

5

Kapitel



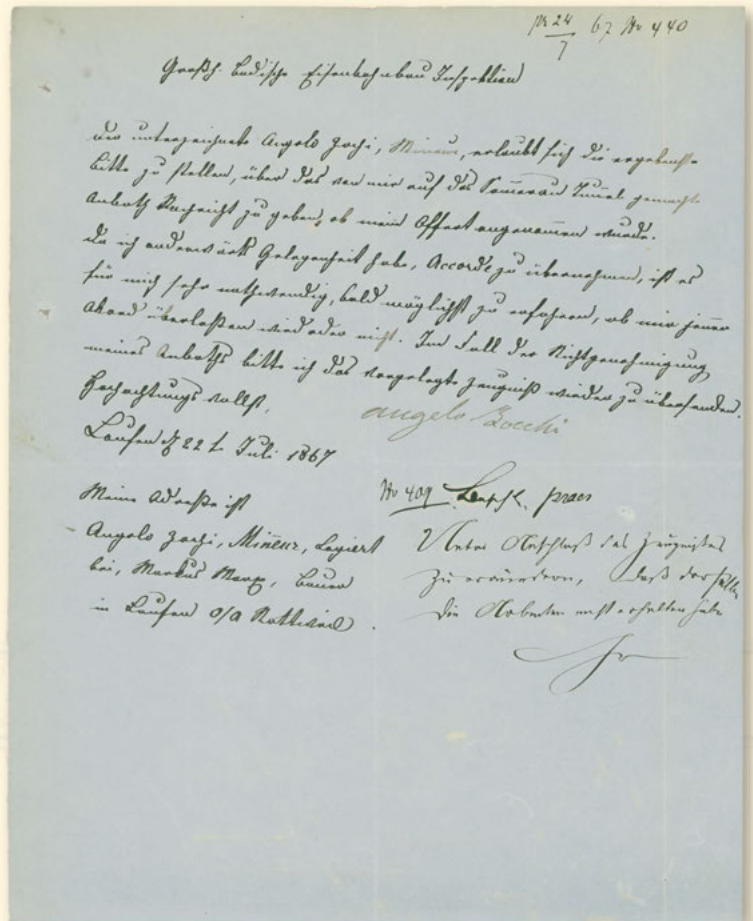
Mobilität und Raumbeherrschung

Der reisende Mensch, seine Zeit und seine Umwelt

Badens Start ins Eisenbahnzeitalter war ohne Zweifel eine Erfolgsgeschichte. Breitere Schichten der Bevölkerung konnten sich das Bahnfahren leisten. Innerhalb einer einzigen Generation entstand ein europäisches Streckennetz. Die Eisenbahn machte nicht nur die Reisenden mobiler, sondern auch die Menschen, die für sie arbeiteten. Beim Bau der ersten Streckenabschnitte der badischen Hauptbahn wurden noch vorwiegend einheimische Arbeitskräfte beschäftigt, doch schon die Tunnels der Schwarzwaldbahn wurden durch Trupps italienischer Wanderarbeiter in die Felsen gesprengt und gehauen.

Der Gewinn an Mobilität war erkaufte mit neuen Zwängen. Die Reisenden hatten Vorschriften und Sicherheitsvorkehrungen zu beachten. Und sie wurden ein neues Verhältnis zur Zeit gewöhnt. Sie hatten sich genauestens an die Taktung der Züge anzupassen. Die Normierung der Zeitmessung im Großherzogtum Baden – die öffentlichen Uhren sollten alle die gleiche Zeit anzeigen – wurde durch die Bedürfnisse des Eisenbahnbetriebs veranlasst.

Der Eisenbahnreisende gewann eine neue Beziehung zu seinem Lebensraum. Binnen Stunden zogen Landschaften an ihm vorbei, deren Durchquerung zuvor Tage in Anspruch genommen hatte. Kühne Trassenführungen, beeindruckende Viadukte und tiefe Tunnels wie an der badischen Schwarzwaldbahn wurden zu Symbolen der Beherrschung des Raumes durch den Menschen. Die sinnliche Wahrnehmung der Natur wurde flüchtiger und einseitiger. Noch bevor die badische Hauptbahn vollendet war, entstand



Bewerbung des italienischen Wanderarbeiters Angelo Zocchi als Tunnelbauarbeiter an der Schwarzwaldbahn, 22.7.1867. GLA Karlsruhe 421 Nr. 67



Aussicht beim Gumaustunnel.

Aussicht beim Gummambstunnel an der Schwarzwaldbahn, 1874.
GLA Karlsruhe G Technische Pläne II EB 3 Nr. 43, Bl. 11

eine neue Gattung von Literatur, die Eisenbahnpanoramen, die dem Reisenden die Sehenswürdigkeiten zeigten, die in schneller Bewegung wie in einem Film an ihm vorbeizogen.

Der Eisenbahnbau veränderte Gesellschaft, Verkehr, Wirtschaft, Natur, Mentalitäten und Kultur. Im 20. Jahrhundert schien der Siegeszug des Automobils und des Flugzeugs das Ende der Eisenbahn einzuleiten. Doch es kam anders. Millionen Menschen pendeln täglich auf Schienen zur Arbeit. Aus dem Zwang zur Pünktlichkeit der Reisenden ist eine Erwartungshaltung an die Bahnbetreiber geworden. Das neue Zeitalter des Individualverkehrs brachte nicht das Ende des Eisenbahnfahrens – im Gegenteil: als Beitrag zum Umweltschutz wurde es neu entdeckt.



Titelblatt der Zeitschrift „Der Umweltschutz“, Sept. 1984.
GLA Karlsruhe 69 Bund

5.1 Statistik der Personenbeförderung auf der Strecke Mannheim-Heidelberg Sept. 1840 bis Dez. 1841

GLA Karlsruhe Bibliothek Zb 4

Für die ersten Passagiere muss Bahnfahrten etwas gewesen sein, das neugierig machte. Davon zeugen die Fahrgastzahlen des Betriebsjahres 1840/41. In den ersten 14 Tagen nach der Betriebseröffnung verkehrten durchschnittlich 1.425 Personen je Tag mit der Eisenbahn zwischen Mannheim und Heidelberg. Das war die höchste Durchschnittsfrequenz während des gesamten ersten Betriebsjahres der badischen Eisenbahn. Der monatliche Anfangswert

vom September 1840 wurde erst wieder erreicht, nachdem 1843 Karlsruhe ans Eisenbahnnetz angeschlossen worden war. Das Jahresergebnis 1841 lag bei rund 270.000 beförderten Personen. Berücksichtigt man, dass Mannheim und Heidelberg damals zusammen weniger als 40.000 Einwohner hatten, ist das kein schlechtes Ergebnis.

1844 sprang die Gesamtzahl der beförderten Personen auf dem deutlich erweiterten Streckennetz auf fast

- 18 -

Nachweisung

über die Personenfrequenz der Eisenbahn und über die Einnahme an Personentaxen.

Beilage B.

M o n a t	Von Heidelberg nach				Von Mannheim nach				Von Friedrichsfeld nach				Gesamtsumme aller Reisenden				E i n n a h m e an Personentaxen																			
	Mannheim		Friedrichsfeld		Heidelberg		Friedrichsfeld		Mannheim		Heidelberg		Gesamtsumme		I		II		III		Summa															
	Anzahl der Reisenden								Anzahl der Reisenden								Wagencasse																			
	I.		II.		III.		Sa.		I.		II.		III.		Sa.		I.		II.		III.		Sa.													
September 1840	381	1893	4199	6473	30	183	715	936	332	1532	4445	6609	121	464	1288	1873	28	178	582	788	20	64	345	429	918	4616	11574	17108	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.	fl.	fr.
October "	370	1703	7463	9536	—	71	324	693	392	1794	7778	9934	3	86	799	888	18	62	683	763	—	69	556	625	773	3783	17803	22361	610	—	1820	30	4956	36	7387	6
November "	159	724	4779	5662	3	22	428	453	145	742	5302	6189	4	29	555	588	1	35	554	590	6	30	390	426	318	1582	12008	13908	248	48	762	—	3313	21	4324	9
December "	157	550	3387	4094	6	17	371	394	177	584	3568	4329	4	20	379	403	2	23	323	348	6	21	311	338	352	1215	8339	9906	274	24	597	15	2294	6	3155	43
Januar 1841	71	237	2147	2475	1	9	116	126	68	292	1867	2227	—	4	87	91	—	6	78	84	1	6	84	91	141	574	4381	5096	112	—	290	45	1259	15	1652	—
Februar "	219	927	4090	5236	2	11	167	180	266	1035	3787	5091	—	15	177	192	1	25	169	195	—	11	148	159	488	2027	8338	11033	389	12	998	—	2462	15	3849	27
März "	164	799	5137	6100	3	25	421	449	163	835	5165	6163	2	18	489	509	2	21	393	416	—	25	390	415	334	1723	11993	14032	264	24	839	15	3344	33	4448	12
April "	211	1290	7473	8974	3	31	580	614	210	1242	7718	9170	—	36	713	749	1	36	546	583	5	37	530	572	430	2672	17360	20662	340	24	1301	—	4912	39	6554	3
Mai "	378	2294	14325	16997	5	157	871	1033	463	2454	15005	17922	6	184	1219	1411	8	88	965	1061	19	107	762	888	881	5284	33147	39312	688	48	2508	—	9371	33	12568	21
Juni "	394	1739	11186	13319	—	15	534	549	435	1776	11681	13892	—	23	664	687	10	24	515	549	3	24	459	486	842	3601	23039	29482	668	24	1779	—	7185	54	9633	19
Juli "	433	1779	11644	13853	5	25	507	537	561	1835	12360	14756	1	29	758	788	5	37	554	596	3	19	331	353	1008	3724	26351	31083	800	48	1834	30	7552	48	10188	6
August "	437	2068	13632	16137	5	9	589	603	325	2121	13964	16610	6	43	995	1044	7	32	614	653	3	21	569	593	983	4294	30363	35640	778	—	2120	45	8693	31	11392	36
September "	426	1892	11119	13437	1	15	401	417	501	1918	11634	14653	3	29	753	787	4	21	538	563	—	11	425	436	935	3886	24872	29693	744	48	1924	—	7143	45	9812	33
October "	244	984	8483	9711	3	9	473	485	281	959	9122	10362	—	19	670	689	3	27	392	422	1	8	322	331	532	2006	19862	22400	422	48	987	15	5620	3	7030	6
November "	81	577	6450	7108	—	9	406	413	107	619	6799	7325	—	9	856	891	—	5	466	471	—	5	414	419	188	1224	15121	16533	150	24	605	—	4255	30	5010	54
December "	81	594	6168	6843	—	6	326	333	66	670	6303	7039	—	5	469	474	—	13	388	401	—	1	361	362	147	1289	14015	15431	117	36	638	15	3972	54	4728	45
S u m m e	4266	20070	121679	145953	73	616	7431	8120	4682	20711	126498	151891	152	1013	10603	11768	90	633	7960	8083	87	459	6797	7323	9270	43502	280965	333740	7263	12	21070	45	79371	45	107705	42

3*

1,5 Millionen. Von den mehr als 17.000 Reisenden im September 1840 fuhren über 11.500 mit der 3. Wagenklasse. Die 4. Wagenklasse – offene Stehwagen – gab es 1840 noch nicht. Es waren also keineswegs nur vermögende Bürger, die sich eine Eisenbahnfahrt leisten konnten.

Lit.: Nachweisung 1840–1875; Roth 2005. S. 131–142.

5.2 Fahrkarten

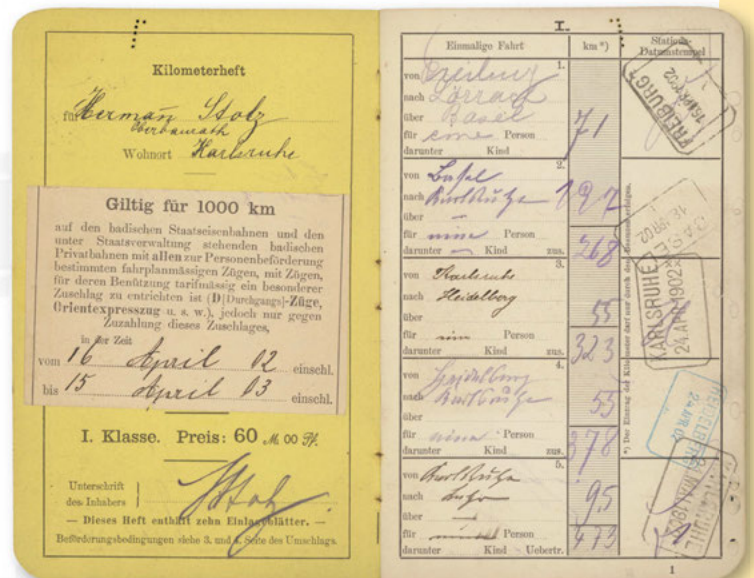
GLA Karlsruhe G Technische Pläne II EB 2 Nr. 60;

Kilometerhefte (1901 und 1902): Privatbesitz Eberhard Stolz

Durch den Bau von Eisenbahnstrecken in ganz Europa weiteten sich Horizonte. Innerhalb weniger Jahrzehnte entstand ein Wegesystem von bis dahin nicht bekannter Dichte. Lokale Verbindungen wurden in umfassende Netze eingeordnet. Auf den Fahrkarten rückten weit entfernte Städte einander näher.

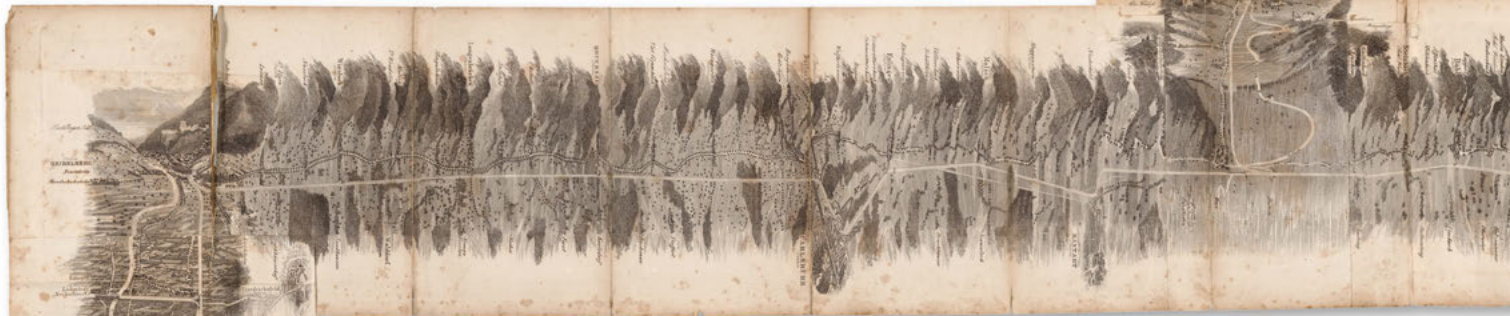


Zu den Besonderheiten der badischen Eisenbahn zählten die Kilometerhefte, die den Inhaber und seine Angehörigen zum Befahren beliebiger Strecken im badischen Netz in einer Gesamtlänge von 1.000 km während eines Jahres berechtigten.



