# Déjà vu?

## Als die Straßburger Straßenbahn vor rund 100 Jahren durch Kehl fuhr

Ute Scherb

*Seit April 2017 fährt die Straßburger Straßenbahn wieder nach Kehl und die beiden sich am Rhein gegenüberliegenden Städte sind verkehrstechnisch so eng aneinander gebunden, dass Fahrgäste aus beiden Nationen beinahe unbemerkt und selbstverständlich die Landesgrenze überschreiten können. Vor knapp 120 Jahren gab es diesen Moment schon einmal, als die erste Trambahn der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft über den Rhein dampfte und Marktfrauen wie Arbeiter aus Kehl und dem Hanauerland nach Straßburg beförderte. Besonders an Feiertagen und Wochenenden waren die Bahnen überfüllt, weil Touristen aus Straßburg im benachbarten Kehl Erholung suchten. Geradezu schwärmerisch pries am Vorabend des Ersten Weltkrieges das Adressbuch der Gesamtgemeinde Kehl von 1914 den öffentlichen Nahverkehr: »Die Verkehrsverbindungen mit dem nahen Straßburg sind vorzügliche«. Tatsächlich herrschten seinerzeit beinahe paradiesische Verhältnisse: Im Zehn-Minutentakt passierte die von Kehl kommende Straßenbahn die Rheinbrücke, von morgens 6 Uhr bis 12 Uhr nachts. Tatsächlich war die damalige Publikumserwartung an die Dienstleistung des öffentlichen Nahverkehrs deutlich höher als heute: Keineswegs zufrieden mit der bereits erreichten Zugtaktung, wollte die betreibende Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft die Rheinüberfahrt im Fünf-Minutentakt bewältigen, scheiterte jedoch an bürokratischen Hemmnissen. Im Gegensatz zu heute erwies sich das Betreiben dieser Straßenbahnlinie keineswegs als Zuschussgeschäft, sondern als lukrative Angelegenheit. Wie auch heute musste damals eigens für die Tram eine neue Brücke gebaut werden, und es war für die Straßburger Aktiengesellschaft keine Frage, dass sie sich mit einem nicht unerheblichen Beitrag an den Baukosten beteiligte – eine Investition, die sich schon bald amortisieren sollte.*

### Wie alles begann: Eine Pferde-Straßenbahn für Straßburg

Die Initiative für die Einrichtung einer Straßenbahn erfolgte nicht von Kehl, sondern von Straßburg aus. Das sollte nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870/71 gleichsam als deutsches Aushängeschild zur Metropole des unter direkter Verwaltung des deutschen Kaisers stehenden Reichslandes Elsass-Lothringen ausgebaut werden. Gerade hier wollten die Repräsentanten des neu gegründeten wilhelminischen Kaiserreiches beweisen, welche architektonischen, technischen und wissenschaftlichen Glanzstücke der neue Staat zu produzieren in der Lage war. Beide Städte waren 1870 schwer zerstört worden. Von Kehl aus hatte die preußische Armee unter General August von Werder die Stadt Straßburg beschossen und die französische Seite hatte die-

Neubau im wilhelminischen Stil: Das Hauptgebäude der Universität, erbaut 1879–1884

ses Feuer erwidert. Während nach Kriegsende die Wiederaufbauarbeiten in Kehl nur langsam voranschritten, stand der Wiederaufbau Straßburgs im Fokus der Reichsregierung, die hierfür große Summen investierte.

Schon 1872 wurde die Hochschule als Kaiser-Wilhelm-Universität neu gegründet. Die Einwohnerzahl verdoppelte sich aufgrund des Zuzugs tausender sogenannter Altdeutscher aus dem ganzen Reich auf fast 180 000 im Jahr 1910. Im Nordosten der Altstadt entstand ab 1878 die Neustadt; das gigantische Bauprojekt bedeutete eine flächenmäßige Verdreifachung der Stadt. Zu dieser wilhelminischen Selbstdarstellung zählt auch der 1883 im Westen eingeweihte Hauptbahnhof. An der Entstehung all dieser Bauten waren Arbeiter aus Kehl und dem Hanauerland beteiligt, die allmorgendlich die Schiffbrücke überquerten, um zu ihren Baustellen zu gelangen.

