



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl

## Les origines d'un moyen de transport durable

**Le tramway Strasbourg/Kehl à l'époque impériale : ses effets sur l'organisation de l'espace**

Rédaction : **Sophie Nessler**, Strasbourg

Traduction française : **de Nadia Fredrikson avec Sophie Nessler**, Strasbourg

---

## Plan du dossier

### Introduction

[48 ans de la période wilhelminienne à Strasbourg et Kehl \(1871-1918\)](#)

### I. Quelle était l'utilité du tramway Kehl/Strasbourg au tournant du XIXe siècle ?

[Durant la période impériale Strasbourg s'étend vers l'Est !](#)

[Le tracé de la ligne du tram entre Strasbourg et Kehl](#)

[Qui sont les acteurs qui ont permis la création du tramway à l'époque impériale?](#)

[Pourquoi un tramway de Strasbourg à Kehl?](#)

### II. Les étapes de la création du tramway Kehl/Strasbourg

[Le tram hippomobile en 1877](#)

[Le tramway à vapeur à la périphérie de Strasbourg en 1892](#)

[L'électrification du tram hippomobile à partir de 1895 par AEG](#)

[L'inauguration du prolongement de la ligne de tramway Strasbourg/Kehl en 1898](#)

[L'interruption du fonctionnement de la ligne de tramway Kehl/Strasbourg en 1918](#)

### III. Les effets de la mise en service du tramway au tournant du XIXe siècle, avant « l'ère du développement durable »

[Les effets du tramway sur l'environnement](#)

[Les retombées de la mise en service du tramway sur l'économie](#)

[Les avantages sociaux générés par la création du tramway](#)

### IV. Le concept de développement durable

[Les différences entre l'époque impériale et notre ère du développement durable](#)

---

[Sources des illustrations et des textes](#)

[Vocabulaire](#)

Dans les parties **Reconstruction du tram Strasbourg - Kehl** et **tram au travers de la frontière** (Rédaction: **Karen Denni**, Strasbourg) est traité le rétablissement du tram entre Strasbourg et Kehl en 2017.



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / la période wilhelminienne

## 48 ans de la période wilhelminienne à Strasbourg et Kehl (1871-1918)

Depuis 1816 : pont de bateaux Kehl/Strasbourg (ce pont flottant est infranchissable pour les trains)

1855 premiers tramways hippomobiles à Paris, 1861 à Londres, 1865 à Berlin  
[www.wasistwas.de/archiv-technik-details/die-erste-strassenbahn-der-welt.html](http://www.wasistwas.de/archiv-technik-details/die-erste-strassenbahn-der-welt.html)

Depuis 1861 : pont ferroviaire

1870/1871 : guerre franco-allemande (destruction du pont de bateau et dynamitage du pont de chemin de fer, les fortifications de la ville de Strasbourg sont rasées)

1871 : fondation du Reichsland d'Alsace-Lorraine après le traité de paix de Francfort

Le gouverneur impérial nommé directement par le Kaiser administre le Reichsland depuis la capitale du Land Strasbourg. La langue allemande devient la langue officielle à l'école. A partir de 1873, les cours de langue française sont quasiment interdits dans le Reichsland (voir à ce propos le dossier [Strasbourg dans le Reichsland](#), qui fait partie des [ressources pédagogiques destinées à l'enseignement de Langue et Culturel Régionale \(LCR\)](#) dans le cursus bilingue de collège de l'Académie de Strasbourg)

Le Reich allemand fait de la propagande pour « le Reichsland du Sud » et attire des immigrants. En 1910, environ 70 000 soit 39% de la population sont des immigrés allemands (« Altdeutsche »).

Entre 1870 et 1914, la population de Strasbourg augmente et passe d'environ 70 000 à 180 000 habitants. Celle de Kehl passe de presque 1800 à 8800.

1874 à partir du 1er janvier, suppression des droits de douane sur le pont : il n'y a plus de frontière.

1877 : premier tramway à vapeur à Kassel

1882 : premier tramway électrique du monde à Berlin par Siemens et Halske

**1897 : ouverture du pont routier (le pont de bateaux est démonté) et prolongement de la ligne 1 de la Compagnie strasbourgeoise de tramway vers Kehl - centre en 1898**

Kehl ville et Kehl village appartiennent au Grand-Duché de Bade. En 1910 les deux communes fusionnent.

Le 3 août 1914, l'Allemagne déclare la guerre à la France.

Le 22 novembre 1918, le Rhin devient à nouveau de facto la frontière franco-allemande.

Entre 1870 et 1914 la population de Strasbourg augmente et passe environ de 70 000 à 180 000 habitants.

---

## Vocabulaire

le pont de bateaux	die Schiffbrücke
le tramway hippomobile	die Pferdebahn
le pont ferroviaire	die Eisenbahnbrücke
les fortifications	die Stadtmauer
le Reichsland d'Alsace Lorraine	das Reichsland Elsass-Lothringen
le gouverneur impérial	der Reichsstatthalter
l'immigrant	der Einwanderer
l'Allemand de souche qui immigre dans le Reichsland	der Altdeutsche
les droits de douane à la frontière	der Zoll an der Grenze
le tramway à vapeur	die Dampfbahn
le Grand-Duché de Bade	das Großherzogtum Baden

---

## Consigne

**Quelles circonstances ont favorisé le tramway entre Kehl et Strasbourg durant ces périodes troublées ?**



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Extension vers l'Est !

## Une ville fortifiée avec une tête de pont: Strasbourg-Kehl!

"Pour que Strasbourg puisse assumer son nouveau statut de capitale, il fallut l'agrandir considérablement: bien au-delà des fortifications du 18e siècle".

(<http://www.de.strasbourg.eu/de/strassburg-entdecken/geschichte/geschichte-der-stadt/hauptstadt-des-reichslandes-und-modernisierung-der-stadt-1871-1939/>, 08/10/2015)

De plus, après la guerre franco-allemande en 1871, une grande ceinture fortifiée fut construite pour défendre Strasbourg contre la France.

«Vers 1890, Strasbourg était avant tout une ville fortifiée. Beaucoup de décisions, comme celle de poser des rails traversant la ville, dépendaient en dernière instance de l'administration militaire. La ville de Strasbourg était entourée de fortifications qui formaient un espace appelé zone de glacis qui la coupait des banlieues proches. (...) Dans un périmètre plus éloigné et même jusqu'à l'est de Kehl, il y avait des forts. (...) Les instances militaires privilégiaient la "voie normale" pour acheminer les munitions vers les points névralgiques sans transbordements en cas de besoin. »

[[Straßenbahnmagazin 1975, 165 - 166](#)]

Cette zone militaire est visible sur les cartes urbaines de l'époque avec la fonction zoom du site [Numistral](#) de la Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg:

[plan de la ville de Strasbourg](#) d'après les plans de 1897

### Questions :

Quels ouvrages militaires se trouvent entre Strasbourg et Kehl sur la carte de 1897?

Quelle est la fonction géopolitique de l'extension de Strasbourg vers l'Est pour Guillaume II ?

---

## Durant la période wilhelminienne Strasbourg s'étend vers l'Est!

Après la guerre de 1870/71 et après une phase de reconstruction, la capitale du Reichsland d'Alsace-Lorraine s'étend vers l'Est. L'augmentation de la population, l'essor économique, l'industrialisation au bord du Rhin, mais aussi la volonté politique de l'empereur expliquent cette extension qui se poursuit avec le prolongement de la ligne de tramway de Strasbourg vers Kehl.

Avec la fonction zoom du site [Numistral](#) de la Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg :

[Plan de la ville de Strasbourg](#) d'après les plans de 1903

[Plan de la ville de Strasbourg](#) d'après les plans de 1912

[Développement de Kehl pendant la période wilhelminienne](#) (Extrait de l'article Die Stadtentwicklung von Straßburg in Dekaden : Teil II von Emil Hädler [[Hädler 2015](#)])

## Exercices à partir des cartes de 1903 et de 1912 :

Nommez les ponts entre le Reichsland d'Alsace-Lorraine et le Grand Duché de Bade qui sont visibles sur les cartes !

Recensez les implantations nouvelles à proximité du Rhin !

Pourquoi Strasbourg, ville d'Empire en plein essor économique au temps de l'industrialisation, avait-elle intérêt à s'étendre vers l'Est ?

Comment s'appellent les ports du Rhin à l'entrée de Strasbourg et de Kehl au tournant du siècle ?

## Vocabulaire

la ville fortifiée	die Festungsstadt
la tête de pont	der Brückenkopf
la capitale du Reichsland	die Reichslandhauptstadt
l'administration militaire	die Militärbehörde
les fortifications	die Umwallungen
la zone de glacis	die Glaciszone
la banlieue	der Vorort
l'ouvrage militaire	die militärische Anlage
la "voie normale" = écartement des rails de 1435 mm	die Normalspur
l'extension	die Ausdehnung
l'essor	der Aufschwung
le port du Rhin	der Rheinhafen
les implantations	die Niederlassungen



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Extension vers l'Est ! / Développement

## Entwicklung Kehls in der wilhelminischen Zeit

"Obwohl kein Vorort von Straßburg, sondern eigenständige Stadt, ist Kehl als rechtsrheinischer Brückenkopf auf dem badischen Ufer doch Teil des Straßburger Umfeldes und von diesem beeinflusst – mit seiner **Rheinauenlandschaft** zwischen beiden **Siedlungskernen**. Eine Eisenbahnbrücke querte den Rhein bereits 1861.