5.3 G. Lambert: Panorama der badischen Eisenbahn, ca. 1845

GLA Karlsruhe G Technische Pläne II EB 1 Nr. 1





Bald nachdem die badische Eisenbahn eröffnet war, erschien das mehrfach neu aufgelegte *Panorama der badischen Eisenbahn* von G. Lambert. Bahnreisende fanden darin eine Beschreibung der gefahrenen Strecke und der an ihr liegenden Sehenswürdigkeiten. Wenige Jahre nach Lambert legte Franz Nöldeke ein ähnliches Reisesouvenir vor, reich versehen mit Stichen der an der Strecke liegenden Städte und Landschaften. Der Bahnreisende nahm die Landschaft flüchtiger wahr und erfuhr sie nur noch durch das Sehen – anders als beim Fahren mit der Kutsche, das die Raumerfahrung spürbarer und realer machte.



Für die Verarbeitung der beim Reisen gewonnenen Eindrücke gab es viel weniger Zeit. Somit diente die Panorama-Literatur nicht nur als Souvenir, sondern auch der Verarbeitung der Reise.

Lit.: Peter Borscheid: *Zeitzünder: Zeit der Züge – Zeit des Tempos*. In: *Auf eisernen Schienen* 2008. S. 121–130; Schivelbusch 2011. S. 51–66 und S. 142–151.

5.4 Bekanntmachung für Bahnreisende:

Verbot des Herauslehnens aus dem Fenster und des Anlehns an den Türen, ca. 1856

GLA Karlsruhe 421 Nr. 263

Die durch den Eisenbahnbau gewachsene Zuverlässigkeit des Transports bedeutete für die Reisenden eine stärkere Reglementierung. Ähnlich wie die Fabrikordnungen der ersten Industriebetriebe das Arbeitsleben disziplinierten, wirkten die Reglements der Eisenbahn auf den Reiseverkehr.

Die ersten Bahnreisenden auf der Strecke Mannheim-Heidelberg hatten sich aufgrund einer öffentlichen Anweisung vom 8. September 1840 zu festen Zeiten pünktlich an den Abfahrtsstationen einzufinden

und mussten sich auf ein Glockensignal hin zu den Zügen begeben, um dort einzusteigen. Sie hatten zu akzeptieren, dass ihnen Plätze zugewiesen wurden, die sie nicht eigenmächtig verlassen durften. Der Ausstieg aus den Wagen am Zielort hatte zügig zu erfolgen. Während der Fahrt mussten Sicherheitsauflagen eingehalten, aber von der Eisenbahnverwaltung auch immer wieder neu eingeschärft werden, wie z.B. das Verbot des Herauslehnens aus dem Fenster.

Lit.: Verordnungsblatt Post 1840. S. 79–82.



5.5 Dienstuhr eines Lokomotivführers, um 1900

Privatbesitz Eberhard Stolz

Die Direktion der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen setzte durch ihre Verordnung Nr. 7600 vom 19. Juni 1845 fest, dass im gesamten Großherzogtum alle öffentlichen Uhren nach der Turmuhr des Mannheimer Kaufhauses zu richten waren. Die dort angezeigte Uhrzeit sollte durch Kursuhren, die nach der Mannheimer Kaufhausuhr gestellt waren und die das Zugpersonal der von Mannheim ausgehenden Eisenbahnzüge von Station zu Station mitzuführen hatte, an jede Bahnstation übermittelt werden. Die Turmuhren der Bahnstationen mussten nach diesen Kursuhren gestellt werden. Die Mitteilung der richtigen Uhrzeit an die Orte, die noch nicht ans Eisenbahnnetz angeschlossen waren, erfolgte über die Postkutschen, die von den Stationsorten abfuhren, und deren Fahrer ebenfalls eine Uhr mitführen sollten, die sie nach den Bahnhofsuhrn stellen mussten.

Die Eisenbahn trug also maßgeblich zur Vereinheitlichung der Zeitmessung und zur Reglementierung des Alltagslebens durch die Uhr im beginnenden Industriezeitalter bei. Der Schienenverkehr konnte nur dann planmäßig ablaufen, wenn das Zugpersonal mit einheitlich gestellten Uhren ausgestattet war. Vorläufer von Fahrplänen mit festgelegten Abfahrtsorten und -zeiten gab es für den Personenfernverkehr zwar schon vor Beginn des Eisenbahnzeitalters in Gestalt von Postkutschen mit festen Kursen, aber erst durch die Eisenbahn wurde Pünktlichkeit im Verkehr zu einem unbedingten Muss. Die Fahrpläne wurden auf die Minute genau getaktet. Das Ankommen und Abfahren zu einer ungefähren Zeit genügte nicht mehr. Die Taschenuhr gehörte von Anfang an zur unentbehrlichen Ausstattung des fahrenden Eisenbahnpersonals.

Lit.: Roth 2005, S. 20–23; Schivelbusch 2011, S. 35–45; Verordnungsblatt Post 1845, S. 73–78.



5.6 Winterfahrplan 1844/45 auf der Strecke Mannheim-Offenburg GLA Karlsruhe P Nr. 1410

Großherzoglich Badische Eisenbahn.



Verzeichniss der Fahrten für den Winterdienst 1844, vom 15^{ten} October 1844 anfangend.

1. Tägliche Fahrten:

A. Richtung von Mannheim nach Offenburg und Kebl.

B. Richtung von Offenburg und Kebl nach Mannheim.

Table with columns for stations (Mannheim, Heidelberg, etc.) and times for two directions. Includes a small illustration of a steam locomotive between the tables.

C. Richtung von Kebl nach Spessweier und Offenburg.

D. Richtung von Offenburg und Spessweier nach Kebl.

Table with columns for stations (Kebl, Offenburg, Spessweier, etc.) and times for two directions.

2. Fahrten an Sonn- und Feiertagen.

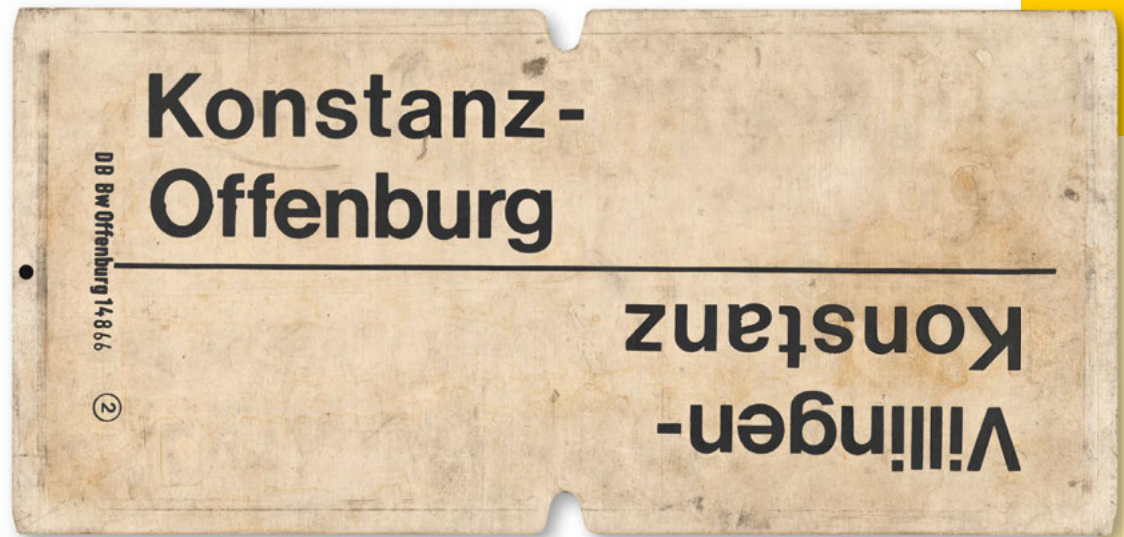
Die Fahrten sind wie folgt: ... Die Fahrten sind wie folgt: ...

- Notes and regulations for the railway service, including information about fares, luggage, and station facilities.

Der Winterfahrplan von 1844/45 lässt den enormen Gewinn an Mobilität erkennen, den der Bau der Eisenbahn bewirkte. Die Eisenbahn, die in Baden von Anfang an ausschließlich mit Dampflokomotiven fuhr, was bei den frühen Eisenbahnen keine Selbstverständlichkeit war, verkehrte ganzjährig mit einer Zuverlässigkeit, die damals konkurrenzlos war. Von allen damaligen Verkehrsmitteln für den Mengentransport von Menschen und Gütern war die Eisenbahn am wenigsten von der Witterung abhängig. Durch Regen aufgeweichte und für schwere Lasten unpassierbar gewordene Straßen oder Wasserwege, die durch Eisgang, Hochwasser oder Trockenheit nicht nutzbar waren, waren Probleme, die der Schienenverkehr nicht kannte.

5.7 Zuglaufschild der Strecke Konstanz-Offenburg

GLA Karlsruhe o.S.



5.8 Übersichtsplan der Schwarzwaldbahn zwischen Hornberg und St. Georgen, hrsg. von Robert Gerwig, nach 1872

GLA Karlsruhe G Technische Pläne II EB 3 Nr. 94

Jahrtausendelang wurde der Verlauf von Verkehrswegen im Wesentlichen durch die Natur vorgegeben, unerachtet des Baus von Chausseen, Kanälen und Straßenbrücken. Das war auch in den Anfängen des Eisenbahnbaus so. Nicht von ungefähr sind die ersten Eisenbahnstrecken auf ebenem Gelände entstanden. Die Eisenbahn entwickelte sich aber erstaunlich rasch zu einem Transportmittel, das sich anschickte, naturgegebene Schranken zu überwinden.

Auf lange Sicht kehrte sich so das Verhältnis von Verkehr und Umwelt geradezu um – eine Entwicklung, die Probleme eigener Art nach sich zog, mit denen sich unsere heutige Zeit stark beschäftigt.

Zu den Eisenbahnstrecken, die am Anfang dieser Entwicklung entstanden sind, gehört die badische Schwarzwaldbahn. Zwischen Offenburg und Singen entstand in den Jahren 1863 bis 1873 eine der damals technisch anspruchvollsten Eisenbahnstrecken Deutschlands, die Schwarzwaldbahn. Der Übersichtsplan von 1872, der von ihrem Erbauer, Robert Gerwig, herausgegeben wurde, zeigt ihren zentralen Abschnitt zwischen Hornberg und St. Georgen.

Robert Gerwig (1820–1885) kann man als den vielseitigsten und wirkungsmächtigsten badischen Eisenbahnpionier bezeichnen – auf alle Fälle ist er der bekannteste, weit über die Grenzen Badens hinaus.

Er wurde am 2. Mai 1820 in Karlsruhe geboren und absolvierte an der Polytechnischen Schule eine Ausbildung als Bauingenieur, die er 1840 mit dem Staatsexamen abschloss. Danach war er auf verschiedenen Dienstposten in der badischen Wasser- und Straßenbauverwaltung eingesetzt, bevor er 1850 die Leitung der neu gegründeten Uhrmacherschule Furtwangen übernahm. 1855 wurde er zum ersten Mal in den Badischen Landtag gewählt. Von 1878 bis zu seinem Tod gehörte er dem Deutschen Reichstag an. 1857 gab er die Leitung der Uhrmacherschule Furtwangen ab und war fortan bei der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus tätig. Er befasste sich mit mehreren Straßenbauprojekten, vor allem aber widmete er sich ab Mitte der 1850er Jahre dem Eisenbahnbau. Nach Gerwigs Plänen entstand die Hauptbahnstrecke am Hochrhein zwischen Waldshut und Konstanz. Der Bau der Schwarzwaldbahn machte ihn international bekannt. 1872 wurde er zum Oberingenieur für den Bau der Gotthardbahn berufen und verließ den badischen Staatsdienst. 1875 kehrte er zurück und übernahm die Leitung der Bauabteilung der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen. Während der Arbeiten an der Höllentalbahn starb er am 6. Dezember 1885.

Lit.: Winkler 2010.



5.9 Relief der Schwarzwaldbahn, o.J.

GLA Karlsruhe 69 Baden, Sammlung 1995 K 4

Das gesüdete Relief aus Gips zeigt den technisch herausforderndsten Teil der Schwarzwaldbahn zwischen Niederwasser südlich von Hornberg und St. Georgen. Der kurvenreiche Streckenverlauf macht anschaulich, dass Gerwig die Streckenführung der Schwarzwaldbahn überwiegend mit der Natur, nicht gegen sie

plante. Im Abschnitt zwischen Hausach und St. Georgen mussten auf einer Distanz von rund 21 km Luftlinie 591 Höhenmeter bewältigt werden. Die Steigungsverhältnisse wurden durch den Bau von Kehrschleifen überwunden, durch die die Strecke künstlich verlängert und somit die Steigung verringert wurde.



5.10 Petroleumlampe für Tunnelarbeiter der Schwarzwaldbahn

Privatbesitz Eberhard Stolz

Das Charakteristikum der Schwarzwaldbahn sind ihre vielen Tunnel. Gerwig ging regelrecht in die Berge hinein. 39 Tunnel wurden gebaut, davon allein zwischen Hausach und St. Georgen 37, von denen der längste, der Sommerautunnel, 1.698 m lang ist. So sehr sich die Streckenführung auch den Hängen anschmiegte, so sehr haben doch die Tunnel etwas gewaltsames an sich. Das Durchbrechen der Berge in großem Stil und der Bau waghalsiger Talübergänge wurden zum Symbol für den Glauben an die Überlegenheit der Technik über die Natur. Dank der Eisenbahn schien grundsätzlich kein Ziel für den raschen Mengentransport von Waren und Menschen unerreichbar zu sein. Der Bau von Eisenbahntunneln war trotz des Einsatzes von Sprengstoff harte und gefährliche Handarbeit. Die italienischen Wanderarbeiter, die an der Schwarzwaldbahn für den Tunnelbau eingesetzt wurden, verwendeten für die Arbeit im Berg Petroleumlampen mit offenem Licht, die an einem Haken in die Felswand eingehängt werden konnten.

