



Startseite / Erinnerungsorte

Erinnerungsorte

Redakteurinnen: **Dr. Karen Denni**, Strasbourg ([Rheinbegradigung](#)); **Sophie Nessler** ([Straßenbahn Straßburg-Kehl in der Kaiserzeit](#)), Strasbourg



Strasbourg - Les Ponts du Rhin - Vue vers Kehl. Éditeur : Cie alsacienne des arts photomécaniques (Strasbourg). - Date d'édition : 1930. - Source : www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b10222550g/f1.item

Straßenbahn Straßburg-Kehl in der Kaiserzeit

Die Vorgeschichte eines nachhaltigen Verkehrsmittels

Redakteurin: **Sophie Nessler**, Strasbourg

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei - [deutsche Version](#) - [französische Version](#)



Abbildung links: Rheinkorrektion, Angelhofer Durchschnitt bei Ketsch (1826). - Quelle: commons.wikimedia.org/wiki/File:Angelwald1826.jpg

Die Rheinbegradigung

Redakteurin: **Dr. Karen Denni**, Strasbourg

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl

Die Vorgeschichte eines nachhaltigen Verkehrsmittels

Die Straßenbahn Strasbourg-Kehl in der Kaiserzeit und ihre Auswirkungen auf die Raumordnung

Redakteurin: **Sophie Nessler**, Strasbourg

Aufbau des Dossiers

Einleitung

[48 Jahre Wilhelminische Zeit in Strasbourg und in Kehl](#)

I. Wozu und für wen war die Straßenbahn Strasbourg/Kehl nützlich um die Jahrhundertwende?

[In der Kaiserzeit entwickelte sich Strasbourg nach Osten!](#)

[Verlauf der Straßenbahnlinie zwischen Strasbourg und Kehl](#)

[Wer waren die Akteure für die Entstehung der Straßenbahn in der Kaiserzeit?](#)

[Einige Gründe für den Straßenbahnbau](#)

II. Die Entstehungsgeschichte der Straßenbahn Strasbourg/Kehl

[1877: die Pferdebahn](#)

[1892: die Dampfstraßenbahn auf den Außenlinien von Strasbourg](#)

[Ab 1898: die Elektrifizierung der Pferdebahn durch AEG](#)

[1898: die Einweihung der Verlängerung der Straßenbahn](#)

[1918: die Unterbrechung der Straßenbahnverbindung Strasbourg/Kehl](#)

III. Welche Auswirkung hatte die Straßenbahn Strasbourg/Kehl vor dem „Zeitalter der Nachhaltigkeit“, um die Jahrhundertwende?

[Welche waren die Vor- und Nachteile der Straßenbahn auf die Umwelt?](#)

[Wie war die Auswirkung der Straßenbahn auf die Ökonomie? \(der Straßenbahntarif...\)](#)

[Welche waren die sozialen Vorteile der Straßenbahn?](#)

IV. Der Begriff der Nachhaltigkeit

[Was war in der Kaiserzeit anders als heute im Zeitalter der Nachhaltigkeit?](#)

[Bild- und Textquellen](#)

[Wortschatz für das gesamte Modul](#)

In den Abschnitten [Neubau der Straßenbahn Strasbourg - Kehl](#) und [Straßenbahn über die Staatsgrenze](#) (Redaktion: **Karen Denni**, Strasbourg), wird die Wiederaufnahme der Straßenbahnverbindung zwischen Strasbourg und Kehl im Jahr 2017 behandelt.



Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Wilhelminische Zeit

48 Jahre Wilhelminische Zeit in Straßburg und Kehl

Seit 1816: Straßburg-Kehler Schiffbrücke (= Pontonbrücke für Schienenfahrzeuge unpassierbar)

1855: erste Pferdebahn in Paris, 1861 in London, 1865 in Berlin

www.wasistwas.de/archiv-technik-details/die-erste-strassenbahn-der-welt.html

Seit 1861: Straßburg-Kehler Eisenbahnbrücke

1870: deutsch-französischer Krieg (Zerstörung der Schiffbrücke und Teilsprengung der Eisenbahnbrücke, Straßburger Stadtmauer wird abgerissen.)

Nach der Kapitulation der Franzosen: Wiederherstellung der Schiffbrücke am 4. Oktober 1870 und Restaurierung der Eisenbahnbrücke am 19. November 1870

1871: Gründung des Reichslandes Elsass-Lothringen nach dem Friedensvertrag von Frankfurt: Straßburg gehört zum deutschen Reich.

Der vom Kaiser ernannte Reichsstatthalter verwaltet von Straßburg aus „das Reichsland des Südens“.

Die deutsche Sprache wird zur offiziellen Schulsprache: Ab 1873 wird der Unterricht in französischer Sprache größtenteils verboten.

(s. hierzu auch das Dossier [La ville de Strasbourg dans le Reichsland](#), das die Académie de Strasbourg als Teil ihres Angebots [Langue et Culture Régionale \(LCR\) dans le cursus bilingue de collège](#) anbietet.)

Das Deutsche Reich macht Propaganda für das "Reichsland des Südens" und lockt Einwanderer an. 1910 sind "rund 70 000 d.h. 39% der Einwohnerschaft" Altdeutsche.

Zwischen 1870 und 1914 steigt die Bevölkerungszahl von Straßburg von etwa 70 000 auf 180 000 Einwohner und die von Kehl von circa 1800 auf 8800.

Ab 1. Januar 1874: Aufhebung des Brückenzolls d.h. auch der Grenze

1877: erste Dampfstraßenbahn in Kassel

1882: erste elektrische Eisenbahn der Welt in Berlin von Siemens und Halske

1897: Eröffnung der Straßenbrücke (Die Schiffbrücke wird abgebaut.) und Verlängerung der Linie 1 der Straßburger Straßenbahngesellschaft nach Kehl-Stadtmitte ab 1898

1910: Die zwei getrennten Gemeinden von Stadt und Dorf Kehl, die zum Großherzogtum Baden gehören, werden vereinigt.

Am 3. August 1914: Deutschland erklärt Frankreich den Krieg.

Am 22. November 1918: Der Rhein wird de facto wieder zur deutsch-französischen Grenze.

Wortschatz

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

Aufgabe

Was begünstigt den Bau einer Straßenbahn zwischen Kehl und Straßburg in dieser bewegten Zeit?



Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Entwicklung nach Osten

Straßburg-Kehl: eine Festungsstadt mit einem Brückenkopf!

"Damit die Stadt ihren neuen Status als Hauptstadt erfüllen konnte, wurde sie radikal erweitert." Und zwar "über die Befestigungsanlagen des 18. Jahrhunderts hinaus". (<http://www.de.strasbourg.eu/de/strassburg-entdecken/geschichte/geschichte-der-stadt/hauptstadt-des-reichslandes-und-modernisierung-der-stadt-1871-1939/>, 08.10.2015)

Außerdem sollte nach dem deutsch-französischen Krieg ein Festungsgürtel entstehen zur Verteidigung Straßburgs gegen Frankreich.

"Um 1890 war Straßburg vornehmlich eine Festung. Viele Entscheidungen, auch die Anlage von Gleisen durch die Stadt, hingen in letzter Instanz von den Militärbehörden ab. Die Stadt war rundum von Umwallungen umgeben, die mit der im Vorfeld befindlichen sogenannten Glaciszone eine Verschmelzung mit den Vororten verhinderte. (...) Im entfernten Umkreis befanden sich Forts, einige sogar östlich von Kehl. (...) Das Militär bevorzugte die Normalspur, um gegebenenfalls Munitionstransporte ohne Umladung durch die Stadt zu den am meisten bedrohten Punkten zu leiten."

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

Eine solche militärische Zone zwischen Straßburg und Kehl ist auf den Karten aus der Kaiserzeit zu sehen.

Mit Zoom-Funktion im Angebot numistral der "Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg":

[Plan der Stadt Straßburg](#) aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan (1897)

Aufgaben:

Nenne die militärischen Einrichtungen, die zwischen Straßburg und Kehl sichtbar sind auf der Karte von 1897!

Welche geopolitische Funktion hat die Ausweitung der Reichslandhauptstadt nach Osten für Kaiser Wilhelm II?

In der Kaiserzeit entwickelt sich Straßburg nach Osten!

Nach dem Krieg von 1870/71 und nach einer Phase des Wiederaufbaus öffnete sich Straßburg nach Osten. Bevölkerungswachstum, kommunale Bauprojekte, wirtschaftlicher Aufschwung, Industrialisierung am Rhein, aber auch politische Gründe liefern Erklärungen für diese Ausdehnung nach Osten, die mit der Verlängerung der Straßenbahn nach Kehl vollendet wurde!

Mit Zoom-Funktion im Angebot numistral:

[Plan der Stadt Straßburg](#) aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan (1903)

[Plan der Stadt Straßburg](#) aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan (1912)

[Die Entwicklung Kehls in der Kaiserzeit](#) (Auszug aus dem Aufsatz "Die Stadtentwicklung von Straßburg in Dekaden": Teil II von Emil Hädler [[Hädler 2015](#)])

Aufgaben anhand der Karten von 1903 und von 1912:

Welche Brücken gibt es zwischen dem Reichsland Elsass-Lothringen und dem Großherzogtum Baden?

Wie heißen die Rheinhäfen bei Straßburg und bei Kehl um die Jahrhundertwende?

Welche neuen Niederlassungen sind im Zuge der Industrialisierung östlich von Straßburg entstanden?

Warum war diese Ausdehnung nach Osten vorteilhaft für die Kaiserstadt?

Wortschatz

die Festungsstadt	la ville fortifiée
der Brückenkopf	la tête de pont
die Gleise	les rails
der Vorort	la banlieue
die militärische Einrichtung	l'aménagement militaire
die Reichslandhauptstadt	la capitale du Reichsland
die Umwallungen	les fortifications
die Glaciszone	l'espace-tampon
die "Normalspur"	la "voie normale" = 1435 mm d'écartement des rails
die Ausdehnung	l'extension
der Aufschwung	l'essor
der Rheinhafen	le port du Rhin
die Niederlassungen	les implantations



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Entwicklung nach Osten / Entwicklung Ke

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

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

Wortschatz

die Rheinauenlandschaft	le paysage du ried (des prairies souvent inondées)
zwei Siedlungskerne	deux bourgades / deux coeurs de ville
anschießen	rattacher
sich von der Kriegszerstörung erholen	se remettre des dévastations de la guerre
die Gewerbeansiedlung	l'implantation d'activités commerciales ou autres
das Hafenbecken	le bassin portuaire
die Rennbahn	l'hippodrome

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Verlauf der Straßenbahnlinie



Entnommen aus [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. - S. 99.

Verlauf der Straßenbahnlinie zwischen Straßburg und Kehl

Der Fahrschein der Straßburger Straßenbahngesellschaft (SSG) zeigt alle Haltestellen der Linie 1 nach Kehl.