Spätestens 1897 mit dem Bau der **Straßenbrücke** und Verlängerung der Straßenbahnlinie war der Ort siedlungsgeographisch an Straßburg angeschlossen. Dabei erholte sich Kehl in den 1880er Jahren erst langsam von den außerordentlichen Kriegszerstörungen des Jahres 1870, verursacht durch den Gegenbeschuss französischer Artillerie aus der **Straßburger Zitadelle**. Historische Fotografien zeigen einen fast vollständig zerstörten Ortskern.

Der Wiederaufbau ausgebrannter Ruinen war nach 1880 offenbar abgeschlossen (GRAU). Die Neubebauung verzögerte sich allerdings, da zunächst unklar blieb, ob das neue Festungsstatut von Straßburg Änderungen am Stadtplan erzwingen würde. Eine lebhaftere Bautätigkeit in Kehl-Stadt und dem unabhängigen Kehl-Dorf setzte offenbar nach 1886 ein und komplettierte die Struktur des Orts. Jenseits des wieder aufgebauten **Bahnhofs** entstanden **Kasernen** und erste **Gewerbeansiedlungen**, aus denen sich ab 1900 der Hafen entwickeln sollte.

Die Rheinuferlandschaft darf man sich in dieser Epoche noch als weitgehend naturbelassene Auenlandschaft vorstellen, linksrheinisch auf der **Sporeninsel** geprägt von der **Rennbahn** und einigen Verkehrseinrichtungen am Brückenkopf, rechtsrheinisch weitgehend unberührt. Die Kontur der geplanten Hafenbecken im Plan (Rot) verweist darauf, wie sehr sich diese Auenlandschaft in den wenigen Jahren bis zum 1. Weltkrieg durch Industrie- und Hafenanlagen veränderte.

Die Kommissionsinsel zwischen Altrhein und Rheinufer bebaute man ab 1910 mit Stadtvillen als bevorzugtes Landhausquartier für Beamte und Pensionäre aus dem Elsass – ein Gegenstück zum Fünfzehnerwörth in Straßburg mit identischer Zielkundschaft."

[Hädler 2015] [http://bg.ikb.kit.edu/img/Heft\\_3\\_komplett.pdf](http://bg.ikb.kit.edu/img/Heft_3_komplett.pdf)

---

**Aufgabe:** Finde die fett gesetzten Standorte auf der Karte von 1880-1890-1900 in Metacult, 3, 2015, S. 28. - [http://bg.ikb.kit.edu/img/Heft\\_3\\_komplett.pdf](http://bg.ikb.kit.edu/img/Heft_3_komplett.pdf)

---

## Vocabulaire

die Festungsstadt	la ville fortifiée
der Brückenkopf	la tête de pont
die Reichslandhauptstadt	la capitale du Reichsland
die Umwallungen	les fortification
die Glaciszone	la zone tampon
der Vorort	la banlieue
die militärische Anlage	l'ouvrage militaire
die Ausdehnung	l'extension
der Aufschwung	l'essor
der Rheinhafen	le port du Rhin
die Niederlassungen	les implantations

## Développement durable en France et en Allemagne

### Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Tracé de la ligne de tramway



Tiré de la contribution [Scherb 2010] Scherb, Ute: Im Schatten der Straßburger Metropole : Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in und um Kehl. - Publiée dans la monographie: Im Zeichen der Vereinigung : Kehl im deutschen Kaiserreich; mit Beiträgen von: Hartmut Ahrens ... / hrsg. im Auftrag der Stadt Kehl von Ute Scherb. - Kehl, 2010. - ISBN: 978-3-00-033062-9. - P. 99.

### Tracé de la ligne de tramway entre Strasbourg et Kehl

Le ticket de la "Straßburger Straßenbahngesellschaft" (SSC) indique chaque station de la ligne 1 vers Kehl. Elles figurent aussi sur le plan du réseau de l'année 1914.

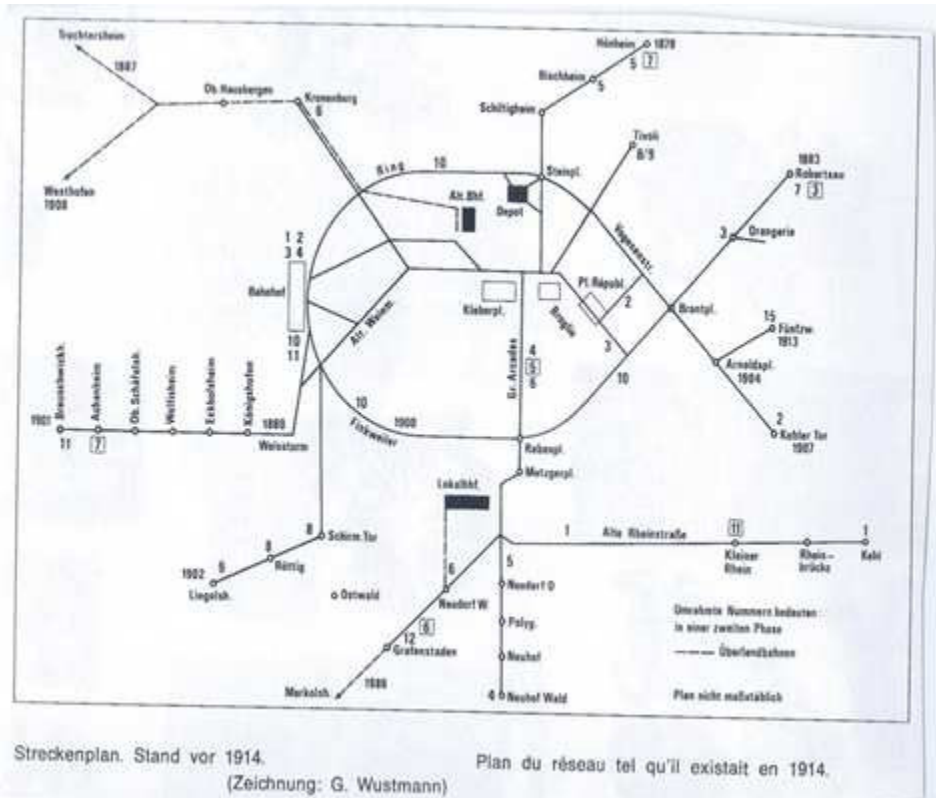
#### Question :

Regardez le ticket de la société strasbourgeoise de tramway et localisez les stations suivantes sur le plan du réseau :

- la Place de la gare
- la Place Kleber (plateforme de correspondance)
- la Place des Bouchers (Place d'Austerlitz)
- le « Petit Rhin »
- le « Pont du Rhin »



## Plan du réseau de l'année 1914



[Straßenbahnmagazin 1975] Straßburg, die Geschichte der Straßenbahn. - In: Straßenbahnmagazin, Heft 17, August 1975, hrsg von Dr. Heinz Mattiesen, p. 169.

## Vocabulaire

le tracé de la ligne de tramway	der Verlauf der Straßenbahnlinie
le plan du réseau	der Streckenplan
la station	die Haltestelle
le carrefour pour les correspondances de tramways	der Verkehrsknotenpunkt



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Les acteurs à l'origine du tramway

## Quels acteurs sont à l'origine de la création du tramway Strasbourg/Kehl à l'époque impériale en 1897?

Strasbourg : le Kaiser allemand Guillaume II (1888-1918)	
les services administratifs du Reichsland d'Alsace-Lorraine (le Statthalter)	le gouvernement du Grand-Duché de Bade à Karlsruhe
le maire de Strasbourg : Otto Back (1886-1907)	le maire de Kehl ville : Schneider (1888-1902) le maire de Kehl village : Georg Kübler (1872-1906)
des architectes et des urbanistes, des ingénieurs et des techniciens ...	
des entrepreneurs: la Compagnie strasbourgeoise du tramway, la Compagnie Générale d'Electricité	
l'administration militaire	
les Strasbourgeois	les Kehlois

La ligne de tramway strasbourgeoise fut prolongée en traversant le pont jusqu'à Kehl. Sur les coûts de construction s'élevant à 1,7 millions de marks, le Grand-duché de Bade et le Reichsland d'Alsace-Lorraine financèrent à parts égales 630 000 marks. La ville de Strasbourg fut mise à contribution à hauteur de 228 000 marks, et la compagnie des tramways strasbourgeois versa 112 000 marks.

([https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont\\_de\\_l%27Europe\\_%28Strasbourg%29](https://fr.wikipedia.org/wiki/Pont_de_l%27Europe_%28Strasbourg%29), 08/10/2015)

### Questions :

Comment tous ces acteurs contribuent-ils à la création du tramway Strasbourg/Kehl ?

Qui prend l'initiative du prolongement de la ligne de tramway de Strasbourg vers Kehl à votre avis ?

Qui tire un profit politique de cette décision?

Qui finance le tramway?

Qui réalise le tramway?

Qui détermine le prix des titres de transport?