Lit.: Volk 1996; Scherff 2001.



5.11 Plakat *Badische Schwarzwaldbahn bis zum Bodensee – Die schönste Gebirgsbahn Deutschlands*, ca. 1920

Privatbesitz Eberhard Stolz



Schon Ludwig Newhouse und Friedrich List hatten in ihren Denkschriften der 1830er Jahre auf die Bedeutung der Eisenbahn für den Fremdenverkehr hingewiesen. In welchem Ausmaß der Bau der Eisenbahn das Reisen längerfristig entprivilegisieren würde, haben Newhouse und List wohl kaum vorausgesehen. Reisen zu Erholungs- und Bildungszwecken konnten sich vor Beginn des Eisenbahnzeitalters nur gehobene Schichten leisten. Und auch danach dauerte es Jahrzehnte, bis man von einer Massenbewegung sprechen konnte – nicht so sehr wegen der Kosten für die Fahrkarten, sondern noch viel mehr mangels Gelegenheit in Anbetracht der langen Arbeitszeiten der Industriearbeiterschaft, fehlenden Urlaubs und der zunächst weit verbreiteten Sonntags- und Feiertagsarbeit. Trotzdem wurde die Eisenbahn entscheidend für die touristische Erschließung des Schwarzwalds im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts. Sie ermöglichte es der Arbeiterschaft, die bürgerliche Tradition des Sonntagsausflugs ins Grüne zu übernehmen. Die Schwarzwaldbahn war die erste Eisenbahnstrecke, die in die Tiefe des Schwarzwalds hinein führte. Sie machte nicht nur die Natur für Erholungssuchende verfügbar, sie wurde als technische Meisterleistung selbst zu einem Anziehungsobjekt – bis zum heutigen Tag.

Lit.: Hitz 2011.

5.12 Postkarte *Reise-Onkel einst und jetzt, vor 1915*

GLA Karlsruhe S Thomas Kellner Nr. 15, 458

Die als Neujahrsgruß zum Jahresbeginn 1915 verschickte Postkarte zeugt von Fortschritts-optimismus, von Glauben an Machbarkeit und Beherrschbarkeit der Natur und somit von Werten, die das an technischen Innovationen, Entdeckungen und wissenschaftlichen Neuerkenntnissen reiche 19. Jahrhundert hervorgebracht hat.

Das Reisen mit der Eisenbahn wird gegenüber der beschwerlichen Fahrt mit der Kutsche als Beginn eines neuen Lebens bezeichnet. Bereits am Vorabend des Ersten Weltkriegs erkannte der Künstler im Automobil eine starke Konkurrenz zur Eisenbahn. Die Zukunft der Fortbewegung sah er im Luftschiff.



5.13 Preisausschreiben in Form eines Puzzlespiels der Deutschen Bundesbahn, 1981

GLA Karlsruhe 421-1 Nr. 2773

Mit den Wirtschaftswunderjahren nach dem Zweiten Weltkrieg stiegen der Wohlstand und die Ansprüche der Menschen. Viele Gebrauchsgüter und Lebensmittel, die für die meisten Menschen fast unerschwinglich waren, wurden nahezu allgemein und praktisch ganzjährig verfügbar. Um die Nachfrage nach Konsumgütern individuell, schnell, flexibel und bis vor die Haustür befriedigen zu können, wurde der Warentransport immer mehr auf die Straße verlagert. Das Ziel der Verbilligung und Beschleunigung des Gütertransports hatte einst am Anfang der Eisenbahngeschichte gestanden. Nun schien das Ende des Eisenbahnzeitalters gekommen. Nicht nur im Güterverkehr, auch im Personenverkehr bekam die Eisenbahn die Konkurrenz des Automobils zu spüren.

Deutschland erlebte seit den 1950er Jahren einen ungeahnten Ausbau des Individualverkehrs mit dem eigenen PKW. Das Auto wurde zum Statussymbol. In den 1970er Jahren setzte ein Umdenken ein. Die erste Ölkrise von 1973 machte den Menschen ihre starke Abhängigkeit von den begrenzt vorhandenen und importierten fossilen Energieträgern bewusst. Ende 1973 wurden Fahrverbote an einzelnen Sonntagen angeordnet. Das Jahr 1979 brachte die zweite Ölkrise. Gleichzeitig wurde der Umweltschutz ein immer wichtigeres Thema.

Die Deutsche Bahn erkannte rasch, dass die Ölkrisen und der Umweltschutzgedanke auch Chancen für sie in sich bargen. Unter dem Motto *Mensch und Umwelt fahren mit der Bahn am besten* startete sie

1981 eine Werbeaktion, mit der sie sich vorwiegend an Kinder und Jugendliche wandte. Der Deutschen Bundesbahn ging es darum, den Schienenverkehr in der Öffentlichkeit als energiesparendes und dank der Elektrifizierung ihrer meisten Strecken vom Erdöl weitgehend unabhängiges Verkehrsmittel darzustellen.

MENSCH UND UMWELT FAHREN MIT DER BAHN AM BESTEN
AKTUELLES THEMA: ENERGIE

FRAGE 1
 Seit wann gibt es bei der DB keine Dampfloks mehr?

FRAGE 2
 Wieviel Prozent der Transportleistungen erbringt die DB mit elektrischen Lokomotiven und Triebwagen?

FRAGE 3
 Welches ist der wichtigste Rohstoff für die Erzeugung des Bahnstroms?

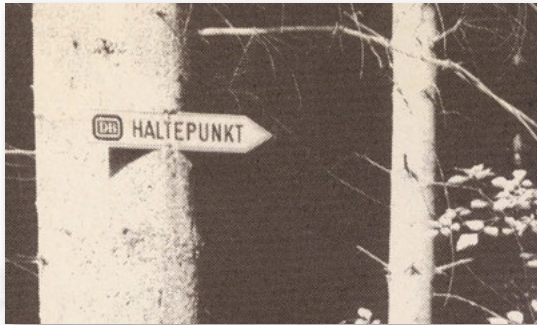
DB

**PUZZLE-
 PREISAUSSCHREIBEN**
 Puzzle-Gewinnung auf
 Bahnhöfen und in
 Deutschen Bundesbahnen
 Preisbewerb 2000
 6000 Franken
 am Bahn

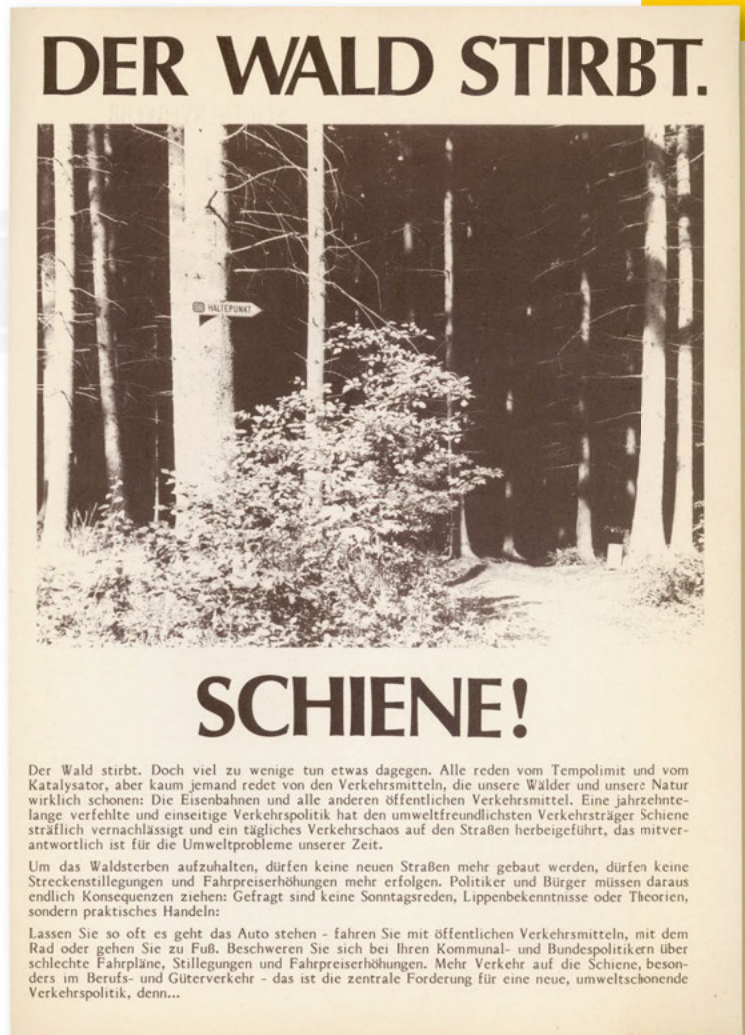
1. FRAGE 2. FRAGE 3. FRAGE
 1957 80% Kohle
 1977 50% Öl
 1980 30% Gas

Früher: Dampflokomotiven bestimmen das Bild der Eisenbahn.
 Heute: Elektrische Lokomotiven sind die sparsamen Saubermänner der Bahn.
 Energie – die Bahn hilft sparen.

5.14 Flugblatt *Der Wald stirbt – Schiene!*, o.D., hrsg. von Joachim Seyfert, Herausgeber der Zeitschrift Schiene
 GLA Karlsruhe S Umweltschutz Nr. 957



Die Diskussion um das sogenannte „Waldsterben“ war in den 1980er Jahren eines der bedeutendsten umweltpolitischen Themen in Westdeutschland. Die Befürchtung, die Wälder seien durch schadstoffhaltige Abgase von Industrie und Autoverkehr in naher Zukunft zum Absterben verurteilt, trug maßgeblich zur Aufwertung des Umweltschutzgedankens in der deutschen Politik bei und führte zu einem Bündel von verkehrs- und industriepolitischen Maßnahmen mit dem Ziel, die Schadstoffemissionen zu reduzieren. Der Ausbau und die qualitative Verbesserung des Schienenverkehrs zählten zu den Hauptforderungen in der breiten gesellschaftlichen Debatte um die Bekämpfung des Waldsterbens.



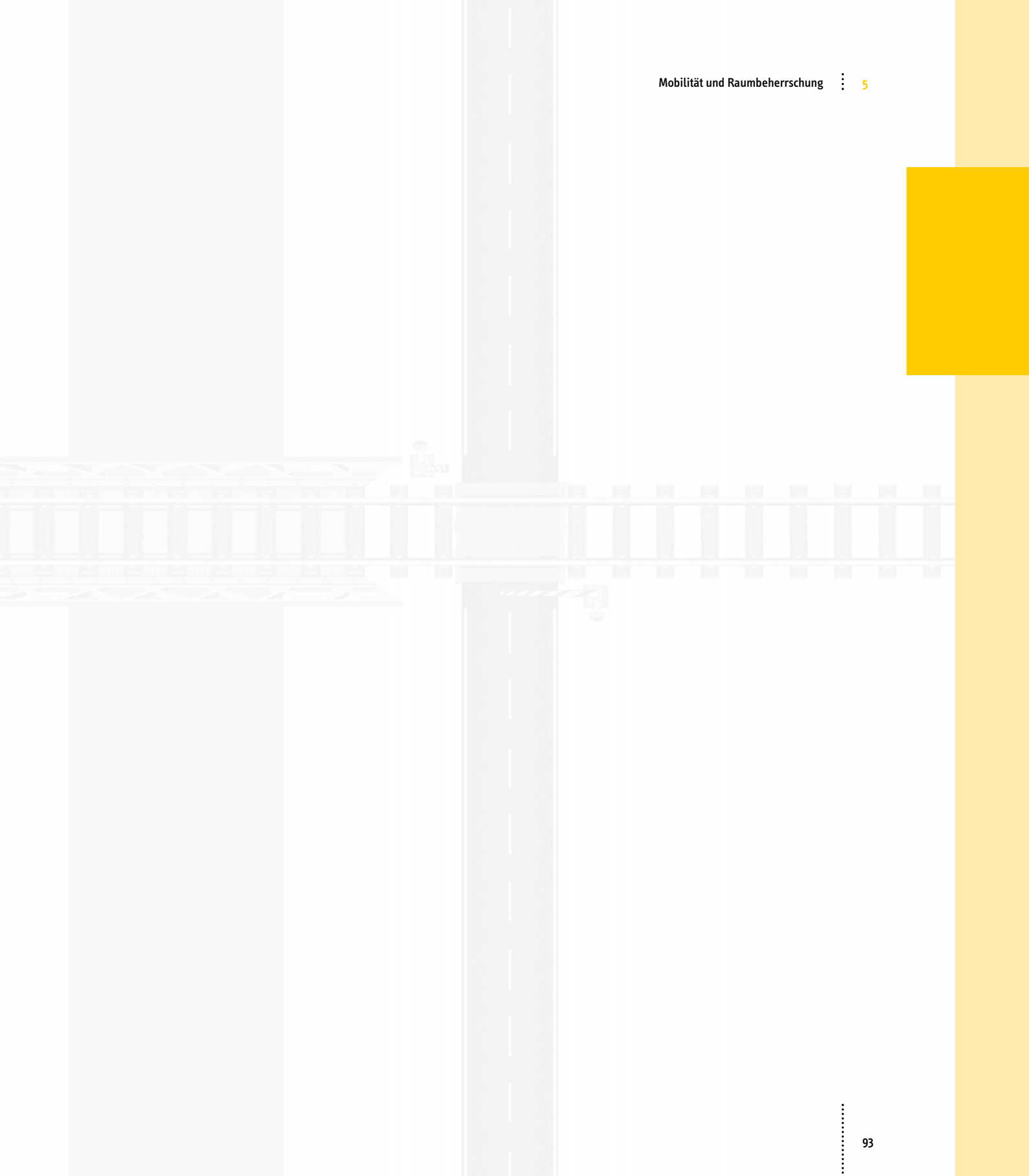
5.15 Plakat *Autofrei – 8. Juni*, hrsg. vom Bundesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz, 1980

GLA Karlsruhe S Umweltschutz Nr. 973



Politiker aller Parteien und verschiedene Umweltschutzverbände riefen für den 8. Juni 1980 zu einem freiwilligen autofreien Sonntag auf. Durch Straßenfeste, Ausflüge mit Fahrrad, Bussen und Bahnen, Wanderungen und Informationsveranstaltungen sollten der Öffentlichkeit die Möglichkeiten der Mobilität ohne Individualverkehr vor Augen geführt werden. Auf dem Plakat ist unter anderem ein Zug als Alternative zum Auto dargestellt.