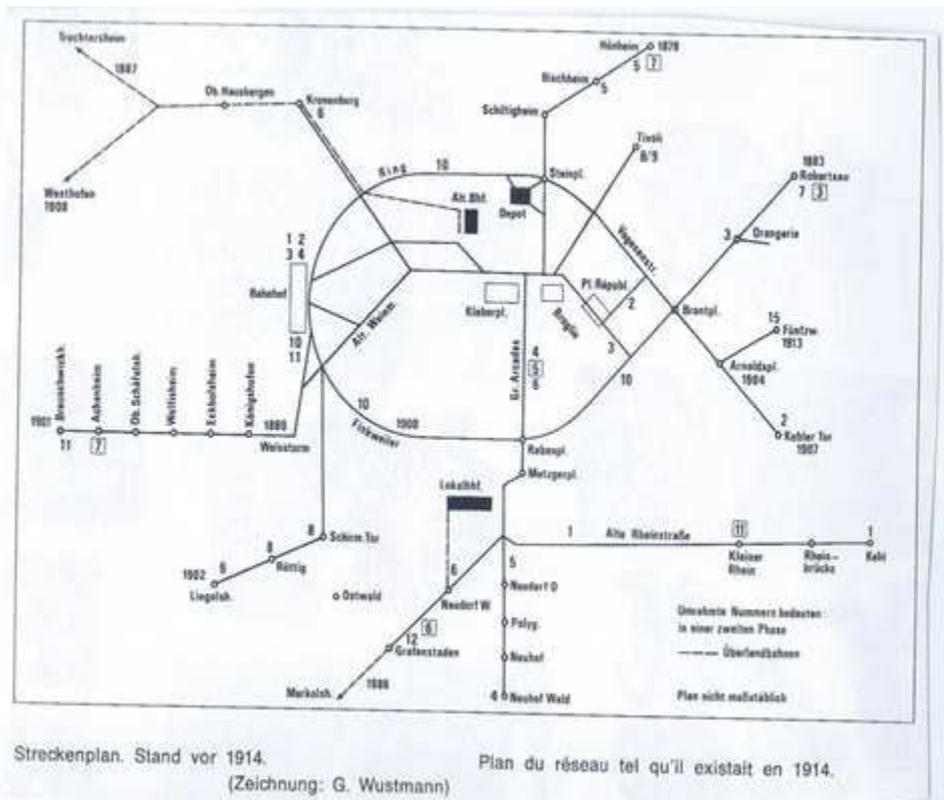
Es gibt:

- den Metzgerplatz (Place d'Austerlitz)
- den „Kleinen Rhein“
- die „Rheinbrücke“
- Kehl

Aufgabe:

- Finde den "Bahnhofplatz",
- den
- "Kleberplatz" (Verkehrsknc
- den "Metzgerplatz", den
- "Kleinen Rhein",
- die "Rheinbrücke"
- und "Kehl" auf dem
- Streckenplan des Jahres
- 1914!

Streckenplan von 1914



Entnommen aus [Straßenbahnmagazin 1975] Straßburg, die Geschichte der Straßenbahn. - In: Straßenbahnmagazin, Heft 17, August 1975, hrsg von Dr. Heiz Mattiesen, S. 169.

Wortschatz

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



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Akteure für die Entstehung der Straßenbahn

Wer waren die Akteure für die Entstehung der Straßenbahn Straßburg/Kehl in der Kaiserzeit 1897?

Straßburg	Kehl
der deutsche Kaiser Wilhelm II (1888-1918)	
die Verwaltung des Reichslandes Elsass-Lothringen und ihr Statthalter	Die badische Regierung des Großherzogtums in Karlsruhe und Friedrich I, der Großherzog von Baden (1856-1907)
der Straßburger Bürgermeister: Otto Back (1886-1907)	Kehl Stadt: Bürgermeister Schneider (1888-1902) Kehl Dorf: Bürgermeister Kübler (1872-1906)
Architekten und Stadtentwickler, Ingenieure und Techniker ...	
Unternehmer: die Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft (SSG), die Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft (AEG)	
die Militärverwaltung	
die linksrheinischen Straßburger Bürger	die rechtsrheinischen Bürger aus Kehl Stadt und Dorf und Umgebung

"Die Strecke der Straßburger Straßenbahn wurde 1897 über die Brücke nach Kehl verlängert. Von den Baukosten in Höhe von 1,7 Millionen Mark trugen je 630 Tausend Mark das Großherzogtum Baden und das Reichsland Elsass-Lothringen. Die Stadt Straßburg war mit 228 Tausend Mark beteiligt, die Straßenbahngesellschaft mit 112 Tausend Mark." ([http://de.wikipedia.org/wiki/Europabrücke_\(Kehl\)](http://de.wikipedia.org/wiki/Europabrücke_(Kehl))) 08.10.2015)

Aufgaben:

- Wie tragen diese Akteure zur Entstehung der Straßenbahn Straßburg/Kehl bei?
 - Wer ergreift deiner Meinung nach die Initiative einer Verlängerung der Straßenbahn nach Kehl?
 - Wer profitiert politisch von dieser Entscheidung?
 - Wer finanziert die Straßenbahn?
 - Wer bestimmt den Preis der Fahrkarten?
-

Wortschatz

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



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Gründe für den Straßenbahnbau

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

[Auflistung in Tabellenform](#) (PDF)

Die Eigenschaften von Straßburg und Kehl um die Jahrhundertwende

Straßburg: eine Großstadt mit circa 150 000 Einwohnern um die Jahrhundertwende
die Hauptstadt des Reichslandes
eine Festungsstadt (Befestigungsanlagen + Glaciszonen)
viel Militär (etwa 20 000 Militärpersonen) [Straßenbahnmagazin 1975]
eine Hafenstadt: Petroleumhafen... (Entstehung des Freihafens - Port autonome erst 1924 - http://www.strasbourg.port.fr/rubrique.php3?id_rubrique=22, 08.10.2015)
eine Studentenstadt (Kaiser-Wilhelm-Universität)

Kehl: (bis 1910 bestehend aus Stadt Kehl und Dorf Kehl)
etwa 8885 Einwohner (1910)
eine Grenzstadt ohne Zollkontrollen
eine Garnisonstadt seit 1881 (Badischer Pionierbataillon Nr. 14)
eine Kleinstadt mit fruchtbarem Ackerland, die sich um die Jahrhundertwende zunehmend industrialisiert.
eine Hafenstadt seit 1901 - http://www.hafen-kehl.de/wDeutsch/rheinhafen_kehl/geschichte.php, 08.10.2015

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 Vergnügungs-Publikum 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?

Auf welche Bereiche der Wirtschaft hatte die Inbetriebnahme der Straßenbahn einen Einfluss?

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 der 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."

"Im Zehn-Minutentakt passierte (1914) 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."

"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]

"Für den Ausflugsverkehr an Sonntagen, insbesondere in die am Rhein gelegenen Wälder, standen 44 überdachte, aber rundum offene Sommerwagen zur Verfügung."

"Die Zunahme der "aldeutschen" Bevölkerung in Straßburg führte dazu, dass immer mehr Menschen "ihre Erholung in Kehl suchten."

[\[Scherb 2010\]](#)

Welche Fahrgäste pendelten wohin?

Der Verkehr zwischen Straßburg und Kehl um die Jahrhundertwende

Es gab damals Droschken und Omnibusse...

"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 in der Nähe der damals am Rhein gelegenen Wälder zu fahren." [\[Straßenbahnmagazin 1975\]](#)

"Der Verkehr über die Brücke gerade von Straßburg nach Kehl hatte erheblich zugenommen, seit die Dampfstraßenbahn bis an die Brücke heranreichte." [Scherb 2010]

Welche Nahverkehrsmittel gab es außer der Straßenbahn in der Kaiserzeit?

Warum war die Inbetriebnahme einer Straßenbahn zwischen Straßburg und Kehl nützlich?

Wortschatz

nützlich	utile
eine Grenzstadt mit Zollkontrolle	une ville frontière sans contrôle douanier
das fruchtbare Ackerland	la terre fertile
die Nahverkehrsmittel	les transport de proximité
die Landwirtschaft	l'agriculture
der Güterverkehr	le transport de marchandise
die Unterbrechung	l'interruption
die Fahrgäste	les passager
die Bauperiode - die Bauten	la période de construction - les bâtiments
im Zehn-Minutentakt	toutes les 10 minutes

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)

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)

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 Vergnügungs-Publikum 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?

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Die Pferdebahn

Die Pferdebahn



Straßburg Pferdebahn Weißturmstraße, Bild: CTS. - Entnommen aus [Born 1972] Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald / von Erhard Born ... - Schwäbisch Gmünd : Seidel, [1972]. - ISBN: 3-9800-0140-7. - Bild 42.

1877: Gründung einer "Aktiengesellschaft, nämlich der Straßburger Pferde-Eisenbahngesellschaft"

1878: Einweihung der Pferdebahn bis zur Rheinbrücke (Linie 1 vom Kleberplatz über die Staatsstraße bis hin zur Kehler Rheinbrücke)

Das Vorhaben einer Pferdebahn von der Kehler Rheinbrücke bis "weiter nach Stadt und Dorf Kehl" scheitert. Denn die "zusätzliche Belastung der Rheinschiffbrücke" und die "Unterhaltung der Brücke (...) durch zwei verschiedenen Verwaltungen" sind problematisch.

25. April 1888: Die „Straßburger Pferde-Eisenbahngesellschaft“ nennt sich "Straßburger Straßenbahngesellschaft" (SSG).

[\[Scherb 2010\]](#)

Aufgaben:

Was ist eine Aktiengesellschaft?

Welche Nachteile hat die Pferdebahn?

AKTIE der Strassburger Strassenbahn-Gesellschaft AG



FHW Auktionskatalog 104 / Freunde Historischer Wertpapiere. - www.fhw-online.de/de/FHW-Auktion-104/

Wortschatz

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

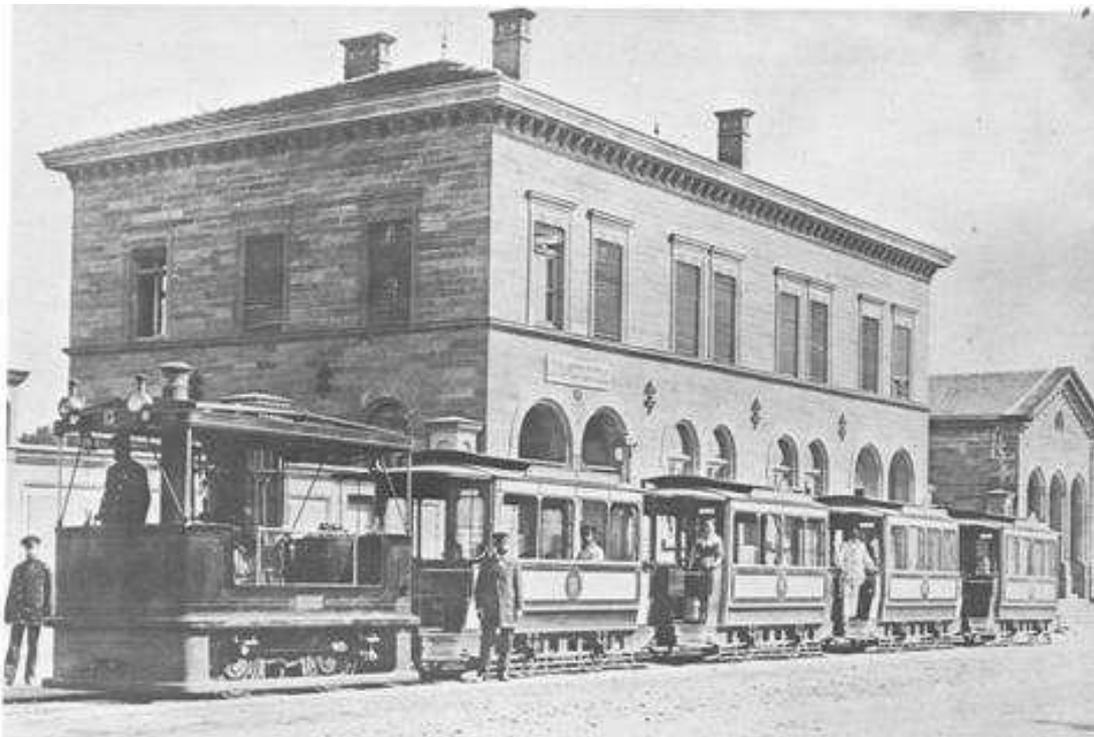
Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Dampfstraßenbahn