Unter den Ingenieuren des Deutschen Reiches sprach sich die in Straßburg herrschende Aufbruchsstimmung schnell herum. So wurde schon Anfang 1872 ein Berliner Ingenieur namens Schmetzer nicht nur in Straßburg vorstellig, er wandte sich auch an die Kehler Verwaltungsspitze, um dort ein zukunftsweisendes Projekt zu bewerben: Er empfahl die Entwürfe eines Berliner Kollegen für eine Pferdeeisenbahn und legte einen Plan vor, der nicht nur die Erschließung Straßburgs in fünf Linien umfasste, sondern den Einsatz der Bahn auch über den Rhein hinweg vorsah.

Die Pferdebahn galt damals als modernstes Nahverkehrsmittel; in Berlin hatte sie 1865 ihren Betrieb aufgenommen. Am 6. November 1876 erhielt die elsässische Rheinmetro-

Für den Trambahnverkehr ungeeignet: die Schiffbrücke von 1816

pole durch kaiserliche Verordnung die Konzession »zum Bau und Betrieb der 8 in derselben näher bezeichneten Linien«. Eine dieser Linien sollte bis Kehl führen, nämlich vom Kleberplatz über die Staatsstraße hin zur Kehler Rheinbrücke und von dort aus weiter nach Stadt und Dorf Kehl.

Die Bürgermeisterei-Verwaltung der Stadt Straßburg trat wegen der hohen Kosten für den Bau und den Unterhalt einer Pferdebahn an eine Reihe »angesehener Bürger« heran. Gemeinsam gründete man am 5. April 1877 eine Aktiengesellschaft, die Straßburger Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft. Bereits Mitte März 1877 hatte der verwaltende Straßburger Bürgermeister Otto Back das badische Handelsministerium über die Vorgehensweise informiert und angefragt, wie man in Karlsruhe »die Weiterführung der Pferdebahn über die Rheinbrücke durch Stadt Kehl und Dorf Kehl etwa bis zur ›Alten Post‹«, eine Strecke von 2,5 Kilometer, zu organisieren gedenke.

In Karlsruhe begrüßte man zwar das Vorhaben, äußerte jedoch gleichzeitig ernste Bedenken, »da die Erstellung der Bahn bis Dorf Kehl wohl von der Vorfrage abhängig sein dürfte, ob und unter welchen Voraussetzungen der Eisenbahnbetrieb über die Rheinschiffbrücke ausführbar erscheint«. Da es sich bei der 1816 erbauten Brücke nicht um eine feste Brücke, sondern um eine Pontonbrücke handelte, waren die Bedenken durchaus gerechtfertigt.

Die Straßburger Pferdebahn-Gesellschaft ließ sich davon nicht weiter irritieren, sondern realisierte ihr Vorhaben zunächst auf eigenem Terrain mit zwei Linien – die eine führte nach Hönheim, die andere vom Stein-

platz bis zur Kehler Brücke. Die Bahngleise waren in der damals üblichen Normalspur (Spurbreite: 1435 mm) gebaut worden. Schon nach kurzer Zeit kam es zur ersten Modernisierung, als auch dampfbetriebene »Tramwaylokomotiven« zugelassen wurden, welche die Zugtiere ersetzten. In logischer Konsequenz benannte sich die Gesellschaft schließlich am 25. April 1888 in »Straßburger Straßenbahngesellschaft« (SSG) um.