175 Jahre nach Badens Start ins Eisenbahnzeitalter hat sich der Blick auf den Schienenverkehr gewandelt. Es geht nicht mehr nur um die bequeme Bezwingung von Raum und Zeit, um wirtschaftliche Vorteile und zumindest in der öffentlichen Diskussion überhaupt nicht mehr um die militärstrategische Bedeutung der Eisenbahn. Die Benutzung der Eisenbahn als Mittel des Transports und der persönlichen Fortbewegung gilt heute vielen Menschen als Beitrag zum Schutz der Natur, deren Beherrschung einst eines der Motive für den Bau von eisernen Schienenwegen gewesen war.





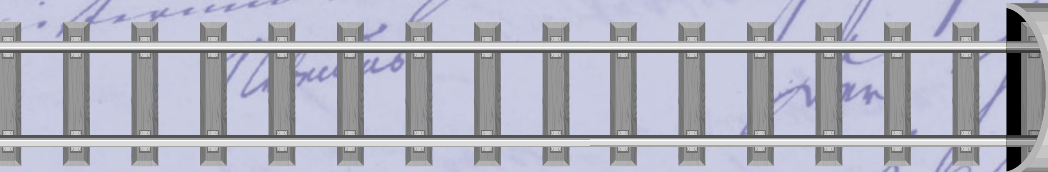
Georgenshofen Ministerium
des Innern

10. März 18 1000 335.

Lepus sylvaticus Linnaeus.
L. s. 21. März 1838.

in specibus des Innern

Georgenshofen Ministerium
des Innern



Erwähnt

Am 10. März 1838
des Innern

Lepus sylvaticus
in specie

von Stammheim
nach Geograph.

H.

Ausgewählte Quellen

zu den Anfängen der Eisenbahn in Baden

Die hier abgedruckten Dokumente sollen die Entscheidungsprozesse um 1838 illustrieren und sollen die Hoffnungen und Befürchtungen um das neue Verkehrsmittel anschaulich machen. Die Transkription erfolgte buchstabengetreu. Die Zeichensetzung wurde

wegen der leichteren Lesbarkeit behutsam normalisiert und den heutigen Regeln weitgehend angeglichen. Abkürzungen wurden in eckigen Klammern aufgelöst. Auslassungen sind durch [...] gekennzeichnet.

1. Begleitschreiben von Ludwig Newhouse zur Vorlage seines *Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden ...* an die Erste Kammer des Badischen Landtags 22. Juli 1833

GLA Karlsruhe 231 a Nr. 439

Ludwig Newhouse war kein Freund knapper Worte. Seine Argumentation war langatmig und umständlich. Während Friedrich List seine Denkschrift von 1835 mit einem einseitigen Begleitschreiben dem Landtag vorlegte, benötigte Newhouse dafür acht großformatige Seiten. Die Denkschrift Lists umfasste 16 bedruckte Seiten, die von Newhouse bildete ein ganzes Buch von 165 Seiten Umfang. Das hier im Auszug wiedergegebene Begleitschreiben ist als ein eigenständiges Memorandum anzusehen, mit dem der Handelsmann Newhouse die in erster Linie auf Handelsvorteile abhebende Argumentationslinie seiner eigentlichen Denkschrift erläuterte.

Newhouse favorisierte eine rein private Finanzierung der Eisenbahn. Die Rolle des Staates wünschte er sich reduziert auf die eines Hilfestellers für die Akku-

mulation privaten Kapitals. Der Staat sollte nur für die rechtlichen und politischen Rahmenbedingungen sorgen. Vorbilder für den Eisenbahnbau durch private Aktiengesellschaften fand Newhouse vor allem in Frankreich, England und in den USA. Als Mann der Wirtschaft dachte Newhouse also in sehr modernen Kategorien. Vergleicht man seine Ausführungen von 1833 mit denjenigen des Abgeordneten Franz Josef Müller während des Eisenbahnlandtags von 1838 (vgl. nachfolgendes Dokument), wird deutlich: in der politischen Diskussion um die Eisenbahnfrage ging es um mehr als um die Einführung eines neuen Transport- und Fortbewegungsmittels, hier prallten zwei Welten aufeinander.

Vgl. die Gesamteinleitung zum Katalog S. 10 sowie die Beschreibung zu den Exponaten 1.3 und 1.4.

Hohe erste Kammer

Bei ehrfurchtsvoller Ueberreichung meiner beiliegenden Schrift Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn von Mannheim bis Basel und an den Bodensee möge mir hochgeneigtest gestattet werden, die Meinung auszudrücken u[nd] rechtfertigen zu dürfen, indem die Wohlfahrt des Landes, nunmehr in jeder Beziehung in solchem Grade von der Genehmigung u[nd] Ausführung desselben abhängt, daß materieller Wohlstand der Einwohner nur dadurch erhalten und befördert werden kann, es vielleicht der Sache angemessen und der Weisheit der Hohen ersten Kam[m]er [...] entsprechend befunden werden dürfte, eine umfassende Berichterstattung über diesen hochwichtigen Gegenstand zu veranlassen.

Die Oberrheinschiffahrt, wie sie sich von unsrer nördlichen Grenze an den Bedürfnissen des Handels gegenüber gestaltet, macht die Wohlthat gewonnener freier Rheinschiffahrt unfruchtbar für unsern Handel [...].¹

Die Schwierigkeit u[nd] Kostspieligkeit derselben verdrängt die Handelsgüter von dieser Wasserstraße, wozu unser eigner badische² Handel den Beweis liefert, indem unsre Kaufleute, deren Güter vom Durchgangszolle befreit sind, dieselben fast ohne Ausnahme zu Lande versenden.

Ein anderer Beleg hierzu u[nd] eine Folge des Nachtheils, in welchen Unbrauchbarkeit der Oberrheinschiffahrt unsern Handel und den ganzen Rheinhandel wegen der durch Canäle und Eisenbahnen in Frankreich vervollkom[m]neten Transportmitteln stellt, ist, daß die Schweiz meistentheils dadurch von ihren natürlichen und sachgemäßeßen Bezugsquellen der ueberseeischen Producte, Holland und England, gleichsam abgeschnitten ist, u[nd] eben diese Colonialproducte anstatt dessen nun über Frankreich [...] bezieht. [...]. Selbst die Manufacturwaaren Englands, nichts wenig[er] von großem Belange, folgen der Beschleunigung darbiethenden französischen Landstraße von Havre u[nd] Paris.

Auch deckt die Schweiz den Bedarf an Consumtibilien³ u[nd] Landesproducten aller Art durch Beziehungen, die sich aus unserm Lande über die Grenze des Breisgaus nicht erstrecken, sonst noch mit wenigem aus unserer Seeprovinz⁴, im Uebrigen meistens aus Würtemberg⁵ u[nd] Bayern, was bei schnellem u[nd] wohlfeilem Transporte der Eisenbahn ganz anders seyn könnte. [...]

Wenn zu diesen einfachen Verhältnissen [...] noch in Verbindung gestellt wird, daß unser Land von Man[n]heim bis Basel [u]nd an den Bodensee, wie ungünstig die Verhältnisse sich in den letzten Decennien gestaltet haben, dennoch im[m]mer im Besitze eines mächtigen Güterzuges geblieben ist, daß, sobald unsere Eisenbahn hergestellt seyn wird, alle Güter, die auf dem Oberrhein circuliren, [...] ohne an unsre Ufer gebracht u[nd] ausgeladen zu werden [...], nunmehr alle in Man[n]heim, sowie Rheinbayrische u[nd] Elsacer Güter auf die Eisenbahn kom[m]en werden, daß diese, in allen Jahreszeiten gleich günstig zum Transporte, unsre Städte [...] zu Handels- u[nd] Stapelplätze⁶ erheben wird, auf welchen jeglicher Nachfrage durch augenblickliche Versendung den ganzen Winter hindurch entsprochen werden kann, so entwickelt sich hieraus der Begriff eines ausgedehnten, stets lebhaften Eigen-, Com[m]is-

¹ Newhouse spielt vermutlich auf die Rheinschiffahrtsakte von 1831 an, mit der sich die Anrainerstaaten des Rheins auf die Abschaffung der letzten, seit der Napoleonischen Zeit und dem Wiener Kongress von 1815 verbliebenen Hindernisse für eine freie Rheinschiffahrt geeinigt hatten. Siehe dazu die knappe Übersicht von Adalbert Rittmüller: 180 Jahre Zentralkommission für die Rheinschiffahrt. Ein historischer Überblick über das Rheinschiffahrtsregime. In: Auswärtiger Dienst. Vierteljahresschrift der Vereinigung Deutscher Auslandsbeamter e.V. Heft 1/1996. S. 77–83.

² Sic!

³ Verbrauchsgüter.

sions- u[nd] Consignationshandels, der im[m]er bedeutender werden u[nd] die Intensität u[nd] alle Eigenschaften des ausgedehntesten Activhandels annehmen wird.

Sollte die allgemeine Erwartung lieber bei diesem, so von selbst sich entwickelnden Stande der Verhältnisse verweilen wollen, anstatt den vorhandenen Begriff bis zur Möglichkeit der eigenen directen Theilnahme an Seehandel u[nd] Schifffahrt zu erweitern, so steht aber jenem der zur Seite, des Aufschwunges, den unser Feld- u[nd] Weinbau durch schnellste u[nd] wohlfeile Zumarktbringung ihrer Producte nach allen Richtungen erhalten wird. Wein u[nd] Getreide, Hanf u[nd] Tabak, Oele u[nd] Sämereien, Salz u[nd] andere Fossilien u[nd] Naturproducte werden bessern Markt u[nd] [...] bessern Absatz finden.

Auch unsre Industrie u[nd] jegliches Gewerbe werden dadurch Vorschub u[nd] manichfach wirkende Beförderung erhalten, u[nd] zwar schon allein durch Einführung der Dampfkraft, die überall, von der einfachen Kornmühle u[nd] Oelmühle bis zum kunstvollen Betriebe der complicirtesten Maschinen zweckmäßige Anwendung finden wird. Selbst dies wird für den jüngeren Nachwuchs der jetzigen Generation ein Anlaß werden, sich zum Theil, anstatt die Fächer abstracter Wissenschaft ohne Aussichten zu ergreifen, den technischmechanischen Künsten zu widmen, wo sich ihr eine neue, ebenso ehrenvolle Laufbahn eröffnet.

Aus verbessertem materiellem allgemeinem Wohlstande, aus erblühendem Handel, Landbau und Gewerbe, muß die Fülle aller Reichthümer hervorgehen, der zeitlichen wie der ewigen des Geistes, der Wissenschaften u[nd] der höheren Künste.

So ist denn überall Nutzen fürs ganze Land u[nd] Gewinn für jeden Einzelnen. Dieser [...] wird jährlich allein [...] über vier Millionen Gulden betragen. Die nicht zu berchnenden Vortheile aber, welche jedoch mit jedem Tage fühlbarer werden müssen, würden, könnten sie durch Daten einer möglichen Statistik ausgemittelt werden, sich jährlich eben so hoch belaufen.

Darunter ist zu rechnen bessere Verwerthung aller Producte: höherer Güterertrag, größerer Werth derselben, Gewinn der Gewerbe u[nd] Handeltreibenden, der Wirthe durch den ins Unendliche vermehrten Zufluß von Reisenden u[nd] größere Beweglichkeit der geschäftigen, täglich gewinnenden Eingebornen.

Auch die Ersparnis ist Gewinn; u[nd] da die Eisenbahn an Gemeinds- u[nd] Staatsabgaben 35.000 bis 70.000 [Gulden] jährlich übernehmen dürfte u[nd] die Landstraßen bei weitem nicht mehr so viel Unterhaltungskosten verursachen werden, indem [...] die sie zerstörenden Frachtwagen selbige nicht mehr befahren werden; daferner der Rheinzoll als Transittozoll erhoben, u[nd] nicht mehr aus Rücksichten der Concurrenz fremder Staaten größtentheils nachgelassen werden muß; da Güter, die ans Land gebracht, an Bohlen⁷-, Krahn- u[nd] Lagerhausgebühren sehr bedeutende Sum[m]en aufbringen würden: so wird jeder Steuerepflichtige, sowohl in seiner Grund- als Gewerbesteuer u[nd] Gemeindsumlage, in sehr beträchtlichem Maße erleichtert werden können.
[...]

⁴ Baden war damals in vier Kreise eingeteilt, an deren Spitze Kreisregierungen standen. Die Kreisregierungen bildeten eine mittlere Verwaltungsebene zwischen den Zentralbehörden und den Bezirksämtern, den Vorgängern der heutigen Landratsämter. Mit *Seeprovinz* meint Newhouse sicherlich den Seekreis mit Sitz in Konstanz. Siehe Karl *Stiefel*: Baden 1648–1952, Band 1, Ndr. Karlsruhe 2001. S. 226–229.

⁵ Sic!

⁶ Sic!

⁷ *Bohlengeld*: hier: Gebühr für die Benutzung einer Schiffsanlegestelle. Die Anlegestellen von Schiffen waren mit Wänden aus Holzbohlen versehen.

Wie unser Land diese, allerdings seine Kräfte in Anspruch nehmende Anstalt zu Stande bringen möge, dazu giebt es drei Wege, wozu auf alle Fälle die gesetzgebenden Gewalten zu intervenieren berufen sind.

Einer davon wäre, daß der Staat selbst die Herstellung davon übernehme, u[nd] entweder durch ein unabweisbares Anleihen bei allen Capitalisten [...] mit Verbindlichkeitsübernahme der stückweisen Rückzahlung [...] im Laufe von 40 Jahren des Ganzen. [...]

Dadurch würden die Eisenbahneinnahmen zu einem freien Staatsregal erhoben werden, woraus möglicherweise der Staatshaushalt in dem Maße mit einigen andern Revenüen bestritten werden könnte, daß jede andere directe u[nd] indirecte Steuer den Pflichtigen erlassen werden könnte. [...]