Dampfstraßenbahn auf den Außenlinien von Straßburg

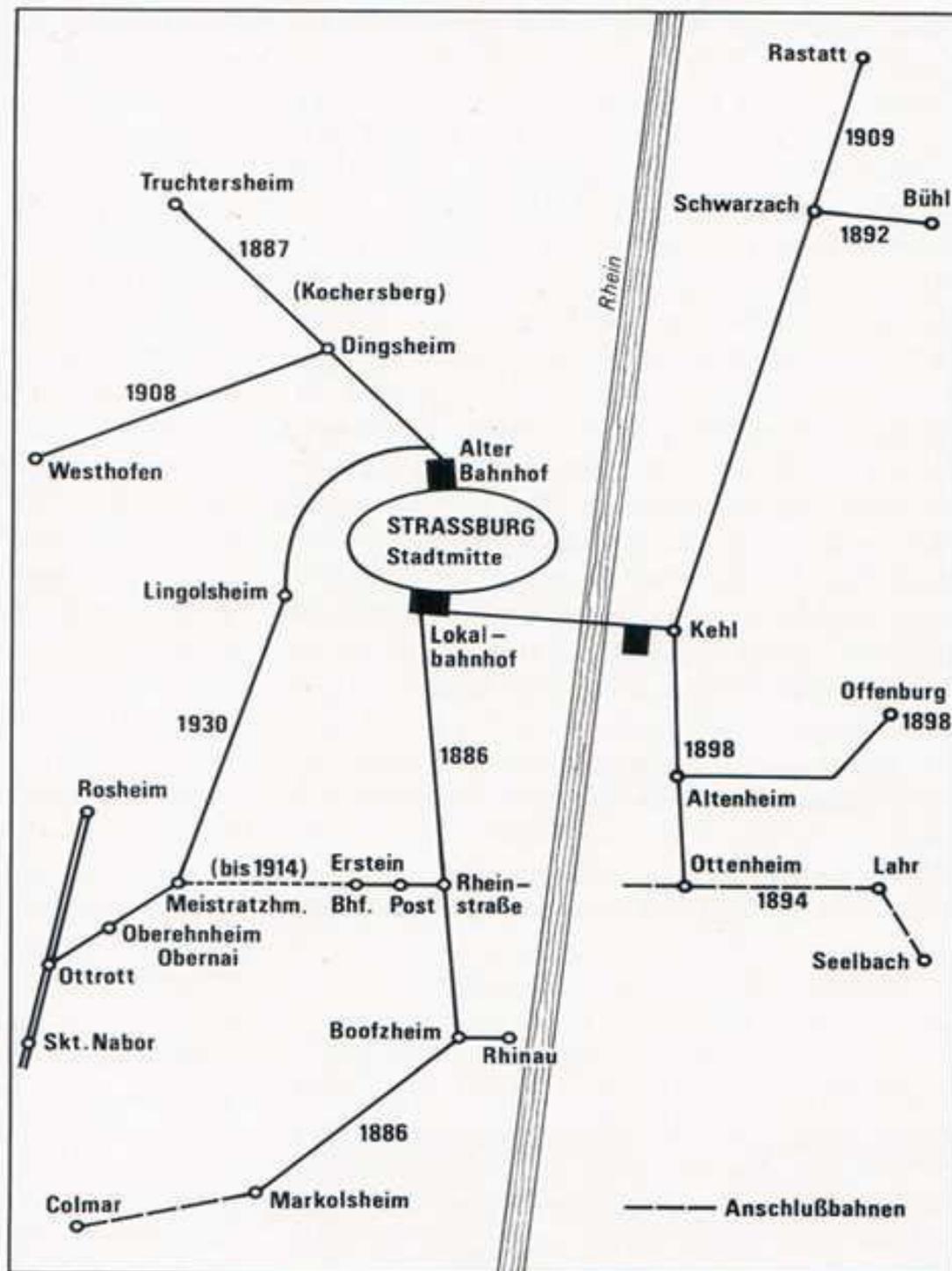


Zug der Straßburger Straßenbahn um 1896 in Kehl. - Aus: [Born 1972] Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald / von Erhard Born ... - Schwäbisch Gmünd : Seidel, [1972]. - ISBN: 3-9800-0140-7. - Bild 1

Ab 1892 erschließen Überlandstraßenbahnen auch das rechtsrheinisch um Kehl gelegene Hanauerland. (...)

"Auch mit Pferdebahnwagen zusammengestellte Dampfzüge hatten die Strecke Lokalbahnhof Kehl-Bühl befahren."

[\[Straßenbahmagazin 1975\]](#)



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





Mit Volldampf über die Kinzig: der „Entenköpfer“ auf dem Weg nach Bühl. - Aus: [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. - S. 99

Wortschatz

die Dampfbahn	le tramway à vapeur
die Überlandbahn	le réseau périphérique de tramway
das rechtsrheinische Ufer	la rive droite du Rhin
der "Entenköpfer" (= Spitzname für die Tram)	le décapiteur de canard

Aufgaben:

Warum waren Dampfstraßenbahnen in der Stadt verboten?

Warum ist die Dampfbahn nicht rentabel, wenn es nicht genug Fahrgäste gibt?

Bekommen die rechtrheinischen, oder die linksrheinischen Bewohner als erste ein gutes Verkehrsnetz?

Über welche Brücke fährt die Dampfstraßenbahn zwischen dem Reichsland Elsass-Lothringen und dem Großherzogtum Baden?

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Elektrifizierung der Pferdebahn

Elektrifizierung der Pferdebahn durch die AEG



"Dank Straßburg in der Moderne angekommen: Die Elektrische vor dem Gasthaus Zipp (heute Lamm)." Entnommen aus [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. - S. 87

"Ab 1895 werden die Pferde entlassen" und die AEG elektrifiziert die Straßenbahn erst auf Straßburger Seite. "Der Verkehr wird beschleunigt." [[Straßenbahnmagazin 1975, S. 166](#)]

Umspurung und Elektrifizierung des Netzes: Betriebsaufnahme des neu gebauten Stadtnetzes der Straßburger Straßenbahngesellschaft in Kehl am 14. März 1898

1912: Die Stadt Straßburg erwirbt 51 % des Aktienkapitals, um die Interessen der Bevölkerung besser wahrnehmen zu können.

Aufgabe

Woran sieht man die Elektrifizierung der Straßenbahn auf diesem Foto?

Wortschatz

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

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Einweihung der Straßenbahn

Einweihung der Straßenbahnverbindung 1898

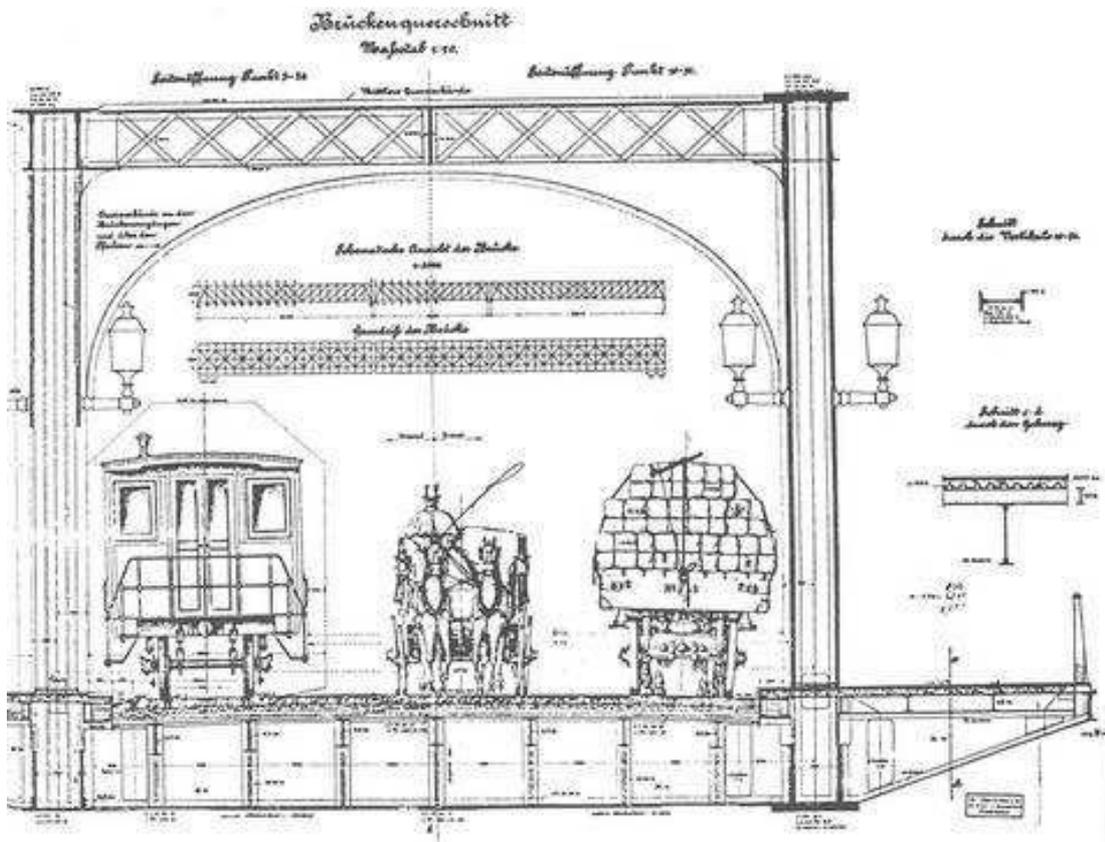
Einweihung der Straßenbahnverbindung zwischen Straßburg und Kehl am 14. März, 1898 „nach jahrelangen Streitigkeiten über den Bau und die Finanzierung einer festen Brücke über den Rhein.“ [\[Scherb 2010\]](#)

Die Straßenbahnbrücke von 1897



Source 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



Entnommen aus [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. - S. 100.

Welche Fahrzeuge können die Straßenbrücke befahren?

Wortschatz

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

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Unterbrechung

Die Unterbrechung der Straßenbahnverbindung Straßburg/Kehl



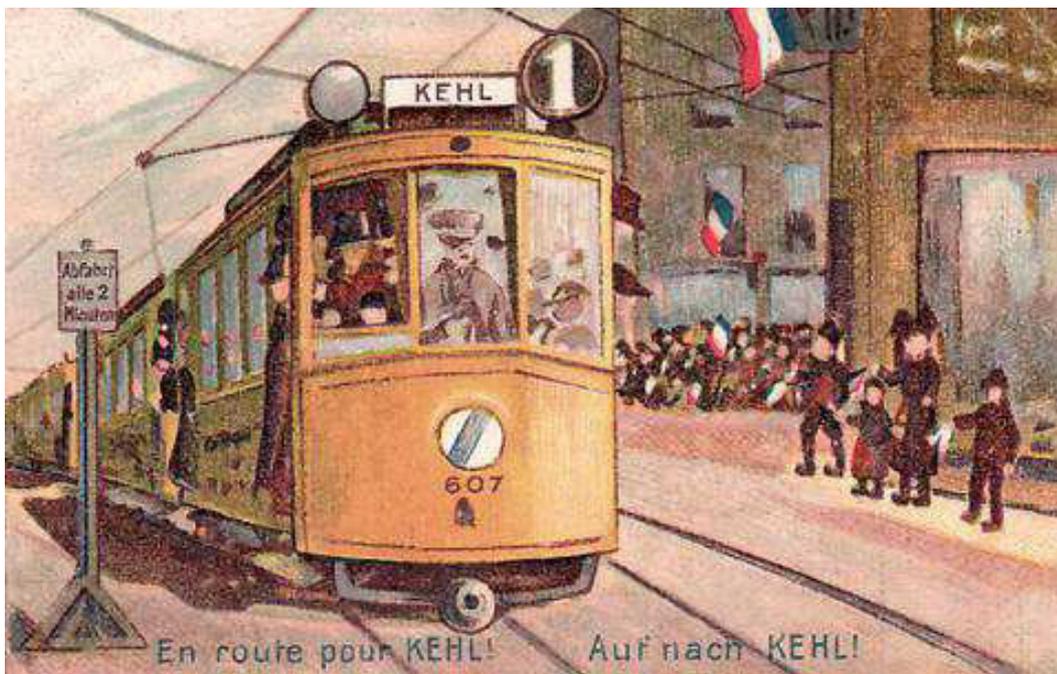
Entnommen aus [lange Bruck 1989] Die lange Bruck : 600 Jahre Wege zum Nachbarn; Geschichte der Rheinbrücken zwischen Straßburg und Kehl / Hrsg.: Stadt Kehl am Rhein. - Kehl am Rhein : Stadt, 1989. - 155 S. : überw. Ill. - S. 101.

