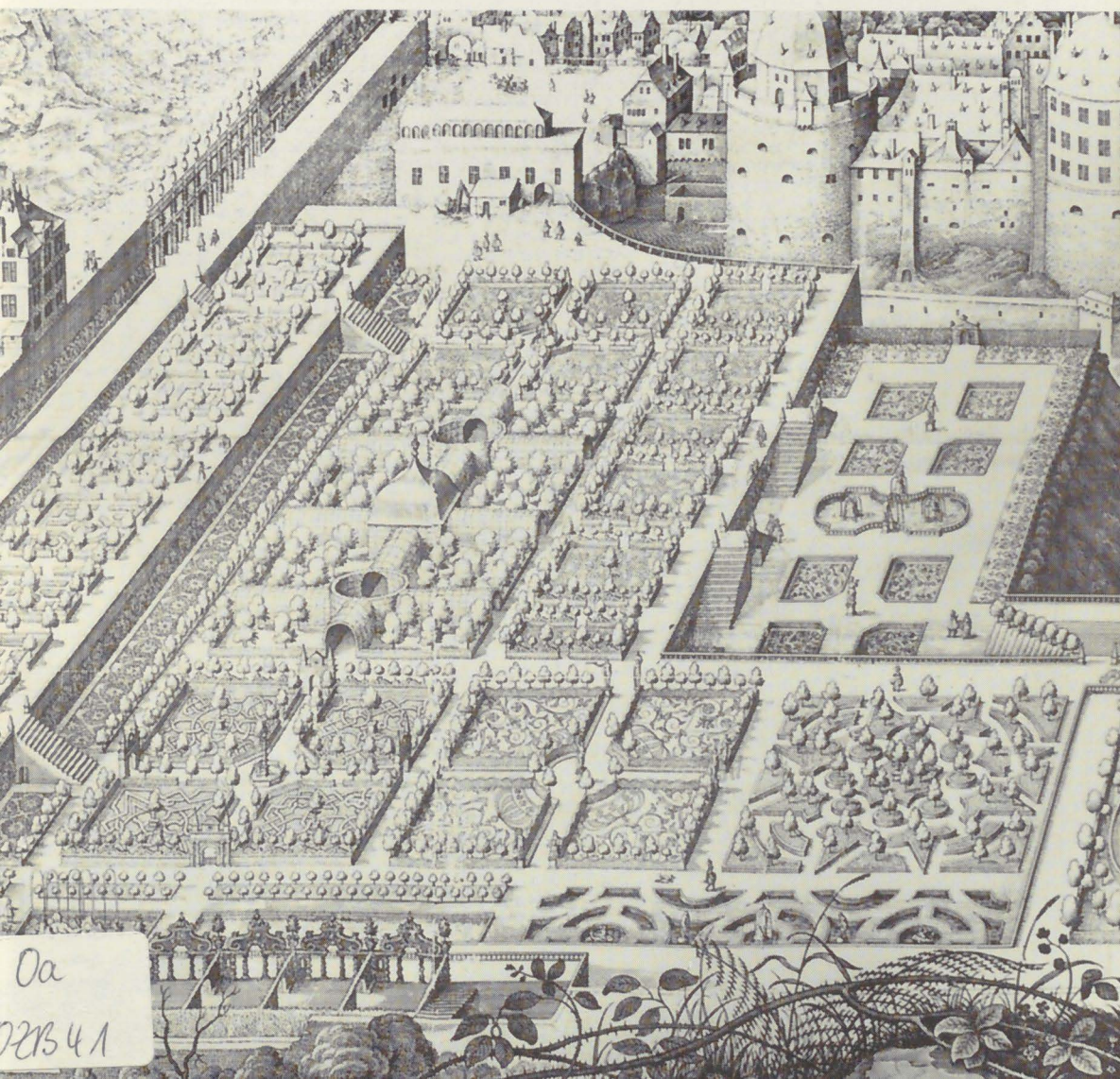


Badische Heimat

Juni

2/1992

Zeitschrift für Landes- und Volkskunde
Natur-, Umwelt- und Denkmalschutz



Wir machen den Weg frei



**Vermögenswerte
sicher
und rechtzeitig
übertragen.**

Wer seine Erbschaft richtig regelt, erspart seiner Familie Steuern und Streit. Wir helfen Ihnen, Vermögen optimal zu übertragen und Erbes gewinnbringend anzulegen.



Volksbanken Raiffeisenbanken

Badische Heimat

MEIN HEIMATLAND

ISSN 0930-7001

Herausgeber:

Landesverein Badische Heimat e.V.

für Heimatkunde und Heimatpflege, Natur- und Denkmalschutz,
Volkskunde und Volkskunst, Familienforschung

Präsident:

Ludwig Vögely

Schriftleitung und Redaktion:

Heinrich Hauß

Weißdornweg 39, 7500 Karlsruhe 31

Geschäftsstelle:

Haus Badische Heimat,
Hansjakobstr. 12, 7800 Freiburg
Tel. (07 61) 7 37 24

Geschäftszeiten:

Mo. 14.00—18.00 Uhr,
Di. 8.00—12.00Uhr,
Do. 8.00—12.00 Uhr

Diese Zeitschrift erscheint vierteljährlich. Der Verkaufspreis ist durch den Mitgliederbeitrag abgegolten. Jahrespreis für Einzelmitglieder 40,00 DM; Preis des Heftes für Nichtmitglieder 12,00 DM.

Für den Inhalt der einzelnen Beiträge sind ausschließlich deren Verfasser verantwortlich. Für unverlangte Manuskripte, Bildmaterial und Besprechungsstücke wird keine Haftung übernommen. Rücksendung bei unangeforderten Manuskripten erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt. Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung behält sich der Landesverein vor. Veröffentlichte Manuskripte gehen in das Eigentum des Landesvereins über.

Zahlstellen des Landesvereins:

Postgiroamt Karlsruhe, Nr. 16468-751
Bankhaus I. A. Krebs, Freiburg i. Br. 873
BLZ 680 301 00
Öffentl. Sparkasse Freiburg,
Girokonto 200 3 201
BLZ 680 501 01
Spendenkonto der Stadt Freiburg i. Br.
Nr. 2010012 bei der Öffentl. Sparkasse
Freiburg
Vermerk: Spende Badische Heimat bitte
nicht vergessen

Gesamtherstellung und Anzeigenverwaltung:

G. Braun (vormals G. Braunsche Hofbuchdruckerei
und Verlag) GmbH
Karl-Friedrich-Straße 14—18
7500 Karlsruhe 1
Telefon (07 21) 1 65-0
Telex 7 826 904 vgb d
Reproduktionen:
G. Braun GmbH

Inhalt

I. Mannheim

Benz u. Cie. — Rheinische Automobil- und Motorenfabrik
Eine unternehmerische Skizze
Wolfram Förster, Mannheim 183

Mannheim und seine drei großen C.
Manfred Häberle, Mannheim 231

II. Fachwerk

Das „Beckerhaus“ in Eppingen
Edmund Kiehnle, Eppingen 241

III. Heidelberg

Der Schloßpark in Heidelberg
Barbara Sambale, Heidelberg 257

„Vor dem großen Brand“
Archäologie zu Füßen des Heidelberger Schlosses
Barbara Dambale, Heidelberg 263

IV. Weinbau

Staatliches Weinbauversuchsgut Karlsruhe-Durlach
Bernhard Vogel, Karlsruhe 265

Weinbau und Bergbau in Baden
Hanns Josef Maus, Freiburg 275

V. Karlsruhe

Die Galavorstellung
Erinnerungen eines Karlsruhers an den Fronleichnamstag 22. Juni 1916
Erich Roth, Offenburg 281

VI. Albtal

Eine zeitbewußte Albtagemeinde mit bodenständigem Kolorit — 700 Jahre Waldbronn
René Löffler, Waldkirch-Kollnau 287

VII. Heimatgeschichte

Reinhard Streit — Sein Herz schlug für die Heimatgeschichte
Kurt Klein, Hausach 295

Graf Heinrich VI. von Fürstenberg
Kurt Klein, Haslach 297

VIII. Literatur

Tschechow-Gedenkstein in Badenweiler
Adolf Schmid, Freiburg 299

Maria Zwetajewa
Adolf Schmid, Freiburg 307

IX. Badisch-elsässisches Ökoprojekt

Das Ökomuseum in Rheinauen 313

X. Buchbesprechungen 318

Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG

Eine unternehmensgeschichtliche Skizze

Wolfram Förster, Mannheim

Gliederung

1. Einleitung
 2. Kontext Mannheim: Aufstieg und Krise einer Industriemetropole
 3. Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG — Stationen der Unternehmensentwicklung 1883—1926
 - 3.1 Die Etablierung des Unternehmens am Markt 1883—1914
 - 3.1.1. Basis: Die Herstellung stationärer Motoren
 - 3.1.2. Die Anfänge in der Automobilproduktion
 - 3.1.3. Nutzfahrzeuge für Gewerbe und Dienstleistung
 - 3.2. Benz & Cie. im Kontext der deutschen Automobilindustrie bis 1914 — eine Zwischenbilanz
 - 3.3 Die Zäsur des Ersten Weltkrieges: Konsequenzen
 - 3.4. Nachkriegsentwicklung 1919—1926: Scheinblüte, Krise und Konzentration im Automobilbau
 - 3.4.1. Krise beim stationären Motorenbau — Veräußerung 1922
 - 3.4.2. Personenwagenproduktion im Sog der Inflation
 - 3.4.3. Prosperität im Gaggenauer Nutzfahrzeugbau
 - 3.4.4. Übergang: Interessensgemeinschaft und Fusion 1924—1926
 4. Bilanz
 - Anmerkungen
 - Quellen- und Literaturverzeichnis
-

1. Einleitung

Mannheim als neuzeitliche Stadtgründung (1607) ist eine im südwestdeutschen Vergleich eindeutig junge Erscheinung. Den Durchbruch, oder besser den Übergang zu einer bevölkerungsstarken Industriemetropole vollzog man binnen weniger Jahrzehnte, dies

ohne nennenswerte Kontinuität vorindustrieller Vorläufer praktisch „aus dem Stand“. Ebenso rasch gelang es einer ganzen Reihe von Gewerbetreibenden am Ort, aus anfänglich bescheidenen Handwerksbetrieben international renommierte Unternehmen hervorzu- bringen. Exemplarisch hierfür stehen besonders die Namen der Pioniere Carl Benz und

Heinrich Lanz. Diese mit der technischen Findigkeit der Person des Gründungsakteurs zunächst auf das Engste verbundene Unternehmensentfaltung wurde zusätzlich und über Zeit noch verstärkt von zweierlei Seiten flankiert. Einmal resultierten aus dem lokalen und regionalen Umfeld heraus für die weitere Unternehmensentwicklung relevante Einflußgrößen wie Verkehrslage, Bankenwesen/Finanzierung, Information/Kommunikation, Branchengefüge/Zulieferer, Handel, kommunale Wirtschaftspolitik u. a. m. Daneben kam ebenso konkret eine quasi überregional verankerte Sphäre ins Blickfeld, die Komponenten wie Konjunktur/Nachfrage, allgemeine Branchenentwicklung und Internationalisierung der Handelsbeziehungen umfaßte. Freilich beeinflussten sich die genannten Komponenten auch wechselseitig, und ebenso war der jeweilige Einfluß der einzelnen Komponenten auf die faktische Unternehmensentwicklung von veränderlichem Gewicht. Nicht zu vergessen natürlich auch die Tatsache, daß etwa bei der späteren Bildung einer Aktiengesellschaft dann die Verantwortung gleich auf mehreren Schultern ruhte. Kurzum, selbst die Skizzierung eines unternehmensgeschichtlichen Überblicks ist ein komplexes Unterfangen, das zusätzlich die Erörterung der wesentlichen Rahmenbedingungen nahelegt. Das nun folgende Kapitel dient diesem Zweck, anschließende Ausführungen konkretisieren die Unternehmensgeschichte von Benz & Cie.

2. Kontext Mannheim: Aufstieg und Krise einer Industriemetropole

Zwei recht unterschiedliche Strömungen charakterisieren zwischen den industriegeschichtlichen Eckdaten der Gründerjahre 1871ff. und der Weltwirtschaftskrise 1929ff. das Konjunkturgeschehen am Industriestandort Mannheim: zunächst kontinuierlicher Aufstieg bis 1914, dann nach 1918 folgten Stagnation und schließlich Krise. Bezogen

auf die bis 1914 reichende Prosperitätsphase ist festzuhalten, daß erste um 1870 herum sichtbare Industrialisierungstendenzen zu einer Zeit griffen, als Mannheim bereits über die Funktion eines selbst über die Landesgrenzen ausstrahlenden Handelszentrums verfügte. Erst im Sog der Hochindustrialisierung 1895 ff. avancierte der Platz katapultartig zu dem in Baden dominierenden Industriestandort.¹⁾ Hinter diesem Aufschwung standen zwei bereits in der Frühphase der Prosperität existente Gunstfaktoren: die exponierte Verkehrslage an Neckar und Rhein, daneben die nordwestliche Grenzlage in Baden. Beide Faktoren, zudem noch begünstigt durch die Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur (Flußkorrektur, Hafenausbau, Eisenbahn, Endpunkt der Rheingroßschiffahrt), hatten erst nachhaltig zur Ausreifung der Handelsfunktion geführt und damit eine der wesentlichen Vorbedingungen der später rapiden industriellen Fortentwicklung geschaffen. Dann zu Ende des 19. Jahrhunderts stand, aus Mannheimer Sicht bedrohlich, die Verlängerung der Rheingroßschiffahrt bis nach Straßburg in Aussicht, wodurch die etablierte Stellung als Drehscheibe des südwestdeutschen Handels zwangsläufig Schaden nehmen mußte. Dies signalisierte der Kommunalpolitik umgehenden Handlungsbedarf. Mit dem jetzt ausgesprochen großzügigen Ausbau der Hafenanlagen (Rheinauhafen um 1900, Industriehafen 1907) und der Bereitstellung kostengünstigen Industriegeländes per 1895 beginnender Eingemeindungen (= Vervierfachung der Gemarkungsfläche von 1895 auf 1913!) sollten und konnten de facto auch auswärtige Unternehmen zur Standortgründung angeregt werden. Daneben eröffnete dieses Konzept natürlich auch die Standortverlagerung alteingesessener Betriebe weg aus der beengten Kernstadt in Richtung flächenintensiver und verkehrsbegünstigter Peripherie. Das von Seiten der Kommunalpolitik zielstrebig verfolgte Konzept des sektoralen Strukturwandels ging auf,

Tabelle 1

Sektoraler Strukturwandel in Mannheim 1891—1926²⁾

| Jahr | Industrie | Handel/Schifffahrt |
|------|-----------|--------------------|
| 1891 | 4 | 6 |
| 1905 | 6 | 4 |
| 1926 | 8 | 2 |

(Angaben für Anteile am Betriebsvermögen)

insofern der Stellenwert der Industrie beständig wuchs bei einem relativen Bedeutungsrückgang des Handels (Vgl. Tab. 1).

Augenfällig dokumentierte auch die Bevölkerungszunahme zwischen 1871 und 1914 den Aufstieg Mannheims zur Industriemetropole: während 1871 gerade erst 39 600 Personen in der Stadt lebten, notierte man für das Jahr 1914 bereits 227 000 Einwohner.³⁾ Eingemeindungen, allgemein Bevölkerungswachstum und vor allem der Zuzug ländlicher Bevölkerungsschichten besonders aus dem badischen Odenwald und dem Bauland bewirkten diesen enormen Bevölkerungsschub.

Im Gegensatz zur prosperierenden Vorkriegsphase erbrachten die 20er Jahre für die Wirtschaftsentwicklung der Stadt Mannheim eine schwankende, und der Tendenz nach rückläufige Konjunktur.⁴⁾ Einmal resultierte aus den Konditionen des Versailler Vertrages (Juni 1919) eine Schwächung, die quasi auf der gesamten Volkswirtschaft lastete. Zudem degenerierte Baden durch die Rückgliederung von Elsaß-Lothringen an Frankreich zur Grenzregion, wodurch ehemalige Wirtschaftsbeziehungen (Rohstoffbezug, Absatzgebiet) abhanden kamen und zudem der Verlust von Niederlassungen und Lager zu beklagen war.⁵⁾ Auch die Herauslösung des Saarlandes aus dem deutschen Zollgebiet ging zu Lasten von Handel und Gewerbe. Spezifische Probleme erwuchsen Mannheim darüberhin-

aus aus dem Ruhrkampf, insofern ab März 1923 für die Dauer von 21 Monaten die Stadt von den Franzosen unter Legung einer Zollschranke um 265 Gewerbebetriebe mit rd. 17 000 Beschäftigten in Teilen besetzt wurde.⁶⁾ Mannheims einst geographische Gunstlage degenerierte jetzt zur geopolitischen Hypothek. Unter den genannten Einschnitten litt nicht nur die Dynamik des städtischen Wirtschaftslebens, sondern darüberhinaus erzwungen Industriebetriebe jetzt auch eine Standortverlagerung. Erst 1925 setzte eine sog. Gesundungskrise ein, flankiert von der zuvor 1923/24 verfügten Währungsstabilisierung über die Etablierung der Rentenmark. Diese Gesundungskrise löste in der Folge eine ausgesprochene Rationalisierungseuphorie aus, die zu Großserienfertigung, Produktbereinigung und allgemein Unternehmenskonzentration führte.⁷⁾ Natürlich gab es infolgedessen auch Betriebsstillegungen, vermehrt noch gegen Ende der Dekade.

Daß gerade in Mannheim das konjunkturelle Wechselgeschehen entlang der skizzierten Zeitspanne besonders markant zutage trat, resultierte in besonderem Maße aus der Struktur der hiesigen Industriebranchen. In der Stadt dominierte sehr stark die auf Konjunkturschwankungen direkt reagierende Sparte der Investitionsgüter, während die Produktion der ohnehin schon eher kontinuierlich gefragten Konsumgüter von deutlich nachgeordnetem Rang blieb. Innerhalb der Investitionsgüter nun nahm der Maschinen- und Apparatebau die Position einer Leitbranche ein: jeder dritte Arbeitsplatz dieser Branche in Baden entfiel auf den Handelskammerbezirk Mannheim (Angaben für 1912 und 1922), und innerhalb des Handelskammerbezirks kam ebenfalls jeder dritte gewerbliche Arbeitsplatz im Maschinen- und Apparatebau zu stehen.⁸⁾ Ausgehend von rd. 17 000 Beschäftigten dieser Branche für 1912 konnte kriegswirtschaftlich bedingt bis 1922 zwar eine Zunahme auf rd. 25 000 Personen registriert werden (etwa vier Fünftel der Beschäf-

tigten entfielen auf den Stadtbezirk Mannheim), nach 1922 zeigte hier allerdings das Konjunkturbarometer deutlich fallende Tendenz.

Zwei Merkmale charakterisierten speziell den Mannheimer Maschinenbau: strukturell die wachsende Dominanz von Großbetrieben, und organisch die Entstehung besonders der renomierten Fabriken aus dem lokalen Handwerk heraus. Unter diesen Betrieben ragte nach dem Gründungsdatum die Maschinenfabrik Mohr & Federhaff hervor, deren Ursprünge bis 1801 zurückreichten. Es folgten der Eisenbahnausrüster Vögele (gegr. 1836), der Landmaschinenproduzent Heinrich Lanz (gegr. 1859), die Armaturenbauanstalt Bopp & Reuther (gegr. 1872) und schließlich 1883 die „Offene Handelsgesellschaft Benz & Co., Rheinische Gasmotorenfabrik“.

Carl Benz kannte Mannheim schon seit längerem — 1863 verlegte die Maschinenfabrik Mohr & Federhaff die Fabrikationsstätte vom Quadrat F2,4 in den benachbarten Jungbusch. Die Belegschaft zählte 39 Beschäftigte, unter ihnen Carl Benz in der Funktion eines technischen Angestellten. Acht Jahre später siedelte der junge Ingenieur nun endgültig von Pforzheim nach Mannheim über, um hier den Übergang in die berufliche Selbständigkeit zu vollziehen.⁹⁾ Er gründete im Quadrat T6,11 für die Dauer eines Jahrzehnts eine Mechanische Werkstätte samt Eisengießerei, die zur Plattform seiner ersten richtungweisenden Erfindung avancierte. Zum Jahreswechsel 1879/80 präsentierte Benz der Öffentlichkeit nach reichlich zweijähriger Entwicklungsarbeit den gasgetriebenen Zweitaktmotor „System Benz“, der technisch verbessert einige Jahre später zumindest in England und Frankreich patentrechtliche Anerkennung fand. Um einen breiteren Verkauf respektive die technische Fortentwicklung des für die gewerbliche Wirtschaft gedachten Antriebsaggregats in die Wege zu leiten, kam es 1882 zur Gründung der Aktiengesellschaft „Gasmotorenfabrik Mannheim“. Bereits im

Gründungsjahr beschäftigte der Betrieb 40 Arbeiter. Dennoch hielt es Benz in diesem Unternehmen nur kurze Zeit, da seine beiden Geschäftspartner — ein Hofphotograph und ein Käsehändler — allzu nachhaltigen Einfluß auf seine Technikstudien zu nehmen versuchten. Anders die 1883 gebildete Offene Handelsgesellschaft Benz & Co., der Benz als aktives Vorstandsmitglied bis 1903 und danach von 1904 bis 1925 als Aufsichtsratsmitglied angehörte.

3. Benz & Cie. Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG — Stationen der Unternehmensentwicklung

3.1. Die Etablierung des Unternehmens am Markt 1883—1914

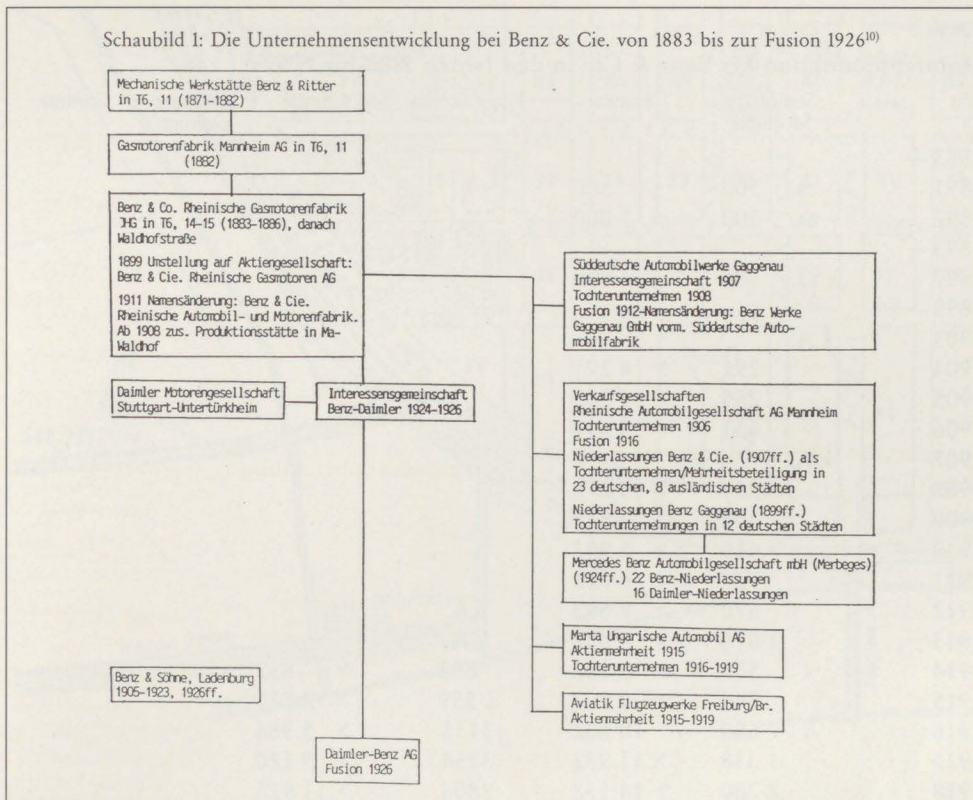
Binnen dreier Jahrzehnte gelang dem Unternehmen Benz & Cie. der Durchbruch von einem lokal verankerten Handwerksbetrieb zu einem in Baden neben Lanz an führender Stelle stehenden Großunternehmen internationalen Ranges. Dieser prosperierenden Geschäftsentwicklung lagen im wesentlichen drei Entwicklungsebenen zugrunde (Vgl. auch Organigramm/Schaubild 1):

Produkt: Diversifikation der Produktionspalette über Zeit (Motoren-Personenkraftwagen-Nutzfahrzeuge) unter Dezentralisierung und gleichermaßen Modernisierung der Produktionsstätten

Marketing: Aufbau eines dem Unternehmen angeschlossenen Vertriebssystems (Niederlassungen, Beteiligungen) in Europa und Übersee. Daneben die systematische Herausbildung eines Werbekomplexes insbesondere durch die Beschickung nationaler und internationaler Automobilwettbewerbe (Popoualisierung des Automobils)

Unternehmensform: Expansion auf der Grundlage einer beständig wachsenden Kapitalbasis bzw. damit in Verbindung der Übergang von einer Personengesellschaft zu einer Kapitalgesellschaft

Schaubild 1: Die Unternehmensentwicklung bei Benz & Cie. von 1883 bis zur Fusion 1926¹⁰⁾



Als Ausgangspunkt der Unternehmensexpansion ist die Gründung der Offenen Handelsgesellschaft anzusehen, die Carl Benz im Verein mit den Kaufleuten Rose und Eßlinger 1883 vollzog. Die Produktionsstätte kam anfänglich in der Mannheimer Innenstadt, Quadrat T6, 14–15 zu stehen. Drei Jahre später siedelte der Betrieb aus der nunmehr beengten Werkstatt in die Waldhofstraße (Neckarstadt) über, wo ein 4000 Quadratmeter umfassendes Gelände zwischenzeitlich erworben werden konnte. Zwar gelang bekanntermaßen auch in diesem Jahr zeitgleich mit dem Stuttgarter Gottlieb Daimler die Erfindung respektive öffentliche Repräsentation der ersten Automobile, der Durchbruch dieser Basiserfindung am Markt ließ allerdings noch einige Zeit auf sich warten. Der Ausbau des jungen Unternehmens bis Anfang der

1890er Jahre gründete dem Schwerpunkt nach noch auf dem erfolgreichen Absatz von Stationärmotoren, ehe verstärkt auch der Automobilbau zu einer tragenden Säule heranwuchs.

3.1.1. Basis: Die Herstellung stationärer Motoren

Das Produktionsgeschehen bei Benz & Cie. basierte zunächst ganz auf der Herstellung stationärer Motoren. Dabei nahmen sich im Vergleich zu den 1890er Jahren die Absatzzahlen zwischen 1883 und 1890 vergleichsweise bescheiden aus: bis 1890 verließen insgesamt etwa 400 Stationärmotoren das Werk, das Jahr 1891 erbrachte demgegenüber schon einhundert verkaufte Einheiten. Dann zu Beginn der 1890er Jahre trat der Motorenbau in

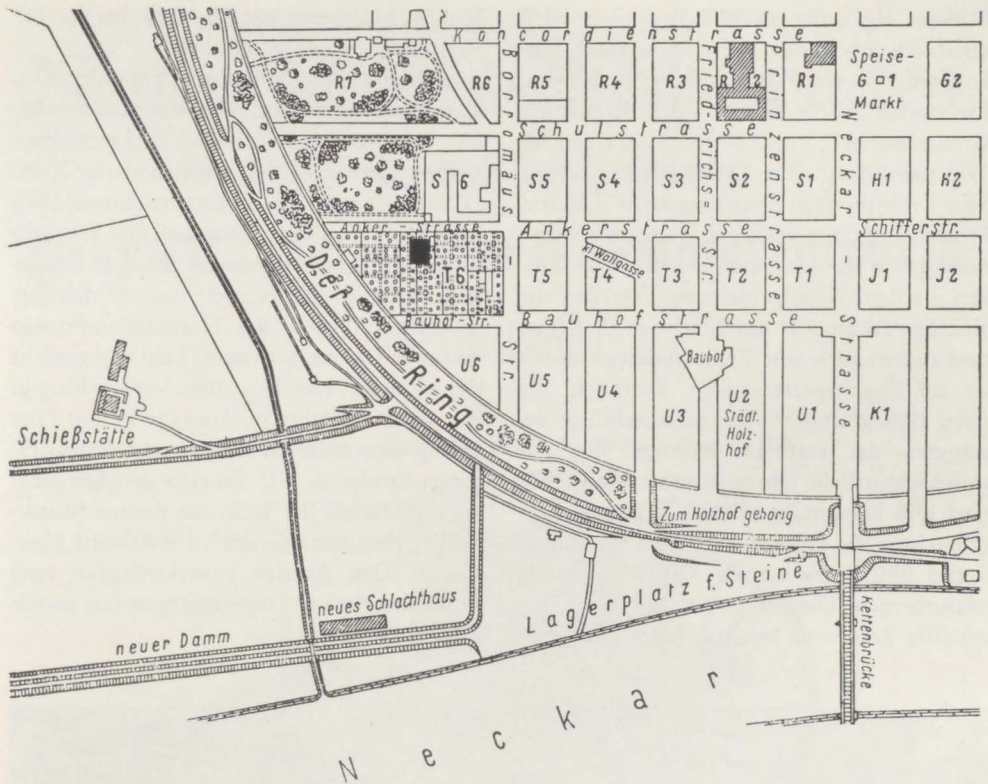
Tabelle 2

Motorenproduktion bei Benz & Cie in den Jahren 1883 bis 1926¹²⁾

| Jahr | Stationäre Motoren | Summe | Flugmotoren | Summe | Schlepper-motoren | Summe |
|-------|--------------------|-----------|-------------|----------|-------------------|-------|
| 1883— | | | | | | |
| 1891 | ca. 500 | 500 | | | | |
| 1892 | ca. 500 | ca. 1 000 | | | | |
| 1893— | | | | | | |
| 1897 | je ca. 600 | ca. 4 000 | | | | |
| 1898— | | | | | | |
| 1903 | k.A. | | | | | |
| 1904 | 291 | > 4 291 | | | | |
| 1905 | 269 | > 4 560 | | | | |
| 1906 | 451 | > 5 011 | | | | |
| 1907 | k.A. | | | | | |
| 1908 | 261 | > 5 272 | | | | |
| 1909 | 300 | > 5 572 | | | | |
| 1910 | 420 | > 5 992 | | | | |
| 1911 | 720 | > 6 712 | | | | |
| 1912 | 870 | > 7 582 | k.A. | | | |
| 1913 | 1 070 | > 8 652 | k.A. | | | |
| 1914 | 530 | > 9 182 | 652 | > 652 | | |
| 1915 | 740 | > 9 922 | 1 559 | > 2 211 | | |
| 1916 | 680 | > 10 602 | 3 155 | > 5 366 | | |
| 1917 | 1 330 | > 11 932 | 3 754 | > 9 120 | | |
| 1918 | 2 200 | > 14 132 | 2 806 | > 11 926 | | |
| 1919 | 1 000 | > 15 132 | 46 | > 11 972 | 148 | 148 |
| 1920 | 679 | > 15 811 | | | 152 | 300 |
| 1921 | 462 | > 16 273 | | | 35 | 335 |
| 1922 | | | | | 4 | 339 |
| 1923 | | | | | 5 | 344 |
| 1924 | | | | | 31 | 375 |
| 1925 | | | | | 132 | 507 |
| 1926 | | | | | 47 | 561 |

eine ausgesprochen expansive Phase, die bis cirka zur Jahrhundertwende anhielt. Alleine 1892 produzierte der Betrieb ebenso viele Motoren wie während der Produktionsjahre 1883 bis 1891. Danach lag bis 1897 die Jahresproduktion bei rd. 600 Einheiten (Vgl. Tab. 2). Vor dem Hintergrund allgemein der Hochindustrialisierung und speziell des Durchbruchs der Stadt Mannheim zur Industriemetropole avancierte Benz & Cie. nach

der Firma Deutz immerhin zum zweitgrößten deutschen Produzenten zu jener Zeit noch gasgetriebenen Antriebsaggregate verschiedenster Verwendungszwecke.¹¹⁾ Damit aber schien angesichts der rückläufigen Nachfrage zur Jahrhundertwende hin wenigstens der Bedarf der in der Nähe städtischer Gasanstalten gelegenen Gewerbebetriebe weitgehend gesättigt zu sein, was die Erschließung neuer Märkte abseits der Agglo-



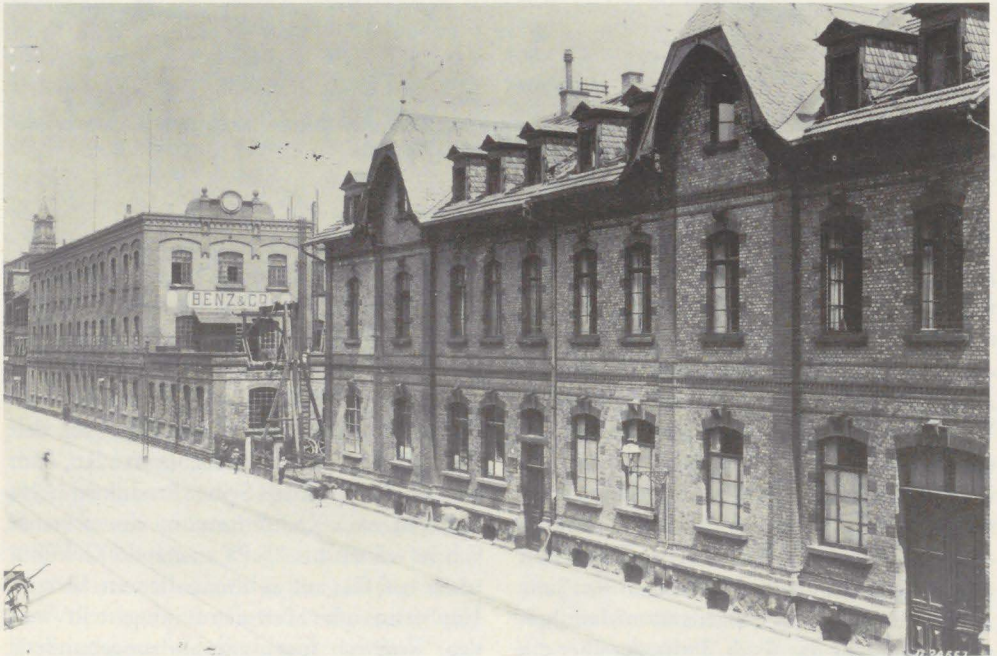
Ausschnitt aus dem Plan der Stadt Mannheim, der ersichtlich macht, wo Karl Benz — im Quadrat T 6, das zu jener Zeit fast gänzlich unbebaut war — 1871 seine erste Werkstätte einrichtete.

merationen nahe legte. Benz & Cie. setzte nunmehr zusätzlich zum Bau von Gasgeneratoren an, deren Funktion in der Erzeugung des für Gasmotoren nötigen Brennstoffes aus Anthrazit und später Braunkohle lag. Der Vorteil dieser Gasgeneratoren war evident, da der Betriebsstoff nicht nur wesentlich billiger im Vergleich zu den Gasanstalten erzeugt werden konnte, sondern darüberhinaus noch an jedem beliebigen Standort in Ergänzung der Gasmotoren zu installieren war. Im Jahr 1900 verließ der erste Gasgenerator Mannheimer Provenienz das Werk. Trotz der über die Gasgeneratoren vorgenommenen Produktdiversifikation setzte sich verstärkt noch zu

Beginn des 20. Jahrhunderts die Absatzkrise fort. Zeitweilig erwog die Betriebsleitung sogar die Veräußerung des besonders defizitären Motorenbaus. Mit der Verpflichtung des Ingenieurs und Dieselmotor—Spezialisten Prosper L'Orange, er hatte bis 1908 bei den Deutz-Werken unter Vertrag gestanden, kam jedoch die Wende. Seine Produktstrategie zielte in zwei Richtungen: in einem ersten Schritt sollten bis 25 PS reichende Kleinmotoren von Gas auf wahlweise Benzin, Benzol, Naphtalin oder Petroleum umgestellt werden, wodurch fortan der ortsungebundene Betrieb der Kleinaggregate auch unter Verzicht der Gasgeneratoren ermöglicht wurde.

Danach ergänzten ab 1912 besonders wirtschaftlich arbeitende Diesellaggregate (Glühkopfprinzip) die Palette der Kleinmotoren. Ein zweiter Schritt zielte auf den Bereich der Großmotoren (25 bis 280 PS). Hier traten ab 1910 neu konstruierte Dieselmotoren an die Seite der bisherigen Benzinaggregate. Die von Prosper L'Orange verfolgte Strategie war keineswegs für das Unternehmen frei von Risiken, da dem Dieselprinzip zu jener Zeit die allseitige Akzeptanz am Markt noch fehlte, und zudem auch eine Reihe anderer Hersteller auf diese Sparte setzten. Dennoch, die nach 1910 getätigten Verkaufsabschlüsse bestätigten das verfolgte Konzept: lag der durchschnittliche Jahresabsatz zwischen 1904 und 1910 bei gerade rd. 330 Aggregaten, so erbrachten die Jahre von 1911 bis 1913 annähernd 890 Einheiten im Mittel. Auch die Mannheimer Dieselmotoren bewirkten die erhoffte Resonanz: zwei im Jahre 1910 abge-

setzten Einheiten standen 1913 bereits 143 Verkaufsabschlüsse gegenüber. Eine weitere Maßnahme im Sinne der Risikostreuung über Produktdiversifikation vollzog Benz & Cie. 1910 mit einer Lizenzübernahme zur Herstellung umsteuerbarer Zweitakt-Dieselmotoren. Dieses patentrechtlich geschützte Verfahren ging auf den schwedischen Ingenieur Hesselmann zurück. Im Gegensatz zu den hauseigenen Stationärdiesellaggregaten eröffnete das Hesselmann-Prinzip insbesondere ein geringeres Leistungsgewicht der Motoren, was die spätere Verwendung in der Großschifffahrt in Aussicht stellte. Hier gelang denn auch ein zudem recht werbewirksamer Erfolg, als 1912 das erste dieselgetriebene Frachtschiff der Welt, das Bremer Motorschiff „Herrmann Grabb“, den Atlantik überquerte. Den Antrieb bewerkstelligten zwei Benz-Hesselmann Diesellaggregate mit jeweils 345 PS Leistung.



In diesem Fabrikgebäude von Benz & Cie., Mannheim, Waldhofstraße, war der Autobau von 1886–1908 angesiedelt

Daimler-Benz-Archiv Foto U 20 557

Neuer Patent-Motowagen

mit Gasbetrieb durch Benzin

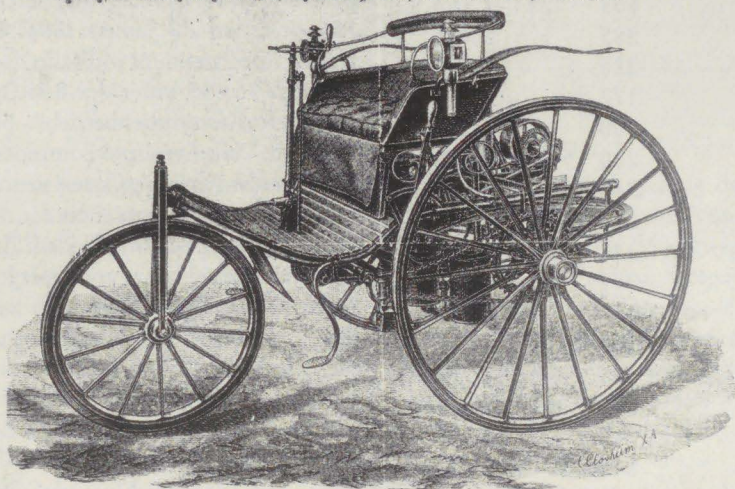
von

Benz & Cie., Rheinische Gasmotorenfabrik

in

Mannheim.

Höchste Auszeichnung (Ehrendiplom) Ausstellung Glogau 1888.



Ausgestellt in der Kraft- und Arbeitsmaschinen-Ausstellung in München
seit dem 12. September 1888.

94326

Daß längerfristig betrachtet nach der Motorisierung der Straße und der Wasserwege auch diejenige des Luftverkehrs zu einem lohnenden Betätigungsfeld werden könnte, hatte man natürlich auch bei Benz & Cie. bedacht. Erste Entwicklungsarbeiten zu einem Flugmotor (45 PS Vierzylinder in Reihe) reichten bis 1908 zurück. Der eigentliche Durchbruch in dieser Sparte gelang allerdings erst 1913 mit

dem Gewinn des sog. Kaiserpreises. Frankreichs Fortschritte bei der Flugmotorenentwicklung hatten das deutsche Militär beunruhigt, so daß mit dem von Kaiser Wilhelm II. gestifteten Preis (Höhe: 50 000 Reichsmark) die Technologielücke zum Nachbarn möglichst schnell geschlossen werden sollte. Zur Überraschung der zahlreichen Konkurrenz (26 Firmen mit 45 Flugmotoren) und der

Tabelle 3

**Personenwagenproduktion bei Benz & Cie.
1886—1926¹⁵⁾**

| Jahr | Jahres- ausstoß | Gesamt- produktion |
|-----------|--------------------|-----------------------|
| 1886—1893 | 69 | 69 |
| 1894 | 67 | 136 |
| 1895 | 135 | 271 |
| 1896 | 181 | 452 |
| 1897 | 256 | 708 |
| 1898 | 434 | 1 142 |
| 1899 | 572 | 1 714 |
| 1900 | 603 | 2 317 |
| 1901 | 385 | 2 702 |
| 1902 | 226 | 2 928 |
| 1903 | 172 | 3 100 |
| 1904 | 260 | 3 360 |
| 1905 | 260 | 3 620 |
| 1906 | 260 | 3 880 |
| 1907 | 260 | 4 100 |
| 1908 | 348 | 4 448 |
| 1909 | 787 | 5 235 |
| 1910 | 1 340 | 6 575 |
| 1911 | 2 265 | 8 840 |
| 1912 | 3 095 | 11 935 |
| 1913 | 2 673 | 14 608 |
| 1914 | 1 947 | 16 555 |
| 1915 | 841 | 17 396 |
| 1916 | 483 | 17 879 |
| 1917 | 295 | 18 174 |
| 1918 | 213 | 18 387 |
| 1919 | 988 | 19 375 |
| 1920 | 2 026 | 21 401 |
| 1921 | 1 777 | 23 178 |
| 1922 | 1 733 | 24 911 |
| 1923 | 1 382 | 26 293 |
| 1924 | 1 584 | 27 877 |
| 1925 | 2 260 | 30 137 |
| 1926 | 1 305 | 31 442 |

Produktionsangaben für die Jahre 1903 bis 1907 geschätzt nach Durchschnittswerten der Eckzahl 1902/1908.

sonstigen Experten ging der Kaiserpreis nach Mannheim. Schließlich kam im Kontext der gelenkten Kriegswirtschaft nach 1914 mit der Flugmotorenherstellung eine ausgesprochen hochverzinsliche Produktionssparte zu der bestehenden Produktpalette im Motorenbau noch hinzu.

3.1.2. Die Anfänge in der Automobilproduktion

Bereits während den Gründungsverhandlungen zur Offenen Handelsgesellschaft hatte Carl Benz weitsichtig darauf bestanden, den eventuellen Bau von Motorwagen in das Fabrikationsprogramm zu integrieren. Drei Jahre später, am 29. Januar 1886, erteilte das Kaiserliche Patentamt in Berlin das Reichspatent Nr. 35 435 unter der Betitelung „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“. Somit hatte das neue Verkehrsmittel zumindest amtliche Anerkennung erfahren, auch wenn die Reichweite dieser Basisinnovation für die künftige Motorisierung der Straße den Zeitgenossen jener Jahre wohl kaum auch nur in Umrissen erkennbar schien. Schließlich erfolgte am 3. Juli 1886 auf der Mannheimer Ringstraße die öffentliche Präsentation des dreirädrigen Motorwagens „Velociped“ — bestätigt durch eine kurze Notiz der Neuen Badischen Landeszeitung vom darauffolgenden Tag.

Eine erste öffentlichkeitswirksame Aktion zur Popularisierung des Velocipeds setzte 1888 mit der Beschickung der Arbeits- und Kraftmaschinenausstellung in München an. Ein internationales Forum kam 1889 zur Hundertjahrfeier der Französischen Revolution in Paris zustande, wozu ebenfalls ein Ausstellungswagen aus Mannheim entsendet worden war. Dennoch, überhaupt nennenswerte Verkaufserfolge blieben zu dieser Zeit noch aus. Im gesellschaftlichen Kontext standen im wesentlichen zwei Sachverhalte einer günstigeren Verbreitung des Automobils vorerst noch entgegen.¹³⁾ Als potentielle Käufer-schicht in Deutschland kam wegen der hohen Anschaffungskosten, die den dreifachen Be-

Tabelle 4

Absatz der Automobile bei Benz & Cie. in den Jahren 1886—1900¹⁸⁾

| | 1886— 1893 | 1894 | 1895 | 1896 | 1897 | 1898 | 1899 | 1900 | 1886— 1900 |
|---------------------|---------------|------|------|------|------|------|------|------|---------------|
| Gesamt | 69 | 67 | 135 | 181 | 256 | 434 | 572 | 603 | 2 317 |
| Deutschland | 15 | 34 | 41 | 42 | 67 | 135 | 207 | 262 | 803 |
| Ausland | | | | | | | | | |
| insgesamt: | 54 | 33 | 94 | 139 | 189 | 299 | 365 | 341 | 1 514 |
| Darunter | | | | | | | | | |
| Frankreich | 42 | 25 | 68 | 75 | 134 | 165 | 137 | 86 | 732 |
| England | 1 | — | 4 | 20 | 20 | 75 | 139 | 151 | 411 |
| Belgien/ Holland | 1 | — | 6 | 11 | 3 | 29 | 34 | 42 | 126 |
| Sonstige Länder | 10 | 8 | 16 | 33 | 32 | 31 | 55 | 62 | 247 |

trag eines durchschnittlichen Jahresgehaltes ausmachten, ohnehin nur die Oberschicht in Frage. Und dieser eher konservativ gelagerte Bevölkerungskreis hielt zumindest vorläufig noch an den gängigen Statussymbolen fest: Reitpferd und Kutsche. Darüberhinaus manifestierte sich eine ablehnende Haltung der Obrigkeit in Art quasi eines Fahrverbots —

entsprechend einer Regelung des Badischen Bezirksamtes in Mannheim von 1888 mußte ein jeder Fahrer des Motorwagens bei der Begegnung mit einem Gespann die Geschwindigkeit auf Schrittempo drosseln! Vorerst stand der hohe Forschungsaufwand im Hause Benz also in keinem rechten Verhältnis zum Ertrag, weshalb 1890 die Geschäfts-

Tabelle 5

Erfolgreiche Teilnahme der Firma Benz & Cie. bei Automobilwettbewerben 1894—1926¹⁹⁾

| | | | | |
|----------|----------|-----------|---------|-----------|
| 1894—1 | 1901— 4 | 1908—12 | 1915—0 | 1922—14 |
| 95—3 | 02— 4 | 09—18 | 16—0 | 23—20 |
| 96—3 | 03—11 | 10—27 | 17—0 | 24—17 |
| 97—1 | 04— 1 | 11—25 | 18—0 | 25—27 |
| 98—5 | 05— 6 | 12—30 | 19—1 | 26—22 |
| 99—6 | 06—10 | 13—27 | 20—0 | |
| 1900—6 | 07—10 | 14—22 | 21—6 | |
| 1894/ 25 | 1901/ 46 | 1908/ 171 | 1915/ 7 | 1922/ 100 |
| 1900 | 1907 | 1914 | 1921 | 1926 |

partner Rose und Eßlinger das Unternehmen verließen. An ihre Stelle traten der Exportkaufmann von Fischer und der Handelsvertreter Ganss, die beide im Gegensatz zu ihren Vorgängern auf den mittelfristigen Durchbruch des Automobils setzten.

Neben der Skepsis der Oberschicht und der reglementierenden Haltung der Obrigkeit lastete zusätzlich eine weitere Hypothek auf dem dreirädrigen Velociped: der technisch unausgereifte Zustand des Gefährts. Dieses Defizit konnte mit der Erfindung der Achsenkellenkung (Reichspatent Nr. 73 515) behoben werden, wodurch das nunmehr vier-rädrige Nachfolgemodell „Viktoria“ deutlich in der Käufergunst stieg. Mit der Präsentation des Viktoria 1893 hatte die Personenwagenproduktion bei Benz & Cie. nun endgültig institutionalisierten Charakter angenommen, da im gleichen Jahr die Einrichtung eines „Technischen Büros für den Wagenbau“ erfolgte.¹⁴) Konsequenterweise übernahm Carl Benz die Leitung dieser Abteilung, assistiert u. a. von seinem Sohn Richard.

In konstruktiver Anlehnung an den Viktoria-Wagen wurde 1894 die Angebotspalette mit dem sog. Velo erweitert. Der kaufmännische Berater von Carl Benz, Josef Brecht, hatte den Bau eines preisgünstigeren Motorwagens angeregt. Das Velo führte zu dem ersten wirklich größeren Verkaufserfolg und konnte infolge der starken Nachfrage in mehreren Serien aufgelegt werden. Bis 1898 verkaufte man 381 Wagen dieses Typs, das erste Produktionsjahr erbrachte alleine schon 150 Abschlüsse. Jeweils ein Drittel der Gesamtauflage ging nach Deutschland respektive Frankreich, der Rest in das übrige Ausland.

Zur Jahrhundertwende schließlich beherrschte Benz & Cie. nicht nur eindeutig den deutschen Markt, sondern galt insgesamt betrachtet als der Welt größter Automobilhersteller. Ständige Verbesserungen im technischen Bereich, die über das Fahrwerk, ausgereifere Ventilsteuerung, mechanische Zündzeitpunktverstellung, Kühlung mit Kondensator

und Wasserpumpe bis hin zur Verwendung von Pneumatiks (Luftreifen) reichten, hatten im Verein mit nennenswerten Fortschritten beim Karosserie-Design zu einer prosperierenden Käuferresonanz beigetragen. Analog zeigten die Produktionsziffern zwischen 1894 und 1900 kontinuierliche Zuwächse (Vgl. Tab. 3). Während bis 1893 der durchschnittliche Jahresausstoß an Automobilen bei ca. 10 Exemplaren lag, stieg er in den Jahren 1894 bis 1900 auf beachtliche 320 Einheiten.

Zur Jahrhundertwende verzeichnete man nun in der Tat einen ersten Durchbruch am Markt. Allerdings, der Hauptabsatz der Mannheimer Motorwagen wie insgesamt die gesellschaftliche Akzeptanz des Automobils, erfolgte zuallererst in Frankreich.¹⁶) Etwa zwei Drittel der bis 1900 in Mannheim produzierten Motorfahrzeuge fanden im Ausland ihre Abnehmer, und Frankreich lag hierbei eindeutig an vorderster Stelle (Vgl. Tab. 4). In Frankreich agierten im Automobilssektor noch die beiden Firmen Panhard & Levassor und Peugeot, allerdings unter Verwendung von Daimler — Motoren. Aufwendige Werbemaßnahmen, Ausstellungen und besonders zahlreiche Automobilwettbewerbe unterschiedlicher Aufgabenstellung (Zuverlässigkeitsfahrten, Rennveranstaltungen verschiedener Distanzen) bildeten diejenigen Maßnahmen, die dem Automobil sukzessiv zum Durchbruch (später auch in Deutschland) verhelfen. Gründe hierfür gab es mehrere. Paris im Herzen des zentralistischen Staates übernahm die Funktion des innovativen Zentrums. Fortschritte in der Technik und im Design kamen i. d. R. hier vor Ort zustande bzw. wurden eben hier zuallererst kommerziell verwertet. Beide Phänomene durchdrangen und verstärkten sich wechselseitig, um nachfolgend über die Stadtgrenzen hinaus in das ganze Land auszustrahlen. Schnell wurde das Automobil von Adligen auch außerhalb von Paris begehrt — es galt als modisches „Accessoire der extravaganten Welt“.¹⁷) Das beste Straßennetz in Europa, die hohe Sport-

Tabelle 6

Produktion von Lastkraftwagen und Omnibussen bei Benz & Cie. (Werk Gaggenau) 1908—1925²⁵⁾

| | Jahresproduktion | Summe |
|------|------------------|--------|
| 1908 | 298 | 298 |
| 1909 | 428 | 726 |
| 1910 | 381 | 1 107 |
| 1911 | 441 | 1 548 |
| 1912 | 571 | 2 119 |
| 1913 | 654 | 2 773 |
| 1914 | 1 217 | 3 990 |
| 1915 | 1 132 | 5 122 |
| 1916 | 1 152 | 6 284 |
| 1917 | 1 354 | 7 638 |
| 1918 | 1 285 | 8 923 |
| 1919 | 797 | 9 720 |
| 1920 | 901 | 10 621 |
| 1921 | 1 106 | 11 727 |
| 1922 | 885 | 12 612 |
| 1923 | 983 | 13 595 |
| 1924 | 909 | 14 504 |
| 1925 | 1 364 | 15 868 |

begeisterung (zahlreiche Fahrradvereine) und eine Verkehrsgesetzgebung jenseits des deutschen Länderpartikularismus hatten wesentlich dazu beigetragen.

Erst nach der Jahrhundertwende folgten auch die in Deutschland maßgeblichen Bevölkerungskreise dem französischen Beispiel, dies dann aber mit größter Konsequenz. Allerdings reichten nicht mehr solide Bauweise und Betriebssicherheit alleine zur Befriedigung des Käuferinteresses aus, sondern im Automobil sah man fortan ein Sportgerät zur Erreichung möglichst hoher Geschwindigkeiten. Große und populäre Rennveranstaltungen, insbesondere in Frankreich, hatten zu dieser Umwertung ganz entscheidend beigetragen. Während Benz — Fahrzeuge neben den Stuttgarter Daimler — Wagen den Anforderungen der ersten Wettbewerbsfahrten durchaus noch gewachsen waren, verlor man nachfolgend zumindest in Mannheim den Anschluß an die schrittweise anspruchsvoller werdende Technik in Gestalt wachsender Motorleistungen. Im Schatten der dominierenden Mercedes — Konkurrenz blieben eben größere Erfolge für Benz & Cie. zu Beginn des 20. Jahrhunderts aus. Die Beteiligung an ausländischen Wettbewerben zeigte stark rückläufige Tendenz, und schließlich bedeutete das Jahr 1904 praktisch einen Stillstand diesbezoglicher Aktivitäten (Vgl. Tab. 5). Tatsache war, daß innerhalb der Automobilwirtschaft mittlerweile eine direkte Beziehung

Tabelle 7

Die Entwicklung der deutschen Automobilwirtschaft unter Berücksichtigung von Benz & Cie. 1907—1912²⁷⁾

| Jahr | Personenwagenhersteller | Beschäftigte in der Automobilindustrie | Beschäftigte Benz & Cie. ¹⁾ | (%) | Personenwagenproduktion in Deutschland | Personenwagenproduktion Benz & Cie | (%) |
|------|-------------------------|--|--|------|--|------------------------------------|------|
| 1907 | 69 | 13 423 | k.A. | — | 3 491 | 260 | 7,5 |
| 1908 | 71 | 13 136 | 1 860 | 14,2 | 4 142 | 348 | 8,4 |
| 1909 | 121 | 19 221 | 1 900 | 9,9 | 6 682 | 787 | 11,8 |
| 1910 | 114 | 21 813 | 2 500 | 11,5 | 8 578 | 1 340 | 15,6 |
| 1911 | 131 | 28 694 | 2 950 | 10,3 | 10 319 | 2 265 | 22,0 |
| 1912 | 124 | 35 877 | 5 380 | 15,0 | 14 296 | 3 095 | 21,7 |

¹⁾ ohne Werk Gaggenau

zwischen Sporterfolgen und Verkaufszahlen herrschte, die etwa um 1895 von Frankreich ausgehend ansetzte und bis 1914 andauerte.²⁰⁾ Dieser Zusammenhang stand aus der Rückschau betrachtet außer Zweifel, da die bei Wettfahrten gemachten Erfahrungen im Bereich der Fahrzeugtechnik großen Einfluß ausübten auf die Konstruktion bzw. Weiterentwicklung der Personalfahrzeuge. In Mannheim jedoch hatte man die Zeichen der Zeit nicht rechtzeitig erkannt.

Die im Hause Benz & Cie. um 1900 eingeschlagene Strategie blieb vorerst noch halberzig: entsprechend der Modeströmung kam zwar der Fahrzeugmotor erstmals vorne unter der Haube unter, die Motorleistung stieg auf 16 und 20 PS und das Typenprogramm wurde bei 10 Modellen auf eine individuellere Basis gestellt. Noch im Geschäftsbericht 1900/1901 aber brachten Carl Benz und Julius Ganss ihre eher konservativ ausgerichtete Geschäftsphilosophie unmißverständlich zum Ausdruck:²¹⁾

„Die von uns ins Leben gerufene Automobilindustrie hat nach Bekanntwerden unserer Erfolge eine große Konkurrenz gezeitigt. Abgesehen von der dadurch zu befürchtenden Überproduktion, bringt diese Konkurrenz auch noch andere Gefahren für die Entwicklung des Automobilwesens. Dazu rechnen wir neben mangelhaften Fabrikaten, die auf den Markt kommen, ganz besonders die neuerdings hervortretende Sucht, sich bei Wettfahrten in immer größeren Schnelligkeiten zu überbieten, mit Blitzzügen zu wetteifern und dabei leichtfertig das Leben der Fahrenden wie auch der auf den Straßen verkehrenden Personen zu gefährden. Wir beteiligen uns bei solchen, für die Praxis nicht allein wertlosen, sondern geradezu schädlichen Rennfahrten nicht, legen vielmehr nach wie vor den Schwerpunkt auf die Herstellung solider und dauerhafter Tourenwagen“.

