



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



Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

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!



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 Vergnügungspublikum von Straßburg in immer steigenderem Maße das rechte Rheinufer aufsucht." [\[Scherb 2010\]](#)

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

In welchen Bereichen der Wirtschaft spielt die Straßenbahn eine Rolle?

Wer waren die Fahrgäste zwischen Kehl und Straßburg?

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

Welche Fahrgäste pendeln wohin?

Der Verkehr zwischen Straßburg und Kehl um die Jahrhundertwende

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

Welche Nahverkehrsmittel gab es außer der Straßenbahn in der Kaiserzeit?

Warum ist eine Straßenbahnverbindung zwischen Straßburg und Kehl nützlich?

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

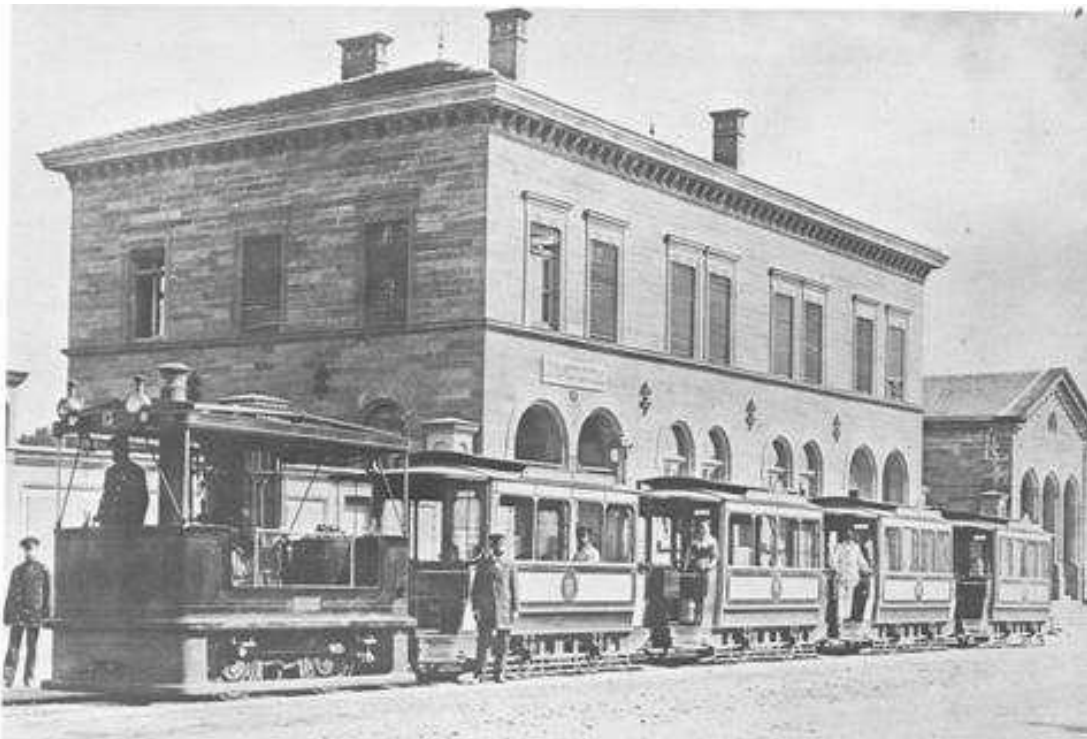
Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Erinnerungsorte / Straßenbahn Strasbourg-Kehl / Dampfstraßenbahn