Die französischen Truppen ziehen in Straßburg ein, und am 22. November 1918 wird die Stadt französisch.

"Vom 22. November bis zum 17. Dezember 1918 ist die Straßenbrücke für Deutsche gesperrt. Französische und deutsche Wachtposten stehen sich hier gegenüber. Dann beginnt die Ausweisung der Deutschen aus dem Elsaß. Über jeden einzelnen entscheidet eine Prüfungskommission." [lange Bruck 1989, 115]

1919: Die Straßenbahngesellschaft - nennt sich "Compagnie des Tramways Strasbourgeois" (CTS).

(https://de.wikipedia.org/wiki/Compagnie_des_transports_strasbourgeois, 08.10.2015)



Quelle: www.kehl.de/stadt/tram/hintergrund.php. - Erscheinungsdatum der Karte unbekannt, vermutlich 1918/20

Aufgaben:

"Im allgemeinen verkehrten damals die Züge im Stadtinnern alle fünf Minuten. Die näheren Vororte waren alle zehn Minuten erreichbar." [[Straßenbahnmagazin 1975, 170](#)]

Warum steht "alle 2 Minuten" auf dieser Postkarte?

Erkläre den geschichtlichen Kontext dieser Postkarten-Zeichnung.

Lies den Auszug des Kapitels "[Straßburg, ich muß dich lassen](#)" aus Alfred Döblins Buch: "November 1918, Teil 1: Bürger und Soldaten 1918" [[Döblin 2013](#)]

Nach dem Einzug der französischen Truppen am 21. und am 22. November in Straßburg wollen "Hanna und Jakob" zur Kehler Brücke fahren. Wie wird die Straßenbahn in diesem Kapitel benannt?

Wer könnten die Fahrgäste der Straßenbahn von Straßburg nach Kehl sein in der Zeit zwischen dem 22. November und dem 15. August 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](#)]

"Scharfe Zoll und Paßkontrollen machten eine Überfahrt nach Kehl unmöglich." [[Straßenbahnmagazin 1975, 197](#)]

1922: Das Netz zerfällt in zwei fast gleich große Teile: 98,7 Kilometer verbleiben in Besitz der CTS, während 95,5 Kilometer an die Republik Baden gehen.

Was behinderte den Betrieb der Straßenbahn Straßburg/Kehl nach dem ersten Weltkrieg?

Wortschatz

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



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Unterbrechung / Straßburg, ich muß dich

Straßburg, ich muß dich lassen

(...) Wie sie gegen drei Uhr im Piccadilly ihren Kaffee tranken, lachten neben ihnen Leute und erzählten von dem Spaß, den der Komiker Haniel an der Kehler Brücke mache. Er gebe es gründlich den Schwobe, die rüber müßten. Hanna sah Jakob an, flüsterte: »Ich möchte hin.«

Mit der Elektrischen fuhren sie hinaus, durch die Schwarzwaldstraße, vorbei am Proviantamt und an dem gewaltigen Komplex der Zitadelle und Esplanade, der Kasernen, zum Kehler Tor. Ein weites Gelände öffnete sich, Hafen und Industriebauten. (...)

Auf den Straßen wanderten zunehmend mehr Menschen. Der Straßenbahnschaffner lächelte: »Alle zur Brücke, der Haniel ist da.«

Man näherte sich dem Rhein. Eine wellige Fläche mit vertrocknetem Gras, wenig Bäume. Schon von weitem Geschrei und Johlen, das periodisch anschwell.

Wie strahlend war der Einzug der Truppen am Hohen Steg und in der Stadt gewesen, der Ritt der Offiziere durch die geschmückten Straßen, von Jubelrufen umbraust, Reiter mit geschwungenem Säbel, finstere Infanteristen mit Stahlhelmen, die Mäntel über den Knien zurückgeschlagen, schwer schlagende Stiefel, das Rollen der Geschütze, in der Luft das Dröhnen der Flugzeuge.

Hier zog der alte Rheinstrom, breit und flach. Sein Wasser offen. Zwei starke Brücken verbanden die Ufer, der Weg herüber war nicht weit. Aber jetzt sah man den Eingang zur Fußgängerbrücke nicht. Die ganze Zugangstraße war von einer Menschenmasse belagert, die sich besonders in der Nähe der Brücke schwarz ballte. Mühsam wurde ein enges Spalier aufrechterhalten, um einen Durchgang zu schaffen. In der Gasse sah man ein paar Menschen sich bewegen. Es waren die Altdeutschen, die man austrieb, und die zu Fuß nach Kehl gingen.

Hanna drängte vor. Sie gerieten in den Tumult am Anfang der Chaussee. Es war ein regelrechtes Volksfest mit vielen Kindern und Halbwüchsigen. Händler mit französischen Fähnchen und Kokarden gingen herum. Man warf gelegentlich welche einem Vertriebenen auf sein Gepäck oder sogar auf die Brücke nach, die Fähnchen schwammen nachher im Rhein. Man verkaufte Süßigkeiten, heiße Würstchen. Flugblätter und Bilder wurden verteilt. (...)

In der schmalen Gasse gingen die Vertriebenen.

Es hatten viele geglaubt, sich verstecken oder auf die Milde des Siegers rechnen zu können. Aber wenn der Sieger milde war, der eigene Nachbar war es nicht. Da wanderten sie nun Tag um Tag, seit dem ersten Einzug der Truppen, und mit jedem Tag mehr. Denn die Rachsucht spürte immer mehr auf. Der Neid, die Bosheit bekam Luft, die Seuche der Denunzierungen grassierte. Man konnte sich an dem Freund von gestern auslassen. Man konnte ihn mühelos beerben. Es wurde ein Volksgericht und eine Erniedrigung des Volkes. An den Laternen, an den kahlen Bäumen, klammerten sich Leute und schrien den Abwanderern Hohnworte nach. (...)

Sie hatten sich vom Morgen bis zum Mittag bereitzumachen. Wie die geschlagene Armee auf ihrem Rückzug alles liegenlassen mußte, was sie nicht tragen und nicht rasch tragen konnte, so mußten die Ausgewiesenen ihren festen Besitz, wie groß er auch war und worin er bestand, lassen und durften nur mitnehmen, was sie im Bündel, Koffer und Sack tragen konnten. Und es durfte ein bestimmtes Gewicht nicht überschreiten.

Da ging ein Professor. Das Hohngelächter der Masse folgte ihm. Warum? Der alte Mann trug nichts als fünf Regenschirme und eine kleine Aktenmappe. Was er sonst transportieren sollte, wußte er nicht. Andere trotteten schwerfällig mit Frau und Kindern. Jeder schleppte etwas, die Männer öfter Säcke. Bei manchen schwieg die Masse. Man wußte nicht, wer es war. Es gingen nicht alle zu Fuß, manche nahmen die Eisenbahn und wurden an der andern Brücke abgefertigt.

Jenseits des strömenden Wassers, auf der Kehler Seite, empfing sie eine kleine stille Menge und sah ihnen entgegen. Schwestern versahen einen Verpflegungsdienst. (...)

Hanna gelang es, um die Menge herumzukommen, sie drängte nach dem Rheinufer, Jakob folgte. Sie wanderten langsam den schmalen Uferweg entlang, der dicht mit Menschen besetzt war. Manche beobachteten mit Fernstechern die andere Seite, wie man da die Vertriebenen aufnahm und geleitete, verfolgten mit Neugier, Schaulust wie im Zirkus, voll Schadenfreude, wie sie da drüben stumm und geduckt in den Baracken mit den roten Fahnen verschwanden. (...)

Die Textpassage ist entnommen aus [Döblin 2013, 399 - 403]



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Auswirkungen auf die Umwelt

Wie war die Auswirkung der Straßenbahn auf die Umwelt?

„Die Bahn an sich war schon nicht leise, wenn sie ganz normal über die Schienen rollte, oft quietschte sie ohrenbetäubend, vor jeder Kurve musste laut geklingelt und vor jeder Steigung Anlauf genommen werden. Zusammen mit dem Dampf traten massenweise Rußpartikel aus, oft flogen auch Funken durch die Luft, wodurch sogar Brände verursacht wurden.“ [\[Scherb 2010\]](#)



Oberleitung durch die Hauptstraße: Haltestelle der elektrischen vor dem heutigen Rathaus. - Entnommen aus: [\[Scherb 2010\]](#) 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. - S. 98.

„Als im Zusammenhang mit dem Bau der festen Brücke die Bahn von dort ab quer durch Stadt Kehl entlang der Hauptstraße bis über die Gemarkungsgrenze hinaus zur Dorf-Kehler Haltestelle "Zum Rehfus" elektrifiziert werden sollte, verwahrten sich viele Eigentümer dagegen, dass ihre Gebäude „zum Befestigen von Spanndrähten für das Tragen der elektrischen Arbeitsleitung dienen sollten.“ [\[Scherb 2010\]](#)

Wortschatz

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

Aufgaben

Warum war die Straßenbahn ein Problem für die Anwohner?

Warum störte die Befestigung der Oberleitungen an den Fassaden die Hauseigentümer?



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Ökonomische Auswirkungen

Welche Auswirkungen hatte die Straßenbahn auf die Wirtschaft? (der Tarif der Straßenbahn Straßburg/Kehl...)