## Vocabulaire

die Entstehung	la création
die Strecke verlängern	prolonger la ligne
die Baukosten	le coût de construction
sich beteiligen	contribuer
die Verwaltung	le service administratif
der Bürgermeister	le maire
die Straßburger Straßenbahngesellschaft	la compagnie strasbourgeoise des tramways



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Raisons pour le tramway

## Pourquoi et pour qui le tramway était utile au tournant du siècle ?

[Vue d'ensemble sous forme de tableau \(en allemand\) \(PDF\)](#)

---

## Les caractéristiques de Strasbourg et Kehl au tournant du 19e siècle

**Strasbourg** : capitale du Reichsland

150 000 habitants environ

une place fortifiée avec d'importantes forces armées

20 000 militaires environ - des fortifications et une zone de glacis

Strasbourg est une ville portuaire - [http://www.strasbourg.port.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=22](http://www.strasbourg.port.fr/rubrique.php3?id_rubrique=22), 08/10/2015)

une ville étudiante avec la Kaiser-Wilhelms-Universität

**Kehl** : ville frontière sans contrôle douanier

8000 habitants environ

une ville de garnison (avec le 14e bataillon de pionniers badois depuis 1881)

une petite ville avec des terres agricoles fertiles qui s'industrialise au tournant du siècle

une ville portuaire depuis 1901 ([http://www.hafen-kehl.de/wDeutsch/rheinhafen\\_kehl/geschichte.php](http://www.hafen-kehl.de/wDeutsch/rheinhafen_kehl/geschichte.php), 08/10/2015)

---

## Le tramway comme facteur de développement économique

« Précisément durant l'hiver 1878/1879, aussitôt après l'inauguration de la ligne de tramway allant du territoire de Strasbourg jusqu'au pont du Rhin, la population subit de plein fouet les conséquences du gel qui rendit le pont de bateaux impraticable. « Tous les prix des produits de l'agriculture, dont la vente nous(c'est à dire la population rurale de Kehl) faisait vivre, baissèrent brusquement, tandis qu'à Strasbourg ils augmentaient. » (...)

« Pour le transport de marchandises, la société strasbourgeoise de tramway mit en service au début du 20e siècle une liaison directe pour le port de Kehl. Là-bas se trouvait aussi une correspondance pour le chemin de fer d'Etat. »

Par ailleurs, à l'époque le tourisme ne jouait pas un rôle négligeable : « Pour Kehl et pour les communes environnantes, il faut ajouter que le public strasbourgeois du dimanche vient toujours plus nombreux visiter la rive droite du Rhin. »

[Scherb 2010]

**Qui pâtit de l'interruption du trafic entre Strasbourg et Kehl durant l'hiver 1878/1879?**

---

## Qui faisait la navette entre Kehl et Strasbourg ?

Quand Strasbourg devient la capitale du Reichsland, la ville entra dans une période de construction :

« Sur l'actuelle Place de la République, l'ancienne Place impériale (Kaiserplatz) fut édifiée la nouvelle ville wilhelminienne, et en 1883 fut inaugurée la nouvelle gare. Sur ces chantiers il y avait aussi naturellement des travailleurs venus de Kehl et de ses environs qui empruntaient tous les jours le pont de bateau afin de se rendre sur leur lieu de travail. »

« Toutes les 10 minutes le tramway venant de Kehl traversait le pont en dur sur le Rhin et transportait des travailleurs, des hommes d'affaires, des écoliers, des étudiants et toute une clientèle pour Strasbourg qui faisaient l'aller-retour de six heures du matin jusqu'à minuit. »

« Pour le trafic des excursions du dimanche, en particulier en direction des forêts proches du Rhin, il y avait 44 voitures couvertes mais on empruntait surtout les voitures d'été découvertes. »

[Scherb 2010]

**Qui faisait la navette entre Strasbourg et Kehl ?**

---

## Les moyens de locomotion à l'époque impériale

Les fiacres et les omnibus assuraient les transports publics.

« Tout d'abord, il n'y avait pas encore d'automobiles et même circuler à bicyclette était un luxe. Dans les milieux bourgeois il était habituel d'aller le dimanche avec le tramway pour se promener dans les forêts qui bordaient alors le Rhin » [Straßenbahnmagazin 1975]

"La circulation entre Strasbourg et Kehl avait considérablement augmenté depuis que le tram vapeur allait jusqu'au pont." [Scherb, 2010]

**Quels moyens de locomotion de proximité existait-il à l'époque impériale ?**

**Pourquoi la mise en service d'un tram était-elle utile entre Strasbourg et Kehl ?**

---

## Vocabulaire

utile	nützlich
une ville frontière avec des contrôles douaniers	eine Grenzstadt mit Zollkontrollen
la terre fertile	das fruchtbare Ackerland
les moyens de transport de proximité	die Nahverkehrsmittel
l'agriculture	die Landwirtschaft
la circulation de marchandise	der Güterverkehr
l'interruption	die Unterbrechung
les passagers	die Fahrgäste
la période de construction	die Bauperiode - die Bauten
toutes les 10 minutes	im Zehn-Minutentakt

---

# I Wozu und für wen war die Straßenbahn Kehl/Straßburg nützlich um die Jahrhundertwende?

## Größe und Eigenschaften der Städte

### Straßburg

- die Hauptstadt des Reichslandes
- circa 150 000 Einwohner um die Jahrhundertwende
- eine Festungsstadt mit etwa 20 000 Militärpersonen (Befestigungsanlagen + Glaciszone)
- eine Studentenstadt mit bedeutender Hochschule (die Kaiser-Wilhelm Universität)
- eine Hafenstadt ([http://www.strasbourg.port.fr/rubrique.php3?id\\_rubrique=22](http://www.strasbourg.port.fr/rubrique.php3?id_rubrique=22))

### Kehl: (bis 1910 bestehend aus Stadt Kehl und Dorf Kehl)

- etwa 8885 Einwohner um 1910
- eine Grenzstadt ohne Zollkontrollen
- eine Garnisonstadt seit 1881 (Badischer Pionierbataillon Nr. 14)
- eine Kleinstadt mit fruchtbarem Ackerland, die sich zunehmend industrialisiert
- eine Hafenstadt seit 1901 ([http://www.hafen-kehl.de/Deutsch/rheinhafen\\_kehl/geschichte.php](http://www.hafen-kehl.de/Deutsch/rheinhafen_kehl/geschichte.php))

## Die Straßenbahn als Wirtschaftsfaktor

- „Ausgerechnet im Winter 1878/1879, unmittelbar nach der Einweihung der Straßenbahnstrecke auf Straßburger Gebiet bis hin zur Rheinbrücke, bekam die Bevölkerung die Nachteile der Schiffbrücke, die wegen hohen Eisgangs nicht passierbar war, aufs Heftigste zu spüren: Alle landwirtschaftlichen Produkte, von deren Absatz unsere Landbevölkerung leben muss, sanken plötzlich im Preise, während in Straßburg ein entsprechendes Steigen stattfand.“
- „Für den Güterverkehr schließlich erstellte die Straßenbahngesellschaft bereits zu Beginn des 20. Jahrhundert eine direkte Verbindung zum Hafen. Dort existierte auch ein direkter Anschluss zur Staatsbahn.“
- Außerdem spielte schon damals der Tourismus eine nicht unerhebliche Rolle: "Für Kehl und für die bei Kehl nahe gelegenen Gemeinden kommt noch hinzu, dass das sonntägliche Vergnügungspublikum von Straßburg in immer steigenderem Maße das rechte Rheinufer aufsucht." [\[Scherb 2010\]](#)

**Wer litt unter der Unterbrechung des Verkehrs Straßburg/Kehl im Winter 1878/1879 zur Zeit der Schiffbrücke und der Pferdebahn bis zum Rhein?**

**In welchen Bereichen der Wirtschaft spielt die Straßenbahn eine Rolle?**

## Wer waren die Fahrgäste zwischen Kehl und Straßburg?

- Als Straßburg 1871 zur Hauptstadt des Reichslandes wurde begann eine Bauperiode in Straßburg: "Um die heutige Place de la République, damals Kaiserplatz, entstand ab 1878 die wilhelminische Neustadt, und 1883 wurde der neue Hauptbahnhof eingeweiht. An diesen Bauten waren natürlich auch Arbeiter aus Kehl und dem Hanauerland beteiligt, die allmorgendlich die Schiffbrücke überquerten, um auf ihre Baustellen zu gelangen." [\[Scherb 2010\]](#)
- "Im Zehn-Minutentakt passierte die von Kehl kommende Straßenbahn die feste Brücke über den Rhein und brachte Arbeiter, Geschäftsleute, Schüler, Studierende, aber auch ganz normale Kundschaft in die elsässische Hauptstadt und wieder zurück - von morgens sechs Uhr bis zwölf Uhr nachts." [\[Scherb 2010\]](#)
- "Allmählich (...) nahm der Berufsverkehr an Werktagen zu, umso mehr, als im Zentrum der Stadt das Geschäftsviertel den Wohnbezirk verdrängte und die Bevölkerungsdichte in den Vororten ständig zunahm." [\[Straßenbahnmagazin 1975\]](#)
- „Die Zunahme der Altdeutschen Bevölkerung in Straßburg, führt dazu, dass immer mehr Menschen „ihre Erholung in Kehl suchen.“ [\[Scherb 2010\]](#)
- "Für den Ausflugsverkehr an Sonntagen, insbesondere in die am Rhein gelegenen Wälder, standen 44 überdachte, aber rundum offene Sommerwagen zur Verfügung." [\[Straßenbahnmagazin 1975\]](#)

