

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Karlsruhe

Geschichte der Stadt und ihrer Verwaltung

1875 - 1900

Weech, Friedrich

Karlsruhe, 1904

Eisenbahnen, Dampfbahnen, Pferde- und elektrische Bahnen

[urn:nbn:de:bsz:31-17308](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-17308)

Gewerbesteuerkapital, 36 938 665 Mk. Einkommensteuereinschlag und 274 904 720 Mk. Rentensteuerkapital.

Diese Ziffern weisen deutlicher, als die umfassendste Darlegung es vermöchte, nach, welche großen Aufschwung die Haupt- und Residenzstadt Karlsruhe vom Jahre 1876 bis zum Schlusse des 19. Jahrhunderts genommen hat.

Die Verkehrsverhältnisse.

Eisenbahnen, Dampfbahnen, Pferde- und elektrische Bahnen.

Die riesige Entwicklung der Stadt Karlsruhe in dem letzten Viertel des 19. Jahrhunderts hinsichtlich des Verkehrs bedingte einerseits vollkommen neue Einrichtungen im Verkehrsbetrieb, andererseits mehr oder weniger ausgedehnte Vergrößerungen und Verbesserungen der schon bestehenden Verkehrsmittel. Der in den 1870er Jahren eifrigst angeregte und auf die verschiedenartigste Weise projektierte Bau einer Bahn von Durlach über Bretten nach Eppingen*) erhielt am 29. Juli 1876 seine definitive Konzession. Dabei trat die Stadt Karlsruhe als Unternehmerin auf; das Kapital von 12 Millionen Mark aber wurde zu 4½ % vom Staat, der den Betrieb übernahm, verzinst. Die Frankfurter Firma Holzmann & Co. und der Bauunternehmer Kögler aus Bretten wurden mit der Ausführung des Baues betraut. Im August 1880 konnte endlich die feierliche Eröffnung der Bahnstrecke stattfinden. Für Karlsruhe war die Erbauung dieser Bahn von Wichtigkeit; denn die Stadt hätte, falls diese Bahnstrecke nicht erbaut worden wäre, als Verkehrsplatz sowohl, wie auch als Eigentümerin der Magauer Bahn entschieden verloren, da sie bei dem Verkehr zwischen der Pfalz und Württemberg durch die Germersheimer Bahn alsbald nach deren Eröffnung zum größten Teil umgangen worden wäre. Ferner war dadurch die Ver-

*) Vgl. oben S. 365.

Bindung mit sehr wohlhabenden Gegenden hergestellt und ein kürzerer Verkehrsweg nach Würzburg, Mühlacker—Stuttgart, Heilbronn und Nürnberg geschaffen.

