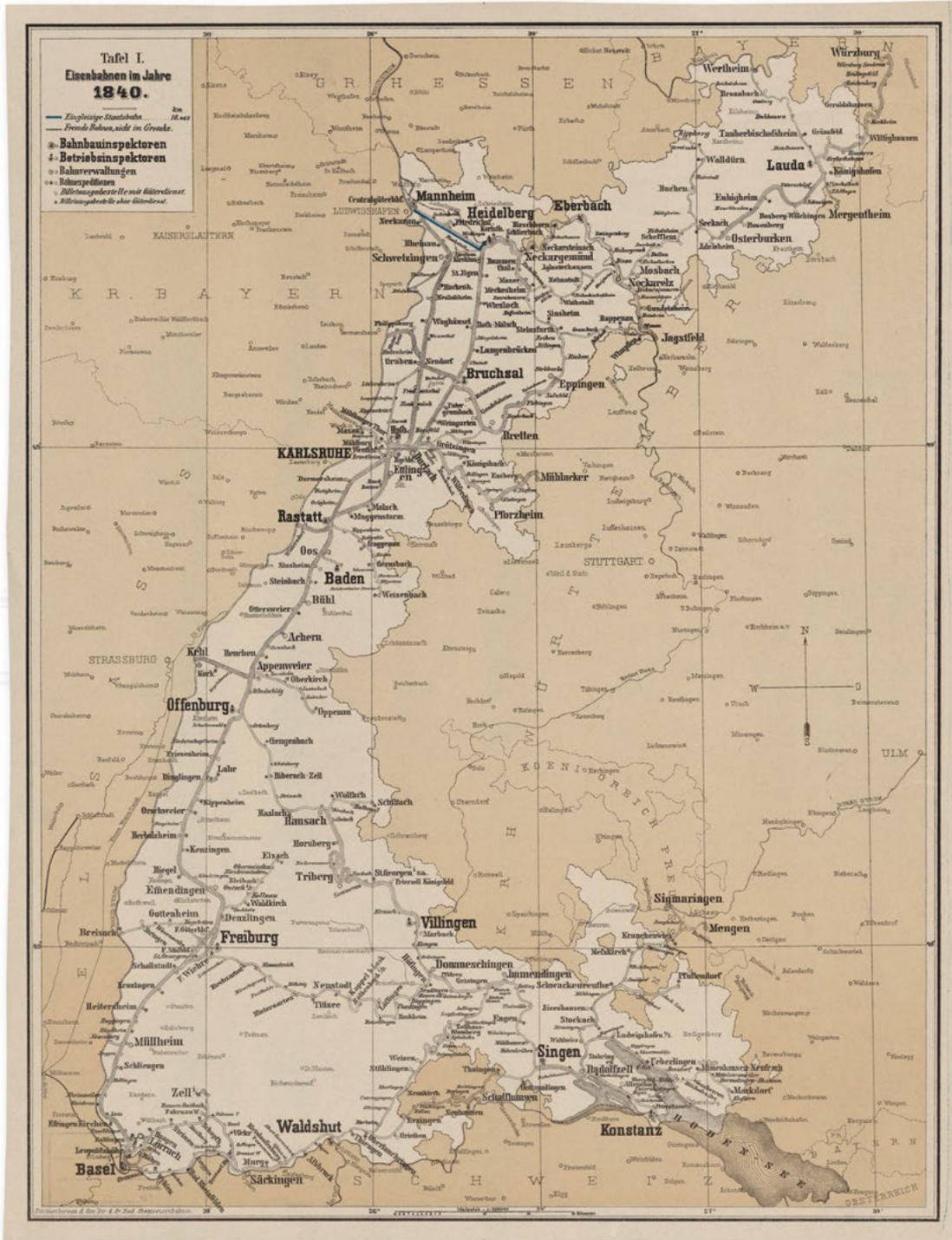
### 3.6 Übersichtskarten über das badische Streckennetz nach dem Stand der Jahre 1840, 1850, 1860, 1870