Trotz dieser Übereinstimmung tendierten die Vorstandskollegen Benz und Ganss in der

nachfolgenden Zeit mehr und mehr auseinander. Zudem entwickelte Ganss beim Geschäftsgebaren gewisse Eigenmächtigkeiten. Erstmals fühlte sich Benz übergangen, als Ganss ohne jede Rücksprache den Leiter des Konstruktionsbüros Diehl damit beauftragte, ein modernes und zeitgemäßes Fahrzeug zu entwickeln. Das von Diehl 1902 präsentierte Modell entsprach zwar mit Frontmotor ausgestattet und zeitgemäßem Design durchaus den gängigen Vorstellungen, eine überhastete Produktionsaufnahme versperrte jedoch einen nachhaltigeren Erfolg. Die nächste Eigenmächtigkeit von Ganss bestand darin, wiederum ohne jede Rücksprache den Franzosen Barbarou mit einer Neuentwicklung zu betrauen. In Konkurrenz hierzu arbeiteten Benz und Diehl ihrerseits an einem eigenen Projekt. Am Ende dieser Aktivitäten standen insgesamt neun verschiedene Modell-Varianten, die jedoch einzeln betrachtet die hochgesteckten Erwartungen keineswegs erfüllten. Ganss verfügte die Verschmelzung der Vorzüge der jeweiligen Typen, wodurch 1903 unter der Bezeichnung „Parsifal“ ein der vergleichbaren Daimler-Konkurrenz durchaus ebenbürtiger Wagen auf den Markt kam. Unter den technischen Neuerungen stach neben den modernen Motoren, einem neuen Kühlsystem und einer neuartigen Vergaserkonstruktion vor allem die Antriebstechnik heraus — der Parsifal war das erste deutsche Fahrzeug mit Kardanantrieb! Für Carl Benz allerdings bildeten die von Ganss mehrfach inszenierten Eigenmächtigkeiten keine akzeptable Basis mehr und er schied in Konsequenz der geschilderten Begebenheiten aus der aktiven Unternehmensleitung aus. Den Konstrukteur Barbarou übrigens hatte man zwischenzeitlich wieder entlassen.

Zwar bewirkten die Parsifal-Modelle nicht ganz die in dieser Phase erhoffte Käuferresonanz, das technische Konzept dieses Typs gab jedoch die Richtung nachfolgender Konstruktionen vor. Ab 1905 bestückte das Werk die Fahrzeuge mit stärkeren Vierzylinder-Mo-

Tabelle 8

Bestand an Personenkraftwagen in Deutschland 1907—1932²⁸⁾

| | Deutschland | Baden | Württemberg | Berlin ¹⁾ | Hamburg | Mannheim |
|------|-------------|--------|-------------|----------------------|---------|----------|
| 1899 | 434 | k.A. | k.A. | k.A. | k.A. | |
| 1907 | 10 115 | 488 | 379 | 1 449 | 420 | |
| 1908 | 14 671 | 1 510 | 1 439 | 1 904 | 592 | |
| 1909 | 18 547 | 1 726 | 1 736 | 2 271 | 651 | |
| 1910 | 24 638 | 2 033 | 2 150 | 2 714 | 858 | |
| 1911 | 31 969 | 2 236 | 2 352 | 5 312 | 1 027 | |
| 1912 | 39 943 | 2 554 | 2 620 | 5 613 | 1 341 | |
| 1913 | 49 760 | 2 796 | 3 011 | 6 482 | 1 658 | 296 |
| 1914 | 60 876 | 2 168 | 2 285 | 6 651 | 1 978 | |
| 1921 | 60 966 | 1 885 | 2 105 | 7 255 | 1 806 | |
| 1924 | 132 179 | 4 330 | 4 371 | 19 361 | 3 691 | |
| 1927 | 267 744 | 10 711 | 12 333 | 30 058 | 6 971 | 1222 |
| 1930 | 501 254 | 21 165 | 25 206 | 49 432 | 13 030 | |
| 1932 | 497 275 | 20 630 | 25 397 | 51 585 | 12 791 | 3150 |

In Deutschland darunter ausländische Wagen 1932: 113 527

¹⁾ bis 1910 Stadt Berlin, danach Regierungsbezirk Berlin

toren, die von 28 über 40 bald bis 60 PS reichten — eine für damalige Verhältnisse enorme Motorleistung! Diehl, nunmehr als Chefkonstrukteur, stand hinter den erfolgreichen Neukonstruktionen. Auch Prinz Heinrich, der Bruder von Kaiser Wilhelm II., zeigte seit 1904 wachsende Begeisterung für die Mannheimer Benz-Wagen und trug ob seiner Herkunft und seines Bekanntheitsgrades ebenfalls zur Imagepflege des wieder von mehr Selbstbewußtsein getragenen Automobilproduzenten bei.

Binnen weniger Jahre also konnte mittels einer rasch und konsequent den Nachfragestrukturen angepaßten Produktphilosophie die Unternehmenskrise überwunden werden. Hieraus resultierte auch die Wiederaufnahme intensiverer sportlicher Aktivitäten, die zu Anfang bei der Teilnahme an den Herkomerfahrten (1905—1907) ansetzte.²²⁾ Dieser Wettbewerb stand am Beginn der internationalen Automobilrennen in Deutschland, und

von daher wirkte der nach Mannheim gehende Gesamtsieg umso günstiger. Im Bewußtsein dieses Prestigeerfolges entstand noch 1907 eine eigenständige Rennabteilung, die zur Basis einer nachfolgend ausgesprochen erfolgreichen Renngeschichte des Mannheimer Werkes wurde. Zwei weitere Stichworte mögen hier genügen: Prinz-Heinrich-Fahrten (1908—1910) und die Weltrekordfahrten des legendären „Blitzen-Benz“ (1909ff.).

Allerdings vollzog sich dieser Aufschwung im Unternehmen auf der Grundlage der seit 1886 in der Waldhofstraße bestehenden Produktionsstätte, deren zentrale Lage einer dringend gebotenen Expansion in der Fläche deutlich entgegenstand. Günstig wirkte nun die von der Kommune praktizierte Wirtschaftspolitik, die im mittlerweile eingemeindeten Umfeld des Industriehafens ausreichend Gewerbefläche bot. Benz & Cie. erwarb auf dem sog. Luzenberg im Stadtteil Waldhof ein rd. 311 000 qm umfassendes Gelände,

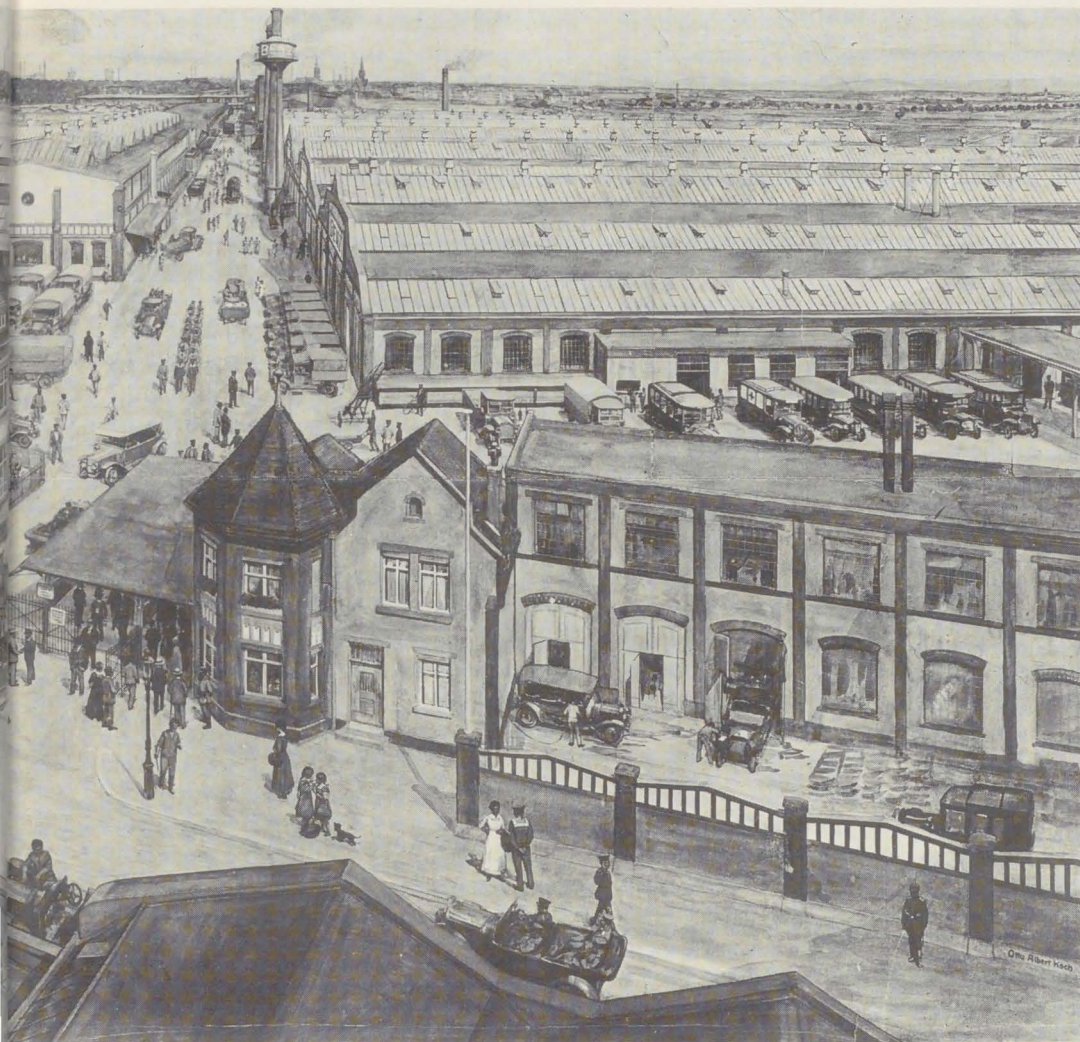


*Werk Mannheim-Luzenberg 1916
Zeichnung von Otto Albert Koch*

Daimler-Benz Archiv C 27814

wohin die gesamte Automobilproduktion ausgelagert werden sollte. Das Projekt wurde mit der Errichtung erster Gebäude 1907 in Angriff genommen, dem Schwerpunkt nach erfolgte der Umzug im Geschäftsjahr 1908/09. Diese Maßnahme kam einer ausgesprochenen Zukunftsinvestition gleich. Man vereinte in dem neuen Automobilwerk im Grunde den jüngsten Stand der Produktionstech-

nik, was demzufolge bei der Belegschaft zu einem hohen Maß an Arbeitsteilung führte.²³⁾ Innovative Schritte bildeten einfache Maxime wie die Produktion auf ebener Erde und die arbeitssparende Anordnung der Maschinen innerhalb großflächiger Hallen. Auch eine größere Produktionstiefe, d. h. möglichst hohe Unabhängigkeit Zulieferbetrieben gegenüber muteten als Fortschritt an.



Als Vorform des Fließbandes kam die Reihenfertigung beim Motorenbau, der Rahmenmontage und schließlich der Endfertigung zum Tragen. Zur Finanzierung des Projektes nahm Benz & Cie. eine Anleihe von 5 Millionen Reichsmark auf, das Grundkapital lag 1909 bei 8 Mio. RM.

Die Produktionszahlen nachfolgender Jahre rechtfertigten die Investition: von 348 Ein-

heiten für 1908 katapultierte förmlich die Automobilproduktion auf 3095 Wagen des Rekordjahres 1912. Wesentlichen Anteil hieran hatte ein 1910 präsentierter und für günstige 7000 RM angebotener Kleinwagen vom Typ 8/18 PS (diese Typenbezeichnung nach Hubraum/PS kam generell in der Automobilbranche zur Anwendung, nachdem erstmals 1906 Kraftfahrzeuge besteuert wurden). Mo-

difiziert bis in die 1920er Jahre hineinreichend, konnte der Typ 8/18 PS in mehreren Serien zu je 1000 Fahrzeugen aufgelegt werden. Benz & Cie. verfügte jetzt über ein ausgesprochen breit gefächertes Typenprogramm, das eine Preispalette von 7000 bis 40 000 RM präsentierte. Verstärkt noch nach 1910 trug der Personenwagenbau zur Prosperität des Unternehmens bei.

3.1.3. Nutzfahrzeuge für Gewerbe und Dienstleistung

Anders als die anfangs von zahlreichen Widerständen begleitete Etablierung von Personenwagen am Markt, stieß die Präsentation von Nutzfahrzeugen von vorneherein auf eine deutlich günstigere Nachfrage in Deutschland. Benz & Cie. machte den Anfang 1897, als auf der ersten deutschen Automobilschau, organisiert vom Mitteleuropäischen Motorwagenverein, ein Mannheimer Lieferwagen neben einem Omnibus dem interessierten Publikum vorgestellt wurde. Bereits drei Jahre später bestand ein aus drei Varianten bestehendes Lieferwagen-Programm, dessen vorerst noch bescheidenes Leistungsspektrum von 6 bis 14 PS reichte. Entsprechend dem allgemeinen Stand der Technik verfügten die Modelle noch über Kettenantrieb, der Motor kam aber schon 1901 im Frontbereich des Wagens über der Lenkachse unter. Da die gewerbliche Wirtschaft im Bereich des Straßentransports in den neuen Lastkraftwagen eine gegenüber dem traditionellen Fuhrwerk überlegene Alternative sah, setzte bald nach Erscheinen der ersten Prototypen eine rege Nachfrage ein. So konnten etwa 1902 insgesamt 102 Benz-Lastkraftwagen alleine nach England veräußert werden. In der Summe entwickelte sich die Nachfrage in einer Weise, daß trotz voller Kapazitätsauslastung längere Wartezeiten auf seiten der Besteller nicht mehr unbedingt die Ausnahme blieben. Zusätzlich nahm die preußische Heeresverwaltung die Subvention des deutschen

Lastkraftwagenbaus vor, wodurch diese Produktionspartie umso mehr günstige Ergebnisse in Aussicht stellte. Allerdings produzierte Benz & Cie. ohnehin in der Waldhofstraße auf beengtem Raum, weshalb die Unternehmensleitung in der Kooperation mit einem anderen Lastkraftwagenhersteller eine gangbare und vor allem nicht allzu risikoreiche Strategie zur Bewältigung des erfreulich hohen Auftragsbestandes sah.

Mit der Süddeutschen Automobilfabrik GmbH. in Gaggenau bildete Benz & Cie. nach Abschluß der Kooperationsverhandlungen 1907 eine Interessensgemeinschaft.²⁴⁾ Der Zweck der Interessensgemeinschaft bestand darin, durch Zusammenführung unternehmerischer Aktivitäten (z. B. Einkauf, Konstruktion) auf beiden Seiten Kostenvorteile zu erlangen. Prinzipiell blieb die Selbständigkeit der kooperierenden Unternehmen im Fall der Interessensgemeinschaft bestehen. Allerdings legten die Perspektiven bei der LKW-Nachfrage über den 1907 getroffenen Rahmen hinausgehende Regelungen nahe, zumal die bevorstehende Werkserweiterung nach Waldhof produktionstechnisch lediglich die Herstellung von Personenwagen vorsah. Man kam 1908 schließlich überein, das Stammkapital der Süddeutschen Automobilfabrik unter gleichwertiger Herausgabe von Benz-Aktien zu erwerben. Auf diese Weise kam das Gaggenauer Werk zunächst als Tochterunternehmen nach Mannheim, im Gegenzug ging die gesamte Nutzfahrzeugherstellung in die Zuständigkeit der neuerworbenen Produktionsstätte über.

Somit kam ab 1908 die Dreiteilung der Produktion in Motoren-, Personenwagen- und Nutzfahrzeugeherstellung auch räumlich getrennt zum Ausdruck. Mit der Übernahme von Gaggenau bewies Benz & Cie. eine weit-sichtige Geschäftspolitik, wie die Produktionszahlen anschließender Jahre in eindeutiger Weise dokumentierten (Vgl. Tab. 6). Die Abänderung des Firmennamens (1910) in „Benz-Werke Gaggenau vorm. Süddeutsche

Automobilfabrik“ sollte auch nach außen hin sichtbar die Zugehörigkeit zum renomierten Stammhaus anzeigen. Den Schlußpunkt zog man mit der Fusion. Das Vermögen des Gaggenauer Werkes in Höhe von rd. 7 Mio. Reichsmark ging urkundlich bestätigt durch das Mannheimer Amtsgericht von 29. Februar 1912 an Benz & Cie. über. Unternehmensrechtlich bestand fortan das Benz-Werk Gaggenau als Filiale von Benz & Cie. In diesem Jahr warf die Nutzfahrzeugproduktion erstmals nach 1907 recht beachtliche Gewinne ab.

Die Produktionspalette betreffend, bot Gaggenau bereits zum Zeitpunkt der Bildung der Interessensgemeinschaft eine größere Typenvielfalt. Lastkraftwagen reichten von 12 bis 80 PS, Kettenantrieb war noch üblich. Der Verwendungszweck berücksichtigte kleinere Lieferwagen bis hin zu Schwerlastwagen mit geschlossenem Aufbau und Kippausführungen, hierunter auch sog. Schnellastwagen sowie Feuerspritzen. Weitere Spezialausführungen folgten, so 1908 Müllwagen, Mannschaftsfahrzeuge und Rettungswagen, und zwei Jahre später Drehleiterwagen, Kranken-

Tabelle 9

Beschäftigung im Unternehmen Benz & Cie.

| | Benz & Cie., Mannheim | Werk Gaggenau |
|---------|----------------------------------|---------------|
| 1890 | 50 | |
| 1893 | 150 | |
| 1894 | 250 | |
| 1895 | 250 | |
| 1899 | 430 | |
| 1900 | 400 | |
| 1904 | 800 | |
| 1905 | 700 | |
| 1908/09 | 1 860 | |
| 1909/10 | 1 860/1 950 | |
| 1910/11 | 2 500 | 840 |
| 1911/12 | 2 950 | 920 |
| 1912/13 | 5 380 | 1 070 |
| 1914/15 | 6 500 | 1 230 |
| 1918/19 | 10 000 | 2 060 |
| 1920/21 | 8 000/9 000 | |
| 1923/24 | 6 300 | 2 300 |
| 1925 | 4 000 | 2 980 |
| 1927 | Daimler-Benz AG insgesamt 18 124 | |

transportfahrzeuge, Fäkalien-, Petroleum-tank- und Straßensprengwagen. Zahlreiche Fahrzeuge gingen an das Ausland. Stärker noch als bei Lastkraftwagen zog Benz & Cie. Nutzen aus der übernommenen Omnibus-Produktion. Hier konnte auf ein bestehendes Programm sog. Omnibus-Aussichtswagen zurückgegriffen werden, das 21 verschiedene Aufbauten mit bis zu 52 Sitzplätzen berücksichtigte. Motorvarianten reichten von 12 bis 40 PS. Die Omnibusse erfreuten sich einer lebhaften Nachfrage, zumal der öffentliche Nahverkehr jener Jahre verstärkt zur Einrichtung kam. In Deutschland verkehrten Benz-Busse in Mittelgebirgen bis hin zur Größen-gattung des Schwarzwaldes, daneben in fast allen Großstädten. Der Auslandsabsatz ging nach beinahe allen europäischen Ländern, ebenso nach Mittel- und Südamerika.

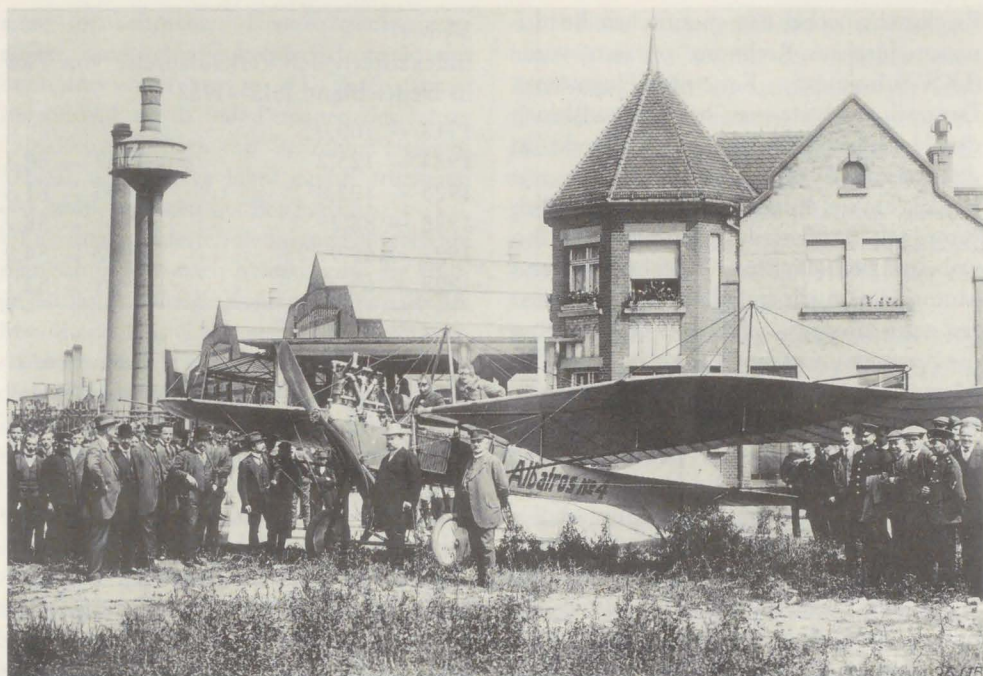
3.2 Benz & Cie. im Kontext der deutschen Automobilindustrie bis 1914 — eine Zwischenbilanz

Am Vorabend des Ersten Weltkrieges nahm der Automobilbau in Deutschland nunmehr endgültig die Position einer mittlerweile auch stark exportorientierten Wachstumsbranche ein, wobei man bis hierhin in jeglicher Hinsicht der Auslandskonkurrenz gewachsen schien. Insbesondere die solide Bauweise der heimischen Fabrikate hatte den guten internationalen Ruf begründet und dadurch beständig die Nachfrage von außen genährt. Alleine die Hälfte der Automobilproduktion des Jahres 1912 von 14 296 Fahrzeugen konnte im Ausland abgesetzt werden — bei Benz & Cie. lag der diesbezügliche Vergleichswert sogar bei 60 Prozent.

Vergleichbar der von Carl Benz initiierten Unternehmensentwicklung traten auch andere Automobilpioniere selbst noch als Firmengründer auf. Ihnen waren jedoch schon bald zahlreiche „Imitatoren“ gefolgt, die von einer bereits bestehenden Maschinen-, Fahrrad-

oder Nähmaschinenproduktion ausgehend ihre Produktpalette um die des Automobils erweiterten.²⁶⁾ Bereits um die Jahrhundertwende wurden an dreißig verschiedenen Orten in Deutschland Automobile gebaut, bis zum Kriegsbeginn kamen nochmals 132 Automobilproduzenten hinzu. Überhaupt wirkte die Marktnische so verlockend, daß in der Phase bis 1914 von einer ersten Gründungseuphorie im deutschen Automobilbau gesprochen werden kann. Freilich verschwanden angesichts der technischen Experimentierfreudigkeit und der nicht marktgerechten Typenvielfalt zahlreiche Anbieter wieder ebenso schnell, wie sie in die vermeintliche Marktlücke gesprungen waren. Benz & Cie. allerdings stand 1914 nicht nur für jene Unternehmen, denen eine festverankerte Etablierung am Markt gelungen war, sondern man nahm in Deutschland zweifelsfrei eine führende Position ein.

Die beachtliche Marktstellung von Benz & Cie. basierte auf drei Ebenen: Personenwagen, Nutzfahrzeuge und Motorenbau — hergestellt an jeweils eigenen Produktionsstätten. Gemessen an den Verhältnissen des Jahres 1912 fand jeder sechste Arbeitsplatz im deutschen Automobilbau Anbindung in Mannheim. Daneben kam jedes fünfte Fahrzeug aus der hiesigen Stadt (Vgl. Tab. 7). Die Statistik läßt erkennen, daß im Automobilbau bei Benz & Cie. mit der Neueröffnung der Produktionsstätte auf dem Luzenberg gleichermaßen ein Schub in der PKW-Produktionszahl wie in der Beschäftigung einherging. In Mannheim und Gaggenau konnte gegen 1914 die Auslastung der Produktionsstätten als ausgesprochen erfreulich bezeichnet werden. Gleiches galt darüber hinaus für den Automobilbau im reichsweiten Kontext. Die Hintergrundvariablen dieser allgemeinen Prosperität reichen von der Popularisierung des Automobils über Wettbewerbe verschiedener Gattung bis hin zu Werbekampagnen in den mittlerweile facettenreichen Printmedien, dies unter Einschluß von ausgesproche-



Hellmut Hirth nach dem aufsehenerregenden Langstreckenflug Berlin—Mannheim 1913 vor dem Benzschen Werksgelände

nen Automobil-Fachzeitschriften. Auch hier belegt die Statistik den gesellschaftlichen Durchbruch des Automobils: ausgehend vom Zähljahr 1907 katapultierte der Personenwagenbestand in Deutschland um das Sechsfache bis 1914 bei gleichzeitig schwindelerregend anmutenden Zuwachsraten (Vgl. Tab. 8).

Letztendlich stand hierbei eine Entwicklung Pate, die im Automobilbau mit dem rasanten technischen Fortschritt binnen weniger Jahre gleichgesetzt werden kann — noch vor der Jahrhundertwende erschien das Automobil quasi in Gestalt einer Kutsche als „mentales Luxusgut“, danach allerdings konnte diese Funktion eines Attributs von Begüterten durch die Verwendung als „Gebrauchsgut des alltäglichen Verkehrs“, wenn auch nicht vollkommen ersetzt, so doch zumindest ergänzt werden. Besonders deutlich kam dies durch die Entwicklung einer ausgesprochen breiten

Nutzfahrzeug-Palette zum Ausdruck, wofür die Unternehmensgeschichte von Benz & Cie. geradezu exemplarischen Charakter aufweist. Dennoch darf hierbei nicht übersehen werden, daß keineswegs Automobile, sondern Pferdedroschken und sonstige Gespanne, zumal abseits der großen Zentren, den Verkehr noch beherrschten. Erst in den Zwanziger Jahren änderte sich allmählich dieses Bild.

3.3. Die Zäsur des Ersten Weltkrieges: Konsequenzen

Daß zu gegebener Zeit dem Kraftwagen als Kriegsmittel eine nicht gering zu veranschlagende Funktion zukommen würde, darauf hatte das Militär unübersehbar auch außerhalb von Deutschland recht nachdrücklich verwiesen. Lange vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges begannen in Deutschland verantwortliche Kreise mit der Motorisierung der

Reichswehr, wobei den spezifischen Bedürfnissen durchaus Rechnung getragen wurde (LKW-Subvention, Kaiserpreis-Flugmotor). Dennoch erachtete man bei Kriegsausbruch den Heeresbedarf keineswegs als gedeckt, so daß auf zwei Ebenen für Nachschub gesorgt werden mußte. Einmal erfolgte die staatlich verordnete Konfiszierung der meisten in Privatbesitz befindlichen Kraftfahrzeuge und Motorräder. Auch unterband die Obrigkeit fast jeden motorisierten Privatverkehr, verbot die Ausfuhr und Durchfuhr von Kraftfahrzeugen und reglementierte die Materialwirtschaft bis hin zur staatlichen Beaufsichtigung der Gummibereifung. Auf diese Weise ging mittels eines ersten und einmaligen Nachschubes das Gros des Privat-Automobilbestandes in Heeresverwaltung über. Ergänzend hierzu sorgte das Militär durch direkte Eingriffe in das Produktionsgeschehen für dauerhaften Nachschub. Auf diese Weise kam reichsweit die Herstellung von Personenkraftwagen weitgehend zum Erliegen. Die Anzahl der jährlich ausgelieferten Lastkraftwagen stieg demgegenüber von 3000 Einheiten für 1912 auf durchschnittlich 15 000 Einheiten während der Kriegsjahre an. Unter solchen Voraussetzungen fiel der privaten Nachfrage eine vollkommen nachgeordnete Rolle zu, überhaupt irgendwelche Bestellungen gingen „auf Halde“.

In der Konsequenz bedeutete der Kriegsausbruch bei Benz & Cie. die Umstellung der gesamten Produktion auf militärische Zwecke. Allerdings hatten bereits zu Friedenszeiten die Heeres- und Materialverwaltungsstellen für den Mobilmachungsfall Produktions- und Lieferverträge mit relevanten Industriebetrieben abgeschlossen, so daß ein fließender Übergang zur Kriegswirtschaft erreicht werden konnte. Neben diversen Mannheimer Unternehmen gehörte auch Benz & Cie. zu jenem Kreis.²⁹⁾ Gaggenau begann mit der Herstellung von Armeelastzügen verschiedener Verwendungszwecke. Mehr als eine Verdoppelung der Nutzfahrzeugproduktion re-

Tabelle 10

Indexziffern der Verkaufspreise von Pkw in Deutschland 1913—1933³⁹⁾

| | |
|--------------|-------------|
| 1913 — 100,0 | |
| 1924 — 125,2 | 1929 — 62,3 |
| 1925 — 102,8 | 1930 — 61,3 |
| 1926 — 88,2 | 1931 — 58,7 |
| 1927 — 69,9 | 1932 — 54,9 |
| 1928 — 65,7 | 1933 — 52,1 |

sultierte aus den veränderten Rahmenbedingungen. Im alten Werk in Mannheim stand die Herstellung von starken Diesel- und Benzinmotoren als Antriebsaggregate für Minenräumschiffe und Unterseeboote im Mittelpunkt der Aktivitäten. Gegenüber der Vorkriegszeit (1904—1914) hob der Jahresausstoß an Stationärmotoren von 531 auf 1237 Einheiten während der Kriegsjahre (1915—1918) an. In der neuen Werksanlage dominierte eindeutig der Bau von Flugmotoren das Produktionsgeschehen (Jahresdurchschnitt 2818 Einheiten). Noch im gleichen Jahr der Präsentation des Kaiserpreis-Motors folgte die Konstruktion eines Sechszylinder-Reihenmotors, der zunächst 85 PS leistete. Dieser Motor bildete die Basis stärkerer Varianten, die nach Kriegsausbruch von den Militärs zur Erreichung höherer Geschwindigkeiten und größerer Steigfähigkeit der Flugzeuge gefordert wurden (150 bis 280 PS). Weitere Konstruktionen in den Jahren 1917 und 1918 zielten auf Acht- und Zwölfzylinder-Versionen mit Leistungen von 300 bis 675 PS, deren Serienherstellung jedoch wegen des unerwarteten Kriegsverlaufs nicht mehr erfolgte. Gemessen an der Zahl der Nutzfahrzeuge und Antriebsaggregate erschien der Bedarf an Personenkraftwagen relativ gering. Alleine im Produktionsjahr 1913 lieferte Benz & Cie. 2673 PKW aus, die Periode von 1915 bis 1918 umspannte dagegen den Bau von nur 1832 Fahrzeugen, also einer Jahresdurchschnittsproduktion von 485 PKW. Die kriegsbedingte Produktionsumstellung ging insgesamt mit

einer beträchtlichen Kapazitätsausweitung einher, wodurch die Belegschaft in Mannheim und Gaggenau von 7730 Beschäftigten für 1914/15 auf 12 060 Personen des Jahres 1918/19 anhub (Vgl. Tab. 9). Zum Vergleich: 1910/11, also wenige Jahre zuvor, arbeiteten erst 3340 Personen bei Benz & Cie.

Unter den geänderten Bedingungen erreichte man schon bald nach Kriegsbeginn die völlige Auslastung der Kapazitäten innerhalb der Mannheimer- und Gaggenauer-Produktionsstätten, wodurch unweigerlich gewisse Verzögerungen in der Auftrags erledigung zustande kamen. Folglich richtete der Unternehmensvorstand das Interesse darauf, Beteiligungen bei geeigneten Unternehmen zu erwerben.³¹⁾ Bereits seit 1913 fertigte die „Marta Ungarische Automobil AG“ in Arad (Ungarn) im Auftrag der Österreichisch/Ungarischen Heeresverwaltung Daimler-Lastkraftwagen, daneben einen Benz-Flugmotor (150 PS) jeweils in Lizenz mit einer anfänglichen Belegschaft von etwa 600 Arbeitern. Da hier direkte Beziehungen also schon bestanden, lag ein weitergehendes Engagement auf der Hand. Im Herbst 1915 übernahm Benz & Cie. zunächst die Aktienmehrheit (51%), im Januar 1916 folgte dann die geschlossene Betriebsübernahme. Fortan lag die technische Betriebsleitung bei dem Tochterunternehmen in der Verantwortung des Mannheimer Stammwerkes, der Verwaltungssitz kam mit einem Generaldirektor an der Spitze nach Budapest. Es folgten die Umstellung der Produktion auf Flugmotoren Mannheimer Provenienz in Begleitung betrieblicher Erweiterungen. Nunmehr umfaßten die Aktivitäten einen monatlichen Ausstoß von 60 Flugmotoren, ab 1917 ersetzten „Benz-Marta Lastkraftwagen“ die bis dahin weiter in Lizenz gefertigten Daimler-Fahrzeuge (Jahresproduktion 360 LKW). Zu Zeiten maximaler Kapazitätsauslastung beschäftigte das Werk 1600 Personen, wobei die Heeresleitung wegen des allgemeinen Arbeitskräftemangels einen Großteil der Belegschaft aus den eige-

nen Reihen abkommandiert hatte. Neuland betrat Benz & Cie. mit der mehrheitlichen Beteiligung an den „Aviatik-Flugzeugwerken“ im südbadischen Freiburg, dies ebenfalls im Herbst 1915. Bald jedoch stand aus militärischen Gründen die Standortverlegung des grenznahen Betriebes nach Leipzig an. Auf der Basis einer auch hier vorgenommenen Betriebserweiterung des Jahres 1916 lag die Monatsproduktion bei 100 Flugzeugen.

Beide 1915 mit Bedacht vorgenommenen Beteiligungen trugen unmittelbar zu einem günstigen Geschäftsergebnis bei. Entsprechend den geänderten Verhältnissen prosperierte Benz & Cie. nach 1914 mehr noch als in zuvor bekannten Dimensionen. Die Dividendenausschüttung des Geschäftsjahres 1914/15 betrug 12 Prozent, diejenige des Nachfolgejahres erreichte 20 Prozent.³²⁾ Eine nochmalige Steigerung der Dividende erbrachten die beiden anschließenden Geschäftsjahre mit einer Ausschüttung von jeweils 30 Prozent! Zwischen 1914 und 1918 konnte ein Reingewinn von 55 Mio. Mark erwirtschaftet werden, wovon 20 Mio. Mark, einschl. 4,4 Mio. Mark Kriegsanleihe, an die Aktionäre flossen. Im gleichen Zeitraum hob der Jahresumsatz von 63 Mio. auf 140 Mio. Mark an.

Das Kriegsende mit der Unterzeichnung des Waffenstillstandes am 11. November 1918 bedeutete für die deutsche Wirtschaft abermals Produktionsumstellungen, jetzt allerdings von Seiten der Siegermächte reglementiert. Bereits die harten Bedingungen des Waffenstillstandes brachten bei Benz & Cie. die sofortige Einstellung der Flugmotorenfabrikation, wenig später erfolgte ein Produktionsverbot für U-Bootmotoren. Territorialverschiebungen bewirkten, daß die Stadt Arad nach 1918 in Rumänien zu liegen kam. Benz & Cie. stieß das Marta-Unternehmen nachfolgend mit Verlust ab. Auch der Flugmotorenhersteller Aviatik wurde veräußert. Die verbliebenen Produktionsanlagen litten unter einer zweifachen Hypothek: aus der enormen Kapazitätsauslastung resultierte ein hoher

Verschleiß des Maschinenparks, zudem unterblieben gezwungenermaßen Neuinvestitionen wegen der allgemeinen Materialknappheit. Plötzlich vorhandene Überkapazitäten im Personalbereich führten zu Unruhen in der Belegschaft, Kriegsheimkehrer verlangten nach den früheren Arbeitsplätzen. Im Sog des politischen Umbruchs klagten Arbeiterräte

Mitbestimmungsrechte ein. Kurzum, die Lage unmittelbar nach Kriegsende konfrontierte Benz & Cie. mit einer völlig andersgearteten und wenig übersichtlichen Situation. Die weitere Zukunft des Unternehmens war zu diesem Zeitpunkt mehr oder weniger ungewiß, obwohl nach den Vorstellungen der Firmenleitung die Einbehaltung von 19 Mio.

Tabelle II

Die Personenwagen nach Typen und technischen Merkmalen bei Benz & Cie. 1904—1926⁴⁷⁾

| Baujahr | Fahrzeugtyp | Zylinderzahl | Gesamthubraum cm ³ | Leistung PS bei U/min | | Geschw. km/h |
|--------------------------------|--|--------------|----------------------------------|--------------------------|------|-----------------|
| Kleinwagen (unter 30 PS) | | | | | | |
| 1920—1922 | Benz 6/16 | 4 | 1570 | | | |
| 1920 | Benz 6/18 PS K 1 Sportw. | 4 | 1569 | 20 | 2200 | 100 |
| 1920 | Benz 6/18 PS K 2 Sportw. | 4 | 1569 | 20 | 2200 | 115 |
| 1921 | Benz 6/18 PS K 3 Avus-Rennwagen | 4 | 1569 | 20 | 2200 | 120 |
| 1911 | Benz 8/18 PS W 1 | 4 | 1954 | 18 | 1800 | 64 |
| 1906—10 | Benz 10/18 PS G 1 — G 5 | 4 | 2413 | 18 | 1600 | 65—69 |
| 1906—14 | Benz 12/18 PS E 1 — E 2 | 4 | 3160 | 18 | 1350 | 64 |
| 1904—06 | Benz 14—18 PS N 3 — N 4 | 4 | 3170 | 18 | 1350 | 70 |
| 1911—12 | Benz 8/20 PS W 2 — W 3 | 4 | 1954 | 22 | 1800 | 65 |
| 1912—15 | Benz 8/20 PS W 4 — W 7 | 4 | 1954 | 22 | 1800 | 62 |
| 1914—15 | Benz 8/20 PS W 8 | 4 | 2092 | 20 | 1800 | 62 |
| 1915—23 | Benz 8/20 PS W 9 — W 13 | 4 | 2092 | 22 | 2070 | 68 |
| 1906—09 | Benz 12/24 | 4 | 3170 | 24 | 1350 | 74 |
| 1905—08 | Benz 18/28 PS C 1 — C 3 | 4 | 4503 | 30 | 1300 | 70 |
| Mittelklasse (30 bis 50 PS) | | | | | | |
| 1912—14 | Benz 10/30 PS GR 1 | 4 | 2610 | 30 | 1800 | 67 |
| 1912—13 | Benz 10/30 PS G 12 — G 13 | 4 | 2610 | 30 | 1700 | 65—69 |
| 1912—13 | Benz 10/30 PS G 14 | 4 | 2610 | 30 | 1700 | 60—65 |
| 1913 | Benz 10/30 PS G 15 | 4 | 2610 | 30 | 1800 | 67 |
| 1912—13 | Benz 10/30 PS GS | 4 | 2610 | 29 | 1750 | 72 |
| 1915—26 | Benz 10/30 PS GR 3 | 4 | 2610 | 34 | 2250 | 78 |
| 1921 | Benz 10/30 PS GR Rennwagen | 4 | 2610 | 36 | 2500 | ca. 80 |
| 1923—24 | Benz 10/30 PS GL 1 — GL 2 (Lieferwagen) | 4 | 2610 | 30 | 2250 | 60 |
| 1913—14 | Benz 12/30 PS G 16 | 4 | 3020 | 32,5 | 1800 | 67 |
| 1914—15 | Benz 12/30 PS GR 2 | 4 | 3020 | 34 | 2250 | 78 |
| 1909—11 | Benz 14/30 PS AG 7 — AG 11 | 4 | 3563 | 30 | 1500 | 75 |
| 1909—11 | Benz 14/30 PS D 1 — D 5 | 4 | 3563 | 30 | 1500 | 72 |
| 1910—12 | Benz 14/30 PS D.R. 1/2 | 4 | 3563 | 30 | 1500 | 72 |

Mark an den Gewinnen den Übergang zur Friedenswirtschaft erleichtern sollten.

3.4. Nachkriegsentwicklung 1919 bis 1926: Scheinblüte, Krise und Konzentration

Für Benz & Cie. wie auch für alle anderen in der Automobilbranche tätigen Unternehmen

existierte nach dem unmittelbaren Kriegsende eine ausgesprochen kritische Lage, da über die jeweiligen Zwänge einzelbetrieblicher Umstellungen hinausgehend eine spezifische und ebenso vielschichtige Problemlage gerade auf diesem Wirtschaftszweig lastete. Einmal war der Staat eher übereilt dazu übergegangen, die 1914 konfiszierten und danach erwor-

Fortsetzung von Tabelle II

Die Personenwagen nach Typen und technischen Merkmalen bei Benz & Cie. 1904—1926⁴⁷⁾

| Baujahr | Fahrzeugtyp | Zylinderzahl | Gesamthubraum cm ³ | Leistung | | Geschw. km/h |
|---------|-----------------------------|--------------|----------------------------------|--------------|------|-----------------|
| | | | | PS bei U/min | | |
| 1911 | Benz 14/30 PS D 6 — D 10 | 4 | 3563 | 32 | 1600 | 72—76 |
| 1914 | Benz 14/30 PS G 17 | 4 | 5340 | 36 | 1700 | 70 |
| 1915—19 | Benz 14/30 PS G 18 1-200 | 4 | 5340 | 36 | 1850 | 74 |
| 1917—23 | Benz 14/30 PS G 19 | 4 | 5340 | 36 | 1850 | 75 |
| 1909 | Benz 24/32 PS L 2 | 4 | 6420 | 32 | 1300 | 72 |
| 1908—09 | Benz 20/35 PS C 4/C 7 | 4 | 5195 | 35 | 1400 | 80 |
| 1909 | Benz 20/35 PS C 5/C 6 | 4 | 4849 | 35 | 1400 | 80 |
| 1995 | Benz 23/35 PS U 1 — U 2 | 4 | 5881 | 35 | 1300 | 80 |
| 1905—06 | Benz 40 PS B 1-B 2 | 4 | 5881 | 40 | 1300 | 70 |
| 1922—26 | Benz 11/40 PS GRS 1 — GRS 3 | 6 | 2858 | 40 | 2250 | 80 |
| 1911 | Benz 16/40 PS D 11 | 4 | 3960 | 42 | 1700 | 77—82 |
| 1912 | Benz 16/40 PS D 12 | 4 | 3960 | 42 | 1700 | 77 |
| 1913 | Benz 16/40 PS D 12a | 4 | 3960 | 40 | 1600 | 74 |
| 1912 | Benz 16/40 PS D 13 | 4 | 3960 | 40 | 1600 | 78 |
| 1912 | Benz 16/40 PS D 14 — D 16 | 4 | 3960 | 40 | 1600 | 74 |
| 1912—14 | Benz 16/40 PS AG 12 — AG 13 | 4 | 3960 | 40 | 1600 | 77 |
| 1913—15 | Benz 16/40 PS DS 1 | 4 | 3960 | 52 | 1850 | 85 |
| 1906 | Benz 24/40 PS H | 4 | 5881 | 42 | 1300 | 80 |
| 1906—07 | Benz 24/40 PS B 3 — B 6 | 4 | 6107 | 40 | 1350 | 80 |
| 1906—09 | Benz 24/40 PS H 2 — H 4 | 4 | 6107 | 42 | 1350 | 80 |
| 1914 | Benz 18/45 PS D 17 | 4 | 4712 | 48 | 1550 | 75 |
| 1915—21 | Benz 18/45 PS D 18 — D 20 | 4 | 4712 | 48 | 1650 | 82 |
| 1909—10 | Benz 25/45 PS H 5 — H 8 | 4 | 6510 | 48 | 1400 | 84 |
| 1909—10 | Benz 25/45 PS B 7 1—9 | 4 | 6510 | 45 | 1400 | 90 |
| 1911—12 | Benz 25/45 PS H 9 — H 10 | 4 | 6510 | 48 | 1400 | 84—89 |
| 1911—12 | Benz 25/45 PS H 11 | 4 | 6510 | 48 | 1400 | 84—94 |
| 1915—26 | Benz 16/50 PS DS 2 — DS 12 | 6 | 4162 | 50 | 1950 | 90 |
| 1923 | Benz 16/50 PS DSS Sport | 6 | 4162 | 75 | 2800 | 110 |
| 1914—18 | Benz 21/50 PS E 3 | 6 | 5340 | 54 | 1650 | 82 |
| 1911—12 | Benz 25/50 PS H 12 | 4 | 6510 | 58 | 1400 | 84—94 |
| 1906—07 | Benz 28/50 PS F 1 — F 2 | 4 | 7433 | 52 | 1350 | 90 |
| 1907 | Benz 28/50 PS A 2 | 4 | 7433 | 50 | 1350 | 90 |

benen Fahrzeuge, wo vorhanden, dem jetzt besonders aufnahmehungrigen Markt zu Niedrigpreisen anzubieten. Die Nachfrage nach diesen billigen Gebrauchtfahrzeugen hielt zuungunsten der Automobilindustrie ungebrochen an. Zudem entfiel der Staat nun selbst als Großabnehmer, auf dessen Bedarf ja die gesamte Produktion ausgerichtet worden war. Die Notwendigkeit der grundlegenden Reorganisation der Fertigung war unschwer erkennbar. Gerade gegenüber dem Ausland resultierte aus der weitgehenden Einstellung der Personenwagenproduktion eine Technologielücke, was vorerst mit dem Verlust des einst recht gewinnbringenden Auslandsmarktes einherging. Dennoch gab es aber auch einige Tatsachen, die eine prosperierende Entwicklung des Automobilsektors zumindest tendenziell begünstigen mußten. Zum einen hatte der Staat als Auftraggeber der Branche immerhin eine Periode bester Konjunktur ermöglicht, und schließlich war der Krieg für die Popularisierung des Kraftfahrzeugs das beste Propagandamittel gewesen, da der Gebrauchswert nunmehr nachgewiesen schien. In der Summe also gestaltete sich die Ausgangslage der Automobilbranche nach 1918 ambivalent: potentiell Käuferinteresse auf der einen, verlorener Auslandsmarkt und Strukturdefizit auf der anderen Seite.³³⁾

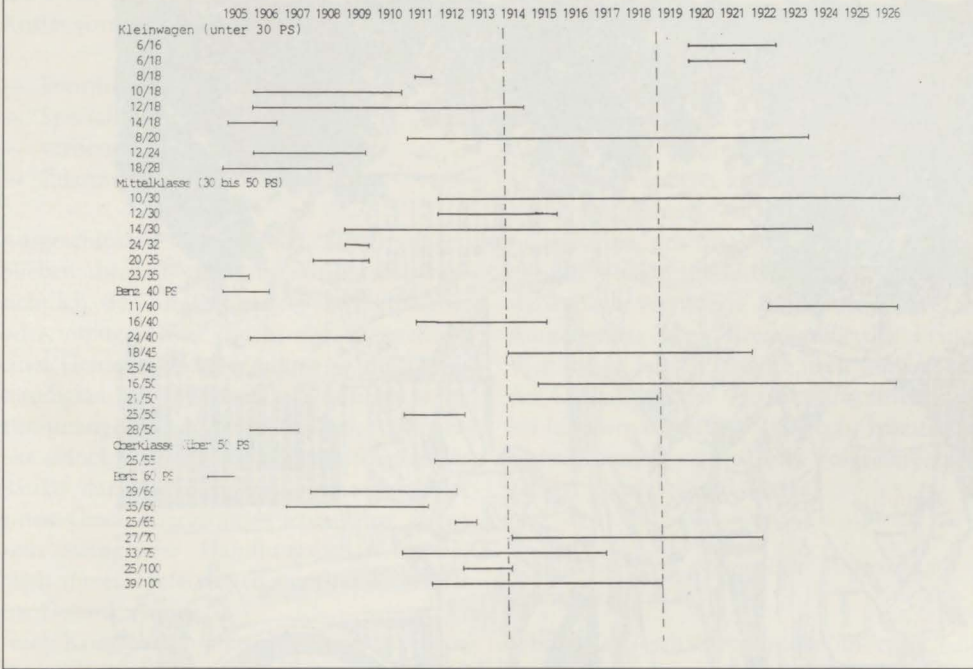
Die Entwicklung der nächsten Jahre erschien ebenso rasant wie bedrohlich — letzteres allerdings bei rückschauender Betrachtung. Zunächst überflutete zu Beginn der inflationären Hochkonjunktur eine Kleinautowelle den deutschen Markt. Mit sinkendem Geldwert und folglich wachsender Nachfrage (Flucht in die Sachwerte!) stiegen vermehrt Unternehmer in das Automobilgeschäft ein, so daß eine Unzahl mitunter spontan gegründeter Automobilfirmen nach 1920 entstand. Die Zwanziger Jahre können somit als zweite große Gründerzeit der Automobilindustrie in Deutschland betrachtet werden.³⁴⁾ Nicht weniger als 131 Hersteller kamen in dieser Zeit

neu hinzu, blieben aber meist nur vorübergehend von Belang.

Vor diesem Hintergrund war auch das Exportgeschäft wieder ausgesprochen rege. Im Unterschied zur Kriegswirtschaft erschienen jedoch die Riesengewinne der Inflationszeit infolge des rasanten Währungsverfalls bzw. des permanenten Kaufkraftverlustes der Reichsmark letztendlich als starker Aderlaß.³⁵⁾ Nach dieser sog. Scheinblüte und der Währungsstabilisierung 1923/24 verfügten nur noch wenige Unternehmen über ausreichende Mittel, um sich auf die geänderten Verhältnisse einzustellen: eine Situation, die durch den Teilverlust innerbetrieblichen Vermögens, durch ein Minimum an inländischer Kaufkraft und durch die seit 1924 über liberalisierte Zollbestimmungen in das Land vorgebrachte Auslandskonkurrenz gekennzeichnet war. Vor allem in den Vereinigten Staaten erlaubte die automatisierte Massenfertigung in Verschränkung mit der hohen Auslastung der Produktionskapazitäten einen niedrigen Verkaufspreis, der erheblich unter deutschen Verhältnissen lag. Hiervon ausgehend hatten bis 1926 immerhin neun ausländische Automobilproduzenten im Lande Filialbetriebe in Gestalt von Montagewerken errichtet, alleine sieben Initiativen gingen von den Vereinigten Staaten aus. Zusätzlicher Konkurrenzdruck erwuchs aus dieser Tatsache, allgemein auf die Formel gebracht „America ante portas“.³⁶⁾

Aus der Sicht des Verbrauchers allerdings erbrachte die ab 1924 vorhandene Neudefinition der Konkurrenzlage einen beachtlichen Rückgang der Anschaffungskosten (Vgl. Tab. 10). Im Verein mit der Neubelebung der Konjunktur resultierte hieraus eine enorme Nachfragesteigerung, die auch der heimischen Automobilindustrie günstigeren Absatz in Aussicht stellte. Die neu definierte Marktlage konfrontierte die deutschen Hersteller allerdings mit der Notwendigkeit, die Produktionsstätten unter hohem finanziellen

Abb. 2 Personenwagenproduktion nach Typen (Hubraum-/Steuerformel) bei Benz & Cie. 1905 bis 1926⁴⁸



Aufwand zu modernisieren. Als universales Heilmittel, den produktionstechnischen Rückstand wettzumachen, galt die Umstellung der Fertigung auf amerikanische Herstellungsverfahren.³⁸⁾ Ford diente als Vorbild mit dem Fließband als Kern der dortigen Produktionsphilosophie. Die meisten der in Deutschland noch verbliebenen Automobilproduzenten folgten diesem Zwang, allen voran Opel (1923), einige Jahre später Daimler-Benz (1928).

Zwischen den Eckdaten des Friedensjahres 1919 und der Fusion mit dem Hause Daimler 1926 lag für Benz & Cie. eine Phase unternehmensgeschichtlicher Entwicklung, die in

nachhaltiger Weise vom Konjunkturgeschehen wie von den strukturellen Verwerfungen innerhalb der Automobilbranche überlagert wurde. Dabei resultierte der 1924 schließlich konkretisierte Kooperationsgedanke der beiden auch weiterhin den Automobilbau in Deutschland anführenden Unternehmen nicht erst aus den Zwängen kapitalintensiver Rationalisierung insbesondere als Folge der ins Land gekommenen Auslandskonkurrenz, sondern die Idee unternehmerischer Zusammenarbeit kam wesentlich früher schon zustande. Bereits im August 1916 dachte man bei der Daimler-Motorengesellschaft über eine Interessensabstimmung mit Benz & Cie. nach, wie einem Sitzungsprotokoll zu ent-

BENZ AUTOMOBILE



BENZ & CIE

**RHEINISCHE AUTOMOBIL
U. MOTOREN - FABRIK
AKTIENGESELLSCHAFT**

MANNHEIM

Mercedes-Benz Publikation um 1910

Daimler-Benz-Archiv C 48 355

nehmen ist.³⁹⁾ Diese gegenüber den Nachfolgemodellen noch lose Kooperationsform sollte auf vier Ebenen beiden Unternehmen Kostenvorteile ermöglichen:

- koordinierter Materialeinkauf
- Spezialisierung der Produktion
- verbesserte Konkurrenzfähigkeit
- Zusammenschluß des Vertriebes

Ausgeschlossen von diesen Überlegungen blieben ebenfalls denkbare Absprachen hinsichtlich der Straffung der Produktpalette, oder, weitgehend noch, die Herstellung eines Gemeinschaftsproduktes — die Eigenständigkeit eines jeden Unternehmens sollte also unangetastet bleiben. Da solche Aktivitäten jedoch prinzipiell auch ein finanzielles Risiko darstellen mußten und zudem der guten Geschäftsergebnisse jener Jahre wegen kein zwingender Handlungsbedarf vorlag, blieb dieses Unterfangen zumindest vorerst ein Gedankenspiel.

Nach Kriegsende hatten sich die Verhältnisse für beide Seiten jetzt dergestalt geändert, daß die modifizierte und vor allem unsichere Marktlage im Verein mit ersten inflationären Erscheinungen wenigstens Verunsicherung auslöste. Nunmehr brachte der Ernst der Lage Mannheim und Stuttgart an den Verhandlungstisch. Die langwierigen Konsultationen reichten von März bis Dezember 1919. Außer Frage stand die Fusion als Zielsetzung der Verhandlungen, Uneinigkeit herrschte demgegenüber bezüglich der Übergangsmodalitäten und mehr noch bei dem jeweils einzubringenden Gewicht beider Häuser.⁴⁰⁾ Benz & Cie. tendierte zu einer zeitlich abgestuften, sowie paritätisch verankerten Verschmelzung entlang der Bildung der vorzuschaltenden Interessensgemeinschaft, während die Daimler-Motorenengesellschaft die sofortige Fusion unter Berücksichtigung des eigenen Führungsanspruches, institutionalisiert über Aufsichtsrat und Vorstand, anstrebte. Die Gespräche führten schließlich zu kei-

nem greifbarem Ergebnis, da beide Seiten auf die konsequente Verankerung der jeweiligen Belange bestand.

Für die Dauer von annähernd fünf Jahren agierten nunmehr beide Unternehmen aus eigenständigen Positionen heraus, ehe finanzielle Anspannungen abermals Konsultationen auslösten. Dann allerdings brachte Benz & Cie. eine andere, als die 1919 präsentierte Verhandlungsmasse ein, insofern die Produktionssparten des Stationären Motorenbaus, der PKW- und LKW-Herstellung der Substanz nach veränderte Züge aufwiesen. Die Ausgangslage nach Beendigung des Ersten Weltkrieges jedoch basierte nach wie vor auf der Dreiteilung der Produktionsstätten, wobei in jedem dieser Bereiche recht spezifische Entwicklungen während der Folgejahre zum Tragen kommen sollten.

3.4.1 Krise beim Stationären Motorenbau — Veräußerung 1922

Schon die Geschäftsergebnisse Ende des Jahres 1919 offenbarten Benz & Cie., in welcher Weise nach dem Scheitern der Fusionsverhandlungen mit Daimler eine unternehmerische Neuordnung anzugehen war. Der mangelnde Absatz beim Stationären Motorenbau verwies eindeutig auf geringe Zukunftschancen dieser Sparte, weshalb die Werksleitung in Übereinstimmung mit dem Aufsichtsrat seit dem 20. September 1919 nach Möglichkeiten der Veräußerung suchte.⁴¹⁾ Die von den Alliierten erteilten Produktionsverbote im Verein mit der defizitären Wirtschaftslage behinderten den Verkauf von Großmotoren. Gasmotoren erachtete man allerorts als überholt, und der nach 1914 in Schiffen erprobte Dieselmotor bedurfte im Privatbetrieb vorerst einer noch zu aufwendigen Wartung. Allerdings verblieb das alte Werk noch für reichlich zwei Jahre bei Benz & Cie., ehe ein Käufer gewonnen werden konnte. Bis dahin jedoch arbeitete die Werksleitung daran, den Motorenbau soweit möglich zu stabilisieren.

Zumindest ein Teilerfolg gelang, insofern neue und richtungsweisende Versuche mit dem kompressorlosen Dieselmotor unter der Regie von Prosper L'Orange gleich zu Beginn zu ermutigenden Erfolgen führten (Deutsches Reichspatent Nr. 397 142 auf ein Zündkammersystem vom März 1919). Dennoch, im Mai 1920 schienen erste Betriebseinschränkungen angesichts der fehlenden Nachfrage speziell bei Großmotoren aus der Sicht der Unternehmensleitung unausweichlich. Die Entlassung eines Viertels der 600 Personen umfassenden Arbeiterschaft und Teilentlassungen bei den 250 Angestellten standen zur Disposition.⁴²⁾ Direktor L'Orange führte in Begleitung des Aufsichtsratsmitgliedes Admiral Dick Gespräche mit dem Badischen Auftragsamt Berlin, um beim anstehenden Wiederaufbau der Handelsflotte (im Hintergrund: Kriegsverluste, Reparationen) Auftragsvergaben zu erreichen. Auch der Betriebsrat konsultierte in gleicher Angelegenheit alle in Frage kommenden Behörden.⁴³⁾ Selbst im Reichstag und dem Badischen Landtag erfolgten Anfragen, was die jeweiligen Regierungen in obiger Sache zu tun beabsichtigten. Alle Anstrengungen blieben schließlich ohne Erfolg, Kurzarbeit, später Entlassungen und am Ende die Stilllegung des Großmotorenbaus im Sommer 1921 folgten. Im September 1921 zählte die Belegschaft insgesamt noch 632 Personen, dies im Bereich des verbliebenen Kleinmotorenbaus.⁴⁴⁾ Entsprechend dieser Entwicklungen fiel der Produktionsausstoß von 1000 Aggregaten für 1919 auf gerade noch 462 Einheiten des Jahres 1921.