**Welche Fahrgäste pendeln wohin?**

## Der Verkehr zwischen Straßburg und Kehl um die Jahrhundertwende

- Es gab damals Droschken und Omnisbusse...
- "Autos gab es zunächst noch kaum und selbst Radfahren war ein Luxus. In bürgerlichen Kreisen war es beinahe selbstverständlich, sonntags mit der Tram in die Nähe der (damals) am Rhein gelegenen Wäldern zu fahren" [\[Straßenbahnmagazin 1975\]](#)
- "Der Verkehr über die Brücke gerade von Straßburg nach Kehl hat erheblich zugenommen, seit die Dampfstraßenbahn bis an die Brücke heranreicht" [\[Scherb 2010\]](#)

**Welche Nahverkehrsmittel gab es außer der Straßenbahn in der Kaiserzeit?**

**Warum ist eine Straßenbahnverbindung zwischen Straßburg und Kehl nützlich?**

## Développement durable en France et en Allemagne

### Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Le tram hippomobile

### Le tram hippomobile



Weißturmstrasse, tram hippomobile à Strasbourg, Photo: CTS. - Publie dans: Born, Erhard: Schmalspur zwischen der Vogesenallee und Schwarzwaldavenue - Schwäbisch Gmünd : Selbstverlag, 1972. - ISBN 3-9800-0140-7. - Bild 42

---

1877 : fondation d'une société par action, à savoir la société strasbourgeoise de tramway hippomobile

1878 : inauguration de la ligne 1 du tramway hippomobile qui traverse la ville de la place Kléber en passant par la Staatsstrasse jusqu'au pont du Rhin à Kehl

Plusieurs inconvénients ont provoqué l'abandon du projet de prolongement de la ligne en direction de Kehl ville et de Kehl village notamment la surcharge du pont au bateau et sa maintenance par deux administrations différentes.

1888 : à partir du 25 avril, la Compagnie des tramways à chevaux de Strasbourg devient la Société strasbourgeoise de tramway. [\[Scherb 2010\]](#)

---

### Exercices :

Qu'est-ce qu'une société par action ?

Quelles sont les désavantages du tramway hippomobile ?

## Action de la Société strasbourgeoise de tramway



FHW Auktionskatalog 104 / Freunde Historischer Wertpapiere. - [www.fhw-online.de/de/FHW-Auktion-104/](http://www.fhw-online.de/de/FHW-Auktion-104/)

## Vocabulaire

le tramway hippomobile	die Pferdebahn
la société par action	die Aktiengesellschaft
l'inauguration	die Einweihung
le projet échoue	das Vorhaben scheitert

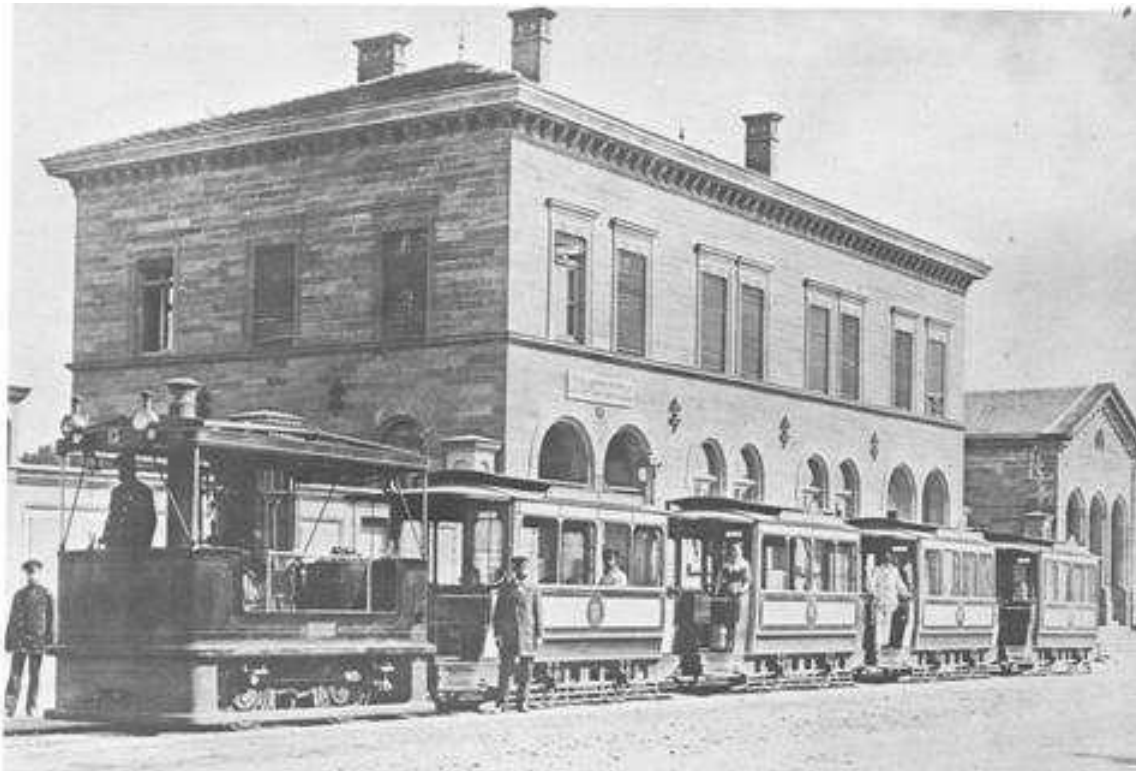


# Développement durable en France et en Allemagne

Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement

Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Machines à vapeur

## Machines à vapeur sur les lignes périphériques de Strasbourg

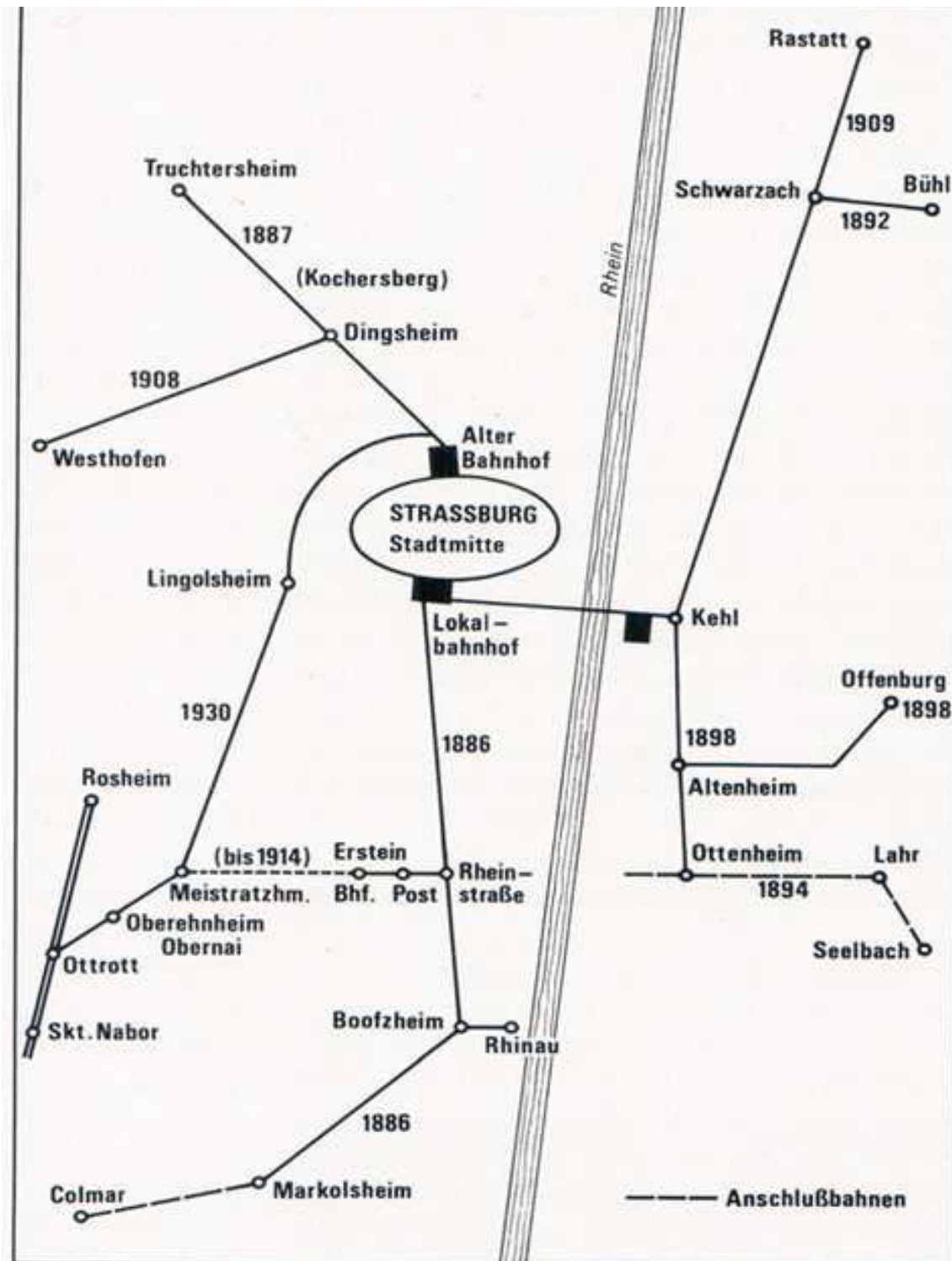


Les voitures du tramway de Strasbourg à Kehl vers 1896. - Tiré de : [Born 1972] Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald / von Erhard Born ... - Schwäbisch Gmünd : Seidel, [1972]. - ISBN: 3-9800-0140-7. - Bild 1

---

A partir de 1892, le réseau périphérique de tramway dessert la rive droite du Rhin autour de Kehl dans le Hanauerland.