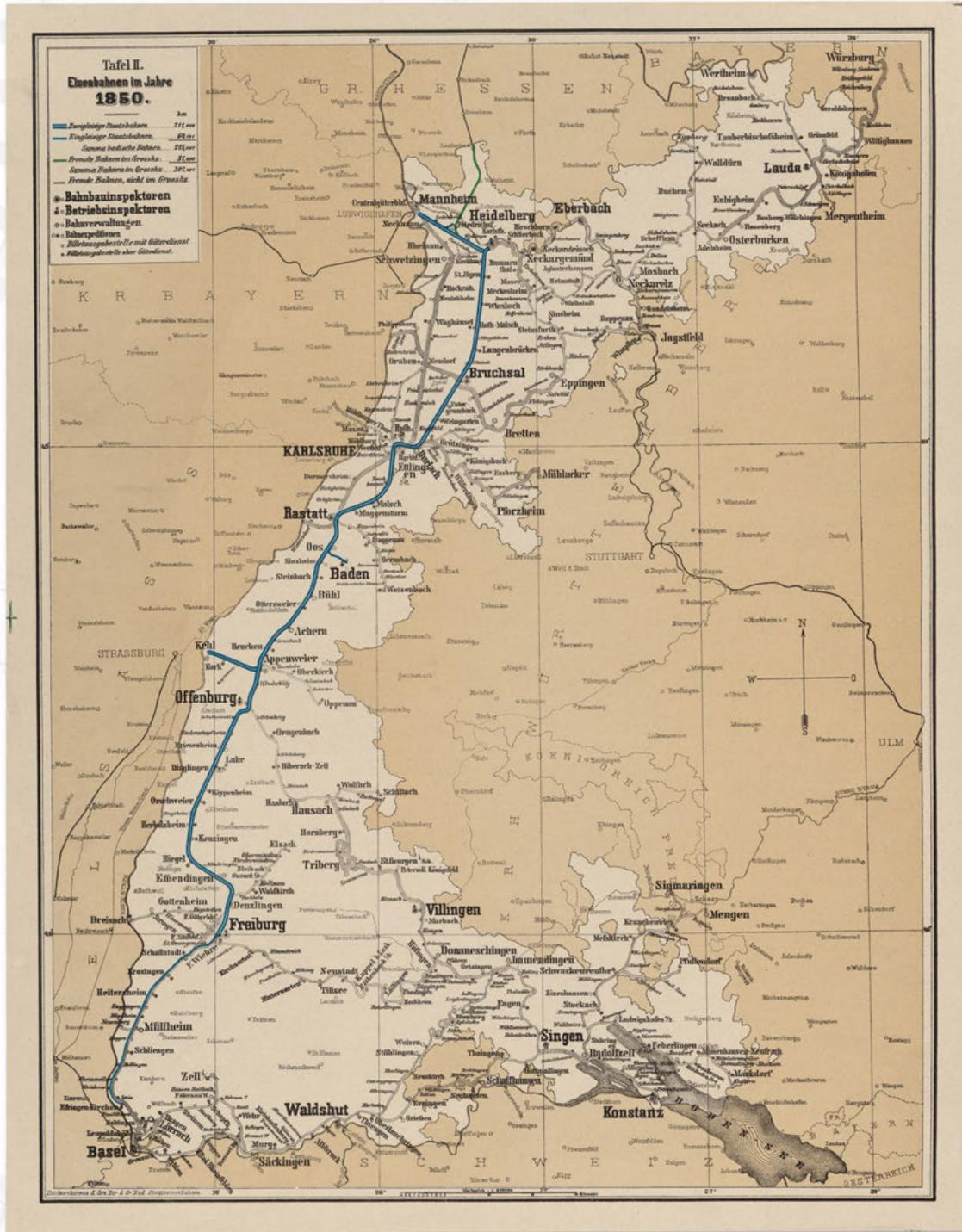
GLA Karlsruhe 421 K 2 Nr. 858

Die Übersichtskarten machen die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Hauptbahn sehr gut deutlich. Die Hauptbahn von Mannheim nach Basel und von dort nach Konstanz bildete das Rückgrat für den Anschluss des Odenwalds, des Kraichgaus, des Schwarzwalds, der Baar und der Region Hochrhein-Bodensee an das europäische Streckennetz. Sie bindet ganz Baden ein in die internationalen Verkehrs- und Handelsströme.

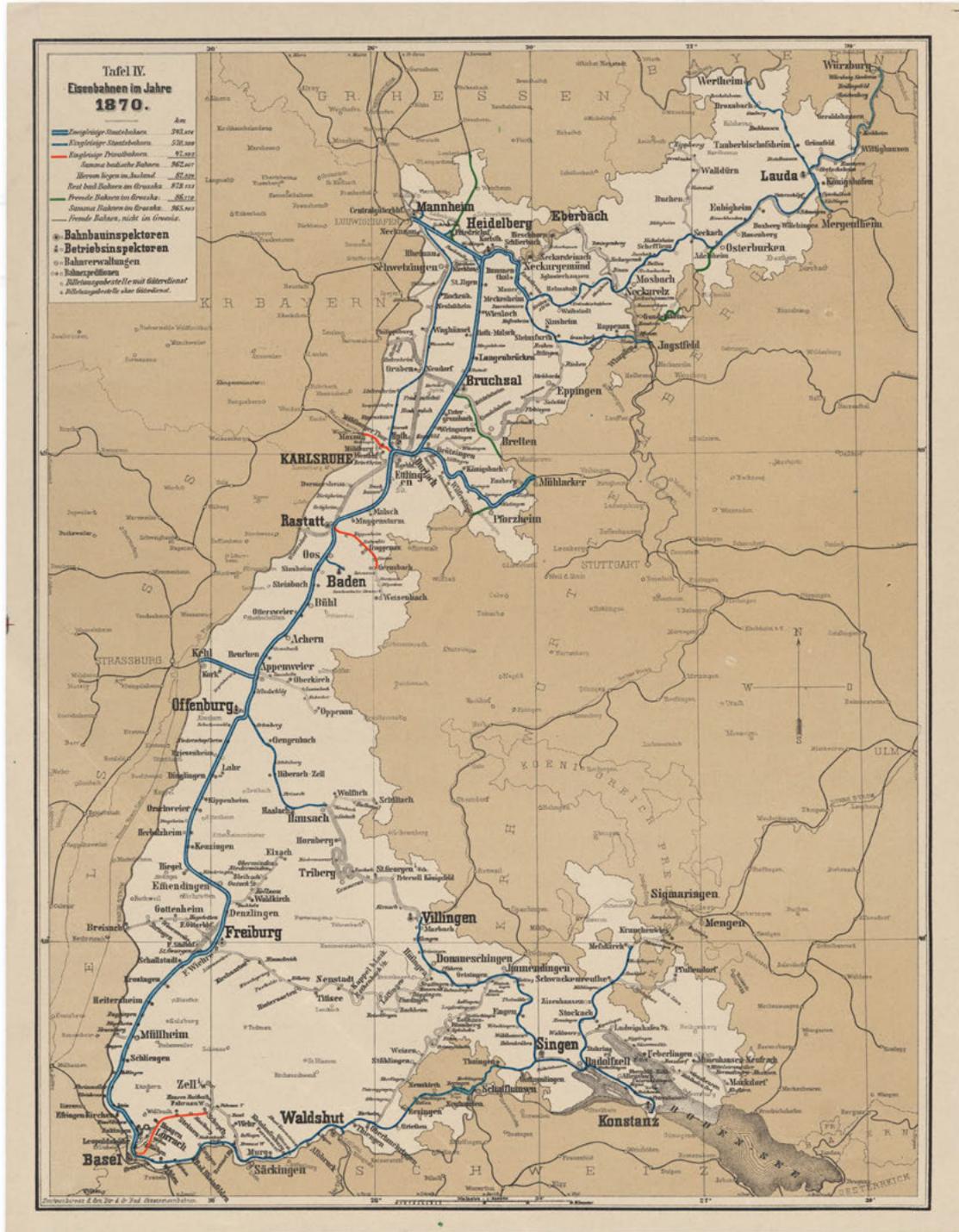
Und sie hatte in ihrer Erbauungszeit auch eine staatspolitische Funktion: sie wirkte wie eine Klammer, die alle Landesteile des in der napoleonischen Zeit bunt zusammengeführten Großherzogtums zusammenfasste.