Trotz dieser prekären Situation konnte die Stilllegung der verbliebenen Produktion verhindert werden. Unter der Federführung der Deutschen Verkehrsbank Berlin kam die Bildung einer Finanzgruppe zustande, die mit Vertragsabschluß vom 17. Februar 1922 das alte, für Benz & Cie. mittlerweile vollkommen unrentable Werk an der Waldhofstraße einschließlich eines im Industriehafen gelege-

nen Geländes zu einem Preis von 28 Mio. Mark übernahm, was unmittelbar zur Stärkung des somit verbliebenen Fahrzeugbaus beitrug. Prosper L'Orange trat in leitender Position in das neue Unternehmen ein, das fortan unter der Bezeichnung „Motorenwerke Mannheim AG, vorm. Benz Abt. Stationärer Motorenbau“ (MWM) firmierte. Ein zweites, zwischen Benz & Cie. und MWM am 22. April 1922 vereinbartes Vertragswerk definierte die künftigen Arbeitsbereiche der beiden Firmen im Motorenbau.⁴⁵⁾ MWM ging die Verpflichtung ein, in der Leistungsskala bis 200 PS ausschließlich Motoren mit einem Leistungsgewicht von mehr als 24 kg/PS zu produzieren (Schiffsdiesel, Traktoren). Benz & Cie. enthielt sich künftig jeder Tätigkeit im Bereich des Stationären Motorenbaus. Andererseits verblieb dem Unternehmen die Chance zur Fertigung schnellaufender und leichtgewichtiger Dieselmotoren, deren Einsatzbereich auf Straßenfahrzeuge zielte. MWM schied analog der Vereinbarungen als künftiger Konkurrent in dieser Produktionssparte aus.

3.4.2 Personenwagenproduktion im Sog der Inflation

Ungewißheit herrschte direkt nach Kriegsende vor allem im Bereich der Personenwagenherstellung, da die jetzt für die Produktion wieder maßgebliche Privatchfrage kommender Jahre nur in groben Umrissen, wenn überhaupt, ausgemacht werden konnte. Dennoch, nicht zuletzt der gute Ruf der Mannheimer Benz-Fahrzeuge bewirkte, daß bereits 1919 annähernd 1000 Automobile Absatz fanden. Hinsichtlich des Typenprogramms knüpfte man bei einer leichten Straffung von 10 auf 8 Motorvarianten im wesentlichen an den Vorkriegsmodellen an (Vgl. Tab. 11; Abb. 2). Das 1919 der Öffentlichkeit präsentierte Leistungsspektrum der PKW-Palette reichte vom Kleinwagen 8/20 PS bis zur leistungsstarken Version des 27/70 PS-Modells, wobei

Tabelle 12

Betriebskosten für Personenwagen bei Benz & Cie. während der Inflationsjahre 1922/23⁴⁹⁾

| | Oktober 1922 | März 1923 | September 1923 |
|---|----------------|------------------|-----------------------|
| Kosten für Löhne | 93 000 000 RM | 1 400 000 000 RM | 6 000 000 000 000 RM |
| Kosten für Gehälter | 28 000 000 RM | 420 000 000 RM | 1 600 000 000 000 RM |
| Generalunkosten (Material, Steuern etc.) | 384 000 000 RM | 5 800 000 000 RM | 15 000 000 000 000 RM |
| Summe | 505 000 000 RM | 7 620 000 000 RM | 22 600 000 000 000 RM |

die Firmenleitung unter Berücksichtigung der jeweiligen Auflage der einzelnen Varianten den Trend jener Jahre zum Kleinwagen hin vollkommen richtig einschätzte.⁴⁶⁾ Mit einer zunächst anvisierten Auflage von 1500 Exemplaren ging im Herbst 1919 der Typ 8/20 PS in Produktion, für das Modell 14/30 PS setzte man 900 Exemplare an. Zurückhaltung schien in der höheren Leistungsklasse bei den Typen 18/45 PS (700 Auflage) und 25/55 PS (200 Auflage) geboten, da der inflationäre Kaufkraftverlust neben dem zunächst versperrten Auslandsmarkt einer stärkeren Nachfrage bei der gehobenen Klasse der Tendenz nach eher entgegenstand. Ganz aus dem Programm wurde der seit 1912 fabrizierte 39/100 PS genommen. In der Summe also trug das 1919 von Benz & Cie. präsentierte Personenwagenprogramm den geänderten Verhältnissen in jeder Hinsicht Rechnung.

Eine beachtliche Nachfragesteigerung, insbesondere nach Kleinwagen, bestimmten die nachfolgenden Jahre bis 1923: alleine zwischen 1920 und 1923 erfolgte eine Verdreifachung des Automobilbestandes in Deutschland. Unter diesen Vorzeichen vervollständigte Benz & Cie. das Typenprogramm in der Weise, daß die Kleinwagen 6/16 PS und 6/18 PS ab 1920 dem allgemeinen Trend folgend, die Angebotspalette in der unteren Klasse erweiterten. Im gleichen Jahr hob die Zahl der abgesetzten PKW auf immerhin 2026 Exemplare an, der Personenwagenbereich schien auch unter Berücksichtigung der Ge-

schäftsergebnisse der beiden Nachfolgejahre mit 1777 bzw. 1733 verkauften Fahrzeugen abermals zu prosperieren. Dabei hätte der zufriedenstellende Absatz durchaus gewisse Produktionssteigerungen erlaubt, wären da nicht so viele Unsicherheitsfaktoren wie die Ruhrbesetzung (Direkt Auswirkungen für Mannheim!), inflationäre Tendenzen, unsichere Konjunktur, ein Mangel an Facharbeitern und nicht zuletzt auch Probleme im Betrieb selbst infolge der wachsenden Politisierung des Alltags gewesen, was vorübergehend zu innerbetrieblichen Spannungen bis hin zur mehrwöchigen Aussperrung im November 1921 führte. Letzteres Phänomen jedoch blieb keineswegs nur auf Benz & Cie. beschränkt.

Einer prekären Zäsur kam das Inflationsjahr 1923 gleich, was im Bereich der Automobilwirtschaft Konsequenzen in Gestalt einer allseits vorgenommenen Typenstraffung mit sich brachte. Für Benz & Cie. war der Einstieg in das Kleinwagengeschäft ein nur kurzzeitiges Experiment, nach 1923 begrenzte der Typ 10/30 PS die untere Leistungsklasse. Darüber vervollständigten die Sechszylinder-Varianten des 11/40 PS und 16/50 PS das Spektrum. Kleinwagen fielen fortan ganz aus der Produktion, dies in Begleitung nach 1923 wieder steigender Verkaufszahlen. Die Straffung des Typenprogramms auf zunächst vier, und ab 1925 auf lediglich noch drei Typen kam in erster Linie vor dem Hintergrund der ins Land gekommenen Auslandskonkurrenz und der 1924 mit Daimler gebildeten Interessen-

gemeinschaft zustande und signalisierte allgemein den Umbruch in Richtung Konzentration der Kräfte.

Hinter der geschilderten Modellpolitik jener Jahre standen innerbetriebliche Entwicklungen und Tendenzen, die die Unternehmensführung in nachhaltiger Weise herausforderten. Inflationär anmutende Preissteigerungen erreichten schon im Laufe der ersten Nachkriegsjahre alle Lebensbereiche. Aus Unternehmenssicht bedeutete dies ein erheblicher Preisanstieg bei Rohmaterialien, Halbfabrikaten sowie entsprechend höhere Löhne und Gehälter. Kostete das Benz-Chassis 25/55 PS samt Zubehör im Juli 1919 noch 40 200 Mark, so mußte Anfang 1920 für dieses Modell bereits ein Verkaufspreis von rd. 160 000 Mark in Anschlag gebracht werden. So deckten Monate zuvor zu festen Preisen vereinbarte Kaufverträge in keiner Weise mehr selbst die Gestehungskosten der jetzt zur Auslieferung anstehenden Wagen. Zu Beginn des Geschäftsjahres 1920 hielt Benz & Cie. einen Auftragsbestand von 2000 Abschlüssen, bei Erfüllung der ursprünglichen Modalitäten hätte dem Unternehmen ein Verlust von ca. 100 Mio. Mark, oder anders ausgedrückt, der Konkurs ins Haus gestanden.⁴⁹⁾ Die Rechtsprechung regelte dieses für alle Industriebranchen gleichermaßen existenzbedrohende Phänomen in der Weise, daß die Verbindlichkeiten sämtlicher Vertragsabschlüsse außer Kraft gesetzt wurden. Jeder andere Rechtsbeschluß hätte einen Massenkonzurs heraufbeschworen. Welch groteske Preisschübe infolge der zuletzt galoppierenden Inflation zustande kamen, zeigt ein Vergleich der Betriebskosten von Oktober 1922 — März 1923 und September 1923 (Vgl. Tab. 12). Auf dem Höhepunkt der Inflation Ende 1923 verloren die mit der Papiermark in Zusammenhang stehenden Zahlenrelationen praktisch jeden Sinn.

Durch den drastischen Rückgang der Auftragslage für 1923, und damit in Verbindung der nur teilweisen Auslastung der Produktionsanlagen, konnten Kurzarbeit und ein

merklicher Beschäftigungsrückgang nicht mehr vermieden werden. Der Auslandsabsatz verkümmerte, ganze 13 Personenwagen gingen zwischen Mai und August 1923 an Kunden außerhalb Deutschlands. Hierdurch nun stellten sich zusätzliche Probleme wieder bei der Materialbeschaffung ein, da mittlerweile harte Devisen als Zahlungsmittel obligatorisch wurden. Die Geschäftsleitung diskutierte mit dem Betriebsrat die Notwendigkeit der Neuregelung des Akkordsystems sowie ein höheres Maß an Arbeitsleistung, da die 1700 bis 1800 zur Herstellung der 10/30 PS und 16/50 PS-Chassis benötigten Arbeitsstunden die Lohnkosten und damit die PKW-Verkaufspreise zu sehr in die Höhe drückten. Im Januar 1924 schließlich produzierte der Mannheimer Personenwagenbau mit halber Auslastung — der Höhepunkt der krisenhaften Entwicklung war erreicht.

3.4.3 Prosperität im Gaggenauer Nutzfahrzeugbau

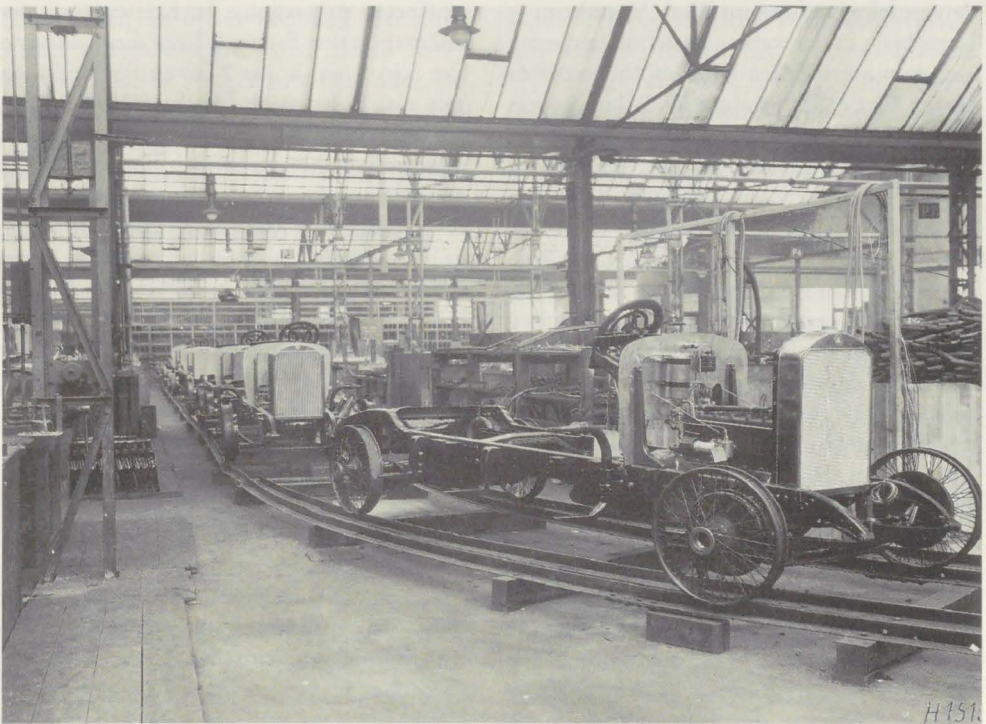
Unter den nach 1918 vorhandenen Produktionssparten zeigte die Nutzfahrzeugeherstellung unzweifelhaft die günstigste Ausgangslage. Wachsende Anforderungen an die Zweckmäßigkeit, Sicherheit und besonders Wirtschaftlichkeit (Rohstoffverknappung) der Lastkraftwagen während der Kriegsjahre hatten anders als bei Personenwagen, die technologische Weiterentwicklung ermöglicht. Mit den dadurch vorhandenen Spezialmotoren konnten im wesentlichen zwei Zielsetzungen realisiert werden: bessere, weil elastischere Fahreigenschaften, und wichtiger noch, die recht bedeutsame Senkung der Betriebskosten. Somit mußte der Perspektive nach das Pferdefuhrwerk mittelfristig im innerstädtischen Lastentransport noch mehr in den Hintergrund treten. Zudem erschien nun die Motorisierung des ländlichen Raumes im Blickfeld, da der Ausbau des Eisenbahnwesens zum jetzigen Zeitpunkt weitgehend als abgeschlossen galt. Alleine Lastwagen und Omnibusse schienen geeignet, die durchaus

vorhandenen Lücken in der Schienenvernetzung zu schließen.

Daß in Gaggenau unmittelbar nach 1918 der Jahresausstoß an Nutzfahrzeugen zunächst hinter die Ergebnisse der Vorjahre von durchschnittlich 1230 Wagen zurückfallen würde, entsprach allgemein den Erwartungen. Danach wiesen aber die Produktionszahlen wieder nach oben. Bereits 1106 Fahrzeuge verließen 1921 das Werk, 1919 produzierte man noch rd. 800 Fahrzeuge. Während im Herbst 1921 im alten Mannheimer Werk Entlassungen anstanden, bedurfte es in Gaggenau, mitbegünstigt auch durch das ausgesprochen rege Auslandsgeschäft, der Einführung von Überstunden.

Ein neues Omnibus-Programm mit vier Grundmodellen präsentierte Benz & Cie. 1921, dies bei einem Leistungsspektrum von

35 bis 55 PS und 10 bis 25 Sitzplätzen. Im darauffolgenden Jahr stand ein jedes der Grundmodelle mit zwei verschiedenen Radständen zur Verfügung (3750 bzw. 4688 mm), das Sitzangebot reichte von 14 bis 32 Personen.⁵¹⁾ Schließlich ergänzten hier ab 1925 sog. Niederrahmenomnibusse (Tieferlegung des Chassis) das Spektrum, die gleich in mehrfacher Hinsicht einen Fortschritt darstellten: höhere passive Sicherheit, höhere Reisegeschwindigkeit, bequemerer Zustieg, erstmals mechanische Vierradbremse. Die Niederrahmen-Varianten basierten auf Radständen von 5000 bzw. 6000 mm, das Platzangebot reichte bis 32 Sitze. Sämtliche Omnibusse gab es in geschlossener und offener Version, die sich gleichermaßen für den Betrieb in der Stadt, im Gebirge und über Land eigneten. Getragen von einer variantenrei-



Chassis-Montage — Typ „Mannheim“ im Werk Mannheim

Daimler-Benz-Archiv Foto H 1513

chen Modellpolitik, avancierte der Omnibusbau über Zeit zu einer festen Größe im Unternehmen.

Im wesentlichen zweierlei Entwicklungen charakterisierten die Verhältnisse beim Lastkraftwagenbau. Zum einen knüpfte man im Zuge der Produktionsumstellung wieder an das bis 1914 maßgebliche Produktionsprogramm bei LKW-Aufbauten an, womit die bereits bekannten Lieferwagen, Lastwagen mit zahlreichen Sonderaufbauten, Feuerwehren, Gemeindefahrzeuge etc. eine breite Nutzungspalette boten. Und da die Nachfrage der ersten Jahre günstig verlief, investierte man auch nach dem Abgang von Prosper L'Orange in die Fortentwicklung des Dieselmotors hin zum praxistauglichen Antriebsaggregat für Straßenfahrzeuge.

Als ersten Schritt initiierte die Firmenleitung im Frühjahr 1922 die Einrichtung einer Sonderversuchsabteilung im Werk Mannheim—Luzenberg, in der weitere Forschungsarbeiten zum kompressorlosen Dieselmotor in Arbeit gingen.⁵²⁾ Bereits im Juni 1922 konnte ein schnellaufender Zweizylinder-Dieselmotor in die Erprobungsphase gehen, der bei 800 U/min. 25 PS leistete (als Vergleich: Benz-Hesselmann-Motoren drehten max. 200 U/min.). Zum Einbau kam die Neukonstruktion in die landwirtschaftlichen Zugmaschinen der 1919 gegründeten Benz-Sendling Reihe. Die Versuchsfahrten erfüllten die Erwartungen, so daß der Öffentlichkeit dieses Fahrzeug erstmals im Juni 1923 bei der Landwirtschaftsausstellung der Deutschen Ostmesse in Königsberg präsentiert werden konnte. Die 1919 im Hause aufgenommene Schlepperproduktion zeigte anfänglich eine gute Käuferresonanz, ab 1921 jedoch fiel der Absatz quasi bis zur Bedeutungslosigkeit (1922: 4 Verkäufe). Die nunmehr dieselbestückten Schlepper trugen nochmals wegen der ausgesprochenen Wirtschaftlichkeit des Betriebs zu einer merkbaren Belebung in dieser Produktionssparte bei (1925: 132 Verkäufe).

Ganz andere Perspektiven eröffnete die Aussicht, Lastkraftwagen mit schnellaufenden Dieselmotoren zu bestücken, und damit die Verbreitung des Nutzfahrzeugs in entscheidender Weise zu begünstigen — Kosten für Dieseltreibstoff lagen um 80% unter denen des Benzols! Die Versuchsarbeiten zielten auf ein 50 PS starkes Vierzylinder-Diesellaggregat bei 1000 U/min., gedacht für die Verwendung im 5 Tonnen-LKW mit Kardantrieb. Zügig konnten die nötigen Studien vorangetrieben werden, so daß nach der Erprobung des Aggregats auf dem Motorprüfstand bzw. obligatorischen Straßenversuchen dieselgetriebene Prototypen bereits ab Frühjahr 1923 in Mannheim und Gaggenau in Diensten des Werksverkehrs standen. Der Öffentlichkeit präsentierte Benz & Cie. das zu jener Zeit mit einer wohl revolutionär anmutenden Antriebstechnik ausgestattete Fahrzeug erstmals auf einer am 8. Februar 1924 in Amsterdam eröffneten Ausstellung. In Kreisen auch der internationalen Fachwelt löste dieser innovative Schritt ein hohes Maß an Aufmerksamkeit aus. Einer marktgerechten Verwendung des Diesellaggregats im LKW-Alltagsverkehr standen jedoch vorerst noch potentiell hohe Anschaffungskosten und eine nicht ausreichend gesicherte Praxistauglichkeit entgegen. Es bedurfte fünf Jahre weiterer Entwicklungsarbeiten, ehe schließlich 1929 die erste LKW-Dieselgroßserie bei Daimler-Benz in Produktion ging. Unabhängig hiervon stieg 1925 der Absatz von Nutzfahrzeugen bei Benz & Cie. auf 1346 Exemplare, und damit auf das mit Abstand beste Verkaufsergebnis seit 1919.

3.4.4 Übergang: Interessensgemeinschaft und Fusion 1924/1926

An dieser Stelle sei wieder zum Inflationsjahr 1923 zurückgekehrt, das ja einen strukturellen Umbruch im deutschen Automobilbau in Richtung marktgerechter Anpassung markierte. Bei Benz nun hatte die Inflation des besagten Jahres ein Geschäftsergebnis hinter-

lassen, das auf den Punkt gebracht jeglicher Dividendenausschüttung entgegenstand. Zwar resultierten aus dem Absatz bei den Nutzfahrzeugen der Tendenz nach eher noch befriedigende Zahlen, die völlig unzureichende Auslastung der Personenwagenproduktion (bei dreifacher Beschäftigtenzahl gegenüber Gaggenau) machte jedoch das laufende Geschäftsjahr zu einem absoluten Fiasko. Nicht viel anders lagen die Verhältnisse bei der Daimler-Motorenengesellschaft in Stuttgart. Handlungsbedarf lag also unübersehbar vor, der in Berücksichtigung der Mannheim—Stuttgarter Vorgeschichte in Richtung des koordinierten Zusammenschlusses der beiden zwar krisengeschüttelten, aber immer noch in Deutschland führenden Automobilhersteller wies. Günstig hierbei wirkte allemal der Umstand personeller Interessensüberlagerung, da die jeweiligen Hausbanken mittlerweile in Regie der Deutschen Bank agierten. Einen ersten, in dieser Richtung greifbaren Schritt unternahm Dr. Jahr, der in seiner Doppelfunktion als geschäftsführender Direktor der Rheinischen Creditbank und Aufsichtsratsvorsitzender bei Benz & Cie. im Februar 1924 beiden Unternehmensleitungen eine Denkschrift mit dem Ziel der Bildung einer Interessensgemeinschaft präsentierte.⁵³⁾ Folgende Maßnahmen sollten getroffen werden:

- Zusammenlegung von Konstruktion und Versuch
- Spezialisierung der einzelnen Fabrikationsstätten
- Rationalisierung in der Produktionsweise
- Zentrale Organisation des Einkaufs
- Vereinigung der Verkaufsorganisationen
- Vereinheitlichung der Reklame

Die genannten Aspekte bildeten die Grundlage von Verhandlungen, die schließlich am 1. Mai 1924 zur Ratifizierung des Interessensgemeinschafts-Vertrages durch die beiden Unternehmensleitungen führten. Am 8. Mai

stimmten die Generalversammlungen beider Häuser dem Vertragswerk zu, die Kooperation sollte bis zum 31. Dezember des Jahres 2000 andauern.

Weitere Formen konkreter Zusammenarbeit ließen aber vorerst noch auf sich warten, da mancherlei Gegensätze einer engeren Kooperation entgegenstanden. Einmal herrschte Uneinigkeit bei der Weiterentwicklung des Dieselmotors. Auch Daimler hatte auf die Realisierung eines dieselgetriebenen Lastkraftwagens hingearbeitet, und einen im Zweigwerk Berlin-Marienfelde gefertigten Prototyp um einige Monate früher noch als Benz der Öffentlichkeit präsentiert (Oktober 1923). Beide Diesellaggregate arbeiten jedoch nach unterschiedlichen Prinzipien, und in Stuttgart gab man kompromißlos dem eigenen „Einblasverfahren“ die besten Zukunftschancen, während Mannheim auf die Weiterentwicklung des „Vorkammerverfahrens“ bestand.⁵⁴⁾ Gegensätzliche Positionen bestanden ebenso hinsichtlich eines künftigen PKW-Programms bzw. in der Frage der damit in Zusammenhang stehenden zweckmäßigen Produktionstechnik. Daimler produzierte schon 1924 in Ansätzen nach der Fließbandtechnik und setzte auf den weiteren Ausbau des neuen Systems. Benz & Cie. wiederum ging von der Prämisse aus, daß erst bei einer monatlichen Auflage von 1000 Fahrzeugen das Fließband überhaupt wirtschaftlich arbeite. Eine Verhärtung der Standpunkte setzte ein, zumal beide Firmen im Zuge einer leichten Konjunkturbelebung jetzt wieder günstigere Geschäftsergebnisse tätigten. Eine Form von Optimismus hatte sich eingestellt, der die Hoffnungen auf Erhalt der jeweiligen Selbständigkeit kurzfristig nährte und folglich einer engeren Kooperation in dieser Phase entgegenstand.

Die Wende kam Mitte 1925. Deflationäre Tendenzen hemmten vorübergehend die Kaufkraft, zudem zehrte die Auslandskonkurrenz an der Nachfrage nach deutschen



MERCEDES BENZ

*Die beiden ältesten und größten
Automobilwerke Deutschlands haben sich
zusammengeschlossen, damit sie, gestützt auf
ihre mehr als 40-jährigen Erfahrungen im
Automobilbau, ihren gemeinsamen Ein-
kauf der Rohstoffe und des Fabrikations-
materials und eine großzügige Außen-
organisation ihren über die ganze Welt-
verbreiteten Abnehmern*

**PERSONEN-UND NUTZFAHRZEUGE
IN UNÜBERTREFFLICHER GÜTE
PREISWERT DARBIETEN KÖNNEN.**

**DAIMLER-MOTOREN- BENZ & Co
GESELLSCHAFT**

Werk Untertürkheim,
Werk Marienfelde
Werk Sindelfingen

Rheinische Automobil- und
Motorenfabrik, Aktien-
gesellschaft, Mannheim
Benzwerke Gaggenau



DAPL

Wagen. Massenkonzurs auf der einen Seite, massive Produktionseinschränkungen bei den verbliebenen Automobilproduzenten andererseits waren die Folge. Benz & Cie. beklagte abermals Auftragsmangel, selbst anzahlte Aufträge wurden zurückgenommen. Um größere Einbrüche in der Produktion zu verhindern, setzte die Unternehmensleitung jetzt die Verkaufspreise herab. Freilich zehrte diese Maßnahme an der Rendite, die durch die Rückzahlung zuvor aufgenommener Kredite zusätzlich geschmälert wurde. In Teilen ging die Produktion auf Halde, und zuletzt führte kein Weg an Personalfreisetzungen vorbei. Mannheim entließ Mitte 1925 rd. 1000 Beschäftigte.⁵⁵⁾ Noch zu Anfang des Jahres war es mitunter zu Lieferengpässen gekommen, jetzt registrierte man verstärkt unproduktive Vorratshäufung. Befriedigende Verhältnisse im Nutzfahrzeugbereich bewahrte das Unternehmen vor den ärgsten Konsequenzen. In Stuttgart bei Daimler liefen die Geschäfte ebenso schlecht, hier kam es zur Entlassung von 1500 Beschäftigten. Die allgemeine Absatzkrise des deutschen Automobilbaus hatte 1925 beide Unternehmen voll erfaßt.

Jede weitere Verzögerung in puncto Umsetzung des Interessensgemeinschafts-Gedankens mußte die jetzige Situation nur noch verschlimmern. Im Mai 1925 verfügte der gemeinsame Vorstand, auf schnellstem Wege die gesamte Betriebsarbeit einer durchgreifenden Rationalisierung zu unterziehen.⁵⁶⁾ Demnach sollte ein zentrales Konstruktionsbüro die bisherigen Aufgaben aller Fabrikationsstätten übernehmen. Über ein höheres Maß an Arbeitsteilung innerhalb der Einzelstandorte und die Reduzierung der PKW-Typenzahl hoffte man die Herabsetzung der Herstellungskosten zu erreichen. Zentralisierung des Korosseriebaus im Werk Sindelfingen, und generell die Einführung bzw. Vertiefung der amerikanischen Produktionsweise zielten ebenfalls in Richtung Kostenminimierung. Schließlich sollten der Einrichtung einer Son-

derabteilung Forschungs- und Versuchsarbeiten übertragen werden. Den Gedanken einer horizontalen Selbstbelieferung, der bis hin zur Einrichtung einer Kohlenzeche und den Betrieb eines eigenen Stahlwerks reichte, ließ man allerdings wieder fallen.

Noch im gleichen Monat des Vorstandsbeschlusses kam die zentrale Konstruktionsabteilung in Untertürkheim zur Einrichtung, Pläne hierfür lagen schon länger vor. Mannheim, Gaggenau und Marienfelde gaben die Kompetenzen nach dem Stuttgarter Vorort ab. Die Aufgaben der neuen Zentrale reichten von Forschungsvorarbeiten über die Konstruktion von Prototypen bis hin zur Erprobung der Serienreife.⁵⁷⁾ Ferdinand Porsche übernahm die Leitung der Abteilung, dies in enger Zusammenarbeit mit dem Mannheimer Konstruktionschef Hans Niebel. Die Aufgabe eines möglichst effektiven Einkaufs ging im August 1925 an Wilhelm Kissel. Kostenintensivere Vorhaben, wie Typenstraffung in Begleitung von Rationalisierung, mußten aus Kostengründen vorerst noch zurückstehen.

Trotz der gemachten Anstrengungen konnten weitere Absatzstockungen nicht vermieden werden. Während 1925 der Ausfuhrwert deutscher Automobile bei 13,3 Mio. Mark lag, kamen ausländische Fahrzeuge mit einem Volumen von 56,8 Mio. Mark ins Land. Ähnlich erschien die Relation für 1926. Dies blieb nicht ohne Wirkung auf den Absatz deutscher Fabrikate. Im Vergleich zum Vorjahr ging der Gesamtabsatz an Fahrzeugen bei Benz und Daimler 1926 um mehr als ein Drittel zurück. Im März 1926 diskutierten im Interessensgemeinschafts-Ausschuß die Mitglieder die Frage, „ob es nicht möglich wäre, von den hohen Schulden, die die beiden Gesellschaften haben, durch die radikale Maßnahme wegzukommen, daß man die Fabrikation für einige Zeit vollständig stilllegen und nur von den Lagern weg verkaufe“.⁵⁸⁾ Dieser Vorschlag wurde nicht nur verworfen, sondern eine alternative Strategie zielte wei-

terhin auf Offensive: „Gewiß sei der jetzige Betrieb ein unrentabler und auf Dauer undurchführbar, aber trotz der zur Zeit bestehenden Krisis dürfe an dem Wiederaufleben der Automobilindustrie in Deutschland nicht gezweifelt werden und man müsse deshalb die Betriebe in dem eingeschränkten Umfang unter weiterer Einsparung von Generalkosten durchhalten“. Die Situation spitzte sich weiter zu, so daß Benz & Cie. beim Mannheimer Gewerbeaufsichtsamt abermals eine umfängliche Entlassung von jetzt 200 Beschäftigten beantragte. Auch die Kürzung der Beamtgehälter schloß man nicht mehr aus. Der Lagerbestand wurde nunmehr auf 900 Personenwagen (!) beziffert, und der Schuldenberg beider Unternehmen wuchs Mitte 1926 auf 28 Mio. RM an.

Schließlich ging am 1. Juni 1926 im Interessensgemeinschafts-Ausschuß der Antrag ein, nun die Fusion der beiden Firmen auf die Tagesordnung zu setzen. Am 28./29. Juni stimmten die Generalversammlungen geschlossen der Fusion zu, der präsentierte Verschmelzungsvertrag benannte folgende Übereinkunft:⁵⁹⁾

„Der Vorstand der Daimler-Motoren-Gesellschaft mit dem Sitz in Berlin und der Vorstand der Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG in Mannheim,

schließen, nachdem die Generalversammlung beider Gesellschaften die Genehmigung hierzu erteilt haben, folgenden Verschmelzungsvertrag.

1. Die Benz AG verpflichtet sich, ihre Vorrats-(Schutz-) Aktien zum Einzug zu bringen.
2. Die Benz AG überträgt ihr Geschäftvermögen als Ganzes, mit dem Rechte zur Fortführung der Firmenbezeichnung in unveränderter oder geänderter Form auf die Daimler-Motoren-Gesellschaft und zwar mit Wirkung ab 1. Januar 1926. Eine Liquidation des Vermögens der Benz AG soll nicht stattfinden.
3. Die Daimler-Motoren-Gesellschaft gewährt zum Entgelt für die Übertragung des Vermögens den Aktionären der Benz AG 10 667 500 RM in ihren Aktien mit Dividendenberechtigung ab 1. Januar 1926, und zwar 10 507 500 RM in Stamm- und 160 000 RM in Vorzugsaktien, so daß auf je eine der verbleibenden Stammaktien von Benz zu 60 RM je eine Stammaktie der Daimler-Motoren-Gesellschaft im gleichen Nennbetrage, oder auf je fünf Stammaktien von Benz zu 60 RM eine Stammaktie der Daimler-Motoren-Gesellschaft zu 300 RM, und auf je fünf Vorzugsaktien von Benz zu je 40 RM acht

Tabelle 13

Beschäftigung bei Benz & Cie. 1890—1912/13⁶⁰⁾

| Jahr | Beschäftigung Mannheim | Beschäftigung Gaggenau | Zuwachs |
|---------|---------------------------|---------------------------|---------|
| 1890 | 40 | | |
| 1895 | 250 | | 210 |
| 1900 | 400 | | 150 |
| 1905 | 700 | | 300 |
| 1908/09 | 1860 | | 1160 |
| 1911/12 | 2950 | 920 | 2010 |
| 1912/13 | 5380 | 1070 | 2580 |

Vorzugsaktien der Daimler-Motoren-Gesellschaft von je 25 RM entfallen.

4. Die Gewährung der Aktien geschieht kosten- und stempelfrei. Kosten und Stempel trägt die Daimler-Motoren-Gesellschaft.
5. Die Firma der übernehmenden Gesellschaft soll geändert werden; die neue Firma hat auch den Namen Benz zu enthalten.
6. Die Erzeugnisse der verschmolzenen Betriebe sollen eine einheitliche gemeinschaftliche Bezeichnung erhalten. Wird in diese wie auch in den Fabrikzeichen, Schutzmarken und dgl. der Name oder das bisherige Kennzeichen einer der verschmolzenen Firmen aufgenommen, so hat dies auch mit dem Namen und Kennzeichen der anderen Firma zu geschehen.
7. Die Daimler-Motoren-Gesellschaft verpflichtet sich, ihre gesamten Stammaktien an der Mannheimer Börse einführen zu lassen.“

Unter dem Dach der in Regie der Deutschen Bank geschaffenen Daimler-Benz AG konnten die bislang noch aufgeschobenen Rationalisierungsmaßnahmen im betrieblichen und produktionstechnischen Bereich angegangen werden. Aus fiskalischen Gründen legte man zunächst den Verwaltungssitz nach Berlin, die Zentralverwaltung kam in Untertürkheim zu stehen. Aus Mannheimer Warte bedeutete die Fusion zwar die Sicherung des Standorts, an weiteren Zugeständnissen kam man dennoch nicht vorbei. Neben dem Kompetenzverlust in den Sparten Konstruktion und Verwaltung mußte zusätzlich die Federführung für den Karosseriebau 1927 an Sindelfingen abgegeben werden. Im Mannheimer Werk verblieb die Herstellung von Personenwagen-Chassis. Hier ersetzten die Neukonstruktion 8/38 PS (Typ Stuttgart) und 12/55 PS (Typ Mannheim) die technisch überkommenen Vorgängermodelle und bildeten den Grundstock einer gestrafften Produktpolitik, die den Zwängen des Marktes Rechnung tragen sollte. Dennoch, nach einer

kurzlebigen Prosperität forderte die Weltwirtschaftskrise Tribut. Umsatzrückgänge, mangelnde Kapazitätsauslastung und Entlassungen stellten sich abermals ein. Am 5. November 1929 berichtete die Neue Badische Landeszeitung:

„Zu den Gerüchten über die Stilllegung des Mannheimer Werkes der Daimler-Benz AG, die, wie wir berichtet haben, Anlaß gaben zur Steigerung der Autowerte, erfahren wir aus bester Quelle aus Stuttgart-Untertürkheim, daß zwar bindende Beschlüsse nach dieser Richtung noch nicht gefaßt sind, aber dahingehende Pläne augenblicklich den Gegenstand ernsterer Erwägung bilden“.

Mannheim gab 1930 die PKW-Produktion ab, es verblieb die Herstellung von Halbfabrikaten. Das Jahrzehnt endete ebenso, wie es begonnen hatte: mit Ungewißheit um die Zukunft des Standortes.

4. Bilanz

In historischer Perspektive steht der Mannheimer Automobilproduzent Benz & Cie. exemplarisch für jene Industriebetriebe, die aus der Verankerung im lokalen Handwerk hervorgegangen innerhalb weniger Jahrzehnte den Status eines international renomierten Großunternehmens realisierten. Dabei ist die betriebliche Entfaltung während der ersten 20 Jahre eng verknüpft mit den Tätigkeiten des Firmengründers Carl Benz, während nachfolgend bis zur Fusion mit Daimler der weitere betriebliche Ausbau insbesondere in den Händen der Vorstandsmitglieder Fritz Hammesfahr (1903—1911), Dr. Josef Brecht (1903—1925) und Baurat Dr. Friedrich Nalinger (1911—1925) lag. Stationen der Unternehmensexpansion bildeten eine facettenreiche Produktdiversifikation (Motoren verschiedener Verwendung, PKW, LKW, Omnibusse, Schlepper), die Verbreiterung der Kapitalbasis (Bildung einer Aktiengesellschaft), die Adaption moderner Produktionstechnik (Werk Luzenberg) sowie Aufbau und Intensi-

vierung einer effektiven Marketingstrategie (bes. Rennveranstaltungen, Ausstellungswesen, Verkaufsniederlassungen). Als Gradmesser der Unternehmensexpansion sind Indikatoren geeignet wie Produktionsziffern, Beschäftigung, Umsatz, Dividende und Grundkapital. Allerdings stehen in unserem Fall lediglich lückenhafte Produktionsziffern zur Verfügung, deren Aussagekraft, ohnehin ohne direkten Rentabilitätsbezug, einer gewissen Einschränkung unterliegt. Anders die weitgehend vollständig vorhandenen Beschäftigungsquoten, deren Betrachtung schon eher eine Untergliederung in diverse betriebliche Wachstumsphasen ermöglicht (Vgl. Tab. 13). Nach dieser Statistik erscheinen die ersten beiden Dekaden nach 1883 als Phase einer zwar kontinuierlichen, aber mit nicht allzu hohen Zuwachsraten versehenen Periode des betrieblichen Ausbaus. Während Benz & Cie. zur Jahrhundertwende 400 Personen beschäftigte, zählte etwa der Mannheimer Landmaschinenproduzent Lanz bereits 2000 Betriebsangehörige. Benz & Cie. rangierte um 1900 zwar unter den größten Unternehmen am Ort, eine Vorrangstellung hatte man jedoch bei weitem noch nicht eingenommen. Vielmehr sah sich der Betrieb zu Anfang des 20. Jahrhunderts mit einer prekären Absatzkrise konfrontiert, die erst einige Jahre später mittels gezielter Anstrengungen überwunden werden konnte. Dann aber ab Ende der Dekade, katapultierten förmlich Beschäftigung und Umsatz in einen Bereich, der endgültig den nationalen wie internationalen Durchbruch makierte. Im Produktionsjahr 1912 kam jeder fünfte in Deutschland hergestellte PKW aus den Benz-Werkstätten, die Exportquote lag bei 60 Prozent! Ausgehend vom Geschäftsjahr 1908/09 konnte innerhalb von vier Jahren bei der Beschäftigung wie beim Umsatz eine Vervierfachung (!) registriert werden, damit einhergehend die Verdoppelung des Grundkapitals bei gleichermaßen hoher Dividendenausschüttung (Vgl. Tab. 14). Wesentlich hatten zu dieser Dyna-

mik substantielle Produktaufwertungen im Verein mit der Errichtung der neuen Produktionsstätte in Waldhof-Luzenberg sowie die Angliederung des Gaggenauers Lastkraftwagenherstellers beigetragen (räumliche Separierung einzelner Produktparten). Am Vorabend des Ersten Weltkrieges nahm der Mannheimer Automobilbetrieb in Deutschland nun endgültig eine führende Position in der Branche ein. Mit dem Landmaschinenproduzenten Lanz hatte man jetzt der Beschäftigung nach in etwa gleichgezogen, und beide Mannheimer Betriebe führten nunmehr die Industrierarchie im Großherzogtum Baden an.

Die nachfolgend mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges verbundenen innerbetrieblichen Konsequenzen trafen das Unternehmen nicht vollkommen unvorbereitet, insofern Heereslieferverträge für den Ernstfall bereits zuvor mit den Militärs vereinbart worden waren. Ohne größere Umstände erfolgte die Produktionsumstellung auf den von Seiten der Militärs geforderten Bedarf. Ebenso wie die Gaggenauer LKW-Herstellung, verzeichnete der Motorenbau im Stammwerk Waldhofstraße während der Kriegsjahre praktisch eine Verdoppelung der durchschnittlichen Jahresproduktion, am Standort Luzenberg dominierte die Flugmotorenherstellung bei gleichzeitig stark zurückgefahrener PKW-Fertigung (Vgl. Tab. 15). Unter Berücksichtigung der Neuerwerbungen Marta Ungarische Automobil AG und den Aviatik-Flugzeugwerken konnte im Geschäftsjahr 1918/19 eine Gesamtbelegschaft von 14 260 Personen (1914/15=7730) registriert werden. Der Jahresumsatz stieg auf die absolute Höchstmarke von rd. 148 Mio. Mark. Ebenso augenfällig kam der prosperierende Geschäftsgang über die Dividendenausschüttung zum Ausdruck, 1916/17 lag die Quote überhaupt erstmals in der Firmengeschichte bei 30 Prozent. So gesehen konnte Benz & Cie. bei Kriegsende abermals auf eine mehrjährige Phase einer ausgesprochen günstigen Geschäftsentwicklung zu-

Tabelle 14

Die Entwicklung von Umsatz, Grundkapital, Dividenden und Rücklagen bei Benz & Cie. 1908—1925 (in Mio M.)⁶¹⁾

| Jahr | Umsatz | Grundkapital | Dividende | Rücklagen |
|--------------|--------|--------------|---------------|-----------|
| 1899 | k. A. | 3,0 | 4% | k. A. |
| 1906 | k. A. | 4,0 | 15% | k. A. |
| 1908/09 | 9,5 | 8,0 | keine | 0,760 |
| 1909/10 | 14,7 | 8,0 | 8% | 1,352 |
| 1910/11 | 20,9 | 12,0 | 8% | 2,289 |
| 1911/12 | 27,7 | 12,0 | 10% | 2,289 |
| 1912/13 | 37,8 | 16,0 | 12% | 4,407 |
| 1913/14 | 42,4 | 22,0 | k. A. | 7,869 |
| 1914/15 | 62,7 | 22,0 | 12% | 7,869 |
| 1915/16 | 69,8 | 22,0 | 20% | 8,000 |
| 1916/17 | 106,0 | 22,0 | 30% | 8,200 |
| 1917/18 | 140,2 | 22,0 | 30% | 8,200 |
| 1918/19 | 148,3 | 22,0 | 8% | 8,200 |
| 1919/20 | k. A. | 33,0 | k. A. | 8,200 |
| 1920/21 | k. A. | 68,0 | 6% | 9,068 |
| 1921/22 | k. A. | 100,0 | 15% | 27,748 |
| | | | (Stammaktien) | |
| 1922/23 | k. A. | 100,0 | 300% | 32,748 |
| 1923/24 | k. A. | 350,0 | keine | 0,0 |
| 1924/25 | k. A. | 20,92 | keine | 2,1 |
| (Umstellung) | | | | |
| 1925 | k. A. | 20,92 | keine | 2,1 |

rückblicken, wobei jedoch gleichzeitig damit einhergehend eine alle Bereiche tangierende Zäsur in Form einer mehrfachen Hypothek die weitere Unternehmensentwicklung vorerst offen lassen mußte. Hierzu zählten:

- Wegfall der Heeresnachfrage
- Produktionsverbote durch Versailler Verträge
- hoher Verschleiß des Maschinenparks
- Technologierückstand beim Personenwagenbau
- Überbesatz im Personalbereich
- unsichere Nachfrage Inland/Ausland

Folglich stand nach 1918 im Mittelpunkt der unternehmerischen Neuordnung die Not-

wendigkeit, den grundlegend geänderten Rahmenbedingungen Rechnung zu tragen. Daß hierbei nicht unbedingt von einem gerade in der Höhe kontinuierlichen Fortgang der immerhin seit etwa einer Dekade währenden Prosperität im Unternehmen ausgegangen werden durfte, hatte der Vorstand bald schon nach Kriegsende zum Ausdruck gebracht. Bereits 1919 suchte man nach Möglichkeiten, den durch einen massiven Auftragseinbruch stark defizitär arbeitenden Motorenbau abzustößen. Allerdings gelang dieses Unterfangen erst 1922, Teilentlassungen und die Schließung der Abteilung Großmotorenbau waren dem vorangegangen. Trotz des Abgangs dieser Produktionssparte erbrachten die Geschäftsergebnisse der unmittelbaren

Tabelle 15

Produktion und Beschäftigung bei Benz & Cie. 1904 bis 1925⁽⁶²⁾

| | Jahresdurchschnitt bis einschl. 1914 | Jahresdurchschnitt 1915—1918 | 1919 | 1920 | 1921 | 1922 | 1923 | 1924 | 1925 | 1919/ 1925 | | | |
|------------------------------|---|---------------------------------|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|-------|-------|-------|
| Motorenproduktion | | | | | | | | | | | | | |
| Stationäre Motoren | 518 (1904/1914) | 1 237 | 1 000 | 679 | 462 | — | — | — | — | — | | | |
| Flugmotoren | 652 (1914) | 2 818 | 46 | — | — | — | — | — | — | — | | | |
| Schleppermotoren | — | — | 148 | 152 | 35 | 4 | 5 | 31 | 132 | 72 | | | |
| Personenkraftwagen | | | | | | | | | | | | | |
| LKW + Omnibusse | 1 779 (1908/1914) | 458 | 988 | 2 026 | 1 777 | 1 733 | 1 382 | 1 584 | 2 260 | 1 678 | | | |
| | 570 (1908/1914) | 1 230 | 797 | 901 | 1 106 | 885 | 983 | 909 | 1 364 | 992 | | | |
| Beschäftigte Mannheim | | | | | | | | | | | | | |
| Beschäftigte Gaggenau | 2 919 (1908/1913) | 8 250 (1914/1919) | ca. 8500 | | | | | | | | 6 300 | 4 000 | 6 266 |
| Geamtbeschäftigung | 6 450 (1912/1913) | 12 060 (1918/1919) | | | | | | | | | 2 300 | 2 980 | 2 640 |
| | | | | | | | | | | | 8 600 | 6 980 | |

Nachkriegszeit mindestens doch befriedigen die Ergebnisse, wie die Dividenden der Jahre 1920/21 und 1921/22 mit 6 bzw. 15 Prozent auswies. Im Bereich der Personenwagenproduktion ging zwar durch Zollrestriktionen, und wohl auch den technologischen Rückstand bedingt, der ehemals recht gewinnträchtige Auslandsmarkt in Teilen zumindest verloren, die Anpassung des Typenprogramms an die geänderte inländische Nachfrage (Kleinautowelle) erbrachte jedoch in dieser Sparte wie schon während der letzten Vorkriegsjahre wiederum gute Verkaufszahlen. Bei der Gaggenauer Nutzfahrzeugproduktion hatte man ohnehin nur geringfügige Strukturanpassungen zu berücksichtigen, da die nach 1914 fortentwickelte Fahrzeugtechnologie in Verknüpfung mit der Wiederaufstockung des deutschen Fuhrparks durchaus günstige Aussichten bot. In diesem Bereich konnten dann auch die Vorkriegsverkaufsergebnisse bei weitem übertroffen werden. Insgesamt also durfte die Umstellung auf die Erfordernisse der Friedenswirtschaft als gelungen angesehen werden, was ebenso über die Aufstockung des Grundkapitals von 33 Mio. Mark (1919/20) auf 100 Mio. Mark (1921/22) trotz erster inflationärer Bewegungen zum Ausdruck kam.

Das Inflationsjahr 1923 löste schließlich eine dramatische Wende aus. Die beständigen Geldentwertungen bewirkten den Teilverlust des innerbetrieblichen Vermögens, zudem setzte im Zuge der Handelsliberalisierung die Auslandskonkurrenz zum Sprung nach Deutschland an. Herstellerkonzentration und kapitalintensive Rationalisierung wiesen mittelfristig den einzig gangbaren Weg aus der Krise. Benz und Daimler nun griffen nach 1916 und 1919 ein drittes Mal den Kooperationsgedanken auf, jetzt allerdings mit konkreten Ergebnissen. Beide Unternehmen bildeten mit der Zielsetzung beiderseitiger Kostenersparnis sowie unter Wahrung der jeweiligen Selbstständigkeit im Mai 1924

eine Interessengemeinschaft, deren Bestand bis zum Jahr 2000 andauern sollte. Einer engeren, und vor allem von wirklichem Gemeinschaftsgeist getragenen Zusammenarbeit standen vorerst jedoch gegensätzliche Krisenstrategien im Wege, verstärkt noch durch eine kurzfristige Auftragsbelegung 1924/25. Mitte 1925 aber war eine absolute Absatzflaute erreicht, selbst massive Preisreduzierungen bei Personenwagen blieben ohne spürbare Resonanz. Die Beschäftigung im Mannheimer PKW-Werk sank auf den Nachkriegstiefstand von 4000 Personen, alleine die nach wie vor guten Geschäftsergebnisse in Gaggenau bewahrten das Unternehmen vor ärgsten Konsequenzen. Dividendenausschüttungen hatte es seit dem Geschäftsjahr 1923/24 keine mehr gegeben. In dieser Situation schien die Fusion der beiden ältesten Automobilhersteller eben unter Preisgabe der jeweiligen Selbstständigkeit als letzter Ausweg, zumal die Verhältnisse in Stuttgart nicht viel anders lagen. Am 1. Juni 1926 stimmten die verantwortlichen Gremien beider Unternehmen dem Verschmelzungsvertrag zu. Zwar bedeutete dies für das Mannheimer Werk der neugeschaffenen Daimler-Benz AG auch langfristig die Sicherung des Standortes, an der Preisgabe respektive Auslagerung der Funktionen Konstruktion, Verwaltung und Karosseriebau kam man dennoch nicht vorbei. Am Ende verblieb nach 1930 lediglich die Herstellung von Halbfabrikaten, den Automobilbau gab Mannheim nach fast 50jähriger Tradition ganz nach Untertürkheim ab.

Aus der Sicht des Käufers von Automobilen gestaltete sich der umbruchartige, und vor allem schmerzhafteste Strukturwandel in der Branche entlang der Zwanziger Jahre freilich weniger dramatisch: mitbedingt durch die aufreibende Konkurrenzsituation sanken die Anschaffungskosten eines gleichwertigen Personenwagens zwischen 1925 und 1933 um rund die Hälfte!



Carl Benz

Anmerkungen

¹⁾ Im Überblick hierzu: Wybrecht, Günther. Die strukturellen Veränderungen der Mannheimer Wirtschaft von 1830 bis 1914 (Diss). Freiburg/Br. 1956

²⁾ Angaben nach: Gerber, Friedrich Julius. Mannheim als Industriestandort (Diss). Heidelberg 1930, S. 30

³⁾ Zur Demographie jener Epoche vgl.: Kromer, Wolfgang. „Ich wollt' auch mal in die Stadt.“ Zuwanderungen nach Mannheim vor dem Zweiten Weltkrieg, illustriert an Wanderungsbiographien aus dem badischen Odenwald. Heidelberg 1986, S. 18 ff.

⁴⁾ Ein Stimmungsbild der Konjunkturentwicklung während der 20er Jahre vermitteln die „Jahresberichte der Handelskammer für den Kreis Mannheim“, div. Jg.

⁵⁾ Vgl.: Schäfer, Hermann. Wirtschaftliche und soziale Probleme des Grenzlandes. In: Badische Geschichte. Vom Großherzogtum bis zur Gegenwart. Hrsg. v. d. Landeszentrale für politische Bildung Baden Württemberg. Stuttgart 1987 (2. Aufl.), S. 168 ff.

⁶⁾ Umfassend hierzu: Blaustein, Arthur (Hrsg.). Das befreite Mannheim. Rechenschaftsbericht und Zukunftsprogramm. Mannheim 1924

⁷⁾ Vgl.: Suhling, Lothar. Technik, Arbeit und große Industrie. Entwicklungen in der Zeit der Weimarer Republik. In: Nachrichtenblatt der Deutschen Gesellschaft für Geschichte der Medizin, Naturwissenschaft und Technik e. V. 38. Jg. 1988, S. 126 f.

⁸⁾ Angaben nach: Jahresbericht der Handelskammer für den Kreis Mannheim 1925. Mannheim 1926, S. 35 ff.

⁹⁾ Grundlegend zur Biographie von Carl Benz: Siebertz, Paul. Carl Benz. Ein Pionier der Verkehrsmotorisierung. München/Berlin 1943

¹⁰⁾ Organigramm nach Angaben in: Krug, M./Lingnau, G. 100 Jahre Daimler-Benz. Das Unternehmen. Mainz 1986

¹¹⁾ Werksarchiv der Mercedes-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim (WMB), Faszikel: Benz 1

¹²⁾ MWB, Faszikel: Statistik 1

¹³⁾ Vgl. hierzu: Strobel, Albrecht: „Ersatz für Wagen mit Pferden“ — In Erwartung des Automobils. In: Räder, Autos und Traktoren. Erfindungen aus Mannheim — Wegbereiter der mobilen Gesellschaft. Hrsg. v. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Mannheim 1986 (a), S. 33 f.

¹⁴⁾ Bringmann, Holger. Mensch — Politik — Kultur. Einflüsse auf die technische Entwicklung bei Daimler-Benz (Diss). Stuttgart 1990, S. 80 f.

¹⁵⁾ Angaben nach: Siebertz (1943) a. a. O., S. 175; Historische Datensammlung 1886 bis 1980: Daim-

ler — Motorengesellschaft, Benz & Cie., Daimler-Benz Aktiengesellschaft. Hrsg. v. Daimler-Benz Museum Stuttgart-Untertürkheim. o. O., o. J.

¹⁶⁾ Reuter, Helga. Frankreich — „Mutterland“ des Automobils. In: Räder, Autos und Traktoren (1986) a. a. O., S. 37 ff.

¹⁷⁾ Horras, Gerhard. Die Entwicklung des deutschen Automobilmarktes bis 1914 (Diss). München 1982, S. 65

¹⁸⁾ Siebertz (1943) a. a. O., S. 175

¹⁹⁾ Nach Angaben in: Die Renngeschichte der Daimler-Benz Aktiengesellschaft und ihrer Ursprungsfirmen 1894—1939. Hrsg. v. d. Daimler-Benz Aktiengesellschaft Stuttgart-Untertürkheim. Stuttgart 1939

²⁰⁾ Mander, H. Automobilindustrie und Automobilsport. Die Funktion des Automobilsports für den technischen Fortschritt, für Ökonomie und Marketing von 1894 bis zur Gegenwart. Frankfurt/M. 1978, S. 98

²¹⁾ Die Daimler-Benz Aktiengesellschaft und ihre Ursprungsfirmen 1890—1940. Hrsg. v. d. Daimler-Benz Aktiengesellschaft Stuttgart-Untertürkheim. o. O., o. J. S. 159

²²⁾ Strobel, Albrecht. Automobilismus in Deutschland 1900—1914. Industrieller Aufbruch, Rennsport, Clubs und Industrie. In: Räder, Autos und Traktoren (1986 b) a. a. O., S. 53 ff.

²³⁾ Ausführlich hierzu: Isendahl, Walter. Ein Besuch bei Benz in Mannheim. In: Allgemeine Automobil—Zeitung. Jg. 1909. Heft 11, S. 11 ff.

²⁴⁾ WMB, Faszikel: Benz 1; Benz 7

²⁵⁾ WMB, Faszikel: Statistik 1

²⁶⁾ Vgl. hierzu: Horras (1982) a. a. O., S. 124 ff.

²⁷⁾ Angaben nach: Siebertz (1943) a. a. O., S. 175; Historische Datensammlung 1886 bis 1980 a. a. O.; Festschrift zum Fünfundzwanzigjährigen Bestehen des Reichsverbandes der Automobilindustrie e. V. 1901—1925. Berlin 1926, S. 135; WMB, Faszikel: Benz 1

²⁸⁾ Angaben nach: Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. Jahrgänge gleichlautend wie Erhebungsdaten

²⁹⁾ Schäfer, Hermann. Regionale Wirtschaftspolitik in der Kriegswirtschaft. Staat, Industrie und Verbände in der Zeit des Ersten Weltkrieges in Baden. Stuttgart 1983, S. 40

³⁰⁾ Angaben nach: Historische Datensammlung 1886 bis 1980

³¹⁾ Vgl. hierzu: Die Daimler-Benz Aktiengesellschaft und ihre Ursprungsfirmen a. a. O., S. 179 f.