---



Das Netz der Überlandbahnen mit den rechtsrheinisch an die MEG abgetretenen Linien. Nicht maßstäblich. (Zeichnung G. Wustmann). - Das Netz der Überlandbahnen mit den rechtsrheinisch an die MEG abgetretenen Linien. Nicht maßstäblich. (Zeichnung G. Wustmann). - Tiré de [Straßenbahnmagazin 1975] Straßburg, die Geschichte der Straßenbahn. - In: Straßenbahnmagazin, Heft 17, August 1975, hrsg von Dr. Heiz Mattiesen, S. 191





Traversée ferroviaire à toute vapeur sur la Kinzig – le « Entenköpfer » (surnom du tramway traduit littéralement « décapiteur de canards ») : en route pour Bühl ! - Tiré de : [Scherb 2010] Scherb, Ute: Im Schatten der Straßburger Metropole : Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in und um Kehl. - Publiée dans la monographie: Im Zeichen der Vereinigung : Kehl im deutschen Kaiserreich; mit Beiträgen von: Hartmut Ahrens ... / hrsg. im Auftrag der Stadt Kehl von Ute Scherb. - Kehl, 2010. - ISBN: 978-3-00-033062-9. - P. 99

## Vocabulaire

le tramway à vapeur	die Dampfstraßenbahn
le réseau périphérique de tramway	die Überlandbahn
la rive droite du Rhin	das rechtsrheinische Ufer
le "Entenköpfer": le décapiteur de canard (surnom du tramway)	der "Entenköpfer"

### Exercices:

**Pourquoi le tramway à vapeur était-il interdit en ville ?**

**Pourquoi le tramway à vapeur exigeait-il plus de passagers pour être rentable ?**

## Développement durable en France et en Allemagne

### Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement

Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Electrification du tramway hippomobile

### Electrification du tramway hippomobile à partir de 1895 par AEG



Tiré de : [Scherb 2010] Scherb, Ute: Im Schatten der Straßburger Metropole : Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in und um Kehl. - Publiée dans la monographie: Im Zeichen der Vereinigung : Kehl im deutschen Kaiserreich; mit Beiträgen von: Hartmut Ahrens ... / hrsg. im Auftrag der Stadt Kehl von Ute Scherb. - Kehl, 2010. - ISBN: 978-3-00-033062-9. - P. 87

1895 : AEG électrifie le tramway hippomobile. [[Straßenbahnmagazin 1975, 166](#)]

1897 : conversion des rails et électrification du réseau

le 14 mars 1898 : mise en service de la nouvelle ligne à Kehl

1912 : la ville de Strasbourg acquiert 51% du capital des actions, afin de mieux pouvoir prendre en compte les intérêts de la population.

---

Comment apparaît l'électrification du tramway sur la photo ?

---

### Vocabulaire

la conversion des rails	die Umspurung
la mise en service	die Betriebsaufnahme
acquérir	erwerben



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Inauguration du tramway

## Inauguration du prolongement de la ligne Strasbourg/Kehl en 1898

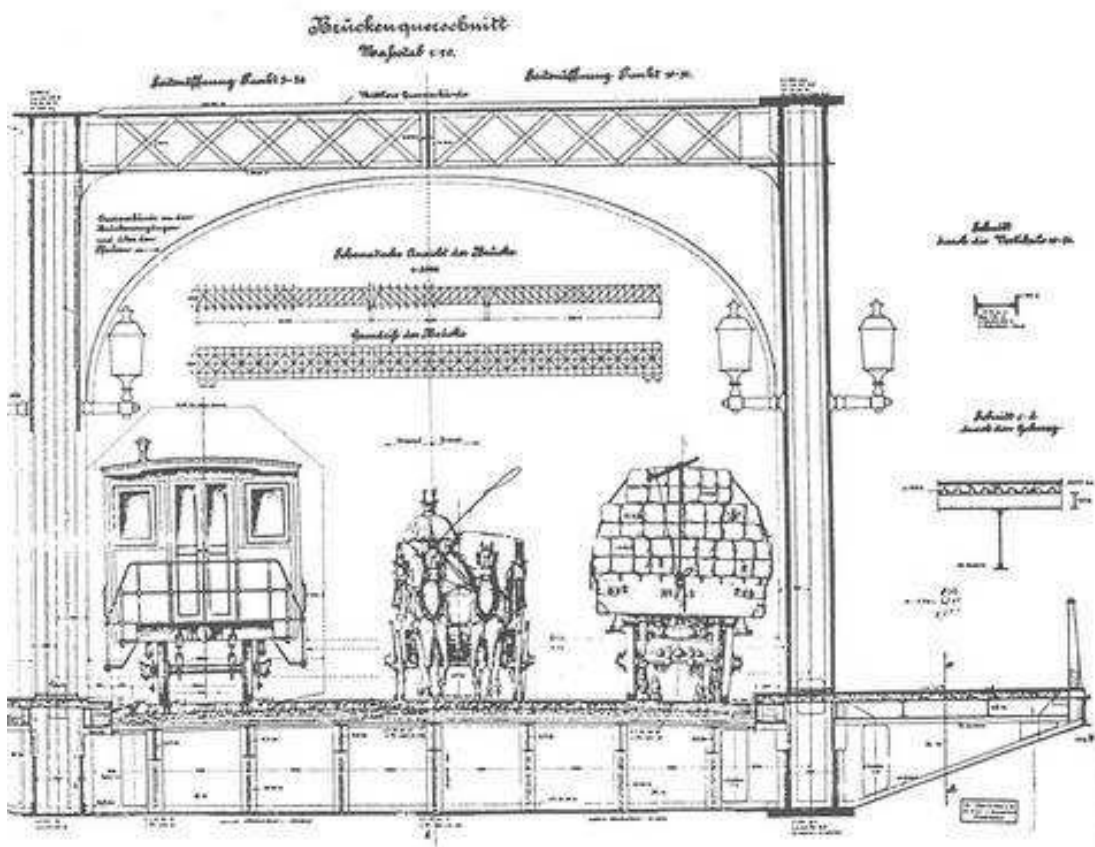
Inauguration du prolongement de la ligne Strasbourg/Kehl le 14 mars 1898 : « Après des années de débats houleux à propos de la construction et du financement d'un pont en dur sur le Rhin, le prolongement de la ligne de tramway est inauguré. » [\[Scherb 2010\]](#)

## Le pont ferroviaire de 1897



Source [www.numistral.fr](http://www.numistral.fr) / Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg

Strasbourg - Les Ponts du Rhin et Kehl dans le lointain / La Cigogne (Strasbourg), 1928. - [www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b10222485k](http://www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b10222485k)



Tiré de : [lange Bruck 1989] Die lange Bruck : 600 Jahre Wege zum Nachbarn; Geschichte der Rheinbrücken zwischen Straßburg und Kehl / Hrsg.: Stadt Kehl am Rhein. - Kehl am Rhein : Stadt, 1989. - 155 S. : überw. Ill. - P. 100.

**Quels sont les véhicules qui peuvent traverser ce pont ?**

## Vocabulaire

l'inauguration	die Einweihung
les disputes	die Streitigkeiten
le véhicule	das Fahrzeug

## Développement durable en France et en Allemagne

### Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Interruption

### Interruption de la ligne Strasbourg/Kehl en 1918



Tiré de [lange Bruck 1989] Die lange Bruck : 600 Jahre Wege zum Nachbarn; Geschichte der Rheinbrücken zwischen Straßburg und Kehl / Hrsg.: Stadt Kehl am Rhein. - Kehl am Rhein : Stadt, 1989. - 155 S. : überw. Ill. - P. 101.