„Der Tarif änderte sich vor 1914, der Stabilität des Geldes entsprechend, sehr selten. Nicht sehr weit kam man mit dem weißen Fahrschein zu 10 Pf., weiter mit dem roten zu 15, noch weiter mit dem gelben zu 20 und zu jedem Endziel mit dem blauen zu 25 Pf.“ [\[Straßenbahnmagazin 1975, 172\]](#)

„In ganz Kehl ärgerten sich die Fahrgäste darüber, dass sie mit 15 Pfennig für die Fahrt über die Brücke „bei einer Entfernung von 12-1500 Meter“ ungebührlich zur Kasse gebeten wurden. Wer nur bis zum Metzgerort wollte, musste 20 Pfennig bezahlen, nach Straßburg hinein gar 25 Pfennig. Dabei kostete eine Fahrt innerhalb der Stadt selbst gerade einmal zehn Pfennig. (...) Tatsächlich sei der erhöhte Preis „um so ungerechtfertigter als die Strecke Kehl vielleicht die rentabelste des ganzen Trambahnnetzes ist“, weshalb man doch darauf dringen sollte, dass jener Tarif, der nicht nur die Interessen der Gemeinde, sondern auch die des Hafens und der Staatseisenbahn schädigt, aufgehoben“ wird. [\[Scherb 2010\]](#)

„Es ist nicht bekannt, ob sich die Fahrpreise tatsächlich reduzierten. Viele Kehlerinnen und Kehler hatten, indes ihre eigene Methode entwickelt, um 'zu einem angemessenen Satz nach Straßburg zu kommen', indem sie wieder wie früher den Rhein zu Fuß überquerten.“ [\[Scherb 2010\]](#)

Nichtsdestotrotz brachte die Straßenbahnverbindung mit dem "konsumkräftigen Absatzgebiet" Straßburg einen "Aufschwung" für Kehl und für "Geschäftsniederlassungen im Hafen." Die "gewünschte Schienenerweiterung", die dem "zunehmenden Publikumsansturm" und der "enormen Nachfrage nach Gütertransporten" gerecht werden sollte, kam jedoch vor dem ersten Weltkrieg nicht zustande. [\[Scherb 2010\]](#)

Aufgaben

Wie haben die Fahrgäste nach Kehl zur Finanzierung der Brücke beigetragen?

Welchen Tarif fanden die Kehler ungerecht? Warum?

Was machten die Kehler, um diesen Tarif nicht zu zahlen?

Für welche Bereiche der Wirtschaft war die Straßenbahnverbindung zwischen Straßburg und Kehl nützlich?

Wortschatz

der Fahrschein	le ticket
die Entfernung	la distance
ungerechtfertigt	injustifié
die Strecke	le trajet
die Interessen schädigen	nuire aux intérêts
den Rhein überqueren	traverser le Rhin
das Absatzgebiet	la zone de d'écoulement/ le débouché



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Soziale Auswirkungen

Die sozialen Vorteile der Straßenbahn um die Jahrhundertwende

Die Bürger des Hanauerlandes wollten die Straßenbahnlinie, wie es sie schon in der „reichsländischen Nachbarschaft“ gab. „In der Tat waren die rechtsrheinischen Bewohner massiv benachteiligt: „besonders war es der Arbeiterstand, der den Mangel an Verkehrsmitteln schwer empfindet“ zum Beispiel „der Arbeiter am Bau des Straßburger Kaiserpalastes“ ...

[\[Scherb 2010\]](#)

„Genötigt ihren Verdienst in der Stadt zu suchen, mussten die Leute vorübergehend dort Wohnung nehmen, was sie wirtschaftlich und meist auch sozial schädigte.“

[\[Scherb 2010\]](#)

Aufgaben

Welche Vorteile bringt die Straßenbahn den Bauarbeitern?

Nenne weitere gesellschaftliche Vorteile der Straßenbahnverbindung Straßburg-Kehl!

Wortschatz

die rechtsrheinischen Bewohner	les habitants de la rive droite du Rhin
die Bauarbeiter	les ouvriers du bâtiment
der Verdienst	le salaire
der Mangel an Verkehrsmittel	le manque de moyens de transport
sozial schädigen	pénaliser sur le plan social



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Was war damals anders?

der Begriff Nachhaltigkeit

Der Begriff der Nachhaltigkeit wurde erst in den 70. Jahren des 20. Jh. geprägt. (s. dazu den Abschnitt "Wie ist der Begriff entstanden")?

Nachhaltigkeit heutzutage im Zeitalter der motorisierten Individualverkehrsmittel bedeutet ökologisch gesehen:

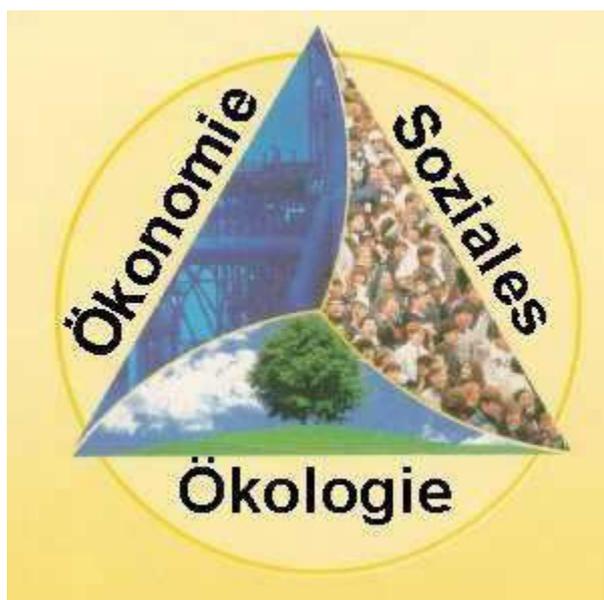
weniger CO₂-Emissionen durch den Verkehr verursachen und die Erderwärmung vermindern

mobil sein und sich ohne den Verbrauch von fossilen Energien fortbewegen, da das Ölzeitalter absehbar zu Ende geht.

Heute gibt es wieder einen Boom der grünen öffentlichen Verkehrsmittel und besonders der Straßenbahnen! (Siehe <http://www.wasistwas.de/archiv-technik-details/die-erste-strassenbahn-der-welt.html>, 08.10.2015)

Im Jahr 2017 wird die Straßenbahnverbindung zwischen Strasbourg und Kehl wieder aufgenommen werden (s. dazu die Abschnitte [Neubau der Straßenbahn Strasbourg - Kehl](#) und [Straßenbahn über die Staatsgrenze](#)).

Nachhaltig:



Quelle:

wikis.zum.de/zum/Datei:Nachhaltigkeitsdreieck_ger.jpg

Ökonomie / Wohlstand erzeugen	Ökologie / Ressourcen schonen	Soziales / die Bedürfnisse der Gesellschaft (Transport, Gesundheit...)

Arbeitsaufträge

Die Straßenbahn Straßburg/Kehl der Kaiserzeit war besonders nützlich im sozialen und im wirtschaftlichen Bereich.

**Finde Beispiele für diese beiden Aspekte und ergänze damit die obige Tabelle!
War die Straßenbahn damals ökologisch nützlich?**

Warum lässt sich der Nachhaltigkeitsbegriff nicht für die Zeit der Jahrhundertwende verwenden?

Wortschatz

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



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Bild- und Textquellen

Bild- und Textquellen

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 (23/07/2015)
5. **Die erste Straßenbahn der Welt.** - 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 (23/07/2015)
7. **FHW Auktionskatalog 104** / Freunde Historischer Wertpapiere. - 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 (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 (23/07/2015)
12. **Plan der Stadt Strassburg** aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan / Heinrich W (Strassburg), 1895. - 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 (23/07/2015)

14. **Plan der Stadt Strassburg** aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan / Heinrich W (Strassburg), 1912. - www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b102239779 (23/07/2015)
15. **Rheinhafen Kehl : Geschichte** / Hafenverwaltung Kehl. - 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 (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)

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Wortschatz

Wortschatz für das gesamte Modul

der Absatzmarkt	la zone d'écoulement
die Aktiengesellschaft	la société par action
die Altdeutschen	des Allemands de souche qui immigrèrent dans le Reichsland
der Aufschwung	l'essor
die Ausdehnung	l'extension
die Bauarbeiter	les ouvriers du bâtiment
die Baukosten	le coût de construction
die Bauperiode - die Bauten	la période de construction - les bâtiments
die Bedürfnisse der Gesellschaft	les besoins de la société
das Befestigen der Oberleitung	la fixation des câbles électriques aériens
der Begriff	le concept
die Betriebsaufnahme	la mise en service
der Brückenkopf	la tête de pont
der Bürgermeister	le maire
die Dampfbahn	le tramway à vapeur
die Einwanderer	l'immigrant
die Einweihung	l'inauguration
die Eisenbahnbrücke	le pont ferroviaire
der "Entenköpfer" (= Spitzname für die Tram)	le "décapiteur de canard"
die Entfernung	la distance
die Entstehung	la création
die Erderwärmung	le réchauffement climatique
ersetzen	remplacer
erwerben	acquérir
die Fahrgäste	les passagers

der Fahrschein	le ticket
das Fahrzeug	le véhicule
die Festungsstadt	la ville fortifiée
das fruchtbare Ackerland	la terre fertile
das Gebäude	les bâtiments
die Glaciszone	la zone de glaciais
die Gleise	les rails
das Großherzogtum Baden	le Grand-Duché de Baden
die grünen öffentlichen Verkehrsmittel	les moyens de transport public "verts"
der Güterverkehr	le transport de marchandises
die Haltestelle	la station
im Zehn-Minutentakt	toutes les 10 minutes
die Interessen schädigen	nuire aux intérêts
die Landwirtschaft	l'agriculture
der Mangel an Verkehrsmitteln	le manque de moyens de transport
die militärische Einrichtung	l'aménagement militaire
die Nahverkehrsmittel	les transports de proximité
das Netz zerfällt in zwei Teile	le réseau est divisé en deux parties
die Niederlassungen	les implantations
die Normalspur	la "voie normale" = 1435 mm d'écartement des rails
nützlich	utile
die Pferdebahn	le tramway hippomobile
quietschen	grincer
das rechtsrheinische Ufer	la rive droite du Rhin
die rechtsrheinischen Bewohner	les habitants de la rive droite du Rhin
der Reichsadler	l'aigle d'Empire
das Reichsland Elsass-Lothringen	le Reichsland d'Alsace Lorraine
die Reichslandhauptstadt	la capitale du Reichsland
der Reichsstatthalter	le gouverneur impérial
den Rhein überqueren	traverser le Rhin
der Rheinhafen	le port du Rhin
die Rußpartikel	les particules de suie
die Schienen	les rails
die Schiffbrücke	le pont de bateaux
sich beteiligen	contribuer
sozial schädigen	pénaliser sur le plan social

die Stadtmauer	les fortifications
die Straßburger Straßenbahngesellschaft	la Compagnie strasbourgeoise des tramways
die Strecke	le trajet
die Strecke verlängern	prolonger la ligne
der Streckenplan	le plan de réseau
die Streitigkeiten	les disputes
die Überlandbahn	le réseau périphérique de tramway
die Umspurung	la conversion des rails
die Umwallungen	les fortifications
ungerechtfertigt	injustifié
die Unterbrechung	l'interruption
der Verdienst	le salaire
der Verkehrsknotenpunkt	le carrefour pour les correspondances de tramways
der Verlauf Straßenbahnlinie	le tracé de la ligne de tramway
die Verwaltung	le service administratif
das Vorhaben scheitert	le projet échoue
der Vorort	la banlieue
die Währung	la monnaie
Wohlstand erzeugen	produire des richesses
der Zoll an der Grenze	les droits de douane à la frontière
das Zollhaus	la douane



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

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 immigrants 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