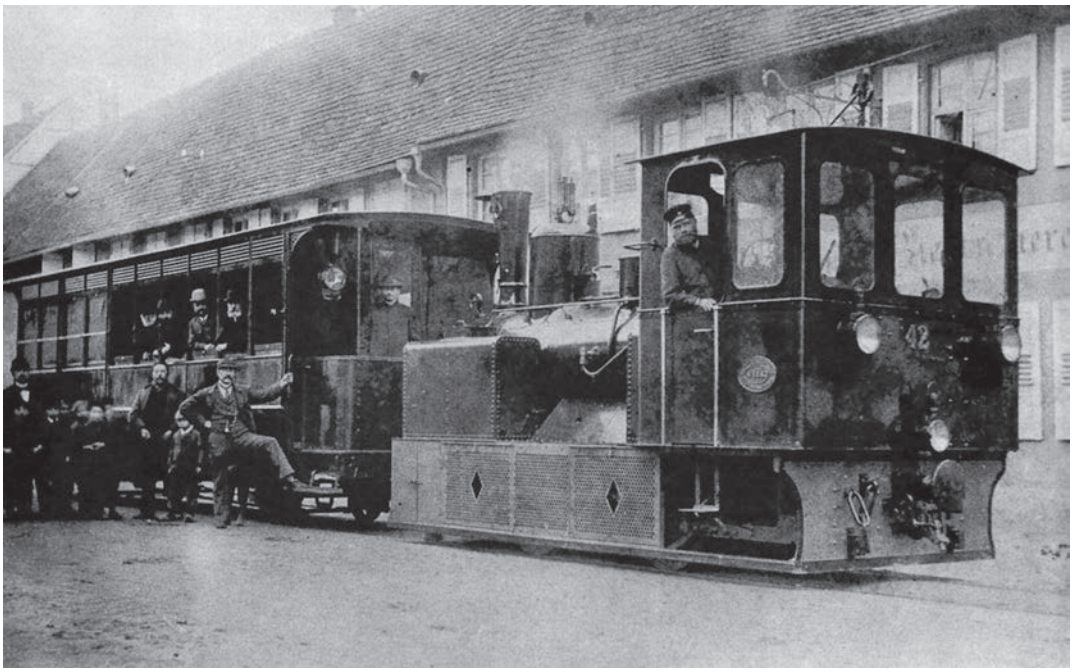
## Mit Volldampf: Die rechtsrheinische Nebenbahn der Straßburger Straßenbahn

Anfang März 1883 diskutierte man die Frage einer Weiterführung der Bahn über den Rhein nach Kehl erneut auf staatlicher Ebene, nachdem nicht nur Vertreter von Dorf und Stadt Kehl, sondern auch von 38 Gemeinden in der Umgebung eine gemeinsame Petition beim badischen Innenministerium eingereicht hatten. Zunächst hoben sie in ihrem Schreiben hervor, welch wirtschaftlich bedeutende Rolle einer Verbindung über den Rhein hinweg für die rechtsrheinisch gelegenen Orte zukäme: »Straßburg mit seinen 100 000 Einwohnern […] bildet das Hauptabsatzgebiet für die landwirthschaftlichen und gewerblichen Produkte seiner Umgebung. Andererseits werden auch von dort in grossen Mengen Gegenstände des täglichen Verbrauchs und Rohmaterialien für die gewerbliche Verarbeitung bezogen, und nicht nur ein Austausch von Waaren, sondern auch ein solcher von Arbeit findet statt: viele Bewohner Kehls und der bei Kehl gelegenen Orte arbeiten in Straßburg und kehren täglich wieder in ihre Heimath zurück.« 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.«

Die Karlsruher Ober-Direction des Wasser- und Strassenbaues mochte sich diesen Argumenten nicht verschließen. Allein – es fehlte am Geld. Sie schlug daher vor, abzuwarten, bis die Straßburger Seite aktiv würde. Die Gemeinden jedoch drängten, sie reichten deshalb beim Landtag eine weitere Petition ein und wandten sich sogar direkt an den Großherzog. Doch die Regierung beharrte eisern auf ihrer Linie.