---

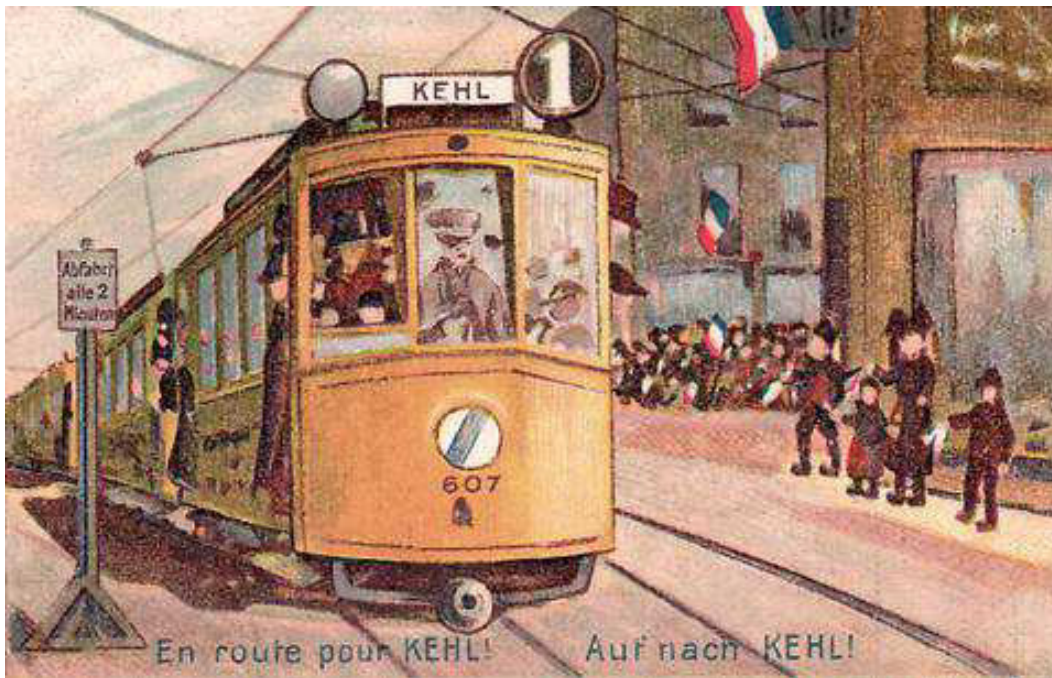
Les troupes françaises font leur entrée dans Strasbourg et le 22 novembre la ville redevient française.

1919 : la Société strasbourgeoise de tramways est appelée « Compagnie des Tramway Strasbourgeois » (CTS).

([https://de.wikipedia.org/wiki/Compagnie\\_des\\_transports\\_strasbourgeois](https://de.wikipedia.org/wiki/Compagnie_des_transports_strasbourgeois), 08/10/2015)

Du 22 novembre au 17 décembre 1918, le pont routier fut barré pour les Allemands. Les douaniers français et allemands se tenaient l'un en face de l'autre. Par la suite, l'expulsion des Allemands d'Alsace commença. Une commission examina chaque cas". [[lange Bruck 1989, 115](#)]

---



Source : [www.kehl.de/stadt/tram/hintergrund.php](http://www.kehl.de/stadt/tram/hintergrund.php) - Carte postale, date de parution inconnue, probablement en 1918/1919

### Questions :

**Expliquez le contexte historique de cette carte postale!**

Lisez les extraits du chapitre "[Strasbourg, il faut que je te quitte](#)" du livre "Bourgeois et Soldats - Novembre 1918" de Alfred Döblin [[Döblin 1990](#)]

**Après l'entrée des troupes françaises à Strasbourg le 21 et le 22 novembre 1918, "Hanna et Jakob" se rendent au pont de Kehl. Comment se dénomme le tramway dans cet extrait?**

**D'après vos connaissances et d'après les documents, qui pourraient être les passagers du tramway pour Kehl durant la période entre le 22 novembre 1918 et le 20 août 1920?**

### Nach dem Ersten Weltkrieg

"Nach dem Ersten Weltkrieg wehte auf der Straßburger Seite der Straßenbrücke die Trikolore. Reichsadler und Reichskrone waren durch die Initialen RF (République Française) ersetzt worden. Ab 15. August 1920 bis 13. Februar 1941 fuhr die Straßenbahn nur noch bis zur Brücke, nicht mehr jedoch darüber bis nach Kehl." [[lange Bruck 1989, 100](#)]

1922 : le réseau est divisé en deux parties presque égales: 98,7 kilomètres restent en possession de la CTS, tandis que 95,5 kilomètres reviennent à la République de Bade.

**Question: Quelles sont les obstacles au fonctionnement de la ligne Strasbourg/Kehl après la première guerre mondiale?**



**Vocabulaire**

l'interruption	die Unterbrechung
le réseau est divisé en deux parties	das Netz zerfällt in zwei Teile
l'aigle d'empire	der Reichsadler
remplacer	ersetzen
la douane	das Zollhaus
la monnaie	die Währung



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Interruption / Strasbourg, il faut que

## Strasbourg, il faut que je te quitte

(...) Comme, vers trois heures, ils prenaient le café au Picadilly, ils entendirent leurs voisins de table parler en riant des plaisanteries auxquelles se livrait le comique Haniel sur le pont de Kehl. Qu'est-ce qu'il se payait la tête des Schwobe obligés de passer de l'autre côté!

Hanna, regardant Jakob, chuchota ; « Je voudrais y aller. »

Ils prirent le tram et descendirent l'avenue de la Forêt- Noire jusqu'à la porte de Kehl, longeant l'office du ravitaillement, l'énorme complexe de la citadelle, l'esplanade et les casernes. Un vaste espace s'offrit à leurs yeux : le port et des bâtiments industriels. Le conducteur du tram sourit : « Ils vont tous sur le pont, notre Haniel est là ! »

On approchait du Rhin. Un terrain vague, de l'herbe desséchée, de rares arbres. Déjà de loin on percevait des cris et des clameurs qui redoublaient périodiquement.

Comme elle avait été grandiose l'entrée des troupes françaises par la rue de la Haute-Montée et dans la ville, avec la cavalcade des officiers à travers les rues pavoisées au milieu des ovations, le défilé des cavaliers aux sabres recourbés et des sombres fantassins aux casques d'acier, le bruit sourd des bottes martelant le sol, le roulement des canons et dans les airs le grondement des avions.

Ici, le lit du vieux Rhin était large et peu profond, ses eaux ouvertes. Deux ponts solides reliaient les berges, la traversée n'était pas longue. Mais l'entrée du pont pour piétons était en ce moment invisible. La voie d'accès était assiégée par une marée humaine qui s'agglutinait surtout près du pont. Il devenait difficile de faire la haie pour maintenir un étroit passage. Quelques personnes y étaient engagées. C'étaient les «Vieux Allemands», qui, chassés, gagnaient Kehl à pied.

Hanna se fraya un passage. Ils arrivèrent en plein dans la bousculade, au début de la chaussée c'était une véritable fête populaire avec beaucoup d'enfants et d'adolescents. Des marchands proposaient des petits drapeaux français et des cocardes. On en bombardait parfois les expulsés, même s'ils étaient déjà sur le pont, et les drapeaux finissaient dans le Rhin. On vendait des friandises, des saucisses chaudes. On distribuait des images et des tracts.

Dans la rue étroite marchaient les expulsés.

Beaucoup avaient cru pouvoir se cacher, pouvoir compter sur la clémence du vainqueur. Mais si le vainqueur était clément, le voisin, lui, ne l'était pas. Depuis l'entrée des troupes ils partaient donc, jour après jour, et chaque jour plus nombreux. Car l'esprit de vengeance les débusquait. L'envie, la méchanceté s'étaient au grand jour. La dénonciation, ce fléau, faisait rage. On pouvait s'en prendre à l'ami d'hier. On pouvait sans peine s'emparer de son héritage. Cela tournait au tribunal populaire et à l'humiliation d'un peuple. Des gens s'agrippaient aux lampadaires et aux arbres dénudés pour huer les partants au passage. (...)

On ne leur donnait que la matinée pour se préparer. Comme l'armée battue qui avait dû laisser ce qu'elle ne pouvait emporter dans la hâte de la retraite, les expulsés durent, eux aussi, abandonner tous leurs biens, quelles que fussent leur importance et leur nature, ils n'eurent le droit d'emporter que ce qui tenait dans un baluchon, un sac ou une valise. De plus, cela ne devait pas excéder un certain poids.

Voici qu'arrive un professeur, les huées de la foule l'accompagnent. Pourquoi? Le vieil homme ne portait que cinq parapluies et une petite serviette. Qu'aurait-il pu transporter d'autre? Il l'ignorait. D'autres trottaient d'un pas lourd avec femmes et enfants. Chacun traînait quelque chose, les hommes, souvent, des sacs. Au passage de certains la foule se taisait, on ignorait qui c'était. Tous ne partaient pas à pied, certains prenaient le train, dans ce cas le contrôle s'effectuait sur l'autre pont.

De l'autre côté du fleuve, du côté de Kehl, un petit groupe silencieux les accueillait, les attendait. Des infirmières assuraient le service de ravitaillement. (...)

Hanna parvint à contourner la foule, elle voulait gagner la berge, Jakob la suivit. Ils se promenèrent lentement, l'étroit chemin était noir de monde. Certains observaient avec des jumelles l'accueil réservé aux expulsés sur l'autre rive, avec un sentiment de joie maligne, avec curiosité, avidité, comme s'ils étaient au cirque, ils les regardaient disparaître, muets, tête basse, dans les baraquements pavoisés de rouge. (...)