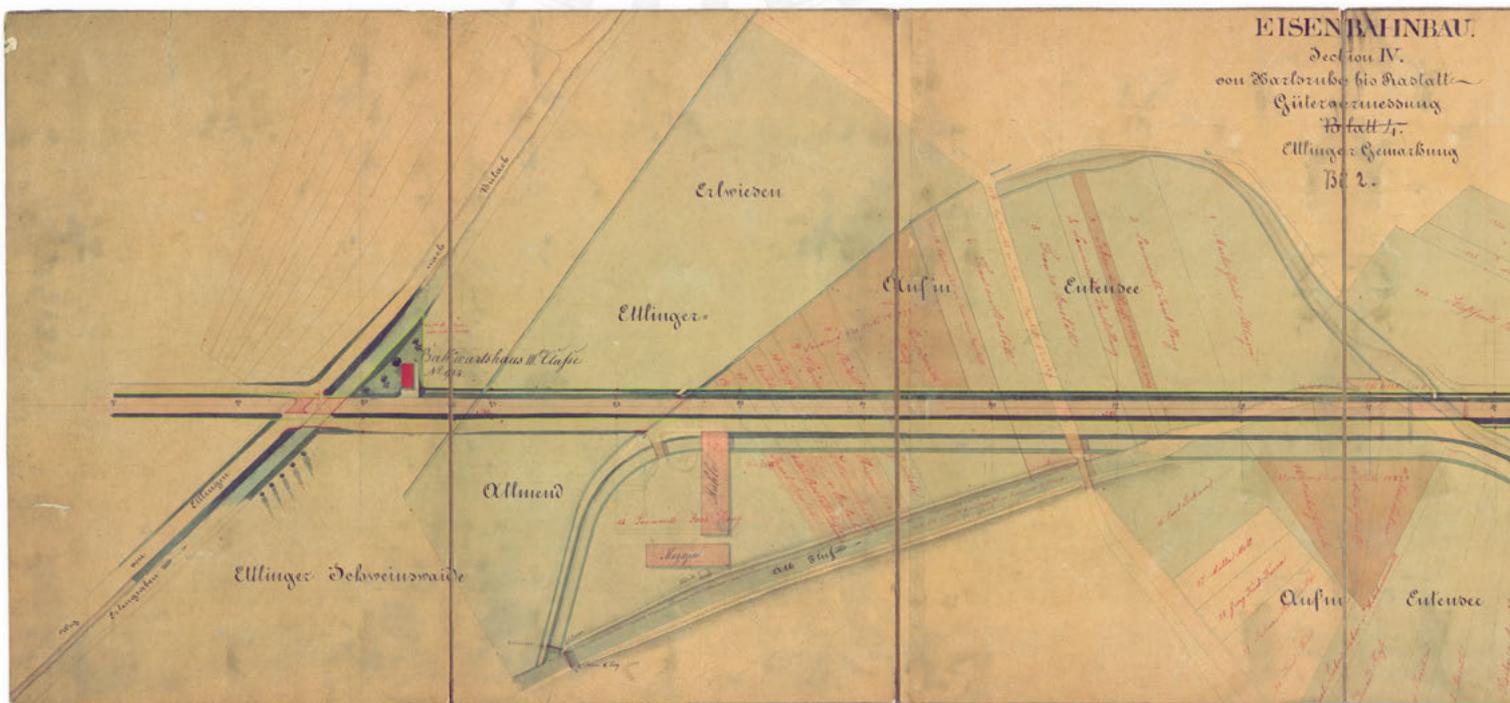












### 3.7 Erwerbsplan der Gemarkung Ettlingen, ca. 1840

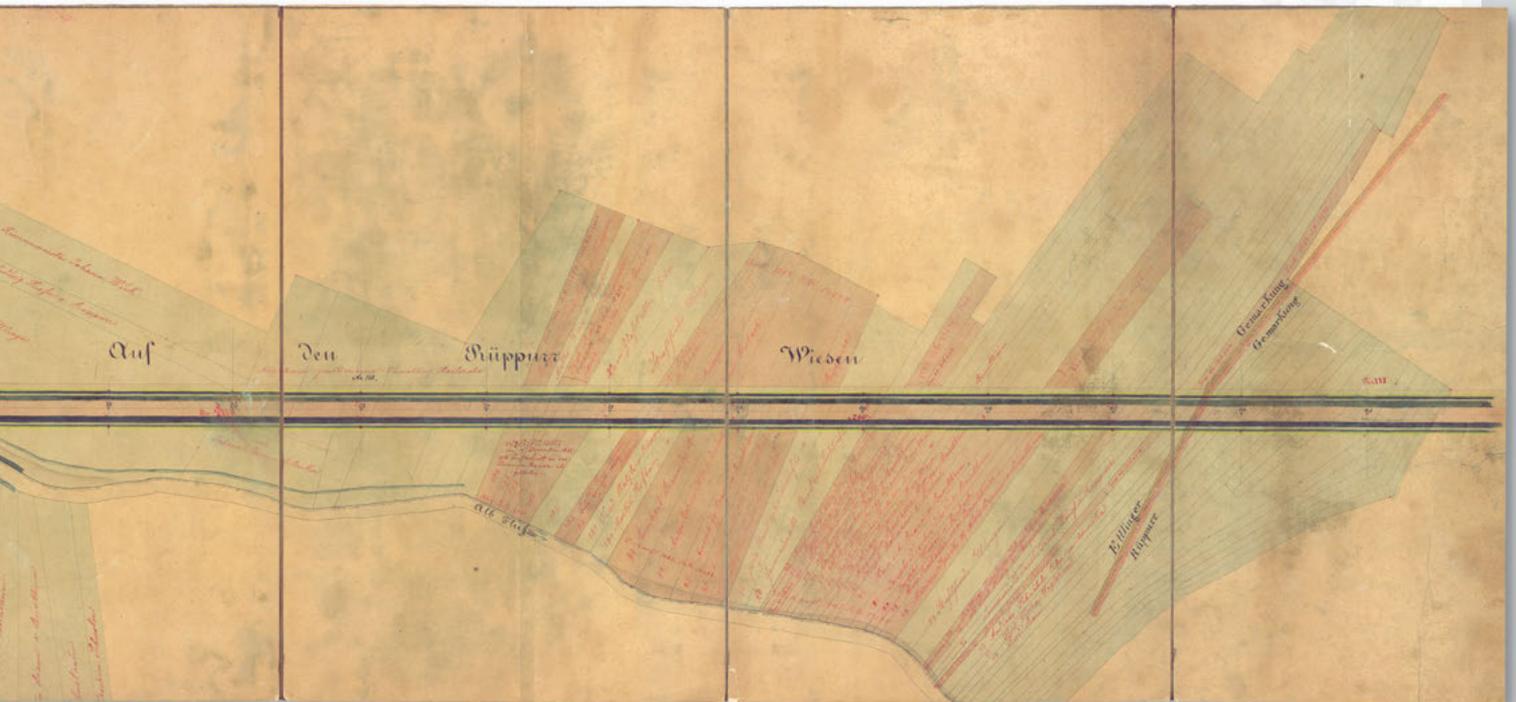
GLA Karlsruhe 421-1 Nr. 4601 (2)

Durch den Bau der Eisenbahn griff der badische Staat mit einer ungeheuren Massivität in die Eigentumsrechte der privaten Grundeigentümer ein. Meistens handelte es sich um landwirtschaftliche genutzte Wiesen, Felder und Wald.

Der hier beispielhaft gezeigte Plan verzeichnet penibel genau die Namen der Grundstückseigner und die Lage ihrer Grundstücke.

Die Bahntrasse nahm keinerlei Rücksicht auf alte Wege, Wasserläufe und Grundstücksgrenzen. Wie mit dem Lineal gezogen durchschnitten sie die Parzellen. Alles schien sich den Bedürfnissen des Verkehrs unterordnen zu müssen. Durch die Eisenbahn drang die moderne industrielle Lebenswelt auch in kleinere Städte und Gemeinden vor.

Lit.: Schivelbusch 2011. S. 21–34.



### 3.8 Erinnerungsblatt zur Eröffnung der Bahnstrecke Waldshut-Konstanz 1863

*GLA Karlsruhe J-M G 18*

Im Gegensatz zur Betriebsübergabe der ersten Strecke 1840 wurde der Abschluss des Baus der Hauptbahn sehr feierlich in Anwesenheit des Großherzogpaars begangen. Das Projekt einer ganzen Generation war endlich fertig, Baden war in seiner ganzen Länge durch eine Eisenbahnstrecke erschlossen.

Der Konstanzer Hauptbahnhof als Endpunkt der Hauptbahn hat sich seine äußere Gestalt bis heute bewahrt. Als er geplant und errichtet wurde, war Friedrich Eisenlohr längst verstorben. Zentrale Stilelemente der Bahnhöfe, die Eisenlohr gestaltete, klingen aber auch in Konstanz unverkennbar an.





