

Badische Köpfe: Robert Gerwig

Teil 2

Ulrich Boeyng

Im Teil 1 hatten wir einen Blick auf Robert Gerwigs Jugendjahre und auf sein spärlich überliefertes Privatleben geworfen und hatten sodann cursorisch seine Tätigkeiten in den ersten Jahren als Ingenieur bei der Badischen Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaus (OWS) verfolgt.

Einen genaueren Blick hatten wir anschließend auf die Jahre zwischen 1853 und 1858 geworfen: Im Jahr 1853 war Gerwig zum Baurat befördert worden und eine seiner ersten Aufgaben war der Entwurf und die Bauleitung der Eisenbahnbrücke über die Wiese bei Basel gewesen. Das Jahr 1858 hatte mit den Gründungsarbeiten an Gerwigs zweitem Brückenprojekt, der Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Waldshut begonnen und es hatte mit dem Beginn der Gründungsarbeiten an seinem dritten Brückenprojekt, der kombinierten Straßen- und Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Konstanz geendet.

Im Teil 2 werden wir Gerwigs Aktivitäten in den Jahren zwischen 1859 und 1863 verfolgen sowie abermals einen cursorischen Blick von 1864 bis zu seinem frühen Tod im Jahre 1880 werfen.

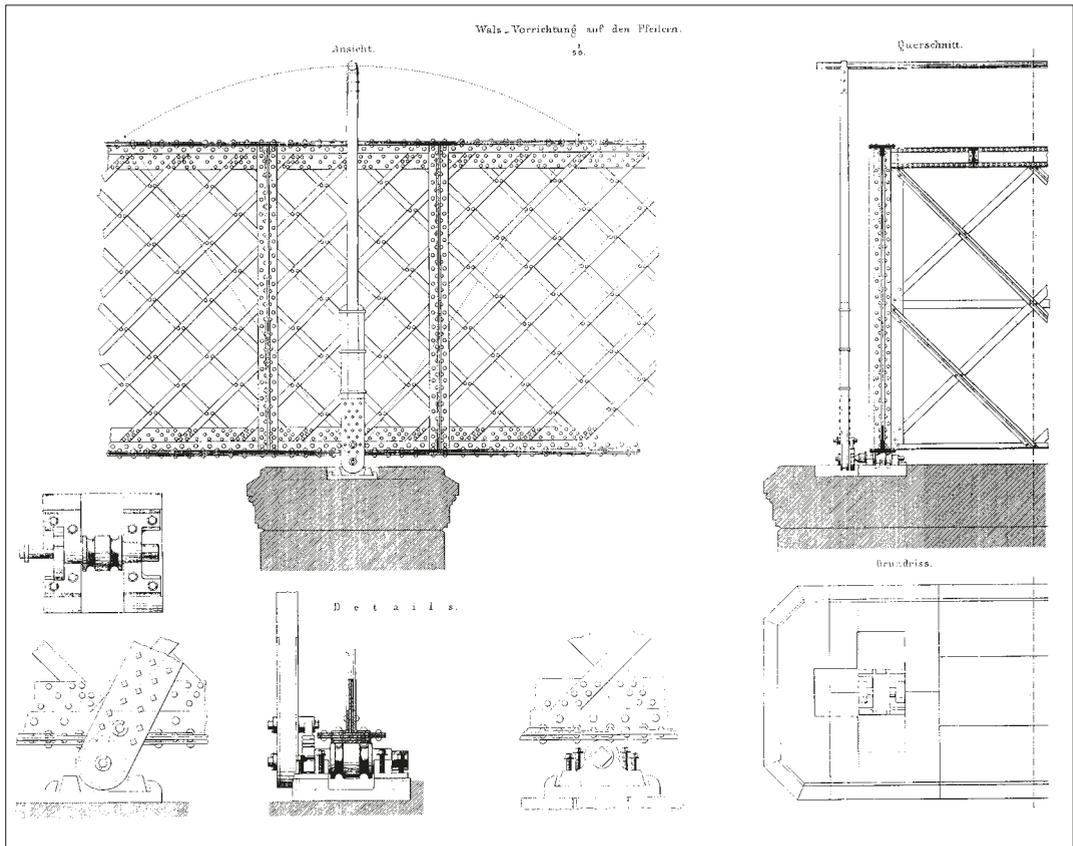
1859

In Waldshut war die bauliche Situation ähnlich beengt wie in Bern, weshalb Gerwig und Benckiser hier ein vergleichbares Vorgehen vereinbarten: Die in Bern verwendeten Gerätschaften hatte man zuvor per Floß auf der Aare nach Koblenz (CH) transportiert und an der Baustelle in Waldshut gelagert. Die Gründungs- und Mauerarbeiten an den beiden Landfesten und den zwei Flusspfeilern dauerten vom Februar 1858 bis in den Januar 1859.