³²⁾ Schäfer (1983) a. a. O., S. 238

³³⁾ Vgl. hierzu: Meibes, O. Die deutsche Automobilindustrie. Berlin 1928, S. 80; Schneider, H. Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie nach dem Kriege. Leipzig 1929, S. 10

³⁴⁾ Köhler, V. Deutsche Personenwagen — Fabrikate zwischen 1886 und 1965. In: Tradition. II. Jg. 1966, S. 135

- ³⁵⁾ Meibes (1928) a. a. O., S. 85
³⁶⁾ Schneider (1929) a. a. O., S. 28
³⁷⁾ Angaben nach: Becker, A. Absatzprobleme der deutschen PKW-Industrie 1925—1932. Regensburg 1979, S. 113
³⁸⁾ Vgl. hierzu: Blaich, Fritz. Die Fehlrationalisierung in der deutschen Automobilindustrie. In: Tradition. 18. Jg. 1973, S. 18 ff.
³⁹⁾ Bringmann (1990) a. a. O., S. 109
⁴⁰⁾ Kruk/Lingnau (1986) a. a. O., S. 107 ff.
⁴¹⁾ Vgl. hierzu: Die Daimler-Benz Aktiengesellschaft und ihre Ursprungsfirmen a. a. O., S. 188 f.
⁴²⁾ Generallandesarchiv Karlsruhe (GLA), Faszikel 237/26952
⁴³⁾ GLA 237/26952
⁴⁴⁾ GLA 237/26951
⁴⁵⁾ Kruk/Lingnau (1986) a. a. O., S. 84
⁴⁶⁾ Angaben hierzu nach: Werksarchiv der Daimler Benz AG, Werk Mannheim (Protokolle der Betriebsratssitzungen vom 13. März 1923; 14. September 1923; 28. Januar 1924)
⁴⁷⁾ Angaben nach: WMB, Faszikel Mannheim 1; Statistik 1
⁴⁸⁾ Angaben wie FN 47
⁴⁹⁾ GLA 237/26951
⁵⁰⁾ Angaben wie FN 46
⁵¹⁾ Angaben nach MBA, Faszikel Statistik 1
⁵²⁾ Ausführlich hierzu: Barthel, M./Lingnau, G. 100 Jahre Daimler-Benz. Die Technik. Stuttgart 1986, S. 90 ff.
⁵³⁾ Kruk/Lingnau (1986) a. a. O., S. 108
⁵⁴⁾ Vgl. hierzu: Barthel/Lingnau (1986) a. a. O., S. 87 ff.
⁵⁵⁾ Angaben hierzu in: WMB, Faszikel: DBAG 2
⁵⁶⁾ Dito
⁵⁷⁾ Dito
⁵⁸⁾ Dito
⁵⁹⁾ Dito
⁶⁰⁾ Angaben wie Anmerkung 30
⁶¹⁾ WMB, Faszikel Benz 1, Historische Datensammlung 1886—1980
⁶²⁾ Errechnet nach Angaben beigefügter Tabellen

Quellen- und Literaturverzeichnis

1. Quellen

Archiv der Mercedes-Benz AG Stuttgart-Untertürkheim
 Archiv der Mercedes-Benz AG Mannheim
 Generallandesarchiv Karlsruhe
 Alfred-Weber-Institut Heidelberg

2. Literatur

Allmers, R., et. al. (Hrsg.). Das deutsche

Automobilwesen der Gegenwart. Berlin 1928
 Andersen, U. Automobilgeschichte in alten Anzeigen. Dortmund 1984

Arns, Günter. Über die Anfänge der Industrie in Baden und Württemberg. Stuttgart 1986

Baer, A. Über die Entwicklung der Mannheimer Eisen- und Maschinenindustrie mit besonderer Berücksichtigung der Arbeiterverhältnisse (Diss). Heidelberg 1901

Barthel, M./Lingnau, G. Hundert Jahre Daimler-Benz. Die Technik. Mainz 1986

Becker, A. Absatzprobleme der deutschen PKW-Industrie 1925—1932. Regensburg 1979

Benz, C. Lebensfahrt eines deutschen Erfinders. Erinnerungen eines 80-jährigen. Leipzig 1925

Blaich, Fritz. Die Fehlrationalisierung in der deutschen Automobilindustrie. In: Tradition. 18. Jg. 1973, S. 18—36

Blaustein, Arthur (Hrsg.). Das befreite Mannheim. Rechenschaftsbericht und Zukunftsprogramm. Mannheim 1924

Bocks, W. Die Badische Fabrikinspektion. Arbeiterschutz, Arbeiterverhältnisse und Arbeiterbewegung in Baden 1897—1914. Freiburg 1978

Boelcke, Willy A. Handbuch Baden-Württemberg. Politik, Wirtschaft, Kultur von der Urgeschichte bis zur Gegenwart. Stuttgart 1982

Ders. Sozialgeschichte Baden-Württembergs 1800—1989. Stuttgart 1989

Borchardt, K. Wachstum und Wechsellagen. In: Handbuch der Deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band II. Stuttgart 1976, S. 685—740

Bringmann, Holger. Mensch-Politik-Kultur. Einflüsse auf die technische Entwicklung bei Daimler-Benz (Diss). Stuttgart 1990

Die Daimler-Benz Aktiengesellschaft und ihre Ursprungsfirmen 1890—1940. Hrsg. v. d. Daimler-Benz Aktiengesellschaft Stuttgart-Untertürkheim. o. O., o. J.

Festschrift zum Fünfundzwanzigjährigen Bestehen des Reichverbandes der Automobilindustrie e. V. 1901—1925. Berlin 1926

- Fersen, H. H. v. Autos in Deutschland 1920—1939. Eine Typengeschichte. Stuttgart 1967
- Förster, Wolfram/Christel Heß. Automobil und Gesellschaft in den Zwanziger Jahren. In: Räder, Autos und Traktoren. Erfindungen aus Mannheim — Wegbereiter der modernen Gesellschaft. Hrsg. v. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Mannheim 1986, S. 116—132
- Förster, Wolfram. Wirtschaft, Gesellschaft und Verkehr in Nordostbaden 1806—1914. Mannheim 1990
- Gerber, F. J. Mannheim als Industriestandort (Diss.). Heidelberg 1930
- Gerhard, P. Die Entwicklung der Mannheimer Industrie von 1895—1907 und ihr Einfluß auf das Wohnungswesen (Diss.). Karlsruhe 1912
- Geck, L. H. A. Die sozialen Arbeitsverhältnisse im Wandel der Zeit. Eine geschichtliche Einführung in die Betriebssoziologie (Nachruck). Darmstadt 1977
- Grißmeier, J. Die Entwicklung der Wirtschaft und der Bevölkerung von Württemberg und Baden im 19. und 20. Jahrhundert. Ein statistischer Rückblick auf die Zeit des Bestehens der Länder Baden und Württemberg. In: Jahrbuch für Statistik und Landeskunde von Baden-Württemberg. Jg. 1, Heft 2, Stuttgart, S. 121—242
- Hennig, F. W. Die Industrialisierung in Deutschland 1800—1914. Paderborn 1979
- Historische Datensammlung 1886 bis 1980: Daimler-Motoren-gesellschaft, Benz & Cie., Daimler-Benz Aktiengesellschaft. Hrsg. v. Daimler-Benz-Museum, Stuttgart-Untertürkheim. o. O., o. J.
- Hook, K. Mannheim in Wort, Zahl und Bild. Sein Entwicklung seit 1900. Mannheim 1954
- Horras, G. Entwicklung der deutschen Automobilindustrie bis 1914 (Diss.). München 1982
- Isendahl, Walter. Ein Besuch bei Benz in Mannheim. In: Allgemeine Automobil-Zeitung, Jg. 1909, Heft 11, S. 11—28
- Innung des Kraftfahrzeughandwerks Mannheim (Hrsg.) 50 Jahre Innung des Kraftfahrzeughandwerks. 1934—1984. Mannheim 1984
- Jahresberichte der Handelskammer für den Kreis Mannheim. Jg. 1920—1926
- Kromer, W. „Ich wollt auch mal in die Stadt“. Zuwanderungen nach Mannheim vor dem Zweiten Weltkrieg, illustriert an Wanderungsbiographien aus dem badischen Odenwald. Heidelberg 1986
- Kocka, J. Unternehmer in der deutschen Industrialisierung. Göttingen 1975
- Köhler, V. Deutsche Personenwagen-Fabrikate zwischen 1886 und 1965. In: Tradition. 11. Jg, 1966, S. 127—152
- Krug, M./Lingnau, G. 100 Jahre Daimler-Benz. Das Unternehmen. Ludwigsburg 1986
- Lindemann, Anna Maria. Mannheim im Kaiserreich (2. erw. Aufl.). Mannheim 1988
- Meibes, O. Die deutsche Automobilindustrie. Berlin 1928
- Mander, H. Automobilindustrie und Automobilsport. Die Funktion des Automobilsports für den technischen Fortschritt, für Ökonomie und Marketing von 1894 bis zur Gegenwart. Frankfurt/M. 1978
- Möller, G. „Alter Benz“. Die Geschichte der Motoren-Werke A. G. In: Räder, Autos und Traktoren. Hrsg. v. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Mannheim 1986, S. 77—83
- Die Renngeschichte der Daimler-Benz Aktiengesellschaft und ihrer Ursprungsfirmen 1894—1939. Hrsg. v. Daimler-Benz Aktiengesellschaft Stuttgart-Untertürkheim, 2. Aufl., Stuttgart 1939
- Reuter, Helga. Frankreich-„Mutterland“ des Automobils. In: Räder, Autos und Traktoren. Erfindungen aus Mannheim-Wegbereiter der mobilen Gesellschaft. Hrsg. v. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Mannheim 1986, S. 37—47
- Sachs, F. Geschichte des deutschen Verbrennungsmotorenbaus von 1860—1914. Berlin/Göttingen/Heidelberg 1962

- Schäfer, Hermann. Regionale Wirtschaftspolitik in der Kriegswirtschaft. Staat, Industrie und Verbände in der Zeit des Ersten Weltkrieges in Baden. Stuttgart 1983
- Ders. Wirtschaftliche und soziale Probleme des Grenzlandes. In: Badische Geschichte. Vom Großherzogtum bis zur Gegenwart. Hrsg. v. d. Landeszentrale für politische Bildung Baden Württemberg. Stuttgart 1987
- Schildberger, F. Gottlieb Daimler und Carl Benz. Pioniere der Automobilindustrie. Göttingen 1976
- Schneider, H. Die Entwicklung der deutschen Automobilindustrie nach dem Kriege. Leipzig 1929
- Seherr-Thoss, H. C. Graf v. Die deutsche Automobilindustrie. Eine Dokumentation von 1886—1979. Stuttgart 1979
- Siebertz, P. Carl Benz. Ein Pionier der Verkehrsmotorisierung. München/Berlin 1943
- Siebold, W. Carl Benz. Der Erfinder des Kraftwagens. Bühl 1939
- Strobel, A. „Ersatz für Wagen mit Pferden“ — In Erwartung des Automobils. In: Räder, Autos und Traktoren. Hrsg. v. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Mannheim 1986 (a), S. 30—36
- Ders. Automobilismus in Deutschland 1900—1914. In: Räder, Autos und Traktoren. Hrsg. v. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim. Mannheim 1986 (b), S. 48—67
- Suhling, L. Technik, Arbeit und große Industrie. Entwicklungen in der Zeit der Weimarer Republik. In: Nachrichtenblatt der deutschen Gesellschaft für die Geschichte der Medizin, Naturwissenschaft und Technik e. V. 38 Jg., Heft 3, 1988, S. 122—138
- Tolxsdorff, L. A. Der Aufstieg Mannheims im Bilde seiner Eingemeindung (1895—1930). Stuttgart 1961
- Treue, W. Erfinder und Unternehmer. In: Tradition, Jg. 8, 1963, S. 255—271
- Weber, B. Die wirtschaftliche Entwicklung Mannheims von 1870—1900 (Diss.). Tübingen 1904
- Walter, F. Schicksal einer deutschen Stadt. Geschichte Mannheims 1907—1945. III Bde. Frankfurt/M. 1949
- Wybrecht, G. Die strukturellen Veränderungen der Mannheimer Wirtschaft von 1830—1914 (Diss.). Freiburg 1956
- Zwei Männer — ein Stern. Gottlieb Daimler und Carl Benz in Bildern, Daten und Dokumenten. Hrsg. v. Seherr-Thoss, H. C. Graf v. Düsseldorf 1984

Mannheim und seine drei Grossen C

Manfred Häberle, Mannheim

Geschichtsdaten sind nur der Rahmen des Bildes, das große Persönlichkeiten in der Geschichte geprägt haben. Cäsar als Feldherr, Carl Theodor als Kurfürst und Carl Benz als Erfinder des Automobils, hängen mit der Geschichte Mannheims eng zusammen.

Cäsar als Feldherr

Im Jahre 55 v. Chr. überschritt Cäsar den Rhein bei dem heutigen Speyer und wurde eines Nachts, als er biwakierte, angegriffen. Paul Münch beschreibt in seinem Buch „Die Pälzisch Weltgeschichte“ wer Cäsar angegriffen hatte: Die Mannheimer! Er berichtet dazu:

Dann-horch emol! — aus dausend Kehle
Do heert mer's kreische un krakehle:
„Hopp Cäsar, laaf! Sunscht geht ders shepp
Jetzt kriegschde kolossal dei Knepp!
Mer sin schun do, mer Mannemer
Dei Hossebeen, die spanne mer.
Mer schlage der ufs Kappedach,
Hopp, Cäsar, hups, sunscht hoschd die Krach!“

So könnte es damals wirklich gewesen sein; kein Mensch weiß dies heute, denn keiner hat damals eine germanische Chronik geschrieben. Das Geschrei der Mannheimer beim Angriff auf Cäsars Lager ist als ohrenbetäubend beschrieben; während die „Pfälzer Krischer“ heute noch ein Begriff sind, lassen sich die „Mannemer Krischer“ heute lieber mit dem kurpfälzischen Ehrentitel „Bloomäuler“ bezeichnen. Aus Siedlungsfunden ist bekannt, daß bereits zur damaligen Zeit an vielen Stellen des heutigen Mannheims germanische Dörfer bestanden. Mannheim-Neckarau tritt um 372 n. Chr. aus dem Dunkel

der Geschichte, als Kaiser Valentinian vom linksrheinischen „Burgus“ Altrip aus einen zweiten auf der rechtsrheinischen Seite bei Neckarau zu errichten begann, um den Ansturm der Germanen abzuwehren. Bei Neckarau mündete damals der Neckar in den Rhein. Dieser römische Brückenkopf ist auch in der Grundsteininschrift der Stadtgründung Mannheims im Jahre 1606 festgehalten, und wurde durch Ausgrabungen nachgewiesen:

„In Gottes Namen, Friedrich IV von der Pfalz am Rhein . . .

hat auf diesem sehr bekannten Boden des kriegerischen Franko-Swabens, an der Mündung des Rheins und Neckars, wo einst Kaiser Valentinianus, um die Germanen zu bedrängen, sich von allem Anfang an eine hohe und sichere Festung angelegt hatte, die jedoch nicht in der Gewalt der Römer blieb, sondern sich bald darauf den gerechteren Waffen der Franken sich ergab—unter dem Namen Mannheim bekannt—und endlich in den Besitz der Pfalz kam, hat . . . eine sehr feste Burg mit Bollwerken zu bauen begonnen, . . . am 17. März 1606.

Beim Wiederaufbau der in den französischen Erbfolgekriegen stark zerstörten Festung Mannheim, wurde am Heidelberger Tor im Jahre 1722 eine Inschrift eingemeißelt, die besagte:

„Im Jahre 370 nach der Sintflut habe König Mannus der Stadt ihren Namen gegeben. Kaiser Valentinianus habe sie im Jahre 372 n. Chr. befestigt“

Mannheims Geschichte ist demnach uralte, und der Beginn verliert sich im Nebel der grauen Vorzeit. Hätte Cäsar im Jahre 55 v. Chr. gegen die Mannheimer gekämpft,

dann hätte Mannheim sein 2000-jähriges Bestehen im Jahre 1945 feiern können. Das 1600-jährige Bestehen hätte im Jahre 1972 tatsächlich festlich begangen werden können. Schriftlich wird Mannheim erstmals im Jahre 766 im Lorscher Codex als Fischer-, und Schifferdorf erwähnt und zwar als Maninheim. Das war zwei Jahre bevor Karl der Große sein Frankenreich zu regieren begann, das das Gebiet des heutigen Frankreich und der Bundesrepublik Deutschland umfaßte.

Carl Theodor, der große Kurfürst, mit Carl Ludwig und Carl Phillip

In der Staufferzeit ist das Jahr 1214 für diesen Raum von großer Bedeutung, weil das benachbarte Heidelberg als Wormser Lehen an die Wittelsbacher gelangte und für etwa 600 Jahre das Zentrum, mit dem Sitz des Kurfürsten von der Pfalz wurde. Hundert Jahre wurden die Kurpfalz und Bayern gemeinsam regiert und zwar vom „Bayerischen Herzog“ aus München. Immer wieder gingen beide Regionen miteinander, manchmal auch gegeneinander, wie das bei guten Freunden zu sein pflegt.

Für Mannheim wird die Geschichte wieder interessant, als Kurfürst Ludwig von der Pfalz, als Reichsvikar und oberster Richter des Reiches, das Konzil in Konstanz von 1415 bis 1418 zu leiten hatte. Damals gab es gleichzeitig drei Päpste, von denen nur Papst Johannes XX III weisungsgemäß nach Konstanz gekommen war. Als er seine Sache verloren gab, floh er im Jahre 1415 und wurde in Freiburg gefangen gesetzt. Er wurde Kurfürst Ludwig zur sichern Aufbewahrung übergeben, der ihn nach Mannheim in die Wasserburg Eichelsheim bringen ließ. Im Jahre 1418 wurde er nach Entrichtung eines „kurfürstlichen Kost- und Logisgeldes“ von sage und schreibe 38 000 Gulden freigelassen. Verarmt, wurde er mit der mageren Pfründe zu Tusculum als Kardinalsbischof belehnt, starb bereits einige Monate später und bekam von den Medici

ein prächtiges Grabmal von Donatello im Baptisterium von Florenz gestiftet. Hätte er auf die Bedenken von Beratern gehört — wie es in der Schedel'schen Weltchronik von 1493 vermerkt ist — wäre ihm dieses Schicksal erspart geblieben. Als Balthasar Cossa war dieser Papst Johannes XX III. bis etwa zum Jahre 1405 Seeräuber im Thyrrenischen Meer gewesen, hatte mit dem erbeuteten Geld ein Landheer gesammelt, eroberte Bologna für den Papst Bonifaz IX. zu Rom und erhielt dafür die Kardinalswürde. Schließlich setzte er „seinen“ Alexander V. in Bologna als dritten Papst auf den Thron, ließ diesen beseitigen und hat mit List, unter Gewaltandrohung, sich selbst im Jahre 1410 zum Papste, Johannes XXIII., gemacht. Unter diesen Umständen hätte er auf seine Berater hören und nicht nach Konstanz ziehen sollen. Eine unglaubliche Papstgeschichte!

Die Geschichte Mannheims als Stadt beginnt im Jahre 1606, als Kurfürst Friedrich IV beschloß, hier eine Festung für 1200 Einwohner nach den Plänen des Niederländers Barth. Janson zu bauen. Im Jahre 1607 bereits mit Stadtrechten versehen, wurde die noch nicht fertiggestellte Festung Mannheim im dreißigjährigen Kriege von den katholischen Truppen unter Tilly eingenommen und weitgehend zerstört; ein Stich von Merian aus den Jahren 1630/1640 zeigt die zerstörte Festung. Wer erinnert sich nicht an den Winterkönig Friedrich V, dessen Sohn Carl Ludwig 1649 aus dem holländischen Exil nach Heidelberg zurückkehren konnte. Seine Hauptaufgabe war der Wiederaufbau der stark zerstörten Städte Heidelberg und Mannheim. Aus Mannheim beschloß er eine Stadt des Handels und Gewerbes zu machen und holte sich erfahrene und tüchtige Leute verschiedener Nationen herbei, voran Hugenotten, Niederländer und Wallonen sowie Juden. Zum Dank für ihr Kommen stattete er sie mit vielen Privilegien aus. Er wollte aber noch mehr: „Wenn wir noch zehn Jahre leben und



kein Krieg noch Sterben kommt, wollen wir aus Mannheim ein zweites Rom machen“. Dies schrieb er seiner geliebten Raugräfin, Luise von Degenfeld, die in Mannheim und in Schwetzingen wohnte, während er in Heidelberg residierte. Wenn auch dieses Ziel zu hoch gewesen sein mag, so hat er doch zumindest Pläne dafür machen lassen; das Schloßprojekt von Jean Marot aus dem Jahre 1670 ist Beweis; es erinnert in Größe und Art an den Vatican in Rom. Durch Heirat seiner heute noch sehr bekannten Tochter „Liselotte von der Pfalz“ mit dem Bruder des Sonnenkönigs, dem Herzog von Orleans, versuchte der Kurfürst Carl Ludwig, Kriege mit Frank-

reich unmöglich zu machen. Als aber die männliche Linie der Kurfürsten mit Liselottes Bruder, dem Kurfürsten Karl, im Jahre 1685 ausstarb, erhob der Sonnenkönig, Ludwig XIV, Ansprüche auf die Pfalz. Um diese durchzusetzen, sandte er u. a. seinen Feldherrn Melac in diese Gegend, mit dem Erfolg, daß alles vernichtet wurde. Melac machte aus dem Heidelberger Schloß die schönste „romantische Schlossruine“ Deutschlands, wenn nicht gar der ganzen Welt. Alle bösen Hofhunde wurden daraufhin auch heute noch in der Pfalz Melac genannt. Die Intentionen von Carl Ludwig hatten sich gerade ins Gegenteil verkehrt. Nach den beiden Feldzügen

in den Jahren 1689 und 1693 war hier kein anziehender Platz mehr vorhanden und Kurfürst „Jan Wellem“, wie er in Düsseldorf genannt wurde, war nicht häufig hier. Wenn er einmal hier war, dann weilte er im benachbarten Weinheim. Das war sehr zum Leidwesen der Weinheimer, die dann die teure Hofhaltung zu finanzieren hatten. Sein Nachfolger, Kurfürst Carl Phillip — seit 1716 in Amt und Würden — geriet mit den Heidelbergern in Konflikt, als er die „Trennmauer“ in der gotischen Heiliggeistkirche abreißen ließ, die aufgrund der Bestimmungen des Westfälischen Friedens Protestanten und Katholiken seit 1705 voneinander trennte. Jedenfalls mußte der Kurfürst die Mauer wieder errichten lassen, die erst nach 230 Jahren, nämlich im Jahre 1936, zugunsten der Protestanten abgerissen wurde. „Die „Glaubensmauer“ hatten den Kurfürsten so verärgert, daß er Heidelberg den Rücken kehrte und seine Residenz nach Mannheim verlegte. Das war allerdings nur der äußere Anlaß zur Verlegung der Residenz, während der Hauptgrund wohl darin zu suchen ist, daß für die spätbarocke Prachtentfaltung sehr viel mehr Platz notwendig war, als Heidelberg zu bieten hatte. Zudem war das Heidelberger Schloß total zerstört und daher unbewohnbar.

Mit diesem, für Mannheim glücklichen Umstand, begann im Jahre 1720 der Aufstieg Mannheims. Handel und Gewerbe, zu denen der Grundstein 70 Jahre vorher gelegt war, begannen zu blühen. Der Kurfürst Carl Phillip ließ unter Clemens de Froimon das damals wohl größte Barockschloß der Welt, und das zweitgrößte Schloß der Welt überhaupt nach dem Schloß von Versailles, errichten. Er selbst lebte während der Bauzeit im Hause des Hoffaktors Samuel Oppenheimer am Marktplatz in R 1,1. Er legte auch das geistige Fundament für Kunst und Musik sowie für die Natur-, und Geisteswissenschaften. Sein Nachfolger, Kurfürst Carl Theodor, konnte nach dem Tode Carl Phillips im Jahre 1742 darauf weiterbauen und er tat dies mit gro-

ßem Erfolg. Nebenbei sei noch gesagt, daß er der Urgroßneffe seines Vorgängers war und die um drei Jahre ältere Enkelin dieses Vorgängers heiratete. Das war eine reine Vernunftsheirat, die außerdem ohne Kinder blieb. Carl Theodor liebte Kunst und Wissenschaften über alles, hatte deutlich weniger Interesse für Politik und dabei auch kein „fortune“. In der neu gegründeten Universität „Academia Theodore Palatina“ waren Musik, Architektur, Malerei, Philosophie, Geschichte sowie Mathematik, Physik, Astronomie und Meteorologie (Meteorologisches Weltnetz um 1780), um die vielleicht wichtigsten zu nennen, vertreten. Aus Straßburg holte er Paul Anton Hannong im Jahre 1755 nach Frankenthal und ließ ihn dort eine Porzellanmanufaktur gründen. Die Qualität der Erzeugnisse stand hinter Meissen an zweiter Stelle. Dies ist ein Beispiel für die Förderung des Gewerbes. Die Mannheimer Schule der Musik war ein fester Begriff, bildete sie doch das Bindeglied zwischen der Musik des Barock und der Klassik. Das Crescendo wurde buchstäblich erfunden; die Zuhörer sollen zu Tränen gerührt gewesen sein, als sie es zum ersten Male hörten. Die „Mannheimer Walze“, die „Rakete“ und der „Mannheimer Seufzer“ erweiterten die Musiksprache. Das Orchester wurde wesentlich größer, das Cembalo aus der Mitte verbannt; es ist von einem heutigen Orchester nicht sehr verschieden. Der Zeitgenosse Schubart schrieb über das berühmte Mannheimer Orchester: „Kein Orchester in der Welt hat es je der Ausführung dem Mannheimer zuvorgethan. Sein Forte ist ein Donner, sein Crescendo ein Katarakt, sein Diminuendo ein in der Ferne hinplätschernder Krystallfluss, sein Piano ein Frühlingshauch“. Komponisten wie Stamitz, Holzbauer, Cannabich, Danzi und Richter sind heute noch ein Begriff.

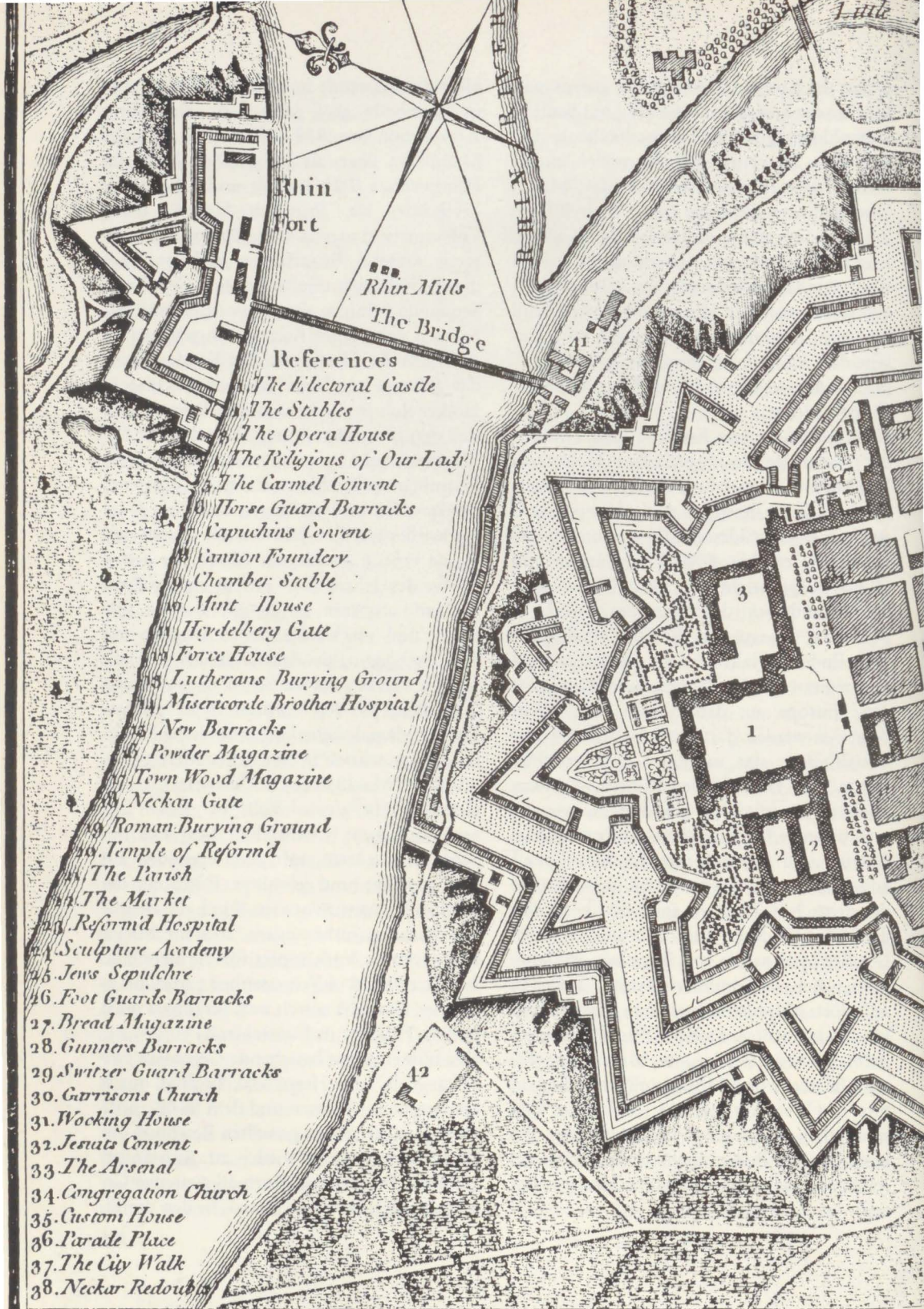
Die Unendlichkeit aus der Mathematik wurde im kurfürstlichen Sommerschloß mit dem Schloßpark in Schwetzingen in der Natur dargestellt. Pragmatisch löste man die Qua-

dratur des Kreises in Mannheim, indem man die beinahe kreisförmige Festung mit Stadt in lauter kleine Quadrate unterteilte; heute sind es 143. In der heutigen Kunst stellen immer mehr elitäre Künstler die Null dar; Marcel Duchamps tat dies zum ersten Male 1914 in Paris, als er einen industriell hergestellten Flaschentrockner zum Kunstwerk erklärte. In einundeinhalb Jahrhunderten kam man in der Kunst von der Unendlichkeit zur Null und zur „Antikunst“. Die Zukunft wird entscheiden müssen, ob dies eine totale Verarmung oder ein Gipfel in der Abstraktion der Kunst bedeutet.

Nach 36 Jahren trat Kurfürst Carl Theodor die Nachfolge des bayerischen Kurfürsten Maximilian III in München an. Seine Residenz mußte er deswegen nach dort verlegen. Aus seiner Gemäldesammlung nahm er 650 herrliche Gemälde, 8000 Zeichnungen und 60 000 Kupferstiche mit. Diese bilden heute den Grundstock der alten Pinakothek in München. Bayern und die Pfalz wurden bis zum Ende des Jahrhunderts wieder gemeinsam regiert, bis die „Naturgewalt Napoleon“ ganz Europa aus den Angeln hob. Nicht vergessen werden darf das Mannheimer Nationaltheater, das im Jahre 1775 errichtet wurde. Hier fand die Uraufführung Schillers „Räuber“ statt; darin schildert er, wie die revolutionäre Jugend sich gegen Tyrannei der Gesetze und gegen Moral der Gesellschaft auflehnt. Mannheim wurde zur Geburtsstätte des deutschen Theaters, in dem alle großen deutschen Dichter weilten, voran Goethe. Die Kurpfalz wurde von Napoleon im Jahre 1803, nach sechshundertjährigem Bestehen aufgelöst. Mannheim kam zum Großherzogtum Baden, woran auch der Wiener Kongress nichts mehr ändern konnte. Mannheim, ehemals Residenz und Mittelpunkt einer Region mit Ost-West-Ausrichtung, rückte an den nördlichen Rand einer langgestreckten Region, der von Baden. Es hatte dabei viel von seinem Glanz und seine ganze Macht verloren.

Liberalismus wurde in Baden, besonders aber in Mannheim, groß geschrieben. Die Februarrevolution von 1848 in Paris griff auch auf Mannheim über, als im gleichen Jahre der Mannheimer Rechtsanwalt und Oberst der Zivilgarde, Dr. Friedrich Hecker, einen Volksaufstand eingang setzte. Er zog mit mehreren tausend Bewaffneten mehrere Tage durch Südbaden. Sie waren mit Gewehren, Sensen und einigen alten Kanonen bewaffnet, besaßen aber kaum Kampferfahrung, waren jedoch voller Idealismus. Bei Kandern wurden sie von regulären Truppen geschlagen, Hecker floh in die benachbarte Schweiz und nur wenige wurden hinterher nach einer Gerichtsverhandlung erschossen. Ein anderer Mannheimer Rechtsanwalt und Mitstreiter Heckers, Gustav von Struve, versuchte es im Herbst des gleichen Jahres noch einmal und wurde erneut geschlagen. Als in der ersten Hälfte des Jahres 1849 erneut ein größerer Aufstand ausbrach, mußten preussische, hessische und mecklenburgische Truppen zur Niederschlagung des Aufstandes herbeigeholt werden. Hecker, der wie Struve nach Amerika ging, diente bei den Nordstaaten als Offizier. Das war damals keine ungewöhnliche Karriere. Hecker schrieb in seiner Rechtfertigungsschrift im Mai 1848 aus der Schweiz: „. . . der Gedanke, ein grosses Volk zu erlösen aus tausendjähriger Knechtschaft liess uns das Schwert umgürten, mit dem Vertrauen auf eine muthige und gewaltige Erhebung der Männer zogen wir vorwärts durch die Berge.“ Die Badener, insbesondere, aber die Mannheimer waren Vorkämpfer für die Republik, was weitgehend in Vergessenheit geriet. Bis es mit der Republik soweit war, vergingen noch weitere 70 Jahre in Deutschland.

Der immer schon bestehende Gegensatz zwischen Volk und Herrschaft, bedingt durch die Armut der Massen und dem in überhöhtem Maße zur Schau gestellten Reichtum am Hofe, hatte immer wieder zu Aufständen geführt. Die teilweise übermäßig strenge Gesetzgebung hatte ihren Anteil. In den dreißi-

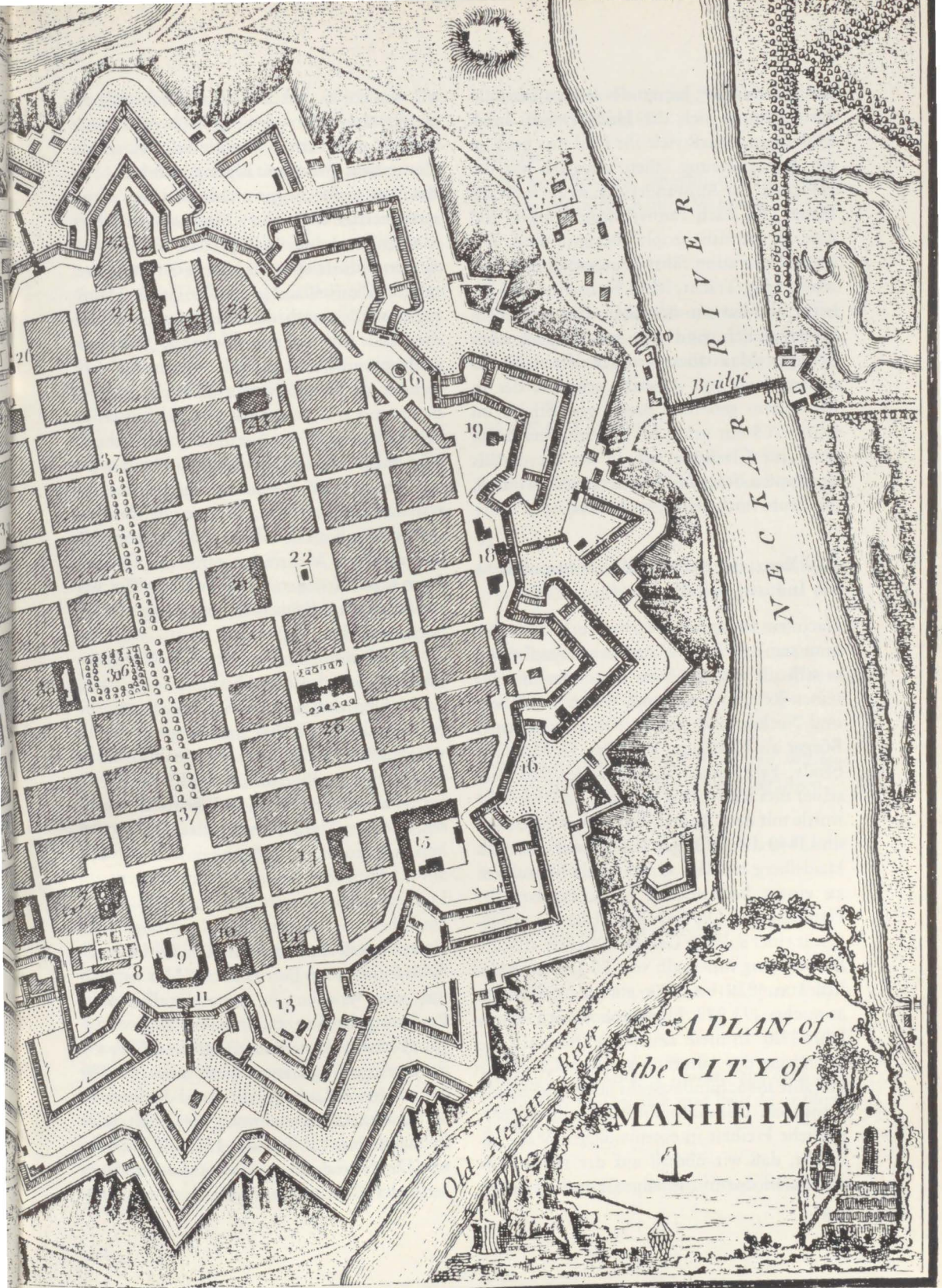


Rhin Fort

Rhin Mills
The Bridge

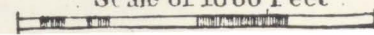
References

- 1 The Electoral Castle
- 2 The Stables
- 3 The Opera House
- 4 The Religious of Our Lady
- 5 The Carmel Convent
- 6 Horse Guard Barracks
- 7 Capuchins Convent
- 8 Cannon Foundery
- 9 Chamber Stable
- 10 Mint House
- 11 Heidelberg Gate
- 12 Force House
- 13 Lutherans Burying Ground
- 14 Misericorde Brother Hospital
- 15 New Barracks
- 16 Powder Magazine
- 17 Town Wood Magazine
- 18 Neckar Gate
- 19 Roman Burying Ground
- 20 Temple of Reformid
- 21 The Parish
- 22 The Market
- 23 Reformid Hospital
- 24 Sculpture Academy
- 25 Jews Sepulchre
- 26 Foot Guards Barracks
- 27 Bread Magazine
- 28 Gunners Barracks
- 29 Switzer Guard Barracks
- 30 Garrisons Church
- 31 Working House
- 32 Jesuits Convent
- 33 The Arsenal
- 34 Congregation Church
- 35 Custom House
- 36 Parade Place
- 37 The City Walk
- 38 Neckar Redoubt



A PLAN of
the CITY of
MANHEIM

Scale of 1600 Feet



the Reformed Hospital.

ger und vierziger Jahren des letzten Jahrhunderts häuften sich die Hungersnöte durch Mißernten, sodaß viele ihr Heil nur noch in der Auswanderung sahen. Amerika war das Hauptziel der Auswanderung, so auch für die Pfälzer, die nach Pennsylvania gingen und dort als „Amish people“ bekannt sind. Die ältere Generation fährt heute noch mit Kutschen, trägt Tracht, lehnt Fernsehen und Telefon ab, hat an manchen Häusern noch Hexenzeichen, und lebt seit langem, nach heutigen Maßstäben wirklich alternativ. In diesem Staat von Amerika gründete der in Mannheim geborene Baron von Stiegel im Jahre 1763 ein neues Mannheim, und baute dort eine Glashütte auf, in der die damals berühmten Stiegel-Gläser hergestellt wurden, die heute noch sehr gesucht sind.

Carl Benz, der Erfinder des Automobils — das Industriezeitalter

Nachdem Mannheim seinen Kurfürsten mitsamt seinem Hofstaat verloren hatte, besann es sich auf seine größeren Tugenden und auf seinen Reichtum an Land, Wasser mit Rhein und Neckar, und auf die Fähigkeiten seiner Bürger als Kaufleute, Bankiers, Gewerbetreibende, Fabrikanten und Erfinder. Die Saat seiner drei Kurfürsten ging auf. Im Jahre 1834 wurde mit dem Ausbau des Hafens begonnen und 1840 die Bahnlinie von Mannheim nach Heidelberg eröffnet — so wurde Mannheim zu einem bedeutenden Umschlagplatz für Handelsgüter. Die Industrialisierung erfolgte mit einer solchen Geschwindigkeit, daß die Bevölkerung innerhalb von 80 Jahren, nämlich von 1830 bis 1910, auf das Zehnfache anwuchs; 193 928 Einwohner waren es im Jahre 1910. In diese Zeitspanne fiel auch die Erfindung des Automobils durch Carl Benz im Jahre 1886; hundertsechs Jahre sind gerade vergangen. Das Automobil hat uns die persönliche Freiheit in einem solchen Maße gebracht, daß wir überall auf der festen Erdoberfläche dorthin gelangen können, wohin

wir wollen; es hat uns aber gleichzeitig zu „temporären Nomaden“ gemacht. Die heute vielfach gebrauchten Begriffe Selbstverwirklichung und Selbstbestätigung würden ohne das Auto vielleicht gar nicht existieren. Automobilherstellung und Mineralölwirtschaft machen heute wertmäßig etwa 20% der gesamten Industrieproduktion in der Bundesrepublik Deutschland aus. Die Stadt Mannheim wurde durch den Fleiß der Unternehmer und Arbeiter eine blühende Industriestadt mit großem kulturellem Erbe. Auf dem Gebiete des Handels war sie nicht weniger bedeutend z. B. durch die Getreidebörse. Ihr Hafen ist heute der zweitgrößte am Rhein. Wir müssen die Nachbarstadt Ludwigshafen auf der anderen Rheinseite mit in die Betrachtung einbeziehen, weil sie, als ehemaliger Brückenkopf der Festung Mannheim, ihre Bedeutung Mannheim verdankt. Dies, so kann man feststellen, ebenso unfreiwillig, wie die Stadt Mannheim ihre Bedeutung Heidelberg verdankt.

Als zu Beginn der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts der Mannheimer Goldschmid und Unternehmer Friederich Engelhorn, die beiden Chemiker Carl und August Clemm mit dem Bankier Seligmann Ladenburg die in Mannheim gegründete „Badische Anilin- & Soda-Fabrik“ räumlich stark erweitern wollten und den Platz Oberer Luisenpark vorsahen, lehnten dies die Mannheimer Stadtväter am 12. April 1865 in der Sitzung morgens ab. Ludwigshafen stimmte der Ansiedlung noch am selben Tage zu und schloß mit Engelhorn einen Vertrag ab; Ludwigshafen zählte damals 4000 Einwohner. Bereits am 10. Mai — nach nur vier Wochen — hatte die Pfälzische Regierung die Konzession (Gewerbe genehmigung) erteilt! Heute beschäftigt die BASF, wie sie nur noch genannt wird, über 50 000 Mitarbeiter in Ludwigshafen und dürfte wohl der größte Chemiekomplex der Welt sein: Ludwigshafen zählt heute 170 000 Einwohner. Die Gewerbesteuer blieb auf der anderen Seite des Rheines, und das von einer zu-

kunftsorientierten Industrie, und der Gestank nach über hundert Jahren ebenfalls, da er seit über eineinhalb Jahrzehnten beseitigt ist. Die Mannheimer Stadtväter raufen sich heute noch die Haare wegen dieses Verlustes. Heidelberg mit seinen 130 000 Einwohnern, Mannheim mit 300 000 und Ludwigshafen mit 170 000, sind eigentlich eine wirtschaftliche und kulturelle, regionale Einheit. Diese bildet sich jedoch nur langsam und gegen viele Widerstände heraus.

Der Bogen der geschichtlichen Entwicklung spannt sich so über 700 Jahre, zeitweilig mit, zeitweilig ohne Bayern.

Einen noch größeren Bogen können wir mit unserem Nachbar und Freund Frankreich spannen; er umfaßt 1200 Jahre, als beide im Frankenreiche vereint waren. Anstatt weiter Kriege zu führen — der letzte liegt erst vier-einhalb Jahrzehnte zurück — hat man sich auf beiden Seiten zu der nach außen einfach scheinenden, in Wirklichkeit schwierigen und großartigen, Tat aufgeschwungen gegenseitiges Verstehen und Freundschaft zu pflegen. Dies war die Tat zweier großen Staatsmänner, nämlich von de Gaulle und Adenauer. Eine Geschichte des Friedens und der Freundschaft wird jetzt und in Zukunft die Geschichte von zahllosen Kriegen der Vergangenheit ablösen. Denn bei keinem Kriege hat es jemals auf Dauer echte Sieger, sondern nur Verlierer auf beiden Seiten gegeben.

Ausblick

Das im letzten Weltkrieg durch Bomben weitgehend zerstörte Mannheim ist 45 Jahre danach beinahe vollständig wieder aufgebaut. Es ist eine moderne Stadt geworden, die viele schöne alte Winkel verloren hat, und in der noch Zeugen der glänzenden Vergangenheit vorhanden sind. Mannheim wartet auf ein neues großes C, das vierte. Wann und in welcher Gestalt es kommen wird, ist heute noch nicht zu erkennen. Mannheim braucht eines, und eines Tages wird es auch kommen.

Chronologische Daten zu „Mannheim und seine drei Großen C“

370 Jahre
nach der Sintflut angebliche Gründung
Mannheims durch König Mannus

Das erste große C:

55 v. Chr.

Cäsar wird von den „Mannemern“ in einer erfundenen Geschichte nach Überschreiten des Rheins bei Speyer nachts angegriffen

Die Zeit nach Christus

372

Kaiser Valentinianus errichtete bei Neckarau einen „Burgus“

766

Mannheim wird im Lorscher Codex erstmals urkundlich erwähnt

1214

Heidelberg kommt als Wormser Lehen an die Wittelsbacher und wird Sitz des Kurfürsten von der Pfalz

1415—18

Gegenpapst Johannes XX III in der Wasserburg Eichelsheim in Mannheim gefangen

1606

Kurfürst Friedrich IV legt Grundstein für die Festung Mannheim mit Stadt

1607

Mannheim erhält Stadtrechte

1622

Mannheim wird von den Truppen Tilly's zerstört (1. Zerstörung)

1649

Kurfürst Carl Ludwig kommt aus dem holländischen Exil zurück und baut Mannheim wieder auf

1675—93

Wiederholte Zerstörung Mannheims in

franz. Erbfolgekriegen und Wiederaufbau durch Kurfürst „Jan Wellem“

1720

Kurfürst Carl Phillip verlegt Residenz von Heidelberg nach Mannheim (Streit um die „Glaubensmauer“ in Heidelberg)

Das zweite große C:

1742

Carl Theodor wird Kurfürst, Kunst und Wissenschaften u. Gewerbe blühen, Fertigstellung des Mannheimer Schlosses

1778

Carl Theodor nimmt Kurfürstenwürde von Bayern an und verläßt Mannheim mit „Hab und Gut“ nach München

1803

Die Kurpfalz wird von Napoleon aufgelöst, Mannheim kommt zu Baden

1848/49

Volksaufstände ausgehend von Mannheim; dreimal wird die Republik ausgerufen und jedesmal wird der Aufstand niedergeschlagen. Rechtsanwälte Hecker und Struve sind die Anführer

1865

Die Badische Anilin- & Sodafabrik erhält in Mannheim kein weiteres Gelände und siedelt sich in Ludwigshafen an

Das dritte große C:

1886

Carl Benz erfindet in Mannheim das erste Automobil

1943

Zerstörung Mannheims durch Bomben

1991

Mannheim ist weitgehend wieder aufgebaut mit modernem Stadtcharakter und einigen schönen Barockbauten

Quellen

Friedrich Walter, „Geschichte Mannheims“ Bd. 1—3, Verlag der Stadtgemeinde Mannheim, 1908
„Aufgabe und Vermächtnis einer Stadt“ Drei Jahrhunderte Alt Mannheim, Verlag Fritz Knapp, Frankfurt a. M. 1952

Hermann Gropengiesser, „Aus der ältesten Geschichte des Neckardeltas“, Verlag G. Braun Karlsruhe, 1927

Erich Gropengiesser, in „Die Kunstdenkmäler des Stadtkreises Mannheim“ von H. Huth, Deutscher Kunstverlag, München, Berlin Bd. 1 1982 sowie Beiträge weiterer Verfasser

Rudolf Haas, „Die Pfalz am Rhein“, Südwestdeutsche Verlagsanstalt GmbH & Co., Mannheim, 1974

Paul Münch, „Die Pälzisch Weltgeschichte“, Pfälzische Verlagsanstalt Neustadt/Weinstraße 1978

Hermann Kinder, Werner Hilgmann, dtv-Atlas zur Weltgeschichte, Deutscher Taschenbuchverlag GmbH & Co. KG, München Bd. 1, 1964; Bd. 2, 1966

Werner Stein, „Kulturfahrplan“, Fischer-Taschenbuchverlag, Nov. 1977

Herbert Brunner, Alexander von Reitzenstein, „Baden-Württemberg, Kunstdenkmäler und Museen“ Phillip Reclam Jun., Stuttgart, 1979

Michael Langer, „Kunst am Nullpunkt“, Werner'sche Verlagsgesellschaft Worms 1984

Otto Schumann, „Der große Schauspielführer“, Manfred Pawlak Verlagsgesellschaft mbH, Herrsching, 1981

Friedrich Hecker, „Die Erhebung des Volkes in Baden für die deutsche Republik im Frühjahr 1848“, Druck J. C. Schablitx, Basel, 1848

Margrit Anscheid, Politische Druckgraphik der Revolution 1848/49, Reiss Museum Mannheim, 1978

Die Schedelsche Weltchronik; Nürnberg 1493, Die bibliophilen Taschenbücher Nr. 64 3. Aufl. 1985, S. CCXXXIX.

Hans Leip „Bordbuch des Satans“ Moewig Taschenbuch Nr. 2324, Bd. 1, 73.

Zwei Zeitalter begegnen sich — das von Carl Theodor und das von Carl Benz, Foto M. Häberle 1986

Matthäus Merian, Kupferstich von Mannheim aus „Topographia Palatinatus Rheni“, Frankfurt, 1645
J. Stockdale, Publ. Picadilly, England, Kupferstich von „Mannheim“ um 1800. Die Mannheimer Stadtmauer wurde damals gerade abgerissen. Bis zum Ende des 18. Jahrh. wurde Mannheim willkürlich mit einem oder mit zwei n geschrieben
Frau Becker, vom Stadtarchiv Mannheim, wird für wertvolle Hinweise herzlich gedankt

Das „Beckerhaus“ in Eppingen aus 1412

Edmund Kiehnle, Eppingen



Das älteste Fachwerkhaus, das „Beckerhaus“ aus 1412 in Eppingen.
Aufnahme 1991.

Vorgestellt wird hier das älteste Fachwerkhaus Nordbadens aus der Kraichgaustadt Eppingen, Altstadtstraße 36, das sogenannte „Beckerhaus“ mit seiner Sozial-, Wirtschafts- und Baugeschichte. Als niemand einen Pfifferling für das Haus gegeben hätte, wurde das unscheinbare Haus unter Denkmalschutz ge-

stellt. Bei der Überprüfung des (badischen) amtlichen Verzeichnisses der Bau- und Kunstdenkmäler¹⁾ wurden damals in Eppingen auch verputzte und verlottert aussehende Fachwerkhäuser in den Schutz einbezogen, um bei baulicher Nutzungsänderung oder im Bedarfsfall (anstehender Neuverputz) eine Handhabe zur Beratung und zum Durchsetzen von Maßnahmen zugunsten des Fachwerkbaudenkmals selbst und des geschlossenen Bildes einer Fachwerkstadt zu besitzen. Aus praktischen Gründen nannten wir vor Jahren es einfach „Beckerhaus“, weil wir wußten, daß sich darin eine Bäckerei befand²⁾, ein Name, der wie später sich zeigen wird, sehr berechtigt war. Am Platz stehen noch das alte dreistöckige Wohn- und Geschäftshaus mit 4stöckigem Speicher und der Zwischenbau mit Durchlaß und ehem. Stall. Dazu gehörten eine Scheune mit Stall an der Gassenecke, eine weitere Scheune mit Stall und Schweineställen entlang der Kettengasse, ein Schweinestall mit Holzremise und Abort davor und zwischen der andern Seite der Kettengasse und „der Bach“³⁾ ein weiteres Nebengebäude (Schopf)⁴⁾, die inzwischen verschwunden sind.

Altersvorsorge vor 100 Jahren

Betrachten wir zunächst an weiteren Beispielen aus der Altstadt, wie wechselhaft und kompliziert die Besitz- und Sozialgeschichte werden konnte.

„Zu Großvaters Zeiten“⁵⁾ ging es mitunter recht bewegt zu. Die Alten übergaben ihre Betriebe verhältnismäßig spät, meist aus Gründen der Altersvorsorge. Die gesetzliche Krankenversicherung entstand ja erst 1883,

die Alters- und Unfallversicherung 1889. So war manches zu bedenken.

Ein Metzgermeister in der oberen Altstadt schloß 1854 einen Ehevertrag, in dem sogar an den Witwenfall gedacht wurde. Als der Sohn in das Geschäft aufgenommen wurde, wurde die gemeinschaftliche Nutzung der Metzger festgelegt – aber, wenn es zum Streit käme, müßte der Sohn sofort ausziehen.⁶⁾ Damals gehörte zu dem dreistöckigen Hause (dreistöckigt schrieb man) noch eine Scheuer in der benachbarten Gasse. Heute außerhalb der vier Wände kein Quadratmeter! Hausverkauf bzw. von Teilen und Nießbrauch waren weit verbreitet. Als ein Großvater im hohen Alter endlich ein kleines Häuschen erstehen konnte und mit dem Enkel in einem Bett schlafen mußte, sagte er stolz „Bub, jertzert isch's unser aiges“. Die obere Altstadt galt früher als das bessere Viertel, die untere als das sozial schlechter gestellte. Mit dem Wachstum der Stadt außerhalb der Stadtmauern, verlagerten sich diese Begriffe in andere Gegenden.

Bruder und Schwester hatten ihr gemeinsames ererbtes, an sich stattliches, aber eingezwängt liegendes, von den Eltern ererbtes Anwesen in zwei Hälften geteilt. Die eine, die *landwirtschaftlich* bleibende *Linie* der Schwester erhielt dabei den ganzen zweiten Stock (auf hochdeutsch: erstes Obergeschoß), im dritten Stock die Kammer an der nordwestlichen Ecke, das kleine mittlere Kämmerlein samt dem hinteren letzten Kämmerlein, den vorderen untersten Speicher, den obersten Speicher hinten, den Stall zwischen Haus und Scheuer, die untere Scheuer, die Hälfte des Kellers, ein Stück Dunghof und Gärten wie weiter unten entsprechend. Dem Bruder blieben der ganze erste Stock (auf hochdeutsch: das Erdgeschoß), woraus sich später die *Handwerkerlinie* entwickelte, im dritten Stock die anderen Kammern, den hinteren Teil des unteren Speichers, den obersten Speicher vorn, die westliche Scheune mit Stallung, das Holzbäule mit den Schweine-

ställen darunter, die Hälfte des Kellers, ein Stück Dunghof, die Hälfte vom Haus-, Baum- und Gemüsegarten und der Bleichwiese. Gemeinsam blieben Hof, Zugänge und das Hausdach. Das alles ist im alten Grundbuch noch viel genauer und ausführlicher von Hand beschrieben im Interesse der Rechtssicherheit.⁷⁾ Die anderen sieben Geschwister hatten im Jahre 1862 Grundstückslose erhalten und zwei waren bereits nach Amerika ausgewandert.⁸⁾

Heute würde man sagen Treppen steigen ist gesund, aber das Durcheinander rührte von der Rücksichtnahme auf den beiderseitigen Nutzungsstand und man bemühte sich um Wertgleichheit. Für die Gebäudeunterhaltung allerdings ein schwieriger Zustand, der nur mit noch mehr Eigentümern in der „Alten Universität“ und im „Kesselbrühschloß“ in der Vorstadt schlimmer war.

Als die Schwester Witwe geworden war und etwas Schulden übernehmen oder auch machen mußte, ließ man für die Kinder das Pfandrecht zur Sicherung des Erbteils eintragen, Vormund und Gegenvormund wurden bestellt; das Bürgerliche Gesetzbuch galt ja erst ab 1. 1. 1900. Schließlich mußte der Hausanteil öffentlich versteigert werden. Damit konnten die Schulden abgedeckt werden und Äcker und Wiesen in 5 etwa gleichen Losen auf die fünf „mit ihrem 1871 verstorbenen Ehemann erzeugten Kinder“ verteilt werden.⁹⁾ Und die Mutter? Im Vertrag von 1893 überläßt der Käufer der Verkäuferin „zum lebtäglichen Genuß“ Zimmer und Küche im dritten Stock hinten, Gartenanteil und Holzplatz über den Schweineställen, was sie sogar an Dritte abtreten darf. Dagegen nicht abzugeben ist ihr Recht zu waschen und zu backen in der Küche im ersten Stock. Ledige Kinder dürfen bei ihr wohnen und alle Kinder haben freien Zugang zur Mutter.¹⁰⁾ So war damaligen Zeitumständen entsprechend für alle, wenn auch bescheiden, gesorgt. Ganz ohne Arbeit ging es nicht. Als Mithelfende konnte sie im Betrieb des Bruders noch etwas



*Eppingens Altstadtstraße 1949, fast wie 150 Jahre vorher.
Rechts das „Beckerhaus“.*

dazu verdienen. Die Landwirtschaft brauchte viele Hände. Reich geworden ist niemand dabei, aber zu essen hatten sie alle und manche arme Familie die Kartoffeln für den Winter. Verkäufer waren in der Regel Alleinstehende, vielfach Witfrauen mit Kindern.

Kennt man diese Verhältnisse und bedenkt noch die Kriegszüge, harten Winter und Mißernten (beides gleichbedeutend mit Hungersnot) und womöglich noch schweren Hagelschlag in diesem Jahrhundert, versteht man, warum viele alte Häuser hundert Jahre oder noch länger keinen Handwerker gesehen haben. Daran und an den vielen Kleingrundstücken im „bunten Flickenteppich“ des Kraichgaus, der in der Neuzeit Flurbereinigung und Zusammenlegung erforderlich machte, sind aber nicht nur Notzeiten, Altersfürsorge und wirtschaftliche Zwänge schuld, sondern auch das hier geltende Realteilungsrecht.