4

Kapitel

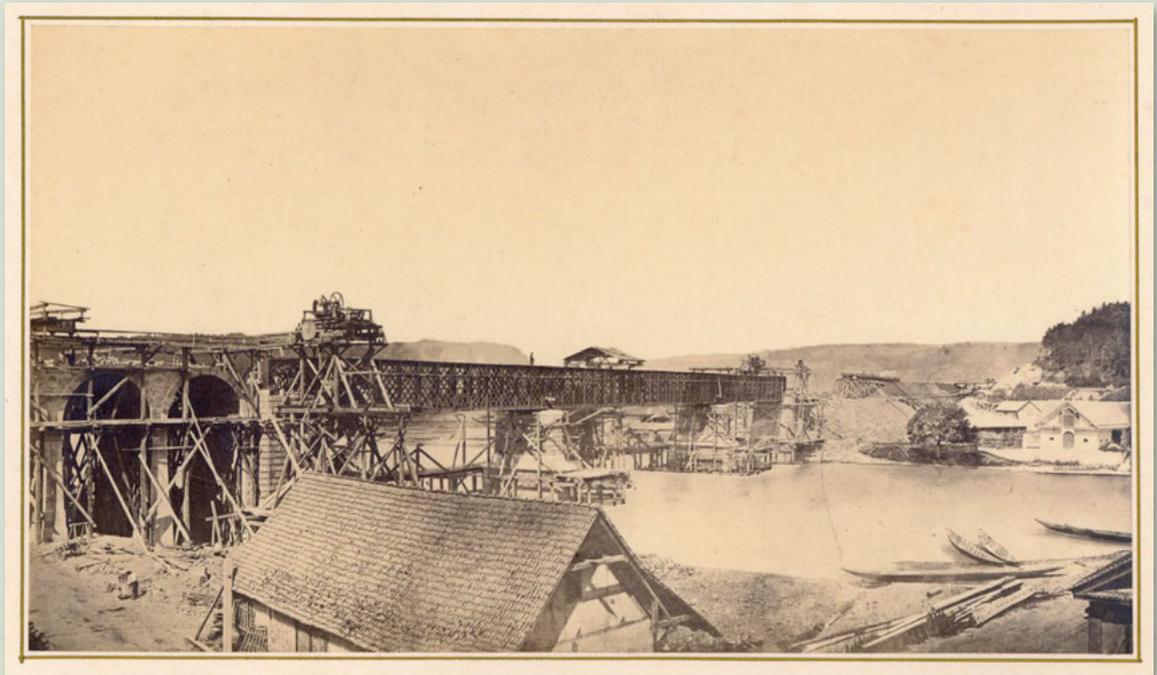
# Brückenschläge und Krisen

## Baden und Europa

Das Großherzogtum Baden war ein langgestrecktes Grenzland im Herzen Europas. Der Bau einer Eisenbahn in Baden konnte nur Sinn machen, wenn Grenzen überschritten wurden, sowohl zu den deutschen Nachbarstaaten als auch über den Rhein hinweg. Die badische Hauptbahn war von Anfang an eingebettet in europäische Bezüge. Sie bildet die wichtigste nördliche Zufahrt zu den Schweizer

Alpenpässen und stellt umgekehrt die Verbindung der Eidgenossenschaft zu den großen Häfen an der Nordsee her. Der nördliche Teil der Hauptbahn gehört zu einer der bedeutendsten West-Ost-Routen im europäischen Zugverkehr. Der berühmte Orientexpress von Paris nach Konstantinopel fuhr 1883 erstmals über Kehl auf der badischen Hauptbahn.

*Bau der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Waldshut, ca. 1858.  
GLA J-B  
Waldshut 1*





Zerstörter Strompfeiler der Kehler Rheinbrücke, 1940.  
GLA Karlsruhe 421 Zugang 2000-7 F Nr. 1

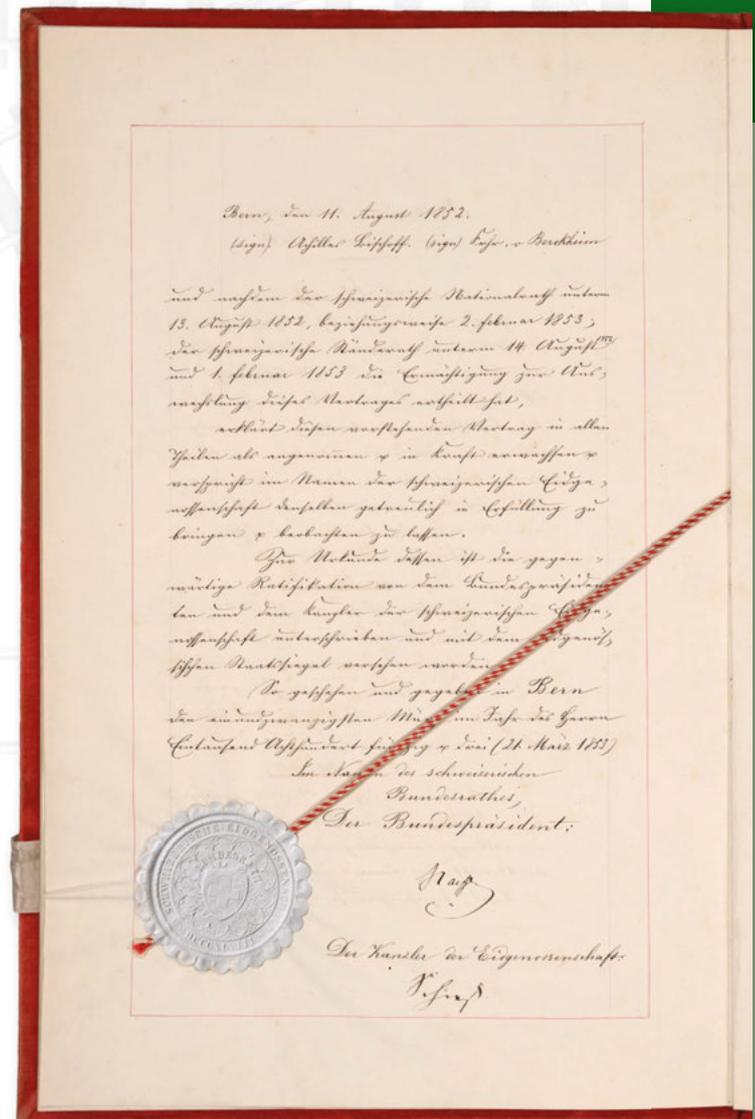
Ohne internationale Vereinbarungen hätte die Hauptbahn nicht gebaut werden können. Entlang des Hochrheins war die günstigste Streckenführung diejenige über Schweizer Gebiet. Nach mehr als zehn Jahren Verhandlungen wurde 1852 zwischen dem Großherzogtum Baden und der Schweiz ein Abkommen über die Fortsetzung der badischen Hauptbahn über Basel an den Bodensee unterzeichnet. Es ist bis heute gültig. Der teuerste und größte Bahnhofsbau der badischen Staatseisenbahn wurde nicht auf badischem Boden gebaut, sondern wurde 1913 in Basel eröffnet. Spannungsfrei war das Verhältnis zur Eidgenossenschaft nicht immer, besonders nicht in Kriegszeiten, weil die militärische Nutzung der Eisenbahn der schweizerischen Neutralität widersprach. Als Badens Tor nach Süden war ursprünglich aber nicht Basel, sondern die Eisenbahnbrücke bei Waldshut ausersehen. Erst nachdem 1869 die Entscheidung gefallen war, den Alpen transit über den Gotthardpass zu führen, gewann die Verbindung über Basel ihre bis heute währende europäische Bedeutung.

