

vor allem auf die Formen der historischen Architektur, die als charakteristisch für die polnische Kultur galten. Das Schöpfen aus diesen Formen, die Arbeit mit historischem Detail, hatte eine politische Bedeutung, indem sie das Gefühl der nationalen Identität stärkte. Auch das Eisen erfüllte in diesem Bereich seine Aufgabe: als Detail mit historischen Formen. Dagegen hat es diese Aufgabe in Gestalt moderner Konstruktionen, die keinen Bezug zur Geschichte der eigenen und fremden Architektur besaßen, nicht erfüllt. Deswegen mußten die Brückenköpfe der neuen Brücke in Warschau die von der Architektur Krakaus entliehenen Renaissance-Attiken tragen. Die Brücke wurde dann zum Symbol der Bindung der Moderne mit der nationalen Tradition.

Erst die als Ergebnis des Ersten Weltkrieges erlangte Unabhängigkeit brachte eine Änderung der emotionellen Haltung und die Entwicklung einer Architektur mit modernen Formen mit sich. In den ersten Nachkriegsjahren wurden insbesondere an der Fakultät für Architektur an der Technischen Universität Warschau Untersuchungen der Möglichkeiten der Anwendung des Eisens im Bauwesen aufgenommen. Ihr Ergebnis war unter anderem der Bau der ersten geschweißten Brücke in Europa. Sie wurde im Jahre 1924 als Werk von Professor Stanislaw Bryła unweit von Warschau errichtet.

BEMERKUNGEN ZUR ROLLE DES EISENS IN DER ARCHITEKTUR DES GROSSHERZOGTUMS BADEN

Hans Jakob Wörner

Das kleine und relativ arme Großherzogtum Baden war durch das ganze 19. Jahrhundert hindurch bis 1914 ein Brennpunkt der architektonischen Entwicklung in Deutschland, vor allem bedeutend durch die in hohem Ruf stehende polytechnische Schule in Karlsruhe, so daß es berechtigt sein dürfte, dieses Gebiet auf unser Thema hin durchzusehen, auch wenn sich hier auf dem Gebiet des Eisenbaus, bei weitem keine so reichen Lösungen finden wie in England, Frankreich oder Belgien.

Die hier zu beschreibenden Entwicklungen fallen in die Regierungszeiten von Großherzog Friedrich I. (1852-1907) und Friedrich II. (1907-1918).

1. Die Techniker

Als der große Techniker der badischen Staatseisenbahnen ist Robert Gerwig (1) anzusehen. Nach Abschluß seiner Studien in Karlsruhe war ihm zunächst der Straßenbau im Hochschwarzwald anvertraut, mehrere schwierige Straßenbauabschnitte, wie z.B. Titisee-Schluchsee oder St. Blasien-Albruck, verdanken ihm ihre Entstehung. 1857 schuf er die Eisenbahn-Rheinbrücke Koblenz-Waldshut, die älteste Eisenbahnbrückenverbindung mit der Schweiz. 1872 wurde er als leitender Ingenieur zur Anlage der Gotthardbahn berufen, wo er während dreier Jahre tätig war; seit 1875 war er Mitglied der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Wenn man glaubt, daß Robert Gerwig als hervorragender Techniker ein besonderer Anhänger des Baustoffes Eisen gewesen sei, so täuscht man sich. Seine Devise "mehr Tunnel, weniger Brücken" zeigt nicht nur den Willen, auf Grund der Erfahrungen beim Straßenbau im Hochschwarzwald die Bahnlinie durch entsprechend tunnelreiche Trassierung möglichst vor Lawinenniedergang, Steinschlag usw. zu bewahren, sondern dokumentiert auch hier die fast schon traditionelle badische Aversion gegen den Baustoff Eisen.

Die Eisenbahn-Rheinbrücke Koblenz-Waldshut stellt das erste selbständige Werk Robert Gerwigs dar: eine gewaltige Gitterkastenkonstruktion, die noch heute besteht, benutzt wird und erst kürzlich restauriert wurde.