Zu jenen Zeiten geschah es, daß der sechs Häuser weiter wohnende „Eichbaumwirt“ ans Fenster ging, weil ein Handwerker schnell vorbei lief, und ihm zurief „Heh, Du hasch noch e paar Bier bei mer schtehe“ – er meinte natürlich aufgeschrieben und nicht

bezahlt – und das Echo zurück kam „Schitts aus, sunscht werd’s sauer!“

Unter solchen Umständen hat es sicher manchen Zwist gegeben, man muß aber auch das verständnisvolle Zusammenleben der Generationen untereinander und die Rücksichtnahme der Nachbarn in beengten Verhältnissen untereinander sehen. In Elsenz saß man noch 1944 nach getanem Feldgeschäft vor dem Haus zusammen, in Eppingen wieder 1945 im Gäßchen unter den Zwängen der Bewegungseinschränkung und abendlichen Ausgangssperre durch die Besatzungsmacht. „Vor meinem Vaterhaus steht eine Linde . . .“ und „Wo’s Dörflein traut . . .“ lassen grüßen.

Besitzerwechsel, Hausteilung und Wiedervereinigung

Unter Altstadtverhältnissen betrachtet zählt das Anwesen zu den größeren. Demnach müssen seine Besitzer ursprünglich wohlhabend gewesen sein.

Aber 13 Kinder zwischen 1811 und 1822 des Georg Michael, des Vaters von Wilhelm Groh, sind schon eine Last; fünf starben – wie früher oft – schon sehr früh, drei wanderten

Abtschrift.

Grundbesitzer Eppingen
im Amtsgemeinschaftsbezirk Eppingen

Kauf-Vertrag

zwischen
Kaufmann Heinrich Gebhard Eppin
und

Lektor Franz Ludwig Stroh Eppin

1903

Ortschaften Eppingen am 22. Januar 1903
(zwanzigster Tag des Monats Januar einundzwanzigster
Jahrtausend)

Der

dem Gutsbesitzer des Grundbesitzes
Eppingen, Kaufmann Wilf. Burch
zufallt

verkauft im Abverkauf das Grundbesitzes:

1. Kaufmann Heinrich Gebhard Eppin
Eppin als Verkäufer;

Kaufvertrag aus 1903. Nicht immer gelang die Schrift so schön, so daß sich einmal die Großherzogl. Regierung veranlaßt sah, die Gemeinden anzuhalten, zur Einstellung als Ratschreiber solche mit schöner Schrift und höherer Schulbildung zu bevorzugen.

nach Amerika aus. Der erste Groh ist in Eppingen 1659 nachweisbar. Sechs Generationen übten den Bäckerberuf aus, zwei waren dazu Kirchenvorsteher und einer zusätzlich noch Ratsverwalter. Später finden wir einen als Schullehrer und Glöckner, einen als Fruchtmesser¹¹⁾.

1808 besaß die Wittib des Jonas Groh alt, Rotgerber (Lage am Elsenzlauf!), das halbe Anwesen und ihr Sohn Jonas jung die andere Hälfte. Michael Groh (der Vater der Dreizehn) nur ein einstöckiges Haus mit zwei-stöckiger Scheuer.¹²⁾ Jonas und auch Neffe Jonas starben früh. 1834 finden wir das Haus im Besitz der jung Heinrich Gebhard'schen Erben, bei denen Posthalter Wittmer als Vormund der minderjährigen Kinder verpflichtet ist. Miterbe Philipp Gebhard, Bürger und Badischhofwirt, ersteigerte von ihnen das Anwesen 1837.¹³⁾

Von ihm erwirbt 1858 Bauer Wilhelm Groh, Sohn des Bäckermeisters und Bauers Heinrich Groh (eines Bruders von obigem Jonas alt) zusammen mit seinem Sohn Jakob das ganze Anwesen.¹⁴⁾ Es geht dann über auf den Landwirt Jakob Groh, der Eva Brenneisen heiratete, und seine Schwester Eva, die Phil. Friedrich Dauwalter heiratete, weil die Mutter 1862 das Vermögen (78 Grundstücke) nach dem Tode des Mannes in Losen an 9 volljährige Kinder verteilte (weitere 2 befanden sich schon in Amerika).¹⁵⁾

Neben der genauen Aufteilung und dem Sitz (Nießbrauch) der verwitweten Mutter wurde in weiteren Bedingungen geregelt, daß zum Haus gehört und verbleibt was mauer-, niet- und bandfest ist, ob Herde und Öfen verbleiben und der Kessel mitgenommen werden darf, und wie heute auch keine Gewähr, Übergang der Lasten und Abgaben auf Käufer, wer die Vertragskosten übernimmt bzw. vorschießt, die Zahlungsweise und den Zeitpunkt des Nutzungsüberganges. Der vor P. L. Stichs, dem Großherzoglichen Gerichtsnotar des I. Distrikts im Amtsgerichtsbezirk Eppingen abgeschlossene Vertrag

mußte dann dem Gemeinderat vorgelegt werden, der den Eintrag im Grundbuch bewilligte und unterschriftlich beglaubigte. In diesem Falle Bürgermeister Raussmüller und die Gemeinderäte Jak. Gebhard, J. Stroh, G. Ihle, A. Hecker, J. Riegler, G. Fuhrmann, J. Hohl, K. Barth, St. Hofmann und G. Förnsel. Als nun Schwester Eva Witfrau mit drei Kindern geworden war, *teilen* sie und ihr Bruder Jakob im Jahre 1875 den gemeinsamen Besitz in der bereits beschriebenen Weise (siehe S. 3). Aber auch Landwirt Johann Jakob Groh starb früher und hinterließ die Witwe Katharina Brenneisen dahier mit 3 Kindern. Sie verkaufte 1887 ihren Anteil, den ganzen ersten Stock usw., an Heinrich Dotterer, wobei sie sich lebenslänglichen Sitz freihält, was er auch ohne weiteres zugesteht.¹⁶⁾ Damit entsteht die „*handwerkliche Haushälfte*“, obwohl Dotterer Landwirt ist, denn dieser verkaufte seinen Anteil 1893 an Bäcker und Ratsschreiber Heinrich Gebhard, der vorher Kirchgasse Nr. 28 wohnte.¹⁷⁾ Also wieder ein Bäcker im Haus; kaufte er sich ein, weil sich schon ein Backofen darin befand? Der erste Groh übte außer dem Beruf als Landwirt ja auch den des Bäckers aus. Von Gebhard erwarb Bäcker Franz Ludwig Stroh 1903 den Hausteil.¹⁸⁾ Dieses Mal heißt es, daß alles übergeht „was band-, niet- und nagelfest ist, insbesondere die ganze Bäckereieinrichtung“. Stroh hieß bei vielen bald „d' Bretzel-Beck“, weil er die besten Brezeln buk, deren Rezept er nie preisgab.

1908 wandelte Stroh die bisherige Fahrnisgemeinschaft in Errungenschaftsgemeinschaft mit Anna Maria geb. Guth um.¹⁹⁾ Er starb 1949. Da die Erben andere Berufe gewählt hatten²⁰⁾, veräußerten sie 1955 an Landwirt und Küfermeister Friedrich Müller jung.²¹⁾ Müller nahm 1968 Sohn Engelbert in das Miteigentum auf²²⁾ und nach seinem Tod 1985 gehörte sein Anteil allen 7 Kindern gemeinsam.²³⁾ Diese hatten schon beim Neubau Jurtscha auf dem Grundstück diesem gegenüber als dem andern Hausanteiligen Einsicht

walten lassen, taten dies wieder und verkauften ihren Hausanteil 1985 den Eheleuten Franz Jurtscha.

Nun zur „landwirtschaftlichen Haushälfte“. Landwirtschaft gehörte ja früher auch bei Handwerkern zum Zweiterwerb oder Nebenberuf. Auch Jakob Groh's Schwester Frau Philipp Friedrich Dauwalter Wwe. Eva geb. Groh stand mit 5 Kindern bald allein und war zur Verlassenschaftsverhandlung, Realteilung und öffentlicher Versteigerung ihres Hausanteils gezwungen, wobei die genaue Regelung ihres unentgeltlichen Wohnrechts erfolgte (vgl. S. 3).²⁴⁾ Steigerer 1885 war der Gerber Konrad Diefenbacher Kr. S. (= Konrad Sohn), der damit den zweiten Stock usw. inne hatte.²⁵⁾ Im Jahre 1899 war es dann seine Witwe²⁶⁾, die den ganzen zweiten Stock usw. mit Ausnahme dessen was Eigentum des Bäcker-Gebhard an den Landwirt Theodor Wirth verkaufte, der 1902 in Gütergemeinschaft mit seiner Ehefrau Katharina geb. Pfründer einging.²⁷⁾ (Auch hier wanderte ein Bruder, der Bäcker Carl Heinrich Wirth 1892 nach Amerika aus.) Nach dem Tode der Eltern übernahm Landwirt Otto Wirth, verheiratet mit Elsa geb. Hauser aus Kleingartach den Hofanteil. Wirth wollte den gemeinschaftlichen Hof und die Altstadtenge verlassen und aussiedeln, so daß die in der Kettengasse benachbarten Landwirtheleute Friedrich Kamm „jung“ und Ehefrau Meta geb. Gebhard sich 1961 einkaufen konnten.²⁸⁾ Sie gaben damit zugleich Tochter und Schwiegersohn Wohnung und Gelasse für eine Nebenerwerbslandwirtschaft. Da auch „junge“ älter werden, räumten letztere dem Vater Dauerwohnungsrecht ein.

Nach dem Tode Vater Kamms erlosch das Wohnrecht und Franz Jurtscha, Rangierer (Heimatvertriebener aus Böhmen) und seine Ehefrau Gisela geb. Kamm wurden uneingeschränkte Eigentümer. Da sie den „handwerklichen Hausanteil“ 1974 und 1985 von Müllers erworben hatten, fand damit das Gemeinschaftseigentum nach über 100 Jahren

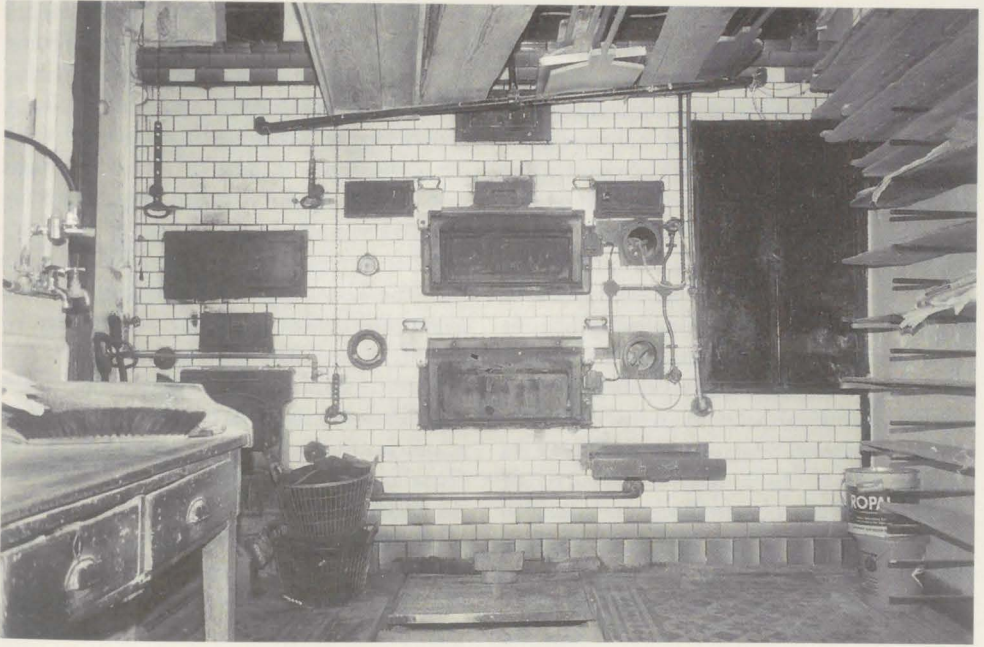
ein Ende und das Anwesen gehörte wieder einem einzigen Eigentümer.²⁹⁾ Interessanterweise wurden Garten und Schopf jenseits der Kettengasse nicht abgestoßen, sondern wurden immer zum zugehörigen Hausanteil an den Besitznachfolger mit verkauft. Die Nachbarn blieben eigentlich immer die gleichen. Auf der Nordseite, durch ein schmales Gäßchen getrennt, das Wohnstallhaus des Schmiedes Schmid, bis es zugunsten der Sanierung und Verbreiterung des Gäßchens 1966 abgerissen wurde.³⁰⁾ Auf der Südseite, einer Doppelhaushälfte mit Scheuer und Stall, waren erst in den letzten 40 Jahren zwei Wechsel zu verzeichnen, wobei es siebzehn Jahre dem uns bereits bekannten Küfermüller gehörte.

Seit seiner in Schriftquellen erfaßbaren Zeit hatte das „Beckerhaus“ in der landwirtschaftlichen Linie 10 Generationen gedient und in der handwerklichen Linie deren 11. Jetzt gehört der Eigentümerehefrau wieder der Hausanteil ihres Urgroßvaters (Badischhofwirt Gebhard).

Die nächste Generation wächst heran und hat zum Teil schon selber gebaut.³¹⁾ Das Besitzerohepaar möchte aber das alte Haus, in dem es gelebt und hart gearbeitet hat, an dem es hängt, der Familie erhalten. Und nun erzwingen eine Baulandumlegung und die leidige Finanzierungsfrage eine erneute Teilung, aber anders als bisher. Alles bleibt in einer Hand, zwischen neuem und altem Haus wurde 1975/76 eine Grenze gezogen, so daß jedes auf einem Grundstück für sich steht.²⁹⁾

Die Nutzung

Ein dreistöckiges Wohnhaus mit gewölbtem Keller, eine zweistöckige Scheuer mit Stall, ein zweistöckiger Zwischenbau und eine besonders stehende Scheuer mit Stall, dazu gegenüber des „Baumann'schen Hauses“, ist schon eine stattliche Haus- und Hofreite, im Taxwert alleine das halbe Anwesen so hoch wie sonst ein dreistöckiges Haus, wengleich



Stillgelegter alter Backofen.

bedingt durch die Altstadtenge, die Hofreite nicht größer war als heute ein Einfamilienhausgrundstück in etwas verdichteter Lage. Dafür brauchte man früher, und besaß es auch dazu, eine Bleichwiese, in der Nähe vor der Stadtmauer gelegen. Im Jahre 1900 lief im Schopfen südlich der Kettengasse zwischen Stadtmauerrest und Bachlauf noch der Göpel.³²⁾

In der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts diente der landwirtschaftliche Hausteil einem (damals) mittleren landwirtschaftlichen Betrieb, in dem die fünfköpfige Familie 16 ha Feld und Wiesen umtrieb, wovon 7 ha Eigenland waren. Zur Getreideernte mußten noch 3 Hilfskräfte eingesetzt werden, zur Kartoffel- und Rüben-ernte zehn. Im Stall standen 2 Ackerpferde, 5–6 Milchkühe, 2–3 Kälber, 4–5 Schweine, 10–12 Ferkel und etwa 20 Hühner.³³⁾

Der folgende Nebenerwerbsbetrieb wurde auf bis zu 6 ha Feld, davon 2,5 ha eigen, und rund 100 Mastschweinen gesteigert, dazu 10–15 Hühner und 20 Enten.³⁴⁾

Bei der vorübergehenden landwirtschaftlichen Nutzung der handwerklichen Hälfte standen hier unter Zuhilfenahme des Stalles im südlichen Nachbaranwesen 3 Pferde, 4 Kühe, 6–8 Bullen bzw. Kälber, 50–60 Schweine, 10–15 Hühner und in der Kriegszeit 5 Gänse. Angebaut wurden 12 ha Feld, wovon 3–4 ha der Familie gehörten.³⁵⁾

Aber auch der letzte Bäckermeister darin baute etwa 70 a Ackerland um, zwei Gärten, hielt zwei Schweine (eins zum selber schlachten für den Eigenbedarf, eins zum verkaufen), 15–20 Hühner und 20 Stallhasen. Er beschäftigte drei Lehrbuben, meist aus den Nachbardörfern stammend, von denen heute zwei Bäckermeister sind. Er betrieb noch den alten Holzbackofen, einstöckig mit Einschußgrube und den Brezellaugessel stets zur Rechten. Eingeschossen wurde im hinteren Teil der Backstube, in welchen die Kunden ihre selbst vorbereiteten Brotlaibe unmittelbar durch den Laden bringen konnten. In der Südostecke stand ein Räucherhäusle, das ge-

rade für ein Schwein groß genug war. Ein schmaler Gang zwischen Backofen und den Brothorden für das fertig gebackene Brot an der Außenwand führte in den straßenseitigen Teil vorn, in dem Tisch und Rührwerk der eigenen Erzeugung dienten. Als Schaufenster gebrauchte er das Fenster der Wohnstube, das unmittelbar am Gehsteig der Altstadtstraße liegt. Nachbarbuben halfen ihm die Backscheite zu verstauen, die er mit einem kleinen Wägelchen durch einen schmalen Schlitz unter der steinernen Wendeltreppe wieder hervor holte. Vermutlich wegen der Backqualität blieb er dem alten Backofen treu.³⁶⁾ Wie wir sahen, arbeiteten 8 Generationen Bäcker im Haus.

Nach Herausbrechen des Backofens um 1950 wurde der Bäckereibereich zunächst einige Jahre als Kleinwohnung benutzt und in der Folge vermietet als Graphikwerbebüro, Außengeschäftsstelle des Bundesverbandes für Selbstschutz, leerstehend, Restaurierungs-

und Antiquitätengeschäft und jetzt hat sich darin ein Ofenbauer mit Töpferei und Keramikladen eingerichtet. In dem Maße, wie sie mit veränderter Nutzung entbehrlich wurden, fielen die Nebengebäude mit Ausnahme des Zwischenbaus, der im oberen Teil nach und nach zu Wohnzwecken umgebaut wurde. 1963 wohnten im Hause sechs Familien. Mit der Vereinigung der zwei Besitzanteile ging die Umstellung in Richtung Wohnen einher. Die beiden Scheunen wurden abgerissen für einen Wohnhausneubau 1976/77 in massiver Ausführung mit Balkon und Garage Ecke Parkweg/Kettengasse.³⁸⁾ Sein Obergeschoß mußte zwei Jahre später gemäß den Genehmigungsbedingungen des Landesdenkmalamtes Stuttgart eine braune Bretterverkleidung wegen Einpassung in das Stadtbild erhalten. Wie das paßt, zeigen unsere beiden Fotos.³⁹⁾ Das Holz der beiden abgebrochenen Scheunen, weit über die Hälfte Eichenholz, war in Bälde von Brennholzlieb-



Ostseite des Anwesens „Beckerhaus“ 1991, im Hintergrund das „Baumann'sche Haus“.

habern abgeholt. Es hätte gut und gerne für ein oder zwei neuzeitliche Fachwerkhäuser gereicht.⁴⁰⁾ Seit der Kündigung der Wohnungen des Vorderhauses Altstadtstr. 36 im Jahre 1987 wegen Altstadtsanierung stehen diese leer.

Finanzierung

Die leidige Finanzierung hatte bereits die Trennung der Hofreite in zwei Grundstücke beeinflusst. Die erste Baumaßnahme der sechziger Jahre sieht im Vergleich zu heutigen Größenordnungen sehr bescheiden aus, war jedoch für die beiden Besitzer, die noch die nachwachsende Generation im Auge halten mußten, nicht minder schwer zu bewältigen. Und bis der Zuschuß eintrifft, muß teuer zwischenfinanziert werden.

Sie wagten sich 1964 an den ersten Bauabschnitt der Fachwerkreilegung und Bauhaltung aufgrund mündlicher Zusagen der beteiligten Ämter, dem sie nach Abschlagszahlungen, endgültiger schriftlicher Zusagen⁴¹⁾ und äußerst günstigem Instandsetzungsdarlehen⁴²⁾ 1967 einen zweiten folgen ließen. Den Aufwand von zunächst rd. 12 000 und später 32 000 DM milderte die öffentliche Hand durch Gewähren beträchtlicher Zuschüsse⁴³⁾, ein wertvolles Baudenkmal blieb erhalten.

Inzwischen haben sich die Baupreise und die Möglichkeiten geändert. Die Aufnahme des zweiten Altstadtgebietes in das Landessanierungsprogramm und Rechtskraft der Sanierungssatzung am 23. 12. 1987 ermöglichte die z. Zt. laufende Neueinteilung des Wohngrundrisses und weitere Teilsanierung an Dach und Fassade. Die Finanzmasse des Sanierungsgebietes stammt zu $\frac{2}{3}$ aus Landesmitteln, zu $\frac{1}{3}$ von der Stadt.⁴⁴⁾ Da das Geld 1989 schon wieder knapp wird, führte man für Gebäude drei und für städtebauliche Ordnungsmaßnahmen vier Förderstufen je nach städtebaulicher Bedeutung und bezogen auf den zulässigen Höchstbetrag ein.

Dieser Zuschuß darf höchstens 40% der anerkannten Baukosten betragen, wobei Doppelförderung aus noch anderen staatlichen Programmen ausgeschlossen ist.⁴⁵⁾ Ob die Bedeutung als Baudenkmal gewürdigt wird, ist schwer nachprüfbar.⁴⁶⁾

Bei Gebäuden in öffentlichem Besitz scheint man sich an lange leer stehende Gebäude gewöhnt zu haben, verursacht durch die Vorlaufzeit für Untersuchungs-, Dokumentations-, Prüfungs- und Genehmigungsverfahren.⁴⁷⁾ Bei etwa einer Million DM Baukosten und über zwei Jahre Ausfall an Mieteinnahmen steht selbst bei 40% Zuschuß ein privater Hausbesitzer vor einem kaum überwindbaren Berg schwieriger Probleme. So schuffet das Besitzerehepaar in jeder verfügbaren freien Zeit, unterstützt von den Schwiegersöhnen, in der Hoffnung den Finanzaufwand doch noch in einen tragbaren Rahmen zu zwingen.

Zur Bau- und Denkmalgeschichte

Fachwerkhaus (15. Jh.) mit Front entlang Weg zum Bahnhof, Rokokodecke, steht in der (vorläufigen) Liste A der Kulturdenkmale vom 16. Februar 1977 des Stadtteils Eppingen, es steht damit unter Denkmalschutz.⁴⁸⁾ Obwohl altersgrau und zugeputzt, beschrieb das amtliche Verzeichnis der Bau- und Kunstdenkmäler von 1961⁴⁹⁾ ausführlicher: Wohnhs. 15. Jh. 3-gesch. alem. Fachwhs. mit 3-gesch. Giebel, Erdgesch. massiv, im Wohnzimmer Rokokostuckdecke. Steilster Eppinger Giebel im Blickpunkt der Kirchgasse gegenüber dem „Baumann'schen Haus“, zugeputzt.⁵⁰⁾ Da rechtskräftig wurde dieses Verzeichnis in das neu geschaffene Denkmalebuch übernommen.⁵¹⁾

Das 579 Jahre alte spätmittelalterliche Haus überstand gut 19 Generationen, Brände und zuletzt schwere Kriegszerstörungen in der Nachbarschaft. Ende des 19. Jhdts. scheint es dem Eigentümer gut gegangen zu sein, denn er ließ im Südwestzimmer des 1. Oberge-

schosses eine Rokokostuckdecke und profilierte Fensterfutter einbauen.

In den 60er Jahren bekamen die zwei Eigentümer Sorgen mit dem Haus. Einer wollte aussiedeln, der andere wälzte Kauf- oder Neubaupläne und als der Sturm an der Hauptwetterseite die westliche oberste Giebelspitze herausgerissen hatte, galt es sogar als baufällig. Eine Untersuchung ergab, daß es keine vermeintlichen Brüche an wichtigen Unterzügen gab, nur ein Unterzugkopf schlecht war und etwa sieben Sparrenfüße (von 40) wegen nicht behebbaren Ziegelschäden abgefaut waren, demnach eine Instandsetzung noch vertretbar war. Da schnelle und ausreichende Hilfe von den zuständigen Stellen zugesichert wurde⁵²⁾, willigten die Besitzer in die notwendigsten Arbeiten ein. So wurde es möglich, das Fachwerk des Westgiebels an der Altstadtstraße freizulegen, mit neuen Verbundfenstern und unter Erhalten der Klappläden zu einem „Musterbeispiel alemannischer Art“ herauszuputzen.⁵³⁾ Trotz Bedenken nahm man noch eine Bundfeld um die Ecke straßenaufwärts aus gestalterischen Gründen hinzu.

Weil die Behörden Wort hielten, folgte ein zweiter Bauabschnitt für Traufseite nach Norden und Verbesserungen im Innern. Das Dach erhielt zu $\frac{3}{4}$ anstelle der einfachen Biberschwanzdeckung eine neue Deckung aus naturroten Flachdachpfannen, weil diese der ursprünglichen zur Bauzeit vorhandenen Hohlziegeldeckung gestalterisch am nächsten kommt, man den wertvollen Dachstuhl unverändert lassen konnte und so auch die preisgünstigste Lösung entstand. In den Wohnzimmern erhielten die Traufwände sachgerechte Wärmedämmung, WC und Bäder wurden ohne wesentliche Grundrißänderung eingebaut. Außen ließen sich keine Farbspuren entdecken, weshalb die Gefache weißelt wurden, die Riegelhölzer schwarzbraun mit Ölfarbe gestrichen und mit einem dünnen abgesetzten Beistrich versehen wurden, entsprechend dem seinerzeitigen Stand

der Denkmalwissenschaft und dem Eppinger Farbsystem. In den sechziger Jahren spielte die Wohnungsnot noch eine große Rolle. So wurde das Haus mit fünf Wohnungen, bis auf eine, während der Bauzeit bewohnt (!) und mit einem kleinen Ladengeschäft im Originalzustand gerettet und zu einer Bereicherung der Eppinger Altstadt.⁵⁴⁾

Es war gebaut worden, bis das Geld ausging, weshalb die hinterste Hofecke und der Ostgiebel mit Resten eines Fluggespärres unberührt blieben. Das gab den Altstadtführern die willkommene Gelegenheit, den Besuchern zu zeigen, wie ein Haus aussieht, wenn 200 Jahre kein Handwerker daran wirkte und die alte Bauweise, Eichenholz natur/Lehmfachung, der neuen widerstandsfähigeren, Holz fachgerecht gestrichen/hell geweißelte Gefache, gegenüber zu stellen.

Eine spätere Überprüfung ergab eine erstaunlich frühe Bauzeit, so müßte dafür 1430 oder davor angesetzt werden. Die Mühe um die Rettung hatte sich gelohnt und die vom Altstadtbauleiter stets vertretene zwar altmodische, aber richtige, Anstrichtechnik standgehalten.

Mangels Zukaufsmöglichkeit hatte die landwirtschaftliche Linie die eigene Wohnung 1966/67 unter sanitären Verbesserungen in den Zwischenbau ausgedehnt. Da nicht mehr benötigt, rissen die Eigner 1965 den Eckschopf gegenüber⁵⁵⁾, den Schopfen der handwerklichen Linie und die beiden Scheunen 1973 ab. Der Schopfen auf der anderen Seite der Kettengasse fiel 1975. Letzteres der besseren Verkehrsübersicht, das andere der Auskernung dienend.

Inzwischen gingen 20 Jahre ins Land. Die s. Zt. aus Geldmangel verbliebene Restfläche des Daches mit Biberschwanzdeckung wurde davon auch nicht dichter. Das Wetter, mal Sonnenschein, mal Schlagregen, brannte weiterhin die hohen Giebel, und Back- und Kochdunst von unten und Putzwasser von oben hält auf Dauer kein hölzernes Küchengebälk aus. Die Möglichkeit der nunmehr



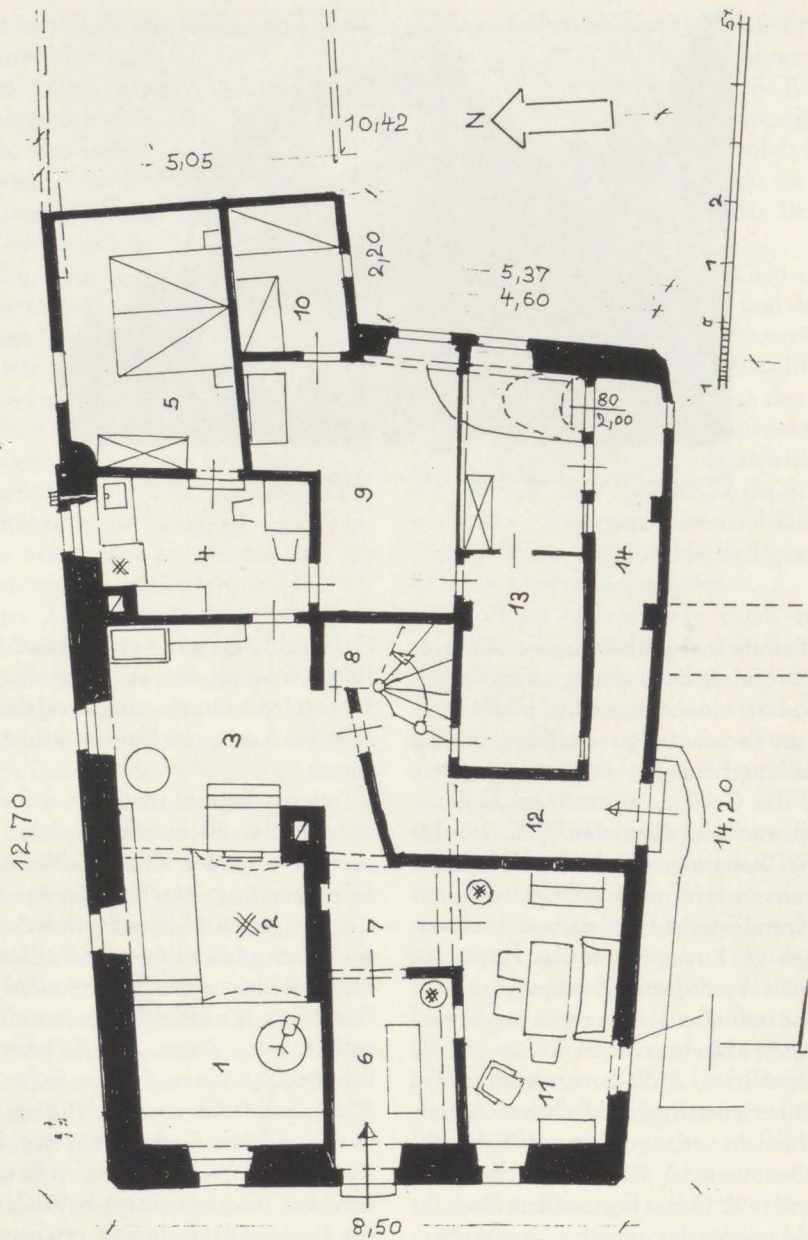
Preisgekröntes modernes Fachwerkhaus in Herrenalb.

gen Aufnahme in das Altstadtsanierungsprogramm eröffnete dem wieder einzigen Gebäudebesitzer einen finanziellen Hoffnungsschimmer. Er beauftragte ein Büro, in dem Architekt und Statiker beisammen sitzen, welches das Gebäude ausmaß, die Umbaupläne entwarf und einreichte.⁵⁶⁾ So wurden 1988 die Wohnungen geräumt, altdeutsche Verhältnisse waren nicht mehr gefragt, moderne Grundrisse und Vollwärmeschutz waren angesagt. Zuvor mußte das Haus eine behördlich verordnete Zwangspause von acht Monaten über sich ergehen lassen und zum dritten Mal ein erneutes Aufmessen des Gebäudes.⁵⁷⁾ Per Auflage wurde ein völlig neues Biberschwanzziegeldach mit Aluminiumschindeln verlangt, eine von 21 besonderen Bedingungen der Baugenehmigung vom 30. 5. 1990. Damit liegt auf dem Dach für viel Geld wieder das veraltete Deckungssystem, dessen Nachteile früher die Schäden am Dachfuß mit verursacht hatte. Ob Aluschindeln bei einem Holzbau denkmalpflegerisch materialgerecht sind, bleibe dahingestellt. Gerechtfertigt ist das Untersagen des Dachausbaus, weil nur so der hochinteressante alte

Dachstuhl erhalten werden kann. Im April 1991 fiel der vordere Teil des Außengerüsts, Mitte Juli der hintere nach zwei Jahren Standzeit. Am Ausbau im Inneren wird noch gearbeitet.

Wären ein Aufmaß weniger – daß es sich um bedeutendes Fachwerk handelt, sah man auch so –, nur den kleinen schlechten Dachteil erneuern, und das Geld davon nehmen für eine der letzten schönen Stuckdecken, um die alles einen großen Bogen macht, dem Kulturdenkmal nicht nützlicher gewesen?

Nach mancher offizieller Lesart müßte, weil einfach, ohne Zierrat, das Fachwerk eigentlich beinahe ein nicht der Sicht würdiges Nicht-Sichtfachwerk sein.⁵⁸⁾ Beim Anstrich in der gleichen Technik wie vor 20 Jahren wurde der Balkenton mehr ins Braune geändert und die zweifarbige Bebänderung läßt das Fachwerknetz breiter erscheinen als es eigentlich ist.⁵⁹⁾ Am Zustand sind immer noch jüngere Umbauten ablesbar. Zum Ermitteln des Baujahres ließ man das Bauholz dendrochronologisch untersuchen. Demnach ist das „Beckerhaus“ im Jahre 1412 erbaut worden.⁶⁰⁾



Erdgeschoß-Grundriß mit alter Bäckerei.

- | | | |
|--------------------------------|----------------------|-----------------------------|
| Legende: | 5 Elternschlafzimmer | 10 Schlafkammer Kleinkinder |
| 1 vordere Backstube | 6 Laden | 11 Wohnzimmer |
| 2 Backofen | 7 Bäckereiflur | 12 Hausflur |
| 3 Backstube mit Einschießgrube | 8 Backscheite | 13 Mehlkammer |
| 4 Küche | 9 Vorraum | 14 Gang zum Keller |

Wertung

Im Vergleich zur „fränkischen“ Bauweise des Doppelhauses nebenan (st 1541)⁶¹⁾ und des „Baumann'schen Hauses“ gegenüber (st/b 1582/83), starkes Gebälk und reich beschnitzt, kann man gut den Unterschied zur älteren „alemannischen“ Bauweise erkennen: schmale Hölzer, weitmaschige Konstruktion und an den Holzverbindungsstellen das deutlich sichtbare einfache Schwalbenschwanzblatt, am Ostgiebel ganz oben noch ein Rest des vor der Wand liegenden Fluggespärres. Daß das Haus im unteren Altstadtbogen, genau im Blickpunkt (Point de vue) der Kirchgasse steht, ist zudem ein städtebaulicher Glücksfall.

In Bruchsal-Untergrombach, Obergrombacher Str. 32 steht ein Fachwerkhaus aus 1428 (d, 1498 teilerneuert, jetzt Heimatmuseum), in Neulingen-Bauschlott, Hauptstr. 28, eines aus 1442 (d). Wir kennen Fachwerkhäuser in Mühlacker-Lienzigen mit dem Baujahr 1441 (d), in Wertheim um 1450, in Ladenburg um 1460 und Pfullendorf/Linzgau 1357/58 (d). Mit dem Baujahr 1412 (d) stellt das „Beckerhaus“ das älteste Fachwerkhaus im Kraichgau und in ganz Nordbaden dar.⁶²⁾

Anmerkungen

¹⁾ Handakten des ehrenamtlichen Pflegers der Bau- und Kunstdenkmäler für den Bezirk Eppingen, später für den Landkreis Sinsheim/Els. – Bauakten des Landratsamtes Sinsheim/Els.; mit Wirkung vom 1. 1. 1973 wurde der Landkreis bei der Verwaltungsreform aufgelöst.

²⁾ So wird es nicht mit einem Bäckereiladen verwechselt. Vor allem deshalb mit „e“ geschrieben, weil es hier in der Mundart so gesprochen wird, wobei das ck eher wie gg klingt.

Es gab zwar früher einen Hartmannus Becker in Eppingen, der 1450–1494 Professor an der Universität Heidelberg und sechsmal deren Rektor war (Ausstellungskatalog Die Heidelberger Universität, zum 150. Jahrestag ihrer Neugründung, Hei-

delberg 1953, S. 25), es läßt sich jedoch keine Verbindung zu diesem Hause nachweisen.

³⁾ mundartlich, gemeint ist die im Mittelalter zur Stadtmauer und den Gerberhäusern umgeleitete Elsenz; um 1950 im Zuge der Flurbereinigung Gewerbekanal bzw. Mühlkanal genannt und heute ohne jegliche Wasserführung.

⁴⁾ Amtl. Katasterplan von 1865.

⁵⁾ Kiehnlé, Edmund: Eppingen zu Großvaters Zeiten, Zaltbommel 1990 (Buchbesprechung s. Badische Heimat 1, 1990, S. 206).

⁶⁾ Stadtarchiv Eppingen/Band 206.

⁷⁾ Im alten Grundbuch wurde die Lage mit Hilfe der Angabe zur Gasse und Besitzern benachbarter Häuser bzw. Teileigentümer des Scheunenteils genau beschrieben. Wir wählten die kürzere Bezeichnung nach der Lage im Hause oder der Himmelsrichtung.

⁸⁾ STA EP/B 206.

⁹⁾ STA EP/B 221.

¹⁰⁾ STA EP/B 222.

¹¹⁾ Soweit wir die Namensnennungen aus den alten Grundbüchern (STA EP/B . . .) durch weitere familienkundliche Angaben verlebendigen konnten, verdanken wir das Diefenbacher, Karl: Ortssippenbuch Eppingen im Kraichgau, Deutsche Ortssippenbücher Reihe A Band 109, zugleich Bd. 52 der Badischen Ortssippenbücher, Lahr-Dinglingen 1984. Gespräche mit alten und ehemaligen Altstadtbewohnern waren selbstverständlich.

¹²⁾ STA EP/B 23.

¹³⁾ STA EP/B 200.

¹⁴⁾ STA EP/B 207.

¹⁵⁾ STA EP/B 214.

¹⁶⁾ STA EP/B 222.

¹⁷⁾ STA EP/B 226.

¹⁸⁾ Kaufvertrag v. 6. 2. 1903

¹⁹⁾ Altes Grbch. Bd. 20, Heft 31, Nr. 2

²⁰⁾ Eine Tochter heiratete einen Beamten in Karlsruhe, eine verstarb jung als kath. Schwester, die zwei Söhne gingen in den öfftl. Dienst, einer davon nach Kornwestheim.

²¹⁾ Altes Grbch. Bd. 40, H. 1, Nr. 6

²²⁾ Altes Grbch. Bd. 25, H. 8, Nr. 27

²³⁾ Altes Grbch. Bd. 25, H. 8, Nr. 36

Von Müllers Kindern, der selber aus dem 2. Weltkrieg mit Kopfschuß und halbseitig gelähmt heimgekehrt war, konnte nur einer in der Landwirtschaft bleiben. Einer wurde Brauereiarbeiter, einer ging in das Bankfach, die Tochter heiratete und gründete ein Lebensmittelgeschäft, der nächste wurde Metzgermeister und Wirt, der folgende Schweißer, der jüngste Metzgermeister.

²⁴⁾ STA Beil. Bd. 121 Nr. 143.

²⁵⁾ STA EP/B 221.

²⁶⁾ STA EP/B 230.

²⁷⁾ Altes Grbch. Bd. 14, H. 12, Nr. 6

²⁸⁾ Altes Grbch. Bd. 13, H. 18, Nr. 60

²⁹⁾ Das vordere, das „Beckerhaus“ Altstadtstraße Nr. 36/Ecke Kettengasse (Grundbuch 850 Nr. 6) und das neue Hinterhaus Parkweg Nr. 2/Ecke Kettengasse (Grundbuch 850 Nr. 2).

³⁰⁾ Die Fortsetzung des schmalen Gäßchens zum Bahnhof war ursprünglich Wegerecht, durch die Flurbereinigung zum Feldweg erhoben, hieß nach 1950 Lindenbaumweg und nach der Verbreiterung zwischen den Altstadthäusern Parkweg.

³¹⁾ Vier Kinder, davon drei erwachsene und verheiratete Töchter.

³²⁾ lt. Einschätzungsverzeichnis der Bad. Gebäu-
deversicherungsanstalt. – Göpel = Antriebsvor-
richtung, Göpelwerk (Basler, Otto: Der Große
Duden, Rechtschreibung und Fremdwörter. Leip-
zig 1937, S. 199. Ders.: Der Große Duden. Bild-
wörterbuch der deutschen Sprache. Leipzig 1938,
S. 46.

³³⁾ Nach dem Aussiedeln auf eine Hofreite von
42 a ist er bei 20 ha Feld, davon 10 ha Pachtland,
trotz Vergrößerung immer noch ein mittlerer Be-
trieb (früher wäre das ein größerer gewesen). Auf
dem Hof stehen 2 Ackerschlepper, 2 Reitpferde, 28
Milchkühe, 5–6 Kälber, 3–4 Schweine, 5 Ferkel, 10
Hühner. Ein Sohn blieb Landwirt, einer lernte ein
Handwerk, einer Bauhelfer, einer Industrieschlos-
ser. Wenn der Mähdrescher (Lohnunternehmer)
zur Erntezeit kommt, helfen die Brüder aus.

³⁴⁾ Der Nebenerwerbsbetrieb mußte wegen Früh-
rentnerum eingestellt werden.

³⁵⁾ Nach dem Aussiedeln entstand aus dem ehem.
Bahnwärterhaus ein kleiner Hof, der bei 6 ha eigen-
em Feld auf 17 ha gebracht wurde und 2 Acker-
schlepper, etwa 10 Kühe, 16 Tauschen (= Mutter-
schweine), 1 Eber, 110 Mastschweine, 20 Hühner,
3 Gänse und 10 Enten (wiederum Bachnähe) und
Bienen besitzt. Dazu tritt ein Kombischlepper,
weil es ohne Zuerwerb, z. B. Sägen des Brennhol-
zes für die vielen in der Stadt noch vorhandenen
Holz- und Bürgerholzbezieher, nicht reicht.

³⁶⁾ Holzofenbrot, eine Zeitlang als unhygienisch
beanstandet, gilt heute als besonders wohlschme-
kend und gesund. Deshalb führen es einige Bäckere-
ien als Spezialität und in den Freilichtmuseen
wird es gerne gekauft. Bäckerstroh verfeuertes
des Geschmackes wegen nur Tannenholz.

³⁷⁾ Der älteste in Eppingen noch stehende Back-
ofen. Der Betrieb wurde am 1. 7. 1991 altershalber
eingestellt (Aufnahme 1991). Er ist der technische
Nachfolger des Holzbackofens, ein Dampfback-
ofen Baujahr 1928. Bei ihm kommen die Backplat-
ten nicht mehr mit dem Feuerungsmaterial in Be-
rührung, weil zwar auch mit Reisig, Holz und

zusätzlich Kohle gefeuert wird, aber die Backhitze
davon getrennt über Dampf weitergegeben wird,
also hygienisch einwandfrei. Das alte Stück wäre
zu haben, aber mit dem Erwerb und dem Ausbau
ist es allein nicht getan, weil dann ein Viertel des
Hauses dadurch in Mitleidenschaft gezogen wird
und instand gesetzt werden muß.

Um 1968 kamen die sehr viel kleineren Öl- oder
auch Elektrobacköfen auf; seit etwa 1973 Gas-
backöfen, in die das Backgut nicht mehr einge-
schossen, sondern mit einem Tablettwägelchen
eingefahren wird.

³⁸⁾ Architekt Franz Huber, Eppingen/Heilbronn.

³⁹⁾ Eingegangen als Ziff. 20 u. 21 in die Baugeneh-
migung und bei Schlußabnahme pflichtgemäß ein-
gefordert.

Beim Haus an der anderen Seite des neu entstan-
denen Platzes vor dem „Baumann’schen Haus“ wur-
de vom Bürgermeisteramt das Zuputzen der Trauf-
seite gefördert, die immer das Fachwerk gezeigt
hatte, trotz klarer gültiger Bebauungsplanvor-
schrift, nach der es zu erhalten gewesen wäre (Auf-
nahmedatum 1991).

⁴⁰⁾ Um ehrliches, neuzeitliches Fachwerk kennen-
zulernen, braucht man nicht nach Detmold/Lippe,
Freiburg-Littenweiler oder in einen Reutlinger
Vorort zu fahren, es genügt ein Blick nach Herren-
alb: preisgekrönt, Oswald-Strobel-Str., Architekt
Prof. Dipl.-Ing. Karl-Heinz Götz †, Karlsruhe/In-
genieur-Büro für Holzbau Karlsruhe. Freilich
müßte in der Altstadt Dachneigung und Dachrin-
nenende anders aussehen, aber das tut der Vorbild-
wirkung keinen Abbruch (Aufnahme 1989).

⁴¹⁾ Bewilligungsbescheid des Staatlichen Amtes
für Denkmalpflege Karlsruhe Nr. 26 vom 8. 1.
1969.

⁴²⁾ Die Badische Landeskreditanstalt für Woh-
nungsbau Karlsruhe hatte nach dem Kriege in dem
zerbombten und von (deutschen) Flüchtlingen und
Evakuierten überschwemmten Land den Neubau
von Wohnungen durch Darlehensgewährung zu
sehr günstigen Bedingungen stark gefördert. Für
Altbauten gewährte sie in den 50er und 60er Jahren
Instandsetzungsdarlehen zu 3,5% Zins und Tilgung
in 20 Halbjahresraten, Denkmalpflegedarlehen
zu 3% Zins und 2% Tilgung zuzüglich erspar-
ter Zinsen und konnte bei sozial Schwachen bis auf
1% Zins und Tilgung DM 100,-/Halbjahr herun-
tergehen. Das bedeutete – nicht nur in diesem Falle
– eine große Hilfe. Solche Darlehen gibt es heute
nicht mehr.

(Auf Anfrage kam keine Antwort und aus dem
Innenministerium verlautetete fernmündlich, daß
kein ähnlicher Weg mehr zur Verfügung stehe. Die
hohe Politik habe entschieden, daß für solche Mit-
tel kein Bedarf mehr bestehe.)

⁴³⁾ Staat, Landkreis Sinsheim/Els. und die Stadt Eppingen unterstützten das Vorhaben mit zus. 60% Zuschuß, wobei das Denkmalamt wegen der besonderen Bedeutung des Hauses dankenswerter Weise den Löwenanteil übernahm. Verglichen mit dem heutigen Papierkrieg waren zu jener Zeit die Antragsformalitäten denkbar einfach.

⁴⁴⁾ Trägersgesellschaft STEG, Stadtentwicklung Südwest Gemeinn. GmbH, Geschäftsstelle Heilbronn.

⁴⁵⁾ Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums Baden-Württemberg über die Vorbereitung, Durchführung und Förderung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen – StBauE – vom 15. 6. 1987 Az. 5-8760/10 (GABl. 22 vom 28. 6. 1987 S. 609).

⁴⁶⁾ Zusätzlich können denkmalbedingte Mehrkosten gesondert gefördert werden, a. a. O., Ziff. 2.4.4.1. Vor Ort erhält man vom Stuttgarter Konservator die Antwort, da bereits staatl. Sanierungszuschüsse gegeben, darf das Landesdenkmalamt nicht noch einmal was geben.

⁴⁷⁾ Beispiele dafür gibt es genug. Jedoch „Die Gemeinde hat wirtschaftlich und sparsam zu verwalten...“ (§ 77 Gemeindeordnung für Baden-Württemberg vom 25. 7. 1955 – Ges. Bl. S. 129). „Bei Aufstellung und Ausführung des Haushaltsplanes sind die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit zu beachten.“ (§ 7 Abs. 1 Landeshaushaltsordnung für Baden-Württemberg – LHO – vom 19. 10. 1971 i. d. F. v. 19. 10. 1987 – GBl. S. 445).

⁴⁸⁾ gemäß § 2 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz Bad.-Württ. von 1971, in der Fassung vom 6. 12. 1983 (GesBl. S. 797) u. 27. 7. 1987 (GBl. S. 230).

⁴⁹⁾ aufgrund § 34, 123 Abs. 3 Badische Landesbauordnung i. d. F. vom 26. 7. 1935 (GVBl. S. 187).

⁵⁰⁾ Überarbeitung des Teiles Eppingen durch Verfügung des Landratsamtes Sinsheim/Els. IV A 1 v. 28. 11. 1962 rechtskräftig.

⁵¹⁾ durch § 34 Abs. 1 lit. c Denkmalschutzgesetz.

⁵²⁾ vgl. Anmerkungen 41, 42 Abs. 1 und 43

⁵³⁾ Kiehle, Edmund: Neues Fachwerk in Waibstadt und Eppingen, in: 50. Heimatbote (Amtsanzeiger SNH) in Rhein-Neckar-Zeitung v. 13. 12. 1969 Heidelberg. Auf dem Foto ist unten rechts noch das alte Bäckereischaufenster, in der Mitte die alte Ladentüre zu erkennen.

⁵⁴⁾ Bauleitung als ehrenamtlicher Denkmalpfleger Dipl.-Ing. Architekt Edmund Kiehle. Aufgemessen, gezeichnet und fotografiert wurde nur soweit dies für die Instandsetzung und das Festhalten des angetroffenen Zustandes notwendig war.

⁵⁵⁾ Der Stand auf dem Grund des südlichen Nachbarn wurde aber von hüben benutzt, wie auch der südliche Nachbar Zufahrtsrecht zu den Kellerlöchern gegen den Hof hüben besaß.

⁵⁶⁾ Planung und Bauleitung Büro Faller & Fey, Eppingen, Aufmaß Februar 1987 Willi May. Baugesuch 22. 9. 1989, denkmalrechtliche Genehmigung 26. 10. 1989.

⁵⁷⁾ Architekturbüro Max und Stephanie Oeter, Karlsruhe-Grötzingen, Februar 1990.

⁵⁸⁾ Hier sei nur auf die seltsame und nicht gerechtfertigte Wortschöpfung Sichtfachwerk und die Fragwürdigkeit der Sichtfachwerkmeinungen hingewiesen.

⁵⁹⁾ Es ist die gleiche Bebanderung wie beim 170 Jahre jüngeren „Baumann’schen Hause“. Mangels Befund wurde die Farbgebung von der Stuttgarter Konservatorin festgesetzt.

⁶⁰⁾ Dank des Verständnisses der Zimmerleute August und Eduard Mack, Eppingen, konnte Edmund Kiehle im Auftrag des Fachwerkmuseums „Alte Universität“ Eppingen Holzproben entnehmen und diese bei der Universität Hohenheim im Labor Professor Dr. Bernd Becker untersuchen lassen, der die Fälljahre und daraus das Baujahr 1412 ermittelte.

Die Dendrochronologie untersucht Hölzer mittels der Jahrringmethode. Prof. Dr. Becker verfügt nunmehr über eine Standardkurve, die den Zeitraum von 10 000 Jahren umfaßt und genaue Altersangaben ermöglicht.

⁶¹⁾ Die Abkürzungen bei den Jahreszahlen im Text bedeuten

d durch dendrochronologische Untersuchung festgestellt.

st Baujahr in Stein eingemeißelt.

b am Bau bezeichnet durch einschneiden oder aufmalen.

⁶²⁾ Die Eppinger „Ratsschänke“ besitzt zwar ein Holz mit der Jahreszahl 1388, eine dendrochronologische Untersuchung ergab aber 1483.



Blumen am „groben Zierrat“ mit dem Bildniss des Knaben Narziss (Salomon de Caus, Entwurf zum Heidelberger Schloßgarten)

Der Schloßgarten in Heidelberg

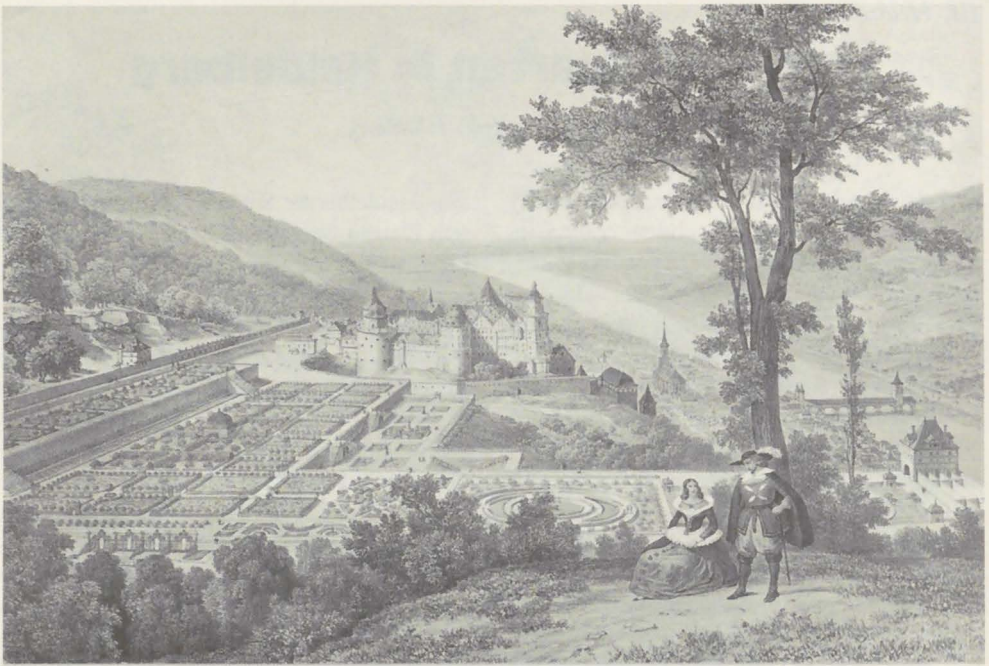
Barbara Sambale, Heidelberg

„Friedrich, König von Böhmen, Pfalzgraf bey Rhein, Kurfürst, weihte, nachdem er die Gipfel der Berge in die Täler gestürzt hatte, diesen, früher der Diana geheiligten Ort dem Vertumnus, schmückte ihn mit Wasserleitungen, Grotten, Statuen, Pflanzen, Blumen und Bäumen von außerordentlicher Höhe, die mit großer Kunst aus dem in der Vorstadt gelegenen Garten versetzt wurden, und führte dieses Werk bis hier her aus im Jahre des Heils 1619.“ Mit dieser Inschrift über dem Triumpfbogen werden Idee und Programm eines Werkes beschrieben, das als das 8. Weltwunder gefeiert wurde: der Hortus Palatinus, der legendäre Garten des Heidelberger Schlosses, einer Anlage, in der sich technische, ästhetische und weltanschauliche Aspekte zu einer nie dagewesenen Symbiose vereinten.

Der 17jährige Kurfürst Friedrich (1596–1632) war mit Elisabeth Stuart, Tochter Jakob I. von Großbritannien eine vielbeachtete, politische Ehe eingegangen. Aus England kamen nicht nur Gemahlin und deren Hofstaat, auch der ehemalige Zeichenlehrer der Prinzessin der als Architekt und Ingenieur bekannt gewordene Salomon de Caus wurde von Friedrich an seine Heidelberger Residenz berufen. De Caus hatte sich an europäischen Höfen als Erbauer von Wasserkünsten und Grottenarchitekturen einen Namen gemacht. Nach Wanderjahren in Italien und Flandern kam er schließlich in die Dienste des Prinzen Henry of Wales. Es wird angenommen, daß die junge Elisabeth von den Gartenanlagen de Caus' in Richmond Palace so beeindruckt war, daß entscheidende Impulse von ihr ausgingen, einen Lustgarten in unmittelbarer Nähe des Heidelberger Schlosses anlegen zu lassen.

Das Heidelberger Schloß, auf einem isoliertem Plateau über dem Neckartal gelegen, bot keinen Platz für einen größeren Garten. Der sog. Hasengarten, ein Stück von ca. „zweyhundert Schuch“ an der Südseite des Schlosses war die einzige ebene Fläche an den recht steilen Hängen des Schloßberges. Doch des Herrschers Wort ist Gesetz: Hier und nirgendwo anders sollte der neue, kurfürstliche Garten entstehen.

Ab 1614 wurden unter großem technischen Aufwand gewaltige Erdbewegungen vorgenommen. Die größte Schwierigkeit bereitete das Sprengen der kompakten Gesteinsmassen. De Caus: „So liegen auch diese Felsen so fest aufeinander, daß sehr wenig Adern und Vortheil zum sprengen und durchbrechen darinnen, wie sonst in anderen gehawenen steinen zu finden.“ Der Kurfürst bestand darauf — die Gipfel der Berge sollten zu Tale gesürzt, der Garten geschaffen werden — koste es was es wolle. So war die Anlage der Terrassen nicht nur eine bautechnische Meisterleistung sondern stellt gleichzeitig die Unterwerfung der Natur durch den Willen des Herrschers dar. So manifestierte sich der Zeitgeist in den Gartenanlagen — die Überwindung des gottgebundenen Mittelalters zugunsten der Ratio der Renaissance, die von Italien ausgehend Deutschland im 16. Jahrhundert erreichte. Der Hortus Palatinus ist eines der frühesten Beispiele italienisch orientierter Gartenkunst, deren Gestaltungsprinzipien am reinsten in den Gärten der Villa Medici in Rom zum Ausdruck kamen. Diese Gärten werden in strenger Gleichmäßigkeit angelegt. Mehrere, in sich abgeschlossene Teile, ohne Symetrie, aber mit einheitlicher, individueller Binnenordnung. Für die Anlage eines solchen Gartens werden große ebene Flächen benö-



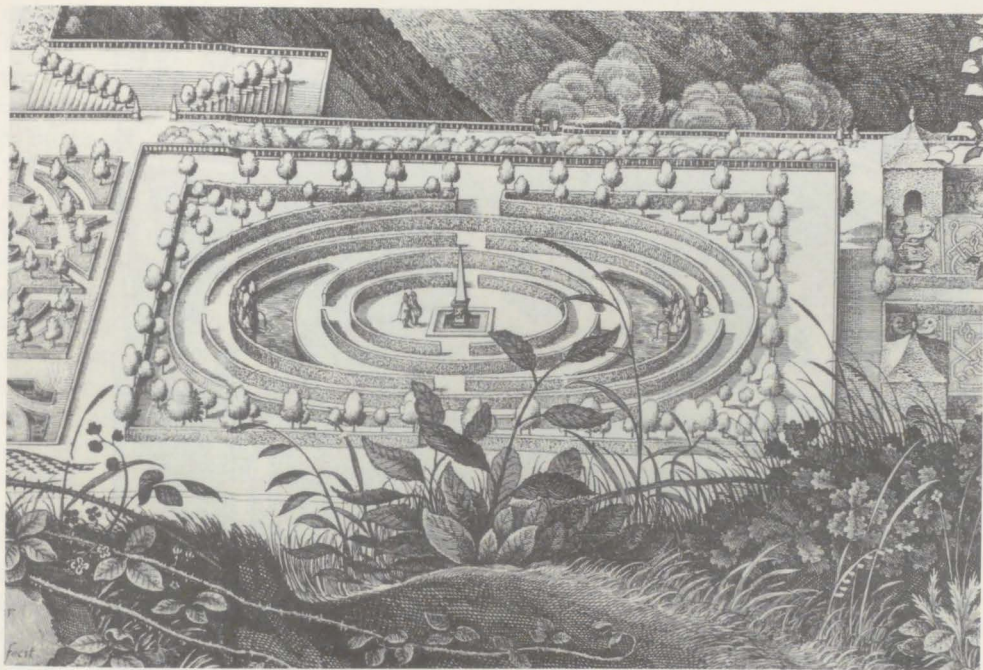
Hortus Palatinus, um 1620 nach Th. Verhas

tigt. Für den Hortus Palatinus wurden diese gewonnen, indem man mit den abgesprengten Gesteinsmassen einen Teil des östlich vom Schloß gelegenen Tales auffüllte und schließlich drei Terrassen anlegte. Zwei Jahre benötigte Baumeister de Caus für dieses Großunternehmen.