Eine zweite Art, dies Unternehmen sofort ins Leben zu rufen, würde darin bestehen, wenn der Staat [...] lediglich die Garantie der Zinszahlung zu 6 Prozent jährlich für die Dauer von etwa 10 Jahren übernehme, nach Ablauf welcher Zeit die Eisenbahn u[nd] ihr Ertrag unbeschränktes Eigenthum der Actionäre bliebe, die mit deren Reinertrag, wie hoch oder gering dieser wäre, sich begnügen müßten. [...] Ob diese Garantie von Seite des Staates geleistet werden dürfe, dies ist eine Frage, die auf zwei präponderirenden Motiven beruht. Das erste ist die unverkennbare Nützlichkeit einer solchen Eisenbahn-Herstellung, ja deren unabweisbare Nothwendigkeit [...]. Das andre entsteht aus unserer Lage, jenen Nachbarn des linken Rheinufer gegenüber, in deren Macht es steht, u[nd] die dazu ganz bereitwillig seyn müssen, kom[m]en wir ihnen nicht zuvor, [...] alles von uns abzuleiten u[nd] sich zuzueignen, was uns an Wohlstand aus jenen Hebeln des Nationalreichthums gegenwärtig noch zugutkom[m]t. Was indessen die Uebernahme einer solchen Garantie bei so wichtigen Motiven vollkom[m]en rechtfertigt, ist das Ergebnis jeglicher Schlußfolgerung a priori über den Reinertrag einer desweiteren statistisch nachgewiesenen Frequenz, wodurch eine solche Zinsverbürgung keine lästige oder Bedenken erregende Verbindlichkeit ist [...].

Weniger aus Nachahmungslust ist der dritte Weg, nemlich jener der Association in dem gedruckten Vorschlage proponirt worden, u[nd] zwar ohne Capital- oder Zinsversicherung, als weil die Ueberzeugung wohl begründet ist [...], daß dergleichen Unternehmungen [...] unter oberster Leitung eines von den Actionärs gewählten Vorstandes durch einen demselben untergeordneten Agenten am sichersten gedeihen [...], wobei die Rücksicht auf den moralischen Einfluß, den ein solcher Vorgang auf unser National-Leben u[nd] Mitwirken aller Kräfte bei großen Unternehmungen haben würde, den Ausschlag giebt. Dieser Vorschlag erscheint mithin nicht nur als der angemessenste, nicht bloß weil er in den größern Handels-Staaten England u[nd] Frankreich u[nd] auch in Oesterreich u[nd] Preußen, wie in den Nordamerikanischen Freistaaten mit bestem Fortgange seit längerer Zeit u[nd] bei jedem wichtigen Unternehmen befolgt worden, sondern weil er heilbringend fürs Ganze ist, die höhere Staatsverwaltung nur glücklichen Resultaten zusieht, ohne daß sie sich mit dem Betriebe derselben belästigt, der Staat die Früchte erndtet.

Aber auch hierzu sind genaue Forschungen über den Güterzug u[nd] die Bewegung der Industrie u[nd] offizielle Feststellung einer solchen Frequenz u[nd] Intensität [...] aus zweierlei wichtigen Gründen sehr wünschenswerth: erstens, damit bei unbezweifeltem äußerst günstigem Befund derselben unsre einheimischen Capitalisten u[nd] sonst mehr oder weniger von den Zinsen ihres Geldes lebenden Mitbürger zu aller erst in den Stand gesetzt werden, mit voller Sachkenntnis Vertrauen zu dieser Anstalt zu fassen [...]. Fände eine solche, alles Vertrauen erweckende Untersuchung nicht statt, so würden nur die mächtigsten Capitalisten [...], u[nd] zwar vielleicht meist Ausländische, für die benötigte Actienzahl unterzeichnen [...].

Der andre wichtige Grund hierzu wird durch Neuheit eines Unternehmens wie das der Herstellung einer Eisenbahn, u[nd] neu, weil keine so große Association bei uns noch proponirt worden ist, gerechtfertigt; und es ist nach diesem wohl nöthig, daß das Land, von der Weisheit der Großherzoglichen Staats-Regierung u[nd] der Hohen Kam[m]er aufgeklärt u[nd] geleitet, volles Vertrauen zur Sache gewinne.

Die Hohe Erste Kammer möge daher [...] eine solche Untersuchung u[nd] Berichterstattung hierüber veranlassen. [...]

Berichterstattung über diese Verhältnisse an so erhabener Stelle wäre der Ruf, wodurch die Eisenbahn ins Leben u[nd] in die Wirklichkeit eingeführt würde. Mehr wird es für die Capitalisten u[nd] für das Land nicht bedürfen, um erstern das festeste Vertrauen, letztern die Ueberzeugung der Nützlichkeit einzuflößen.

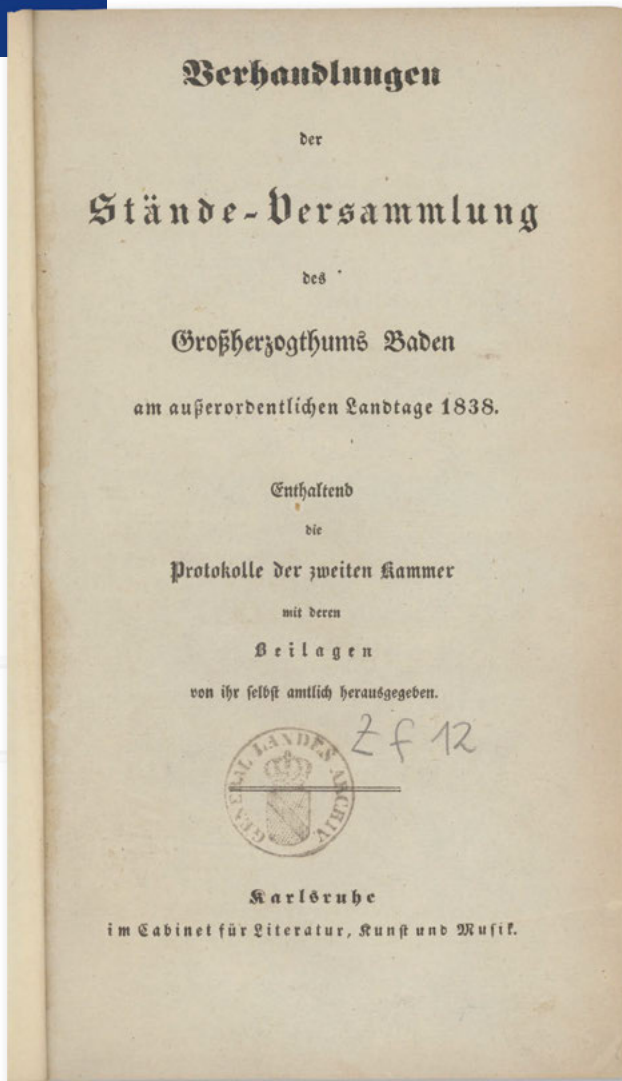
Wenn die erhabenen Staatsgewalten des weiteren in Rücksicht auf eminente Nützlichkeit einer solchen Anstalt mitzuwirken geruhen wollen, so wär' es vielleicht möglich, nach geschehener nothwendiger Feststellung des Gesetzes in Betreff der Ueberlassung zu angemessenem Preise der Grundstücke u[nd] Gebäulichkeiten überall in der Richtung der Eisenbahn, so daß dieserhalb keinerlei Willkür u[nd] Aufenthalt von keiner Seite entstehen könnte, die Anstalt in Jahresfrist, ganz gewiß aber binnen zwei Jahren herzustellen und in voller Wirksamkeit zu sehen. Der Bahndamm müßte gleichzeitig überall angefangen und bis an die Bogen und Brücken, während dem Aufmauern derselben, fortgeführt werden, u[nd] dann würde das ganze Werk, mit Vollendung dieser letztern, in seiner Heil und Segen bringenden Gestalt, nach der baldigen Belegung mit Kantenschienen, fertig dastehen.

*In dieser Ehrfurcht verharre
der Hohen Ersten Kammer
unterthänigster Diener
L. Newhouse
Mannheim 22. Juli 1833.*

**2. Votum des Abgeordneten der Zweiten Kammer des Badischen Landtags,
Franz-Josef Müller, Rastatt, Gastwirt und Gutsbesitzer,
während der 6. Sitzung des Eisenbahnlandtags am 9. März 1838**

*Verhandlungen der Stände-Versammlung des Großherzogthums Baden am außerordentlichen Landtage 1838.
Enthaltend die Protokolle der zweiten Kammer mit deren Beilagen, Karlsruhe o.J. [1838], S. 199–205.*

Franz-Josef Müller war einer der wenigen konsequenten Gegner des Eisenbahnbaus im Badischen Landtag. Weil uns heute nur relativ wenige Stimmen einer den Eisenbahnbau fundamental ablehnenden Opposition überliefert sind, ist sein Votum in der Debatte des Eisenbahnlandtags von 1838 eine wertvolle Quelle für die Befürchtungen, die der Eisenbahnbau auslösen konnte. Müller war sich – wie auch Ludwig Newhouse – wohl bewusst, dass mit dem Bau der Eisenbahn ein neues Zeitalter anbrechen würde. Gerade deswegen erhob er seine warnende Stimme. Im Gegensatz zu Newhouse war ihm die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung Englands kein nachahmenswertes Vorbild. Vgl. die Gesamteinleitung zum Katalog S. 11.



*Titelblatt des Protokollbands des Eisenbahnlandtags von 1838.
GLA Karlsruhe Bibliothek*

[...] Wenn man [...] über eine Einrichtung, wie die der Eisenbahnen, von der in den höheren Kreisen der Gesellschaft und in einigen Gewerbsfächern sich mancher so segensreiche Folgen verspricht, abweichende Meinung aussprechen oder die Nachtheile, welche dieselben im Allgemeinen herbeiführen, berühren, oder die Ueberzeugung und Wünsche der Uebrigen, der großen Mehrzahl, ansprechen will, läuft man Gefahr, für zu kurzichtig und beschränkt gehalten zu werden, um all die großen Vortheile und ihr großes Uebergewicht einzusehen; man hat sich zu verwehren, um nicht als Finsterling, der weit hinter der Zeit zurückbleibt, bezeichnet zu werden. Ich kann und darf mich aber dadurch nicht abschrecken lassen, meine feste Meinung auszusprechen, die sich durch Erfahrung und Prüfung unserer Verhältnisse festgestellt hat, die die Stimme des Kerns unserer Mitbürger, der Gewerbe- und Ackerbau treibenden Klasse ist.

Es ist nicht zu läugnen, daß wir uns bei Lösung unserer Aufgabe nicht mehr in jener vortheilhaften Lage befinden, in der wir vor einem Vierteljahre, bevor die Errichtung einer Eisenbahn auf dem linken Rheinufer beschlossen wurde, uns befanden; jedoch glaube ich auch nicht, daß sie sich so schlimm gestaltet hat, daß gerechte Besorgnisse größern Verlustes uns zwingen, mit einer diesseitigen Bahn entgegen zu wirken.¹ Ich will nicht von den Vortheilen sprechen, die durch die Errichtung einer Bahn für uns herbeigeführt werden, denn der Ausspruch des größten Theils der Kammermitglieder, daß wir nur durch die jenseitige Bahnerrichtung zur Erbauung derselben veranlaßt und genöthigt seyen, bezeichnet am sichersten, welche Vortheile zu erwarten sind, und ist meiner Ansicht nach die beste Würdigung ihres Werthes; die Nachtheile aber, die für uns erwachsen, und die so unheilbringend auf unsern Wohlstand wirken werden, will ich etwas näher beleuchten.

Den Wohlstand unseres Landes verdanken wir hauptsächlich dem glücklichen Umstand, daß dasselbe seiner ganzen schmalen Länge nach von einer Heerstraße durchschnitten ist, die mit guten Gasthöfen und Wirthshäusern gleichsam besäet ist, welche sich oft auch in den unbedeutendsten Orten einer – Tag und Nacht – ununterbrochenen Einkehr von Reisenden und Güterfuhren zu erfreuen haben; und daß nach dieser Frequenz der Gasthäuser, als dem sichersten Maßstab zur Beurtheilung des Verkehrs überhaupt, nicht für dieselbe allein, sondern für Einrichtungen, Gewerbe und Produzenten aller Art überall Gelegenheit zu nützlicher Thätigkeit, zum Verdienst und Erwerb vorhanden ist, daß sich Tausende theils ausschließlich, theils größtentheils davon nähren, viele sich Wohlstand verschaffen, braucht gewiß keiner weiteren Ausführung, und dennoch soll dieses lebendige Treiben, dieser unter allen Klassen Wohlhabenheit verbreitende Verkehr zernichtet werden.

Ich will mich nicht darauf einlassen, in Zahlen zu bestimmen, wieviel alle diese Gewerbe durch das Eingehen der Posten und Hauderer², durch die Verkürzung auf wenigstens den vierten Theil des Durchzugs von Fremden leiden, wieviel an der Consumption jeder Gattung von Produkten schwindet und der Pferdezucht Nachtheile erwachsen [...].

Ich will der Summe, die jährlich den Postmeistern, Fuhrleuten und Wirthen für Ankauf von Pferden ausgegeben wird, nicht erwähnen, aber das glaube ich vorausszusehen, daß das bedeutende Heruntersinken der Güter, besonders der Wiesen, die nächste Frucht der Eisenbahn seyn wird, denn in dem Maße, als die Consumption der Feld- und Wiesenerzeugnisse abnimmt, muß aus Mangel an Absatz der Werth der Grundstücke sinken.

¹ Kurz vor dem Zusammenreten des Eisenbahnlandtags wurde der Bau einer Eisenbahnlinie von Straßburg nach Basel beschlossen. Die mögliche Verlängerung dieser Strecke nach Norden durch die Pfalz nach Frankfurt und Mainz hätte Baden vom Nord-Süd-Eisenbahnverkehr abgekoppelt und hätte die von den Eisenbahnbefürwortern erhofften Warenströme um das Großherzogtum herum gelenkt.

² Hauderer ist eine Bezeichnung für Fuhrleute und Lohnkutscher.