Erwähnt seien noch zwei Eisenbrücken, die Straßenbrücke zum Tiergarten und die Hirschbrücke, beide in Karlsruhe.

Hier genannt werden soll auch die sogen. Strategische Bahn, die in einem 1887 zwischen dem Deutschen Reich und dem Großherzogtum Baden geschlossenen Übereinkommen vorgesehen wurde, namentlich zur Umgehung des Gebietes der neutralen Schweiz. Schwierigste topographische Verhältnisse und die mit Rücksicht auf schwere Transporte nicht überschreitbare Höchstneigung von 1 : 100 brachten eine aufwendige Linienführung.

Die Strategische Bahn bestand aus einem ganzen System von Umgebungsbahnen, namentlich um die Kantone Schaffhausen und Basel. Ihren Anfang nahm die Bahn bei Donaueschingen in Hintschingen, von wo aus in einem äußerst komplizierten Trassenverlauf mit Schraubentunneln, Halbkreistunneln, Viadukten, die ganze Täler und Ortschaften überschreiten, in Oberlauchringen bei Waldshut die Hochrheinstrecke erreicht wurde. Sie folgt dieser bis Brennet bei Bad Säckingen, dann dem Unterlauf der Wehra über Wehr mit einer Gitterkastenbrücke sowie einem großen Tunnel, erreicht in Schopfheim das Wiesental, folgt dann der Wiesentalstrecke

bis Stetten bei Lörrach (unmittelbar vor der Grenze bei Basel), unterquert in einem Tunnel den Tüllinger Berg nach Weil am Rhein und geht dort auf der großen, 1937 abgebrochenen Palmrain-Eisenbahnbrücke nach Hünningen bzw. dem damals deutschen Mülhausen im Elsaß. Besondere Aufmerksamkeit verdienen im Verlauf dieser Bahn die großen Eisenviadukte, wie der 1890 angelegte Biesenbachviadukt oder der ein ganzes Dorf überschreitende Viadukt in Epfenhofen, ebenfalls 1890 errichtet.

1882-1887 wurde die Freiburg mit den Schwarzwaldhöhen verbindende Höllentalbahn angelegt. Das Projekt erstellte 1869/70 Robert Gerwig, die Einweihung erfolgte 1887, die Verlängerung bis Donaueschingen 1901. Wegen der zum Teil erheblichen Steigung wurde die Strecke zwischen Hirschsprung und Hinterzarten anfänglich und noch lange im Zahnradbetrieb befahren. Ein Hauptstück dieser Bahnanlage stellt der große, die Ravenna-Schlucht überquerende Ravensnaviadukt dar, 1882-87 als Eisenkonstruktion errichtet, jedoch 1926/27 durch einen Mauerwerkbau ersetzt, was auch hier das wach gebliebene Mißtrauen gegen die Eisenkonstruktion verdeutlicht. - Hier sei auch die bekannte Schiebebrücke in Maxau erwähnt.

2. Fabrikbau und Verwandtes

Zu den größeren Bauunternehmungen im Großherzogtum Baden, bei dem das Eisen eine wichtige Rolle spielte, gehörten Ende des 19. Jahrhunderts die Anlagen des Karlsruher Rheinhafens, 1898-1902 errichtet nach Plänen des Architekten Hosell. Bestandteile des städtischen Rheinhafens waren auch die Werftanlagen und der Silo-Speicher. Diese Gebäude wurden 1900-1903 errichtet nach Plänen der Architekten W. Strieder und A. Stürzenacker; letzterer wird uns als der Erbauer des neuen Karlsruher Hauptbahnhofes wiederbegegnen (2).

Unter den um diese Zeit errichteten größeren und bautechnisch interessanten Fabrikgebäuden ist die 1899 entstandene Fabrikhalle der Glockengießerei und Feuerwengergerätefabrik Metz und Bachert in Karlsruhe zu erwähnen; ein unter umfangreicher und sichtbarer Verwendung des Eisens errichteter, das Technische hervorhebender Bau (3).