Seit 1892 eröffnete sich den Bewohnern einiger Hanauerland-Gemeinden durch das Engagement der SSG mit der dampfbetriebenen Nebenbahn Kehl – Lichtenau – Bühl immerhin die Möglichkeit, per Bahn bis Kehl zu gelangen. Am Bahnhof war jedoch Endstation. Selbstverständlich gingen auch hier der Bau und besonders die Finanzierung nicht ganz reibungslos über die Bühne: In der ersten Hälfte der 1880er-Jahre hatten sich 15 auf der projektierten Strecke gelegene Gemeinden zusammengetan und ein »Komitee zur Herstellung einer Straßenbahn Kehl-Lichtenau-Bühl« gegründet. Dieses wandte sich mit der Bitte um Unterstützung an die Regierung in Karlsruhe: Zur Vermeidung eines drohenden wirtschaftlichen Niedergangs der Gemeinden des Hanauerlandes sei diese Straßenbahnlinie unabdingbar, denn »der gänzliche Mangel an geeigneten Verkehrsmitteln im Hanauerland ist fast unerträglich geworden und wird als Ungerechtigkeit des Landes gegen die Landschaft empfunden«.

Die SSG erhielt schließlich die Konzession, diese erste Linie auf rechtsrheinischer Seite einzurichten und zu betreiben. Der Bau der fast 39 Kilometer langen Strecke dauerte knapp zwei Jahre. Als die Bahn nach Bühl fertig gestellt war, wurde am 4. Januar 1892 ein rauschen-



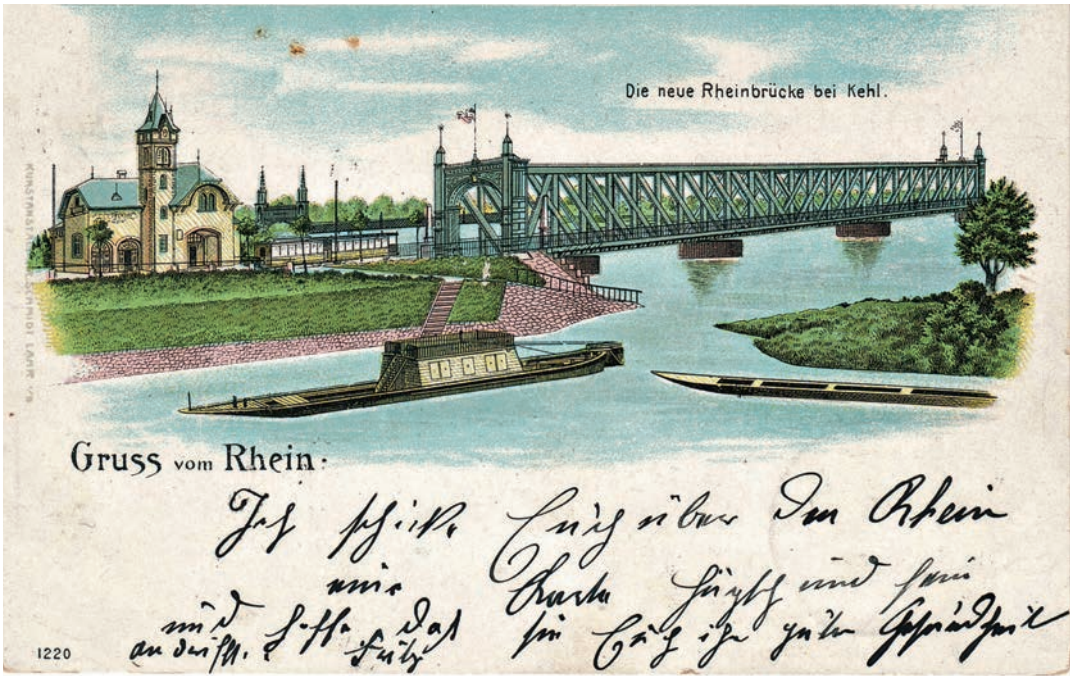
Seit 1892 unter Dampf: die Lokalbahn nach Bühl, auch »Entenköpfer« genannt

des Fest gefeiert: Der Großherzog höchstselbst begab sich nach der Eröffnungsfahrt von Bühl über Lichtenau zum Festmahl in den »Salmen«, wo er in seiner Ansprache auf das Verhältnis zum Nachbarn Elsass-Lothringen abhob: »Die Erlebnisse des heutigen Tages erwecken in mir das freudige Gefühl, daß wir eine neue Verbindung mit den Reichslanden vollzogen haben, die den Interessen beider Länder sehr nützlich sein wird.«