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

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

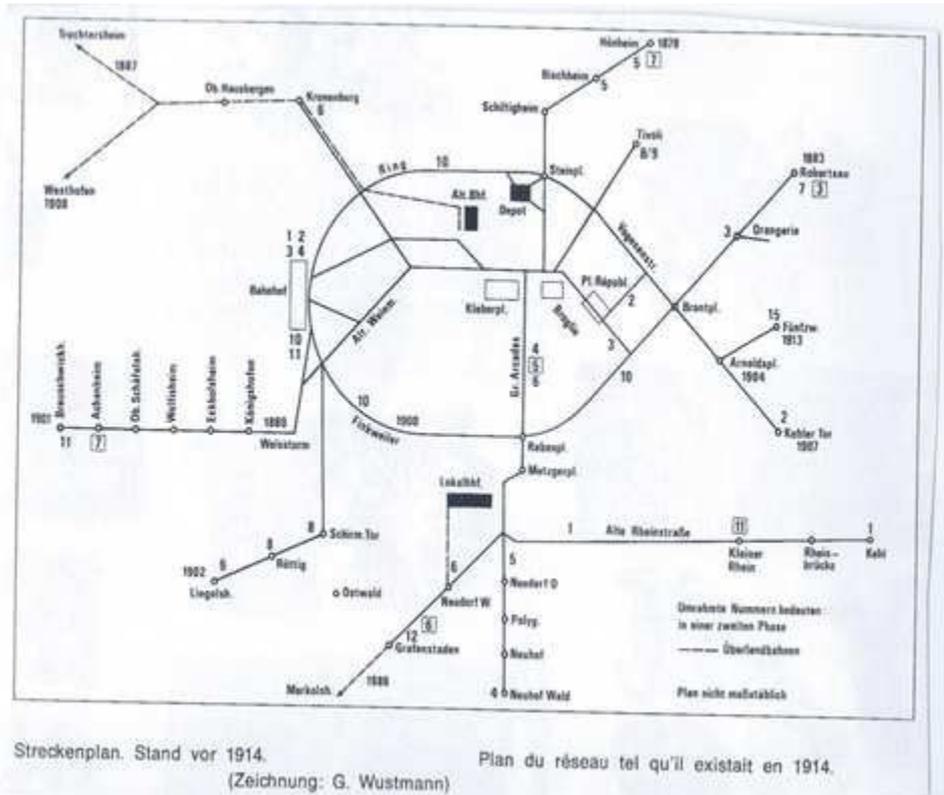
Le ticket de la "Straßburger Straßenbahngesellschaft" (SSC) indique chaque station de la ligne 1 vers Kehl. Elles figurent aussi sur le plan du réseau de l'année 1914.

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'Europe_%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, 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, 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)

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)

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 Wälder 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/

Vocabulaire

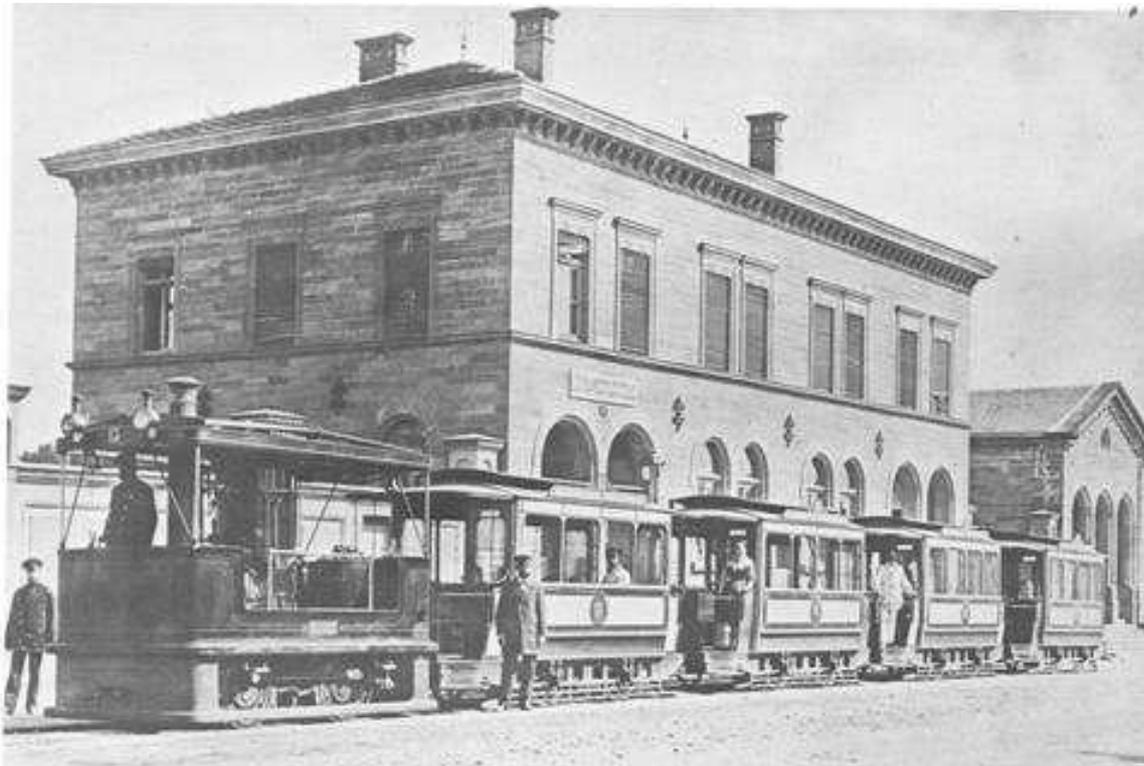
le tramway hippomobile	die Pferdebahn
la société par action	die Aktiengesellschaft
l'inauguration	die Einweihung
le projet échoue	das Vorhaben scheitert

Développement durable en France et en Allemagne

Projet pour la promotion du bilinguisme dans l'enseignement

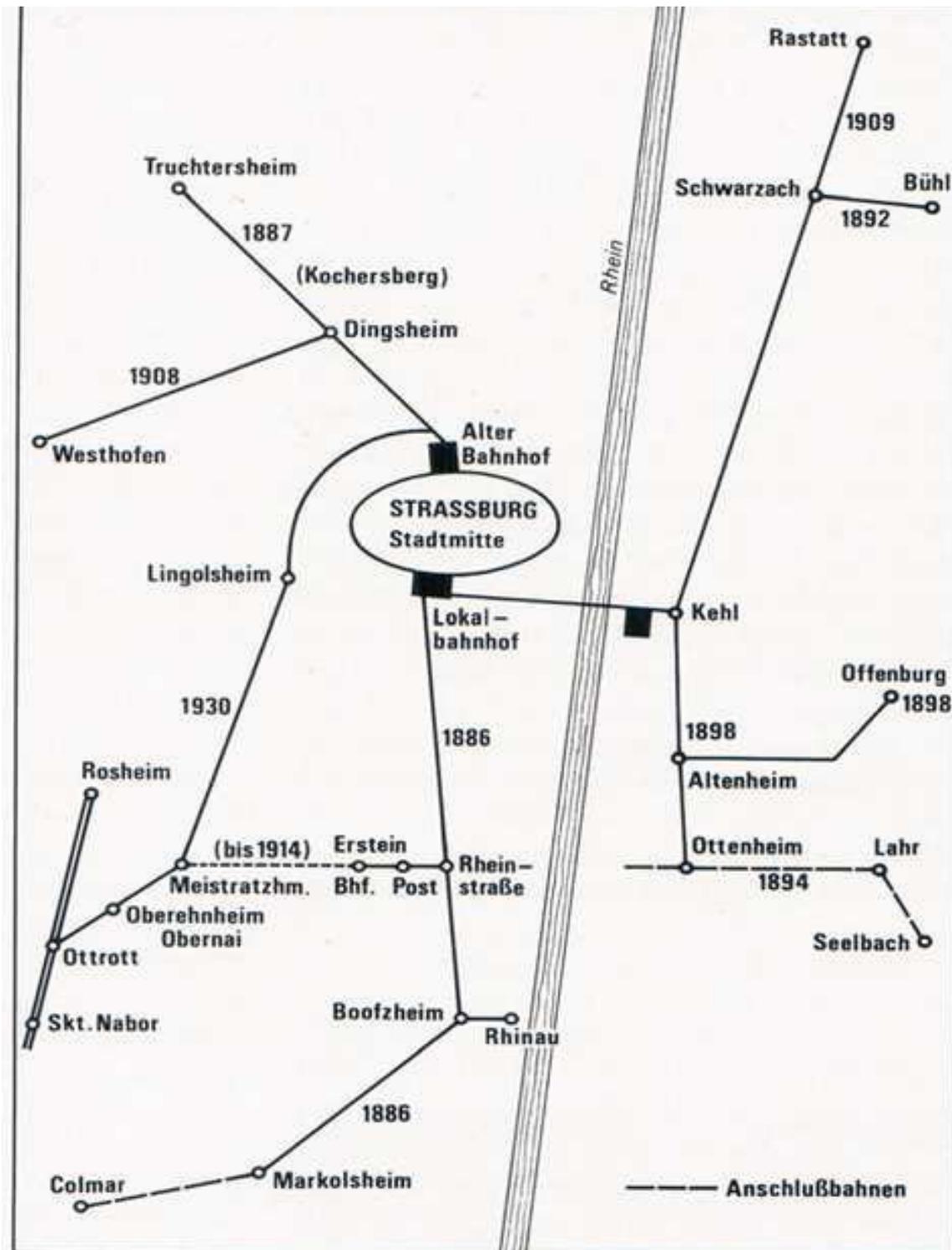
Page d'accueil / Lieux de mémoire / Le tramway Strasbourg/Kehl / Machines à vapeur

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

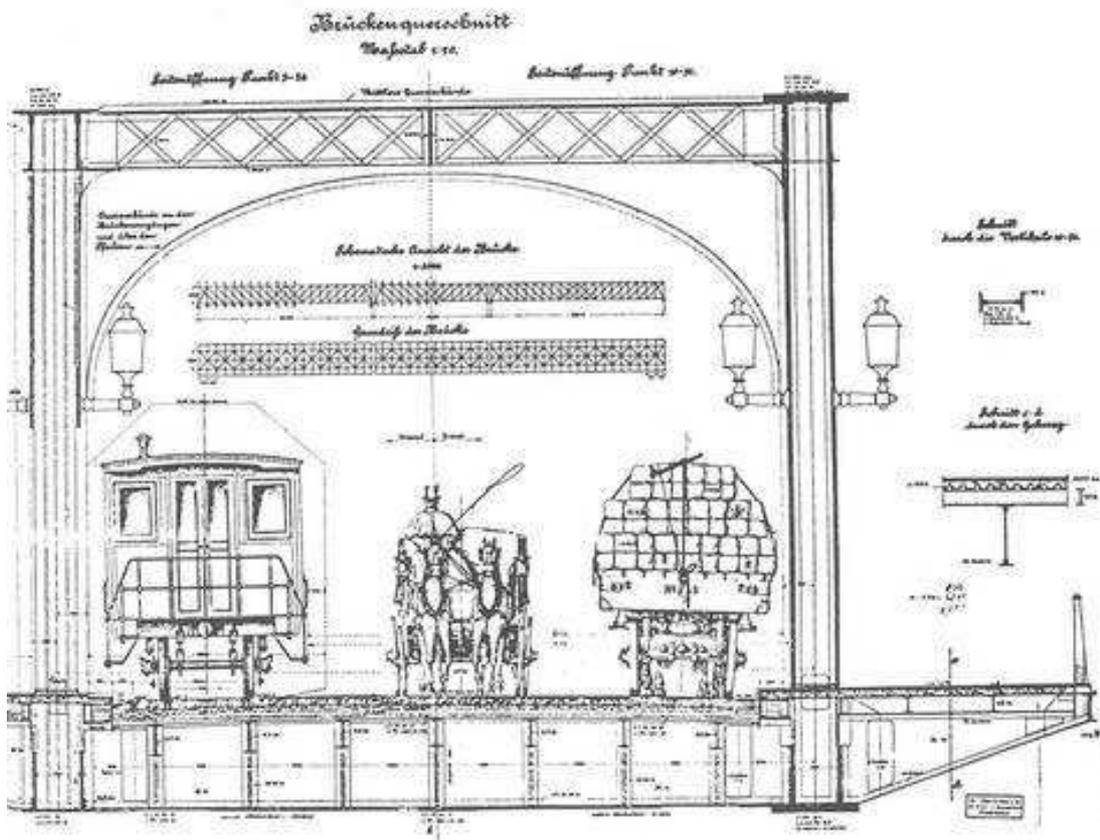
Inauguration du prolongement de la ligne Strasbourg/Kehl le 14 mars 1898 : « Après des années de débats houleux à propos de la construction et du financement d'un pont en dur sur le Rhin, le prolongement de la ligne de tramway est inauguré. » [\[Scherb 2010\]](#)

