

Eisenbahn- und Automobil-Pioniere in und aus Baden-Baden

Baden-Baden und High-Tech

I. ZEITALTER DER REVOLUTION

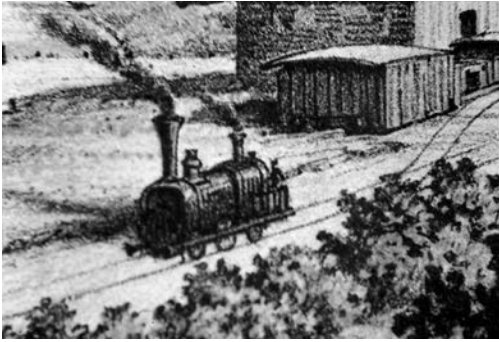
„Die Geschichte von High-Tech in Kurorten muss noch geschrieben werden“ stellte 1997 Hans-Erhard Lessing in einem Aufsatz über Karl Drais fest.¹ In der Tat fällt es bis heute schwer, das „mondäne“ Baden-Baden mit dem „Zeitalter der Revolutionen“ (Leopold von Ranke) in Verbindung zu bringen. Das gilt sowohl für die herausragende Rolle Baden-Badens in der Revolution 1848/49 als auch auf technischem Gebiet. Die Kräfte der Veränderung bekamen seit der Französischen Revolution immer mehr geistigen, kulturellen und

politischen Einfluss. Mit der Konstruktion der Dampflokomotive wurde der Transport von Menschen, Tieren und Waren revolutioniert. Heinrich Heine fasste diesen Prozess 1843 in folgende Worte: „Welche Veränderungen müssen jetzt eintreten in unsrer Anschauungsweise und in unseren Vorstellungen! Sogar die Elementarbegriffe von Zeit und Raum sind schwankend geworden. Durch die Eisenbahnen wird der Raum getötet, und es bleibt uns nur noch die Zeit übrig“.

In der Karlsruher Zeitung vom 24. Januar 1825 erfahren wir von englischen Aktiengesellschaften, „welche für die Ausführung von



Blick über den Bahnhof zur Stadt Baden-Baden. Farblithographie von C. Pausch um 1850.



Bahnhof Baden-Baden mit Lokomotive. Bildausschnitt aus C. Pausch.

Eisenbahnen auf die bedeutendsten Entfernungen“ Kapital suchten.² Die gleiche Ausgabe berichtet von den „Annehmlichkeiten einer Gasbeleuchtung“, die der englische General Congreve in mehreren deutschen Hauptstädten einführen wollte sowie von der „Bequemlichkeit von geruchlosen Abtritten“, die eine Pariser Gesellschaft anbot. Baden-Baden selbst bekam die erste Gasbeleuchtung 1845, 30 Jahre nach der Partnerstadt Karlsbad, aber zeitgleich mit Prag ...

II. FRIEDRICH LIST UND LUDWIG BÖRNE Theoretiker in Baden-Baden

Einer der wichtigsten Wegbereiter der deutschen Eisenbahnen war Friedrich List. Am 6. August 1789 wurde er in Reutlingen geboren, 1819 gründete er den Deutschen Zollverein für die „Beförderung des deutschen Handels und Gewerbes“. Deutschland litt zu Beginn der 19. Jahrhunderts unter Unfreiheit, Kleinstaaterei und fehlender Handelsfreiheit. Lists ganzes Streben galt der wirtschaftlichen und nationalen Einheit Deutschlands sowie der Errichtung eines Eisenbahnnetzes. Am 5. Mai 1819 war der Tübinger Professor bereits zu Besprechungen mit den Badischen Abgeordneten von Liebenstein und von Lotzbeck in Karlsruhe. Es war sein erstes Treffen mit Badischen Liberalen, deren Aufgeschlossenheit für die neue Zeit als vorbildhaft zu gelten hat.

Im Mai 1825 veröffentlichte die Karlsruher Zeitung eine Meldung zu den Verhandlungen über einen süddeutschen Zoll- und Handels-

verein: „Mögen die ... Verhandlungen bald zu dem Resultate führen, das von Millionen fleißiger Staatsbürger mit Sehnsucht erwartet wird, mögen die Regierungen Süddeutschlands in der durch einer freien Bewegung des Verkehrs herbeigeführten Vermehrung der inneren Kräfte ihrer Staaten sich bald eines beglückenden Erfolges ... erfreuen!“. In diesem Jahr musste der „Pionier des Reiches“³ nach Amerika auswandern, nachdem er bereits am 6. April 1822 wegen Verleumdung der Regierung, Beschimpfung der Staatsdiener und anderer „Verbrechen“ zu 10 Monaten Festungshaft verurteilt wurde. Er floh über Rheinbischofsheim nach Straßburg und hielt sich ab September in Kehl auf.⁴

Das Zeitalter der Revolutionen war auch eines der Restauration, es galt alle liberalen Ansätze zu unterdrücken und zu verfolgen. Daher war Börne öfters gezwungen, „die Kampfstätte zu räumen und häufiger seinen Wohnsitz zu wechseln“.⁵ Das „Verzeichnis der im Mai dahier anwesenden Badgäste“ im Badeblatt Nr. 1 vom 20. Mai 1832 führt Börne mit seiner Freundin Jeanette Wohl im „Au Bade de Stéphanie“ (Im Stephanienbad) auf. Nach Wilhelm Chezy „... erschien Börne ziemlich früh im Lenze von 1832 und miethete eine Wohnung für den ganzen Sommer“.⁶ „Gerne“ hätte Börne Chezy „für die Partei gewonnen“, ihr Verhältnis beschrieb Chezy als „sehr gut“, Börne selbst als „leberkranken Staatshämorrhoidarius von unwirscher Gemüthsart; sobald er jedoch warm wurde, ... ließ er ein lustiges Feuerwerk in unerschöpflicher Fülle los“. Chezy berichtet, dass Börne zur Massenkundgebung des süddeutschen Liberalismus in Hambach Mitstreiter werben wollte. „In scherzhaftem Tone“ drohte er mit einem Freunde, und dass er „nicht wüsste, ob ich euch vor dem Wütherich retten kann, ... wenn ihr nicht nach Hambach geht“.