## Taktieren auf allen Seiten: Eine feste Straßenbrücke über den Rhein

Wenig später kam auch die heikle Brückenfrage wieder auf die politische Agenda: Am 17. März 1892 wandte sich der Kaiserliche Statthalter in Straßburg an das Großherzoglich Badische Staatsministerium und präsentierte den Beamten einen Brückenentwurf, der im Auftrag »der Stadt Straßburg in Gemeinschaft mit den in erster Linie betheiligten badischen Gemeinden auf gemeinschaftliche Kosten« entwickelt worden war. Die feste Straßenbrücke sollte fast zwei Millionen Mark kosten. Bezüglich der Finanzierung führte der Statthalter aus: »Es erscheint selbstverständlich, daß ein Theil dieser Summe von den Hauptinteressenten getragen wird.« Dabei würde es sich einerseits um die Stadt Straßburg, andererseits um die SSG handeln. Weil weitere Geldgeber nicht in Sicht seien, »dürfte, um das Unternehmen zu Stande zu bringen, nur erübrigen, daß der Rest der Bedarfsumme durch das Großherzogthum Baden u. das Reichsland gemeinschaftlich aufgebracht wird«.

Es war Straßburgs Oberbürgermeister Otto Back, der die Brückenfrage vehement




Linksrheinische Perspektive: Die Straßenbahn verlässt Straßburg in Richtung Kehl

vorangetrieben und gegen große Widerstände in seinem Gemeinderat durchgesetzt hatte. Die beiden Landesregierungen bewilligten jeweils 630 000 Mark, doch noch waren 500 000 Mark ungedeckt. Sie bemühten sich deshalb, die SSG als »besondere Interessentin« ins Boot zu holen. Konnte deren rechtsrheinisches Engagement auf Dauer doch nur dann Sinn machen, wenn eine direkte Weiterfahrt vom Kehler Bahnhof nach Straßburg ermöglicht würde. Und tatsächlich übernahm diese einen Betrag in Höhe von 272 000 Mark, allerdings als Annuitätendarlehen von der Stadt, zurückzuzahlen in Jahresraten von 8000 Mark.

Der Straßburger Gemeinderat stimmte schließlich für die Beteiligung an den Baukosten der neuen Rheinbrücke. Im Dezember 1894 vergaben die Bauherren die Planungsarbeiten für die Brücke nebst Auffahrtstraßen an den Frankfurter Oberingenieur Wilhelm Lauter von der Firma Philipp Holzmann & Cie. Das Frankfurter Unternehmen erhielt im August 1895 auch den Auftrag für die Ausführung des Baus. Sogar die Militärs beteiligten sich am Brückenbau, allerdings in einer Weise, die von den Bauherren kaum vorgesehen gewesen sein dürfte. In den Pfeilern ließ die Armee Minenkammern anlegen, die im Kriegsfalle die Sprengung ermöglichen sollten.

## Am Puls der Zeit: Die Elektrifizierung der Straßenbahn

Doch bald tauchte ein weiteres Problem auf: Das Verfahren um die Genehmigung einer elektrifizierten Bahnstrecke. Längst galt

Mit Strom und Dampf durch die Kehler Hauptstraße: links die »Elektrische«, rechts der »Entenköpfer«

Strom als modernste Antriebsart für Straßenbahnen und so erlaubte am 3. April 1895 das Ministerium für Elsaß-Lothringen der Stadt Straßburg die »Einführung des elektrischen Betriebs mit oberirdischer Stromzuleitung«. Sämtliche Fahrzeuge lieferte die »Allgemeine Electrizitäts-Gesellschaft« (AEG), die damals mit der Ausrüstung von Straßenbahnen einen lukrativen Geschäftszweig aufbaute. Mittels Stangenstromabnehmern sollten die Kontakte zu den Oberleitungen hergestellt werden. Gleichzeitig mit der Elektrifizierung wurde das Straßburger Gleissystem auf Schmalspur umgestellt. Mitte der 1890er-Jahre erfolgte damit faktisch eine komplette Neuverlegung des Straßenbahnnetzes. Die bereits realisierte rechtsrheinische Nebenbahn von Kehl nach Bühl hingegen fuhr von Beginn an auf Schmalspurgleisen.