Le pont ferroviaire de 1897



Source www.numistral.fr / 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



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



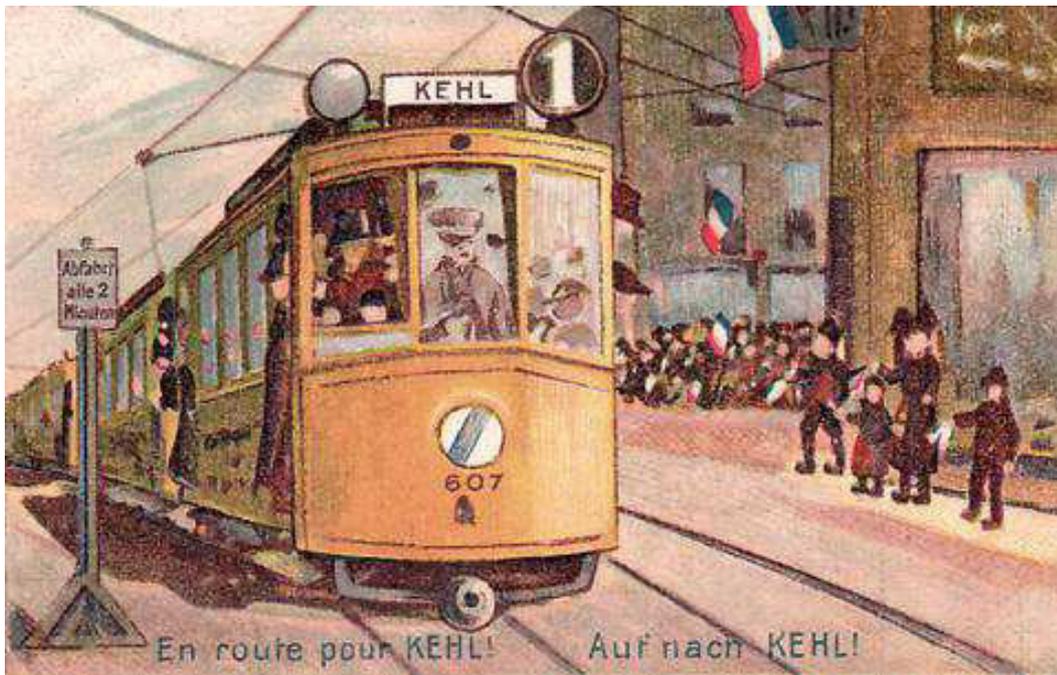
Tiré de [lange Bruck 1989] Die lange Bruck : 600 Jahre Wege zum Nachbarn; Geschichte der Rheinbrücken zwischen Straßburg und Kehl / Hrsg.: Stadt Kehl am Rhein. - Kehl am Rhein : Stadt, 1989. - 155 S. : überw. Ill. - P. 101.

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, 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 - 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



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 / 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 "Rehfus". 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 :

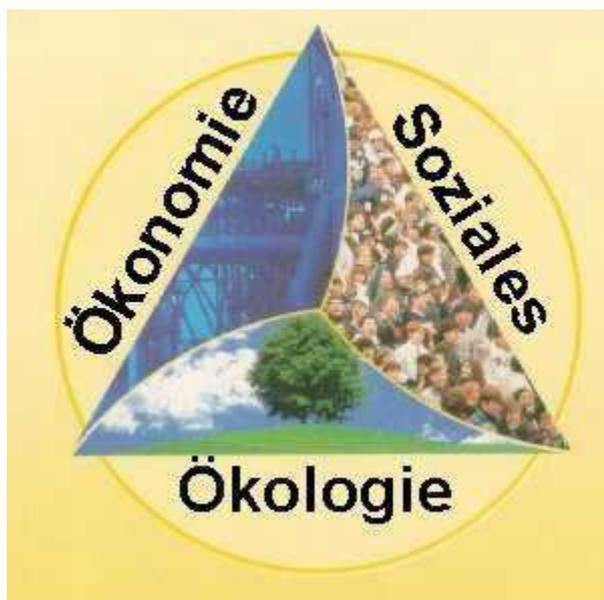
favoriser la baisse des émissions de CO2 par les transports et contribuer à réduire le réchauffement climatique

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

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

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 (23/07/2015)
5. **Die erste Straßenbahn der Welt.** - 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 (23/07/2015)
7. **FHW Auktionskatalog 104** / Freunde Historischer Wertpapiere. - 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 (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 (23/07/2015)
12. **Plan der Stadt Strassburg** aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan / Heinrich W (Strassburg), 1895. - 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 (23/07/2015)

14. **Plan der Stadt Strassburg** aufgestellt nach dem amtlichen Bebauungsplan / Heinrich W (Strassburg), 1912. - www.numistral.fr/ark:/12148/btv1b102239779 (23/07/2015)
15. **Rheinhafen Kehl : Geschichte** / Hafenverwaltung Kehl. - 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 (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

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Erinnerungsorte / die Rheinkorrektur

Die Rheinbegradigung

Redakteurin: **Dr. Karen Denni**, Strasbourg



Abbildung links: Ketsch: Rheinebene, Luftbild 1988.
Rheinschlingen mit Ketscher Rheininsel und Kollerinsel,
hinten: Brühl, Schwetzingen, Mannheim, Ludwigshafen (im
Dunst). - Quelle: Landesmedienzentrum Baden-Württemberg
(LMZ) - www.lmz-bw.de

[Tullas Rheinkorrektur](#)
[Die Urgewalt bändigen](#)
[Polder - wozu?](#)

Das gesamte Dossier in
einer PDF-Datei



Startseite / Erinnerungsorte / die Rheinkorrektur / Tullas Rheinkorrektur

Tullas Rheinkorrektur

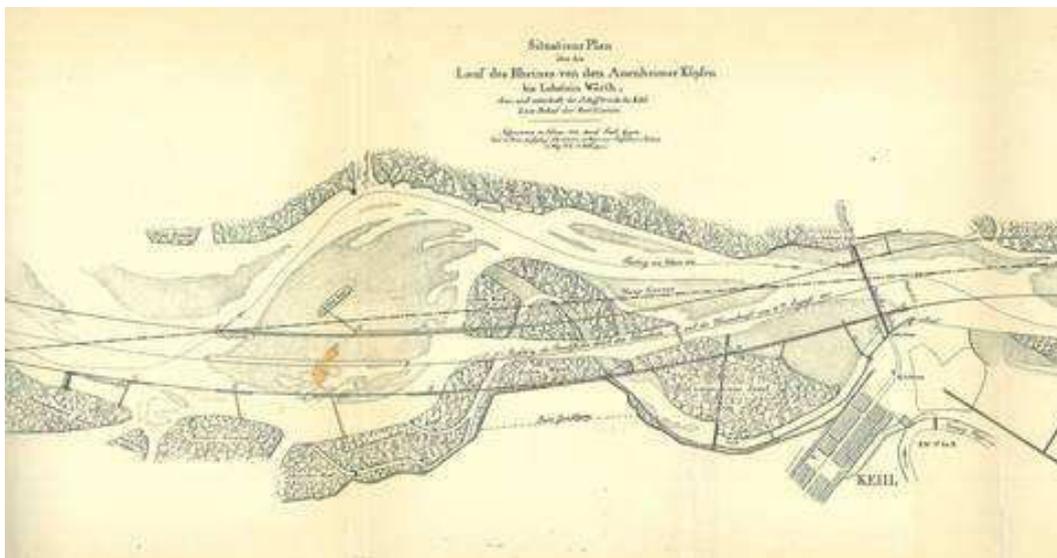


Bild Rheinbegradigung: Dok. Kehler Archiv

Der in Karlsruhe geborene Ingenieur Johann Gottfried Tulla (1770 - 1829) steht für eine der größten Landschaftsveränderungen am Oberrhein. Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts variierte die Flussbreite zwischen zwei und drei Kilometern. Der Rhein bestand aus vielen Flussarmen mit kleinen Inseln, weshalb die Rheingebiete von Mückenplagen und Malaria heimgesucht wurden. Aufgrund der häufigen Überschwemmungen konnten die Rheinufer nicht landwirtschaftlich genutzt werden.

Um den Fluss auf ein Hauptbett zu binden, wurde ab 1817 die Rheinkorrektur nach Tullas Plänen durchgeführt. Die Hauptziele der Rektifikation bestanden im Hochwasserschutz und in Landgewinnung für den Ackerbau. Die Flussbegradigung wurde durch künstliche Durchstiche zwischen zwei Flusschlingen erreicht. Dadurch verkürzte sich die Flusslänge zwischen Basel und Mannheim um 90 km.

Die Flussverkürzung hatte jedoch eine Erhöhung der Wassergeschwindigkeit zur Folge, wodurch die Tiefenerosion zunahm und der Grundwasserspiegel absank. Die Rheinbegradigung und der Bau von Dämmen verhinderten also nicht nur Überschwemmungen, sondern führten auch zu einer Austrocknung des Rheingebietes und zum Absterben von Auenwäldern. Wegen der Steigerung des Flussgefälles gab es flussabwärts sogar eine größere Hochwassergefahr. Tullas Ziel ist eine höhere Schifffbarkeit des Rheins gewesen. Letztlich haben jedoch die durch die Rheinregulierung hervorgerufenen Tiefenerosionen Gesteine frei gelegt, welche ein Hindernis für die Schifffahrt bildeten, so dass für viele Jahrzehnte der Mannheimer Hafen der Endpunkt der Rheinschifffahrt bildete.

Noch heute erinnern viele Orte in Baden-Württemberg an Tullas Wirken. Straßennamen sind nach ihm benannt, die Realschule in Kehl trägt seinen Namen. Das renommierte Karlsruher Institut für Technologie (Karlsruher Universität) ist unter anderem aus der Ingenieurschule, die Tulla 1807 gegründet hatte, hervorgegangen.

Biographie Johann Gottfried Tulla



Bild Tulla: Dok. Kehler Archiv

1770	geb. in Karlsruhe
1792	Ausbildung in Mathematik und Hydraulik in Gerabronn bei Prof. Karl Christian von Langsdorf
1795	Studien in Freiburg
1797	Ingenieur der Markgrafschaft Baden
1801 - 1802	Studien in Paris
1817	Leiter der Oberdirektion des Wasser-und Straßenbaues in Karlsruhe
1827	Ernennung zum Offizier der französischen Ehrenlegion
1828	nach langer Krankheit in Paris verstorben

Wortschatz

die Rheinkorrektur	la rectification du Rhin
der Durchstich	le percement
die Flussschlinge, die Flusswindung	le méandre
der Grundwasserspiegel	le niveau de la nappe phréatique
der Damm	la digue
Auenwald	la forêt alluviale
das Flussgefälle	la pente du fleuve

Aufgabe

1. Finde im Text die verschiedenen Bezeichnungen für das Wort „Rheinkorrektur“.
2. Zeige auf, inwiefern Tullas Leben mit Frankreich verbunden gewesen ist.
3. Nenne die positiven und negativen Folgen von Tullas Rheinkorrektur.



Startseite / Erinnerungsorte / die Rheinkorrektur / wozu Polder?