Ab 1616 entstand die gärtnerische Ausstattung. Die Terrassen wurden zu verschiedenartigen Erlebnisräumen gestaltet. Man legte ornamentierte Einzelbeete und lauschige Laubgänge an und stellte viele Kübel mit Pomeranzenbäumen auf. Dazwischen standen Skulpturen, die in ihrer Symbolik auf den jeweiligen Bereich konzipiert waren. Eine Spezialität von de Caus waren Grottenanlagen. Der Architekt nutzte die vorgefundene Situation und baute die Grotten an die Außenseiten des Gartens in die Hänge hinein. So wurden hier mehrere Aspekte berücksichtigt, der Garten gewann durch die an den Rand

situierten Grotten zusätzliche Tiefe, gleichzeitig konnten die großen Mengen Wasser, die auf den Hängen des Königstuhls anfallen, für Wasserspiele in und außerhalb der Grotten genutzt werden.

Angelpunkt und symbolisches Zentrum stellte ein Teil auf dem mittleren Parterre dar. Vier besonders aufwendige Broderiebeete um die Figur der Urania, der Muse der Sternkunde. Urania hielt einen Stab in der Hand der als Sonnenuhr diente. An den Außenseiten standen auf Postamenten weitere acht Musen. Die Inschrift „FRIDERICVS V. COMES PAL. EL. D. BA. 1619“ widmete besonders diesen Gartenteil dem Kurfürsten. Alle Zitate wiesen auf die verschiedenen Funktionen des Herrschers hin — die weltliche, das regierende Staatsoberhaupt, das als Mensch vergänglich, doch Träger eines unsterblichen Amtes war. Gleichzeitig deuteten die Musen auf Friedrich als Musen- und Sonnengott hin.



Hortus Palatinus, Ausschnitt

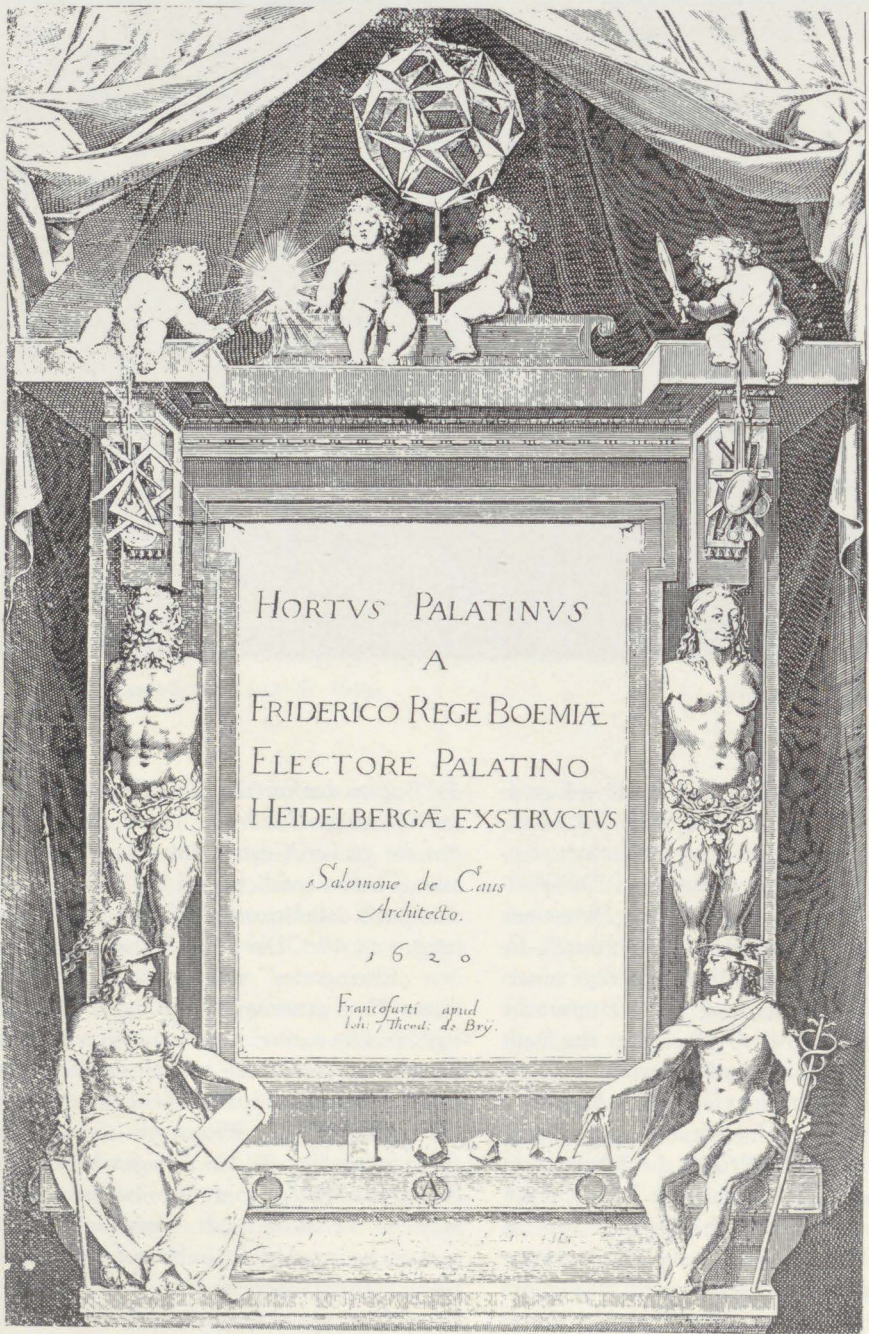
Die Symbolik erschöpfte sich nicht in Einzelteilen der Gartenarchitektur. Die Gesamtanlage — Schloß, Garten und Landschaft standen in engem Bezug zueinander. Die Residenz als Manifest sanktionierter Herrschaft wurde in dieser Funktion bestätigt durch die Verdichtung der symbolischen Bezüge innerhalb der Gartengestaltung. Dazu kommt die isolierte Situation der Anlage über der Stadt und der Landschaft des Neckartals.

Der Garten wurde nicht fertig. Das Abenteuer Friedrichs, in der schwierigen Zeit des beginnenden 30-jährigen Krieges die Kurpfalz zu verlassen und die Königskrone Böhmens anzunehmen, wurden verhängnisvoll für die Pfalz. Die Arbeiten im Garten, in dem „innerhalb ohngefähr sechs Monaten alles gantz und gar fertig werden mögen“ wurden eingestellt.

Ausbleibende Pflege und die Wegnahme von Teilen der künstlerischen Ausstattung waren

der Beginn des Verfalls. Carl Theodor, späterer Nachfolger Friedrichs, ließ die Verzierungen der großen Grotten (Muscheln und Korallen) herausbrechen und in Schwetzingen einbauen, dabei wurden auch die Wasserleitungen zerstört. Die große Statue des liegenden „Rheingottes“ wurde schon 1770 von ihrem Platz genommen und dabei stark demoliert. Die natürlichen Architekturmaterien des Hortus waren schnell zerstört oder wurden verändert. Spätere Generationen hatten immer weniger Wissen um die komplizierte Symbolik, die den Anlagen innewohnte. Der Garten diente als Gemüsegarten, gärtnerische Versuchsanstalt, Vergnügungspark und ist heute zu einer unbedeutenden Parklandschaft herabgesunken.

Es ist allerdings eine Schande, daß ein Kunstwerk von so hohem ästhetischem und kunsthistorischem Wert so heruntergekommen ist. Immerhin wurden ab den 60er Jahren



„Hortus Palatinus“
 Die Entwürfe zum Heidelberger Schloßgarten von Salomone de Caus, 1620
 Titelbild der Ausgabe von 1620

einige Baumaßnahmen durchgeführt. Vom Einsturz bedrohte Mauern und Gewölbe saniert, eine Kopie des Rheingottes wieder an ihrem ursprünglichem Platz installiert, Schuttmassen weggeräumt, Bäume gefällt. 1973 war das Jahr der umfangreichsten Arbeiten. Hierbei wurde die wunderschöne runde Renaissance-Treppe aus aufgefundenen Fragmenten erneuert. Aber warum nur so ein armseliges Gelände an einer Treppe, die kein Gelände nötig hat? Und warum Ballustraden aus gegossenem Beton, wo doch Buntsandstein das adäquate Material hierfür wäre. So sinnvoll der Einsatz von Beton beim Festigen von Mauerwerk und Abdichten von Brunnenanlagen ist — auf traditionelle Werkstoffe und Bautechniken sollte bei aller Fortschrittgläubigkeit nicht verzichtet werden. (Die überzähligen Beton-Balluster, die auf dem Schloßgartengelände lagern, gehören auf den Müll, damit niemand auf die Idee kommt, sie doch noch zu verwenden).

Und die eigentlichen Gartenanlagen, was denkt man zu tun? An gutgemeinten Absichten hat es nicht gefehlt. Immer wieder gelangten groß angekündigte Pläne in die Zeitungen — jetzt endlich würden Friedrichs hängende Gärten rekonstruiert werden. 1980 gab es gar eine große Ausstellung im Ott-Heinrichs Bau des Heidelberger Schlosses. Hier wurden dezidierte Planungen vorgelegt, wie der Hortus Palatinus (parziell) wiederhergestellt werden sollte. Dr. Jusli vom Staatlichen Liegenschaftsamt, für die Geschicke des Schlosses und des Gartens zuständig: „Leider war diese Ausstellung für uns ein Mißerfolg. Wir hatten mit Resonanz, besonders seitens der Heidelberger Bevölkerung gerechnet, die blieb aus.“

Leider hat man es damit auch gut sein lassen (obwohl die Mittel für die Gartenarbeiten bereitstanden). Man beschränkte sich darauf, den ist-Zustand zu erhalten. Wird der Dornröschenschlaf des Hortus Palatinus andauern? Dr. Raban von der Malsburg, Kunsthistoriker und Vorsitzender der CDU-Gemein-

deratsfraktion: „Der Schloßgarten befindet sich in verheerendem Zustand. Natürlich wird der Rasen gemäht, die alten Bäume mit großem Aufwand gepflegt. Da gibt es aber viele Dinge, die absolut nicht zu akzeptieren sind, wie fehlende Geländer oder solche, die mit Draht zusammengebunden sind. Die Grotten sind im Innern verkommen und unter den Scheffelterassen machen sich Brennesselurwälder breit. Auch den Sitzbänken täte ein Neuanstrich gut. Mit den Miteln, die die Schloßverwaltung zur Verfügung hat, (300 000,— DM pro Jahr) ist allerdings der Garten nur mühsam in Ordnung zu halten. Nach Dr. v. d. Malsburg sollte jetzt endlich ein langfristiges Konzept erstellt werden, welches die teilweise Wiederherstellung des Zustandes unter Einbeziehung der Gestaltung der Romantik beinhaltet. Auch die Einwände, man wolle nicht rekonstruieren was nie fertig war, kann Dr. v. d. Malsburg aus kunstgeschichtlicher Sicht entkräften. „Der Heidelberger Garten ist glänzend dokumentiert, besser als z. B. der berühmte Tivoli-Garten bei Rom, der auch rekonstruiert wurde — sehr zur Begeisterung der Besucher, die die wiedererwachte Gartenanlage bewundern.“

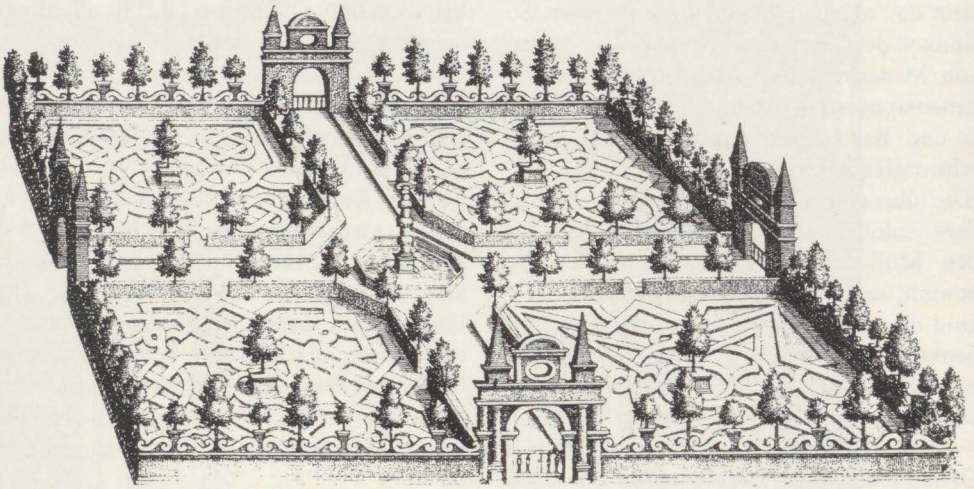
Das gewandelte Bewußtsein in Bezug auf unsere gebaute Vergangenheit, das sich in zunehmendem Interesse an den historischen Kernen der Städte manifestiert, will sich v. d. Malsburg zunutze machen — dem Schloßgarten eine Öffentlichkeit schaffen. Sicher zur Freude von Dr. Jusli: „Wir sind bereit, wenn wir den Auftrag und die Mittel dazu haben, beginnen wir mit den Arbeiten, damit der Hortus Palatinus wieder als das erlebt werden kann was er einmal war: das 8. Weltwunder.“

Anmerkungen

Caus, Salomon de: Hortus Palatinus 1620, Nachdruck der deutschen Ausgabe, Worms, 1980
Goetze, Jochen, Roggenkamp, Walter: Medaillen der Kurfürsten von der Pfalz, Heidelberg, 1980

Göricke, Joachim: Der Heidelberger Schloßgarten im Wandel. In: Beton im Gartenbau, Schriftenreihe der Portland Zementwerke Heidelberg, 1977
Kopf, Hans: Bildwörterbuch der Architektur, Stuttgart 1974

Mugdan, Klaus: Der Hortus Palatinus. In: Badische Heimat 43, Freiburg 1963
Zimmermann, Reinhold: Hortus Palatinus: Die Entwürfe zum Heidelberger Schloßgarten, Worms, 1980



„Vor dem großen Brand“

Archäologie zu Füßen des Heidelberger Schlosses

Barbara Sambale, Heidelberg

Aus der Frühgeschichte Heidelbergs ist wenig erhalten. Nur 300 Jahre zurück reichen die Archivalien. Während des Orléan'schen Erbfolgekrieges gingen 1693 die gesamte Altstadt in Flammen auf. Die schriftlichen Dokumente wurden vernichtet, aber unter dem Straßenpflaster lagerten in Herzen der Stadt fast drei Jahrhunderte lang Zeugnisse der verlorenen Geschichte. Ausgrabungen, die in den Jahren 1986—87 durchgeführt wurden, förderten aus diesem „Archiv unter der Erde“ den größten und bedeutungsvollsten stadthistorischen Fund Süddeutschlands.

Restaurierung und wissenschaftliche Auswertung der Grabung dauerten knapp 5 Jahre und die Ergebnisse werden in einer umfassenden Präsentation im Kurpfälzischen Museum, Heidelberg, ausgestellt.

Über einfache, tägliche benutzte Dinge waren wir bisher nur spärlich informiert, denn in der Regel haben sich nur Objekte bedeutender Provenienz in Museen und im Kunsthandel erhalten. Aus diesem Grund konzentrieren sich die Grabungen der Mittelalterarchäologie zunehmend auf unscheinbare Gegenstände, durch die möglicherweise erst zu einem späteren Zeitpunkt Bedeutungszusammenhänge hergestellt werden können. Die Heidelberger Ausstellung „Vor dem großen Brand“ legt den Schwerpunkt auf die Darstellung der bürgerlichen Lebensumstände zwischen 1400 und 1700. Die beträchtliche Zahl von Haushaltsgegenständen und die Gräber eines mittelalterlichen Spitalfriedhofes lassen nun gesicherte Aussagen für die Zeit vor der Zerstörung Heidelbergs zu.

Der heutige Kornmarkt, der sich in unmittelbarer Nähe des Rathauses befindet, war um

1400 fast gänzlich überbaut. Der älteste Teil der Gebäude war das erstmals 1290 erwähnte Spital mit dem anschließenden, sehr eng belegten Friedhof. Die Verstorbenen waren in Leintüchern oder in Särgen in mehreren Schichten übereinander bestattet worden. (Das Holz des ältesten Sarges wurde im Jahre 1272 geschlagen). Die vielen Säuglingsgräber belegen, daß auch Frauen aufgenommen wurden. Die toten Neugeborenen wurden zwischen zwei Hohlziegeln liegend bestattet, ihre Gebeine haben sich dadurch gut erhalten.

Im Zuge der Reformation ging das säkularisierte Spital in den Besitz des Kurfürsten Ott Heinrich (1502—1559) über, der es 1556 in die Vorstadt verlegte, weil „denen bürgern undt Kranckhen darinen übel gelegen“. Ein Teil der Baulichkeiten wurde abgerissen und auf den frei werdenden Grundstücken „ein kraut und Milch marck“ angelegt. Die leerstehenden Spitalgebäude wurden zu Wohnungen umgenutzt, in die hohe Hofbeamte und Handwerker, die für den Hof tätig waren, einzogen.

Als Residenz- und Universitätsstadt erlebte Heidelberg zwischen 1500 und 1700 seine glanzvolle Zeit. Universität und Hof waren die größten Arbeitgeber, fast alle Bewohner der Stadt waren in ihren Diensten. Im Altstadtbereich, in unmittelbarer Nähe zum Hof und zur Universität lebten die Menschen in drangvoller Enge. Die 4000 Einwohner, die um 1400 die Kernstadt bevölkerten, hatten darüber hinaus unter unzureichenden hygienischen Bedingungen zu leiden, wobei die Abfallentsorgung ein signifikantes Problem darstellte. Organische Abfälle wurden auf den Straßen gelagert, die herumlaufenden Haus-

tiere wühlten in diesen Haufen und fraßen davon. Um die Mißstände in den Griff zu kriegen legte man große gemauerte Gruben mit einem Überlauf in das unterirdische städtische Kanalsystem an. In diese Latrinen wurden Abfälle und Gegenstände, die nicht anderweitig zu verwenden waren, geworfen: Beschädigte Haushaltsgegenstände, zerbrochene Gläser, Reste aus der häuslichen Flickschneiderei, Tierknochen und Pflanzenreste. Bremmbare und wiederverwertbare Dinge wurden selten entsorgt. Aus der zeitlichen Abfolge, in denen die Reste eingelagert wurden, läßt sich die Alltagskulturgeschichte ihrer Benutzer ablesen. Der überwiegende Teil der Fundgegenstände, etwa eine Tonne Gesamtgewicht, besteht aus Keramik. Weil es für die Region Oberrhein und Neckar bisher keine eingehende Untersuchungen spätmittelalterlicher/frühneuzeitlicher Gebrauchskeramik gibt, schließen die Ausgrabungen am Kornmarkt endlich diese Lücke.

Irdenes Geschirr hatte in den mittelaltelichen Küchen vielfältige Funktionen. Hohe, unglasierte Henkeltöpfe wurden um das offene Feuer gestellt und seitlich erwärmt um die tägliche Grundnahrung, den Getreidebrei, langsam zu köcheln. Gebratenes und Speisen mit kurzen Garzeiten stellte man direkt über die Glut. ein hölzerner Stock, der in den Griff gesteckt wurde, sorgte dafür, daß sich die Köchin nicht die Finger verbrannte. Bei Tisch wurde aus Holz oder Irdenware gegessen, Wein oder Bier aus Gläsern oder Tonbechern getrunken. Der Heidelberger Glasfund umfaßt besonders schöne Trinkgläser. Optisch gemusterte Becher aus Waldglas, Nuppengläser und mundgeblasene Stangengläser.

Zu manchen Stengelgläsern gehörte ein Dekkel, um Insekten von den süßen Getränken fernzuhalten. Massenware sind Flaschen. Im Mittelalter waren die heutigen schmalen Formen unbekannt. Doppelkonische und birnenförmige Formen wurden zum Aufbewahren von Flüssigkeiten benutzt. Die gebogenen Exemplare haben eine Größe von 7 bis 30 cm.

Nach Menge des vorkommenden Materials muß die Annahme, daß Glasbesitz privilegierten Schichten vorbehalten war, grundlegend revidiert werden. Glas gehörte demnach zur Grundausrüstung der Haushalte. Lediglich teure Prestigeobjekte waren den finanziell besser Gestellten vorbehalten: Importierte Ware aus Frankreich, emailbemahte Gläser und Formen à la Façon de Venise, Fadengläser belegen den gehobenen Standard bürgerlicher Tischkultur im 16.—17. Jahrhundert.

Besondere Stücke, die bei Ausgrabungen äußerst selten geborgen werden, befanden sich in einer Apothekerlatrine, die von der Mitte des 16. bis zum Beginn des 17. Jahrhundert in Gebrauch war. Fast 200 Gegenstände konnten aus den Scherben zusammengesetzt werden. Zum Fundspektrum gehören neben Haushaltsgefäßen auch Salbtöpfe, Abgabefläschchen, gläserne Trichter und Mörser, Schaugefäße und Alberelli aus Fayence. Diese reichhaltigen Materialien ermöglichen erstmals die gebräuchliche Ausstattung einer süddeutschen Apotheke Ende des 16. Jahrhunderts zu belegen und mit den überlieferten Quellen in Zusammenhang zu bringen, neue Aspekte des Alltags im Heidelberg vergangener Jahrhunderte zu beleuchten.

Staatl. Weinbauversuchsgut Karlsruhe-Durlach

Historische Stätte des unterbadischen Weinbaus

Reinhard Vogel, Karlsruhe

Wenn heute über die Schließung der einzigen weinbaulichen Forschungs- und Beratungsstätte in Unterbaden - also im Regierungsbezirk Karlsruhe —, dem Staatl. Weinbauversuchsgut Durlach nachgedacht, gleichzeitig aber die Erhaltung der derzeit von diesem bewirtschafteten Rebflächen am Durlacher Turmberg über einen nicht staatlichen oder kommunalen Bewirtschafter angestrebt wird, so stößt diese Absicht aus zweierlei Gründen auf Unverständnis und Widerstand.

Zum einen versteht wohl die Mehrzahl der unterbadischen Winzer nicht, weshalb eine bisher gut funktionierende Beratungsstelle aufgelöst werden soll —, und das zu einem Zeitpunkt, in dem für den Weinbau dieses Bereiches eine an der Praxis orientierte Beratung überlebensnotwendig ist —, zum anderen aber auch, weil viele unmittelbare Nachbarn der Rebflächen, ebenso wie viele Durlacher Bürger die begründete Sorge haben, daß nach einer Bewirtschaftung durch eine „private Hand“ sich das Landschaftsbild am Durlacher Turmberg in einigen Jahren so verändern wird, daß danach weder der Turmberg noch Durlach rühmlich in die Geschichte des Weinbaues eingehen werden.

Denn mindestens schon einmal, zuletzt aber vor der Übernahme dieser Flächen am Turmberg durch den badischen Staat im Oktober 1903 lag dieses Land brach und war in einem äußerst vernachlässigten Zustand.

Weder Durlach noch der unterbadische Weinbau hätten eine Wiederholung solcher Zustände verdient.

Zur Geschichte des Weinbaus am Durlacher Turmberg:

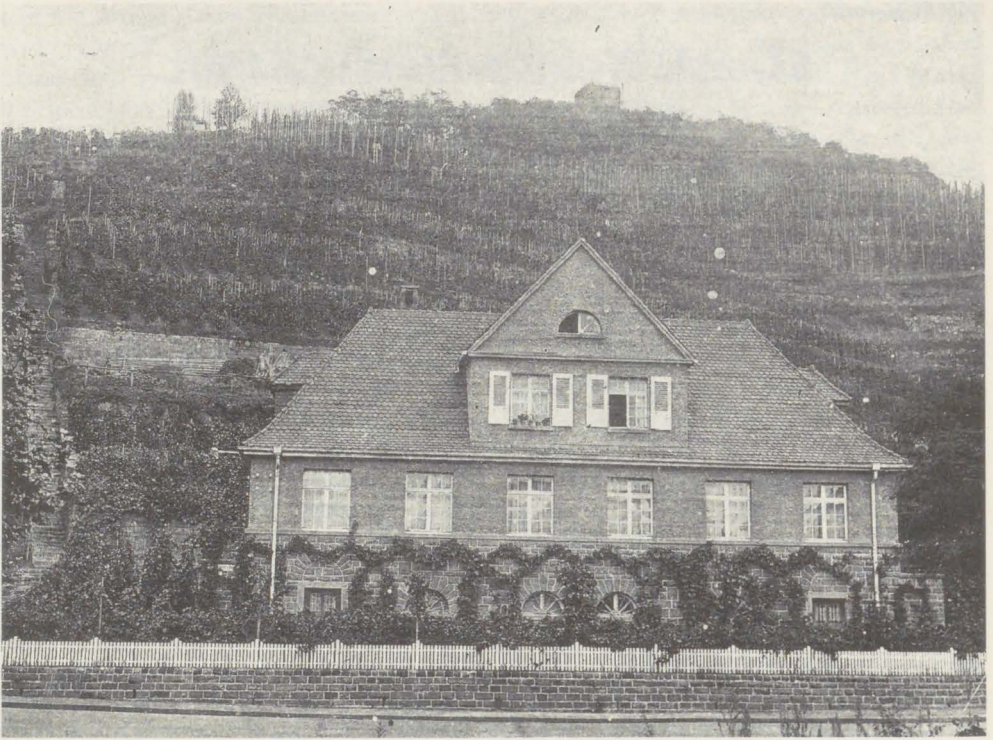
Nachdem bereits die Römer im 1. Jahrhundert nach Chr. entlang ihrer von Süden nach Norden verlaufenden Heeresstraße neben Ettlingen auch in Durlach und am Eingang zum Pfinztal in Grötzingen Siedlungen errichtet hatten, dürfte damals bereits auch schon Weinbau in dieser fruchtbaren und klimatisch besonders begünstigten Gegend betrieben worden sein.

Erstmals urkundlich belegt ist der Weinbau am Hohenberg, dem heutigen Turmberg allerdings erst durch eine Urkunde aus dem Jahre 771.

Denn damals, am 12. Juni 771, so belegt es das Urkundenbuch der ehemaligen Fürstabtei Lorsch (im Lorsch Codex) wurde folgende Schenkung vollzogen:

„Schenkung des Herolt in Berghausen unter König Karl und Abt Gundeland In Christi Namen, am 12. Juni im 3. Jahr (771) des Königs Karl. Ich, Herolt, übereigne eine Besetzung an den heiligen Märtyrer Nazarius, dessen Leib im Lorsch Kloster ruht, dem der ehrwürdige Gundeland als Abt vorsteht. Ich schenke einen Weinberg, gelegen in Barchusen (Berghausen) auf dem Hohenberge. Geschehen im Lorsch Kloster.“

Dieser Schenkung folgten zwei weitere, 773 mit 1em Weinberg, 785 mit 2 Weinbergen am Hohenberg durch einen edlen Herren Gunbert, nachdem dieser vorher seine bei Oppenheim (in Dienheim) gelegenen Weinberge ge-



Gebäude der staatlichen Rebveredlungsanstalt 1913

gen solche in Berghausen mit einem Abt Helmerich getauscht hat.
an den Hängen des Turmberges urkundlich nachgewiesen.

Im 10. Jahrhundert besaß dann das Kloster Weißenburg im Elsaß einen großen Teil der heutigen Gemarkung Grötzingen, die damals den Turmberg mit umfaßte, u. a. auch einen Fron- und Herrenhof und zahlreiche Bauerngüter. Zu dem Besitz gehörten natürlich auch Weinberge mit einem Ertrag von über 20 Wagenladungen Wein. Wo diese Weinberge lagen, ist nicht angegeben, vermutlich aber zum Teil ebenfalls am Turmberg.

Gegen Ende des 10. Jahrhunderts kam dieser Besitz mit der Burg Grötzingen auf dem Turmberg als Lehen an den Pfingzgaugrafen Konrad und später an das Geschlecht derer von Roßwog, die das Lehen aber nicht lange

besaßen, denn schon bald trat dann Markgraf Hermann VII. als Besitzer von Dorf und Burg. Dieser vermachte 1290 dem Kloster Herrenalb die Reben in der besten Lage am Turmberg, am Kaiserberg, sowie alle anderen Reben in Grötzingen und in Durlach. Auch das Kloster Gottesau, im Jahre 1103 vom Grafen Berthold von Hohenberg gestiftet, erhielt von ihm einen Weinberg am Hohenberg (Turmberg).

Das Kloster Herrenalb errichtete darauf in Durlach einen Klosterhof und der Grötzinger Besitz wurde zu einem Hofgut zusammengefaßt. Auch Mechthild, Witwe des Erlivin Libenarius in Pforzheim, gibt dem Kloster Herrenalb 1259 ihre Güter in Durlach, darunter mehrere Weingärten.

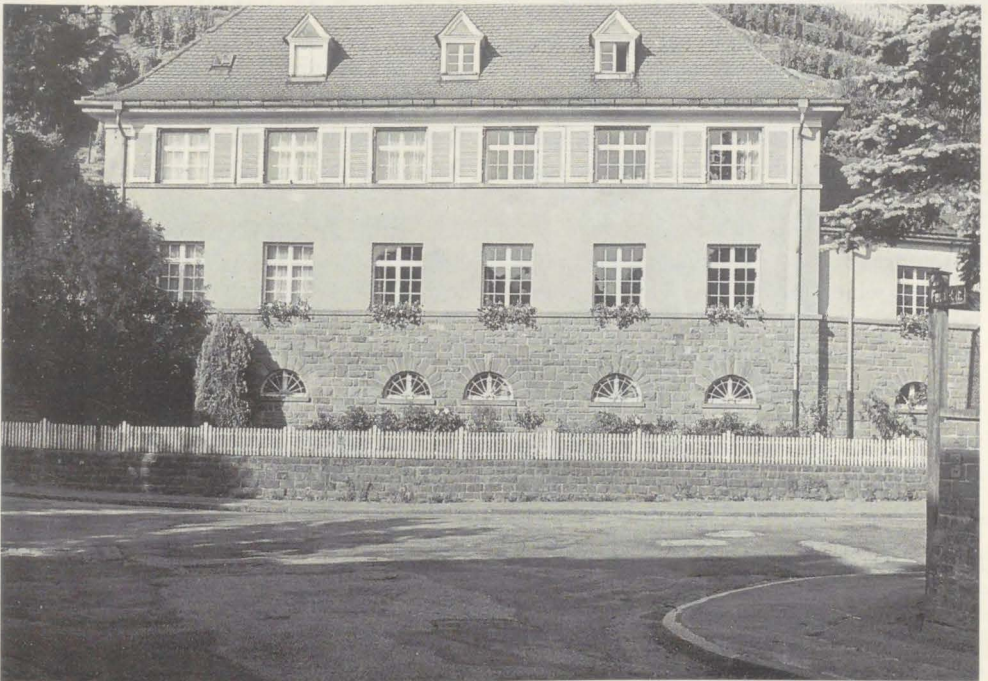
Die Reben am Turmberg (Kaiserberg) verpachtete das Kloster aber schon im Jahre 1302

an die Gebrüder Wernher und Berthold Bersch in Durlach gegen 5 Ohm weißen und 5 Ohm roten oder 10 Ohm gemischten dort gewachsenen Wein und vergab sie später wieder in Erblehen. 1326 wird der Herrenalber Hof in Durlach Kraft von Gamburg zu Erblehen verliehen, dabei werden nähere Vereinbarungen über das Kelterrecht des Klosters in diesem Hofe getroffen. 1382 erhielt Kraft Wisse gen. von Tieffenbach den Hof als Erblehen. 1471 erhielt ihn Junker von Tieffenbach. Die Kinder des Junkers verkauften dann 1491 die Erblehengerechtigkeit an Claus Arbogast, Schultheiß in Durlach, den das Kloster mit diesem Erblehen belehnte, und im Jahre 1503 ging der Hof endlich an den Markgrafen Christoph I. von Baden über. Die Aufhebung des Klosters Herrenalb erfolgte 1535.

Nun klafft eine Lücke von fast 300 Jahren, in welcher Zeit keine Nachrichten über die

Turmbergreben zu finden sind. Da aber Markgraf Christoph seine Güter in Unterbaden nicht selbst verwaltete, sondern sie seinen Untertanen meist als Erblehen verlieh, werden die Turmbergreben von Hand zu Hand gelangt sein, bis sie dem Staat zufielen. Das Domänenamt versteigerte sie dann wieder im Jahre 1832 zum Preise von 2170 Gulden an den Markgrafen Wilhelm von Baden, der sie als Nebenbetrieb des Gutes Augustenberg bebauen ließ und den Besitz durch Zukauf noch vergrößerte. So entstand s. Zt. das größte Rebgut in Nordbaden.

Mit der Verbesserung des Rebsatzes begann Markgraf Wilhelm im Jahre 1836. Jedes Jahr wurde ein Stück neu bepflanzt, bis 1842 die Arbeit vollendet war. Im Winter 1851/52 erhielt dann der untere Teil, im Frühjahr 1854 der obere Teil neue Terrassenmauern. In die Mauern eingelassene Merktafeln besagen (heute noch gut sichtbar), daß die Mauern



Heutiges Dienstgebäude des staatlichen Weinbauversuchsgutes Karlsruhe-Durlach



Blick auf die Rebflächen am Grötzingen Rotberg

des unteren Teils des Rebberges vom 1. Dezember 1851 bis 31. März 1852 und die Mauern des oberen Teiles mit einem eingebauten Unterstand, der der Rebhut dienen sollte, vom 27. März bis 30. Juni 1854 vollendet wurden.

Nach dem Tod des Markgrafen fiel der Rebberg an seine Töchter. 1866 übernahm Prinzessin Elisabeth die Reben und verkaufte sie 1875 an Rosenwirt Rittershofer, der sie dann 1889 an die Stadt Durlach abtrat. Am 7. März 1903 kaufte der badische Staat den Rebberg von der Stadt Durlach zurück und errichtete am Fuße des Berges eine Rebenveredlungsanstalt, die sich durch Veränderung der Aufgabenstellung zum heutigen Staatl. Weinbauversuchsgut-Durlach entwickelte.

Im gesamten Bundesgebiet gibt es keine andere staatliche Weinbaustelle, die ihren Rebbesitz über mehr als 1200 Jahre zurückverfolgen kann. Der Weinbau in Durlach hat deshalb eine um so größere historische Bedeutung.

Auch der Weinbau im heute östlichen Stadtteil der Stadt Karlsruhe, dem alten Malerdorf Grötzingen ist eng mit der Geschichte des Staatl. Weinbauversuchsgutes Karlsruhe-Durlach verbunden.

Von der heute noch größten geschlossenen Rebanlage in Grötzingen am Rotberg wird nämlich exakt vor 1000 Jahren — also 991 — erstmals berichtet, daß von dort 20 Wagenladungen Trauben geerntet wurden. Eine Wagenladung mit 1500 Liter gerechnet, waren dies damals bereits 30 000 Liter Wein.

Die Lage Rodberg, eine reine Südlage mit Lößboden und Muschelkalk und Hangneigungen bis zu 60%, wurde im 9. Jahrhundert vom Kloster Weißenburg von Wald befreit und dort ein größerer Rebbesitz geschaffen, den das Kloster zunächst im Eigenbau bewirtschaftete.

Später wurden diese Weinberge durch die Klöster an verschiedene Bürger um ein Viertel oder Fünftel des jährlichen Ertrages verpach-

tet. Mit der Reformation kamen die Weinberge an die jeweiligen Markgrafen, die daraus ihren Zins- und Trottwein forderten.

So hatte Grötzingen um 1750 eine Rebfläche von ca. 80 ha und einen jährlichen Ertrag von ca. 300 000 Liter oder 37 hl/ha.

Ab 1780 bis 1795 entstanden am Rodberg mustergültige Rebanlagen, die aber bereits 1809 in andere Hände übergingen. 1827 kaufte dann Markgraf Wilhelm von Baden die Rebflächen und ließ sie (nach Verwahrlosung) wieder instandsetzen. Bessere Rebsorten, wie Muskat Gutedel, Schwarzer Riesling, Weißer Burgunder und Blauer Portugieser wurden angepflanzt, die schlechte Rebsorte Hudler beseitigt.

Nach und nach ging der ehemals klösterliche und später markgräfliche Rebbesitz am Grötzinger Rodberg an die Grötzinger Bürger über.

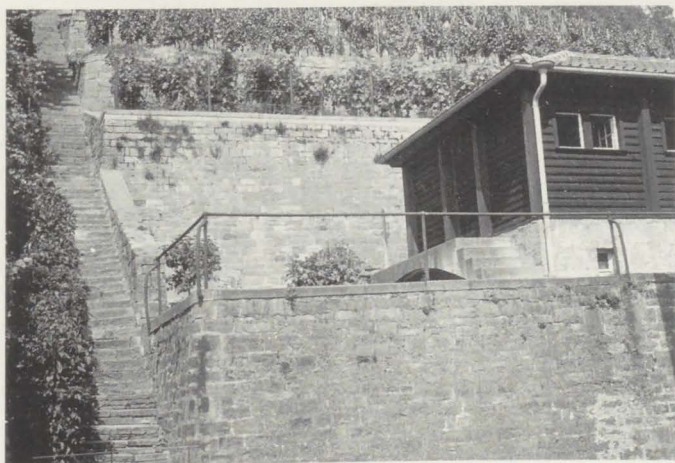
1934 kaufte dann der badische Staat ebenfalls dieses, zuletzt ungepflegte, aber nachweislich 1000-jährige Rebgelände und ließ eine Fläche von 5,4 ha rigolen, Mauern und Treppen instandsetzen, um darauf 1935 einen großen Muttergarten mit Amerikanerreben zur Versorgung des badischen Weinbaus mit reblaus-

sicheren Pfropfreben zu erstellen. Daneben ließ die damalige Gemeinde Grötzingen eine Fläche von 1 ha rigolen, mit Edelreben (Riesling und Silvaner) bepflanzen, und gab diese dann an Grötzinger Bürger zur Bewirtschaftung ab.

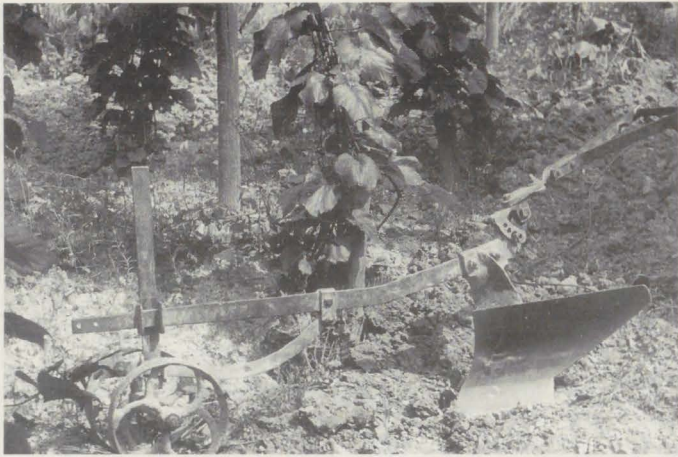
Erst 1969 erfolgte die Umstellung des gesamten Grötzinger Rotberges von Amerikanerreben auf Ertragsreben. Heute stehen hier neben dem wertvollen Zuchtsortiment der anstaltseigenen Sorten und Klone noch verschiedene Neuzüchtungen im Vergleich zu alten Edelsorten und ein Sortiment pilzresistenter interspezifischer Neuzüchtungen in der Prüfung.

Aufgaben der Rebenveredlungsanstalt und des Staatl. Weinbauversuchsgutes Durlach gestern — heute — morgen

Bei der Gründung der Staatl. Rebenveredlungsanstalt im Jahre 1903 stand im Vordergrund, den unterbadischen Weinbau mit — gegen die Reblaus widerstandsfähigen Pfropfreben zu versorgen. Denn die Reblaus, 1854 erstmals von dem New Yorker Forscher Asa Fitch beschrieben, zerstörte seit Mitte der



Nördliche Grenze der Versuchsflächen am Turmberg mit Treppe und Sicht auf die Terrassenmauern



Eisenpflug zur Bodenbearbeitung mit dem Seilzug

60er Jahre des vorigen Jahrhunderts einen Großteil des deutschen und europäischen Weinbaus.

Deshalb hatten die staatlichen Weinbaufachleute und Politiker im Jahre 1901 den, wie sich heute zeigt, einzig richtigen Entschluß gefaßt, über eine im Weinbaugebiet selbst aufzubauende Produktion standortgerechter Amerikanerunterlagsreben und einem Sortiment heimischer, brauchbarer Europäerreben und die anschließende Herstellung von Pfropfreben, diesen gefährlichsten Rebschädling nachhaltig zu bekämpfen.

Zu diesem Zweck wurde bereits im Oktober 1903 mit den Arbeiten am Turmberg begonnen.

Das Gelände mußte Stück für Stück gesäubert und von altem Baumbestand befreit werden. Teilweise wurden alte Terrassen geschleift, zahlreiche verfallene Mauern umgebaut, so daß schließlich alle Terrassen, so wie sie heute noch stehen, einen einheitlichen Neigungswinkel von ca. 23 Grad erhielten. Die ursprünglich nach West-Süd-West ausgerichteten Terrassen wurden zu einer Südwestlage verlegt.

Mit dem Bau des Dienstgebäudes in der Posseltstr. 19 wurde 1911 begonnen. Nachdem dieses, ursprünglich einstöckig gebaut, durch

die Steigerung der Veredlungstätigkeit in den 20er Jahren zu klein wurde, entstand durch Aufsetzen eines weiteren Stockwerkes und Anbau 1929 — 30 das Gebäude in seiner heutigen Form.

Zusammen mit der 1934 durch Kauf von der damaligen Gemeinde Grötzingen erworbenen Fläche von 5,4 ha am dortigen Rotberg war 1940 eine Gesamtfläche von ca. 8 ha mit Unterlagsreben bestockt, die etwa 1,5 Mill. Unterlagen brachten.

Hiervon wurden bis zu 750 000 Propfreben jährlich hergestellt.

Die Anstalt, seit ihrer Gründung bis 1921 der landw. Lehr- und Forschungsanstalt Augustenberg und ab 1921 dem Staatl. Weinbauinstitut Freiburg angegliedert, erhielt im Jahre 1946 ihre Selbständigkeit. Bis zur Gründung des Süd — West — Staates vor 40 Jahren, im Jahre 1952 war das Regierungspräsidium Karlsruhe Aufsichtsbehörde, danach wurde die Staatl. Rebveredlungsanstalt dem heutigen Ministerium für Ländlichen Raum, Landwirtschaft und Forsten in Stuttgart unterstellt.

Als 1. Leiter dieser selbständigen Anstalt war Weinbauamtman Eugén Meinke wie auch sein Nachfolger, Oberlandwirtschaftsrat Rudolf Weißenberg gleichzeitig Referent für

Weinbau beim Regierungspräsidium Karlsruhe.

Gerade die Bündelung dieser Funktionen und damit die Möglichkeit, für die Praxis notwendige Maßnahmen, ohne größeren Reibungsverlust in der Verwaltung umzusetzen, hat dem Weinbau Unterbadens einen hohen Stellenwert eingebracht. Ohne den großen Einsatz dieser beiden Weinbaufachleute wäre die schwierige Phase des Wiederaufbaus und die planmäßige Umstellung auf reblauswiderstandsfähige Pfropfreben nach dem 2. Weltkrieg bis Ende der siebziger Jahre in vielen Weinbaugemeinden des Kraichgaus und der Bergstraße undenkbar gewesen.

Parallel zu den ersten Rebflurbereinigungen und der Versorgung mit Pfropfreben erfolgte der Aufbau einer Klone — und damit der Erhaltungszüchtung der wichtigsten, im Weinbaugebiet angebauten Rebsorten. Vor allem die Auslese leistungsfähiger Klone bei den Sorten Müller-Thurgau, Weißer Burgun-

der, Ruländer, Auxerrois, Muskat Ottonel, brachte den Winzern sichere Erträge bei besten Qualitäten. Heute stehen von sämtlichen Sorten virusgetestete Klone und damit qualitativ und sanitär höchstwertiges Pflanzmaterial zu Verfügung.

Neben einer Vielzahl jeweils aktueller Versuchsfragen, wie z. B. Mittelprüfungen, Bodenabdeckungsversuchen, Prüfung von Neuzüchtungen, Anschnitt- Ausdüngungs- und Laubbehandlungsversuchen, die von der Anstalt bearbeitet wurden, war es nach den großen Aufbaujahren notwendig, die immer zahlreicher werdenden Selbstvermarktungsbetriebe auch auf dem kellerwirtschaftlichen Sektor umfassend zu schulen, eine Aufgabe, die auch künftig einen hohen Stellenwert einnehmen muß, wenn der unterbadische Bereich neben den anderen Weinbaubereichen unseres Landes bestehen will.

Hier hat gerade die seit der Aufgabe der eigenen Rebveredlung 1980 in Staatl. Wein-



Schwieriges Arbeiten in extremen Steillagen



Verwiegen der Ernte aus den Versuchspartzen



Abgeräumte Terasse vor der Anpflanzung



Mit Unterlagsreben bepflanzte Terrassen am Turmberg. Im Hintergrund aufgesetzte Trockenmauern

bauversuchsgut umbenannte Anstalt selbst Pionierarbeit geleistet. Trotz schwieriger räumlicher Verhältnisse in der eigenen Kellerwirtschaft wurden besonders in den letzten beiden Jahren sowohl auf Landes- wie auf Bundesebene höchste Auszeichnungen mit anstaltseigenen Weinen errungen.

Die für die Zukunft wohl wesentlichste Aufgabe dieser räumlich historischen, geistig aber modernen Forschungs- und Beratungsstätte in Unterbaden müßte die eigene Erprobung und anschließende Umsetzung eines

umweltschonenden Weinbaus in der weinbaulichen Praxis sein.

Vor dem Hintergrund eines Strukturwandels innerhalb vieler Weinbaubetriebe des Bereiches Kraichgau und Bergstraße ist nur durch eine schlagkräftige, an der Praxis orientierte, Staatl. Weinbauberatung die Zukunft des unterbadischen Weinbaus und die Erhaltung einer seit Jahrhunderten gewachsenen Kulturlandschaft zu gewährleisten.

Möge das Staatl. Weinbauversuchsgut in Durlach auch weiterhin zum Wohle der unterbadischen Winzerschaft wirken.

In xp̄i noīe die .ii. id. iunij. herolt Barchusen. KAR. K.
 a. iii. karoli. r. ego herolt dono ad. s. h. m̄.
 q̄ req̄. in cope in mon. Laur. ubi uen̄ Gundel
 Land aff p̄ile uider uinea. in barchusen in Gund.
 hohenberge ad monast. Laur. t. q. s.

URKUNDE 3518 (12. Juni 771 — Reg. 647)

Schenkung des Herolt in Berghausen unter König Karl und Abt Gundeland .

In Christi Namen, am 12. Juni im 3. Jahr (771) des Königs Karl. Ich, Herolt, überigne
 eine Besitzung an den heiligen Märtyrer *N(asarini)*, dessen Leib im Lorschener Kloster ruht,
 dem der ehrwürdige Gundeland als Abt vorsteht. Ich schenke einen Weinberg, gelegen in
 Barchusen (Berghausen), auf dem
 Hohenberge (wie 3516); Geschehen im Lorschener Kloster. Zeit, wie oben erwähnt.

DURLACHER-Turmbergwein kann auf eine Tradition von über 1220 Jahren zurückblicken, belegt durch Urkunden aus dem Lorschener Codex aus dem Jahre 771.

Weinbau und Bergbau in Baden

Hansjosef Maus, Freiburg

Daß im Badischen ein guter Wein wächst, ist weit bekannt, und wer durch Baden fährt, sieht bald, wo dieser Wein gedeiht, sind die Rebhänge und -terrassen doch oft weithin sichtbar. Doch daß hier vor Zeiten auch intensiver Bergbau umging, ist meist nicht mehr sichtbar und auch in weiten Kreisen der einheimischen Bevölkerung nicht mehr gegenwärtig. Allenfalls die oft willkürliche Deutung von Flurnamen läßt im Gespräch noch Andeutungen von Überlieferungen erkennen über einen meist ins „Mittelalter“ verlegten Bergbau, der fast stets dem Silber gegolten haben soll. Sagen und Märchen ranken sich um die Gier nach Geld, um Not und geheimnisvolle Gestalten, die mit diesem Bergbau in Verbindung gebracht werden. Um dem bergbaugeschichtlich Interessierten nun eine Information an die Hand zu geben, wo ehemals Bergbau und Weinbau gemeinsam das Wirtschaftsleben prägten, sind auf den folgenden Seiten alle badischen Weinbaugemeinden zusammengestellt, auf deren Gemarkung irgendwann einmal Bergbau umging, die große Zahl der betroffenen Orte und die Vielfalt der abgebauten Rohstoffe wird am Ende sogar den montanhistorisch Bewanderten erstauten.

Der Bergbau reicht in unserer Region weit zurück. So konnte z. B. bei Kleinkems steinzeitlicher Jaspisbergbau nachgewiesen werden, der unseren Vorfahren das Rohmaterial für zahlreiche Werkzeuge lieferte, für Bohrer, Messer, Schaber, Pfeilspitzen usw. Etwa gleichalt ist der Hämatitbergbau bei Sulzburg und Münstertal, wo rote Mineralfarben gewonnen wurden. Ob während der Bronzezeit das notwendige Kupfer bei uns abgebaut wurde, ist nicht bekannt, dagegen läßt sich eine latènezeitliche Eisengewinnung eindeutig be-

legen. Der Abbau von Eisenerz hat somit über 2500 Jahre gedauert, die letzte Grube wurde erst 1969 geschlossen. Vier verschiedene Typen von Eisenerz standen zur Verfügung und wurden zu verschiedenen Zeiten in unterschiedlicher Intensität genutzt: Doggererz mit 15—25% Eisengehalt, Bohnerz mit 40—55% Eisengehalt, Gangerz (=Brauneisen) mit 25—60% Eisengehalt und Raseneisenerz mit 20—25% Eisengehalt. Blei und Silber sind wohl die bekanntesten Rohstoffe, die in Baden gefördert wurden, wobei im mittleren und nördlichen Schwarzwald und im Odenwald mehr das Kupfer an die Stelle des Bleis trat. Die Gehalte an Silber waren übrigens meist sehr gering, sie lagen nur bei 0,05—0,2%, d. h. aus einer Tonne Blei oder Kupfer konnten nur 500 bis 2000 Gramm Silber ausgeschmolzen werden. Eng verknüpft mit diesem Bergbau war die Gewinnung von Kobalt an wenigen Stellen im mittleren Schwarzwald und bei Sulzburg, und hier auch die Förderung von Antimon. Das in Form von Zinkblende in zahlreichen Erzgängen insbesondere des südlichen Schwarzwaldes auftretende Zink wurde nur in diesem Jahrhundert und nur in der Grube Schauinsland gewonnen, die bei Wiesloch vorkommende Schalenblende soll auch schon römischzeitlich genutzt worden sein. Als letztes gefördertes Metall ist das Nickel zu nennen, das bei Horbach im Südschwarzwald abgebaut wurde. Andere Metalle wurden zwar gesucht und auch gefunden, doch kam es nicht zu einer Gewinnung, z. B. Wismut, Gold und Niob, lediglich das Mangan wurde als Beiprodukt aus einigen Eisenerzgängen bei Eisenbach gefördert. Unter den Industriemineralen nahm in früheren Jahrhunderten der Gips eine besondere Stellung ein, er wurde als Bau-

und Düngegips in der sedimentären Umrandung des Südschwarzwaldes abgebaut. Ebenso gesucht war das Steinsalz, dem sich in Buggingen noch das Kalisalz zugesellte. Die Gewinnung großer Mengen von Schwerspat und Flußspat aus den Erzgängen des Schwarzwaldes und des Odenwaldes blieb dem Industriezeitalter vorbehalten und dauert auch heute noch an, dagegen gehört die Förderung der Steinkohle schon lange der Vergangenheit an, und auch der Abbau von Uran wird bald vergessen sein.

Zwar bestehen zwischen dem Bergbau und dem Weinbau keine direkten Beziehungen, sieht man einmal davon ab, daß einerseits die Werkstoffe für mancherlei Weinbau-Gerätschaften (Eisen, Kupfer usw.) bergmännisch gewonnen wurden, andererseits aber auch die Bergleute stets einen guten Tropfen zu schätzen wußten, besteht gleichwohl eine Verbindung zwischen diesen beiden Erwerbszweigen darin, daß sie für die Bewohner mancher Gemeinden gelegentlich die wichtigsten Einnahmequellen darstellten. Für die heutige Zeit gilt dies ausschließlich für den Weinbau, früher jedoch war der Bergbau für zahlreiche Familien die Lebensgrundlage.

Der Weinbau, dessen Anfänge in unserem Land auf die Römer zurückgeführt werden, war wie auch der Bergbau starken Schwankungen bezüglich Verbreitung und Ertrag unterworfen. So standen vor etwa 180 Jahren noch auf 27 000 Hektar landwirtschaftlicher Fläche Reben im Anbau. Seit dem drastischen Rückgang auf ein Fünftel dieser Fläche vor etwa 50 Jahren ist die Rebfläche inzwischen wieder auf ca. 15 000 Hektar gestiegen. Und der heute praktisch erloschene Bergbau warf vor Zeiten so gute Erträge ab, daß sich z. B. die Christengemeinde Freiburgs das Münster als Pfarrkirche errichten konnte. Aus heutiger Sicht ist mit einem Wiederaufleben des Bergbaus nicht zu rechnen, um so mehr sollte die Erinnerung an diesen bisweilen über 2000 Jahre alten Erwerbszweig wach gehalten werden.