Im vorangegangenen Jahr 1831 besuchte Ludwig Börne auch schon Baden-Baden. Nach einem Gespräch mit Friedrich List schreibt Börne: „Diese Eisenbahnen sind meine und Lists Schwärmereien wegen ihrer ungeheuren politischen Folgen. Allem Despotismus wäre dadurch der Hals gebrochen, Kriege ganz unmöglich“. Nach Bernt Engelmann lernte Börne List in Baden-Baden kennen.⁷ Diese

Von Joseph Egner.

Hr. Hartmann, Königl. bayerischer Rentbeamter,
aus Dillingen.

Hr. Karth, Kaufmann aus Strasburg.

Im Großherzogl. Schlosse.

Demoiselle Bonafegla, Theater, Sängerin aus
Karlsruhe. (2025)

L O D A,
eine neuerfundene Fahrmaschine.

Der Freiherr Karl von Drais, welcher nach glaubwürdigen Zeugnissen, Donnerstag, den 12ten Juny, d. J. mit der neuesten Gattung der von ihm erfundenen Fahrmaschinen ohne Pferd *) von Mannheim bis an das Schwesinger Nebenhaus und wieder zurück, also 4 Poststunden Wegs in einer Stunde Zeit gefahren ist, hat mit der nemlichen Maschine den steilen, zwey Stunden betragenden Gebirgsweg von Gernsbach hierher in ungefähr einer Stunde zurückgelegt, und auch hier mehrere Kunstliebhaber von der großen Schnelligkeit dieser sehr interessanten Fahrmaschine überzeugt.

*) Siehe die Gb. Bad. Staatszeitung 1813, No. 257 u.
— den Freymüthigen 1814, No. 14.
— das Morgenblatt 1815, No. 13.
— das Neue Magazin aller neuen Erfindungen, Entdeckungen und Verbesserungen, Band III.

Die Haupt-Idee der Erfindung ist von dem Schlittschuhfahren genommen und besteht in dem einfachen Gedanken,

einen Sitz auf Rädern mit den Füßen auf dem Boden fortzuschoben.

Die vorhandene Ausführung insbesondere besteht in einem Reitsitz auf nur 2 zweyschüssigen, hinter-einanderlaufenden Rädern, um auf allen Fußwegen der Landstraßen fahren zu können, da diese den ganzen Sommer durch fast immer sehr gut sind. Man hat dabei zur Erhaltung des Gleichgewichts ein kleines gepolstertes Brettchen vor sich, worauf die Arme aufgelegt werden, und vor welchem sich die kleine Leistsange befindet, die man in den Händen hält, um den Gang zu dirigiren.

Diese, zu Staffetten und zu großen Reisen so sehr gut zu gebrauchende Maschine wiegt keine 50 Pfund, und kann für höchstens 4 Carolin, mit Reife, Taschen und sonstiger Zugehör, dauerhaft und schön hergestellt werden.

Baden, am 28. July 1817.

Der Lobredner des schönen Geschlechts.

Rühmt und hascht nach Lorbeerblättern,
Den Olymp mit seinen Göttern;
Aber mich, o süßes Streben!
Laßt der Frauen Ruhm erheben!

Erste Nachricht über die Fahrt von Gernsbach nach Baden-Baden im Juli 1817 mit der Fahrmaschine LODA

Behauptung widerlegt ein Brief vom 8. Oktober 1831 aus Paris, in dem Börne über den Abschied von List schreibt: „Es gibt nichts Komischeres als die Verzweigung dieses Mannes, wieder in den deutschen Kerker eingesperrt zu werden und nicht in Paris bleiben zu können.“⁸ Im Alter von 57 Jahren schied List freiwillig aus dem Leben, ein deutsches Schicksal wie wir es auch beim nächsten Pionier feststellen müssen.

III. KARL DRAIS

Mit dem Fahrrad in die Kurstadt

Baden-Baden bot nicht zuletzt wegen seines internationalen Publikums eine Plattform zur Kommunikation und Demonstration neuer Ideen. Den ersten Nachweis einer technischen Pioniertat in Baden-Baden lieferte Karl Drais – als bekennender Demokrat hatte er 1848 auf seinen Adelstitel verzichtet – Ende

Juli 1817 mit seiner „Fahrmaschine LODA“, als er „den steilen, zwey Stunden betragenden Gebirgsweg“ von Gernsbach nach Baden-Baden in „ungefähr 1 Stunde“ bewältigte.⁹ Weiter heißt es: „Die Haupt-Idee der Erfindung ist dem Schlittschuhfahren genommen und besteht in dem einfachen Gedanken, einen Sitz auf Rädern mit den Füßen auf dem Boden fort-zustoßen“. Praktischerweise gehörten auch Reisetaschen zum Zubehör.