Ich habe die Besorgnisse nicht, daß, wenn bei uns keine Bahn angelegt wird, wir von der linken Rheinseite überflügelt und so unsern ganzen Verkehr verlieren werden, denn für Personen, die zum Vergnügen reisen, hat das linke Rheinufer wenig Einladendes, und diese werden sich, so wie jetzt, auch später bei uns besser gefallen, und sich unserm schönen Vaterlande, in welchem Gelegenheit, schnell befördert zu werden, genug vorhanden ist, zuwenden, und ebenso werden auch noch Tausende Centner Gut zum lebhaften Verkehr auf unseren Landstraßen beitragen. Reisende, denen es nur darum zu thun ist, schnell durch's Land zu kommen, heben den Verkehr im Lande nicht, am wenigsten aber, wenn sie, wie Güter, auf einer todten, nichts consumirenden Maschine durcheilen.

Ohne Bahn stehen wir auf gleicher Höhe mit Württemberg³, und werden eben so wenig zu Grunde gehen als dieses. Ich glaube allerdings, daß die Städte Mannheim, Karlsruhe, Baden und Freiburg in Absicht auf fremden Verkehr Einiges – vielleicht Weniges – gewinnen werden, weil dieß die Hauptabstoßpunkte sind, aber alle Zwischenstationen, sammt der Schifffahrt in Leopoldshafen, zu Freistett⁴ und den daselbst wohnenden Speditours werden ruiniert, und wahrlich liegt das Glück Badens nicht in dem vom übrigen Land so theuer erkauften größeren Vortheil der genannten Städte, wohl aber darin, daß auch die übrigen Bewohner des Landes sich eines lebhaften Geschäfts-Verkehrs zu erfreuen haben.

Nicht jene Kluft zwischen reichen und armen Bürgern, wohl aber ein wohlhabender Mittelstand, ist die Grundlage eines blühenden Staates, und dennoch eilen wir mit schnellen Schritten jenem gekünstelten Zustand entgegen. Ueberhaupt mögte ich es nicht für eine glückliche Idee halten, uns England mit seinen Einrichtungen immer als Vorbild hinzustellen.

[...]

Und was erndten wir für all diese Verluste? Keinen andern Ersatz, als ein allgemeines Bedauern für die Nothleidenden, einen Aufwand nicht von 20, wohl aber von 30 Millionen Gulden, die schlechte Interessen⁵ abwerfen, der den steuerpflichtigen Gewerbs- und Landmann, dem ein bedeutendes Einkommen entzogen ist, vollends ganz niederbeugt und den Grund zur großen Verarmung legt; keinen andern Ersatz, als daß wir die [...] Staatsschuld vermehren, und um den Ausfall zu decken, keinen andern Ausweg entgegen sehen, als die Gewerbe- und Gütercapitalien unserer Mitbürger später mit neuen Auflagen zu belasten. [...]

Meine Herren! Ich kann nicht in die Zukunft sehen, aber dafür steht meine Ueberzeugung fest: daß durch die Eisenbahnen eher fünf Bürger bedeutend in ihrem bisherigen Verdienste geschmälert werden, als daß durch dieselbe einem einzigen aufgeholfen wird, und darum halte ich es im Interesse unserer Mitbürger für rätthlicher, gegen die Errichtung der Eisenbahn zu stimmen.

[...]

³ Sic!

⁴ Dass Müller die Rheinhäfen Leopoldshafen und Freistett anspricht, zeigt deutlich, wie sehr er sich gegen Entwicklungen stemmte, die nicht umkehrbar waren und die unabhängig vom Eisenbahnbau betrachtet werden müssen. Leopoldshafen nördlich von Karlsruhe, das bis 1833 Schröck hieß, verfügte über einen Rheinhafen, der ab den 1860er Jahren durch die Anlage der Häfen Maxau und danach um 1900 Karlsruhe seine Bedeutung völlig verlor. Zum Niedergang des Rheinhafens Leopoldshafen trug sicherlich bei, dass die Eisenbahn an dem Ort zunächst vorbeifuhr, jedoch kommt dem Ausbau der Häfen Maxau und Karlsruhe die entscheidende Bedeutung an dieser Entwicklung zu. Der Rheinhafen von Freistett in der nördlichen Ortenau befand sich bereits in einem Abstiegsprozess, als der Landtag über die Eisenbahnfrage debattierte. Der Bau der Eisenbahn besiegelte nur diesen Vorgang, zusammen mit der Rheinkorrektion.

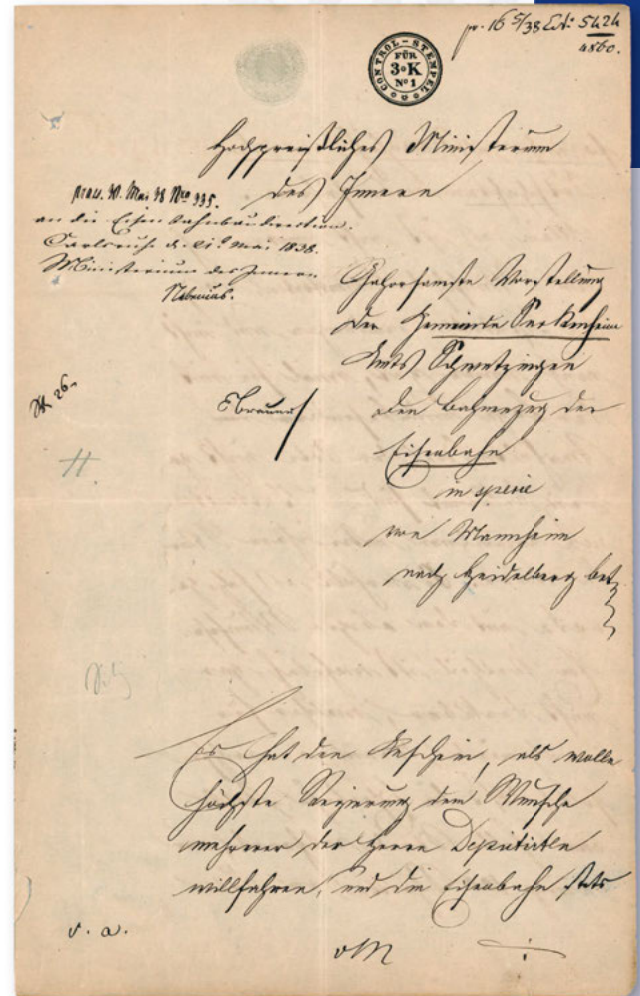
⁵ Zinsen.

3. Eingabe der Gemeinde Seckenheim an das Badische Innenministerium zur geplanten Trassenführung durch ihre Gemarkung, 14. Mai 1838

GLA Karlsruhe 421 Nr. 37

Während der Verhandlungen des Eisenbahnlandtags von 1838 war auch über den Streckenverlauf diskutiert worden. Ein Teil der Abgeordneten trat dafür ein, die Trasse möglichst nahe an die Anliegergemeinden heranzuführen – auch dann, wenn sie keine eigene Bahnstation erhalten sollten –, um so die Chance auf eine bessere Verkehrserschließung für die Zukunft offen zu halten. Dieser gut gemeinte Gedanke stieß nicht immer auf die Gegenliebe der betroffenen Gemeinden. Als im Frühjahr 1838 die Vorbereitungen zu den Trassierungsarbeiten der ersten Eisenbahnstrecke Badens begannen, erhoben die Gemeinden Seckenheim, Wieblingen und Edingen Einsprüche gegen die Streckenführung. Die Seckenheimer konnten keinen Vorteil in einer nah gelegenen Eisenbahnstrecke erkennen. Das im folgenden wiedergegebene, sehr selbstbewusst und scharf formulierte Schreiben der sich über die öffentliche Eisenbahndiskussion gut informiert zeigenden Gemeindevertreter Seckenheims gibt Auskunft über die Motive für diese ablehnende Haltung und macht deutlich, welch ein massiver Einbruch in die ländliche Lebenswelt der Bau der Eisenbahn sein konnte. Die Eingabe zeigt auch, dass der Abgeordnete Müller (s. oben Dokument Nr. 2) mit seiner Skepsis nicht alleine stand.

Die Seckenheimer hatten mit ihrer Eingabe zunächst Erfolg. Die erste Eisenbahnstrecke Badens durchschnitt ihre Gemarkung nur ganz im Westen, im Dossenwald. Doch das war nur von kurzer Dauer. Mit der Herstellung des Anschlusses der Heidelberg-Mannheimer Bahn an die von Frankfurt kommende Main-Neckar-Bahn bei Friedrichsfeld 1846 war eine zweite Bahntrasse durch die Seckenheimer Gemarkung entstanden, die viel näher am Ort vorbei geführt wurde und der später sogar noch eine dritte folgen sollte.¹ Vgl. die Erläuterungen zum Exponat 3.7.



Seite 1 der Eingabe der Gemeinde Seckenheim. GLA Karlsruhe 421 Nr. 37

¹ Siehe zum allgemeinen Hintergrund Hansjörg Probst: Seckenheim. Geschichte eines Kurpfälzer Dorfes. Mannheim 1981, S. 266–269, dort auch eine Transkription einiger Passagen dieses Schreibens; vgl. auch Wolfgang von Hippel: Eisenbahn-Streiflichter. Stimmungen-Ansichten-Aussichten. In: Eisenbahn-Fieber 1990, S. 304–307.

Hochpreisliches Ministerium des Innern¹

Gehorsamste Vorstellung der Gemeinde Seckenheim Amts Schwetzingen den Bahnzug der Eisenbahn in specie von Mannheim nach Heidelberg bet[reffend]

Es hat den Anschein, als wolle höchste Regierung dem Wunsche mehrerer der Herrn Deputirten² willfahren, und die Eisenbahn stets so nahe als möglich an den Ortschaften vorbeiführen.

Allein es ist nicht immer auch der Wunsch der Committenten³, was ihre Deputirten verlangen, und nicht auch immer gut, weil sie mit der Lage und den besonderen⁴ Verhältnissen der Orte nicht gehörig bekannt sind, und Instructiven anzunehmen unter ihrer Würde wäre. So verhält es sich gerade mit dem obigen Wunsche.

Ein Vortheil ist wahrlich gar nicht denkbar, welcher für eine Gemeinde daraus erwachsen soll, daß die Eisenbahn, statt eine halbe Stunde entfernt, nur einige 100 Schritte am Orte vorbeifährt, während der Nachtheil auf flacher Hand liegt.

Nur für solche Orte kann es von⁵ Interesse sein, bei denen eine Station sich befindet, also auf- und abgeladen und ein-⁶ und ausgestiegen werden kann, allen andern aber nachtheilig, weil durch den ortsnahen Bahnzug statt von dem bessern und größern Theile ihrer Güter getrennt die Communication immerhin gestört ist. Obschon nun dieses schon im Allgemeinen keine Entgegnung zuläßt, so scheint es, wie im Eingang vermerkt, eine höchste Regierung wolle den[n]noch dem getadelten Wunsche und selbst da willfahren, wo, wie z[um] B[eispiel] auf der Strecke von Mannheim nach Heidelberg, es⁷ am allerauffallendsten ist; denn vor einigen Tagen erschien bey Seckenheim eine neue Vermeßungs-Commission, und steckte eine Bahn in der Nähe des Orts ab. Die Gemeinde ist zwar überzeugt, daß dieses nur ein Versuch ist, es dabey bleibt und nie zu dieser Ausführung kommen kann. Allein deßenungeachtet hat der Gemeinderath kraft seiner Unterschriften im Namen der Gemeinde den Verfaßer dieser Bemerkungen beauftragt, Gegenvorstellung zu machen, zwar nicht, als ob man sie für durchaus nothwendig erachtete, um höchster Regierung die Überzeugung beizubringen, daß die zuerst abgesteckte Linie die weit bessere ist, sondern damit sie doch dazu dienen möge, zu zeigen, daß die Gemeinden ihr Interesse verstehen und nicht gerade den Vortheil einzelner Orte, sondern das allgemeine Beste im Auge haben.

Wenn nun im Eingang schon gesagt, ja gezeigt ist, daß schon im Allgemeinen es den Orten eher nachtheilig ist, als vortheilhaft, wenn die Bahn sehr nahe am Orte vorbeizieht, so ist dieser Satz aber augenfällig in Bezug auf die Bahnstrecke zwischen Mannheim und Heidelberg durchaus richtig, und die Gemeinde Seckenheim zweifelt keinen Augenblick, daß ihre Schwesterorte Edingen und Wieblingen daselbe einsehen und wahrscheinlich hohem Ministerium ebenfalls vortragen werden.

¹ Rechts darüber Eingangsvermerk *pr[ae]sentatum*] 16.5.38 mit Paraphe und Tagebuchnummer. Links unterhalb Vermerk zur Weiterleitung der Eingabe: *An die Eisenbahnbaudirection. Carlsruhe d[en] 21. Mai 1838. Ministerium des Innern* unterzeichnet von Karl Friedrich Nebenius, mit darüber geschriebenen Eingangsvermerk *pr[ae]sentatum*] 30. Mai 38 mit Tagebuchnummer.

² In diesem Fall gemeint: die Abgeordneten des badischen Landtags.