Die folgende Zusammenstellung enthält die ehemals Bergbau treibenden badischen Weinbaugemeinden in alphabetischer Reihenfolge. Unschärfen im Zusammenhang mit der Gemeindeverwaltungsreform sind allerdings unvermeidlich. Auch bedeutet der angegebene Zeitraum nicht, daß während der ganzen Zeitspanne Bergbau umging, die Jahreszahlen geben lediglich den frühesten und letzten Zeitpunkt an, zu dem in der betroffenen Gemeinde Bergbau oder Bergbauversuche gemeldet sind. Darüber hinaus ist insbesondere für den Beginn des Bergbaus häufig kein exakter Zeitpunkt festzulegen. Vielfach begann der Bergbau auf Metalle schon zu keltischer oder römischer Zeit, ohne daß uns dafür stichhaltige Beweise vorliegen, während eine spätere Nutzung durchaus zweifelsfrei dokumentiert sein kann.

| | |
|-------------|---|
| Altschweier | Eisenerzbergbau (Brauneisen): mittelalterlich (?) bis zum Ende des 18. Jahrhunderts |
| Au | Gipsbergbau (Baugips, Düngegips): von 1480 bis 1912 |
| Auggen | Eisenerzbergbau (Bohnerz): latènezeitlich?, römisch?, 16.—19. Jahrhundert |
| Baden-Baden | vergebliche Bergbauversuche auf Kupfer, Kobalt und Schwerspat im 17. und 18. Jahrhundert; Bergbau auf Steinkohle im 18. und 19. Jahrhundert; Bergbau auf Edelsteine (Amethyst, Chalcidon, Achat) im 18. und 19. Jahrhundert |
| Badenweiler | Bergbau auf Blei und Silber: römerzeitlich mit Unterbrechungen bis ins 20. Jahrhundert |
| Bamlach | Gipsbergbau (Baugips, Düngegips): von 1806 bis 1822 (?) |
| Berghaupten | Steinkohlebergbau: von 1753 bis 1910 |

| | | | |
|--------------|--|--------------|--|
| Bollschweil | Bergbauversuche auf Bohnerz im 18. Jahrhundert; Eisenerzbergbau (Doggererz) von 1938 bis 1939; Bergbau auf Blei und Silber im Mittelalter | Gennenbach | Eisenerzbergbau (Doggererz): im 17./18. Jahrhundert |
| Britzingen | Eisenerzbergbau (Bohnerz u. a.) im 18./19. Jahrhundert; Gipsbergbau (Baugips, Düngegips) von 1831 bis 1885; Bergbau auf Blei und Silber im 18. Jahrhundert (?) | St. Georgen | Eisenerzbergbau (Doggererz): von 1938 bis 1942 |
| Bühlertal | Eisenerzbergbau (Brauneisen): mittelalterlich (?) bis zum Ende des 18. Jahrhunderts | Glottertal | Eisenerzbergbau (Brauneisen): römisch, mittelalterlich und im 17./18. Jahrhundert |
| Buggingen | Kalisalzbergbau von 1921 bis 1973 | Grenzach | Gipsbergbau (Bau- und Düngegips): vom 13. Jahrhundert bis nach 1852 |
| Diersburg | Eisenerzbergbau (Brauneisen) von 1755 bis 1771 und von 1854 bis 1858; Steinkohlenbergbau von 1753 bis 1910 | Grunern | Blei-, Silber- und Kupferbergbau vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert |
| Dottingen | Gipsbergbau (Baugips, Düngegips): vor 1818 bis ? | Heitersheim | Kalisalzbergbau von 1961 bis 1973 |
| Durbach | Eisenerzbergbau (Brauneisen): im 18. Jahrhundert | Herbolzheim | Eisenerzbergbau (Doggererz): von 1937 bis 1969 |
| Ebringen | Eisenerzbergbau (Doggererz): von 1938 bis 1942 | Herten | Gipsbergbau (Bau- und Düngegips): vor 1776 bis 1878 |
| Egerten | Eisenerzbergbau (Doggererz): nach 1730, Versuchsbergbau 1937 | Hertingen | Eisenerzbergbau (Bohnerz): latènezeitlich, römisch und im 16.—19. Jahrhundert |
| Ehrenstetten | Bergbau auf Blei und Silber im Mittelalter | Heuweiler | Eisenerzbergbau (Brauneisen): im 17. und 18. Jahrhundert |
| Eisental | Eisenerzbergbau (Brauneisen): 17./18. Jahrhundert | Hochburg | Blei- und Silberbergbau; im 17. und 18. Jahrhundert |
| Erzingen | Eisenerzbergbau (Bohnerz): 16. bis 19. Jahrhundert | Hohensachsen | Blei- und Silberbergbau: vor 1551 bis 1783 |
| Feldberg | Eisenerzbergbau (Doggererz): 17./18. Jahrhundert | Holzen | Eisenerzbergbau (Bohnerz): römisch und im 16. bis 19. Jahrhundert |
| Feuerbach | Eisenerzbergbau (Doggererz und Bohnerz): 16.—19. Jahrhundert | Istein | Eisenerzbergbau (Bohnerz): im 17. und 18. Jahrhundert |
| Freiburg | Eisenerzbergbau (Brauneisen): im Mittelalter; Blei, Silber und Zink vom Mittelalter bis 1953 | Kandern | Eisenerzbergbau (Bohnerz und Doggererz): römisch, mittelalterlich bis ins 19. Jahrhundert |
| | | Kleinkems | Jaspisbergbau (Feuerstein): steinzeitlich; Eisenerzbergbau (Bohnerz): im 16.—19. Jahrhundert |
| | | Lauf | Bergbau auf Kupfer, Blei, Silber und Eisen von 1685 bis 1866 |

| | | | |
|--------------|---|---------------|---|
| Laufen | Gipsbergbau (Bau- und Düngegips): von 1785 bis 1910 | Rechberg | Eisenerzbergbau (Bohnerz): vom 16. bis 19. Jahrhundert |
| Liel | Eisenerzbergbau (Bohnerz): im 16.—19. Jahrhundert | Ringelbach | Eisenerzbergbau (Brauneisen): mittelalterlich (?) bis ins 18. Jahrhundert |
| Lipburg | Eisenerzbergbau (Doggererz): von 1937 bis 1942 | Ringsheim | Eisenerzbergbau (Doggererz): mittelalterlich und von 1937 bis 1969 |
| Maleck | Eisenerzbergbau (Bohnerz): vermutlich im 18. Jahrhundert | Sasbachwalden | Eisenerzbergbau (Brauneisen): von 1787 bis 1833 |
| Müllheim | Eisenerzbergbau (Bohnerz): im 16. bis 19. Jahrhundert | Schelingen | Versuchsbergbau zur Gewinnung von Niob 1949—1952 |
| Munzingen | Eisenerzbergbau (Bohnerz): Versuch vermutlich im 18. Jahrhundert | Schliengen | Eisenerzbergbau (Bohnerz): vom 16. bis 19. Jahrhundert |
| Neusatz | Eisenerzbergbau (Brauneisen): mittelalterlich (?) bis zum Ende des 18. Jahrhunderts | Schriesheim | Silber- und Vitriolbergbau von 1473 bis 1817; Schwespatbergbau von 1802 bis 1939 |
| Neuweier | Steinkohlenbergbau von 1748 bis 1845; Bergbau auf Blei und Silber von 1763 bis 1831 | Seefelden | Kalibergbau von 1921 bis 1973 |
| Nidereggenen | Eisenerzbergbau (Bohnerz): vom 16. bis 19. Jahrhundert | Sexau | Eisenerzbergbau (Brauneisen) vom 15. bis 18. Jahrhundert; Bergbau auf Blei und Silber von 1218 bis zum Ende des 19. Jahrhunderts |
| Nußbach | Eisenerzbergbau (Brauneisen): mittelalterlich (?) bis zum Ende des 18. Jahrhunderts | Staufen | Bergbau auf Blei und Silber: mittelalterlich bis ins 18. Jahrhundert; Eisenerzbergbau (Brauneisen, Bohnerz und Doggererz) unbekannter Zeitstellung |
| Nußloch | Bergbau auf Blei, Silber, Zink und Eisen: römisch bis 1953 | Steinbach | Weißerdebergbau (Ton): im 19. Jahrhundert; Steinkohlenbergbau: von 1748 bis etwa 1840 |
| Oberreggenen | Eisenerzbergbau (Bohnerz): vom 16. bis 19. Jahrhundert | Sulzburg | Bergbau auf Hämatit (Farberde): steinzeitlich; Bergbau auf Blei und Silber: römisch bis 1832; Eisenerzbergbau (Brauneisen?): römisch; Gipsbergbau (Bau- und Düngegips): 1825 bis 1925 |
| Oberkirch | Eisenerzbergbau (Brauneisen): mittelalterlich (?) bis ins 18. Jahrhundert | Tannenkirch | Eisenerzbergbau (Bohnerz): im 16. bis 19. Jahrhundert |
| Oberweiler | Eisenerzbergbau (Doggererz): bis ins 19. Jahrhundert | Umweg | Steinkohlenbergbau: von 1748 bis etwa 1840 |
| Ödsbach | Flußspatbergbau im 19. und 20. Jahrhundert | | |
| Ohlsbach | Blei- und Silberbergbau unbekannter Zeitstellung | | |
| Orschweier | Eisenerzbergbau (Raseneisenerz): latènezeitlich (?) | | |
| Ottersweier | Eisenerzbergbau (Brauneisen): mittelalterlich (?) bis ins 18. Jahrhundert | | |

| | | |
|-------------|---|---|
| Varnhalt | Steinkohlenbergbau: von 1748 bis etwa 1840 | Gebiet zu dokumentieren, das heute kaum noch Anzeichen dieses früher oft bedeutsamen Erwerbszweiges mehr erkennen läßt. Zahlen und Fakten wurden u. a. zusammengetragen aus Bliedtner, M. & Martin, M. (1986): Erz- und Minerallagerstätten des Mittleren Schwarzwaldes, Freiburg; Gassmann, G. (1991): Der südbadische Eisenerzbergbau: Geologischer und montanhistorischer Überblick, Freiburg; Metz, R. (1971): Mineralogisch — landeskundliche Wanderungen im Nordschwarzwald, Göttingen; Metz, R. (1980): Geologische Landeskunde des Hotzenwaldes, Lahr und Metz, R., Richter, M. & Schürenberg, H. (1957): Die Blei-Zink-Erzgänge des Schwarzwaldes, Hannover. Die Angaben zum Weinbau sind der Karte „Baden — sein Weinbau, seine Weine“ des Badischen Weinbauverbandes e. V., Freiburg, entnommen. Die Schriftenverzeichnisse der angeführten Quellen enthalten umfangreiche weiterführende Literatur. |
| Wasenweiler | Gipsbergbau (Bau- und Düngegips): von 1838 bis 1879 | |
| Wiesloch | Bergbau auf Blei, Silber und Zink: römisch bis 1953 | |
| Wildtal | Eisenerzbergbau (Brauneisen): römisch bis ins Mittelalter | |
| Windenreute | Eisenerzbergbau (Bohnerz): im 18. Jahrhundert (?) | |
| Wittnau | Eisenerzbergbau (Brauneisen) unbekannter Zeitstellung | |
| Wollbach | Gipsbergbau (Bau- und Düngegips): um 1760 bis 1924 | |
| Zunsweier | Eisenerzbergbau (Brauneisen): im 17. bis 19. Jahrhundert | |

Diese Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sie versucht lediglich, den Umfang des Bergbaus in einem



*Karlsruhe
Alter Bahnhof in der Kriegsstraße 1911*

Die Galavorstellung

Erinnerung eines Karlsruhers an den Fronleichnamstag 22. Juni 1916

Erich Roth, Offenburg

Wenn ich in meiner Vaterstadt über den Festhallenplatz, wie er früher einmal hieß, gehe, zwischen Vierordtbad, Schwarzwaldhalle, Konzerthaus und dem Kongreßgebäude, einem griechischen Tempelbezirk nicht unähnlich, erfreue ich mich an den bildschönen Blumenanlagen und munteren Wasserspielen. Aber ich schaue auch dann und wann durch Sonnenglast oder abends durch dezent bläulichem Lampenschein ein ganz anderes Bild an der gleichen Stelle, ein Bild, das ein Dreivierteljahrhundert zurückliegt. Hier hatte der Zirkus Hagenbeck aus Hamburg seine Zauberzeltstadt aufgeschlagen und das mitten im Krieg 1916. An seinem zweiten Spieltag, an Fronleichnam, wurde am Nachmittag zu einer Kindergalavorstellung eingeladen. In Wirklichkeit gab dann der Tod seine grausame Galavorstellung. Kurz nach Spielbeginn fielen Bomben auf das weite Zeltareal, aus heiterem Sommerhimmel und völlig unvermutet. Etwa zweitausend Menschen, vornehmlich Kinder natürlich, aus Nah und Fern herbeigeströmt, saßen unter dem Manegendach. Bomben auf einen Zirkus! Das löste in Deutschland, ja in Europa Trauer und Entsetzen aus. Der Krieg zeigte sein unmenschlichstes Gesicht. Es blieb in den beiden Weltkriegen ein einmaliges Geschehen. Für die Opfer der 120 Toten – darunter 85 Kinder – und der ungezählten Verletzten gingen noch Monate danach große Spenden aus dem ganzen Vaterland und sogar auch dem neutralen Ausland bei der Stadtverwaltung ein. So erschüttert war die zivilisierte Welt. Der Hergang des Ereignisses ist für die Stadtchronik vielfältig beschrieben worden. Wenn uns alten Augenzeugen, die wir das unmittelbar oder am Ran-

de erlebt haben, die Bilder der Erinnerung daran nicht mehr ganz loslassen, und wir hie und da auch noch davon sprechen, wollen wir bestimmt keinerlei Haßgefühle gegen unsere ehemaligen Feinde, die das längst nicht mehr sind, künstlich anheizen, am wenigsten die 5 oder 6 Piloten beschuldigen, die das Blutbad verursacht haben. Es ist ganz sicher, daß sie keine Kinderzirkusvorstellung treffen wollten, sondern befehlsgemäß das Bahngelände, den Karlsruher Hauptbahnhof. Der war ein strategisch wichtiger Ort für die Truppentransporte und den Nachschub an die Westfront, wo der Krieg mörderisch tobte.

Nur – dieser Bahnhof war vor 3 Jahren stillgelegt worden! Die Gleisanlagen hatte man gleich entfernt, Konzerthaus und Ausstellungshalle (heute Kongreßhalle) mit ihren vielen Säulen waren gerade fertig gebaut gewesen, das ganze Bahngelände außer den Bahnhofsgebäuden planiert. Ein geradezu idealer Großraum für einen Zirkus in Stadtmitte. Der „Neue Bahnhof“, im Frühjahr 1913 eingeweiht, lag nun mehr als 2 km südlich vom „Alten Bahnhof“. Dem französischen Generalstab war das Geschehnis dieses Angriffs mehr als peinlich, und er entschuldigte die sinnlose Bombardierung damit: Man habe den Piloten alte Stadtpläne mitgegeben, auf denen der neue Bahnhof noch nicht eingezeichnet war. Die todbringende Last galt also ohne Zweifel dem Bahngelände, keineswegs einem Zirkus. Die Geschwadermannschaft hätte die Zeltstadt von großer Höhe aus für ein Militärlager gehalten. Nun – zum Bombenabwurf mußten die Flugzeuge doch ziemlich tief herunterstoßen, sonst hätten sie unmöglich zielsicher treffen können.

Und wenn die Gleise noch gelegen hätten, dann würde man auf ihnen kein Militärlager aufgebaut haben.

Von unserer Wohnung in der Südenndstraße im vierten Stock konnten wir den Angriff beobachten. Denn als die Sirenen aufheulten, detonierten auch schon die ersten Bomben. Es war purer Leichtsinn von uns, an die Fenster zu springen anstatt in den Keller. Man war eben noch denkbar unerfahren und harmlos. Ich entsinne mich noch sehr gut, wie die 5 oder 6 Flugzeuge über den Rhein abgeflogen sind, nicht sehr schnell und nicht allzu hoch, vom Sonnenlicht hell bestrahlt.

Wir Karlsruher mißtrauten damals allerdings der französischen Darstellung. Denn genau ein Jahr zuvor, am 17. Juni 1915, erlebten wir in der Morgenfrühe den ersten Luftangriff auf unsere Stadt. Das war nämlich das exakte Datum der Stadtgründung vor 200 Jahren. Man war in Frankreich offenbar der irrigen Meinung, wir Karlsruher würden zur frühen Stunde schon in Festjubiläum schwelgen. Wie es 1916 dann wirklich zu dem nicht beabsichtigten Drama gekommen ist, kann man nicht mehr mit letzter Sicherheit feststellen. Ist auch völlig zwecklos und kann nichts ungeschehen machen. Die Entschuldigung mit dem unrevidierten Stadtplan ist auf jeden Fall plausibel. Ab und zu handelten – wie man weiß – Piloten aller Nationen bei ihren Einsätzen eigenwillig oder befehlsstur, je nachdem, und warfen an vermeintlichen Zielen Bomben ab, meldeten bei der Rückkehr einfach: „Befehl ausgeführt“.

Als ich dann selbst zwei Stunden später das Ausmaß des Unglücks erkannte, mußte ich mir sagen: Ich könnte jetzt auch bei den toten Kindern liegen, die nebeneinander im „Alten Bahnhof“ aufgebahrt wurden. Denn ich wollte ja auch unbedingt in diese Galavorstellung gehen. Welch' eine willkommene Abwechslung nach zwei Kriegsjahren, da der Hunger ständiger Küchenmeister war, und wir ordentlich „Kohldampf schoben“, wie es im Brigantendeutsch hieß. Einige unserer

Lehrer waren gefallen oder schwer verwundet, der Schulunterricht litt erheblich unter den kriegsbedingten Einschränkungen. Und da dann das faszinierende Angebot „Zirkus“, die Welt der Artisten und Exoten, der „Dumme August“, der uns mal wieder so recht zum Lachen bringen konnte, und der vielleicht gescheiter war als mancher, der breitspurig in der Loge ihm zuhörte. Aber mein Vater, damals überanstrengter Eisenbahner, wollte auf den feiertäglichen Spaziergang nicht verzichten; ich jedoch sollte auf dieses einmalige Vergnügen verzichten! Spazierengehen konnte man schließlich an jedem lieben Sonntag. Es kam zu einem Kompromiß zwischen Vater und Sohn: Wir besuchten vormittags die Tier-schau; da konnte man auch einigen Proben und Dressuren beiwohnen. Wenigstens etwas. Aber ich blieb brummig.

Bald nach dem Angriff brachen wir tatsächlich zu dem geplanten Nachmittagsspaziergang auf. Unterwegs begegneten uns immer mehr Leute, die schon von dem Unglück etwas wußten und an die Unheilstätte eilten. Natürlich wir mit. O unselige Schaulust und Neugier der Menschen! In der Beiertheimer-Allee, dem Ettlینگertor zu, standen noch keine Häuserblöcke. Da lagen einige Tote herum, die durch die Luft hierher gewirbelt waren, und zerfetzte Körperteile. Die Leichen wurden jetzt gerade nacheinander weggetragen. Zuerst mußten die vielen Verwundeten versorgt werden, die z. T. mühsam unter dem Zeltdach hervorgeholt werden mußten. Ein schauderhafter Anblick, selbst ganz am Rande des „Kriegsschauplatzes im Kleinen“. Und das Gebrüll der unruhigen, geängstigten Tiere, die bekanntlich katastrophale Ereignisse instinktiv sogar vorausspüren. Gottlob wurden die Käfige der Exoten nicht aufgerissen, keine Wildkatze ist ausgebrochen. Das Schlimmste aber – das Rufen und Schreien der verzweifelten Eltern, der Angehörigen, gellend! Fassungslos rannten sie hin und her. So schnell wie möglich verließen wir wieder den Ort des Grauens. Wir hatten genug Leid

gesehen. Er wurde endlich weiträumig abgesperrt und nach Entfernung aller Leichen wurden die Blutlachen abgespritzt. Auf dem Heimweg begegneten uns Zirkuswagen, die nach dem neuen Güterbahnhof abtransportiert wurden, von Elefanten und Pferden gezogen. Ein Zirkus war zu jener Zeit noch kaum motorisiert. Sanitätskolonnen, Bereitschaften des Roten Kreuzes, Polizei, Feuerwehr, herbeigeeilte Ärzte und die Hagenbeker selbst haben in diesen Stunden Übermenschliches geleistet. Und ich habe mir an diesem Tag vorgenommen, nie mehr von meinen Eltern etwas abzutrotzen. Beileibe war ich nicht das einzige Kind, das ihnen „fast die Haut abgezogen“ hatte. Ein Vetter und eine Base meiner Frau, beide um Jahre jünger als ich, erzählten mir noch in ihrem Alter Ähnliches; ihre Mutter gab ihren Bitten nach und wollte mit ihnen in die Vorstellung gehen – da erschien, als sie gerade aufbrachen, unverhofft Besuch von auswärts. Aus! Wie mögen Karl und Gertrud den „lieben“ Besuch zum Kuckuck gewünscht haben.

Kurze Zeit vorher, Anfang Mai, war ich operiert worden. Als Rekonvaleszent bekam ich behördlich alle zwei Tage einen halben Liter Milch zugebilligt. Den brachte Joseph, der älteste Sohn der Molkerei Maier in der Ruppurrerstraße, so etwa 17 Jahre alt. Manchmal auch sein Bruder, der Karle, der so alt wie ich war, die kostbare Zuteilung. An diesem Fronleichnamstag kam Joseph recht spät am Abend und weinte vor sich hin. Der Karle war unter den toten Kindern; er hat ihn am Alten Bahnhof gefunden, der zu einer Leichenhalle umfunktioniert worden war. Man kann sich leicht vorstellen, was sich dort für Leidszenen abgespielt haben. Eine Familie hat es besonders hart getroffen – die Familie Jakob Lutz. Ihre drei schulpflichtigen Buben waren unter den Opfern, alle drei tot, alle drei . . . Herr Lutz war in diesen Tagen gerade auf Heimaturlaub, was lag näher, als den Kindern – er hatte nur diese drei – eine Freude zu machen. Die ganze Stadt nahm an diesem

besonderen Leid Anteil. Man hörte mancherlei darüber, wie Großherzogin Luise Mutter Lutz in einer Hofchaise zu einer Privataudienz habe abholen lassen, wie sie die Verzweifelte in die Arme genommen und mit der Weinenden geweint habe. Ein echter Trost, wenn Worte unausgesprochen bleiben. Eigentlicher Trost kommt immer weiter her. Die Fürstin aus Preußenland hatte wohl einen anderen Lebensstil und andere Kontaktformen als wir Süddeutsche. In ihrer schlichten Frömmigkeit und mit viel guten Ideen, ihrer Zeit oft weit voraus, hat sie manchen stillen Dienst wie diesen in allen Volksschichten getan. Man hat ihr das zwei Jahre nach dem Zirkusunglück, 1918, schlecht gedankt. Jedenfalls sorgte sie als Landesmutter dafür, daß Herr Lutz aus dem Militärdienst alsbald entlassen wurde und – von Beruf Bierbrauer bei Sinner – die gerade vakant gewordene Kirchendienerstelle an der Johanniskirche in der Südstadt übertragen bekam. Die Familie verwaltete dieses Amt über zwei Jahrzehnte lang in Treue und Würde. Die beiden Dichterpfarrer an dieser Kirche, Friedrich Hindenlang und Karl Hesselbacher, waren den beiden Leidtragenden rechte Seelsorger. Getröstete Tröster! Dabei machten sie durchaus einen lebensbehahenden Eindruck und pflegten einen lieben Freundeskreis. Sie trugen jedenfalls ihren Schmerz nie zur Schau. Ich lernte 1932 Herrn und Frau Lutz persönlich näher kennen, als ich an dieser Kirche Vikar wurde. Die beiden sprachen wenig über ihr Schicksal, bestätigten jedoch, daß bei Hof sich einst alles so zugetragen habe, wie man sich das in der Stadt hin und her erzählt hatte. Mutter Lutz hatte am Todestag ihrer Buben schneeweiße Haare bekommen. In einer Ecke der Dienstwohnung im Gemeindehaus Luisenstraße lag immer Spielzeug herum, als ob die Söhne gleich zur Tür hereinkämen. Einmal meinte Frau Lutz, mich lange betrachtend: „Wenn unser Ältester, der Jakob, noch leben würde, sähe er bestimmt so aus wie Sie! Er wäre in ihrem Alter.“ Das Foto

des Jakob jun. über der ewigen Spielecke überzeugte mich nicht ganz. Ich nahm der Mutter die Illusion nicht weg. Ein andermal gestand sie mir, daß es bei ihnen lange Zeit gebraucht habe, obwohl sie im schäbischen Pietismus groß geworden seien, bis sie sagen konnten: „Der Herr hat's gegeben, der Herr hat's genommen, der Name des Herrn sei gelobt.“ Mit der Großherzogin blieben die Lutzens in brieflicher Verbindung, auch noch nach 1918, bis zum Tod der Hohen Frau 1922.

Nur eine der vielen Leiderfahrungen in den damals heimgesuchten Familien. Ich muß noch etwas beifügen, was sich genau zur gleichen Stunde wie die nicht stattgefundene Zirkusvorstellung zugetragen hatte. In der evangelischen Stadtkirche wurde das alljährliche Missionsfest gefeiert. Als der Fliegeralarm zu hören war und gar nicht weit entfernt die Bomben explodierten, wollte unwillkürlich jeder im ersten Schrecken das Gotteshaus verlassen. Es hätte eine wilde Panik gegeben. Da erhob sich die zierliche alte Frau, die Großherzogin, von ihrem Stuhl und bat, man möge doch auf den Plätzen bleiben, „Ein feste Burg“ singen und im Gebet sich in Gottes Schutz begeben. Niemand konnte in diesem Moment wissen, was die Bomben bereits angerichtet haben. Man folgte dem guten Rat. Nach Gebet und Entwarnung entleerte sich die Kirche in ruhiger Ordnung. Einer der Hausherren, Stadtpfarrer Rapp, der spätere Oberkirchenrat, hat uns das am anderen Tag im Religionsunterricht mitgeteilt. Im Zirkuszelt war Panik unvermeidlich, einige wurden zu Tode getrampelt.

Nach dem Fronleichnamstag 1916 häuften sich die Luftangriffe. Man verhielt sich von da an luftschutzmäßig richtig. Voralarm und Hauptalarm funktionierten immer besser, auch die Abwehr. An Sonnentagen und in mond hellen Nächten sprach man vom „Fliegerwetter“. Mannheim, Karlsruhe und Freiburg wurden am härtesten getroffen. Die Angriffe aus der Luft forderten noch manches

Menschenleben, Gebäude wurden zerstört, Wohnungen ausgebombt. Es war aber noch nicht den Ausradierungen ganzer Städte im Weltkrieg Nr. 2 vergleichbar. Nach dem ersten Weltkrieg dauerte es Jahre, bis wieder ein Zirkus in Karlsruhe gastierte. Hagenbeck kam nie mehr.

Die Toten, die am 22. Juni 1916 ihr Leben opfern mußten, wurden zwei Tage danach auf einem Ehrenfeld beigesetzt. Eine erschütterte Trauergemeinde nahm Abschied. Jeder Tote bekam einen kleinen Granitgrabstein gesetzt. Die Stadtverwaltung pflegt seit 75 Jahren pietätvoll dieses Gräberfeld auf dem Hauptfriedhof. Nur wenige direkte Angehörige leben noch. (Nun hat der volkstümliche Heimathistoriker und Erzähler, Hans Leopold Zollner, in der Presse auf dieses Ereignis hingewiesen. Erstaunlich viele Stimmen, voran Herr Hans Wehnert, meldeten sich darauf spontan mit der Bitte, man möchte doch dort einen schlichten Gedenkstein errichten, so wie man seiner Zeit für die Opfer des Theaterbrandes 1847 in Karlsruhe eine Gedenksäule auf dem alten Friedhof aufgestellt habe. Das ist auch nach 75 Jahren gewiß noch nicht zu spät.)

Wer heute seine Erlebnisse aus den beiden Weltkriegen und ihren Folgen erzählt, stößt bei den Jüngeren oft auf wenig Verständnis. Wir Alten können aber nicht schweigen und dürfen nichts verschweigen. Hannelore Frank schreibt in ihrem Buch „Lebenskunst für Christenmenschen“, wie sie als Kind Großvater und Vater angefleht habe: „Erzähl mir was von früher!“. Sie habe auch aufmerksam zugehört, wenn ihr Vater ganz gelegentlich etwas von seinen Kriegererlebnissen und fremden Städten mitteilte und so „die Welt vor meiner Zeit“ erlebbar wurde: „Und ich begann schattenhaft zu begreifen, daß meine Kindertage irgendwie von dieser Welt her kamen, sie fortsetzten.“ Gewesenes muß immer wieder aus dem Schatten heraustreten und Wege in das Kommende weisen. Meine Generation würde natürlich lieber die heiteren

Kapitel aus unserem Erinnerungsbuch des Lebens aufschlagen anstatt die düsteren. Geschichte schreibt eben beide Kapitel.

Wenn ich über den Festplatz der Kongresse in Karlsruhe bedächtig schreite und die Wasserspiele melodisch plätschern, spreche ich manches Mal leise einen Wunsch vor mich hin – mögen hier noch viele Kongresse der Friedensboten und Versöhner über alle Grenzen Europas hinweg gefeiert werden. . . Wenn ich dann auch aus dem Gedächtnis

nicht auslöschen kann und will, was vor 75 Jahren durch tragische Umstände sich hier abgespielt hat, so will und darf ich ebenfalls nicht vergessen, daß vor 150 Jahren auf dem nämlichen Gelände die erste Eisenbahn dampfte! Davon hatte mir mein Großvater nicht genug erzählen können. Er war damals als Elfjähriger dabei gewesen, also im gleichen Alter wie ich bei der denkwürdigen „Galavorstellung“ 1916, als ein tiefer Todes Schatten über dem heute so heiteren Ort lag.



*Karlsruhe
Städtische Festhalle mit Bismarckdenkmal*

Eine zeitbewußte Albtalgemeinde mit bodenständigem Kolorit

— 700 Jahre Waldbronn —

René Löffler, Waldkirch-Kollnau

Waldbronn, dieses anmutige Kind der neuzeitlichen Gemeindereform, bezieht die Vitalitätskraft aus den Quellen des Naturgegebenen oder Bodenständigen und aus dem Ertrag des Angeeigneten oder Kulturschaffens. Die zwölftausend Einwohner zählende Gemeinde wurde vor zwanzig Jahren beim Zusammenschluß der Albtaldörfer Busenbach, Etzenrot und Reichenbach zeitgemäß neu geordnet.

Eine providentielle Fügung wollte es, daß die drei Ursprungsorte erstmals in derselben Urkunde aus dem Jahr 1292 erwähnt wurden. Folglich kann die Gemeinde heutiger Prägung auf eine siebenhundertjährige Vergangenheit zurückblicken.

Jungsiedler auf den Talhöhen

Die älteste aufgefundene und archivgesicherte Geschichtsspur führt ins Jahr 1292 zurück (Urkunde Generallandesarchiv 39125, 1292 Mai). Markgraf Friedrich II. von Baden übergab damals dem Kloster Herrenalb zwei Mühlen im vorderen Tal der Alb. Der Schenkbrief regelte zugleich das Mahlrecht in den Ortschaften des Einzugsgebietes. Da Busenbach, Etzenrot und Reichenbach im Schriftstück aufgezeichnet sind, dürfen wir annehmen, daß die Orte älter als die Urkunde sind. Wer waren die Gründer der drei Albtaldörfer?

Der Lebensraum am Talausgang war zu Beginn des zwölften Jahrhunderts eng geworden. Ettligen, das in jener Zeit noch nicht

mauerbewehrt war, hatte keinen Freiraum für die nachdrängenden Jungbauern. Darum verließen nach und nach verschiedene Jungmannschaften den Heimatort.

Eine größere Gruppe drang in die Wildnis des Albts ein. Die Gruppe teilte sich in drei Trüppchen auf. Beim heutigen Bahnhof Busenbach verließen einige Jungbauern den Talgrund und folgten der Klamm, hügelaufwärts nach Osten. Die heute verdohlte Busenbacher Klamm war damals ein beachtlicher „Bach“, der klares Wasser der Alb zuführte. Der Ostbuckel in der damaligen Volkssprache „Busen“ genannt diente den Aussiedlern als Wegmarkierung. Daraus ergab sich für die Neugründung die Ortsbezeichnung „Busenbach“.

Die Jungsiedler errichteten Holzhütten in der Nähe einer reichfließenden Quelle, die „sauberes Brünnele“ genannt wurde. Danach schlugen sie Breschen in den Wald, legten Wege an und erschlossen in harter Faustarbeit die Busenbacher Feldflur. Zur Sicherung gegen Wildtiere umgaben die Siedler ihren Wohnbereich mit einem Schutzzaun — woran die Straßenbezeichnung „Hinterm Zaun“ heute noch erinnert. Die zweite Teilgruppe der Ettliger Aussiedler war den „Hetzelbach“ hinaufgezogen und hatte unweit der heutigen Reichenbacher Thermalquellen ergebigen Quellgrund gefunden. Die Jungbauern bestiegen den Hang, der nun Teil des Kurparks ist, und bauten ihre Hütten auf der baumlosen Hochfläche. Die naturverbundenen Siedlungsgründer nannten den Ort, an

dem reichlich Wasser vorhanden war, schlicht und treffend „Reichenbach“. Der „Rehschlag“, der Jahrhunderte lang dichtbewaldet war und Busenbach von Reichenbach trennte, bildet heute den Kernbereich der neugeordneten Gemeinde Waldbronn.

Eine dritte Teilgruppe der Ettlinger Aussiedler war in Höhe des heutigen Neuroder Gasthauses auf eine wasserführende Klamm rechts der Alb gestoßen. Die Jungbauern bestiegen die Anhöhe und ließen sich in unmittelbarer Nähe einer Quellmulde, beim heutigen „Hirsch“ in Etzenrot, häuslich nieder.

Damit lagen die drei Neugründungen nebeneinander auf den Anhöhen rechts der Alb. Sie waren jedoch durch Waldstreifen getrennt, in denen Raubkatzen und Wildtiere hausten. Die alten Flurbezeichnungen „Wolfswegle“ und „Bärenbrunnen“ rücken die rauhe Wirklichkeit in unser Bewußtsein, mit der die Dörfner sich auseinanderzusetzen hatten.

Die Dorfbewohner nahmen von Beginn an den Forst gemeinsam in Besitz. Sie wirkten genossenschaftlich und im Geiste des Gutnachbarlichen zusammen. Trotzdem blieben Händel nicht aus, wie alte Aktenvermerke bekunden. Denn hin und wieder wurden Jagdregelungen nicht eingehalten oder Weidrechte mißachtet. Das Borstenvieh der drei Dörfer wurde von alters her über den „Heidenrain“ nach Etzenrot zur Eichelmast getrieben. „Heide“ bezeichnete nach damaligem Sprachgebrauch eine Weide. So erklärt sich denn auch der Neckname „Heidebukel“, mit dem Etzenrot von den Nachbarn bedacht wurde.

Bäuerliche Kleinwelt

Die Naturlandschaft im vorderen Alb tal war ursprünglich und im Zeitalter der Rodungen von mächtigen Eichenwäldern bedeckt. Die ältesten Busenbacher Ortswappen zeigten daher zwei Eicheln. Doch wurde aus prakti-

schon Gründen nur eine Eichel in die gemarkungsmarkierenden Sandsteine gehauen. Die Dorfbewohner drängten den Wald zurück und erweiterten die Ackerbaufläche.

Eine Pflugschar anstelle der Eicheln im Wappen bekundete den allmählich sich vollziehenden Strukturwandel. Die Dörfner rechts der Alb lebten fortan generationenlang in der Abgeschiedenheit einer gerundeten bäuerlichen Kleinwelt. Sie verließen tagaus tagein ihre Behausungen und erledigten Feldarbeiten. Sie streiften durch den Wald, jagten Kleinwild und zogen Fische aus dem Wasser der Alb.

Das Familiengeschehen verlief in ruhigen Bahnen. Vater, Sohn und Enkel unterschieden sich kaum, der eine war so etwas wie die Wiederholung des anderen.

Die Mächtigkeit der Tradition und das freigerodete Ackerland ergaben die feste Grundlage, auf der im Fluß der Generationen unzählige Menschen ein wertschaffendes und werterhaltendes Dasein geführt haben. Die Tradition, die das Gemüt nährte und die Bande der Gemeinsamkeit festigte, war daseinsformend. Die Dorfbewohner lebten in ärmlichen Verhältnissen. Das Lehnswesen forderte seinen Tribut. So aßen sich im Laufe der Zeit viele Herrschaften an Gülten und Zinsen aus den drei Albaldörfern rund und gesund, während die Einwohnerschaft fronte und schufte, zuweilen auch am Hungertuch nagte. Überlieferte Flurnamen wie „Fronäcker“ und „Zehntpfad“ sowie im Reichenbacher Wohnbereich die „Zehntscheuer“ erinnern an das Abhängigkeitsjoch, das den einstigen Dorfbewohnern ihr Leben lang auferlegt ward.

Der „Leibeigene“ hatte aber auch bestimmte Rechte. Er konnte eine Familie gründen und persönliche Habe anschaffen. Dafür mußte er den „Zehnt“ entrichten — der ein dehnbare Begriff war und von gewissenlosen Eintreibern oft mißbräuchlich gehandhabt wurde.

Der „große Zehnt“ wurde für das gemahlene Getreide eingefordert. Der „Blutzehnt“ war bei jeder Schlachtung fällig. Der „kleine

Zehnt“ wirkte sich am einschneidendsten aus. Er umfaßte die Obst- und Heuernten, das Holz sowie alles, was in den Kochtopf einer Familie kam.

Bei jeder Dorfflurerweiterung wurde ein „Neubruch-Zehntwert“ festgesetzt. Also das ganze Jahr über Abgaben und harten Frondienst sowie Sorgen, die der Ackerbau auf dürrtigem Boden mit sich brachte. Das war die Lebensbühne, auf der viele Menschen geschuftet und für die Nachdrängenden die Entfaltungsgrundlage gelegt haben!

Im Zeitalter der Industrialisierung

Alles hat seine Zeit. Auch im Albtal ging die Zeit der Daseinsgeborgenheit in der bäuerlichen Kleinwelt zu Ende. Im ausgehenden achtzehnten Jahrhundert waren immer mehr Männer zum Tagelöhnen außerhalb der Gemarkungsgrenzen gezwungen. Die Dörfler aus dem vorderen Albtal verdingten sich für bescheidenes Entgelt in Ettlingen und Umgebung. Die Kräftigsten droschen winters das Getreide der wohlhabenden Bauern aus. Das Schwingen der Dreschflügel verlangte nebst Ausdauer und Leibeskraft viel Geschicklichkeit.

Das Frauenvölkchen indes traf sich während der Winterszeit nachmittags oder abends nach der Stallversorgung in den warmen Dorfstuben. Zum Stricken und Spinnen, zum Plaudern und Singen nach überliefertem Spinnstubenbrauch. Hierbei wurde Most und Kaffee aus gebranntem Roggen getrunken. Die Spinnstuben-Seligkeit endete allerorten und jedes Jahr an Maria-Lichtmeß, anfangs Februar: Lichtmeß, spinnen vergeß! Das erzeugte Garn wurde, sobald die Wege eisfrei waren, nach Ettlingen oder Durlach getragen und den dortigen Handwebern zum Kauf angeboten.

Es war nie viel, was die Anbietenden für den weiblichen Winterfleiß einhandelten. Die Niedrigpreise sanken noch tiefer, als 1810 Franz Anton Buhl in Ettlingen eine mechani-

sche Spinnerei in Betrieb setzte und fortan den Markt mit Billiggarn überschwemmte.

Das Jahr 1836 leitete den großen Wandel im vorderen Albtal ein. Die neugegründete Gesellschaft für Spinn- und Weberei im nahen Ettlingen ließ das „Watt-Gelände“ im Talgrund einebnen und trockenlegen. Danach ging ein Heer von Tagelöhnern ans Werk.

Die Männer, zumeist aus Busenbach und Etzenrot und Reichenbach stammend, begründeten den Bachlauf der Alb und legten einen Zuleitungskanal an. Fuhrleute karrten auf neubefestigten Wegen schweres Baumaterial heran, während einhundert Maurer die geräumigen Maschinenhallen der bedeutendsten Textilfabrik im Großherzogtum Baden erstellten.

Das Lärmen und Treiben im Baustellenbereich brach mit der Wucht eines Naturereignisses in die stille Welt der Dörfler ein. Viele, vom Fieber des Geldverdienens gepackt, vernachlässigten ihre Felder und brachten Unordnung ins Familienleben. Pfarrer Joseph Ottmann, der in jener Zeit die drei Dörfer seelsorgerlich betreute, notierte treffend: „Das Geld macht unsere Leute noch verrückt . . .“

Mehr Licht als Schatten

Der Geistliche kannte die Not der Einwohnerschaft. Sein Einwand galt daher nicht dem Geldverdienen an sich, sondern den unschönen Begleiterscheinungen. Der Pfarrer wußte, daß auf der Baustelle der Schnaps literweise floß, und daß mit einem Teil des Lohngeldes so manches Schnapsfäßlein gekauft und in die Dörfer gebracht wurde.

Erfreulicherweise überzog das Licht den Schattenbereich. Die Mehrzahl der Verdienenden legte das Geld sinnvoll an. Einige schafften Pferde an und betrieben mit neuem Eifer intensive Feldwirtschaft. Sie legten sumpfiges Gelände trocken, nahmen Brachland in Pflege und bemühten sich um kräftiges, milchbringendes Viehfutter.

Pfarrer Ottmann vermerkte den Wandel in seinen Aufzeichnungen. Wir erfahren, daß die drei Dörfer zusammen eintausendfünfhundert Seelen zählten, und daß die Einwohnerschaft über 15 Pferde, 140 Rinder und 90 Schweine nebst Ziegen, Schafen und Federvieh verfügte.

Die Spinnmaschinen der neuerstellten Fabrik liefen im Juni 1838 an. Zwei Monate danach wurden die mechanischen Webstühle in Gang gesetzt. Viele Dörfler verbrachten von da an täglich zehn und mehr Arbeitsstunden in den Fabrikhallen. Einige konnten sich nicht an den strengen Arbeitsrhythmus gewöhnen. Andere vertrugen keine Fabrikluft. Die Maschinen indes funktionierten reibungslos. Die Erzeugnisse setzten sich sofort und nachhaltig auf dem Textilmarkt durch. Technisch war alles bestens geregelt, kaufmännisch alles in guter Ordnung. Lediglich der andauernde Personalwechsel machte der Geschäftsleitung zu schaffen. So wurde im Geschäftsbericht des Jahres 1842 vermerkt: „Um 1400 Leute zu haben, mußten über 4000 angelernt werden . . .“ So geriet in den Jahren 1835 bis 1842 in den drei Dörfern, die das heutige Waldbronn ausmachen, vieles in Bewegung. Die industrielle Wirklichkeit veränderte die Lebensgewohnheiten und ließ ein neues Lebensgefühl aufkommen. Darum rief Pfarrer Ottmann seinen Pfarrkindern immer wieder den Kernsatz zu: „Es kommt nicht darauf an, was einer arbeitet: Wichtig und entscheidend ist, daß ein jeder sein Brot ehrlich verdient!“

Traditionsbewußt und zeitaufgeschlossen

Die neugeordnete Albtalgemeinde ist ein Musterbeispiel der gelungenen Integration

von Stammbewohnern und Wahlbürgern. Beide Gruppen halten sich in etwa die Waage. Dadurch fließen zwei soziokulturelle Strömungen durch die Wohngemeinde: Die Grundströmung der bodenständigen Tradition und die einströmende Dynamik der neuzeitlichen Entfaltungsmöglichkeiten. Beide ergeben im Zusammenfließen und durch Vermengen die Waldbronner Lebensatmosphäre. Die Waldbronner Tageswirklichkeit trägt viele Züge, die mehr oder weniger stark geistprägend und daseinsformend auf die Einwohnerschaft einwirken.

Die Behausungen sind wohnfreundlich. Die Neubaubereiche fügen sich harmonisch in die wellige Landschaft ein und umrahmen die alten Dorfkerne. Das gewachsene Wegnetz wurde verkehrsgerecht ausgebaut. Doch der ansteigende Verkehrsfluß erfordert bereits weitere Planungen.

Die Waldbronner Anlaufszentren — Thermalbad, Rathausmarkt, Eistreff, Sportplätze und Festhallen, Freibad, Kulturtreff, Zuchtanlagen, Kurhaus und Kurpark, Kirchen und Pfarrzentren, Heimatstuben u. a. — liegen räumlich auseinander, so daß beim Anfahren keine Stauungen im Wohnbereich entstehen. Das kommunale Kulturgeschehen umgreift viele Bereiche des Geist-Seelischen. Das rege Kulturschaffen vollzieht sich auf der Basis der Weitergabe von Traditionswerten und auf der Ebene der zeitbewußten Wertergänzungen. Die Vereine der Ortsteile sowie die übergreifenden Kulturinstitutionen Volkshochschule und Musikschule fügen dem Traditionsgut wertvolles und ansprechendes Neugut hinzu. Das Waldbronner Kulturgeschehen läßt sich in die Worte kleiden: **Traditionsbewußtes Kulturschaffen im Geiste der zeitoffenen Entfaltung!**

Heinrich Hansjakobs Erzählung „Der Engel von Fahl“ endlich gefunden

Manfred Hildenbrand, Hofstetten

„Wo ist Hansjakobs ‚Engel von Fahl?‘“ fragte Hans Harro Bühler in seinem Aufsatz „Heinrich Hansjakob und Hans Thoma“ im „Ekkhart“ 1981, Seite 101. Er berichtete darin von einer geplanten Festschrift, die anlässlich des 70. Geburtstages von Hans Thoma am 2. Oktober 1909 erscheinen sollte.

Heinrich Hansjakob war aufgefordert worden, einen Beitrag zu dieser Festgabe beizusteuern. Kurzfristig sagte Hansjakob zu und schickte Thoma die Erzählung „Der Engel von Fahl“, welche die Lebensgeschichte eines Bürstenhändlers aus dem Zinken Fahl am Feldberg schildert. Hans Thoma bedankte sich am 19. 12. 1909 ausführlich bei Heinrich Hansjakob über „die Geschichte vom Bürstenengel“. Sie „ist eine mich so intim berührende, daß ich diesem Engel in meiner Jugendzeit begegnet bin und ihn persönlich gekannt habe.“ (Bühler, S. 96/97).

Die Festschrift zum 70. Geburtstag von Hans Thoma erschien jedoch nicht. Das Manuskript der Erzählung sowie eine Abschrift davon verblieben bei Hansjakob und befanden sich nach seinem Tode 1916 bei seinem schriftlichen Nachlaß, den sein Kooperator

und Sekretär, Pfarrer Dr. Anton Trunz, verwaltete. Die geplante Veröffentlichung der Erzählung „Der Engel von Fahl“ in der Hans-Thoma-Erinnerungsschrift „Hans Thoma 1839–1924“, Frankfurt a. M. 1939, unterblieb ebenfalls.

Als das Hansjakobarchiv in Haslach i. K. 1989 mit Hilfe der Arbeitsstelle für literarische Museen, Archive und Gedenkstätten beim Schiller-Nationalmuseum in Marbach a. N. den umfangreichen Trunz-Nachlaß in Andelshofen erwerben konnte, befand sich darin das vermißte Manuskript der Erzählung „Der Engel von Fahl“.

In Anspielung auf die Tatsache, daß sowohl Heinrich Hansjakob als auch Hans Thoma Ehrenmitglieder des Landesvereins Badische Heimat waren, schrieb Hans Harro Bühler im „Ekkhart“ 1981, Seite 102: „Es wäre schön, wenn der Landesverein Badische Heimat durch die Hilfe eines Lesers eine unbekannte Erzählung eines Ehrenmitgliedes, gewidmet einem Ehrenmitglied, veröffentlichen könnte.“ Dieser Wunsch wird elf Jahre später mit dem Abdruck der Erzählung in der „Badischen Heimat“ erfüllt.

Der Engel von Fahl

Erzählung von Heinrich Hansjakob

Der Engel von Fahl war kein richtiger Engel, sondern ein Bürstenhändler aus dem Zinken Fahl am südlichen Fuße des Feldbergs. Sein Vornamen Engelbert hatte ihm in der Abkürzung durch den Volksmund den Namen Engel eingetragen.

Unter diesem Namen ging er allgemein in meiner Knabenzeit mit seinem Pack Bürsten über der Schulter in meiner Vaterstadt Hasle hausieren. Mit den Worten: „Bürste un Hoor dra, wer's nit glaubt, der grif dro!“ — trat er in die Stuben.

Der Engel, welcher in einer dunklen Stube in der Vorstadt sein Quartier und seine Niederlage hatte, handelte aber nicht bloß mit Bürsten, sondern auch mit „Bemsel“ (Pinseln) und Gläsern. Die letzteren mußte man in seiner Behausung holen. Und oft schickte mich meine Mutter mit einem Korb zu ihm, Gläser für unsere Wirtsstube¹⁾ zu holen. Das mußte jeweils am Sonntag in der Früh geschehen, weil der Engel die Woche über auf dem Hausiererhandel war und spät heimkam.

Der Engel hatte aber nicht bloß Pinsel für Maurer und Anstreicher, sondern auch für Maler. Von den letzteren gab es drei echte und rechte damals in Hasle: der närrische Maler²⁾, des Oberlehrers Blum Louis³⁾ und des Kanonenwirts Rudolf⁴⁾, der eben erst aus München gekommen war. Zu ihnen war noch der alte Bildschnitzer Glücker⁵⁾ zu rechnen, der seine Heiligenfiguren ebenso geistreich schnitzte als bemalte.

Allen diesen Künstlern lieferte der Engel die „Bemsel“. Aber die Krone in der Kunst sprach er keinem zu. Für ihn wohnten die größten Maler in seiner Heimat — am Feldberg.

Wenn er bisweilen bei meinem Vater seine Last Bürsten aller Art von der Schulter auf den Boden warf, um sich zu einem Schoppen zu setzen, tat er gar gerne den folgenden Ausspruch: „Mir Lüt vom Feldberg machen nit nur Gläser, Bürste un Bemsel; mir Lüt vom Feldberg mir stelle au d'Lüt, wo us de Gläsere bürste⁶⁾ un d'Lüt, wo mit dem Bemsel am beste mole könne.“ Als Beispiel für „d'Lüt, wo us de Gläsere bürste könne“, stellte er seinen Sohn und Geschäftsteilhaber, den Augustin, hin. „Mi Augusti, der bürstet jedem Haslacher z'wett, un des will viel heiße.“

Und als Beispiel für die Maler, welche d'Lüt vom Feldberg stellen zu den Pinseln, nannte er die Gebrüder Winterhalter⁷⁾. „Die“, so meinte er, „stamme au vom Feldberg un sin birühmt in der ganzen Welt. Alle Potentate welle von ihne g'molt si, un in Paris leben sie wie Fürste un verdiene Geld wie Heu.“ —

So sprach der alte Engel vor fünfzig und mehr Jahren. Der Augustin wurde in den fünfziger Jahren mein Freund, und wir bürsteten einander z'wett in den Bierhäusern von Alt-Hasle⁸⁾. Der Augustin wollte aber schließlich nur noch „bürsten“ und nicht mehr, wie sein Vater Engel, mit Bürsten hausieren. Dieser Umstand zwang den Alten, seinen Augustin, der ihm alles verbürstete, dem Haslacher Klima zu entziehen. Er zog mit ihm heim zu de Lüt am Feldberg, wo mehr Bürste gemacht werden und weniger gebürstet wird.

Hier starb der Engel nach wenigen Jahren eines seligen Todes, nachdem er noch erlebt, daß sein Augustin das „Bürsten“ verlernt hatte.

In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre besuchte mich eines Tages in Freiburg der Augustin, den ich fast dreißig Jahre nicht mehr gesehen. Er war immer noch Bürstenmacher, aber nebebei Stabhalter, d. i. der erste Mann in Fahl im heiligen Gebiete des Feldbergs.

Wir freuten uns des Wiedersehens und gedachten der früheren Zeiten. Dabei staunte einer über den andern. Er wunderte sich, daß ich es trotz unserm damaligen „Bürsten“ zum Pfarrer in Freiburg gebracht, und ich wunderte mich, daß er noch Stabhalter in Fahl geworden sei.

Bald nach unserm Wiedersehen hat der Tod dem lustigen Augustin den Stab abgenommen und ihn neben den Vater Engel am Fuße des Feldbergs in die Erde gelegt. —

Wenn der Engel von Fahl nur zwei Jahrzehnte länger gelebt hätte, würde er neben dem Bruderpaar Winterhalter vorab den Maler Hans Thoma von Bernau zu den Lüten vom Feldberg gezählt haben, die durch ihre „Bemsel“ weltberühmt geworden sind.

Im Namen des Engels von Fahl, der so stolz auf die Moler vom Feldberg, gratuliert hiermit zum Siebzigsten der noch ältere Schwarzwälder und Tintenbemslers

Anmerkungen

¹⁾ Heinrich Hansjakobs Vater, Philipp Hansjakob (1802—1864), war von Beruf Bäcker, betrieb jedoch nebenbei ein Gasthaus, die sog. „Stadtwirtschaft“ in Haslach.

²⁾ Gemeint ist Carl Sandhaas (1801—1859), welcher der „nährische Maler“ genannt wurde. Im Hansjakobhaus „Freihof“ in Haslach i. K. befindet sich seit 1984 die ständige Carl-Sandhaas-Ausstellung, in der rund 500 Werke des in Haslach geborenen Künstlers ausgestellt werden. Vgl. Esther Vögely, Der „nährische Moler“ von Haslach. In: Ekkhart 1985, S. 87—96; Manfred Hildenbrand, Der Maler Carl Sandhaas (1801—1859). Sein Leben enthält zahlreiche offene Fragen. In: Die Ortenau 1990, S. 362—378.

³⁾ Louis Blum (1822—1854) war der zweite begabte Maler, der in Haslach damals lebte. Auch seine Werke werden im „Freihof“ in Haslach ausgestellt. Vgl. Manfred Hildenbrand, Heinrich Hansjakob und Louis Blum. In: Badische Heimat 1, 1987, S. 65—71.

⁴⁾ Rudolf Thoma (1823—1899) war von Beruf Bierbrauer und Wirt des Gasthauses „Kanone“ in Haslach. Er hatte sich in München zum Maler ausbilden lassen. Von den künstlerischen Fähigkeiten des Rudolf Thoma sowie seines Sohnes Xaver zeugen die Außenmalereien des Gasthauses „Kanone“ sowie die Ausmalung der Wirtsstube und des Nebenzimmers, die noch unverändert erhalten sind.

⁵⁾ Franz Joseph Glücker (1791—1865) war Schreiner, Orgelbauer und Bildschnitzer in Haslach. Er war verheiratet mit Maria Helene Eisenmann, der Tochter des begabten Haslacher Barockmalers Bernhard Melchior Eisenmann (1717—1772).

⁶⁾ scharf trinken

⁷⁾ Franz Xaver Winterhalter (1805—1873) war in Menzenschwand geboren. Nach seiner Ausbildung als Kupferstecher am Herderschen Kunstinstitut in Freiburg i. Br. studierte er an der Kunstakademie in München. 1834 wurde er zum Badischen Hofmaler ernannt, ging jedoch im gleichen Jahr nach Paris und wurde dort zum gefeierten Porträt- und Salonmaler. Sein Bruder Hermann Fidelis Winterhalter (1808—1891) wurde in München und Rom zum Maler ausgebildet und war wie sein Bruder in Paris tätig. Vgl. Werner Zimmermann, Zum 100. Todestag des Malers Franz Xaver Winterhalter. In: Badische Heimat“ 3, 1973, S. 255—267.

⁸⁾ Daß Heinrich Hansjakob in seiner Jugendzeit große Mengen Bier trank, berichtet er selbst in seinem Erinnerungsbuch „Aus meiner Studienzeit“, 10. Aufl., Freiburg 1966, S. 220 f., 224, 232 f., 245 f.



Reinhardt Streit

Reinhardt Streit: Sein Herz schlug für die Heimatgeschichte

Reinhard Streit schrieb die erste Hausacher Chronik

Kurt Klein, Hausach

Es darf durchaus als ein echtes Zeichen für ein wachsendes Heimat- und Geschichtsbeußtsein, aber auch für ein zunehmendes Interesse an der eigenen Vergangenheit gewertet werden, wenn die Zahl der Gemeinden stetig kleiner wird, die über keine örtliche Chronik verfügen. Doch welche Stadt oder welches Dorf durfte sich schon vor 30, 50, 80 oder gar vor 100 Jahren rühmen, über eine eigene Geschichtsschreibung zu verfügen? Neidlos wird der Kenner und Freund der heimatlichen Geschichte es den Wolfachern zubilligen, daß ihnen bereits 1920 der überaus fleißige und gewissenhafte Franz Disch eine Chronik auf den Tisch legte, die bis heute ihresgleichen sucht und für den Heimatkundler eine unschätzbare Quelle darstellt. Dagegen können die Bürger unter der Burg Husen mit Stolz auf den Besitz von vier Chroniken hinweisen. Noch mehr, die erste erschien bereits im Jahre 1890 unter dem Titel „Hausach und seine nächste Umgebung“. Allerdings kann sie weder vom Inhalt noch vom Umfang her nach den Maßstäben einer systemisch aufgebauten Chronik gemessen werden. Aber immerhin konnte die „historisch topographische Beschreibung“ den Leser über die Vergangenheit und die damalige Gegenwart des Eisenbahnerstädtchen informieren, auch wenn nur in groben, aber doch ausreichenden Zügen. Wer setzte nun die Feder zu dieser ersten Schrift an? Allgemein dürfte man wohl annehmen, daß ein Lehrer von Berufs wegen sich dieser Pionierarbeit annahm. Doch weit gefehlt! Es war der „Kauf-

mann“ und spätere „Privatier“ Reinhard Streit, der in seiner Freizeit mit Leib und Seele an der Erforschung und Bewahrung der Geschichte seiner Heimatstadt hing. Sein Großvater Lazarus Stritt wanderte um die Mitte des 18. Jahrhunderts von Bonndorf im Hochschwarzwald kommend, als rüstiger, unternehmenslustiger Naglgeselle nach Hausach ein und gründete die sogenannte „Streit-Dynastie“, die etwas bildlich und ohne jeglichen Unterton gesprochen, im heutigen Stadtbild Hausach vom Westen und Osten her fest „im Griff“ hat. Es handelt sich dabei um die Firmen „Sägewerk Streit“ und „Büromarkt Streit“. Der Sohn des Lazarus Streit — inzwischen verwandelte sich die Bezeichnung Stritt zu Streit“ um — übernahm die väterliche Nagelschmiede. Seine zwei Buben sollten für die Nachwelt in besonderer Erinnerung bleiben. Während der Richard 1865 eine Sägemühle gründete — das heutige Sägewerk Streit —, befaßte sich der am 10. Februar 1839 in Hausach geborene Reinhard Streit mit der Heimatgeschichte. Obwohl er in der früheren sogenannten „Engstelle“ ein Kolonialwaren-, Stoff- und Spezereien-Lädele betrieb, war er von 1865 bis 1884 noch Hausacher Stadtrechner. Es kann nun gut möglich sein, daß er auf dem Rathaus immer wieder mit alten Schriften und Urkunden in Berührung kam und so seine Liebe und sein Drang zur Heimatgeschichte entflamte. Das mag ihn auch bewogen haben, seiner Tochter Euphania, nach deren Heirat mit dem Kaufmann Fidel Renner aus Liptingen, das Ge-

schäft zu übergeben. Reinhard Streit selbst war 1864 mit der Sophie Hosp aus Kenzingen die Ehe eingegangen. Der erste Hausacher Chronist veröffentlichte im Jahre 1890 im Selbstverlag über die Freiburger Universitäts-Buchdruckerei von Chr. Lehmann zum Preise von 80 Pfennigen die annähernd 100 Seiten umfassende Heimatgeschichte. In seinem schriftlichen Nachlaß finden wir aber auch noch ein Manuskript zum Thema „Der letzte Posthalter im Städtchen Hausach“ und ein anderes mit der Überschrift „Aus der badischen Schulgeschichte“. Wohl als zweiten Teil seiner Chronik „Hausach und seine nächste Umgebung“ dürfte die aus dem Jahre 1903 als Handschrift erhaltene Darstellung „Hausach als Luftkurort“ angesehen werden. Das einleitende Verslein scheint der leidenschaftliche Heimatfor-

scher mit seinem Herzblut geschrieben haben: „Guck unser lieblich Thal recht a. I glaub, du wursch ä Freud dra ha.“ Am 20 Oktober 1907 schloß der Hausacher Geschichtsschreiber im Schatten der Burgruine seine Augen für immer. Der Anfang zu seiner Darstellung von Hausach als Luftkurort könnte er aber fast erst gestern geschrieben haben, wenn wir da lesen: „Es gehört zu den Errungenschaften gegenwärtiger Zeit, sich im Anblick erhabener Schönheiten der Natur zu erholen von den Anstrengungen und Sorgen, sowie von den Plagen des gewöhnlichen Alltagslebens neue Kraft und geistige Frische zu schöpfen für den sorgenschweren Beruf, und neue Nahrung zu suchen für Poesie und religiöse Empfindung.“ Sollte sich inzwischen so wenig geändert haben?