Selbstverständlich entschloss sich die SSG nun, die neue Tramlinie vom Metzgertor nach Dorf Kehl gleich als »Elektrische« einzurichten. Auf badischer Seite bedeutete dies, dass die Bahn ab Mitte der neuen Rheinbrücke entlang der Hauptstraße bis Dorf Kehl und noch etwa 160 Meter über die Abzweigung der Lokalbahn nach Bühl hinaus mit Strom fahren sollte.

Dafür mussten nur wenige Meter neue Gleise verlegt werden, nämlich der Teil von der Rheinbrücke bis zum Beginn der bereits bestehenden Dampfstraßenbahn am Bahnhof. Die Hauptstraße hindurch konnten sich beide Bahnen die bereits bestehenden Gleise teilen. Fest stand, dass die Lokalzüge nach Bühl und Ottenheim auch in weiterer Zukunft von Dampflokomotiven gezogen werden sollten.

Gewonnene Wette: Josef Stenftenagel reitet als Erster über die neue Brücke

## Eine zwiespältige Beziehung: Die Kehler und ihre Straßenbahn

Auch die Bevölkerung war in das Projekt einbezogen: Vom 5. bis 19. Juli 1897 lagen im Straßburger Bürgermeisteramt alle Pläne und Erläuterungsberichte zum »grenzüberschreitenden« Straßenbahnprojekt aus, Ende August auch im Kehler Bezirksamt. Hier kam es sogleich zu einem Proteststurm der Hauseigentümer in der Hauptstraße. Viele Anrainer verwahrten sich dagegen, dass ihre Gebäude »zum Befestigen von Spanndrähten für das Tragen der elektrischen Arbeitsleitung dienen soll[t]en«. In der Folge verhandelte das Unternehmen direkt mit den betroffenen Hauseigentümern, wobei verschiedentlich ansehnliche »Schmerzensgelder« geflossen sein dürften.

Der Brückenbau selbst machte dann doch schnelle Fortschritte. So konnte ab Mitte November die Brücke für Fußgänger und Landfuhrverkehr frei gegeben werden. Ab Samstag den 1. Januar 1898 konnte sogar der Dampfbahnverkehr erstmalig die Brücke passieren. Die Elektrifizierung zog sich jedoch noch hin und »der regelmäßige Betrieb der Straßenbahnstrecke Straßburg – Dorf Kehl mit elektrischen Motorwagen« begann erst am 14. März 1898, worüber das Kehler Wochenblatt tags darauf stolz berichtete: »Der erste Motorwagen, der früh um 6 Uhr 15 Min. vom Kleberplatz Straßburg abging, führte einen offenen Beiwagen und war […] mit Flaggentuch und Wimpeln in den badischen und elsässischen Farben geschmückt.« Die sogenannte Kehler Linie, auch »Linie 1«, fuhr von jetzt ab alle zehn Minuten vom Straßburger Haupt-

Unter gallischem Hahn: die Kehler Brückenseite nach 1919

bahnhof bis zum Gasthaus »Wilden Mann« in Dorf Kehl. Ferner kündigte das Wochenblatt an, dass an Sonn- und Feiertagen die Züge im Fünf-Minutentakt verkehren würden. Von der Brücke aus gesehen hielten die Züge an den Haltestellen »Kehl-Bahnhof«, »Friedensstraße«, »Kasernenstraße«, »Marktplatz« und »Kehl Dorf«. Anfangs fuhren die Züge zwischen 6 Uhr 55 und 21 Uhr 15 ab Dorf Kehl, jeweils fünf Minuten später ab Bahnhof Kehl in Richtung Straßburg. Für die Gegenrichtung waren noch zwei nächtliche Extrazüge geplant, die offiziell als »Theaterzüge« bezeichnet wurden und das Publikum auch noch spät nach Hause bringen sollten: Der eine fuhr um 22:10 Uhr ab Bahnhof Straßburg, der andere um 23:05 Uhr ab Kleberplatz nach Dorf Kehl.