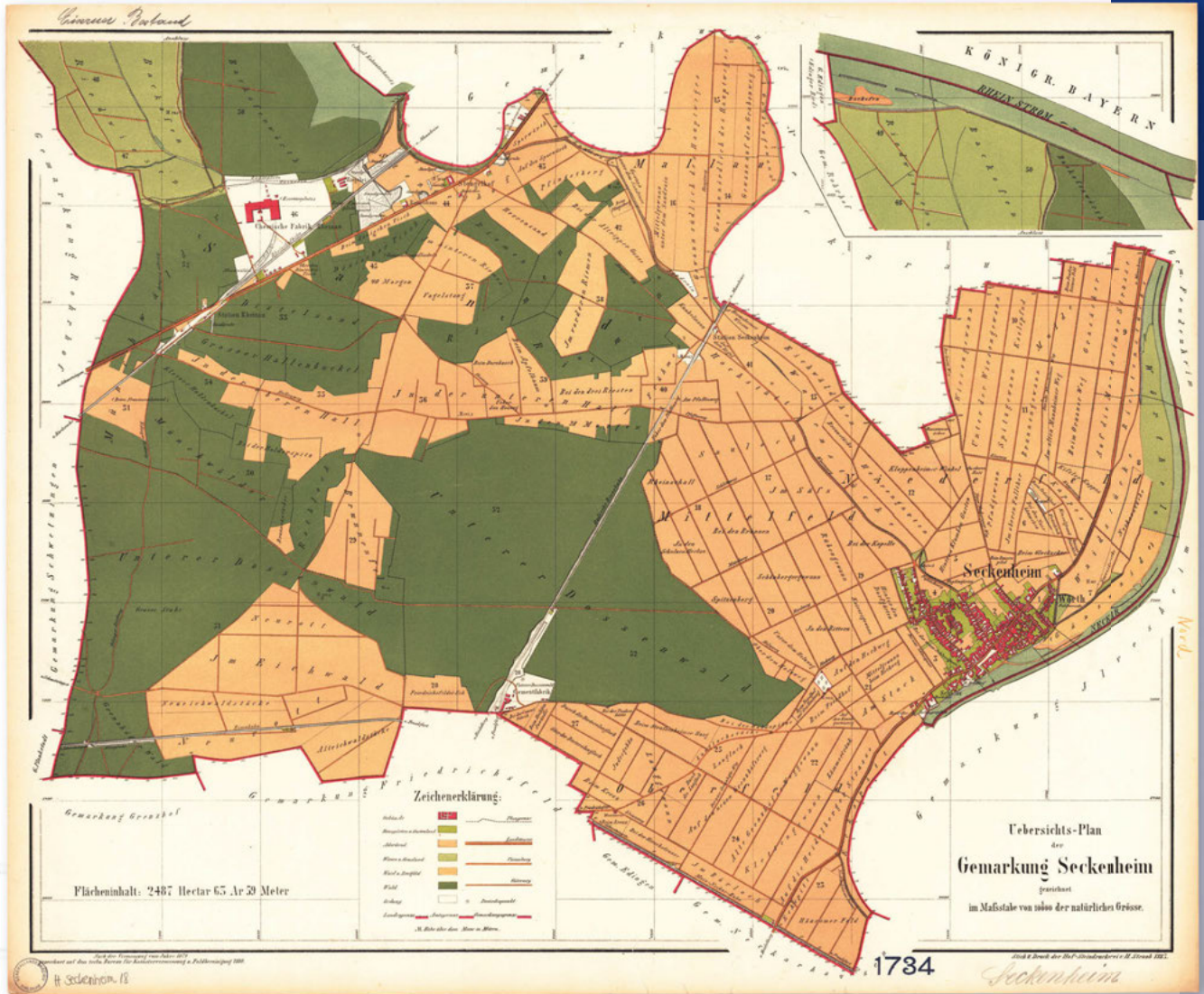
³ Eigentlich Auftraggeber, hier Wähler.

⁴ Folgt gestrichen der.

⁵ Nachträglich ergänzt.

⁶ Nachträglich ergänzt.

⁷ Davor gestrichen wo.



Gemarkungsplan von Seckenheim um 1880 (Orientierung oben: Westen). GLA Karlsruhe H-1 Nr. 1734

Als gewiß darf nemlich vorausgesetzt⁸ werden, daß zwischen der nur drei Stunden langen Bahnstrecke zwischen Mannheim und Heidelberg keine Zwischenstation errichtet wird, denn sonst käme die Maschine⁹ nie in ihre Kraft, der Aufenthalt wäre zu bedeutend und der ganze Zweck des großen Unternehmens vereitelt. Angehalten kann also an keinem dieser Orte werden, und worin soll nun der Vortheil dieser Orte gesucht und gefunden werden, wenn die Bahn nahe an ihnen vorüberzieht? Doch wohl nicht darin, daß die Einwohner täglich einigemal die Wagen gleich eines schwarzen Strichs vorüberziehen sehen! Will jemand dieser Orte den Dampfswagen besteigen oder darauf verladen, so muß er eben vorher nach Mannheim oder Heidelberg, und so muß es jeder Fremde machen, welcher die Sache in der Nähe betrachten will.

Von einem Vortheil kann also nirgends eine Rede sein; und es fragt sich also nur um die Nachtheile. Diese sind aber unwidersprechlich um so größer, je näher die Bahn an solchen Zwischen-Orten vorbeizieht, besonders aber im Bezug auf die an der Heidelberger Chaussée¹⁰ gelegenen.

Wer die Lage und Verhältnisse dieser Orte kennt, wird wohl nicht geneigt sein, Einsprache zu machen. Diese Orte, und hier ist namentlich Seckenheim zu besprechen, sind von östlicher und nördlicher Seite vom Neckar berührt, zwischen dem Ort und dem Fluß besitzt also Seckenheim, ein lediglich Ackerbau treibender Ort (wie die andern), fast gar keine Gemarkung, keine Felder; nun kommt der Ort selbst mit der großen Landstraße, und die ganze Gemarkung liegt also auf südlich und westlicher Seite; wenn nun die Eisenbahn, wie es nach der neuesten Vermessung den Anschein hat, auf dieser Seite nahe am Ort vorüberziehen soll, so liegt Seckenheim unmittelbar zwischen dem Neckar und der Eisenbahn und ist von ihrer ganzen Gemarkung abgeschnitten, die an sich besten und die nächsten Felder sind ihm entzogen, und der Nachtheil ist klar; darin liegt auch der Grund, daß bei dieser jüngsten Vermessung die Bürger nicht ruhig zuschauen wollten. Allein der Nachtheil trifft nicht nur die Gemeinde, sondern auch den Staat, und man wird befugt sein, annehmen zu können, daß man sich im Kostenüberschlag sehr geirrt hat, wenn man, dem Wunsche der Deputirten nachgebend, die Bahn stets nahe an den Orten, die es gar nicht wünschen und auch keinen Grund dazu haben, vorbeiführen wollte.

Es ist allgemeine Thatsache, daß die Felder je näher gelegen desto mehr Werth haben, solche¹¹ auch in der Regel wenigstens die besten sind und sohin mit enormen Preisen acquirirt werden müssen, weil darauf jede Commission¹² Rücksicht nehmen muß.

Im speciellen Fall liegt aber Seckenheim (sowie Edingen und Wieblingen) gar nicht in der allein tauglichen Linie, welche wahrhaft vom Mannheimer Rheinhafen ausgehen und in der Nähe von Heidelberg münden muß, will man nicht verkehrten Ansichten Gehör geben.

Es ist zwar den Seckenheimern nicht unbekannt, daß ein Theil der Mannheimer Bürger, welche gegen das Heidelberger Thor hin wohnen, vom Privatinteresse geleitet, selbst in öffentlichen Blättern vertheidigen ließen, der Mannheimer Bahnhof müsse vor das Heidelberger Thor auf die s[o] g[enannte] Bruchwaide, in welchem Falle dann freilich

⁸ Sic!

⁹ Sic!

¹⁰ Als Chaussee bezeichnete man befestigte Überlandstraßen. In der Kurpfalz wurden im 18. Jh. planmäßig neue Chausseen angelegt. Seckenheim lag an der wichtigen Landstraße Mannheim-Heidelberg.

¹¹ Davor eine nicht sicher lesbare Streichung, evtl. wo.

¹² Gemeint sind vermutlich die Kommissionen, die zur Grundenteignung gegen Entschädigung für den Eisenbahnbau in die einzelnen Ortsgemarkungen entsendet wurden.

zum größten Nachtheil die Heidelberger Chaussée, anerkannt diejenige Straße im Großherzogthum, welche am stärksten befahren wird, von der Eisenbahn durchschnitten werden müßte, und Seckenheim näher berühren würde. Allein obschon man die Störung dieser Communication gar nicht berücksichtigt zu haben scheint, so haben doch, wie man nun weiß, der hiesige Gemeinderath und Handelsstand das allgemeine und höhere Interesse im Auge habend, endlich die Ansicht ausgesprochen, daß die Bahn im Rheinhafen beginnen u[nd]¹³ in dessen Nähe der Bahnhof sein müsse.¹⁴

Dieses ist auch ganz natürlich und unumgänglich nothwendig, falls man nicht die volle Gewißheit hat, daß die Rheinschanz-Lauterburger-Straßburger Bahn¹⁵ nicht zu Stande kommt; denn andernfalls bedarf es keines großen Scharfsinns, um einzusehen, daß rücksichtlich des Gütertransports die diesseitige Bahn mit der obengenannten nicht concurriren könnte, und gerade der Hauptzweck, der doch offenbar nur darin liegen kann, den Hafen in Ansehen zu bringen, den Güterzug und damit den Speditionshandel ins Land zu bringen, durchaus verfehlt wäre.

Geht nun die Bahn, wie nicht anders zu erwarten, vom Rheinhafen aus, so muß sie durch den Schloßgarten, an dem sie nichts verdirbt, und der überhaupt kein Gegengrund abgeben kann, da er ja nicht der einer Residenz ist, gehen, und die längst abgesteckte Bahn ist die rechte; sie durchschneidet zwar auch die Seckenheimer Gemarkung, jedoch nicht so nachtheilig wie der jüngste Vermessungs-Versuch, dessen Lienie um so viel Nachtheiliger als dabey kostspieliger wäre. Die Gemeinde glaubt daher, einmal im Allgemeinen Einem hohen Ministerium ihre Ansicht ehrfurchtvollst vorlegen zu dürfen, dahin, daß es zwecklos, nachtheilig und für das Allgemeine auch kostspieliger wäre, die Bahn so viel möglich nahe an den Zwischen-Orten vorbeizuführen, dann aber, die Gemeinde speciell berührend, die Bitte zu stellen:

die Bahn von Mannheim nach Heidelberg von Seckenheim so weit entfernt als thunlich an ihr vorüberziehen zu lassen.

Seckenheim, den 14ten May 1838.

Namens der Gemeinde

der Gemeinderath

Hörner

Joh[ann] Joseph Volz

M. Eder

Philipp Kloos

Philipp Gund

¹³ Nachträglich ergänzt.

¹⁴ Siehe hierzu Wolfgang von Hippel: Eisenbahn-Streiflichter. Stimmungen-Ansichten-Aussichten. In: Eisenbahnfieber 1990, S. 291–327, hier S. 307–311.

¹⁵ Die Abwehr der wirtschaftlichen Gefahren, die von dem Konkurrenzprojekt einer linksrheinischen Eisenbahn von der zur bayerischen Rheinpfalz gehörenden Mannheimer Rheinschanze, dem heutigen Ludwigshafen, nach Straßburg ausgingen, war eines der wichtigsten Argumente der Eisenbahnbefürworter in Baden.

**4. Bau der ersten Lokomotive aus badischer Produktion:
Eingabe von Keffler & Martiensen an die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus,
Sektion für den Eisenbahnbau, 10. März 1841**

GLA Karlsruhe 421 Nr. 119, Bl. 1–2.

2317.

„Ihnen Etablissement bei gleich gefallenen Liefer-
umgebildungen der Dreyung selbst stehen,
da, die beizugehen an einer Hochverschicklichen
Direction haben zu verfahren, die für die
ganz zu befestigung der Lokomotiven, falls
bedeutend sind, alle namhafte Summen zu
gewinnen dafur sich bei vorfalligen Brief,
dieigenen einigungsmaßes verfahren.“

„Die gegen die Hoffnung der Hochverschicklichen
lieber Direction stehen und selbst bald mit einem
günstigen Bescheid auf unsere gefallenen Liefer-
umgebildungen und zugehen in Lieferverfahren
derer Lieferungsstelle zu verabreicht.“

Karlsruhe, 10. März 1841.

Emil Keffler
Theodor Martiensen

1177.

„Ihnen am 11. März 1841.“

„Die Maschinenfabrikanten Keffler & Martiensen haben geschrieben
wie auf ihre Angabe vom 10. d. M., daß eine gefallene Liefer-
umgebildungen derer Lieferungsstelle zu verabreicht. Ich auf demselben
Lage am 11. März 1841 die obigen Punkte in der obigen Weise.“

„Habe nicht bezweifelt geglaubt die Befestigung selbst, daß, wenn diese
Maschinen zu jeder Befestigung als gut und zweckmäßig empfunden und gefügt
sind, man selbst zu der in der gefallenen Liefer-umgebildungen
Keffler & Martiensen nicht, selbst Befestigung, welche zu Befestigung
verschiedener Maschinen, zweckmäßig empfunden haben wird. Diese
nicht nur, wenn diese Punkte gut und gefallene sind, bei Befestigung,
Befestigung derer Lieferungsstelle zu verabreicht.“

„Ich habe nicht bezweifelt geglaubt die Befestigung selbst, daß, wenn diese
Maschinen zu jeder Befestigung als gut und zweckmäßig empfunden und gefügt
sind, man selbst zu der in der gefallenen Liefer-umgebildungen
Keffler & Martiensen nicht, selbst Befestigung, welche zu Befestigung
verschiedener Maschinen, zweckmäßig empfunden haben wird. Diese
nicht nur, wenn diese Punkte gut und gefallene sind, bei Befestigung,
Befestigung derer Lieferungsstelle zu verabreicht.“

1841

Emil Keffler
Theodor Martiensen

1841

Die Eingabe der Maschinenfabrikanten Emil Keffler und Theodor Martiensen ist ein wichtiges Schlüsseldokument für die Industrialisierungsgeschichte Badens. Aus England importierte Maschinen wurden mit staatlicher Unterstützung nachgebaut, indem mitgelieferte Baupläne bereitgestellt und de facto Abnahmegarantien erteilt wurden. Das Dokument veranschaulicht die Bedeutung des Eisenbahnbaus für die Entstehung einer eigenständigen Maschinenbauindustrie in Deutschland. Und es macht deutlich, wie rasch die Entwicklung über die Bedenken der Eisenbahnskeptiker hinweg gegangen ist, auch wenn diese wohl nicht ganz unberechtigt waren. Vgl. die Erläuterungen im Katalogteil zu den Exponaten 2.8 und 2.9 sowie die Einleitung zu Abt. 2, S. 31.

Letzte Seite des Schreibens von E. Keffler und Th. Martiensen mit deren eigenhändigen Unterschriften und Verfügung der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus. GLA Karlsruhe 421 Nr. 119

*Hochlöbliche Ober Direction des Wasser [und] Strassen Baues
Section für den Eisen Bahn Bau*

*Lieferung von Locomotiven durch Kessler [und] Martiensen dahier
betr[e]ff[en]d*

Wir beabsichtigen, uns für die Anfertigung von Locomotiven einzurichten, haben die dazu nöthigen Einrichtungen bereits theils in unsern Werkstätten in Arbeit genommen, theils in englischen Fabriken bestellt, ferner haben wir einen Mechaniker engagirt, welcher in der Maschinenfabrick von Stephenson in Newcastle mehrere Jahre hindurch den Bau von Locomotiven geleitet hat und während der drei letzten Jahre auf der Wiener Nordbahn als Director des Maschinen Wesens angestellt war, [und] sich sowohl hierin als auch durch den Bau einer ganz aus österreichischem Material angefertigten Locomotive die vollkommenste Zufriedenheit der vorstehenden Behörde erworben hat¹.