Von ähnlicher Symbolkraft nicht nur für die Geschichte des Verkehrs ist ein weiteres Brückenbauwerk in Baden, die Eisenbahnbrücke bei Kehl. Während die Waldshuter Brücke unzerstört erhalten geblieben ist, wurde die Kehler Brücke in den Kriegen zwischen Deutschland und Frankreich immer wieder beschädigt, ganz zerstört und neu aufgebaut. Kaum ein zweites Bauwerk kann die Höhen und Tiefen im deutsch-französischen Verhältnis anschaulicher machen als diese Brücke.

#### 4.1 Vertrag zwischen Baden und der Schweiz über die Fortsetzung der badischen Hauptbahn über Basel an den Bodensee, 27.7.1852

GLA Karlsruhe 48 Nr. 6454

Der Vertrag von 1852 ist bis heute geltendes Recht, wurde aber seither mehrfach ergänzt und verändert. Unterzeichnet wurde er in Bern am 27. Juli 1852; hinzu kam eine nachträgliche Erklärung zu einigen Vertragsartikeln vom 11. August 1852. Nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden trat er am 22. April 1853 in Kraft. Die Schweiz überließ unter Wahrung ihrer Hoheitsrechte und derjenigen der Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen dem Großherzogtum Baden den Bau und den Betrieb der Eisenbahn nach Konstanz durch die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen. Geregelt wurden u.a. die Abgabefreiheit auf die Liegenschaften der badischen Bahn in der Schweiz, die rechtliche Stellung der auf Schweizer Boden wohnenden badischen Bahnbediensteten, Angelegenheiten des Zollwesens, die Ausübung der Bahnpolizei durch badische Beamte und die Frage der Zulassung von Militärtransporten.  
Lit.: Kleuber 1958; Kuntzemüller 1952.