Die Inbetriebnahme der Brücke war – eigentlich unüblich – sang- und klanglos vor sich gegangen. Das Volk indes hatte seine ganz eigene Brückenfeier bereits am 23. November des Vorjahres vollzogen, lange bevor die erste Straßenbahn über die Brücke fuhr:

Eine erhalten gebliebene Fotografie zeigt den Kehler Josef Stenftenagel, wie er auf einem weißen Schimmel über die Brücke reitet, hinter ihm eine johlende Menschenmenge, in der Mehrzahl natürlich Kinder. Er hatte gewettet, er werde der Letzte sein, der die alte, und der Erste, der die neue Brücke überquert.

Während die Kehler Zeitung über diese Glanztat ausführlich berichtete, offerierten die Straßburger Blätter eine andere Heldenversion: Eine Fahrradfahrerin habe als Erste von Straßburg aus die Brücke überquert und damit, so das Straßburger Tageblatt, ein »Zeichen der Zeit« gesetzt.

Hintergrund der schon bald gewünschten Schienenerweiterung war der Umstand, dass die Straßenbahn den wachsenden Publikumsansturm und die enorme Nachfrage nach Gütertransporten nicht mehr bewältigen konnte. Trotz Zustimmung des Gemeinderats wurde das zweite Gleis aber wegen des Ersten Weltkriegs nicht mehr realisiert, und es blieb bei den Ausweichstellen, die von Anfang an eingerichtet worden waren.

## Unter die Räder gekommen: Die Straßenbahn im 20. Jahrhundert

Nachdem Deutschland den Ersten Weltkrieg verloren hatte und Straßburg wieder französisch geworden war, wurde die SSG in die noch heute bestehende »Compagnie des Tramways Strasbourgois« (CTS) umgewandelt. Die rechtsrheinischen Strecken wurden 1923 in die Verwaltung des Landes Baden übernommen und zusammen mit der »Lahrer Eisenbahngesellschaft« als »Mittelbadische Eisenbahnen AG« (MEG) weitergeführt.

Unter der Trikolore: die Straßburger Brückenseite nach 1919

Schwieriger ist es, die weitere Entwicklung der Straßenbahnverbindung über die feste Brücke nachzuvollziehen. Bislang herrschte in der Forschung Einigkeit darüber, dass die Verbindung mit Ende des Ersten Weltkriegs endgültig gekappt worden sei. Tatsächlich lassen sich den Überlieferungen in den Karlsruher und Straßburger Archiven hierzu nur wenige exakte Information entnehmen. Als zusätzliche Quelle können jedoch Bildpostkarten herangezogen werden, denn die Straßenbrücke war ein gerne verschicktes Motiv, und das vor wie nach dem Ersten Weltkrieg.

Zwar wurde auf solchen Karten vielfach retuschiert, jedoch ist kaum vorstellbar, dass die Straßenbahnen nachträglich hinzugefügt worden wären. Als Erstes fällt auf, dass die Brücke auf Kehler Seite von einem gallischen Hahn bekrönt wird. Da Kehl ab Januar 1919 französisch besetzt war, nahmen die neuen Herren die Brücke gleichsam symbolisch in Besitz und statteten sie an prominenter Stelle mit ihrem Wappentier aus. In der Tat gingen die Rheinbrücken infolge des Versailler Vertrags in französisches Eigentum über.

Auf der elsässischen Seite wehte ab 1919 die Trikolore und seit Ende dieses Jahres fuhr die Tram wieder bis zum Kehler Bahnhof. Allerdings nur für kurze Zeit. Spätestens ab 1922 wurde der Betrieb über die Brücke komplett eingestellt. Kein geringerer als Ernest Hemingway, der als junger Reporter 1922 und 1923 gleich zweimal für den Toronto Daily Star über Kehl berichtete, beschrieb minutiös seine Passage über den Rhein: Mit der Straßenbahn gelangte er auf Straßburger Seite bis an den Fluss, musste dann aber

Unter gallischem Hahn: die Straßburger Brückenseite nach 1930 (alle Abbildungen: Stadtarchiv Kehl, o. Sign.).

ebenso wie alle anderen Fahrgäste die Tram verlassen und die Brücke zu Fuß überqueren.