In dieser Anzeige erfahren wir von der vorangegangenen Fahrt in der Rheinebene von Mannheim zum Schwesinger Relaishaus (nicht Rebenhaus), „die als die früheste bekannt gewordene Zweiradfahrt der Welt zu gelten hat“.¹⁰ Im Sommer 1818 berichtete das Badenwochenblatt von einer „noch größeren Kunst bei der Behandlung dieser Maschine, indem er öfter – auf etliche Stöße, die er sich an dem Promenadenhaus gab – durch die ganze Länge der Haupt-Allee des Promenadeplatzes und alsdann



Georg Muhl. *Die westeuropäischen Eisenbahnen in ihrer Gegenwart und Zukunft.* Baden-Baden 1838.

noch links um das Eck herum seitwärts noch über 100 Schritte weiter (im Ganzen also über 230 Schritte) balanciert hat, ohne dazwischen einen Fuß auf den Boden zu bringen“.¹¹

Krank und für „blöd“ erklärt starb das Genie 1851 verarmt in Karlsruhe, ein Jahr zuvor war der Sohn eines Polizeidirektors von der Polizei aus der Kurstadt „entfernt worden“. Die nach ihm benannte – von Hand oder Fuß fortbewegte – Draisine auf Eisenbahnschienen kündigt noch heute von dem Erfindergeist des „Freiherrn von Sauerbronn.“

IV. GEORG MUHL Schriftsteller pro Bahn

Im Mai 1838 erschien eine bei G. Scobniowsky in Baden-Baden gedruckte Schrift von Georg Muhl über seine Eindrücke der Eisen-

bahn in Belgien.¹² Die Schrift erschien nach dem sog. „Eisenbahnlandtag“ vom Februar und März und vor den ersten Bauarbeiten an der Eisenbahntrasse zwischen Mannheim und Heidelberg. Damals herrschte im ganzen Land eine Eisenbahneuphorie.¹³ So erhoffte sich Muhl eine erhebliche Zunahme von Gästen nach Baden-Baden, dem „Eldorado aller Touristen und Reisenden“: „... statt der 16 000 Fremden, die es während der schönen Jahreszeit besucht haben, sechszehnmahl sechszehntausend zählen können“.

Neben der ausführlichen Darstellung des Schienen- und Wagenmaterials beschreibt Muhl auch das Fahrerlebnis, nicht zuletzt um die zahlreich vorhandenen Vorurteile zu widerlegen: vor allem dem Rückwärtsfahren wurden „Beklemmung oder Schwierigkeiten im Athemholen“ nachgesagt. Der letzte Abschnitt mit seinem optimistischen Ausblick auf ein einiges und friedliches Europa lautet: „Nationen und Städte werden sich näher rücken; Feindseligkeiten und Kriege müssen der Civilisation weichen; Völkerschaften werden mit Völkerschaften in einem Verhältniß leben, wie ein Nachbar zum andern; die allgemeine Wohlfahrt befördert, denn ein Theil der Erde ist reicher an Natur-, ein anderer an Industrie- und Kunstproducten; der gegenseitige Verkehr und Austausch wird so erleichtert werden, dass sich Alles gleichmäßig vertheilen kann; die Menschen unter einander werden sich als Brüder kennen lernen und freundschaftlich die Hand bieten; – ja, was schon Viele geahnet, Wenige ausgesprochen haben, das wird eine nicht mehr ferne Zukunft vielleicht schon dem kommenden Geschlechte offenbaren; die europäischen Staaten werden durch dieses großartige Bindungsmittel das Bild einer großen Staatenfamilie, das Bild eines einzigen und friedlichen Ganzen darbieten“.¹⁴

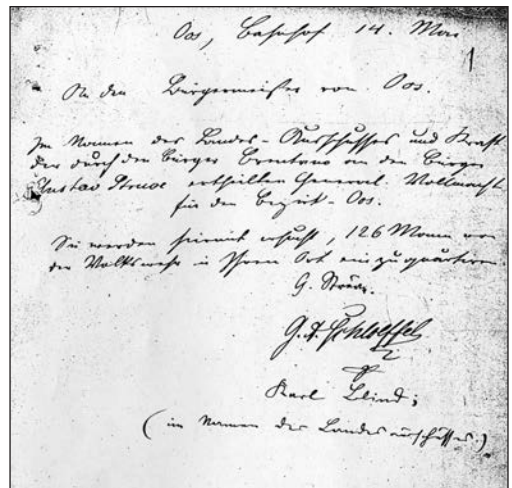
Veit Valentin bezeichnete in seinem Werk über die Revolution 1848/49 die Eisenbahn als „beste Revolutionsmacherin“. „In der Revolution selber, die ohne die Eisenbahn in dieser Form gar nicht denkbar gewesen wäre, verdoppelte sich dann noch einmal schlagartig das gesamte Aufkommen im Bereich des Personenverkehrs.“¹⁵ „Hofrath Dr.“ Muhl wirkte zehn Jahre nach dem Erscheinen seiner 38seitigen Schrift selbst aktiv an der Verwirklichung

seiner Vision mit. Baden-Baden wurde am Morgen des 14. Mai 1849 Zeuge einer „Sonderfahrt“ mit der Eisenbahn: Nachdem Lorenz Brentano vom Gasthaus zum Geist abgeholt worden war, bestieg er im Bahnhof Baden-Baden zusammen mit Gustav Struve einen „Extrazug“, der ihn zur Regierungsübernahme nach Karlsruhe brachte. Struve selbst blieb in Oos und schildert die damalige Situation in seiner 1849 in Bern erschienenen Geschichte der Badischen Revolution wie folgt: „In Baden-Baden wurden die erforderlichen Befehle zur Bewirkung einer allgemeinen Volkserhebung erlassen. Bis Oos reisten Brentano und Struve zusammen. Dort blieb Letzterer zurück, um die schon von allen Seiten herbeiströmenden Volkswahren zu organisieren ...“.

Der Großherzog Leopold war in der Nacht zuvor aus dem Karlsruher Schloss geflohen, die Eisenbahn ermöglichte einen „reibunglosen“ Machtwechsel.