#### 4.2 Werkplan zum Bau des Baggergerüsts der Pfeiler der Rheinbrücke Waldshut-Koblenz 1858

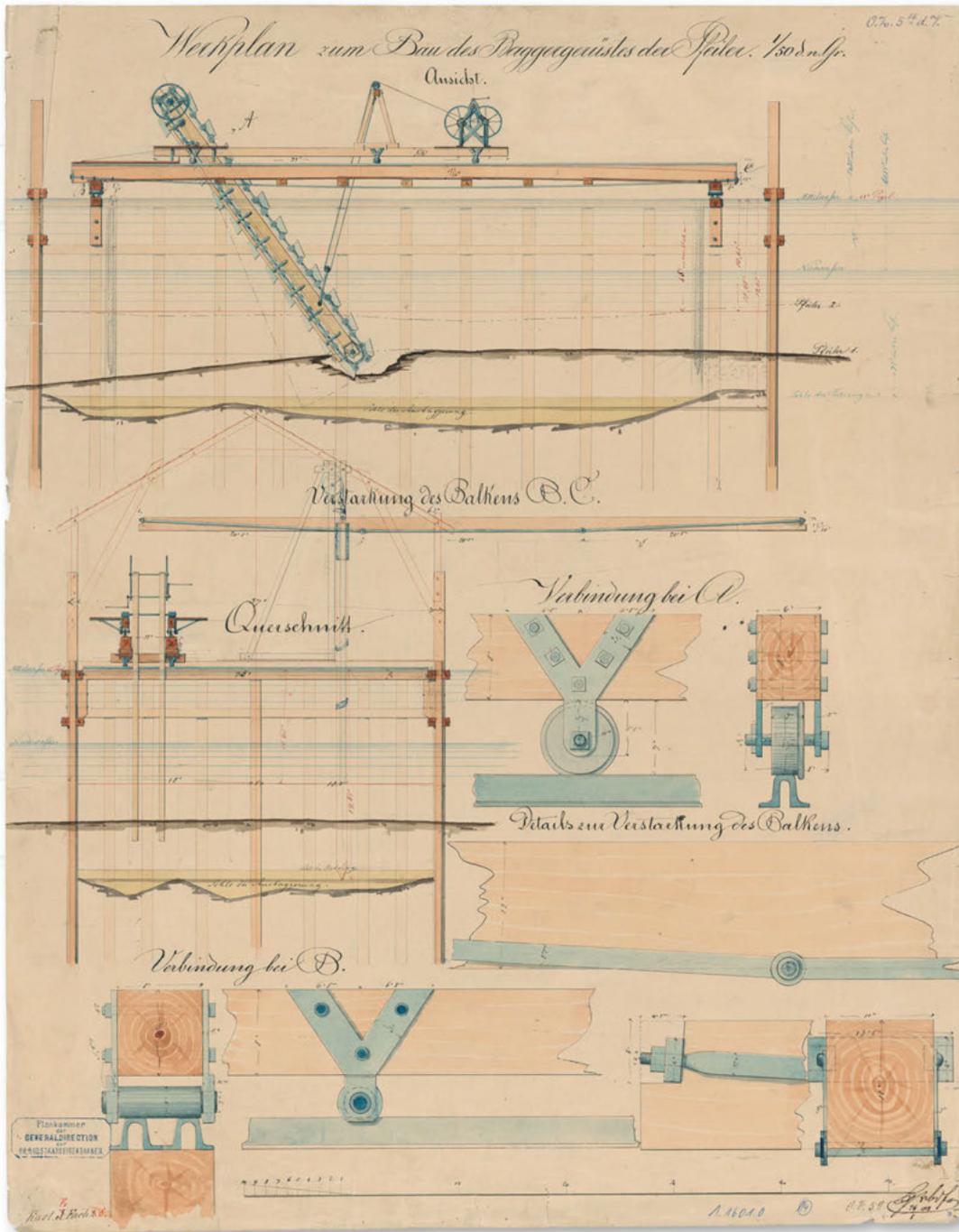
GLA Karlsruhe 421 K 2 Nr. 330

Die Eisenbahnbrücke Waldshut-Koblenz ist die älteste feste Eisenbahnbrücke über den Rhein in Deutschland. Gleichzeitig war sie die erste Verbindung über den Rhein hinweg zwischen einem deutschen Staat und dem Eisenbahnnetz eines anderen europäischen Landes. Sie wurde gebaut, um eine Eisenbahnstrecke über die Alpen durch die Schweiz nach Italien realisieren zu können. Die Route sollte von Waldshut aus über den Lukmanier- oder den Splügenpass führen. Doch die ausersehene internationale Bedeutung hat die Waldshuter Brücke nie erlangt, weil die europäische Nord-Süd-Verbindung dann doch über den Gotthardpass geführt wurde. Vermutlich ist genau das der Grund, weshalb die Eisenbahnbrücke Waldshut-Koblenz unverändert bis heute erhalten geblieben ist.

Errichtet wurde die Brücke nach den Plänen von Robert Gerwig, der später u.a. die Schwarzwaldbahn bauen sollte. Gerwig hat uns einen ausführlichen Baubericht über die Brücke hinterlassen. Der Bau begann im Februar 1858 mit der Herstellung der Baugruben für die beiden Strompfeiler und die Widerlager. Von Schiffsgerüsten aus wurden Spundwände aus Holzpfeilen in die Flusssohle gerammt, um die Baugruben vom Fluss abschneiden, sichern, mit Handbaggern und Baggermaschinen ausheben sowie durch Dampfpumpen entwässern zu können.

Die gerammten Pfeile dienten als Plattform für die Baggermaschinen. Nach dem Ausheben der Gruben wurden Gerüste auf die Spundpfeile gesetzt, um von ihnen aus die Fundamentpfeile für die Strompfeiler und für die Widerlager in den Boden rammen zu können. Für diese Arbeit wurde eine Dampfkrone benutzt. Die Köpfe der Fundamentpfeile wurden mit mehreren Betonschichten verbunden, danach begann das Aufmauern der beiden Strompfeiler und der Widerlager. Der markante eiserne Oberbau der Brücke wurde als engmaschiges Gitterfachwerk mit oben liegender Fahrbahn realisiert. Diese Bauweise war für die großen Eisenbahnbrücken in der Frühzeit des Eisenbahnbaus üblich. Bemerkenswert ist die Montagetechnik der Gitterkonstruktion, die beim Bau der Waldshuter Eisenbahnbrücke in Deutschland zum ersten Mal angewendet wurde. Die Eisenkonstruktion wurde an Ort und Stelle in drei Teilen montiert und dann mit Muskelkraft auf die Pfeiler verschoben, im Fachjargon: *vorgewalzt*. Die Verbindung der drei Teile geschah vor der endgültigen Positionierung des Oberbaus auf den Pfeilern.

Lit.: Gerwig 1862; Boeyng 1990; Trautz/Voormann 2012.





4.4 „Wir protestieren“ –  
Flugblatt der Sozialdemokratischen Partei Basel  
und des Arbeiterbundes Basel, März 1933

GLA Karlsruhe 421-1 Nr. 5856

# Wir protestieren!

**Auf den Bahnhöfen Riehen und B. B. sind die Hakenkreuzfahnen aufgezo- gen. – Ein Protest der Sozialdemokratie an den Bundesrat. – Die Hitlerfahne vom Bahnhof Riehen durch sozialdemokratische Arbeiter heruntergeholt. – Zwei Verhaftungen.**

Auf den Bahnhöfen B. B. Basel und Riehen ist die Hakenkreuzfahne gehißt worden. Die Hakenkreuzfahne ist die Parteifahne der Nationalsozialisten, der deutschen Faszi- sten. Unter ihr werden in Deutschland Sozial- demokraten, Kommunisten und Republikaner aufs grausamste verfolgt. Es wird gemor- det, gesengt und geplündert. Sie ist das Zei- chen, unter dem das Eigentum der Arbeiter- organisationen geraubt wird.