Die dritte Ansichtskarte zeigt ebenfalls einen Brückeneingang mit gallischem Hahn – allerdings auf der französischen Seite. Diese Karte wurde nach 1930 gedruckt, nachdem die Franzosen die Besetzung beendet und ihre Symbolfigur mitgenommen hatten. Die Brücke war nun wieder zur Hälfte deutsch, zur Hälfte französisch. Am 11. April 1930 wurde in einem neuen Lastenheft für die CTS festgehalten, dass künftig die Endstation der Linie 1 in der Mitte der Rheinbrücke einzurichten sei. Auch die Straßburger Adressbücher aus dieser Zeit weisen die »Pont du Rhin« als Endstation der »Kehler Linie« aus, die nach wie vor am Straßburger Hauptbahnhof startete.

In den Jahren 1926 bis 1936 spielten die Franzosen immer wieder mit dem Gedanken, die Tram erneut bis nach Kehl hinein fahren zu lassen – mindestens bis zum Bahnhof, lieber aber bis zum Rathaus. Jedes Mal zerschlugen sich ihre Überlegungen jedoch angesichts der Tatsache, dass die an der Grenze üblichen Zoll- und Passkontrollen einen fahrplanmäßigen Verkehr nicht zugelassen hätten.

Im Mai 1940 schließlich sprengten die Franzosen die Brücke in der Hoffnung, so den »Westfeldzug« der deutschen Wehrmacht aufhalten zu können. Straßburg und Kehl waren bereits zu Kriegsbeginn am 3. September 1939 vollständig evakuiert worden.

Als die Zivilbevölkerung nach dem Waffenstillstand von Compiègne ab Ende Juni 1940 wieder zurückkehrte, waren beide Brücken zerstört. In Windeseile ließ das deutsche Besatzungsregime eine hölzerne Straßenbrücke errichten, ausgestattet mit dem neuen, mar-

tialischen »Hoheitszeichen«, einem Adler mit Hakenkreuz. Zwei Jahre später wurde die gesprengte Brücke gehoben und wieder instand gesetzt – bei gleichzeitiger Wiederherstellung der Tramverbindung. Bislang ist kein einziges Foto bekannt, das die Straßenbahn auf dieser Brücke zeigt. Jedoch existiert der Durchschlag eines Schreibens, verfasst am 7. November 1944 von der Straßburger Straßenbahngesellschaft, die seit der deutschen Okkupation ihren alten Namen wieder trug. Hierin wird dem Kehler Bürgermeister mit Bezug auf den »Fliegerangriff v. 25.9.44« mitgeteilt: »Nach Wiederinstandsetzung der beschädigten Gleis- und Fahrleitungsanlagen auf der östlichen Brückenrampe und an der großen Rheinbrücke selbst, verkehren die Züge der Straßenbahnlinie 1 ab kommenden Donnerstag, den 9.11.1944, wieder bis zum rechten Rheinufer (Kehl-Bahnhofsplatz). Heil Hitler!«

Nach der Reparatur fuhren die Straßenbahnen noch genau zwei Wochen lang über den Rhein, denn am 23. November 1944 wurde Straßburg befreit und Kehl zum zweiten Mal evakuiert. Die Geschichte einer Tramverbindung über den Rhein fand damit ihr (vorläufiges) Ende.

*(Bei dem hier abgedruckten Text handelt es sich um eine gekürzte Fassung eines Beitrags der Autorin, der erstmals in der »Jahresschrift 2016« der Stadt Kehl publiziert wurde. Der Abdruck erfolgt mit freundlicher Genehmigung der Stadt Kehl.)*

Anschrift der Autorin:
Dr. Ute Scherb
Stadtverwaltung Kehl
Leiterin Archiv und Museum
Friedhofstraße 5
77694 Kehl
u.scherb@stadt-kehl.de