Nachdem im März 1881 der Stadtrat, auf Grund eingeholter Gutachten der Handelskammer und des Gewerbevereins, in Übereinstimmung mit denselben beschlossen hatte, der Großh. Oberdirektion zu berichten, daß der Bau der projektierten Straßenbahn Karlsruhe—Durlach als ein sowohl im Interesse der Stadt, wie auch in dem von deren östlichen Umgebung wünschenswertes Unternehmen zu bezeichnen sei, nahm er die darauf erfolgten Konzessionsbedingungen ohne Einwendung an, erklärte sich außerdem bereit, den zur Errichtung eines Wartepavillons erforderlichen Platz vor dem Durlachertor pachtweise dem betreffenden Unternehmer zu überlassen und vertrat die Ansicht, daß es vorteilhaft und im Interesse des Publikums sei, wenn die Pferdebahn und die projektierte Dampfbahn in einer Hand sich befänden. Die Konzession zur Anlage der Bahn wurde dann auch dem Privatier Christian Hoek, der den Pferdebahnbetrieb in der Stadt hatte, erteilt. Der nördliche Seitenweg der Karlsruhe—Durlacher Landstraße wurde als Bahnkörper genommen. Am 17. Juli 1881 ging die Eröffnung der neuen Linie vor sich. Die Gesamtlänge der Bahn betrug jetzt 14 Kilometer. Das Aktientkapital der diesen Bahnbetrieb führenden Gesellschaft wurde auf 550 000 Mk. festgesetzt. Davon befanden sich gleich zu Beginn für 200 000 Mk. Aktien in festen Händen, während die weiteren 350 000 Mk. in 700 Aktien à 500 Mk. von der Vereinsbank in Berlin zur Subskription zum Kurse von 105 plus 4 % Stückzinsen aufgelegt wurden. Zum Verkehr auf der Bahn wurden kleine, von der Karlsruher Maschinenfabrik erstellte Lokomotiven, an welche sich mindestens 4 Wagen anhängen ließen, genommen. Der Fahrpreis vom Durlachertor bis Durlach betrug an Werktagen 10 Pf. und an den Sonntagen 15 Pf. Abends und morgens wurden Arbeiterzüge eingelegt. Die Züge hatten von einer halben Stunde zur andern zu fahren. An der feierlichen Eröffnungsfahrt nahmen der Generaldirektor der bad. Staatsbahnen Eisenlohr, Bürgermeister Schnekler, mehrere Mitglieder des Stadtrats, die Direktoren und Ingenieure der Bahn, Vertreter der Presse, der Gemeinderat von Mühlburg und sonstige eingeladene Gäste teil.

Anfangs November des Jahres 1885 wurde wegen des Baues einer Dampfstraßenbahn Karlsruhe—Hagsfeld von Interessenten in Hagsfeld eine Versammlung abgehalten, an der, auf Ersuchen des Stadtrats, in dessen Namen Bürgermeister Schnekler teilnahm. Sämtliche Vertreter der beteiligten Hardtgemeinden Blankenloch, Büchsig, Friedrichstal, Rintheim, Spöck und Staffort waren erschienen. Dabei äußerte Bürgermeister Schnekler die Ansicht, daß die Stadt Karlsruhe jede Vermehrung der Verkehrswege zwischen der Residenz und den Nachbarorten freudig begrüße und tunlichst fördern werde, daß sie aber an dem Unternehmen sich nicht beteiligen könne, da sie kein direktes Interesse an dessen Verwirklichung habe. Auf einstimmigen Beschluß dieser Versammlung wurde, im Hinblick darauf, daß das Dampfbahnprojekt einem wirklichen Bedürfnisse des Stadt- und Landbezirks entspreche, das seitherige Komitee erweitert durch Kooptation der sämtlichen Bürgermeister der interessierten Gemeinden und des Landtagsabgeordneten K. M. Schneider, des Vertreters für Karlsruhe-Land in der II. Ständekammer. In den Stadtratsitzungen vom 10. Juni und 18. Juli 1887 befürwortete der letztere lebhaft den Antrag auf Bewilligung eines Kredits von 4300 Mk. zur Herstellung von Plänen und Kostenvoranschlägen für die von Karlsruhe nach Spöck zu erbauende schmalspurige Dampfstraßenbahn. Nachdem mehrere Komiteesitzungen stattgefunden, vereinbarte man sich, den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn Ötigheim—Karlsruhe—Spöck dem aus den Firmen Bachstein & Co. Berlin, Darmstädter Bank, Ladenburg & Söhne in Mannheim und Rheinische Kreditbank in Karlsruhe bestehenden Konsortium zu konzeffionieren, und zwar unter der Bedingung, daß die beteiligten Gemeinden das auf ihren Gemarkungen für die Bahn erforderliche Gelände unentgeltlich zur Verfügung stellen und das Unternehmen, so lange dasselbe nicht eine Rente von $4\frac{1}{2}\%$ abwerfe, umlagefrei lassen sollten. Soweit sich diese Bedingungen auf die Gemarkung Karlsruhe bezogen, nahm der Stadtrat, vorbehaltlich der Zustimmung des Bürgerausschusses, der diese alsbald erteilte, dieselben an. Die interessierten Gemarkungen folgten in Wälde nach. Am 26. Oktober 1887 ließ das bekannte Konsortium in einer Stadtratsitzung erklären, daß es bereit sei, den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn Ötigheim—Karlsruhe—Spöck sich konzeffionieren zu lassen. Da jedoch die Ver-