Muhl repräsentiert einen der vielen zugezogenen Bürger dieser Zeit, denen die größtenteils wohlhabenden Kur- und Dauergäste vielfache Verdienstmöglichkeiten boten. Der gebürtige Westfale kam nach dem Abschluss seines Theologie- und Philologiestudiums in Heidelberg als Hofmeister einer englischen Familie nach Baden-Baden, wo er um 1835 ein Unterrichtsinstitut für alle Fächer mit besonderem Schwerpunkt in deutscher Sprache gründete.¹⁶ Er integrierte sich rasch in der Stadt und nahm in der Revolution nicht zuletzt als Herausgeber der Allgemeinen Badzeitung (ab April 1849 Mittelrheinische Zeitung) eine führende Stellung ein. Dabei vertrat er „die Richtung des wahren Fortschrittes in entschiedener Weise“. Er war Mitglied in der Bürgerwehr, 1849 wurde er im demokratischen Volksverein und in den neu entstandenen politischen Ausschüssen aktiv. Ende Juni 1849 musste er über Straßburg und Nancy in die Schweiz flüchten, danach hielt er sich in Frankreich und London auf.¹⁷

Baden-Baden war zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein beliebter Aufenthaltsort von Engländern. In welchem Zusammenhang der im Juli 1838 erwählte Baillie¹⁸ mit dem 1841 zum Lokomotivbau in der Karlsruher Maschinenfabrik angestellten John Baillie (1806–1859) steht, ließ sich nicht nachweisen. Fest steht,



14. Mai 1849 Bahnhof Oos. Von G. Struve, K. Blind und G. Metternich unterzeichnetes Schreiben an den Bürgermeister von Oos.

dass der Mitbegründer dieser Fabrik, Emil Keßler, in Baden-Baden geboren wurde.

V. EMIL KESSLER

Der Eisenbahnpionier aus Baden-Baden

Der Eisenbahnpionier der Kurstadt wurde am 20. August 1813 in Baden-Baden geboren. Sein gleichnamiger Vater wurde 1769 in Marburg geboren und kam 1803 nach Baden. Aus gesundheitlichen Gründen zog er mehrmals nach Baden-Baden, in den Jahren nach 1812 ist er auch als Vermieter und Hauseigentümer nachzuweisen. 1820 finden wir den Vater in Karlsruhe, der Sohn aber verbrachte die „Saison“ mit seiner Mutter in Baden-Baden.¹⁹ Ab dem Jahr 1821 wohnte Keßler sen. wieder in Baden-Baden u. a. beim Färber Siefert, wo er auch 1824 starb. Im Taufbuch der Stiftskirche wird er als „Großherzoglich badischer Major und Ritter des Großherzoglich Badischen Militärverdienstordens“ bezeichnet.

Durch seine zwei Heiraten in einflussreiche und vermögende badische Familien schuf er günstige Startbedingungen für die Karriere seines Sohnes. Sein Schwiegervater Gottfried Posselt²⁰ gründete durch seine vielen Kinder eine „neue badische ‚Dynastie‘ von Hofräten, Amtmännern, Räten und Amtsverwaltern, aber auch Ärzten, Professoren und weiteren Geistlichen, die sicherlich über nicht geringen Ein-



Emil Keßler. Ölgemälde von Johann Grund, 1858.

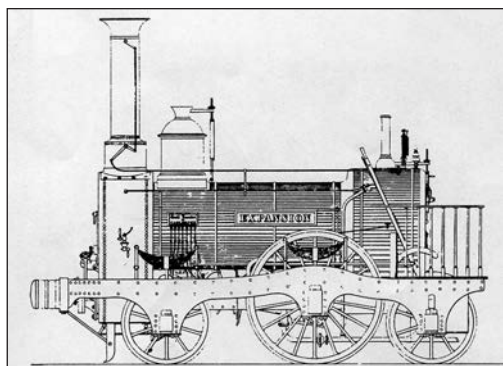
fluss beim badischen Hof und bei der badischen Regierung verfügten“.²¹

1809 ehelichte der pensionierte Militär Carolina Schübler aus Lichtenau, Tochter des Amtmannes Johann Daniel Schübler. Ihr Sohn Emil Julius Karl wurde am 22. August in der Stiftskirche katholisch getauft, da eine evangelische Gemeinde noch nicht existierte und Pfarrer Lorenz ein Beispiel für die damals herrschende Toleranz darstellte.²² Emil jun. hat in Baden-Baden seine Kindheitsjahre verbracht. In allen Publikationen ist zu lesen, dass er seine erste Schulbildung am Pädagogium, der Nachfolgeschule des 1809 nach Rastatt verlegten Lyceums, erhielt. Im Nachlass findet sich eine Notiz, dass Emil im Jahr 1826 seine Schulbildung am Pädagogium abgeschlossen habe.²³ Im selben Jahr finden wir ihn dann auf

einer Schülerliste der Polytechnischen Schule in Karlsruhe, 1835 bis 1837 war er dort selbst als Lehrer tätig. 1832 errichtete der nur 4 Jahre ältere Lehrmeister von Emil, Jakob Friedrich Messmer (1809 in Karlsruhe geboren), eine mechanische Werkstatt in Karlsruhe, die Keßler 1836 mit 23 Jahren übernahm.

Die Heirat am 22. Dezember 1837 mit Caroline Sachs, Tochter des Karlsruher Stadtapothekers, behinderte seine Karriere auf keinen Fall. Im selben Jahr wurde sein Antrag auf Gründung seiner Maschinenfabrik vom Innenministerium genehmigt und er begann mit seinem Kompagnon Theodor Martiensen die Produktion von mechanischen Gerätschaften. 1838 wurde die erste Dampfmaschine produziert. Nach dem Beitritt Badens zum Zollverein im Jahre 1835 – 16 Jahre nach dem ersten Besuch Lists in Karlsruhe in dieser Sache – entstanden im Großherzogtum Baden drei große Unternehmen: Spinnerei und Weberei Ettlingen und Zuckerfabrik Waghäusel als Aktiengesellschaften und die Maschinenfabrik Keßler & Martiensen als Privatunternehmen (Keßler brachte 18 000 Gulden, Martiensen 2000 Gulden ein). Im Dezember 1841 war die erste Lokomotive BADENIA fertiggestellt, Karlsruhe war zu diesem Zeitpunkt noch nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die ersten sechs Lokomotiven der Badischen Staatsbahn wurden aus England importiert.