Bereits im Dezember 1858 begann man in der Werkhütte auf Waldshuter Seite mit den Eisenarbeiten an dem Gitterträger, der ca. 130 m Länge haben und – ebenso wie in Bern – unterhalb der Gleise liegen sollte. Nach Fertigstellung des ersten Teilstücks von 37 m

Länge wurde es auf den freien Platz vor der Werkhütte geschoben. Hierfür verwendete man Rollenstühle und handbetriebene Hebel, die auf gusseiserne Walzen einwirkten. Sodann folgte in der Werkhütte die Herstellung und Anbindung des Mittelstücks von 55 m Länge und das erneute Vorschieben. Nachdem auch das Endstück von 37 m Länge hergestellt und angebunden war, wurde der Gitterträger vorne mit einem hölzernen Vorbauschnabel versehen. Schließlich konnte der komplette Gitterträger über den ersten Pfeiler, über eine Hilfsstütze in Flussmitte sowie über den zweiten Pfeiler bis zum Koblenzer Ufer vorgewalzt werden.

Die Vernietung der Eisenteile, das Aufrichten der Gitter, ihre Verbindung zum Gitterkasten und der abschnittsweise Vorschub des



Eisenbahnbrücke bei Waldshut, Detailzeichnungen (Allgemeine Bauzeitung: Jg. 27-1862, Blatt 523 + 527)
<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=abz>

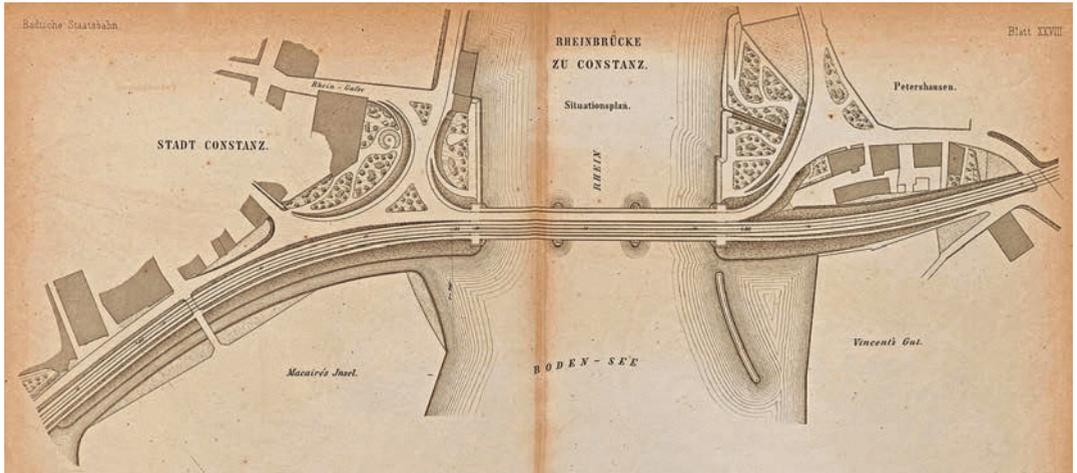
und die Verzögerungen beim Bau der Straßburg-Kehler Rheinbrücke (Bauzeit: Februar 1858, Eröffnung 11. Mai 1861) führten dazu, dass die Waldshuter Brücke die erste feste und zugleich die erste internationale Eisenbahnbrücke über den Rhein werden sollte.

1860

Ausgehend von den damals üblichen Vorbereitungszeiten darf vermutet werden, dass sich Gerwig im Laufe des Jahres 1859 und 1860 auch mit dem Ausbau der schlechten Vi-



Eisenbahnbrücke bei Waldshut, Ansicht 2017 (Foto Ulrich Boeyng 2017)

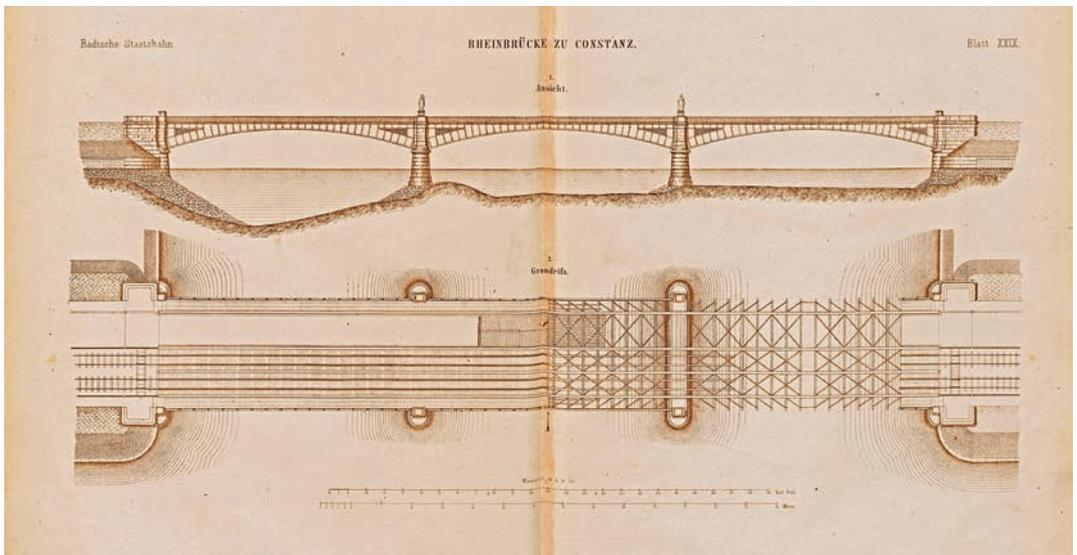


Eisenbahnbrücke bei Konstanz (1858/60–1861/63), Lageplan (Klein, Ludwig v.: Sammlung eiserner Brücken-Constructionen, NF, Bd. 2 – Stgt. 1874, Blatt XXVIII, XXIX, XXXIII)