Zu den in der Zeit modernsten, unter reicher Verwendung von Eisen errichteten Fabrikgebäuden gehört auch der 1913 entstandene Fabrikbau der 1843 gegründeten Firma Wolff & Sohn ("Kaloderma") und ebenso das etwa gleichzeitig entstandene Fabrikgebäude der 1862 gegründeten Nähmaschinenfabrik Heid & Neu, ebenfalls in Karlsruhe (4).

Welche Gegensätze möglich sind, zeigt dann der völlig anders geartete Brauereibau der Brauerei Hoepfner, "Burghof", 1895, in Karlsruhe, welcher als Bauaufgabe pathetisiert, ins Burgenhaft-Romantische stilisiert ist. Selbstverständlich ist auch dieses ritterburgartige Gebäude nicht ohne Verwendung von Eisen denkbar. Bezeichnend aber ist, daß im einen Falle das Eisen als Material, als Konstruktionselement gezeigt, im anderen Falle wie dem hier angesprochenen Brauereigebäude, jedoch ausdrücklich versteckt, hinter dem burgenhaften Charakter verborgen wird (5).

3. Paratechnische Bauten

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts schrieb der Architekturkritiker Wolf, dem Eisen "fehlt die nöthige plastische Fülle um das architektonische Ganze in genügender Weise zu vollenden" und weiter "war angesichts der Wendung des Baugeschmacks zu mehr malerischen, aus Fassadenplastizität zielenden Prinzipien Eisenconstruction vor allem für den Plastiker als Architekten ein Schreckenswort geworden" (6).

Neben Heinrich Hübsch war einer der führenden Architekten um die Jahrhundertmitte im Großherzogtum Baden Joseph Berckmüller. Unter den

von ihm errichteten Bauten sei neben der 1840-52 errichteten Pfarrkirche von Bonndorf vor allem das Gebäude der Großherzoglichen Sammlungen am Friedrichsplatz in Karlsruhe (1865-70) genannt. Auch dieses Gebäude wäre nicht denkbar ohne die Verwendung von Eisen, indessen ist hier ebenso wenig wie bei Hübsch das Eisen als Gestaltungsmittel gezeigt oder als Stilkomponente eingesetzt (7).

Das Vierordtbad in Karlsruhe stellt eine 1873 erfolgte Schenkung des Bankiers Vierordt an die Stadt Karlsruhe dar; erbaut wurde es 1873 in den Formen der italienischen Hochrenaissance von Joseph Durm. Auch Joseph Durm bekleidete, wie vor ihm Weinbrenner und Hübsch, als Oberbaudirektor die höchste Stelle der badischen Staatsbauverwaltung. Joseph Durm war ausserdem ein begnadeter Zeichner. Von ihm stammt der größte Teil der Zeichnungen in der ersten badischen Kunstdenkmäler-Inventarisierung, 1892 ff herausgegeben von Franz Xaver Kraus. Großes Ansehen gewann Joseph Durm auch als einer der wichtigsten Herausgeber des "Handbuches der Architektur", das mehrfach wieder aufgelegt wurde. Das "Handbuch der Architektur" gibt ausführliche und wohl erschöpfende Antwort auf alle von der Zeit an die Architektur, auch in konstruktiver Hinsicht, gestellten Fragen; Joseph Durm selbst behandelte in diesem Werk vorwiegend baugeschichtliche Fragen. Mit seinen zahlreichen, meist hervorragenden Zeichnungen ist das Werk eine der wichtigsten Quellen für die Architektur des 19. Jahrhunderts und ihre Probleme. Namentlich auch die Verwendung des Eisens, Eisenkonstruktion usw. erfährt in dem Werk eingehendste Darstellung (8).