Handlungen, die von seiten der Stadt Karlsruhe bezüglich der Erstellung eines Anschlusses an die genannte Bahn mit Rastatt angeknüpft worden waren, nicht zum Ziele führten, so wurde diese nur bis Durmersheim gebaut, und zwar unter denselben Bedingungen, wie sie bei der ursprünglich geplanten Straßenbahn nach Dügheim vereinbart worden waren. Der Bahnhof in Karlsruhe wurde beim alten Friedhofe angelegt, eine Verbindung desselben mit dem Güterbahnhof der Staatsbahn hergestellt. Von dem genannten Ort aus wurde die Bahn durch die Kriegstraße geführt, bei der Westendstraße überschritt sie die Staatsbahn, sodann in der Nähe der Militärschwimmerschule die Alb, von hier aus ging sie nach Grünwinkel und mündete, die Orte Forchheim, Mörich und Bickesheim berührend, in Durmersheim.

Lange war auch der Wunsch rege, zwischen Karlsruhe und Ettlingen eine direktere Verbindung, als dieses durch die ungünstige Lage des Ettlinger Bahnhofes möglich war, herzustellen.*) Zu diesem Zwecke wurde die Errichtung einer Dampfstraßenbahn ins Auge gefaßt. Nachdem verschiedene engere Versammlungen von Industriellen und den betreffenden Amtsvorständen in dieser Angelegenheit stattgefunden, die Sache wegen Bewilligung der Kosten für die Vorarbeiten vor den Bürgerausschuß in Ettlingen gebracht worden war und dieser einstimmig die Bewilligung des geforderten Credits angenommen hatte, zog es sich dennoch weit über ein Dezennium hin, bis der Bau dieser Sekundärbahn in Angriff genommen und vollendet ward. Am 1. Dezember 1897 erst wurde der Betrieb auf der 7,82 Kilometer langen Teilstrecke-Karlsruhe-Meißplatz-Ettlingen-Holzhof der Albtaibahn eröffnet. Am 14. Mai des folgenden Jahres wurde die Fortsetzung dieser Bahn bis Frauenalb und etwas später auch die Strecke Frauenalb-Herrenalb dem Verkehr übergeben. Vom 1. Mai 1898 an verkehrten die Züge auf der Strecke Karlsruhe-Meißplatz bis Ettlingen-Holzhof, die später als elektrische Bahn eingerichtet wurde, von 5 Uhr 30 Min. morgens bis abends 11 Uhr halbstündlich. Die Bahn wurde von der Firma Lenz & Co. in Stettin als eingleisige Schmalspurbahn erbaut. Zu den Baukosten hatte Karlsruhe, gemäß Beschluß des Bürgerausschusses

*) Vgl. oben S. 367.

vom 30. November 1896, einen Beitrag von 150 000 Mk. geleistet. Eine zweite von Busenbach abzweigende, nach Pforzheim führende Bahnlinie wurde im Jahre 1899 dem Betrieb übergeben. Daß diese Bahn als notwendig und rentabel sich erwies, zeigt die Tatsache, daß 1898 auf der Bahn 877 222 Personen, 453 Tonnen Gepäck und 2134 Tonnen Güter befördert wurden, und die Einnahmen sich auf 220 000 Mk. beliefen.