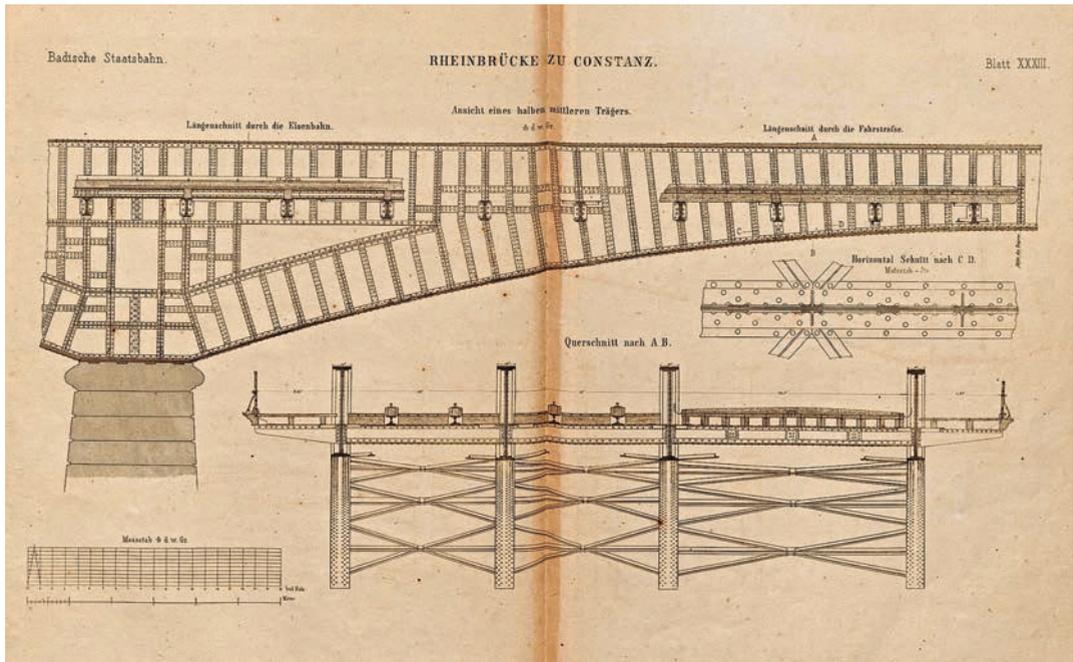
cinalstraße von Murg bzw. von Kleinlaufenburg über Hottingen nach Todtmoos befasst hat. Die Bauzeit lag zwischen 1861 und 1863 und der Straßenzug entspricht in großen Teilen der heutigen L 151.

Zwei Jahre nach Beginn der Gründungsarbeiten an der Konstanzer Rheinbrücke begannen die Gebr. Benckiser im Oktober

1860 mit den Eisenarbeiten. Zunächst wurde rechtsrheinisch in Petershausen eine Werkhütte eingerichtet, in der die schmiedeeisernen Brückenteile hergestellt werden sollten. Wegen der Höhenlage der Gleise einerseits und der für die Passage von Dampfschiffen notwendigen Durchfahrtshöhe andererseits kam in Konstanz keine Gitterträger-Brücke



Eisenbahnbrücke bei Konstanz, Ansicht (Klein, Ludwig v.: Sammlung eiserner Brücken-Constructionen, NF, Bd. 2 – Stgt. 1874, Blatt XXVIII, XXIX, XXXIII)



Eisenbahnbrücke bei Konstanz, Details (Klein, Ludwig v.: Sammlung eiserner Brücken-Construktionen, NF, Bd. 2 – Stgt. 1874, Blatt XXVIII, XXIX, XXXIII)

infrage. Gerwig sah daher eine Brücke auf zwei Pfeilern vor, bei der die Blechträger in der Seitenansicht ähnlich wie bei einer massiven Bogenbrücke geformt waren. Das ganze Tragwerk sollte sich aus vier Hauptträgern zusammensetzen, die jeweils aus drei miteinander verbundenen Blechwänden von je ca. 43 m Länge bestanden.

1861 ■

Die Vormontage erfolgte diesmal in der Form, dass jeweils zwei der aus Tafelblechen zusammengesetzten Blechwände paarweise ausgerichtet und durch Querträger »n-förmig« miteinander verbunden wurden. Das Blechwand-Paar wurde dann auf ein ca. 30 m langes Rollwagen-Gestell gesetzt und auf den Schienen der Hilfsbrücke über den Fluss gerollt.