Ab Dezember 1847 stellte der bisherige Geldgeber, das Karlsruher Bankhaus Haber & Söhne, alle Zahlungen an Keßler ein. Nach Stemmermann zog das Frankfurter Bankhaus Rothschild seine Kredite an Haber zurück, weil Keßler „Erzeugnisse herstellte, für welche die britische Industrie bisher eine Monopolstellung genoß.“²⁴ Am 14. März 1846 hatte Keßler die „Maschinenfabrik Emil Keßler, Esslingen“ gegründet, was nicht nur von Max von Haber mit Skepsis bedacht wurde. Nach zahlreichen Rettungsversuchen (sog. Dreifabriken-Frage) wurde die Fabrik 1852 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Keßler konzentrierte sich auf seine Fabrik in Esslingen und zog nach Stuttgart: „Ich gebe die Früchte meiner Arbeit dahin, um den Vergleich nach Billigkeit zustand bringen zu können, und so



Die Lokomotive EXPANSION. Keßler 1843, Karlsruhe

glaube ich getan zu haben, was nur immer mit Recht von mir erwartet werden kann“.²⁵

Emil Keßler war einer der wichtigsten südwestdeutschen Industriellen mit guten und selbstbewussten Beziehungen zum Badischen wie Württembergischen Hof. Auch die standesgemäßen Ehen von Vater und Sohn schufen wichtige Kontakte. Seine gute Schulbildung in Baden-Baden²⁶ und Karlsruhe und die vielen Auslandskontakte (Paris, England, Alpenländer) befähigten ihn zum Unternehmer im vollsten Sinn des Wortes. Der Badische Staat unterstützte ihn diplomatisch und finanziell, wobei er selbst ein großes kaufmännisches Wagnis (in jungen Jahren) einging. Er zeigte ein großes Selbstbewusstsein, sein Angestellter Niklaus Riggenschach²⁷ bezeichnete ihn sogar als „selbstherrlich, überheblich und skrupellos“, aber auch als „dankbar“. Riggenschach selbst schreibt, dass er „bei guter Bezahlung ... sehr gut aufgenommen“ wurde.²⁸ Sein neben dem Ettlinger Tor in Fabriknähe gebautes Haus wurde nach seinem Umzug nach Basel 1853 an die Chistofle-Fabrik verkauft.

Im Alter von nur 54 Jahren erlag er am 16. März 1867 einem Herzschlag, einhundert Jahre später ging die Keßler'sche Maschinenfabrik Esslingen AG zum Mercedes-Benz-Konzern über. Carl Benz, dessen Vater aus dem Albtal stammte und als Lokomotivführer arbeitete, war nach seinem Studium von 1864 bis 1866 für die Maschinenfabrik Karlsruhe tätig. Auch Wilhelm Maybach und Gottlieb Daimler waren in der von Keßler gegründeten Fabrik beschäftigt. Von beiden wird noch zum Thema High-Tech im Kurort die Rede sein.

V. FRIEDRICH EISENLOHR

Eisenbahn- und Kirchenarchitekt in Baden-Baden

Eisenlohr wurde am 23. November 1805 in Lörrach geboren und war 1824, zwei Jahre vor Keßler, Schüler an der Karlsruher Polytechnischen Schule. 1832 folgte ein Lehrauftrag, zusammen mit Heinrich Hübsch (1795–1863) übernahm er die Leitung der höheren Baufachschule. Bis zu seinem frühen Tod im Jahre 1854 prägte er als Leiter des Hochbauwesens das Erscheinungsbild der Badischen Staatsbahn bis in die heutigen Tage. Sein Motto lautete: „Der Baustil soll einfach und bescheiden, würdig, überall sparsam, aber nirgends ärmlich sein ...“.²⁹ Er hat sämtliche Hochbauten der Badischen Staatsbahn projektiert: von den Entwürfen zu Bahnhöfen (einschließlich der Inneneinrichtung mit Stühlen und Lampen) und Bahnsteighallen über Schuppen, Barrieren bis zu den Stationstafeln hat er modernste Bauaufgaben mit Mitteln der historischen Architektur, neben klassizistischer Ornamentik und mittelalterlichen Zierformen, errichtet. Im damals selbständigen Oos hat er den Bahnhof an der Rheintalstrecke entworfen. Die am 6. Mai 1844 „mit Sang und Klang und Fahnen und Kränzen und dem obligaten Festmahl“³⁰ offiziell eröffnete Bahnstation wurde im Rundbogenstil errichtet und lag zur damaligen Zeit weiter südlich. 1900 wurde das neue Stationsgebäude in Oos eröffnet, vom ehemaligen Eisenlohr'schen Gebäude ist nichts mehr erhalten.

Das Gebäude besaß neben einer Wagenhalle auch ein Maschinenhaus, Kohlenmagazin, Waschküche und einen Pferdestall mit Eilwagenremise. In der Mitte des steinernen Gebäudes wurde ein kleiner Turm mit einer Glocke für den Fahrbetrieb errichtet. Rechter und linker Flügel waren zweistöckig, natürlich unterkellert und neben Wohnungen auch mit einer „Restauration“ versehen. An der ehemaligen Stichbahntrasse ist heute noch das Bahnwärterhäuschen Oosscheuern erhalten. Baden-Baden wurde eine der ersten Stationen, die nach erfolgreichen Versuchen Eisenlohr's 1851 einen Bahntelegraphen, der auch von Privatpersonen benutzt werden konnte, erhielt.³¹



Eisenbahn-Hof zu Oos bei Baden.