Dampfstraßenbahn auf den Außenlinien von Straßburg

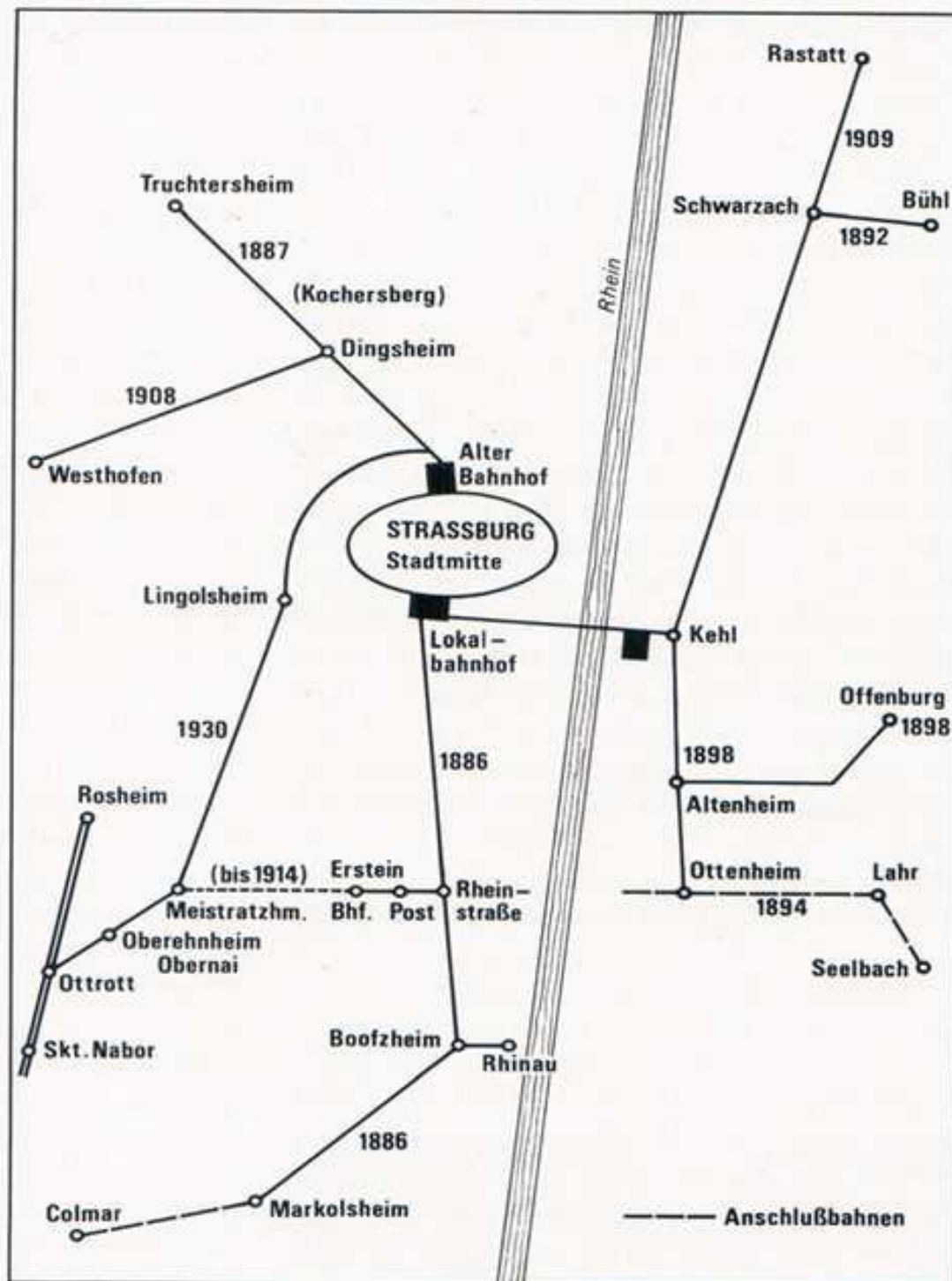


Zug der Straßburger Straßenbahn um 1896 in Kehl. - Aus: [Born 1972] Schmalspur zwischen Vogesen und Schwarzwald / von Erhard Born ... - Schwäbisch Gmünd : Seidel, [1972]. - ISBN: 3-9800-0140-7. - Bild 1

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

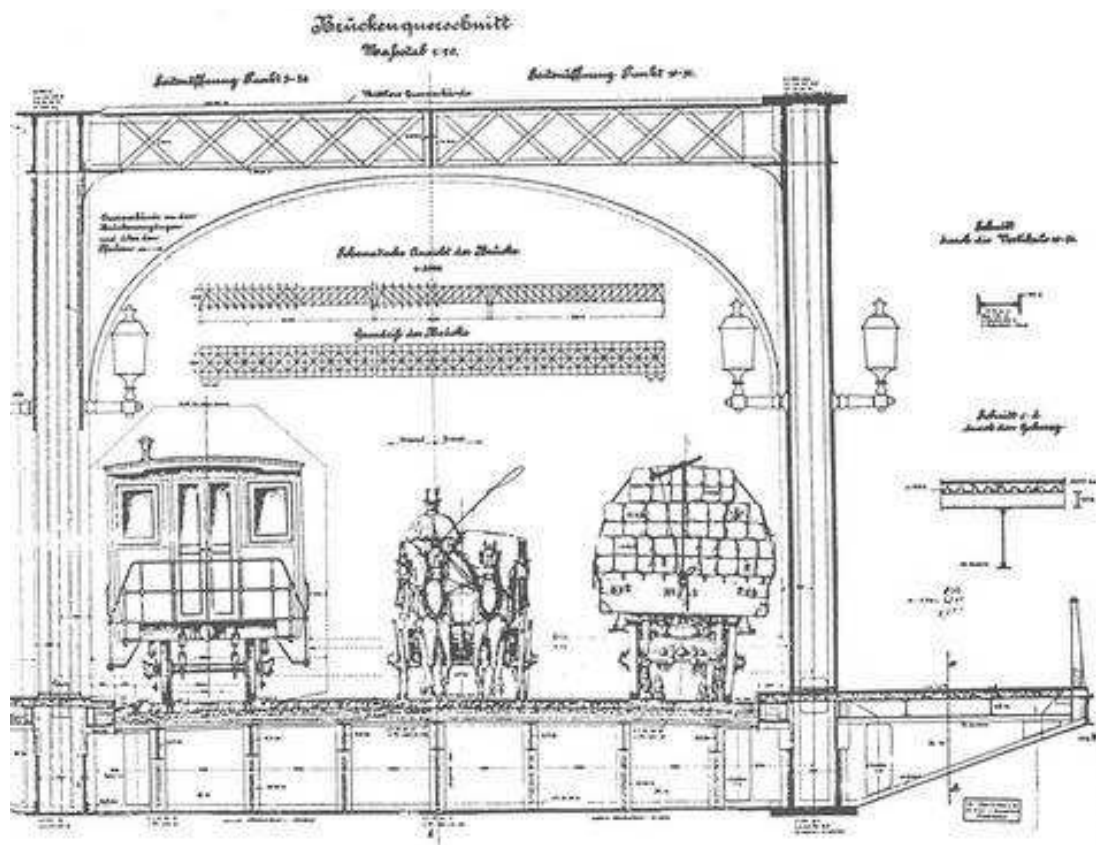
Einweihung der Straßenbahnverbindung zwischen Straßburg und Kehl am 14. März, 1898 „nach jahrelangen Streitigkeiten über den Bau und die Finanzierung einer festen Brücke über den Rhein.“ [\[Scherb 2010\]](#)