---

*Le texte est tiré de [\[Döblin 1990, 444 - 450\]](#)*

# Développement durable en France et en Allemagne

## Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement

Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Effets sur l'environnement

### Quels furent les effets du tramway sur l'environnement ?

« Le tram en lui-même n'était pas silencieux, quand il roulait normalement sur les rails, il grinçait de manière assourdissante, le conducteur devait sonner fort avant chaque tournant et le tramway devait prendre de l'élan avant chaque montée. Avec la vapeur émergeaient des quantités de particules de suie, des étincelles se produisaient dans l'air, ce qui pouvait provoquer des incendies. » [\[Scherb 2010\]](#)



Câble électrique aérien dans la Hauptstrasse à Kehl : station du tramway électrique devant la mairie actuelle. - Tiré de: [\[Scherb 2010\]](#) Scherb, Ute: Im Schatten der Straßburger Metropole : Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in und um Kehl. - In: Im Zeichen der Vereinigung : Kehl im deutschen Kaiserreich; mit Beiträgen von: Hartmut Ahrens ... / hrsg. im Auftrag der Stadt Kehl von Ute Scherb. - Kehl, 2010. - ISBN: 978-3-00-033062-9. - P. 98.

« En même temps qu'était construit le pont en dur, il fallait électrifier le tramway qui traversait la ville de Kehl par la Hauptstrasse au-delà des limites de la commune vers la station de Kehl village dénommée "Rehfuß". Lors des travaux d'électrification, de nombreux propriétaires se sont opposés à ce que leurs maisons servent à fixer les câbles du réseau électrique. »

[\[Scherb 2010\]](#)

---

## Vocabulaire

les rails	die Schienen
grincer	quietschen
les particules de suie	die Rußpartikel
les bâtiments	die Gebäude
la fixation des câbles électriques aériens	die Befestigung der Oberleitung

---

## Consignes

**Pourquoi le tramway était-il un problème pour les riverains ?**

**Pourquoi la fixation des câbles électriques aériens sur les façades des maisons dérangeaient-elle leurs propriétaires ?**

---

# Développement durable en France et en Allemagne

## Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Effets économiques

### Modèle économique du tram Strasbourg/Kehl: le coût du ticket

« Avant 1914, le tarif, quelles que soient les variations monétaires, fut très rarement modifié. La distance qu'il était possible de parcourir variait en fonction du prix du ticket : courte avec le ticket blanc à 10 pfennig, plus longue avec le rouge à 15 pfennig et le jaune à 20, et jusqu'au terminus avec le bleu à 25 pfennig » [[Straßenbahnmagazin 1975, 172](#)]

« Dans tout Kehl les usagers du tram étaient mécontents d'être obligés de payer 15 pfennig pour la traversée du pont sur une distance de 12-1500 mètres. Ceux qui ne voulaient aller que jusqu'à la Porte du boucher devait déboursier 20 pfennig, et pour arriver à Strasbourg centre, 25 pfennig. Alors qu'un trajet à l'intérieur de la ville même coûtait seulement 10 pfennigs. L'augmentation du tarif était en effet d'autant plus injustifiée que le trajet vers Kehl était peut-être le plus rentable de tout le réseau. C'est pourquoi il pouvait sembler nécessaire aux usagers de modifier cette tarification qui nuisait non seulement aux intérêts de la communauté des voyageurs, mais aussi à ceux du port et des chemins de fer d'Etat ». [[Scherb 2010](#)]

« Il n'est pas attesté que les tarifs des tickets ont effectivement baissé. De nombreux Kehlois et Kehloises ont trouvé leurs propres astuces « pour se rendre à Strasbourg à un prix raisonnable », en traversant le Rhin à pied, comme autrefois ». [[Scherb 2010](#)]

### Exercices

Comment les passagers du tramway Strasbourg ont-ils contribué au financement du pont en dur ?

Quel tarif les Kehlois ont-ils trouvé injuste ? Pourquoi ?

Que faisaient les Kehlois pour ne pas payer ce tarif ?

D'après vos connaissances, dans quels domaines de l'économie la liaison tramway entre Strasbourg et Kehl était-elle utile ?

### Vocabulaire

le ticket	der Fahrschein
la distance	die Entfernung
injustifié	ungerechtfertigt
le trajet	die Strecke
nuire aux intérêts	die Interessen schädigen
traverser le Rhin	den Rhein überqueren

## Développement durable en France et en Allemagne

### Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Avantages sociaux

### Quels furent les avantages sociaux de la mise en service du tramway avant « l'ère du développement durable » ?

« Les habitants des environs de Kehl voulaient une ligne de tram comme il en existait déjà dans le Reichsland voisin. En effet les habitants de la rive droite du Rhin étaient largement désavantagés : « en particulier les ouvriers pâtirent lourdement de l'absence de moyens de locomotion » par exemple ceux employés dans la construction du palais impérial à Strasbourg. »

[\[Scherb 2010\]](#)

« Contraints d'aller travailler en ville pour gagner leur salaire, les gens devaient trouver un logement temporaire à Strasbourg, ce qui les pénalisait économiquement, mais aussi sur le plan social. »

[\[Scherb 2010\]](#)

---

### Exercice

Quels avantages le tramway offre-t-il aux travailleurs du bâtiment ?

Nommez d'autres avantages sociaux liés à l'extension du tramway de Strasbourg à Kehl ?

---

### Vocabulaire

l'habitant de la rive droite du Rhin	der rechtsrheinische Bewohner
l'ouvrier du bâtiment	der Bauarbeiter
der Verdienst	le salaire
le manque de moyens de transport	der Mangel an Verkehrsmittel
pénaliser sur le plan social	sozial schädigen



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Quelles différences à l'époque impériale?

## Le concept de développement

Le concept de développement durable ne fut créé que dans les années '70 du XXe siècle (voir à ce propos la partie « [Comment le concept est né](#) »? )

De nos jours, le développement durable à l'ère de l'automobile individuelle comme moyen de locomotion signifie du point de vue écologique :

favoriser la baisse des émissions de CO2 par les transports et contribuer à réduire le réchauffement climatique

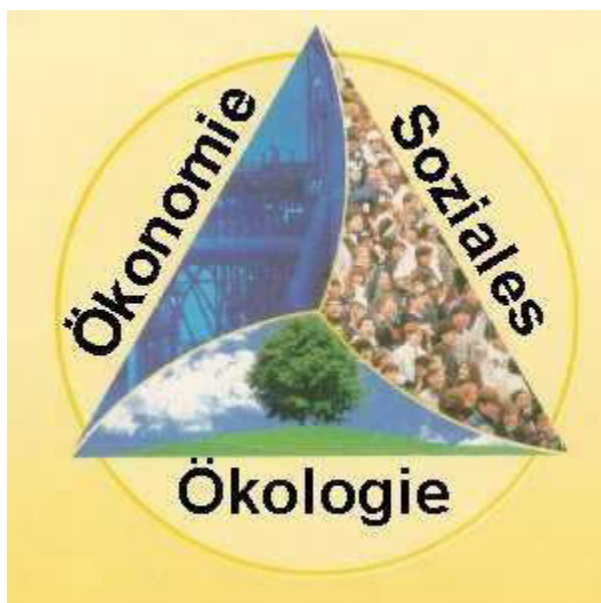
être mobile sans avoir recours aux énergies fossiles, car la fin de l'ère du pétrole est proche

Aujourd'hui se produit à nouveau un boom des moyens de transport public « verts », et en particulier le tramway ! (voir à ce propos <http://www.wasistwas.de/archiv-technik-details/die-erste-strassenbahn-der-welt.html>, 08/10/2015)

En 2017, la ligne de tram entre Strasbourg et Kehl sera rétablie. (voir à ce propos les parties : [reconstruction du tram Strasbourg - Kehl](#) et [tram au travers de la frontière](#))

---

## Durable :



Source :

[wikis.zum.de/zum/Datei:Nachhaltigkeitsdreieck\\_ger.jpg](http://wikis.zum.de/zum/Datei:Nachhaltigkeitsdreieck_ger.jpg)



<b>Economie : produire des richesses</b>	<b>Ecologie : ménager les ressources</b>	<b>Société : assurer les besoins de la société : transports, santé...</b>

### Piste de recherches

Le tramway Strasbourg/Kehl à l'époque impériale était particulièrement utile dans les secteurs économiques et sociaux !

Complétez le tableau ci-dessus avec des exemples qui illustre ces deux aspects !

Quelle importance a l'aspect écologique au tournant du XIXe siècle ?

Pourquoi ne peut-on utiliser le concept de développement durable au tournant du XIXe siècle ?