Bahnhof Oos. F.-G. Delkeskamp, 1852.

Im Juli 1845 wurde der im Schweizerhaus-Stil – mit den charakteristischen Sägearbeiten – erbaute Sackbahnhof „Baden“ mit einem Fürstensaal der Öffentlichkeit übergeben. Auch dieser Bau musste dem gesellschaftlichen Stellenwert Baden-Badens gerecht werden, da Mitglieder regierender Häuser – oft unter großem Publikumsandrang – empfangen wurden. Der Mannheimer Liberale Friedrich Daniel Bassermann „sprach sich nachdrücklich gegen die Neigung zu ‚Prunkbauten‘ und gegen Versuche aus, mit besonderen Aufenthaltsräumen für ‚Standespersonen‘ Prinzipien der Vergangenheit in die moderne Welt zu schmuggeln“. ³² Der westlich angebaute fürstliche Wartesalon wurde dennoch „nobel ausgestattet“. ³³ Die Bahnsteighalle wurde in einem Novembersturm 1870 zerstört; im Stadtwald selbst wurden ungefähr 10 000 große Bäume umgeworfen. Im Laufe der Zeit genügte der Stadtbahnhof nicht mehr den Bedürfnissen, obwohl er mehrfach erweitert worden war. Der „alte“ Bahnhof Eisenlohr’s stand bis zur Eröffnung des neuen Betriebsgebäudes im März 1895. Der heutige sog. „Alte Bahnhof“ dient als Vestibül des Festspielhauses.

1853 entschied sich der evangelische Kirchengemeinderat mit Zustimmung des Oberkirchenrats unter 5 Entwürfen einer Kirche für die Planung von Professor Eisenlohr. Die Grundsteinlegung im Jahr 1855 hat er nicht mehr erlebt, Eisenlohr starb bereits 1854 in

Karlsruhe. Die beiden Kirchtürme wurden erst 1876 aufgesetzt, deren Architekt Lang wich jedoch erheblich von dein Entwurf Eisenlohr’s ab.

VI. GOTTLIEB DAIMLER

1887 zu Wasser und auf Schienen im Kurort

Am 13. Oktober 1887 kam der „Ingenieur“ Gottlieb Daimler, „dem Wunsche einiger hiesigen Herrn entsprechend“, mit einem neu erfundenen 1,5-PS-Motor in die Kurstadt an der Oos. ³⁴ Im Beisein von Oberbürgermeister Gönner und Bürgermeister Seefels „machte er auf dem Waldsee eine halbstündige Fahrt mit einem kleinen Schiff und später mit einer Draisine Fahrten auf den Geleisen des hiesigen Bahnhofes“. Am Baden-Badener Bahnhof hatten sich auch „Ihre Hoheiten“, die Prinzen Herrmann und August zu Sachsen Weimar, eingefunden „und ließen sich dieselben von dem Erfinder die (D. B.) Konstruktion des neuen Fahrzeuges erklären“. Daimler logierte im Hotel Goldener Stern, in Begleitung von dem „Ingenieur Wilhelm Maybach aus Cannstatt“.

Das Badener Wochenblatt berichtete weiter, dass 2 Tage später „Ihre Königliche Hoheiten der Großherzog und die Großherzogin ... geruht haben, ... den neu erfundenen Motor des Herrn Ingenieur Daimler in Augenschein zu nehmen und den überraschenden Experimenten beizuwohnen, welche der Erfin-

der auf dem Waldsee in der prägnantesten Weise ausführte“.³⁵ Großherzog Friedrich I. hatte gerade eine Fahrt mit einem Kursschiff auf dem Bodensee erlebt. Durch den wiederum anwesenden Oberbürgermeister Gönner wurde der Vertreter der „Eßlingen’schen Maschinenfabrik, Herr Baurath Groß“ dem Großherzog vorgestellt. Vermutlich handelt es sich dabei um die 1846 von Emil Keßler gegründete Maschinenfabrik Esslingen, die auch die ersten Motorlokomotiven der „Daimler-Motoren-Gesellschaft Bad Cannstatt“ herstellte.

Der Ettlinger Unternehmer Wilhelm Lorenz berichtete 1888 seiner Tochter Adda über Gottlieb Daimler („merke dir den Namen“), dass „ein kerniger Schwabe“, dem es an „Geld fehlt“, mit seinem Motor „die ganze Welt erobern“ werde: „wir werden ohne Pferde fahren, wir werden die großen Schiffe damit treiben, die Maschinen laufen lassen, wir werden fliegen und die Luft erobern!“³⁶

VII. JOSEPH VOLLMER

Der Automobil-Pionier aus Baden-Baden

Seit Pfingstmontag 2005 erinnert ein Schild am Geländer der Oosbrücke zwischen Feuerwehr und Tourist-Information an den großen Baden-Badener Automobil-Pionier Joseph Vollmer.³⁷ Der Sohn eines Schlossermeisters wurde am 13. Februar 1871 in Baden-Baden geboren. Als im Jahr 1886 Baden-Baden elektrische Bogenlampen der Marke Siemens erhielt, stand sein Berufswunsch fest: er wollte Elektrotechniker werden, sein Vater soll jedoch für eine solide Ausbildung als Feinmechaniker in der Maschinenfabrik Esslingen plädiert haben. In der Literatur wird auch „eine Ausbildung zum Elektromonteur in Cannstatt“³⁸ angeführt. Beide Orte verbindet seltsamerweise ein Zeitungsartikel über Vollmer aus dem Jahre 1942: hier heißt es „Maschinenfabrik Esslingen zu Cannstatt“.³⁹ Da Vollmer zu dieser Zeit nachweislich „vor allem Apparate für die Eisenbahn“⁴⁰ baute, spricht vieles für die Keßler’sche Maschinenfabrik in Esslingen.