Dort verschob man sie in Querrichtung zwischen die Landfesten und die Pfeiler und ließ sie mithilfe von Schraubspindeln und Winden auf ihre vorbereiteten Auflager ab. Zwischen dem 27. Mai und 9. September 1861 konnten so nach und nach die sechs Blechwand-Paare jeweils im Verlauf von 8 Tagen aus der Werkhütte an Ort und Stelle transportiert werden. Dort wurden sie zu vier nebeneinander liegenden Durchlaufträgern von ca. 128 m Länge miteinander verbunden und in Querrichtung gegeneinander ausgesteift. Auf drei dieser Träger lag die damals noch zweigleisige Eisenbahn, der dritte trug zugleich mit dem vierten Durchlaufträger die Straßenbrücke. Diese wurde mit einer Holzbeplankung sowie einer chausseeartig gewölbten Fahrbahndecke versehen und konnte – 1½ Jahre vor der Freigabe der Eisenbahnbrücke – am 3. Dezember 1861 für den Straßenverkehr freigegeben werden.

Bereits im Januar 1858 hatte Gerwig den Plan, die Straße über die Vöhrenbacher Steige in nordöstlicher Richtung über Unterkirnach nach Villingen zu führen, der OWS vorgelegt. Heftiger Widerstand war daraufhin von Herzogenweiler und Pfaffenweiler gekommen, die für eine südöstlich um den Ochsenberg und durch ihre Gemeinden verlaufende Trasse eintraten. Auch das südlich von Villingen gelegene Rietheim sowie die Fürstenbergische Domänenverwaltung in Donaueschingen kamen mit Vorschlägen für eine Südtrasse. Gerwig reagierte darauf Mitte November mit einer umfangreichen Gegenargumentation, in der er die Vor- und Nachteile der Alternativrouten seiner Wahl gegenüberstellte. Schon wenige Tage später wurde im Erlass der OWS vom 26. November 1861 festgelegt, dass die Straße nordöstlich über Unterkirnach zu führen sei.

Vermutlich ebenfalls im Frühjahr 1861 hatten die Arbeiten an der Murgtalstraße zwischen Murg bzw. Kleinlaufenburg und Todtmoos begonnen, die bis 1863 dauern sollten. Mit dieser Straße war eine weitere Verkehrsverbindung vom Rheintal auf die Schwarzwaldhöhen in Richtung Todtnau und St. Blasien geschaffen worden.

1862

Im April 1862 begann unter Gerwigs Leitung der Straßenausbau von Vöhrenbach über Unterkirnach nach Villingen. Die Baumaßnahme sollte bis in den Herbst 1863 dauern, sich verwaltungstechnisch allerdings noch über den Hochsommer 1866 hinaus ziehen.

Bereits seit März 1862 war auch die Eisenbahn-Brücke in Konstanz weitgehend fertiggestellt. Allerdings hatten die schwierigen Verhandlungen über den Trassenverlauf der

Eisenbahn durch den Kanton Schaffhausen den Weiterbau so sehr verzögert, dass dieser Teil der Brücke erst mit der Eröffnung der Strecke zwischen Waldshut und Konstanz am 16. Juni 1863 offiziell dem Bahnverkehr übergeben werden sollte.

Die Konstanzer Brücke war nach der Wiesebrücke und der Rheinbrücke bei Waldshut das dritte Bauwerk, das Gerwig in den elf Jahren, die dieser Text behandelt, entwerfen und deren Bau er leiten sollte. Gemeinsam mit den Gebr. Benckiser hatte Gerwig zwei der seinerzeit gebräuchlichen Gitterträger-Typen entworfen: In Basel eine Trogbrücke mit H-förmigem Querschnitt und unten liegender Fahrbahn, in Waldshut eine rechteckigen Kastenträger mit oben liegender Fahrbahn. Für Konstanz entwarf er eine Vollwandträger-Konstruktion mit H-förmigem Querschnitt und oben liegender Fahrbahn, die als Vorbild für zahlreiche spätere Brücken über Flüsse mit Schiffsverkehr dienen sollte.

Bei der Herstellung der Brücken an der jeweiligen Baustelle hatten Gerwig und Benckiser die Möglichkeiten der Vormontage von Brückenteilen und die des Längs- und Querverschubs weiter perfektioniert:

In Basel durch Vorfertigung von drei Gitterwänden, Vorwalzen einzelner Wände an den Bestimmungsort und dortige Endmontage,

in Waldshut durch Montage und Zusammenfügen von drei Teilstücken, Vorwalzen des kompletten Gitterträgers an den Bestimmungsort unter Anwendung eines Vorbausnabels und einer Hilfsstütze,

in Konstanz durch Vormontage der Blechwände in Teilstücken, Vorwalzen und Querverschub der Teilstücke an den Bestimmungsort und dortige Endmontage.