Die Klosterkirche St. Blasien, 1768-1783 von den französischen Architekten Michel d'Inxard und Nicolas de Pigage im Auftrag des Fürstbistums Martin II. Gerbert errichtet, fiel, nach Säkularisation des Klosters und Unterbringung von Fabrikbetrieben in den Klostergebäuden, leider im Februar 1874 einem Großbrand zum Opfer. Der zwischen innerer Zierkuppel und äußerer Metallkuppel befindliche gewaltige Dachstuhl, ein Meisterwerk der Zimmermannskunst des 18. Jahrhunderts, brannte vollständig ab, während die Reste des Daches ins Innere der Rotunde stürzten. Während das Innere der Rotunde fast 40 Jahre als Ruine liegenblieb, errichtete der badische Staat, vor allem aus Furcht vor den großen Schneemassen im Winter, bald nach 1874 die äußere Kuppel neu über einem Dachstuhl aus eisernen Meridianbögen: der umfangreichste und komplizierteste eiserne Dachstuhlbau dieser Zeit im Großherzogtum Baden. Die Meridianbögen, von erstaunlicher Leichtigkeit, sind durch Querverstrebungen zu einer Art Gitterträger versteift (9).

Zu den gleichsam paratechnischen Bauten gehörte auch die große, 1875-1877 von Joseph Durm errichtete Festhalle in Karlsruhe. Als die Halle 1877 eingeweiht wurde, war sie der größte Festsaal Deutschlands, errichtet zum 25-jährigen Regierungsjubiläum von Großherzog Friedrich I.. Der Bau war alsbald bekannt für seine gute Akustik. Auch dieses Bauwerk ist undenkbar ohne die starke und umfangreiche Verwendung von Eisen, das jedoch bezeichnenderweise hier nirgendwo als Konstruktionselement gezeigt, sondern sorgsam kaschiert wurde (10).

Ähnliches ließe sich sagen von dem 1891 von Hermann Walder erbauten Theatersaal im "Kolosseum" in Karlsruhe. Auch dieser Saal ist gänzlich undenkbar ohne die entscheidende Verwendung von Eisen; nur zu einem Teil ist dieses als Gestaltungselement gezeigt und selbst dann noch in mehr dekorativer als konstruktiver Hinsicht.

Seit jeher fand die (nunmehr ehemalige) Universitätsbibliothek in Freiburg als Bauwerk, das ebenso dem Historismus angehört wie andererseits für seine Zeit ein technisch-funktionales Bauwerk modernster Art darstellt, besonderes Interesse (11). Architekt dieses Bauwerks war Karl Schäfer. Schon früh unterhielt er Beziehungen zu Viollet-le-Duc, der ihn beeinflusste, sicherlich auch in der Verwendung des Eisens.

Der in unserem Zusammenhang interessanteste Teil des Baus sind zweifellos die Magazintrakte. "Bestimmend für die Construction war ihre Funktion als Bücherspeicher und der Wunsch nach möglichst ökonomischer Raumausnutzung und guter Belichtung der Innenräume". Das Ergebnis ist ein Pfeilerbau, bei dem Fensterpfeiler auf die Achsbreite der Büchergestelle Rücksicht nehmen. "Schäfer hat bei den Büchergerüsten das System Lippmann verwendet, das von dem Straßburger Kunstschlosser Lippmann erfunden, erstmals bei der Universitätsbibliothek Straßburg zur Anwendung gekommen war. Seine Vorzüge waren geringe Raumbeanspruchung der Stützen und leichte Verstellbarkeit der Bücherbretter. Abweichend von der üblichen Anordnung sind die eisernen Gerüststützen nicht auf die einzelnen Geschoßdecken gestellt, sondern gehen durch zwei bzw. drei Geschosse hindurch". (12) Der Dachstuhl des Gebäudes stellt eine Eisenkonstruktion dar und zwar aus Polonceau-Bindern. Diese Konstruktion ebenso wie die für die Zeit reiche Verwendung von Beton und Asphalt in diesem Gebäude entsprach auch der Forderung nach einem möglichst feuersicheren Bauwerk.