Die Nähe der beiden Fabriken im Neckartal ermöglichten Vollmer auf jeden Fall einen Blick über den Zaun zum „Kollegen“ Daimler in Bad (!) Cannstatt, dessen zwei Demonstrationen seines neuen Motors 1887 in Baden-



Joseph Vollmer, Automobil im Hintergrund

Baden der technologiebegeisterte Vollmer auf jeden Fall „mitgekriegt“ hatte.

Nachdem Vollmer u. a. den gesamten Stuttgarter Güterbahnhof mit Beleuchtungsanlagen versehen hatte, studierte er Maschinenbau. Im August 1894 erhielt Vollmer von Theodor Bergmann aus Gaggenau den Auftrag für Werkzeichnungen. Damit begann die Karriere Vollmers, „den die Fachwelt zu den zehn wichtigsten Automobilpionieren der Welt rechnet“.⁴¹ Vollmer beschreibt die Ereignisse im Sommer 1894 so: „Im August des Jahres 1894 habe ich mich zu Fuß über Ebersteinburg nach Gaggenau begeben und bei dem Fabrikanten Theodor Bergmann höchstpersönlich vorgesprochen. Ich schlug ihm vor, die Fabrikation von Motorfahrzeugen nach den vorgelegten, von mir gefertigten Konstruktionen aufzunehmen. Der Mann und die Zeichnungen haben Bergmann wohl imponiert, und wir wurden schnellstens einig, dass ich den folgenden Tag die Werkzeichnungen bei meinen Eltern in Baden-Baden beginnen sollte, die dann nacheinander in den Bergmann-Industriewerken zur Ausführung gelangten“.⁴²

Im Sommer 1897 trifft er bei einer Fahrt mit seinem Erfolgsmodell „Orient-Express“ den in Baden-Baden zur Kur weilenden



Joseph Vollmer

Wagenbauer Eduard Kühlstein. Er wurde Teilnehmer an dessen Berliner Fabrik, danach Chefkonstrukteur in einem Automobilwerk und baute 1903 den ersten Automobil-Lastzug der Welt mit dem programmatischen Namen „Durch“. 1900 erhielt er auf der Weltausstellung in Paris den Grand Prix für seinen Postbus mit Elektroantrieb.

Der bei Keßler schon erwähnte Carl Benz übernahm im Jahre 1910 endgültig die Bergmann'schen Industriewerke. Die Unternehmen der beiden gebürtigen Baden-Badener Keßler und Vollmer wurden also von den fusionierten Benz- und Daimler-Fabriken übernommen. Vollmers Entwicklungsarbeiten und Patente für Personen- und Lastwagen erwiesen sich als Konkurrenz zu der von Keßler mitbestimmten Eisenbahn. Beide sind das Paradebeispiel für die eingangs erwähnte „High-Tech“ aus einer Kurstadt. Während ihrer Jugendzeit in der internationalen Kurstadt kamen sie in Kontakt mit interessanten Theoretikern und Praktikern und den in Baden-Baden präsentierten technischen Neuheiten.

Über Vollmer, der auf einer Reise zum Volkswagenwerk 1955 verstarb, lesen wir im

Heimatbuch des Landkreises Rastatt zu diesem Thema: „... und stammt ausgerechnet aus dem Baden-Baden der Belle Epoque, das man eher mit seinem Savoir-vivre als mit der Entwicklung technischer Innovationen in Verbindung bringt“.⁴³

Anmerkungen

- 1 Lessing, Hans-Erhard: Technik im Weltbad in: Mannheimer Geschichtsblätter 1996, Seite 304.
- 2 „In allen diesen öffentlichen Anzeigen berufen sich die unterzeichneten Direktoren der verschiedenen Gesellschaften, auf die bereits allgemein anerkannten überwiegenden Vortheile der nach den neuesten Erfindungen verbesserten Eisenbahnen, in Hinsicht auf den möglichst wohlfeilen, sicheren und schnellen Transport von allen Arten von Waaren und Produkten, so wie auch von Reisenden, Diligencen, Briefposten u. dgl., und überall soll die mächtigste und wohlfeilste aller bewegenden Kräfte: der elastische Wasserdampf mittelst wandelnder, oder noch besser, mittelst stehender Dampfmaschinen, statt der bisher gebrauchten Pferde, zum Fortschaffen der auf den eisernen Geleisen mit der größten Leichtigkeit rollenden Wagen angewendet werden“. Karlsruher Zeitung vom 24. 1. 1825.
- 3 Buchtitel von K. A. Meißinger.
- 4 Dittler, Erwin: Friedrich List als Flüchtling in Kehl und im Hanauerland in: Die Ortenau 1964, Seite 126.
- 5 Hinderer, Walter (Hrsg.): Ludwig Börne. Sammlung Insel o. J., Seite 11.
- 6 Chezy, Wilhelm: Erinnerungen aus meinem Leben. Zweites Buch: Helle und dunkle Zeitgenossen. Schaffhausen 1864, Seite 138 f.
- 7 Engelmann, Bernt: Trotz Alledem. Deutsche Radikale 1777–1977. Reinbeck 1979, Seite 136. Für einen Aufenthalt Lists habe ich keinen Beleg gefunden.
- 8 Rippman, Inge und Peter (Hrsg.): Ludwig Börne – 3. Band. Düsseldorf 1964, Seite 283 f. Das Zitat stammt aus dem „Brief“ vom 8. 10. 1831.
- 9 Badwochenblatt für die Großherzogliche Stadt Baden vom 24. 7. 1817, Seite 188 und 189.
- 10 Lessing wie Anmerkung 1, Seite 302. Vgl. Badische Staatszeitung 1817, Blatt 211.
- 11 Badwochenblatt 1818, zitiert nach Karl Jörger: Baden-Baden in der Geschichte des Fahrrades in: Badisches Tagblatt 19. 7. 1955.
- 12 Muhl, Georg: Die westeuropäischen Eisenbahnen in ihrer Gegenwart und Zukunft. Baden-Baden 1838.
- 13 Landesmuseum für Technik und Arbeit Mannheim (Hrsg.): Eisenbahn-Fieber. Ubstadt-Weiher 1990, Seite 291 ff.
- 14 Muhl wie Anm. 12, Seite 32.
- 15 Gall, Lothar: Bürgertum in Deutschland. Berlin 1989, Seite 544.
- 16 Perkow, Ursula: Residents and Visitors. Baden-Baden 1990, Seite 103 ff und 180.
- 17 Arbeitskreis für Stadtgeschichte Baden-Baden (Hrsg.): AQUAE 98. Baden-Baden 1998, Seite 77 f.

