

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Von stillen Winkeln einer Stadt

Müßle, Otto

Karlsruhe, 1930

Entschwundene Romantik

[urn:nbn:de:bsz:31-51019](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-51019)

Entschwundene Romantik – Von der Pferdebahn

Am 19. März des Jahres 1900, vormittags 10 Uhr 25, trabte das letzte Pferdebahngespänn vom Mühlburgertor durch die Kaiserstraße. Damit war die 25-jährige Dienstzeit der Vorläuferin unserer heutigen Straßenbahn abgeschlossen, und man kann sagen, daß damit auch der allerletzte Vertreter der romantischen Verkehrsepoche mit leisen Anklängen an die gute, alte Zeit der Postkutsche endgültig ausgezogen war.

Als kurz vor dem deutsch-französischen Kriege 1870/71 eine Pferdebahn Durlach—Karlsruhe—Mühlburg eingerichtet werden sollte und die Konzession dem Amerikaner Broadwell erteilt worden war, stellten sich zunächst finanzielle Schwierigkeiten ein. Einige Monate später brach der Krieg aus, der Amerikaner reiste ab, und das Projekt ruhte nun etliche Jahre. Doch waren die Entfernungen der beiden Nachbargemeinden Durlach und Mühlburg zu groß, und außerdem wuchs der Ortsverkehr zu sehr, als daß man auf eine so zweckmäßige und bequeme Verbindung, wie sie in der Pferdebahn bestand, und die andere Städte schon besaßen, noch länger hätte verzichten können. Der Stadtrat nahm daher das Projekt ernstlich in Angriff und erteilte nach einem Ausschreiben vom April 1876 dem Bremer Ingenieur Westenfeld die Konzession, während 50 Jahren eine Pferde-Eisenbahn vom Durlacher zum Mühlburger Tor und vom Marktplatz zum Bahnhof zu betreiben. Nach einer Probefahrt, der die Vertreter des Hofes und der Staats- und Gemeindebehörden sowie die Presse beiwohnten, wurde am 21. Januar 1877 die Bahn auf der Kaiserstraße feierlich eröffnet. Gegen Ende des Jahres wurde der Betrieb nach Mühlburg aufgenommen, während die Verbindung mit Durlach erst im Jahre 1881 mittelst einer Dampfstraßenbahn zustande kam.

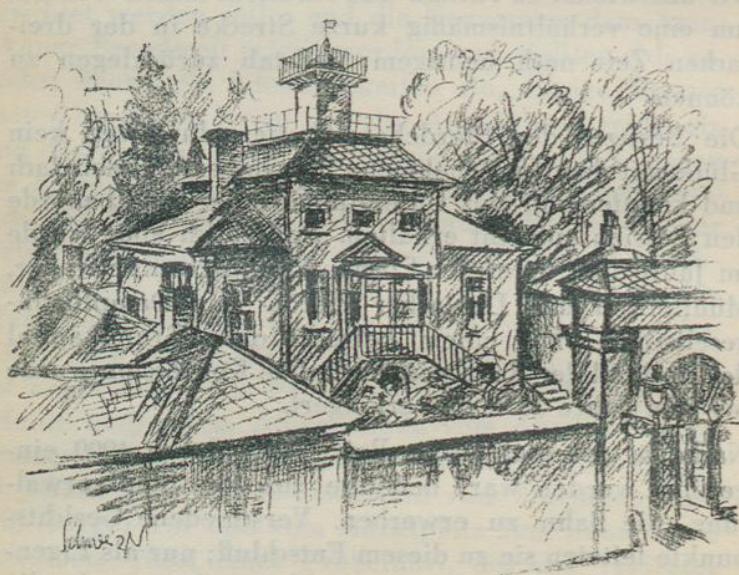
Unsere älteren Mitbürger werden sich jener Zeiten erinnern, da noch keine elektrischen Drähte das Straßenbild durchschnitten, wo die Pferdebahn geschäftig und doch gemütlich durch die Straßen rasselte. Sicherlich hat sie ihnen damals als „moderne Errungenschaft“ alle Achtung abgezwungen, indessen sie der heutigen Generation nur mit der Patina des Historischen, mit dem Schleier des Legendenhaften erscheint. Tempora mutantur ... Mochte die Pferdebahn auch einem dringenden Bedürfnis entsprochen haben, mochte der niedere Bau der Wagen zum Einsteigen bequem und das Tempo wenig gefährlich gewesen sein, ich glaube nicht, daß wir uns wieder so rütteln und schütteln lassen wollten, um eine verhältnismäßig kurze Strecke in der dreifachen Zeit nach heutigem Maßstab zurücklegen zu können.

Die Besitzer der Pferdebahn hatten durchweg kein Glück mit dem Unternehmen. Sie wechselten mehrfach und konnten nur mit Unterstützung der Stadtbehörde den Betrieb aufrecht erhalten. Schließlich aber wurde im Jahre 1881 unter der Firma „Vereinigte Karlsruher, Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft“ mit einem beträchtlichen Grundkapital der Bestand der Bahn gesichert. Die Konzession wurde bis zum Jahre 1950 (!) verlängert.

Nachdem der elektrische Betrieb im Jahre 1900 eingeführt worden war, bemühte sich die Stadtverwaltung, die Bahn zu erwerben. Verschiedene Gesichtspunkte leiteten sie zu diesem Entschluß; nur als Eigentum der Gemeinde kann ein Unternehmen wie die Straßenbahn ausschließlich dem Interesse der Gesamtheit dienen. Im Jahre 1903 ging die Bahn in Besitz der Stadt über.

Wenn auch heute kein Mensch der verschwundenen „klassischen“ Romantik einer gemütlichen Verkehrsära nachtrauern mag, so wird man doch bei der nützlichen

Betrachtung der etappenmäßigen Entwicklung der Verkehrsmittel die neuesten Errungenschaften der Technik wieder schätzen und bewundern lernen. Wir kennen heute eine andere Romantik, die der Technik, der brausenden Symphonie der Räderwerke mit der allesbeseelenden Seele der Elektrizität. Und das Motto heißt: Fortschritt. Wann kommt die Generation, die auch die heutige Straßenbahn als Modell in irgend einem Museum historisch-kritisch betrachten wird?



Amalienruhe