Wir haben ferner die zum Bau von Locomotiven nöthigen Arbeiter als Schmiede für die Kessel und Räder theils aus England theils aus Frankreich kommen lassen, und sind sonach vollständig im Stande, Locomotiven nach dem neuesten und besten System und unter jeden² verlangten Garantie anzufertigen.

Hochlöbliche Direction ertheilt uns durch Zuschrift vom 6. März N[ummer] 1936 gütigst die Erlaubniß, die auf Ihrem Bureau sich befindlichen Zeichnungen der zur Zeit auf Ihrer Bahn gehenden Locomotiven genauer einsehen zu dürfen³; wir werden so frey sein, von dieser Erlaubniß, wofür wir verbindlichst dankend Gebrauch zu⁴ machen, und haben uns vorgenommen, nach den aus den Zeichnungen entnommenen Notizen vorerst eine Locomotive anzufertigen.

Da eine auf solche Art angefertigte Locomotive wegen der bestimmten Spurweite nur auf Ihrer Bahn und sonst auf keiner andern in Deutschland functioniren kann⁵, so erlauben wir uns, an Hochverehrliche Direktion folgende Bitten zu stellen:

- 1.) Es möge uns gestattet werden, nach vollendetem Bau der Locomotive dieselbe auf Ihrer Bahn nach Heidelberg verbringen, und dort den für die Güte und Haltbarkeit nöthigen Proben unterwerfen zu dürfen.*
- 2.) In Betracht der bedeutenden Auslagen, welche die Anfertigung einer Locomotive erheischt, sowie in Betracht des Umstandes, daß die für die badische Bahn construirten Locomotiven auf keiner andern deutschen Bahn anwendbar sind, erlauben wir uns ferner die Bitte, Hochverehrliche Direction möge uns die Zusicherung ertheilen, daß fragliche Locomotive zu den üblichen im Verhältniß des Fabricats stehenden Preißen uns abgenommen werde, wenn dieselben⁶ in jeder Hinsicht als gut und zweckmäßig construirt gefunden wird und rücksichtlich ihrer Leistung den sonst auf der Bahn in Gang befindlichen Locomotiven nicht nachsteht.*

¹ Gemeint ist der englische Ingenieur John Baillie (geb. 1806 in Newcastle upon Tyne, gest. 20. Oktober 1859 in Wien). Vgl. Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Band 1. Hg. von Viktor Freiherr von Röll. Berlin u.a. 2. Aufl. 1912. S. 468.

² Sic!

³ GLA Karlsruhe 421 Nr. 105.

⁴ Sic!

⁵ Vgl. Beschreibung zu Exponat 2.4 im Katalogteil.

⁶ Sic!

3.) *Ferner würde es uns erfreulich [und] beruhigend seyn, von Hochverehrlicher Direction zu vernehmen, daß bei weiterm Bedarf von Locomotiven unserm als einem innländischen Etablissement bei gleich gestellten Lieferungsbedingungen der Vorzug ertheilt werde, da, wir brauchen es einer Hochverehrlichen Direction kaum zu erwähnen, die Einrichtungen zur Anfertigung von Locomotiven sehr bedeutend sind, also namhafte Summen erfordern, welche sich nur bei nachhaltigen Aufträgen einigermaßen rentiren.*

Wir hegen die Hoffnung, Hochverehrliche Direction werde uns recht bald mit einer günstigen Antwort auf unsere gestellten Bitten erfreuen, und zeichnen in dieser Erwartung hochachtungsvoll [und] ergebenst!

Karlsruhe, 10. März 1841

Keßler [und] Martiensen

S[ection] f[ür] d[en] E[isenbahnbau]

Beschluß vom 17. März 1841

Den Maschinenfarikanten Keßler [und] Martiensen erwidern⁷ wir auf ihre Eingabe vom 10. d[ieses] M[onats], daß wir gestatten wollen, daß der in ihren Werkstätten construiert werdende Dampwagen s[einer] Z[eit] auf diesseitiger Bahn⁸ den nöthigen Proben unterworfen wird. Dabei wird denselben zugleich die Zusicherung ertheilt, dass, wenn diese Maschine in jeder Hinsicht als gut und zweckmäßig construiert gefunden wird, man solche zu den im Verhältniß des Fabrikats stehenden üblichen Preisen deutscher Fabriken⁹ übernehmen wird, sobald diesseitige Stelle zu Anschaffung weiterer Dampfwagen Ermächtigung erhalten haben wird. Ebenso wird man, wenn diese Probe gut ausgefallen ist, bei künftigen Bestellungen, sofern die Lieferungsbedingungen gegen auswärtige Fabriken gleich sind, Ihr Etablissement vorzugsweise berücksichtigen.

[Es folgen zwei Paraphen.]

⁷ Am Rand Kanzleivermerke *M[un]d[ier]t 18/3.41*, darunter abg[egangen] 19/3.41. Mündiert = ins Reine geschrieben.

⁸ Folgt gestrichen von *Mannhe[im]*.

⁹ Wortfolge *deutscher Fabriken* später durch Verweiszeichen eingefügt.

Abgekürzt zitierte Literatur

Auf eisernen Schienen 2008

Auf eisernen Schienen so schnell wie der Blitz. Regionale und überregionale Aspekte der Eisenbahngeschichte. Hg. von Andreas Hedwig (Schriften des Staatsarchivs Marburg 19). Marburg 2008.

Badischer Bahnhof 1914

Der Badische Bahnhof in Basel. Hg. unter freundlicher Mitwirkung von Fachleuten durch Frobenius AG. Basel 1914.

Boeyng 1990

Ulrich Boeyng: Die Eisenbahnbrücke über den Rhein zwischen Waldshut und Koblenz. Ein Denkmal der Technikgeschichte. In: Denkmalpflege in Baden-Württemberg 19 (1990) S. 135–140.

Brüning 2010

Rainer Brüning: Karl Friedrich Nebenius. Badischer Reformier und Innenminister 1784–1857. In: Lebensbilder aus Baden-Württemberg 23. Stuttgart 2010. S. 88–113.

Clewing 1968

Hans-Joachim Clewing: Friedrich Eisenlohr und die Hochbauten der badischen Staatseisenbahn. Diss. Ing. Karlsruhe 1968.

Die Welt bewegt sich 2011

Die Welt bewegt sich. Quellen und Beiträge zur frühen regionalen Eisenbahngeschichte. Vorträge des Landesgeschichtlichen Symposiums im Rahmen der Heimattage Baden-Württemberg am 18. September 2009 in Reutlingen. Hg. von Heinz Alfred Gemeinhardt und Volker Trugenberg. Stuttgart 2011.

Eisenbahn-Fieber 1990

Eisenbahn-Fieber. Badens Aufbruch ins Eisenbahnzeitalter. Hg. von Wolfgang von Hippel, Joachim Stephan, Peter Gleber und Hans-Jürgen Enzweiler. Umstadt 1990.

Enzweiler 1995

Hans-Jürgen Enzweiler: Staat und Eisenbahn. Bürokratie, Parlament und Arbeiterschaft beim badischen Eisenbahnbau 1833–1855 (Europäische Hochschulschriften Reihe II Bd. 643). Frankfurt/Main u.a. 1995. Zugleich Diss. phil. Konstanz 1992.

Gall/Roth 1999

Lothar Gall und Ralf Roth: 1848/49. Die Eisenbahn und die Revolution. Berlin 1999.

Gerwig 1862

Robert Gerwig: Die Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Waldshut. In: Allgemeine Bauzeitung 27 (1862) S. 243–257.

Glaser 2009

Hermann Glaser: Kulturgeschichte der Deutschen Eisenbahn. Gunzenhausen 2009.

Hitz 2011

Rüdiger Hitz: Entstehung und Entwicklung des Tourismus im Schwarzwald. Das Beispiel Hochschwarzwald 1864–1914 (Alltag und Provinz 14). Freiburg 2011. Zugleich Diss. phil. Freiburg 2010.

Jaeger 1977

Hans Jaeger: Keßler, Emil von. In: Neue Deutsche Biographie 11 (1977) S. 547–548.

Kleuber 1958

Bernhard Kleuber: Die Rechtsverhältnisse am Badischen Bahnhof in Basel, an der Basler Verbindungsbahn und an der Hafentbahn. Diss. jur. Basel 1958.

Kuntzemüller 1940

Albert Kuntzemüller: Die badischen Eisenbahnen 1840–1940 (Oberrheinische Geographische Abhandlungen 3). Freiburg 1940.

Kuntzemüller 1952

Albert *Kuntzemüller*: Hundert Jahre deutsch-schweizerischer Eisenbahnverkehr. In: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 3 (1952) S. 180–191.

Kuntzemüller 1956

Albert *Kuntzemüller*: Mr. Thomas Turner. Lehrmeister der ersten badischen Lokomotivführer. In: Badische Heimat 36 (1956) S. 33–42.

Pretsch 2007

Peter *Pretsch*: Die Erfindung des Bahnhofs. Friedrich Eisenlohr und Carl Etzel entwarfen die Stationsgebäude in Baden und Württemberg. In: Momente Heft 1/2007. S. 10–14.

Nachweisung 1840–1875

Nachweisung über den Betrieb der Großherzoglich-Badischen Eisenbahn für das Jahr ... Karlsruhe 1840–1875.

Newhouse 1833

Ludwig *Newhouse*: Vorschlag zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogthum Baden von Mannheim bis Basel und an den Bodensee, als zweckmäßigstes Mittel, Landbau, Handel und Gewerbe in größern Flor zu bringen, den Gütern und Producten einen bessern Werth zu verschaffen und so den National-Reichthum zu erhöhen. Karlsruhe 1833.

Newhouse 1879

Titus *Newhouse*: Zur 100jährigen Geburts-Feier des Commerzienrath Newhouse, dem Begründer der badischen Eisenbahn. Mannheim und Straßburg 1879.

Oetzel 2005

Günther *Oetzel*: Das pulsierende Herz der Stadt. Stadtraum und industrielle Mobilität: die Karlsruher Bahnhofsfrage (Karlsruher Studien zur Technikgeschichte 1). Karlsruhe 2005.

Roth 2005

Ralf *Roth*: Das Jahrhundert der Eisenbahn. Die Herrschaft über Raum und Zeit 1800–1914. Ostfildern 2005. Zugleich Habil.schr. Frankfurt 2003.

Scharf 2003

Hans Wolfgang *Scharf*: Eisenbahn-Rheinbrücken in Deutschland. Freiburg 2003.

Scherff 2001

Klaus *Scherff*: Die Schwarzwaldbahn. Stuttgart 2001.

Schivelbusch 2011

Wolfgang *Schivelbusch*: Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert. Frankfurt a.M. 2011.

Stingl 2005

Martin *Stingl*: Das Hakenkreuz über Basel. Eine Episode und ihre Wirkungen. In: Archivnachrichten Sondernummer September 2005. S. 21–22.

Trautz/Voormann 2012

Martin *Trautz* und Friedmar *Voormann*: Der Bau eiserner Brücken im Südwesten Deutschlands 1844 bis 1889. In: Stahlbau 81 (2012) S. 57–62, S. 133–141, S. 233–242.

Verhandlungen 1838

Verhandlungen der Stände-Versammlung des Großherzogthums Baden im Jahr 1838, enthaltend die Protokolle der ersten Kammer mit deren Beilagen. Karlsruhe o.J. [1838]. Verhandlungen der Stände-Versammlung des Großherzogthums Baden am außerordentlichen Landtage 1838, enthaltend die Protokolle der zweiten Kammer mit deren Beilagen. Karlsruhe o.J. [1838].

Verordnungsblatt Post 1840

Verordnungsblatt der Großherzoglichen Ober-Post-Direction 4 (1840). Karlsruhe o.J. [1840].

Verordnungsblatt Post 1845

Verordnungs-Blatt der Direction der Großherzoglichen Posten und Eisenbahnen 9 (1845). Karlsruhe o.J. [1845].

Volk 1996

Karl *Volk*: Vom Bau der Schwarzwaldbahn durch Gremmelsbach. In: Almanach 96 Schwarzwald-Baar-Kreis. Heimatbuch des Schwarzwald-Baar-Kreises 20 (1996) S. 139–149.

Wagenblass 1973

Horst *Wagenblass*: Der Eisenbahnbau und das Wachstum der deutschen Eisen- und Maschinenbauindustrie 1835 bis 1860. Ein Beitrag zur Geschichte der Industrialisierung Deutschlands (Forschungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 18). Stuttgart 1973.

Willhaus 2005

Werner *Willhaus*: Lokomotivbau in Karlsruhe. Die Geschichte der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe und ihrer Vorgänger. Freiburg 2005.

Winkler 2010

Wolfgang Arno *Winkler*: Robert Gerwig. Ein vielseitiger Ingenieur. Horb 2010.

Ziegler 1996

Dieter *Ziegler*: Eisenbahnen und Staat im Zeitalter der Industrialisierung. Die Eisenbahnpolitik der deutschen Staaten im Vergleich (Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte Beihefte 127). Stuttgart 1996.

Im März 1838 nahm der Badische Landtag den Entwurf eines Gesetzes an, mit dem das Großherzogtum in eine neue Epoche seiner Geschichte startete: in das Zeitalter der Eisenbahn. Bereits 1840 wurde der erste Streckenabschnitt zwischen Mannheim und Heidelberg in Betrieb genommen. Die badische Hauptbahn vom Mannheim über Basel nach Konstanz verband die Regionen des Landes.

Der Eisenbahnbau wurde zum Impulsgeber für die Industrialisierung – er formte Landschaften um. Schnurgerade durchtrennten die Gleise in der Oberrheinebene die gewachsenen Flure, kühne Viadukte überspannten die Täler, im Schwarzwald durchbrachen Tunnels die Berge. Bahnhöfe und Gleisanlagen veränderten das Gesicht der Städte.

Reich bebildert und ansprechend gestaltet, zeichnet der Ausstellungskatalog nicht nur die Veränderung der Kulturlandschaft Südwestdeutschlands nach, sondern er dokumentiert auch die sozialen und kulturellen Veränderungen, die mit dem Siegeszug der Eisenbahn verbunden waren.

Kohlhammer



ISBN 978-3-17-023265-5