### Vocabulaire

le concept	der Begriff
les moyens de transport public "verts"	die grünen öffentlichen Verkehrsmittel
le réchauffement climatique	die Erderwärmung
produire des richesses	Wohlstand erzeugen
les besoins de la société	die Bedürfnisse der Gesellschaft



Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Sources des illustrations et des textes

## Sources des illustrations et des textes

1. **[Born 1972] Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald** / von Erhard Born ... - Schwäbisch Gmünd : Seidel, [1972]. - ISBN: 3-9800-0140-7
2. **[Döblin 2013] Döblin Alfred: Gesammelte Werke** / Alfred Döblin. Hrsg. von Christina Althen. - Teil: Bd. 15,1 = 1. Bürger und Soldaten 1918. - Frankfurt am Main : Fischer-Taschenbuch-Verl., 2013. - ISBN: 978-3-596-90468-6.
3. **[Döblin 1990] Döblin Alfred: Bourgeois et soldats** / Alfred Döblin ; trad. de l'allemand par Yasmin Hoffmann et Maryvonne Litaize. - Paris : Quai Voltaire, 1990. - ISBN: 2-87653-046-5.
4. **En route pour Kehl - Auf nach Kehl.** - Stadtarchiv Kehl, Postkarte, Erscheinungsdatum unbekannt. - [www.kehl.de/stadt/tram/hintergrund.php](http://www.kehl.de/stadt/tram/hintergrund.php) (23/07/2015)
5. **Die erste Straßenbahn der Welt.** - [www.wasistwas.de/archiv-technik-details/die-erste-strassenbahn-der-welt.html](http://www.wasistwas.de/archiv-technik-details/die-erste-strassenbahn-der-welt.html) (23/07/2015)
6. **Europabrücke (Kehl).** - [de.wikipedia.org/wiki/Europabr%C3%BCcke\\_%28Kehl%29](http://de.wikipedia.org/wiki/Europabr%C3%BCcke_%28Kehl%29) (23/07/2015)
7. **FHW Auktionskatalog 104** / Freunde Historischer Wertpapiere. - [www.fhw-online.de/de/FHW-Auktion-104/](http://www.fhw-online.de/de/FHW-Auktion-104/)
8. **[Hädler 2015] Hädler, Emil: Die Stadtentwicklung von Straßburg in Dekaden** : Teil II. - In: METACULT : Metissages, Architecture, Culture ; Transfers culturels dans l'architecture et l'urbanisme. Strasbourg 1830-1940 Kulturtransfer in Architektur und Stadtplanung. Straßburg 1830-1940. - Cahier / Heft 3, juin 2015. - S. 29 - 34. - [bg.ikb.kit.edu/img/Heft\\_3\\_komplett.pdf](http://bg.ikb.kit.edu/img/Heft_3_komplett.pdf) (23/07/2015)
9. **Hauptstadt des Reichslandes und Modernisierung der Stadt (1871-1939)** / Stadt und Eurometropole Straßburg. - <http://www.de.strasbourg.eu/de/strassburg-entdecken/geschichte/geschichte-der-stadt/hauptstadt-des-reichslandes-und-modernisierung-der-stadt-1871-1939/>
10. **[lange Bruck 1989] Die lange Bruck** : 600 Jahre Wege zum Nachbarn; Geschichte der Rheinbrücken zwischen Straßburg und Kehl; [erscheint aus Anlaß der Ausstellung "600 Jahre Rheinbrücken Kehl-Straßburg" im Hanauer Museum Kehl] / [Texte: Angelika Sadlau, Helmut Schneider, Carl Helmut Steckner. Hrsg.: Stadt Kehl am Rhein]. - Kehl am Rhein : Stadt, 1989.
11. **Nachhaltigkeitsdreieck** ger.jpg. - [wikis.zum.de/zum/Datei:Nachhaltigkeitsdreieck\\_ger.jpg](http://wikis.zum.de/zum/Datei:Nachhaltigkeitsdreieck_ger.jpg) (23/07/2015)
12. **Plan der Stadt Strassburg** aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan / Heinrich W (Strassburg), 1895. - [www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b102000794](http://www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b102000794) (23/07/2015)
13. **Plan der Stadt Strassburg** aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan / Heinrich W (Strassburg), 1903. - [www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b10223969s](http://www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b10223969s) (23/07/2015)

14. **Plan der Stadt Strassburg** aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan / Heinrich W (Strassburg), 1912. - [www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b102239779](http://www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b102239779) (23/07/2015)
15. **Rheinhafen Kehl : Geschichte** / Hafenverwaltung Kehl. - [www.hafen-kehl.de/wDeutsch/rheinhafen\\_kehl/geschichte.php](http://www.hafen-kehl.de/wDeutsch/rheinhafen_kehl/geschichte.php) (23/07/2015)
16. **[Scherb 2010] Scherb, Ute: Im Schatten der Straßburger Metropole** : Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in und um Kehl. - In: Im Zeichen der Vereinigung : Kehl im deutschen Kaiserreich; mit Beiträgen von: Hartmut Ahrens ... / hrsg. im Auftrag der Stadt Kehl von Ute Scherb. - Kehl, 2010. - ISBN: 978-3-00-033062-9
17. **[Straßenbahnmagazin 1975] Straßburg, die Geschichte der Straßenbahn.** - In: Straßenbahnmagazin, Heft 17, August 1975, hrsg von Dr. Heiz Mattiesen, S.181
18. **Strasbourg - Les Ponts du Rhin et Kehl dans le lointain** / La Cigogne (Strasbourg), 1928. - [www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b10222485k](http://www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b10222485k) (23/07/2015)
19. **La ville de Strasbourg dans le Reichsland** : Ressource pédagogique destinée à l'enseignement de Langue et Culturel Régionale (LCR) dans le cursus bilingue de collège / Académie de Strasbourg. - [www.ac-strasbourg.fr/fileadmin/pedagogie/langues/Langue et culture regionales/LCR en cursus bilingue/5eme/Strasbourg](http://www.ac-strasbourg.fr/fileadmin/pedagogie/langues/Langue_et_culture_regionales/LCR_en_cursus_bilingue/5eme/Strasbourg) (23/07/2015)

# Développement durable en France et en Allemagne

## Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement

Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Vocabulaire

### Vocabulaire

acquérir	erwerben
l'agriculture	die Landwirtschaft
des Allemands de souche qui immigreront dans le Reichsland	die Altdeutschen
l'aménagement militaire	die militärische Einrichtung
la banlieue	der Vorort
les bâtiments	die Gebäude
les besoins de la société	die Bedürfnisse der Gesellschaft
la capitale du Reichsland	die Reichslandhauptstadt
le carrefour pour les correspondances de tramways	der Verkehrsknotenpunkt
la Compagnie strasbourgeoise des tramways	die Straßburger Straßenbahngesellschaft
le concept	der Begriff
contribuer	sich beteiligen
la conversion des rails	die Umspurung
le coût de la construction	die Baukosten
la création	die Entstehung
le "décapiteur de canard"	"Entenköpfer" (= Spitzname für die Tram)
les disputes	die Streitigkeiten
la distance	die Entfernung
la douane	das Zollhaus
les droits de la douane à la frontière	der Zoll an der Grenze
la zone de glacis	die Glaciszone
l'essor	der Aufschwung
l'extension	die Ausdehnung
la fixation des câbles électriques aériens	das Befestigen der Oberleitung

les fortifications	die Umwallungen, die Stadtmauer
le gouverneur impérial	der Reichsstatthalter
le Grand-Duché de Baden	das Großherzogtum Baden
grincer	quietschen
les habitants de la rive droite du Rhin	die rechtsrheinischen Bewohner
l'immigrant	die Einwanderer
les implantations	die Niederlassungen
l'inauguration	die Einweihung
injustifié	ungerechtfertigt
l'interruption	die Unterbrechung
le maire	der Bürgermeister
le manque de moyens de transport	der Mangel an Verkehrsmitteln
la mise en service	die Betriebsaufnahme
la monnaie	die Währung
les moyens de transport public "verts"	die grünen öffentlichen Verkehrsmittel
nuire aux intérêts	die Interessen schädigen
les ouvriers du bâtiment	die Bauarbeiter
les particules de suie	die Rußpartikel
les passagers	die Fahrgäste
pénaliser sur le plan social	sozial schädigen
la période de construction - les bâtiments	die Bauperiode - die Bauten
le plan de réseau	der Streckenplan
le pont de bateaux	die Schiffbrücke
le pont ferroviaire	die Eisenbahnbrücke
le port du Rhin	der Rheinhafen
produire des richesses	Wohlstand erzeugen
le projet échoue	das Vorhaben scheitert
prolonger la ligne	die Strecke verlängern
les rails	die Gleise, die Schienen
le réchauffement climatique	die Erderwärmung
le Reichsland d'Alsace-Lorraine	das Reichsland Elsass-Lothringen
remplacer	ersetzen
le réseau est divisé en deux parties	das Netz zerfällt in zwei Teile
le réseau périphérique de tramway	die Überlandbahn
la rive droite du Rhin	das rechtsrheinische Ufer
le salaire	der Verdienst

le service administratif	die Verwaltung
la société par action	die Aktiengesellschaft
la station	die Haltestelle
la terre fertile	das fruchtbare Ackerland
la tête de pont	der Brückenkopf
le ticket	der Fahrschein
toutes les 10 minutes	im Zehn-Minutentakt
le tracé de la ligne de tramway	der Verlauf der Straßenbahnlinie
le trajet	die Strecke
tramway à vapeur	die Dampfbahn
le tramway hippomobile	die Pferdebahn
le transport de marchandises	der Güterverkehr
le transport de proximité	das Nahverkehrsmittel
traverser le Rhin	den Rhein überqueren
utile	nützlich
le véhicule	das Fahrzeug
la ville fortifiée	die Festungsstadt
"voie normale" = 1435 mm d'écartement des rails	Normalspur
la zone d'écoulement	der Absatzmarkt