Obwohl Karl Schäfer sich sehr wohl des Eisens als Konstruktionsmittel bediente, spielte es doch in seinem Werk bei weitem nicht die Rolle eines stilprägenden Elements, denn ebenso sehr befaßte er sich etwa mit der Polychromie historischer Architektur oder mit den Praktiken mittelalterlicher Steinbearbeitung, mit der Geschichte und Konstruktion der Holzarchitektur usw..

Das Eisen kommt in Schäfers Werk zwar in beträchtlichem Umfang, jedoch, von Ausnahmen abgesehen, hauptsächlich verborgen und nur dort vor, wo es aus konstruktiven Gründen unbedingt erforderlich war.

Zum Neubau eines Hauptbahnhofes in Karlsruhe wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben, an dem eine ganze Reihe damals bekannter Architekten mitwirkte; den ersten Preis in diesem Wettbewerb gewannen die Architekten H. Billing und H. Vittali. Allerdings wurde ihr Projekt nicht ausgeführt, weil die badischen Staatsbahnen dagegen technische Vorbehalte hatten. Verwirklicht wurde das Projekt des Architekten August Stürzenacker. Obwohl Stürzenacker den vierten Platz im Wettbewerb belegte, wurde er mit der Ausführung seines technisch ausgereiften Projektes beauftragt. Es handelt sich um einen Durchgangsbahnhof mit gehobener Gleisanlage, die Perrons werden überdeckt von einer sechsschiffigen Halle aus Stahl. Vor der ganzen Anlage, der Stadt zugewandt, erhebt sich das Empfangsgebäude in den Formen eines eher strengen Jugendstils (13).

Ein zweiter großer Bahnhofbau des Großherzogtums Baden war der Neubau des auf Schweizerboden gelegenen Badischen Bahnhofs in Basel, errichtet 1913 durch den Schweizer Jugendstilarchitekten Karl Moser, der auch in Karlsruhe unter dem Namen Curjel & Moser ein bekanntes, mit großen Ausführungen betrautes Architekturbüro betrieb. Hinter dem auch hier in Jugendstilformen errichteten Empfangsgebäude erhoben sich über den leicht erhöht angelegten Gleisen fünf gewaltige Eisenhallen, die leider, trotz aller Bemühungen der Basler Denkmalpflege, in diesen Tagen abgebrochen werden (14).

4. Eisen als Ausdruck des Ornamentalen, Exotischen, Nicht-Ernsthaften

Der Architekturtheoretiker Wolf sagte 1846 auf der Architektenversammlung in Gotha, Eisen dürfe nur dort angewendet werden, wo es mehr dem vorübergehenden Bedürfnis gelte, der für die Ewigkeit eingerichteten Monumentalarchitektur müsse der Quaderbau vorbehalten bleiben. Trotz im Großherzogtum Baden immer vorhandener Vorbehalte gegen den Baustoff Eisen gab es freilich Bereiche, in denen Eisen fast ausschließlich verwendet wurde, insbesondere für Kandelaber, Ziergitter, Laternen, Kioske u.dgl.. Eine entscheidende Rolle in diesem Zusammenhang im Großherzogtum Baden spielte die Firma Ferdinand Seneca in Karlsruhe, nicht nur mit ihren Entwürfen, sondern auch mit ihrer Fa-

brikation solcher in Eisenguß hergestellter Gegenstände. Sie war eine leistungsfähige Eisengießerei des 19. und 20. Jahrhunderts; Ferdinand Seneca war ihr Initiator und Unternehmer.

Von 1886 ist eine Serie von Entwürfen für Kandelaber und Wandausleger erhalten. Den Kandelabern der Firma Seneca, die seit 1860 schon in Blüte stand, wurde stets zugute gehalten, daß sie eine genügende Stärke für Verschraubungen aufwiesen und damit jederzeit Auswechslungen ermöglichten. Die Produkte der Firma Seneca gelten ferner als Beispiel dafür, wie das 19. Jahrhundert im Eisenguß Fertigteile miteinander verbinden konnte. Die Formen waren auswechselbar und unterlagen bereits einer gewissen Normierung (15).