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



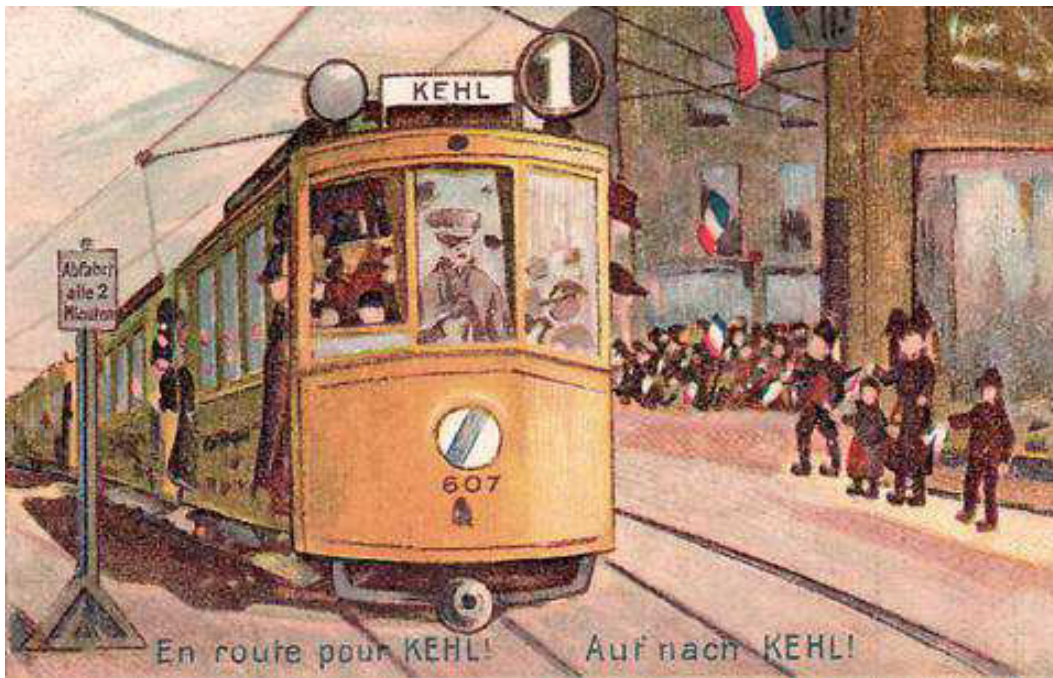
Entnommen aus [lange Bruck 1989] Die lange Bruck : 600 Jahre Wege zum Nachbarn; Geschichte der Rheinbrücken zwischen Straßburg und Kehl / Hrsg.: Stadt Kehl am Rhein. - Kehl am Rhein : Stadt, 1989. - 155 S. : überw. Ill. - S. 101.

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



Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

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]



Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

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:

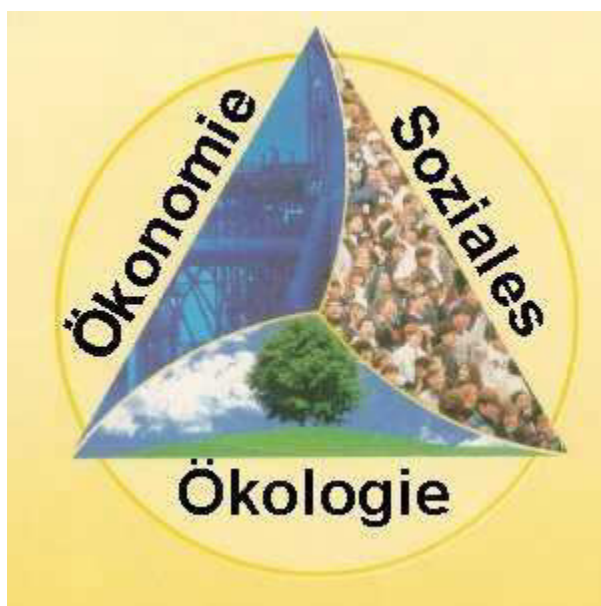
- weniger CO₂-Emissionen durch den Verkehr verursachen und die Erderwärmung vermindern

- 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 glaciaire
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