Auch die Gründungsmethoden für die Pfeiler, auf die hier nicht näher eingegan-

gen wurde, wären interessant: In Waldshut mit Pfahlgründungen in trocken gepumpten Fangdämmen, in deren Schutz die Fundamente gelegt und die Pfeiler aufgemauert wurden, in Konstanz mit Pfählen, Pfahlrosten und Senkkästen, die unter der Last der in ihnen aufgemauerten Pfeiler kontinuierlich auf die Fundamentplatte absanken.

1863 ■

Für Gerwig begann das Jahr 1863 mit der Beförderung zum Oberbaurat am 5. Januar. Die hatte er sich nach Auffassung der OWS und mit Wohlwollen des Großherzogs als »Trostpflaster« für seine langwierigen und oft frustrierenden Bemühungen um die Trassenfindung der Hochrheinbahn im Kanton Schaffhausen verdient.

Am 13. Juni 1863 fand in Schaffhausen und in Konstanz die feierliche Eröffnung der Bahnstrecke Waldshut–Konstanz in Anwesenheit des Badischen Großherzogs Friedrich I und des Schweizer Bundespräsidenten Constantin Fornerod statt. Soweit bekannt, hatte Gerwig an den Eröffnungsfeierlichkeiten nicht teilnehmen können.

Auf der Badischen Staatsbahn war seitdem eine durchgehende Zugverbindung von Konstanz über Basel bis Heidelberg und Mannheim möglich. Die naheliegende Abkürzung der dem L-förmigen Rheinlauf folgenden Hauptbahn – also der Bau der »Schwarzwaldbahn« von Singen über Triberg bis Offenburg – sollte erst 1866 beginnen und bis 1873 dauern.

Im Herbst 1863 waren die Straßenbau-Arbeiten von Vöhrenbach über Unterkirnach nach Villingen beendet. Mit der Fertigstellung dieses letzten Straßenstücks war eine durchgehend gut befahrbare Straßenverbindung aus dem Rheintal von Freiburg quer

durch den Hochschwarzwald über Bleibach und Furtwangen bis Villingen und von dort über Donaueschingen nach Schaffhausen in die Schweiz und über Singen bis an den Bodensee geschaffen.

Im Oktober 1863 reichte Gerwig bei der OWS ein Urlaubsgesuch ein, da er von Alfred Escher – dem Vorstandsvorsitzenden der Schweizerischen Nordostbahn – in eine Expertenkommission zur Erstellung eines technischen Gutachtens zum Bau der Gotthardbahn eingeladen worden war.

Für die Wahlperiode 1863/65 wurde Gerwig ein weiteres Mal als Abgeordneter seines Wahlkreises A 17 in die Zweite Kammer der Ständeversammlung gewählt. Wie schon bei seiner ersten Wahl 1855/56 nahm Gerwig seine Abgeordnetenfunktion wahr und versuchte, Zeiten seiner Abwesenheit auf zusammenhängende Wochen zu konzentrieren. Zu den ersten Beratungen der Zweiten Kammer im Dezember 1863 war er jedenfalls bei allen Sitzungen in Karlsruhe anwesend.

Kurz vor der Jahreswende, am 28. Dezember 1863, reichte Gerwig bei der OWS abermals ein Urlaubsgesuch für mehrere Wochen ein, in denen er auf Bitten der Verwaltungsrats der Vereinigten Schweizerbahnen in St. Gallen im Frühjahr 1864 einer Gutachtertätigkeit zum Verlauf der geplanten Trasse der Lukmanier-Linie nachgehen sollte.

Damit endet der Einblick in elf Jahre von Robert Gerwigs Berufsleben, der 1853 mit seiner Planung und dem Bau der Wiese-Brücke bei Basel begann und bis zur Freigabe von Bahnstrecke und Brücke nach Konstanz reichte. Er endete im Dezember 1863 mit der Aussicht auf eine Gutachtertätigkeiten im Zuge der Pläne zur Alpenüberwindung, die Gerwigs späteren Lebensweg noch entscheidend beeinflussen sollten. Noch etwas mehr als 20 Lebensjahre sollten ihm beschieden sein, die mit zahllosen

Aktivitäten gefüllt waren, bevor ihn ein plötzlicher Herztod am 6. Dezember 1885 aus dem Leben riss.

Die folgenden Abschnitte fassen diese zwei Jahrzehnte konzentriert auf sein Wirken als Planer von Eisenbahn-Strecken und Brücken, als Planer von Straßenbauten sowie als Abgeordnete zusammen:

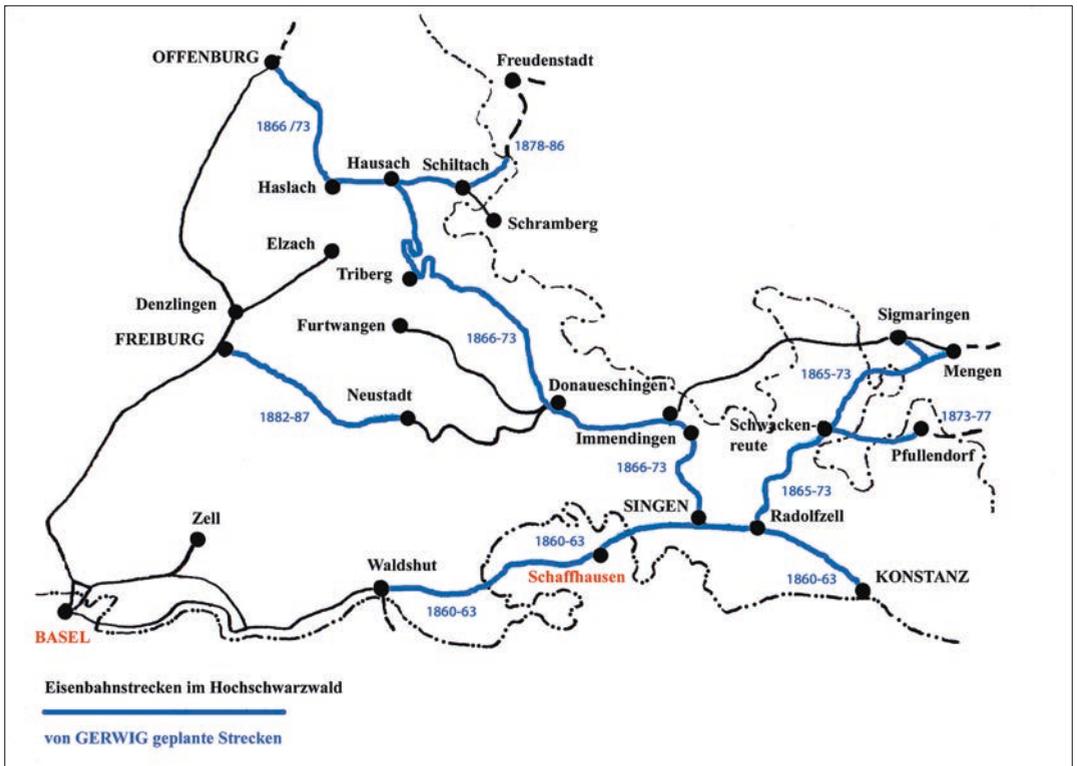
1864–1885

Gerwig als Eisenbahn- und Brücken-Planer

Auf dem Feld des Brückenbaus war er durch seine mehrfache Zusammenarbeit mit der Firma der Gebrüder Benckiser privilegiert,

als er die fortschrittlichsten Baumethoden anwenden und mit diesen Partnern weiter entwickeln konnte. Die Möglichkeiten, eiserne Brücken durch Vorfertigung vor Ort und anschließendem Verschub ohne Lehrgerüst zeit- und kostensparend zu bauen, wurden von Gerwig und Benckiser mit jeder neuen Brücke ausgereizt. Der Längs-Vorschub mit Vorbauschubel und auch der Quer-Verschub von Brücken sind noch heute gebräuchliche Bauverfahren. Sie sind inzwischen perfektioniert und gehen mit allerlei hilfreichen Maschinenkräften, anstelle von mit Menschenkraft betätigten Hebeln vonstatten – aber erfunden wurden sie bereits vor mehr als 150 Jahren.

Nach seiner Trassenplanung für die Eisenbahnstrecke Waldshut–Konstanz (1860–63) befasste sich Gerwig mit der Trassierung der



Von Gerwig geplante Eisenbahnstrecken in Südbaden (1860–1882)

Ablachtal-Bahn von Radolfzell nach Mengen (1865–73).

Im Jahr 1865 hatten die im Deutschen Bund vereinten Staaten Baden, Württemberg und Preußen mehrere Staatsverträge zu verschiedenen Bahnprojekten abgeschlossen, unter anderen zum Bau einer Ost-West-Verbindung zwischen Ulm über Sigmaringen (Hohenzollern) nach Radolfzell und weiter über Waldshut in die Schweiz. So konnten in den folgenden Jahren die länderübergreifenden Bahnstrecken Tübingen–Sigmaringen, Ulm–Sigmaringen, Radolfzell–Mengen, Krauchenwies–Sigmaringen sowie Schwackenreute–Altshausen gebaut werden. Anschlüsse zwischen dem Badischen und dem Württembergischen Streckennetz waren in Sigmaringen, Mengen und Pfullendorf vorgesehen. Gerwigs Planung für die Strecke Schwackenreute–Pfullendorf sollte erst zwischen 1873 und 1877 umgesetzt werden.