Zum Bereich der Feiertagsvergnügung gehörte auch die Standseilbahn. Diese, nämlich die Turmbergbahn in Karlsruhe, 1888, gilt als die älteste Standseilbahn Deutschlands, sie funktionierte mit Gegengewicht: 4.000 Liter Wasser wurden bei der Talfahrt als zusätzlicher Ballast mitgeführt und an der Talstation abgelassen.

Zum Bereich des Exotischen und Unmonumentalen gehört auch der Kiosk. 1910 entstand der erste Verkehrspavillon in Karlsruhe am Ettlinger Tor. Hierzu sind auch die in Städten und Kurorten um 1900 häufig anzutreffenden Wetterhäuschen zu rechnen, so z.B. das Wetterhäuschen vor dem Mühlburger Tor in Karlsruhe, auch dieses entworfen und ausgeführt von der Karlsruher Eisengießerei Seneca; ein ähnliches Wetterhäuschen wohl vom gleichen Hersteller steht noch im Kurpark in St. Blasien (16).

Daß das Eisen als künstlerisches Medium im 19. Jahrhundert nicht etwa ungehindert expandierte, zeigt auch sehr deutlich der Bereich des Denkmals. Während das schon 1835 nach Plänen von Joseph Berckmüller errichtete Denkmal für den Dichter Johann Peter Hebel, abgesehen von der in Bronze gehaltenen Dichterbüste selbst, in Gußeisen hergestellt ist, wandte man sich schon für das 1852 von König Friedrich Wilhelm IV. von Preußen gestiftete und angeblich entworfene, von Friedrich Eisenlohr geplante sogen. Preußendenkmal zur Erinnerung an die bei der Niederschlagung der Badischen Revolution 1848/49 gefallenen preußischen Soldaten wieder dem "ernsthafteren" Stein zu. Der Vergleich dieser beiden Denkmäler wirft ein bezeichnendes Licht auf die Verwendung des Eisens als künstlerisches Gestaltungsmittel. Während das relativ kleine, im Park des Schlosses aufgestellte Dichtendenkmal durchaus in Eisen (und Bronze) gefertigt ist, hat man für das monumentale Militärmonument wieder auf den traditionellen Stein zurückgegriffen. (17)

Eine Übersicht über die badische Architekturentwicklung zwischen 1870 und 1914, die hier aus Platzgründen unterbleiben muß, würde zeigen, wie sich von Heinrich Lang (ehemaliges "Hotel Germania", Karlsruhe) über Joseph Durm (erbgroßherzogliche Villa in Karlsruhe, jetzt Bundesgerichtshof) und ganz besonders zu den dem Neobarock/Jugendstil verpflichteten Architekten Hermann Billing, Friedrich Ratzel sowie Curjel & Moser eine fast konsequent zu nennende Bewegung weg vom Eisen, weg von der sichtbaren Ingenieurleistung wieder hin zum körperhaften, ja in weichen Massen modellierten Mauerwerksbau festzustellen ist.

Dies wurde schon in der Zeit klar erkannt und ausgesprochen: "Inzwischen hatte sich die Einsicht Bahn gebrochen, daß die natürlichen Quellen für die Entwicklung eines Stils da liegen, wo die alte Entwicklung abgebrochen hatte: in der Baukunst des späteren Barock und des Empire. Indem die moderne Baukunst wieder in diese Tradition einlenkte, fand sie also zugleich auch wieder die Grundlage für die Fortentwicklung eines einheitlichen Lokalstiles" (18).

Zusammenfassend seien hier folgende Feststellungen erlaubt: Die Frage ist nicht so sehr, ob und wieviel Eisen tatsächlich in einem Bauwerk

verwendet wurde, sondern in welchem Umfang man es zu zeigen, als sichtbares künstlerisches Gestaltungsmittel und stilprägendes Element einzusetzen beabsichtigte, das heißt, welche baukünstlerische Rolle man ihm zuzubilligen bereit war.