Die große Mehrheit unserer Bevölkerung verabscheut diese faszistischen Methoden, sie haßt das Hitlerregime. Die Hisung der Fahne des Verbrechens auf Schweizerboden wird als eine gesuchte und schwere Provokation empfunden, als eine Heraus- forderung der demokratischen Gefühle des Vol- kes. Daß die Arbeiterschaft noch besonderen Grund hat, gegen diese Provokation zu pro- testieren, braucht nicht besonders erwähnt zu werden. Heute morgen ist folgendes Tele- gramm an den Bundesrat abgegangen:

An den Bundesrat, Bern.  
Sozialdemokratische Partei Basel pro- testiert gegen Hisung der Hakenkreuz- fahne auf Bahnhof Riehen. Wird als schwe- ste Provokation von der Bevölkerung empfunden. Beseitigung wird verlangt.  
Sozialdemokratische Partei, Basel:  
Schneider. Oldani.

Es ist zweifellos eine starke Erregung über die Frechheit der Hakenkreuzler vorhan- den. Die Behörden tun gut, ihr Rechnung zu tragen und die Hitlersche Verbrecher- fahne beseitigen zu lassen.

Die Erregung über die freche Heraus- forderung durch das Aufziehen der Hitler- fahne auf schweizerischem Gebiet ist im Wachsen. Sie ist auch begreiflich. Nicht zu verstehen ist aber die Duldung durch die Be- hörden. Wollen sie wirklich dieses Schand- lappens wegen ernste Ereignisse heraufbe- schwören. Die Hakenkreuzfahne ist das Zei- chen des deutschen Faschismus und lebt es für jeden aufrechten Menschen. Jedenfalls tun die Behörden gut daran, nicht Stellung gegen das eigene Volk und sein demokratisches Empfinden zu nehmen, und damit weitgehende Konflikte heraufzubeschwören.

Zu was das führen würde, geht aus der Tatsache hervor, daß die Hakenkreuz- fahne auf dem Bahnhof Riehen von einer Anzahl Arbeiter heruntergeholt wurde.

Die Bahnbeamten versicherten, nicht aus eigenem Antriebe die Fahne hochgezogen zu haben. Sie hätten gemäß einer ihnen aus Karlsruhe zugegangenen Verfügung gehan- delt. Trotzdem setzten sie sich für das Hitler- tuch zur Wehr, konnten es aber nicht hindern, daß es samt der Stange herunter- gerissen wurde. Es gelang ihnen aber, zwei Genossen festzuhalten und der Polizei zu übergeben. Es sind dies Redakteur Hun- gerbühler und der V. H. T. L. Angestellte Koch. Die sie begleitenden Arbeiter konn- ten entkommen. Die Verhaftung ist bis zur Stunde aufrecht erhalten worden. Zuerst wur- den die beiden auf den Polizeiposten Riehen und von dort auf den Lohnhof verbracht.

**Wir erheben Protest gegen die Hisung der Hakenkreuzfahne, wie gegen die Verhaftung der beiden Genossen. Wir protestieren gegen die Inschutznahme der Fahne des Faschismus durch die Polizei der demokratischen Schweiz. Wir fordern die klassenbewusste Arbeiterschaft auf, entschlossen gegen die An- maßungen des Faschismus anzukämpfen. Die faszistischen Uebergriffe auf Schweizergebiet müssen entschieden zurückgewiesen werden.**

Parteimitglieder und Gewerkschafter!

**Erscheint Mittwoch, den 15. März 1933, abends 8 Uhr in Massen im großen Saale des Volkshauses**

**Der Faschismus in Deutschland und die Arbeiterklasse**

Redner: Ein deutscher Genosse und Nat.-Rat **E. Reinhard**.

Zutritt haben Parteimitglieder und Mitglieder der dem Gewerkschaftsbund angeschlossenen Organisationen!

**Auf zum Kampf gegen den Faschismus!**

**Sozialdemokratische Partei Basel.  
Arbeiterbund Basel.**

VERBODEN ZU VERBREITEN

#### 4.5 Aufnahmegebäude des Badischen Bahnhofs Basel, ca. 1930er Jahre

*GLA Karlsruhe 421 Zugang 1993-90 F GNV 499*

Der heutige Badische (Personen-)Bahnhof Basel, errichtet nach den Plänen des damals im Karlsruher Architekturbüro Curjel & Moser tätigen Schweizer Architekten Karl Moser, ist bereits der dritte Bahnhofsbau der badischen Eisenbahn auf Basler Boden. Zunächst gab es ein hölzernes Provisorium auf dem heutigen Gelände der Basler Mustermesse, das bis 1862 durch einen festen Bau ersetzt wurde.

Weil die badischen Bahnanlagen der Entwicklung der wachsenden Industriestadt am Rheinknie in die

Quere kamen, wurden sie an ihren heutigen Standort verlegt. Im Jahr 1910 begannen die Bauarbeiten am heutigen Aufnahmegebäude. 1913 wurde es eingeweiht. Der Badische Bahnhof Basel, zu dem außer dem Personenbahnhof der Vershubbahnhof und der Güterbahnhof gehören, war der teuerste und repräsentativste Bahnhof der Badischen Staatseisenbahn.

Lit.: Badischer Bahnhof 1914. S. 9–21.







Belagerung Strassburg's 1870.  
Kehl, zerstörte Rheinbrücke, Vorder-Ansicht.

**4.7 Ansicht der zerstörten Drehbrücke  
auf dem deutschen Ufer  
der Kehler Brücke, 22.7.1870**

*GLA Karlsruhe G Technische Pläne II  
EB 3 Nr. 23, Bl. 3*



**4.8 Gesamtansicht der Rheinbrücke Kehl  
nach der Zerstörung zu Beginn  
des Zweiten Weltkriegs, 3.7.1940**

*GLA Karlsruhe 421  
Zugang 1993-90 F BrO 1768*

4.9 Ansicht der Eisenbahnbrücke bei Kehl mit Drehbrücke vom deutschen Ufer aus, ca. 1861

GLA Karlsruhe J-B Kehl 3