Nur wenig später als der Bau der Ablachtal-Bahn lag der Baubeginn der »Schwarzwaldbahn« (1866–73), der zugleich von beiden Enden, also von Offenburg in Richtung Hausach und von Singen in Richtung Donaueschingen vorangetrieben wurde. Das Rüstzeug für seine späteren Trassierungen von Eisenbahnstrecken im In- und Ausland hatte sich Gerwig bei der Trassierung von Straßenzügen im gebirgigen Hochschwarzwald erworben. Im Eisenbahnbau konnte er diese Erfahrungen nutzbringend anwenden, indem er – erstmals bei seinem Vorschlag für die »Schwarzwaldbahn« – zur Höhengewinnung seine Kehrschleifen und Kehrtunnel einführte. Diese neuartige Trassenführung machte Gerwig in Eisenbahnkreisen so bekannt, dass er als Gebirgsbahn-Experte in verschiedene Gutachter-Komitees zur Überwindung der Alpen eingeladen wurde. Die »Schwarzwaldbahn« sollte sein Hauptwerk als Ingenieur werden, die ihn

weit über die Grenzen Badens hinaus bekannt machen und nach Abschluss dieser Arbeiten direkt in die Schweiz als Oberingenieur zum Bau der Gotthard-Bahn führen sollte.

Im Jahr 1871 wurde Gerwig zum Baudirektor und Kollegialmitglied in der bei Ausgliederung der »Bausektion« aus der OWS zur »Generaldirektion der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen« umbenannten Dienststelle ernannt.

Dann kam der Schnitt – 1872–75 war Gerwig zur Leitung der Gotthardbahn-Baus in der Schweiz.

Vorausschauend – und als ob er es geahnt hätte – hatte sich Gerwig beim Ausscheiden aus dem Badischen Staatsdienst im Auflösungsvertrag eine Rückkehrklausel ausbedungen.

So konnte er sich nach seinem Schweiz-Aufenthalt ab 1878 wie zuvor wieder mit dem Eisenbahnbau befassen: Auf der »Kinzigtal-Bahn«, die bei Hausach von der Schwarzwaldbahn abzweigen sollte, wurde das erste Teilstück bis Wolfach gebaut und 15. Juli 1878 eröffnet. Die Fortsetzung über Schenkenzell sollte dem Anschluss an die Württembergische Staatsbahn in Richtung Freudenstadt dienen. Der Bahnbau zog sich über die Jahre hin, die Strecke wurde immer nur in kurzen Teilabschnitten fertiggestellt und war erst seit 4. November 1886 durchgehend befahrbar.

Noch einmal hatte Gerwig mit Brückenbauten über den Rhein zu tun – diesmal nicht als Entwerfer oder bauleitender Ingenieur, sondern als Vorstand der Bauverwaltung bei der »Generaldirektion«.

Es ging um die Brücken bei Hüningen (1875–1878), Neuenburg (1875–1878) und Breisach (1875–1878), die nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 für eine enge Anbindung des Elsass an das Deutsche Reich sorgen sollten.

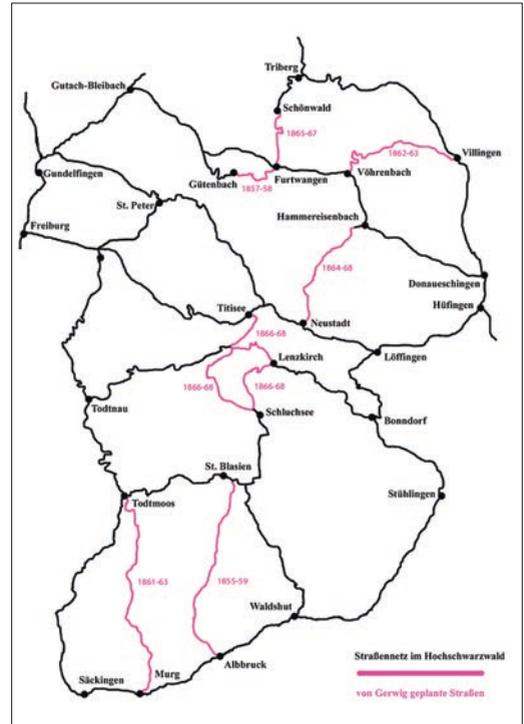
Das letzte Brückenbauwerk unter seiner Ägide war die Mainbrücke bei Wertheim, die 1881 zur Verbindung mit der Bayerischen Staatsbahn bei Lohr in Richtung Aschaffenburg erbaut wurde.

Schließlich begann Gerwig 1882 mit dem Bau der »Höllentalbahn« von Freiburg über Titisee in Richtung Donaueschingen, deren Eröffnung am 21. Mai 1887 er nicht mehr erleben sollte.

Gerwig als Straßenplaner

Wenn man sich vergegenwärtigt, wie zum Beginn des Eisenbahnbaus in Baden das bis dahin im Land und speziell im Hochschwarzwald existierende Straßennetz aussah, wird klar, welche wichtigen Neu- und Ausbauprojekte Gerwig geleitet hat:

Das Netz der Staatsstraßen von 1855 entsprach weitgehend den Postrouten, die Löffler in einer Karte von 1819 beschreibt, wobei der Zustand der Straßen auch nach 1855 vielfach im Argen lag. Gerwig hatte im Schwarzwald gelernt, sich von der vormittelalterlichen Tradition der Wegführung über die Bergkämme zu verabschieden. Die alten, steilen und gefährlichen An- und noch gefährlicheren Absteige suchte man zu seiner Zeit mit längeren, allmählich ansteigenden Trassen sowie mit Serpentina zu entschärfen. Zwischen 1855 und 1863 hatte sich Gerwig daher immer wieder auch mit Straßenbauten befasst: Bei Kuntzemüller nicht näher beschrieben wurde der Ausbau der Straße von Murg am Rhein durch das Tal der Oberen Murg nach Todtmoos (1861–1863), die in einigen Teilen der heutigen L 151 entspricht. Das gleiche gilt nach 1863 für die Straßen von (Titisee-)Neustadt nach Hammereisenbach (1864–1868), die heutige L 172 und zwischen Furtwangen