Les polders, pour quoi faire ?

par Simone Wehrung

Le polder d'Erstein a été inauguré hier. Il est un maillon¹ de la vingtaine d'aménagements² qui, à terme, permettront de réguler les crues³ du Rhin et corriger les effets de la canalisation du fleuve. Le dispositif répond en outre à la nécessité de préserver, voire restaurer la forêt alluviale⁴.



A l'inverse des polders néerlandais qui permettent de gagner des terres sur l'eau, les polders rhénans, comme celui d'Erstein, sont des bassins de rétention d'eau, destinés à être inondés en cas de crue. (Photo DNA - J-P Kaiser)

Rien de tout cela n'aurait été nécessaire, si le cours du Rhin n'avait été corrigé et canalisé entre l'Alsace et le Bade-Wurtemberg. Pendant plus d'un siècle, les hommes se sont employés à rendre le Rhin supérieur navigable, avant de devoir consacrer autant d'énergie et de temps à essayer d'en gommer⁵ les effets néfastes en terme d'environnement et de sécurité des populations.

Jadis fleuve au lit tortueux⁶, à la navigation hasardeuse et sujet à des débordements sauvages, le Rhin a été endigué, apprivoisé, domestiqué mais les effets pervers des travaux d'aménagement se sont rapidement fait sentir.

La correction opérée dès le XIXe siècle a raccourci le fleuve d'une douzaine de kilomètres

et l'a libéré de ses obstacles naturels. Le courant s'accélère et le lit s'érode, au point que le Rhin s'enfonce et se déconnecte des bras d'eau qui irriguaient la forêt alluviale.

Menace sur les populations

Dans le même temps, le grand canal d'Alsace, entre Kembs et Vogelgrün, capte l'essentiel des eaux du fleuve, asséchant encore un peu plus la forêt rhénane. Et la nappe phréatique⁷ s'abaisse tant et si bien qu'il faut installer des barrages agricoles comme celui de Breisach pour les besoins d'irrigation des cultures.

Si les populations riveraines entre Bâle et Iffezheim ont les pieds durablement au sec, il s'avère que les populations en aval⁸ ne sont plus à l'abri des inondations bicentennales ainsi qu'elles l'étaient au XIXe siècle. « Le niveau de protection y a été divisé par quatre et seules les crues dont la fréquence statistique est de 50 ans peuvent encore être retenues, souligne Dominique Ritz, ingénieur d'arrondissement à VNF (Voies navigables de France). Des experts ont estimé que l'aménagement du Rhin a aggravé le sort de 700 000 personnes ». Pour l'essentiel, des Allemands puisque seuls 15 km de rives alsaciennes (sur les communes de Beinheim, Seltz, Munchhausen, Mothern et Lauterbourg) sont encore submersibles.

Pour rétablir la protection bicentennale contre les crues, la France et l'Allemagne ont convenu en 1982, d'un programme de gestion hydraulique sur la base notamment de la construction de 18 polders dont, côté français, celui de la Moder (opérationnel dès 1992) et celui d'Erstein, inauguré hier.

Après près de sept ans de travaux, sur 600 ha délimités par l'ancien canal d'alimentation de l'III, le Rhin et le bassin de Plobsheim, il suffira à l'avenir d'ouvrir les prises d'eau sur le fleuve en période de crue, pour capter à l'intérieur des digues construites sur le pourtour, une partie des hautes eaux et abaisser de quelques centimètres le niveau du fleuve. Le polder sera vidangé une fois le Rhin revenu à une humeur plus calme.

Rétention à Erstein

Cette fonction d'écrêtement des crues ne devrait être activée qu'une fois tous les dix ans selon les statistiques. En revanche, il est prévu que le polder d'Erstein qui recèle une réserve naturelle, soit submergé une fois par an au moment du « Rhin des cerises » (juin-juillet) à des fins écologiques, pour préserver la forêt humide voire rétablir des écosystèmes alluviaux. De même, le réseau hydraulique naturel du polder (bras d'eau appelés giessen) sera régulièrement réalimenté.

Pour gigantesque qu'il soit, le polder d'Erstein ne représente que 3 % de la capacité d'écrêtement nécessaire à une protection bicentennale des populations entre Iffezheim et Worms. Avec ses 7,8 millions de m³ de capacité (5,3 pour le polder de la Moder) on est encore loin des 270 millions de m³ qu'il faudrait retenir sur le Rhin supérieur pour en abaisser la ligne d'eau de 70 cm en cas de crue.

Source : © *Dernières Nouvelles D'alsace*, Mardi 23 Novembre 2004.

Vocabulaire

1	le maillon	das Glied, das Teil
2	L'aménagement (m)	die Anlage
3	la crue	das Hochwasser
4	la forêt alluviale	der Auenwald
5	gommer	beseitigen
6	tortueux	gewunden, verwinkelt
7	das Grundwasser	la nappe phréatique
8	en amont-en aval	flussaufwärts, flussabwärts

1. Explique la fonction du polder d'Erstein.
2. Décris les conséquences de la correction et de la canalisation du Rhin.
3. En quoi les populations en amont et en aval, en Allemagne et en France subissent différemment les effets des aménagements du Rhin ?



Startseite / Erinnerungsorte / die Rheinkorrektur / Urgewalt

Die Urgewalt bändigen

RHEINGESCHICHTEN (7 UND SCHLUSS): Mit Spaten und Spitzhacke – Die Rheinbegradigung unter Tulla wurde im Frondienst¹ bewältigt.

Von Dorothee Philipp (Text und Fotos)



Der Grand Canal d' Alsace bei Neuenburg

Noch muss man im Ufergestrüpp lange suchen, bis man die Stelle findet, wo sich einst der Neuenburger Hafen befand. Unter Brombeerhecken versteckt führt eine kleine Treppe zum Ufer hinab. Die Umsetzung des Integrierten Rheinprogramms (IRP) wird die Anlegestelle wieder ans Licht bringen. Die Baumaßnahmen, die neue Überflutungsflächen² schaffen und die Unterlieger vor Hochwasser³ schützen sollen, müssen anderswo ausgeglichen werden. Auf Neuenburger Gemarkung bedeutet das, dass die Menschen durch den Abtrag von Gelände wieder einen einfacheren Zugang zum Rheinufer haben werden.

Seit 200 Jahren bauen die Menschen am Rhein herum, jede Maßnahme versucht, die Mängel der vorigen zu beheben und gleichzeitig den Strom als Transportweg und Energielieferant optimal auszunutzen. Inzwischen sind auch die Belange des Naturschutzes ein wichtiger Faktor geworden. Hochwasser und Seuchen⁴ waren die Gründe für die erste Rheinbegradigung durch den großherzoglichen Geometer Johann Gottfried Tulla (1770 bis 1828). 1817 begann Tulla sein Lebenswerk, die Planungen

gingen bis ins Jahr 1809 zurück. Da man damals kein schweres Gerät zur Verfügung hatte, wurden entlang der Mäanderschlingen kleinere Durchstiche⁵ gegraben, durch die das Wasser wegen des größeren Gefälles auch mit stärkerer Strömung floss und bei jedem Hochwasser die Durchstiche verbreiterte.

Die Erdarbeiten wurden den Anwohnern aufgebürdet, die sich oftmals gegen den Frondienst wehrten. Auch Militär wurde eingesetzt, um die Widerspenstigen⁶ anzutreiben. 40 Jahre brauchte dieser Gewaltakt, bei dem 30 Millionen Kubikmeter Erde bewegt und zwölf Millionen Quadratmeter Inseln abgetragen und weggeschwemmt wurden. Der Flusslauf zwischen Basel und Bingen verkürzte sich um 81 Kilometer.

Zwischen 1890 und 1900 entstand ein durchgehender Hochwasserdamm zu beiden Seiten des Rheins, der die Tiefenerosion, also die Absenkung⁷ von Fluss und Grundwasserspiegel⁸, weiter beschleunigte. Um 1900 traten erstmals die Isteiner Schwellen zutage, die früher sieben Meter unter dem Wasserspiegel gelegen, für manchen Schiffbruch verantwortlich waren.

Johann Baptist Fischart berichtet in seiner Verserzählung "Das Glückhafft Schiff von Zürich" 1576 an dieser Stelle von einem "Strudelberg". Um den Rhein auch mit größeren Schiffen zu befahren, wurde zu Beginn des 20. Jahrhunderts auf dessen linker Seite ein 40 Meter breiter und zwei Meter tiefer Seitenkanal geplant. 1907 begann der Ausbau bei Sondenheim /Speyer, 1924 war Mannheim, 1930 Straßburg erreicht. Im Versailler Vertrag von 1919 erhielt Frankreich das Recht der alleinigen Nutzung des Rheinwassers entlang der deutsch-französischen Grenze. Neben dem Ausbau für die Schifffahrt wurde nun auch der Kraftwerksbau betrieben. Der Grand Canal d' Alsace, begonnen 1928 bei Basel wurde bis Breisach als schnurgerade Wasserstraße gebaut, weiter nördlich dann nach binationalen Verhandlungen als "Schlingenlösung" fortgeführt. Das Wasser wurde jeweils für die Länge einer Staustufe über französisches Territorium geführt und dann wieder in den Rhein zurückgeleitet. Auf diese Weise sollte die Versteppung der Landschaft infolge des sinkenden Grundwasserspiegels gestoppt werden.



Die Uferarbeiten für das Integrierte Rheinprogramm, hier Ausgleichsmaßnahmen für Naherholung bei Neuenburg

Schon 1978 erkannte man, dass die Rheinbegradigung immer größere Hochwassergefahren für die Unterlieger brachte. Eine "Hochwasser-Studienkommission

für den Rhein" erarbeitete internationale Verträge der Rheinanliegerstaaten, in denen der Bau von Rückhalteräumen⁹ thematisiert wurde. 1982 wurde die deutsch-französische Vereinbarung unterzeichnet. 1988 beschloss das Land Baden-Württemberg ein umweltverträgliches Rahmenkonzept, 1996 folgte der Kabinettsbeschluss des IRP für 13 Rückhalteräume zwischen Basel und Karlsruhe. Zwischen Weil und Breisach sind es vier Bauabschnitte, in denen großflächig Kies aus den Uferzonen ausgebagert wird, damit hier Überflutungsflächen entstehen können. 25 Millionen Kubikmeter Wasser sollen so bei Hochwasser in der Fläche verteilt werden. In diesem Herbst sollen bei Neuenburg die ersten Rodungsarbeiten¹⁰ für das Jahrhundertwerk beginnen.

Veröffentlicht in der gedruckten Ausgabe der *Badischen Zeitung* am 26.09.2013. - Online verfügbar unter <http://www.badische-zeitung.de/die-urgewalt-baendigen>

Wortschatzliste

1	Der Frondienst	la corvée
2	die Überflutung	l'inondation
3	das Hochwasser	la crue
4	der Durchstich	le percement
5	die Seuche	l'épidémie
6	widerspenstig	indocile, insoumis
7	die Absenkung	l'effondrement
8	das Grundwasser	la nappe phréatique
9	Rückhalteraum = das Rückhaltebecken	le bassin de retenu
10	die Rodungsarbeit	le travail de défrichement

Aufgaben

1. Beschreibe die Rheinbegradigung. Nenne dabei die beteiligten Einsatzkräfte, die Auswirkungen auf das Flussbett und den Flussverlauf.
2. Erkläre die Gefahr, die von den Isteiner Schwellen ausgeht.
3. Aus welchem Grund wurden am Rhein Kanäle gebaut?
4. Nenne die Maßnahmen, die gegen die Hochwassergefahren ergriffen werden.