- 18 Perkow wie Anm. 16, Seite 52. Der Königlich Britische Geschäftsträger E. P. Montagu Baillie „und dessen Verwandtschaft ... selbst jahrelang in Baden-Baden Sommerquartier nahm.“
- 19 Enzweiler, Hans-Jürgen: Emil Julius Karl Kessler (1813–1867). Ansätze zu einer Biographie in: Zeitschrift für Unternehmensgeschichte Heft 4/1992, Seiten 221–253. Keßler schrieb sich immer mit „ß“, auf den Fabrikschildern finden wir jedoch die Großbuchstaben „SS“.
- 20 „Neben Keßler stand der Prokurist ‚Carl Posselt‘ als Zeichnungsträger zu dieser Zeit (1851, D. B.) der Firma vor“. Willhaus, Werner: Lokomotivbau in Karlsruhe. Die Geschichte der Maschinenbau-gesellschaft Karlsruhe und ihre Vorgänger. Freiburg, 2005, Seite 14.
- 21 Enzweiler wie Anm. 19, Seite 225. Diese Heirat war 1805.
- 22 Pfarrer Lorenz zählte auch zu Emils Lehrern am Pädagogium. Laut Enzweiler, Seite 230 Anm. 45 findet sich im Nachlass auch das Erbauungs-büchlein „Schule der Weisheit und Tugend“ mit einer Widmung von 1820.
- 23 Enzweiler wie Anm. 19. Seite 229/230 mit Anm. 45.
- 24 Stemmermann, Hans Paul: Die badisch-pfälzische Familie Buhl in: Oberrheinische Studien II. Bretten 1978, Seite 304.
- 25 Willhaus wie Anm. 20, Seite 12: „..., wohlwissend, dass er mit diesem Schritt praktisch sein gesamtes Privatvermögen verlor“. Dieses Buch aus dem Eisenbahnkurier-Verlag führt neben hervorragenden Fotos auch weitere Badische Eisenbahn-unternehmen auf.
- 26 Der Baden-Badener Maler und Zeichner (!) Johann Stanislaus Schaffroth (1766 Baden-Baden 1851) zählte zu seinen Lehrern.
- 27 1817 in Gebweiler (Elsass) geboren, Tätigkeit in der Montage 1840 bis 1842, zuletzt als technischer Betriebsleiter. Erfinder des gleichnamigen Zahn-stangensystems.
- 28 Zier, Hans-Georg: Die Industrialisierung des Karls-ruher Raumes in: Oberrheinische Studien II. Bretten 1978. Seiten 340 und 347 ff.
- 29 Roth, Erik: Offenburg–Freiburg. Die Bauten der Badischen Staatsbahn und der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg.
- 30 Badeblatt vom 7. 5. 1844.
- 31 Carganico, Walter: Vor 150 Jahren fuhr die erste Eisenbahn nach Baden-Baden. In: AQUAE 95, Seite 79.
- 32 Gall wie Anm. 15, Seite 538.
- 33 Findeisen, Peter: Baden-Baden, Bahnhof in: Denkmalpflege in Baden-Württemberg, Heft April–Juni 1988.
- 34 Badener Wochenblatt Nr. 124 vom 15. 10. 1887.
- 35 Badener Wochenblatt Nr. 125 vom 18. 10. 1887.
- 36 Stemmermann, Hans Paul: Wilhelm Lorenz. Sein Ettlinger Werk und die Daimler-Motoren-Gesellschaft in: Oberrheinische Studien II. Bretten 1978, Seite 377.
- 37 Seiter, Roland: „Ein Bugatti brüllt auf, als wolle er zum Mond starten!“. die außergewöhnliche Auto-mobilchronik Baden-Badens. Baden-Baden 2002. Ders. in: Badisches Tagblatt vom 12. und 14. 5. 2005.
- 38 Zincke, Gisela/Hundt, Michael: Vergessener Pionier, Joseph Vollmer: Einer der bedeutendsten Konstrukteure aus der Frühzeit des Automobils in: Oldtimer 9/98, Seite 202.
- 39 Badische Presse vom 9. 4. 1942. Vgl. dazu meine Ausführungen im Kapitel VI.
- 40 Heinemann, Sven: Mit knatterndem „Orient-Express“ durch die Allee in: Badisches Tagblatt vom 16. 9. 1998.
- 41 Karcher, Martin: Wegbereiter der Murgtäler Auto-mobilindustrie in: Landkreis Rastatt (Hrsg.): Heimatbuch 2001, Seite 150.
- 42 Zitiert nach Zincke wie Anm. 38.
- 43 Karcher wie Anm. 41, Seite 149.

Dieter Baeuerle
 Stadtmuseum Baden-Baden
 Küferstraße 3
 76530 Baden-Baden
 Telefon: 0 72 21/93-22 73
 E-Mail: dieter.baeuerle@baden-baden.de