Von Gerwig geplante Straßen im Hochschwarzwald (1855–1868)
(Abb. 14–15 Zeichnungen: Ulrich Boeyng 2019)

und Schönwald (1865–1867), heute Teilstück der B 500, sowie für zwei Straßenbauten von Titisee nach Schluchsee (1866–1868), entweder über Lenzkirch (heutige B 315, ab Lenzkirch L 156) oder über Aha (heute Teilstück der B 500 und K 4991).

Was bei Kuntzemüller zum Straßenbau im Detail nicht erwähnt wird, ist bei Baer ausführlich beschrieben. Die heutigen Klassifizierungen der von Gerwig seinerzeit angelegten Straßen als Bundes- oder Landesstraßen lassen erahnen, welche Bedeutung seine frühen Planungen heute noch für den Verkehr in diesen Regionen haben.

Führt man sich vor Augen, wie die Reisen mit der Postkutsche für Gerwig – trotz der ersten Eisenbahnlinien – vonstatten gegang-

gen sein müssen, um im Schwarzwald an die verschiedenen Orte seiner Tätigkeiten zu gelangen, so lässt sich ermes sen, welche Mühen und Umstände ihm dies neben seinem umfangreichen Arbeitspensum bereitet haben muss.

Gerwig als Abgeordneter

Seine Funktion als Abgeordneter des Wahlkreises A 17 (Triberg–Hornberg–Wolfach–Haslach) in der 2. Kammer des Badischen Landtags nahm er in allen Sitzungsperioden zwischen 1863/65 und 1871/72 wahr.

Zwischen 1872 und 1875 war er dann zum Bau der Gotthard-Bahn in der Schweiz.

Wieder zurück in Baden wurde er für die Sitzungsperiode 1875/76 vom Wahlbezirk 42 (Pforzheim Stadt) erneut in den Landtag gewählt, ebenso für 1877/79. Da Gerwig jedoch zur gleichen Zeit bereits seit 1875 auch in Berlin im Deutschen Reichstag als Abgeordneter des Wahlkreises 2 (Baden, Donaueschingen) saß, gab er 1877 sein Landtagsmandat in Karlsruhe zurück und konzentrierte sich als Abgeordneter der National-Liberalen auf seine politische Tätigkeit in Berlin. Hier war er zwischen 1875 und 1884 zumeist in Ausschüssen als Fachmann vor allem für Eisenbahn-Fragen tätig.

Zu guter Letzt: Gerwigs Zeitgenossen

Die zu Gerwigs Lebzeiten in Pforzheim agierenden Gebrüder Benckiser waren Karl Moritz (* 1816 † 1877) und vor allem August Theodor Benckiser (* 1820 † 1895). War Karl Moritz die treibende Kraft des Eisenhammers, der Keimzelle der um 1851 installierten Brü-

ckenbauanstalt, so war August Theodor der findige Ingenieur und erfolgreiche Geschäftsmann, der die Brückenbauanstalt in Europa bekannt und begehrt gemacht hat.

Erwähnt man die Gebrüder Benckiser, kommt sogleich ein weiterer Zeitgenosse Robert Gerwigs in den Sinn: Emil Keßler (* 1813 † 1867). Keßler hatte in der Karlsruher »Maschinenfabrik von Emil Keßler & Theodor Martinsen« im Jahr 1842 die erste badische Lokomotive »Badenia« gebaut und war nur wenig älter als seine annähernd gleich alten Zeitgenossen.

Bis auf den traditionell als Bergmann ausgebildeten Karl Moritz Benckiser hatten alle eine »moderne« Hochschul-Ausbildung erhalten – August Theodor war 1834 bis vermutlich 1841 an der Höheren Industrieschule in Zürich, Keßler zwischen 1825 und 1832 sowie Gerwig von 1834 bis 1841 an der Polytechnischen Schule in Karlsruhe.

Alle waren Badener, die in die Anfänge der industriellen Revolution hineingebo ren wurden. Ihre jeweiligen Wirkungskreise überschritten sich im Jahrhundertthema »Eisenbahn-Bau« und reichten dabei weit über Baden hinaus: Während der Badische Baube amte die Trassen für Eisenbahn-Linien im In- und Ausland plante und die Gebrüder dort die Eisenbahn-Brücken bauten, so waren es die Lokomotiven des Dritten, die auf ihnen und über sie in ganz Europa fuhren.



Anschrift des Autors:
Dipl.-Ing. Ulrich Boeyng
Südring 19
76773 Kuhardt
boeyng@t-online.de