Am 1. Mai 1888 fand die feierliche Eröffnung der Drahtseilbahn Durlach=Turmberg statt. Eine ähnliche eigenartige Bahn war in Deutschland bis dahin nur noch in Ems zu finden. Sie bildete eine schätzenswerte Sehenswürdigkeit für die Besucher Karlsruhes und ward darum auch im Anfang schon stark frequentiert. An einem Mai Sonntag des Eröffnungsjahres wurde sie von 1500 Personen benützt.

Das Bedürfnis einer Pferdebahn,*) deren Schienenstrang sich vorerst längs der Kaiserstraße, der Mühlburger und Durlacher Allee erstrecken und in ihren beiderseitigen Ausgangspunkten die beiden Nachbarstädte mit der Residenz verbinden sollte, war Ende des Jahres 1875 ein sehr reges geworden, besonders nachdem im Oktober des gleichen Jahres der Ingenieur Huber aus Luxemburg mit dem Gesuch vor den Stadtrat getreten war, man möge ihm die Erbauung einer Pferdeeisenbahn gestatten. Diesem Gesuche, dem noch gleiche Gesuche von seiten anderer Firmen, so von der Stuttgarter Pferde-Eisenbahngesellschaft, vom Civilingenieur Westfeld aus Bremen, folgten, wurde vor eine eigens gebildete Kommission zur Antragstellung gewiesen. Am 20. Mai 1876 schloß Bürgermeister Schnekler mit dem Herrn Westfeld einen Konzeptionsvertrag bezüglich des Baues und Betriebes einer Pferdebahn längs der ganzen Langenstraße — jetzigen Kaiserstraße — und vom Marktplatz an zum Hauptbahnhofe ab, der die Genehmigung des Stadtrates erhielt. Die Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues erteilte Mitte Juni des genannten Jahres im allgemeinen diesem Vertrage ihre Zustimmung. Dem Ersuchen, die Bahn, statt sofort zweigleisig, zunächst eingleisig bauen zu dürfen, wurde vom Stadtrat Mitte November die Genehmigung erteilt. Sonntag den 21. Januar

*) Vgl. oben S. 369.

1877 begann der Betrieb der neuerrichteten Pferdebahn. Die Probefahrt auf der Bahn ging unter Anwesenheit von Vertretern der Hof-, Staats- und Gemeindebehörden, von Vertretern der Presse und von Freunden und Gönnern des notwendigen und dankenswerten Unternehmens vor sich. Die Pferdebahn beförderte seit 1. März 1877 in anfangs 2, später 4 Wagen, beiläufig 42 000 Personen. Der Pferdebestand betrug vorerst 20, jener der Wagen schließlich 6 Stück. Bald wurde auch die Weiterführung der projektierten Bahnstrecke nach Durlach in Angriff genommen und der Bau der Stallungen und Remisen begonnen. Da die Frequenz der Pferdebahn eine immer größere wurde — an einem Sonntag beförderte dieselbe z. B. 3035 Personen — war die Legung eines zweiten Gleises bald notwendig geworden. Ende April 1878 stand dasselbe schon fertig da. Einige Wochen später ging auch die Weiterführung des Schienengleises nach dem Bahnhofe vor sich, und am 1. September des gleichen Jahres konnte die feierliche Eröffnung der Pferdebahnstrecke Karlsruhe-Mühlburg stattfinden. Anfangs September 1880 wurde die Pferdebahn, welche Ingenieur Westfeld an den Besitzer des „Grünen Hofes“, Herrn Hoef käuflich abgetreten hatte, von diesem an zwei Herren aus Berlin um verhältnismäßig billigen Preis verkauft. Ende Mai 1881 teilte die Direktion der Pferdebahn dem Stadtrate mit, daß sich unter der Firma „Vereinigte Karlsruhe-Mühlburger und Durlacher Pferde- und Dampfbahngesellschaft“ eine Aktiengesellschaft gebildet habe. Die Fahrtaxen betragen bis zum Jahr 1892: von Mühlburg bis Mühlburgertor 15 Pfg., Mühlburg bis Marktplatz Karlsruhe 20 Pfg., Mühlburg bis Durlachertor 25 Pfg., Mühlburg bis Gottesau 30 Pfg., Mühlburg bis Durlach 45 Pfg. Mühlburgertor bis Durlachertor 10 Pfg., bis Gottesau 15 Pfg. Die Fahrtaxe von 15 Pfg. wurde 1892, auf Grund einer Vereinbarung der Direktion der Pferde- und Dampfbahngesellschaft mit dem Stadtrat, auf 10 Pfg. herabgesetzt. Als Gegenleistung verzichtete die Stadt in widerruflicher Weise darauf, die Gesellschaft zu den Kosten für die Unterhaltung und Reinigung des Bahnkörpers innerhalb der Stadt beizuziehen. Im März 1898 schloß dieselbe Gesellschaft mit dem Stadtrat einen Vertrag ab, über die Umwandlung der bisherigen Pferdebahn- und Dampfbahnstrecke in elektrische Bahnen, sowie über den Betrieb einiger neuen elektrischen Linien im Stadtgebiete. Die erforderliche Staatsgenehmi-