Unter diesem Gesichtspunkt läßt sich für das 19. Jahrhundert im Großherzogtum Baden etwa folgende Periodisierung vornehmen:

- a) Die Zeit vor dem Eisen (Weinbrenner, der wichtige Konstruktionen in Holz ausführte und notfalls mit Stein verkleidete; vgl. die Ausführungen im ersten Teil des Kolloquiums).
- b) Die Eisenrezeption. Das Eisen wurde vorsichtig aufgenommen, aber stets mit höchst kritischer Beargwöhnung und nur für "Utilitätsbauten" (Hübsch, Eisenlohr). Auf die mit der Eisenrezeption verbundenen ideologischen Konflikte wurde bereits im ersten Teil des Kolloquiums hingewiesen).
- c) Die Eisenverwendung. Sie erfolgte dort, wo kein anderer Baustoff mit auch nur annähernd den gleichen Qualitäten zur Verfügung stand, im Eisenbahnbau, namentlich im Brückenbau (Gerwig); doch läßt sich selbst hier, gleichsam im Zentrum der Eisenverwendung, noch ein gewisses Mißtrauen gegen den Baustoff Eisen nachweisen (vgl. Ravenna-Brücke).
- d) Eisen als nicht gerne eingestandenes Hilfsmittel zu Konstruktionszwecken der "großen" Architektur (Berckmüller, Durm, Lang). Das Eisen wird als unentbehrliches konstruktives Hilfsmittel verwendet, aber sorgsam kaschiert.

e) Es folgt schließlich im Neobarock/Jugendstil selbst unter den modernsten Architekten der Zeit (um 1900) die quasi-endgültige Abwendung vom Eisen als baukünstlerischem Ausdrucksmedium.

Inwieweit diese Entwicklung in dem kleinen und relativ übersichtlichen Baden als Analogie zu übergreifenderen Entwicklungen und Zusammenhängen angesehen werden kann, sei hiermit zur Diskussion gestellt.

Anmerkungen

1. Vgl. Albert Kuntzemüller: Die badischen Eisenbahnen 1840-1940. Freiburg 1940; (Neuausgabe Karlsruhe 1953).
2. Vgl. u.a. Robert Goldschmidt: Die Stadt Karlsruhe, ihre Geschichte und ihre Verwaltung. Festschrift an das 200jährige Bestehen der Stadt. Karlsruhe 1915, S. 483 ff.
3. Harald und Suse Schmuck; Wilhelm Kratt u.a.: Karlsruhe um 1910. Karlsruhe 1979, Abb. 96.
4. Hubert Doerrschuck: Karlsruhe, so wie es war. Düsseldorf 1971, S. 56 und 79.
5. Joachim Goericke: Bauten in Karlsruhe. Karlsruhe 1971, Nr. 566.
6. Vgl. Klaus Doehmer: "In welchem Style sollen wir bauen?" Architekturtheorie zwischen Klassizismus und Jugendstil. München 1976, S. 109 ff.
7. Schmuck, Abb. 107.
8. Schmuck, Abb. 104.
9. Vgl. Ludwig Schmieder: Die Abtei St. Blasien. Augsburg 1929, S. 227 ff. - Hans Jakob Wörner: Die ehemalige Klosterkirche St. Blasien. In: Badische Heimat. 55. 1975. 1. S. 35-63.
10. Schmuck, 114; Doerrschuck, S. 83.
11. Vgl. Jutta Schuchhardt: Carl Schäfer. München, 1979.
12. Vgl. Schuchhardt, S. 295.
13. Mihály Kubinszky: Bahnhöfe Europas. Stuttgart 1969, S. 138.

14. Kubinszky, S. 139.
15. Vgl. Siegfried Wiechmann u.a.: Der Ludwigsplatz Karlsruhe, Karlsruhe 1978, S. 127 ff., 130.
16. Doerrschuck, S. 11, 29.
17. Vgl. Carl Helmut Bohtz: Karlsruhe. München-Berlin o.J., Abb. 30-33, S. 44. - Schmuck, Abb. 93.
18. Goldschmidt, S. 128.