gung hierzu wurde vom Großh. Ministerium im gleichen Jahre erteilt. Zu Beginn des Jahres 1900 fand die Umwandlung der bisher als Dampf- und Pferdebahn betriebenen Strecken in solche mit elektrischem Betriebe statt. Auch wurden die neuen Linien „Hauptbahnhof=Moltkestraße (Grenadierkaserne)“, „Mühlburgertor=Kühler Krug“ und „Kaiserstraße=Veiertheim“, die eine im März, die anderen im Dezember, dem Verkehr übergeben. Bemerkte sei hier noch, daß die Strecke Marktplatz-Hauptbahnhof als Pferdebahn schon seit einer Reihe von Jahren eingegangen war und nun als Teilstrecke der elektrischen Linie Hauptbahnhof=Moltkestraße aufs neue eröffnet wurde.

Ein anfangs der 80er Jahre entworfenenes Projekt, die Errichtung einer Omnibuslinie zwischen Altstadt und Bahnhofstadtteil, bezw. dem Nordost- und Südwestende der Stadt, wurde 1884, von seinem Urheber, Herrn A. Kost, ins Leben gerufen. Doch war diese Einrichtung von nicht langer Dauer. Nach Erweiterung des Betriebes der Pferdebahnlinie verschwand dieselbe wieder.

Die Karlsruher Bahnhöfe.

Zwecks Erweiterung des Güterbahnhofs wurde von der Stadt der an den alten Lohfelder Graben grenzende südliche Geländeabschnitt des Gewanns Lohfeld mit Flächengehalt von 24,43 a käuflich erworben und laut Beschluß der am 25. Januar 1875 stattgehabten Stadtratsitzung an die Eisenbahnverwaltung abgetreten. Da der Mühlburger Bahnhof für den immer mehr sich entwickelnden Verkehr nicht mehr ausreichte, mußte er erweitert werden. Die Stadt bewilligte in dieser Sache in der Stadtratsitzung vom 11. August 1882 19 200 Mk.

Der Hauptbahnhof war, wegen seiner dem allzugroß gewordenen Verkehr nicht mehr genügenden Einrichtungen, hinsichtlich mannigfaltiger Verbesserungen sowohl in den Sitzungen der zweiten Badischen Kammer, wie in denen des Stadtrats des öfteren zur Sprache gekommen. Die ungünstige Lage der Bahnhofgebäulichkeiten hatte im Laufe der Jahre viele Übelstände hervorgerufen. War doch durch den Bahnhof der neue Bahnhofstadtteil von der Altstadt geradezu abgeschlossen. Seit den 1870er Jahren beschäftigte die Bahnhoffrage die Stadt. Viele Vorschläge wurden gemacht, viele Projekte ausgearbeitet. Teils sprach man sich für eine voll-