Graf Heinrich VI. von Fürstenberg: Leutselig, hochverehrt, ledig und doch kinderreich

Mit Graf Heinrich VI. von Fürstenberg starb die Wolfacher Linie der Fürstenberger im Kinzigtal aus.

Kurt Klein, Hausach



Siegel des Grafen Heinrich VI., 1486

Im Februar des Jahres 1483 wurde in Offenburg ein großes Ritterspiel veranstaltet, das als die sogenannte „Herrenfasnacht“ in die Geschichte eingegangen ist. Es zog Hunderte von Adligen aus allen deutschen Gauen an. Auch der zu der damaligen Zeit gerade in Wolfach residierende Graf Heinrich VI. erhielt ein Einladungsschreiben. Auf diesem wurde noch vermerkt, daß er auch, falls ihm

der Ritt zu Pferde zu beschwerlich sei, auch auf dem Floß bequem nach Offenburg kommen könne. Er verzichtete aber auf den Wasserweg und zog mit 30 Pferden zur „großen Fasnacht“. Wir begegnen hier einem der beliebtesten Herrscher aus dem Hause Fürstenberg, die im Kinzigtal regierten. Er entsproß der Ehe des Grafen Conrad von Fürstenberg mit der Gräfin Adelheid von Bitsch und Zweibrücken. Da er noch unmündig war, als sein Vater 1419 starb, sorgten sich vorerst seine beiden Onkels, die Grafen von der Baar Heinrich V. und Egen um die Regierungsgeschäfte. Dann aber nahm er 1432 selbst das Zepter in die Hand. Da er sehr weitsichtig und sparsam war, gelang es ihm, die zerrütete Finanzlage seines Vaters wieder zu ordnen. Weil seine Mutter als Witwe noch im Wolfacher Schloß wohnte, zog der junge Graf es vor, auf die Hausacher Burg zu ziehen, um von dort aus seinen Regierungsgeschäften nachzukommen. Er dürfte wohl der einzige fürstenbergische Graf gewesen sein, der in Hausach residierte. Allerdings wechselte er auch nach Haslach und nach Wolfach über. Graf Heinrich VI. darf als überaus baufreudig angesehen werden. So ließ er das Wolfacher Schloß umbauen und erneuern, schenkte der Wallfahrtskirche auf St. Jakob sein Augenmerk und bedachte die Pfarrkirche in Wolfach immer wieder mit Zuwendungen. Ab 1453 begann er damit, seine Hausacher Residenz, das Schloß nach und nach von Grund auf zu erneuern, eine Bauarbeit, die sich über

Jahrzehnte hinzog. Sein Schreiber Michael Spieser, hat uns genaue Aufzeichnungen über den genauen Fortgang und Umfang der einzelnen Baumaßnahmen hinterlassen. So wurde beispielsweise 1477 der Schloßsturm vollendet. Im folgenden Jahr fördert der Graf den Bau des Barfüßerklosterleins, das neben der längst schon bestehenden St. Sixtkapelle aus den Fundamenten wuchs. Bestimmt durfte auch die Hausacher Dorfkirche auf seine Gönnerschaft setzen. Als Hauptmann der oberländischen Ritterschaft begleitete der Graf den deutschen Kaiser (1451) nach Rom und ließ sich von ihm auf der Engelsbrücke mit etwa 300 anderen adligen Herren zum Ritter schlagen. Überhaupt muß er ein kämpferischer Haudegen gewesen sein. So werden u. a. vier große Turniere, 21 Gesellenstechen und 24 Kampfstechen aufgezählt, an denen er teilgenommen hat. Bei seinen Untertanen war er überaus wegen seiner Leutseligkeit und seiner vielfältigen Schenkungen sehr beliebt. Eine Ehe ist er nie eingegangen, obwohl er der Liebe nie abhold gegenüberstand. Davon zeugen etwa 80 „spurii“ (uneheliches Kind eines Adligen), denen der Vater aber durch

entsprechende Zuwendungen seine Gunst nicht versagte. Dies brachte aber seinem Ansehen keinen Abtrag. Im Gegenteil, als er den Wolfachern großherzig viele Schulden und Abgaben nachließ stifteten sie für ihren gräflichen Wohltäter einen „großen Jahrtag“ (1485), eine Jahrtagsmesse, die jährlich nach seinem Tode gehalten werden sollte. Später mußte es sich jedoch zeigen, daß dieser „ewigliche Jahrtag“ den Wolfachern viele Unkosten brachte. Nach schwerem Krankenlager verschied Graf Heinrich VI. in der Andreasnacht am 30 November 1490 in Wolfach (durch eine Verwechslung wurde auch das Schloß Ortenberg angegeben). Dort hat er auch seine Ruhestätte gefunden, obwohl in der dortigen Stadtpfarrkirche keinerlei Hinweise mehr auf sein Grab zu finden sind. Laut Testamenteintrag hatte er, obwohl er „ohn ehlich wiber“ gestorben war, „seinen drei natürlichen Söhnen Christoffel, Hans und Heinrich und deren Mutter Margretten Kueffer, seiner lieben treuen Dienerin“ reichliche Güter zum Lebensunterhalt hinterlassen. Mit Heinrich VI. erlosch die Wolfacher Linie der Fürstenberger.

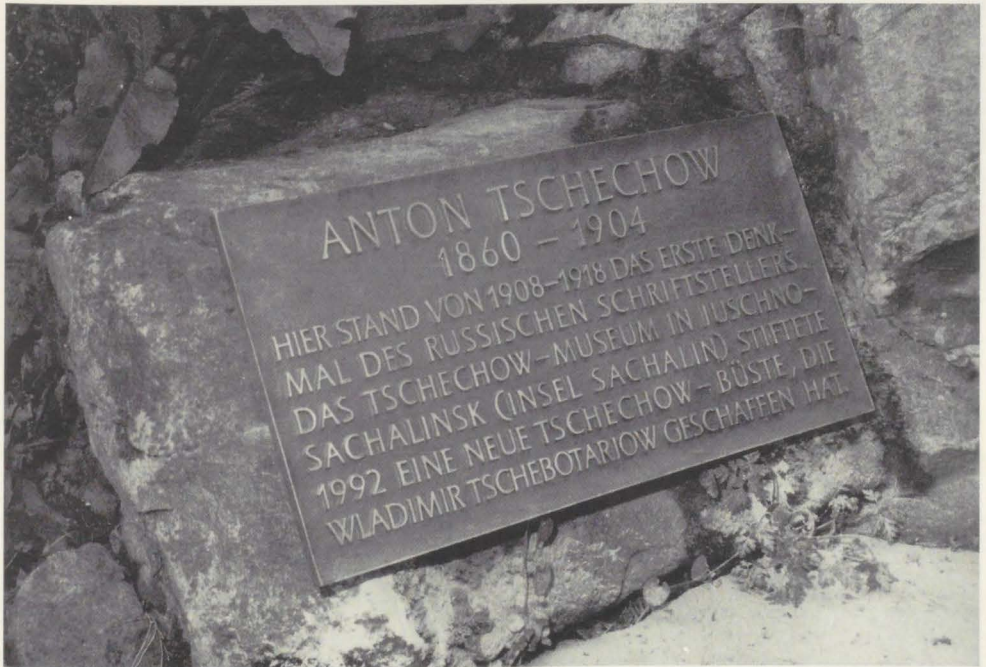
Tschechow-Gedenken in Badenweiler

Nach 74 Jahren ein neues Denkmal am „Vogesenblick“

Adolf Schmid, Freiburg

„Heute korrigieren wir gemeinsam einen der schlimmsten und bittersten Fehler im Schicksal unserer Völker — einen Fehler, der auf der Erde Badenweilers begangen wurde unter Einfluß der grausamen Streiche des Kriegsgottes Mars“. Mit diesen Worten begann Georgi Miromanow, der Vorsitzende der Sachaliner Tschechow-Gesellschaft und Direktor des Tschechow-Museums „Die Insel Sachalin“ seine Ansprache anläßlich der Enthüllung einer neuen, von Wladimir Tschebotarjow geschaffen und vom Museum „A. P. Tschechow: Die Insel Sachalin“ gestifteten Büste

am „Vogesenblick“ im Kurpark von Badenweiler. Miromanow fuhr fort: „Seit jener fernen Zeit ist beinahe ein dreiviertel Jahrhundert vergangen und wir errichten zum zweiten Mal auf der Erde des Schwarzwaldes eine Bronzestatue A. P. Tschechows — auf der Erde, wo die letzten 21 Tage des irdischen Lebens dieses großen russischen Schriftstellers gelebt worden sind. Vielleicht ist es sehr bedeutsam, daß Tschechows Sachalin in eine neue Bronzestatue des Dichters an Tschechows Badenweiler schenkt. Und die Hauptsache ist wohl, daß das nicht irgendeine Orga-



Gedenkstein



P. A. Tschchow (1860—1904)

nisation der Regierung oder ein Unternehmen tut, sondern daß dies die Volksdiplomatie einfacher Leute unserer Städte tut, die viele tausend Kilometer voneinander entfernt sind . . .“.

Tschechows Tod in Badenweiler

Es ist ein Zufall, daß Anton Pawlowitsch Tschchow in Badenweiler gestorben ist. Ge-

boren ist er 1860 in Taganrog am Asowschen-
Meer. Aber am 22. Juni 1904 war er nach
Badenweiler gereist, um dort sein Lugenleiden
auszukurieren. Er war selbst Arzt und
sich wohl durchaus im klaren über seinen
Zustand; er zeigte sich freilich doch noch
sehr hoffnungsvoll, vertraute z. B. noch
einem Freund an: „Hier (eben in Badenwei-
ler) behandelt mich ein kenntnisreicher Arzt,
Dr. Schwoerer, verheiratet mit Jelisweta Schi-

wago aus Moskau“. Aber auch Dr. Joseph Schwoerer konnte in seinem Fall nicht mehr helfen: Am 15. Juli 1904 starb Tschechow. Vielleicht war auch Badenweiler nicht gerade prädestiniert als Lungenheilort? In einer Spezialklinik war Tschechow dort sicherlich nicht, wie es sie z. B. gab in St. Blasien, wo u. a. wenige Jahre später der Dichter Maxim Gorki, der Freund Lenins und erster klassenbewußter Proletarier der russischen Literatur Heilung suchte und fand.

Der Tod Tschechows in Badenweiler — ganz gewiß ein zufälliges Finale einer Biographie! Aber erstaunlich ist, was sich aus diesem Ereignis entwickelt hat: Bereits im Juli 1908 wurde im Kurpark von Badenweiler eine Tschechow-Büste aufgestellt, gestiftet von deutschen und russischen Freunden des Dichters. Der Freiburger Regierungsvertreter verkündete am 12. 7. 1908 bei der feierlichen Einweihung, „daß er das Denkmal unter den Schutz des Landes Baden“ nehme.

Für „Kriegszwecke“ verwendet

Das Großherzogtum hat diesen Schutz nicht allzu lange wahrnehmen können, nur zehn Jahre lang hatte dieses Denkmal seinen Platz in Badenweiler. Im Sommer 1918 wurde die Tschechow-Büste zusammen mit andern wertbaren Metall-Monumenten abtransportiert und für „Kriegszwecke“ des kaiserlichen Deutschland verarbeitet. Zurück blieb nur der steinerne Sockel, einsam 74 Jahre lang — bis zum 14. Mai 1992, wo das neue Denkmal eingeweiht werden konnte, die eindrucksvolle Bronzestatue A. P. Tschechows, die mit dem Flugzeug von Sachalin nach Moskau und von der russischen Hauptstadt aus im Auto nach Badenweiler gebracht worden ist. So wurde nun wieder demonstrativ eine Tradition aufgenommen, die für immer abgerissen schien. Miromanow schloß seine Ansprache: „Wir müssen alles nur Mögliche tun, auf daß diese Büste von Anton Pawlowitsch Tschechow auf



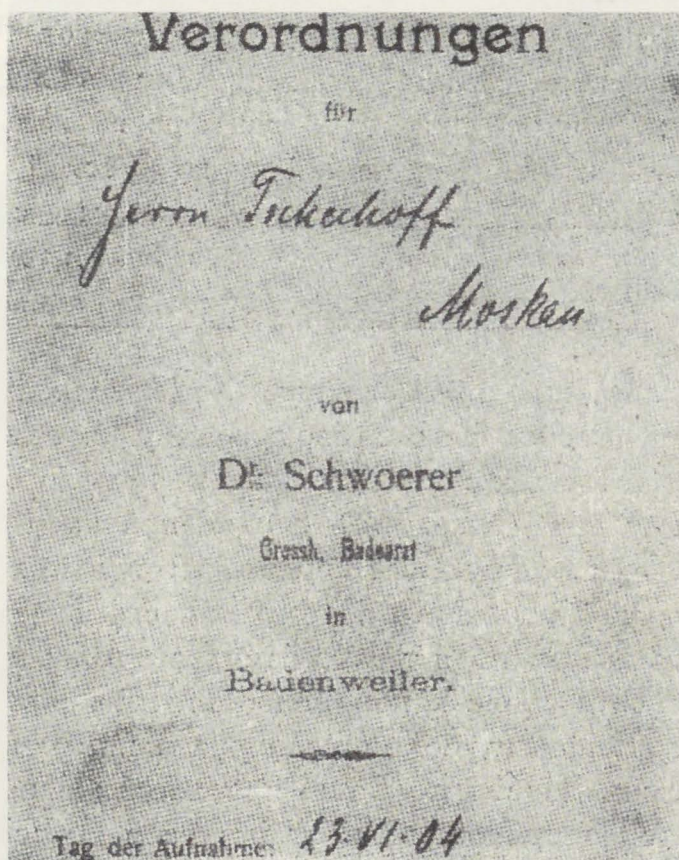
Wochenkarte für Kurgäste

Ihrer Erde viele Jahrhunderte stehe und sein künstlerisches und literarisches Erbe uns noch fester verbinde, uns Tschechows Liebe zum Leben schenke und sein einmaliger Optimismus und Glaube an eine bessere Zukunft unserer Menschheit stets unsere Seelen und Herzen erwärme. Ich hoffe sehr, daß die guten Menschen unseres kleinen und schönen Planeten Erde die Freude des 14. Mai 1992 mit uns teilen . . .“.

Tschechow — der „Russe in der Regio“

Die Tschechow-Renaissance hat mit diesem neuen Denkmal sicher noch einmal einen großen Impuls erhalten. Sie gibt es aber hier

schon seit Jahren. Und es ist erstaunlich und höchst verdienstvoll, weil es Verbindungen und Brücken schlägt, wie intensiv und liebevoll gerade Badenweiler das Andenken an den russischen Dichter-Arzt seit Jahren schon pflegt und weiterentwickelt — in Vorträgen, Veröffentlichungen, Symposien. Schon in etlichen internationalen Kongressen wurden hier Werk und Wirkung Tschechows dargestellt und weiterentwickelt. Besonders das Anliegen des Tübinger Slawisten Prof. Kluge ist es, hier eine pietätvolle Gedenkpflege auf gutem Niveau zu sichern. Er setzte auch bei der Feierstunde am 14. Mai in seiner Festansprache die richtigen Akzente im Verhältnis Tschechow-Badenweiler.



„Verordnung“ für P. A. Tschechow

Nr. 5

Badenweiler am 15 Juli 1904.

Vor dem unterzeichneten Standesbeamten erschien heute, der Persönlichkeit nach _____

_____ Ca. kannt,
Hr. Landwirth Karl Andreaske _____

wohnhaft in Badenweiler _____

und zeigte an, daß der Ehegatte der _____
Todeskrank _____

_____ 48 Jahre alt, _____ katholischer Religion,

wohnhaft in Haslau, Russland _____

geboren zu Jaganog, Russland, russischer ge-

braucher, ein Sohn des verstorbenen _____
_____ geboren _____

_____ Sohn des verstorbenen _____

_____ geboren _____

in Badenweiler im Kreis _____

am _____ ten Juli _____

des Jahres tausend neunhundert _____

_____ Uhr mittags um _____ Uhr

verstorben ist, da der Angehörige _____

Der Standesbeamte.

Herrn Notar
Normann Heberich

Alte dynastische Beziehungen

In Tschechow konzentriert sich gewiß das Interesse in besonderer Weise. Aber es ist vielfach auch schon mit großem Erfolg bei Tschechow-Veranstaltungen verdeutlicht worden, wie vielfältig einmal die Beziehungen zwischen dem deutschen Südwesten und dem alten Rußland gewesen sind. Bewußt wird erinnert an Gäste wie Turgenjew und

Dostojewskij, die sich nicht nur für den Roulette-Tisch in Baden-Baden interessierten. Und zitiert wurde mehrfach das alte Scherzwort: „Rußland muß noch badisch werden!“ Man muß natürlich weit zurückgehen in die Geschichte. Aber die Tatsache, daß die „große Katharina“ für ihren Enkel, der als Alexander I. russischer Zar, „Befreier Europas“ und Führer der „Heiligen Allianz“ werden sollte, die Braut am badischen Hof suchte und fand,



Das neue Tschechow-Denkmal in Badenweiler

ist doch erstaunlich: Prinzessin Luise-Elisabeth. Daß der kaiserliche Bräutigam auch noch eine württembergische Mutter hatte —Maria Feodorowna— macht den Einfluß des deutschen Südwestens im St. Petersburg des frühen 19. Jahrhunderts bewußt.

„Seine K. H. der Großherzog Friedrich . . .“

Die Idee des ersten Tschschow-Denkmal von 1908 stammte wohl aus Moskauer Künstlerkreisen. Aber die großherzogliche Regierung mußte doch wohl einverstanden sein. Dies zu erreichen war die Intention des russischen Gesandten am Karlsruher Hof, Dmitri Adol-

fowitsch von Eichler. Das Unternehmen fand so sogar das Interesse des Großherzogs selbst. Friedrich I., inzwischen hoch betagt, ließ sich persönlich über die Werke Tschschows informieren; schließlich war ja auch eine seiner Schwägerinnen eine gebürtige Großfürstin aus der Dynastie Romanow. Der Tod des Großherzogs hat freilich 1908 die Enthüllung des von Nikolaj von Schleifer geschaffenen Denkmals etwas verzögert. Noch 1914 fand in Badenweiler die „Zehnjahresfeier“ von Tschschows Todestag statt. Bald darauf kam dann aus Berlin die „geheime Dienstsache“ mit der klaren Anweisung: „Um Kupfer für den Heeresbedarf zu gewinnen, sind vorhandene Bronzedenkmal zur Verfügung zu stellen“.



Marina Zvetajeva (1925)

Marina Zwetajewa (1892—1941) und ihre Jugenderinnerungen an den Schwarzwald

Adolf Schmid, Freiburg

Marina Zwetajewa erwartete ein „Wunder an Verstehen“. . . Boris Pasternak sagte von ihr: „Marina Zwetajewa war eine schaffensfreudige Frau, mit einer männlichen Seele, entschlossen, kämpferisch, unbezähmbar. . . Die Tragödie dieser Familie übertraf bei weitem alle meine Befürchtungen“. Und Ilja Ehrenburg, der nach 1956 wesentlichen Anteil hatte an der „literarischen Entstalinisierung“ und gerade auch an der Rehabilitation von Marina Zwetajewa, urteilte treffend: „Ich kenne viele Dichter und weiß, wie teuer sie ihre Kunstbesessenheit bezahlen mußten. Doch kenne ich kein tragischeres Schicksal als dasjenige Marinas. Alles in ihrem Leben war fragil und illusorisch: die politischen Ideen, die kritischen Urteile, ihre persönlichen Dramen, alles — nur die Poesie nicht“.

Vor 100 Jahren geboren: 26. September 1992

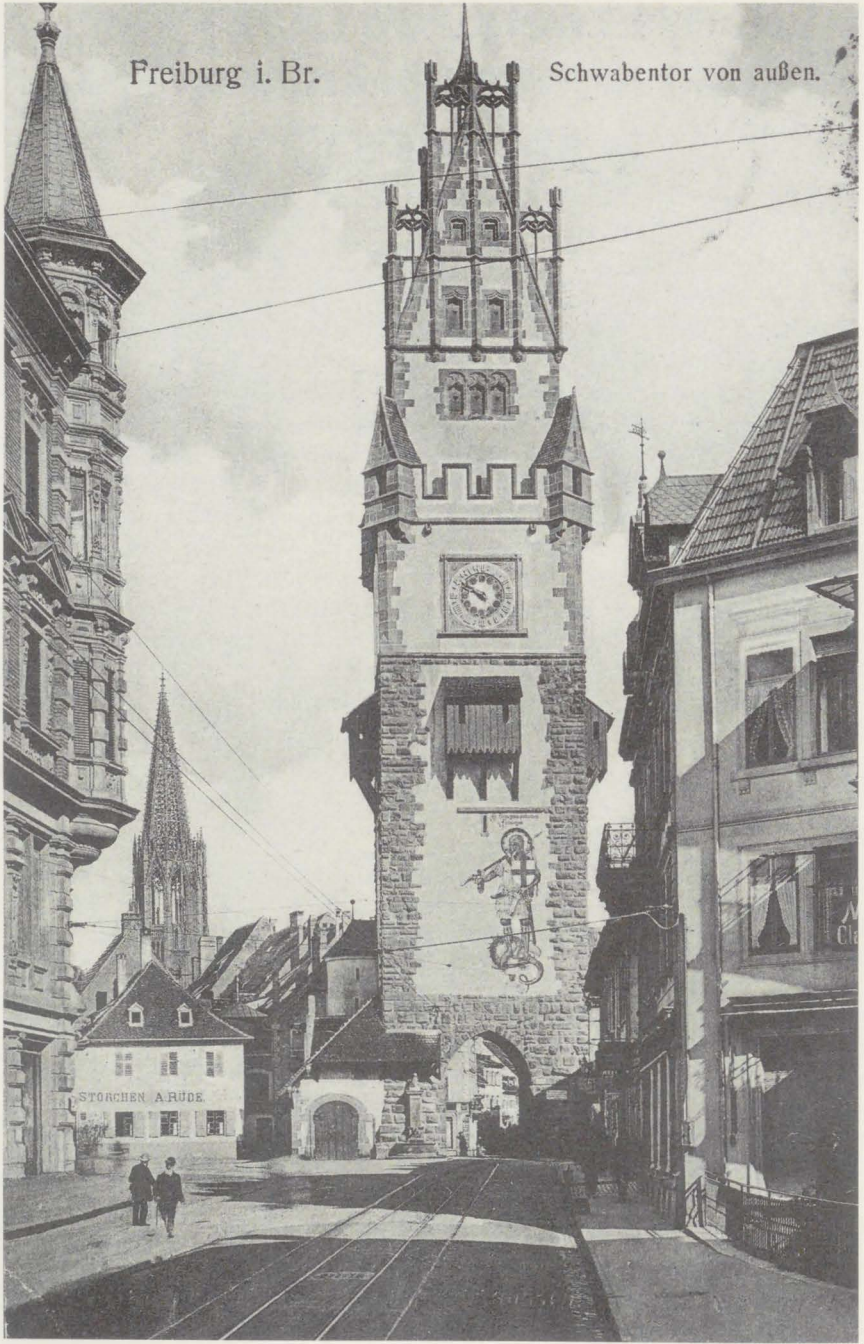
Wenn nicht alles täuscht, wird das Jahr 1992 in Rußland literarisch zum Jahr der Zwetajewa. Grund genug, sich mit dieser Frau und ihrem Werk zu beschäftigen — mit dem Werk einer Dichterin, die von sich sagte: „Von Mutter habe ich Die Musik, Die Romantik und Deutschland geerbt. Einfach — die Musik. Mein ganzes Ich. Die Musik empfinde ich ganz eindeutig als Deutschland. . .“. Das wundervoll reiche mütterliche Erbe, das im Elternhaus in Moskau oder im Sommerhaus in Tarussa entfaltet wurde, sollte einmalige Früchte tragen: „Die vierjährige Marussja geht umher und reimt in einemfort.

Ob sie womöglich Dichterin wird?“

Das Familienglück der Zwetajews wurde gestört, als die Mutter lungenkrank wurde; Tuberkulose war „die russische Krankheit“. Die durchaus wohlhabende Familie folgte dem Beispiel anderer und suchte — 1902 — Hilfe und Heilung in Westeuropa, in Italien; in Nervi am Golf von Genua wurde in der „pension russe“ eine 4-Zimmerwohnung angemietet. Etliche Wochen war das Ehepaar mit den Töchtern Marina und Anastassja dort beisammen. Aber dann mußte der Vater zurück nach Moskau, zu seiner Arbeit beim Aufbau eines Museums (des heutigen Puschkkin-Museums), und die Töchter kamen ins Internat nach Lausanne.

1904: Sommerurlaub im „Engel“ in Horben

Im Juni 1904 holte Marija Alexandrowna ihr beiden Töchter in der Schweiz ab. Sie fühlte sich besser, sollte freilich nach dem Rat ihrer Ärzte noch einige Zeit in Mitteleuropa bleiben. Freiburg im Breisgau und der Schwarzwald wurden als klimatisch besonders günstig für ihre weitere Rekonvaleszenz ausgesucht. Aber zunächst wollte die ganze Familie Zwetajew die Sommermonate 1904 gemeinsam genießen — und sie tat dies in ungetrübtem Glück in Horben-Langackern, im „Gasthof zum Engel“ der Familie von Karl Mayer. Die kleine Assja hat ihn gut beschrieben: „Er ist stämmig gebaut und hat ein rundes, strahlendes, leicht gerötetes Gesicht. Er trägt ein weißes Hemd und darüber Hosenträger“. Die



Postkarte von 1904

russischen Gäste waren begeistert vom „Engel“, von den Zimmern, Möbeln, vom Kachelofen“: „Wie gemütlich ist es doch hier“! Vor allem aber: „Auf dem Tablett liegen alle Wonnen der Schwarzwälder Küche: kaltes Huhn, Spiegeleier (die Vater liebt seit seiner Studentenzeit); Kartoffelsalat, graues Brot, Butter — und als Höhepunkt — der Aufschnitt. Das sind dünne Scheiben aller möglichen Würste und Schinken, gekocht und geräuchert . . .“.

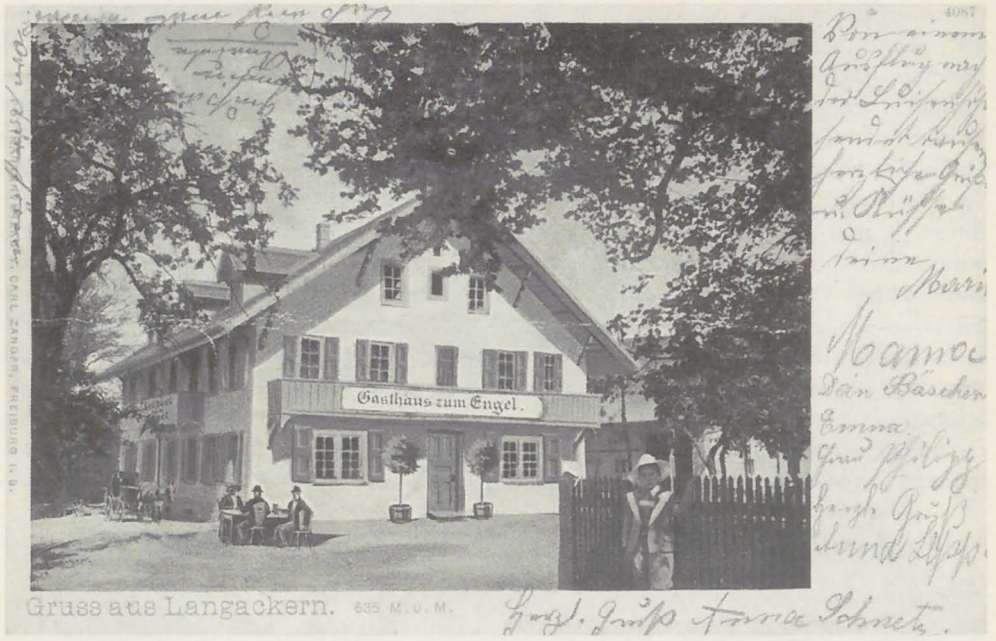
In besonderer Erinnerung blieb die Hochstimmung bei den Wanderungen: „An einen Spaziergang kann ich mich noch sehr gut erinnern. Vater war nicht dabei . . . wir machten den Spaziergang zu dritt. Der führte

immer tiefer in den Wald hinein. Ringsumher herrschte jene ganz besondere Nadelwaldstille. Unsere Schritte waren kaum zu hören. Im Halbdunkel der fast bis zur Erde reichenden Tannenzweige und der den Himmel verdeckenden, dichten Kieferkronen herrschte eine goldene Finsternis. Irgendwo ganz oben unterhalb des Himmels rauschten die Kronen und bewegten sich im Wind. Die Luft erfüllte der vielleicht wunderbarste Geruch, den es auf der Welt gibt: der Geruch nach Harz. Und diese Stille gibt es nirgends auf der Welt: nur in den Wäldern des Schwarzwaldes . . .“.

Abends las die Mutter den Mädchen vor: Hauffs Märchen, Scheffels „Ekkehard“ und seinen „Trompeter von Säckingen“. Es ergab



Freiburg, Wallstr. 10



Postkarte von 1904

sich ganz von allein: „Schwarzwaldtäler: das waren lebendig gewordene Grimmsche Märchen!

„...mit Sehnsucht... bis zum Wahnsinn...“

Marina Zwetajewa schrieb später, 1919 in Moskau, in Erinnerung an diesen schönen Sommertraum, der voller Licht-, Duft- und Farbenzauber gewesen sein muß: „Wie habe ich — mit Sehnsucht! bis zum Wahnsinn! — den Schwarzwald geliebt. Die goldfarbenen Täler, die widerhallenden, bedrohlich-behaglichen Wälder — gar nicht erst zu reden von den Dörfern mit ihren Aufschriften auf den Wirtshausschildern: ‚Zum Adler‘, ‚Zum Löwen‘ (wenn ich ein Wirtshaus hätte, dann hieße es ‚Zum Kuckuck‘)“.

Sonntags muß es ein ganz besonderes Vergnügen gewesen sein, die vielen Gäste zu beobachten, die aus Freiburg herauf in den „Engel“ nach Horben kamen, natürlich viele

Studenten darunter — aus der Stadt, die nun für ein Jahr, ein ganzes Schuljahr lang die Heimat für Marina, Anastassja und ihre Mutter werden sollte.

1904—05: Freiburg, Wallstraße 10 — Pensionat Brink

Freiburg 1904: OB Dr. Otto Winterer führte das „Stadtszepter“ in der Breisgaustadt, deren Wachstum beträchtlich war. Die alte Universität zählte erstmals 2000 Studenten im Sommersemester 1904.

Professor Zwetajew reiste nach dem Sommerurlaub in Horben wieder heim nach Moskau. Die Mutter mietete sich ein Zimmer in der Marienstraße, im Eckhaus zur Dreisam hin. Für die beiden Töchter begann im Herbst 1904 eine ganz ungewohnte Schulzeit im Pensionat der Pauline und Annie Brink in der Wallstraße 10: „Eine enge Straße, an Gärten kann ich mich nicht erinnern. Wie kam diese unfreundliche Straße in diese gemütliche alte

Stadt?“ fragte sich die kleine Assja, und Marina empfand nicht anders. Der wilhelminische Erziehungsstil, der in dieser Bildungsanstalt praktiziert wurde, ist ganz offensichtlich auch der Straße angelastet worden. Viel Erfreuliches hat Marina Zwetajewa über diese Internatszeit in Freiburg nicht berichtet. Und dennoch finden wir in ihrem Werk immer wieder Hinweise, Notizen, die deutlich machen, wie wichtig auch diese Zeit für die 12—13jährige gewesen ist. So manches Zitat (meistens auch deutsch angeführt) konnte nur „aus Freiburg“ stammen. So zitierte sie noch kurz vor ihrem Tode: „... Quält Dich in tiefster Brust — Das harte Wort — Du mußt — So macht Dich eins nur still — Das stolze Wort: Ich will (Ein in der Kindheit — in Freiburg im Breisgau — von mir gewählter Spruch) . . .“.

Der „Heilige Georg vom Freiburger Schwabentor“

Jeden Tag wurden damals die Brink-Schülerinnen in Zweierreihen von der Wallstraße aus zum Schloßberg geführt, zum Bismarkturm; der Weg führte sie Tag für Tag durch das Schwabentor. Und dort hatte kurz zuvor — 1903 — Fritz Geiges den romantischheldischen Ritter Georg verewigt. Und offensichtlich sehr eindrucksvoll: Marina war fasziniert, und 1914 — in ihrem Bekennergedicht „Deutschland“ — ist der „Heilige Georg vom Freiburger Schwabentor“ ein ganz zentraler Orientierungspunkt: „Mir heilig ist auf Freiburgs Zinnen der heilige Georg mit dem Speer!“

Hoffnung auf St. Blasien

An die Freiburger Pensionatszeit erinnerte sich Marina Zwetajewa in der Tat sehr oft. Aber der Aufenthalt in der Wallstraße ging damals 1905 fast abrupt zu Ende. Am liebsten hätten die Schwestern Brink die beiden rebellischen Russinnen wohl aus ihrer Mus-

teranstalt verwiesen. Aber Vater Zwetajew besänftigte, vermittelte mit Erfolg: sie durften bleiben bis Ende Juli. Die Erklärung dafür war eher traurig: Mutter Marija Alexandrowna verlor nun doch zunehmend die Hoffnung, wieder gesund zu werden. Eine letzte Chance schien noch die Verlegung in ein Spezialsanatorium nach St. Blasien im Hochschwarzwald zu bieten. Iwan Zwetajew organisierte alles, obwohl er sich selbst in größter Bedrängnis befand, nachdem in „seinem“ Museum in Moskau ein schlimmer Brand ausgebrochen war. Noch einmal gab es also einen Aufschub, auch die beiden Mädchen zogen mit nach St. Blasien in ein Hotel ganz in der Nähe des Lungensanatoriums. Aber es war das Jahr 1905, Rußland war in Aufruhr, erlebte Krieg und Niederlage und Revolution. Die Familie Zwetajew wollte „heim“, fuhr auf die Krim. Dort starb die Mutter wenige Monate später, 36 Jahre alt. Wenige Jahre später, 1921, suchte ein anderer bekannter Russe Heilung von seinem Lungenleiden in St. Blasien, er hatte mehr Glück: Maxim Gorki (1868 — 1936).

„Ihre gequälte Seele lebt in uns fort . . .“

Der Tod der Mutter war eine ungeheure Zäsur im Leben der Marina Zwetajewa: „Ihre gequälte Seele lebt in uns fort — nur offenbaren wird das, was sie verbarg. Ihr Aufruhr, ihr Wahnsinn, ihr Verlangen sind in uns bis zu Schrei gelangt . . . Nach so einer Mutter blieb mir nur eins: Dichter zu werden“!

Und Marina Zwetajewa wurde eine der großen Dichterinnen Rußlands, wurde auch zur Symbolfigur einer gigantischen Umbruchphase: Sie arbeitete in Stalins Ministerium, emigrierte nach Berlin, Prag, Paris-Frankreich; sie war befreundet mit Majakowski und Pasternak, mit Mandelstam und Rilke u. a. m.; sie durchlitt viele persönliche Dramen und Schicksalsschläge; sie durchlebte eine Zeitgeschichte von apokalyptischen Dimensionen. Sie entschloß sich 1939 zur

„todbringenden Rückkehr“ in die Sowjetunion und sah bald keinen andern Ausweg als das selbstgewählte Ende 1941. „Eine leidenschaftlichere Stimme ist in der russischen Dichtung des 20. Jahrhunderts nicht erklungen“ (so das Fazit von Joseph Brodsky, dem Nobelpreisträger von 1987). Ihre Lebensgeschichte, meinte die ausgezeichnete Biographin Maria Razumovsky, erfasse „wie in einem Brennspiegel“ das Schicksal der ganzen Generation „jener um die Jahrhundertwende

geborenen russischen Oberschicht, auf deren Glanz und Elend die weltgeschichtlichen Ereignisse unserer Zeit ausgetragen wurden“. Die Schriftstellerin Nina Berberova hat dies 1942 als Reaktion auf die Todesnachricht drastischer zum Ausdruck gebracht: „Wie soll man sich auch nicht aufhängen, wenn das geliebte Deutschland Bomben auf das geliebte Moskau wirft . . .!“
Marina Zwetajewa wartet auf ein „Wunder an Verstehen“.

Badisch-elsässisches Projekt „Öko-Museum Rheinauen“

Treffen badischer und elsässischer Bürgermeister
und Fachbehörden in Rastatt
Umfangreiches Gutachten zeigt Ziele, Wege und Kosten auf

Ein nicht alltägliches, dafür um so ehrgeizigeres und reizvolleres Projekt der deutsch-französischen Zusammenarbeit wurde gestern (Donnerstag, 6. 2. 1992) im Rossi-Haus des Landkreises Rastatt der Öffentlichkeit vorgestellt:

In Anwesenheit des Rastatter Landrats Dr. Hudelmaier, des Sous-Präfekten Picard aus Wissembourg und vor zahlreichen Bürgermeistern und Vertretern von Fachbehörden aus dem Elsaß und Nordbadens erläuterte eine elsässische Gutachtergruppe unter Führung des Büros „Denny Consultants“ ihre Ideen und Vorschläge zu einem „Öko-Museum Rheinaue“ in der Region zwischen der Staustufe Iffezheim und Lauterbourg/Au am Rhein.

Die Vorsilbe „Öko“ steht hier für Ökologie und soll die Beziehung des Menschen zu seiner Umwelt beschreiben. Demgemäß bedeutet Öko-Museum hier weit mehr als ein Museum im herkömmlichen Sinne. Dahinter verbirgt sich eine ausgefeilte Konzeption, die sowohl die Bewahrung des Naturerbes und die Sicherung der Rheinauenlandschaft als auch die Erhaltung und Darstellung des kulturellen und des geschichtlichen Erbes der Bevölkerung auf beiden Seiten des Rheins umfaßt.

Dieses Vorhaben ist eines von bislang acht elsässisch-pfälzisch-badischen Projekten, die im Rahmen der ersten Realisierungsstufe eines grenzüberschreitenden Entwicklungskonzeptes mit dem klingenden Namen Pamina von der Europäischen Gemeinschaft mit 50% der Kosten bezuschußt werden. Bekanntlich verfolgt die Pamina-Konzeption über ihre Lauterbourger Informations- und Beratungsstelle nicht nur eine wirtschaftliche Annäherung der drei Grenzräume sondern auch eine verstärkte gemeinsame Sicherung der Vorhandenen naturräumlichen Potentiale.

Zu den Finanziers der jetzt vorgestellten Rheinauen-Studie gehören auch der französische Staat, das Land Baden-Württemberg, die Region Elsaß und das Departement Bas-Rhin. Ausgehend von der Erkenntnis eines gemeinsamen Natur- und Kulturräumlichen hatten die Initiatoren des Projektes den Gutachtern eine zweifache Forderung vorgegeben:

- Den Schutz für die Oberrheinlandschaft zwischen Iffezheim und Lauterbourg grenzübergreifend wirksam zu verstärken und die Pflege der geschützten Gebiete beiderseits des Rheins möglichst im Rahmen eines gemeinsamen zu verwaltenden Naturschutzgebietes zu harmonisieren.
- durch annehmbare Kompromißvorschläge zwischen den zu erlassenden Naturschutzmaßnahmen einerseits und der lokalen wirtschaftlichen Entwicklung andererseits zu verhindern, daß der Kontakt zwischen der Öffentlichkeit und der Rheinauen-Landschaft nicht in unzumutbarer Weise unterbunden wird.

Für die nun anstehende Umsetzungsphase wird die Europäische Gemeinschaft in der Zeit von 1992 bis 1994 voraussichtlich weitere 700 000 Ecu bereitstellen, vorausgesetzt es findet sich sowohl im Elsaß wie auf deutscher Seite die Bereitschaft, eine gleichhohe Summe aufzubringen.

Sowohl deutsche wie französische Untersuchungen haben eines längst nachgewiesen: Den hohen ökologischen Wert der Rheinauen im Bereich Rastatt und Seltz-Munchhausen. Davon geht auch das jetzt vorgelegte Gutachten aus, wenn es in beeindruckender Weise eine zusammenhängende Kette naturnaher Auengebiete vorschlägt. Auf badischer Seite stützten sich die Gutachter dabei weitestgehend auf die Rheinauen-Schutzkonzeption des Regierungspräsidiums Karlsruhe und das Integrierte Rheinprogramm des Landes Baden-Württemberg. Für die französische Seite belegen die Gutachter die außergewöhnliche ökologische Bedeutung des sogenannten Sauer-Deltas bei Seltz-Munchhausen, wo die heute selten gewordenen Auen-Lebensräume noch im reichen Maße vorhanden sind. Dieses Gebiet zählt zu den wenigen erhalten gebliebenen Bereichen der Überflutungsau zwischen Basel und Mainz, und ist fast als einziges am deutsch-französischen Oberrhein ökologisch noch weitgehend intakt. Es ist das einzige Gebiet, das von einer Flußmündung wesentlich geprägt wird. Selbst der Europarat hat bereits im Jahre 1976 die internationale Bedeutung dieses Gebietes, welches dem Naturschutzgebiet „Rastatter-Rheinaue“ auf der rechten Rheinseite gegenüberliegt, hervorgehoben.

Gleichzeitig mit der Sicherung eines grenzübergreifenden Naturraumes von hoher Bedeutung soll mit dem „Öko-Museum Rheinaue“ der interessierten Öffentlichkeit auch künftig der Wert der ökologischen, historischen und kulturellen Elemente der Region vermittelt werden. Aus der Vielzahl der hierzu gesammelten Ideen und Vorschläge haben die Gutachter folgende Themen ausgewählt:

- Rückgrat der Gesamtidee ist der Rhein und die wechselseitige Beziehung des Menschen zum Strom, die Art der Anpassung und die jeweiligen Besonderheiten der verschiedenen Standorte. Durch diese Thematik soll sich das „Öko-Museum Rheinauen“ grundsätzlich von anderen Einrichtungen, wie etwa den deutschen Freiland-Museen oder dem Museum im oberelsässischen Ungersheim, unterscheiden. Das Sauer-Delta, die Rheinauenwälder und das Ried bilden hierbei die ökologischen Schwerpunkte.
- Die Gestaltung des Rheins durch den Menschen, wozu auch die Darstellung der Ausbaumaßnahmen seit dem 19. Jahrhundert gehört
- die Anpassung der örtlichen Bevölkerung an das Leben mit dem Strom
- die Einnahmequellen und Tätigkeiten die spezifisch durch den Rhein bedingt sind: Eindrucksvoll lassen hier die Goldwäscherei, das Holzflößen, der Kiesabbau, die Jagdfischerei, Land- und Forstwirtschaft und die mit dem Strom in Zusammenhang stehenden Handwerke (z. B. Korbflechterei, Holzschuhmacherei und Faschinenbau) darstellen.
- Reisen, Handel und Austauschbeziehungen.
- Mythen, Erzählungen und Legenden.

Für die Darstellung dieser Themen schlagen die Gutachter eine enge Vernetzung mehrerer „Zweigstellen“ eines grenzüberschreitenden Ökomuseums vor. Sie legen dabei ein offenes und zeitlich nicht befristetes Konzept zugrunde; eine erste Abstimmungsphase hat dabei folgende Ansatzpunkte ergeben:

- Das im Aufbau begriffene *Riedmuseum im Rastatter Stadtteil Otterdorf* (D), wozu auch der von der Stadt Rastatt jüngst mit EG-Unterstützung angekaufte Aalschokker gehört
- das Haus *Krumacker in Seltz* (F)
- ein Umweltzentrum mit dem Schwerpunkt eines lebendigen *Naturmuseum in Munchhausen* (F)
- die Einrichtung des sogenannten *Wachthauses in Mothern* (F)
- ein Museumsprojekt über die überregional bekannten *Volksschauspiele in Ötigheim* (D)
- ein Heimatmuseum in einer ehemaligen *Kirche der Gemeinde Elchesheim-Illingen* (D)
- das vor kurzem eröffnete *Heimatmuseum in Durmersheim* (D)

Diese verschiedenen Orte sollen untereinander über eine Verbindungslinie mit ausgeschilderten Routen bzw. Radwegen zu erreichen sein und sie sollen sich im Rahmen einer „Museumsstraße“ unter einem gemeinsamen Motto präsentieren. Ein weiteres verbindendes Element könnte ein Museumsschiff sein. Zu den längerfristigen Perspektiven zählen die Gutachter auch die Darstellung der in der Region zahlreich vorhandene archäologischen Funde aus der Keltenzeit.

Je nach dem bereits erreichten Reifegrad der einzelnen Projekte enthält das Gutachten überschlägige Kostenrechnungen und detaillierte Vorschläge zum weiteren Vorgehen. Dazu gehört auch der Vorschlag, zur besseren Koordination eine deutsch-französische Vereinigung zu schaffen, in der alle am Gesamtprojekt interessierten Kommunen, Fachstellen und sonstige Beteiligten unter einem Dach versammelt werden könnten.

Anlage: Übersichtsskizze

1. Räumliche Organisation

1.1 Das Gebiet ganzheitlich wiedergeben

Das oberrheinische Ökomuseum hat die Aufgabe, ein für die rheinische Identität symbolisches Gebiet zu bewahren, aufzuwerten und wiederzugeben. Es ist daher wichtig, daß das Projekt von der Einführungsphase an in einem offenkundigen Gesamtzusammenhang verstanden wird. Dieser wird an den Lehrpfaden und Wegenetzen, die das Gebiet flächendeckend überziehen, erkenntlich sein. Zwar sind verschiedene Themen noch zu vertiefen, aber es ist bereits jetzt möglich, Naturlehrpfade anzubieten, wesentliche Kernpunkte und eine Reihe von Informations- und Beobachtungsstellen des Ökomuseums herauszustellen.

1.2 Die zentrale Anlaufstelle

Ein Ökomuseum besteht im Prinzip aus einer Anlaufstelle und Routen, die die jeweils unterschiedliche Themen behandelnden Zweigstellen miteinander verbinden. Die Anlaufstelle ist der eigentliche Mittelpunkt, das heisst, sie ist gleichzeitig Verwaltungszentrum, Anziehungspunkt und Organisationsstelle. Sie sollte an einem strategischen Ort, möglichst zentral gelegen und leicht zugänglich sein.

Die zentrale Anlaufstelle des oberrheinischen Ökomuseums muss erst noch nach der Bedeutung der verschiedenen vorgeschlagenen Orte bestimmt werden. Um ein Gleichgewicht zwischen den beiden Ufern zu gewährleisten, könnten auch zwei zentrale Anlaufstellen

erwogen werden. Eine könnte sich beispielsweise auf die Umwelt, die andere auf Volkskunst und -brauchtum spezialisieren.

1.3 Radwegnetz

Das auf der ersten beiliegenden Karten eingezeichnete Radwegnetz lädt zum Kennenlernen der ursprünglich verbliebenen oder vom Menschen geprägten Natur ein. Es gibt den Besuchern die Möglichkeit, sich einen Eindruck von dem Reichtum und der Vielfalt dieses Gebiets zu machen. Das Radwegnetz stützt sich größtenteils auf vorhandene oder geplante Pfade. Bei der Anlage des Netzes wurden Überschwemmungsgebiete, in denen die Wartung der Wege ein Kostenproblem darstellt, weitgehend ausgeklammert.

Wir schlagen vor, bei der Wahl des Materials für den Belag die Umgebung zu berücksichtigen. Geteert werden sollten nur Radwege entlang von Straßen. In den Schutzgebieten oder an landschaftlich sehr reizvollen Standorten sollten besser weniger auffällige Beläge wie Schotter oder Platten verwendet werden.

Zunächst wird eine Beschilderung der in die zweite Karte eingezeichneten Beobachtungsstellen vorgeschlagen. Strecken und Aufschriften können der Umweltpädagogik, die im Lauf der Umsetzungsphase des Projekts entwickelt wird, Rechnung tragen.

1.4 Die Zweigstellen

Ohne der Entscheidung über den Standort der zentralen Anlaufstelle(n) vorgreifen zu wollen, könnten auf der Grundlage der in Teil 4 dieses Dossiers vorgeschlagenen Verankerungspunkte 7 Zweigstellen ins Auge gefaßt werden. Sie sind auf der Karte eingezeichnet.

- Das in der Einrichtung begriffene Riedmuseum in Ottersdorf (Zeichen „O“);
- Das Haus Krumacker in Seltz, dessen Verwendung noch offen ist (Zeichen „S“);
- Die Volksschauspiele in Ötigheim, die bereits internationales Ansehen genießen (Zeichen „Oe“);
- das geplante Umweltzentrum in Munchhausen (Zeichen „Mu“);
- das mit eingeplante Wacht-Haus in Mothern (Zeichen „Mo“);
- die in der Einrichtung begriffene Museumskirche in Illingen (Zeichen „I“);
- Das am 16. November 1991 eingeweihte Museum in Durmersheim (Zeichen „D“).

Die achte Zweigstelle wäre der archäologische Park. Der Standort dafür bleibt noch zu ermitteln.

1.5 Die Informations- und Beobachtungsstellen

Einundzwanzig Informations- und Beobachtungsstellen können zum gegenwärtigen Zeitpunkt vorgeschlagen und auf der zweiten Karte ausgemacht werden:

1. Die Staustufe Iffezheim-Beinheim. Neben den technischen Hinweisschildern zu dem Wasserkraftwerk könnte eine Beobachtungsstelle des Vogelschutzgebiets vorgesehen werden.

2. Sandmatten, Blick vom Hochgestade auf ein Renaturierungsareal, in dem die Altwässer reaktiviert und Störche wieder angesiedelt werden.
3. Brücke Beinheim-Wintersdorf, wegen ihrer mehrfachen Architekturansätze eine Sehenswürdigkeit. Die einstigen Zollgebäude können später in das Projekt eingegliedert werden.
4. Weidenwald, Riedkanal-Schöpfwerk am Altrhein
5. WWF-Aueninstitut in Rastatt
6. Graureiherhorst in Beinheim
7. Pforte zum Naturschutzgebiet Seltz-Munchhausen. Land-, forst- und weidewirtschaftlich genutzte Landschaft, Blick vom Hochgestade.
8. Seilfähre in Seltz-Plittersdorf: es handelt sich um ein Schiff, das über eine Rolle mit einem über den Fluß gespannten Seil verbunden ist. Der Ruderdruck nutzt die Strömung, um ans andere Ufer zu gelangen. Informationsstelle über die Rastatter Rheinaue am rechten Ufer.
9. Anblick des historischen Rheinstroms. Zu entdeckende Landschaft.
10. Ehemaliges Schöpfwerk, das für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden soll.
11. Silberweidenwald und Schöpfwerk auf dem Riedkanal
12. Murgmündung, einstiger Sammelplatz der Flößer
13. Sauerdelta
14. Goldkanal
15. Wald von Mothern, feuchte Brüche, Schilfröhricht
16. Auer-Köpfe, letzte Kiesbank im Rhein, ein Überbleibsel aus dem Anschwemmungsprozeß
17. Schilf
18. Blick vom Hochgestade
19. Überschwemmbarer Rheinwald
20. Ausblick auf den den überflutbaren Rheinwald
21. Zollhafen, Fußgänger- und Radfähre

Buchbesprechungen

Reiner Haehling von Lanzenauer: Reinhold Schneider aus Baden-Baden. Der Dichter und sein Städtlein. Schriftenreihe des Arbeitskreises für Stadtgeschichte Baden-Baden, 90 S., 13,80 DM, Baden-Baden 1991

Dr. Haehling von Lanzenauer geht in seiner Schrift den vielfältigen Bezügen nach, welche Reinhold Schneider mit seiner Geburtsstadt Baden-Baden zeit lebens verbunden haben. Sorgfältige Ermittlungsarbeit ist bei diesem Autor selbstverständlich, und so fügen sich seine Untersuchungen zu einem facettenreichen Bild. Dr. von Lanzenauer, der sich als vielseitiger Heimatforscher mit historischen Ereignissen und Persönlichkeiten Baden-Badens beschäftigt, leistet mit dieser Schrift eine notwendige Arbeit. Sie gerät ihm zu einer Lebensgeschichte Reinhold Schneiders, die den Leser durch die Klarheit der Gedankenführung und Sprache packt. Und es wird deutlich, daß die Fäden, welche Schneider an sein Städtlein banden, nie abrisen, bis schließlich sein Elternhaus, das berühmte Maison Meßmer, dem er im „Balkon“ ein bleibendes literarisches Denkmal setzte, abgerissen wurde. Was blieb, ist des Dichters Grab auf dem Stadtfriedhof zu Baden-Baden. Nicht viel, wenn man weiß, daß Reinhold Schneider der größte Sohn der Stadt war. Hier ist Baden-Baden in der Pflicht! Vorschläge für eine zeitgemäße Gedenkstätte gibt es genug. Schwindende Erinnerungen an Reinhold Schneider? Damit darf sich eine Stadt wie Baden-Baden nicht zufrieden geben.

— y —

Karlsruhe, in alten und neuen Reisebeschreibungen, ausgewählt von Klaus-Jörg Ruhl. 306 S. Droste-Verlag Düsseldorf 1, 1991

Dr. Ruhl hat eine enorme Fleißarbeit vollbracht, bis er die Reisebeschreibungen aus drei Jahrhunderten vorlegen konnte. Es ist eine geglückte Auswahl, die von Thomas Coryate (1606) bis Harald Hurst heute reicht. Vertreter sind berühmte Namen, die auch große Reisende waren und so zu kompetenten Vergleichen in der Lage waren und die Karlsruhe so empfanden wie z. B. Voltaire (1758) „ein Asyl der Ruhe“, Goethe (1785) „der einzige Ort, wo das echte zu finden ist“, Wilhelm August Wekherlin, „einen der angenehmsten und reizendsten Ruhepunkte“ oder Heinrich von Kleist, der das berühmte Wort sprach, daß Karlsruhe wie ein Stern gebaut sei. Varnhagen von Ense hingegen stellt 1816 fest, daß alles den „Eindruck

geistloser Oede macht“, und seiner Gattin Rahel fielen „viel Wald, viel Sumpf, viel Mücken“ auf. Die Reihe ließe sich beliebig fortsetzen, und die Reiseberichte geben Auskunft über die städtebauliche, wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung der Stadt. Wegen seiner Einleitung des Buches könnte man mit dem Herausgeber trefflich streiten, so, wenn er sagt, daß die Stadt der „Marotte eines badischen Markgrafen“ entsprungen sei und wegen ihrer strengen Planung über lange Zeit das Image einer kalten, langweiligen Stadt hatte. Immerhin aber zeigen die Berichte den konsequenten Weg vom „Provinzstädtchen“ und „verschlafenen Residenzstadt“ (Herausgeber) zu einer lebendigen, bedeutenden und expandierenden Wirtschaftsmetropole auf. Es sind Zeugnisse durch drei Jahrhunderte wechselnder Anschauungen in einer rasch sich ändernden Zeit, die Karlsruhe vollauf gerecht werden.

— y —

Stadt Karlsruhe, Hrsg.: Karlsruher Beiträge Nr. 6, Leben in der Fächerstadt. Vortragsreihe des Forums für Stadtgeschichte und Kultur zur Gründung der Stadt Karlsruhe von 275 Jahren. 222 S., zahlr. Abb., br. 24,80 DM, Braun-Verlag Karlsruhe, 1991

in diesem hervorragenden Heft finden sich die Ansichten und Meinungen der zehn Redner der Vortragsreihe, die in der Summe ein vielschichtiges Bild der Jubiläumsstadt vermitteln, weil hier aus ganz verschiedenen Blickwinkeln berichtet wird. Der Leiter des Forums, Dr. Leonhard Müller, lobte besonders die Bürgernähe der Veranstaltungen. Die Vorträge wendeten sich nicht in erster Linie an die Fachwissenschaftler, sondern hielten sich an eine allgemeinverständliche Sprache. Diese Redeform wurde im Heft beibehalten, und dadurch erhielten die Vorträge ihre Frische bei hohem Informationswert. Der ehemalige Oberbürgermeister Otto Dullenkopf leitet die Vortragsreihe ein mit einem Referat über „Kommunalpolitik in zwiespältiger Zeit, Erfahrungen in einer Stadt im Wandel,“ interessant, humorvoll, pointiert, fundiert seine vielfältigen Erinnerungen vortragend. Es folgen Stadtoberbaudirektor a. D. Dr. Gottfried Leiber mit „Städtebau in Karlsruhe von der Gründung bis zum Ende der Ära Weinbrenner“, Dr. Harald Ringler, Geschäftsführer des Zentrums für Kunst- und Medientechnologie Karlsruhe mit „Stadtplanung in Karlsruhe von 1835—1985“, Dr. Klaus Häfner, Bad. Landesbibliothek, mit „Karls-

ruher Musikleben im 18. Jahrhundert“, Prof. Dr. Horst Vey, Direktor der Staatl. Kunsthalle Karlsruhe, mit „Eine Gemäldegalerie wächst heran“, Dr. Ernst Bräunche, Leiter des Stadtarchivs Karlsruhe, mit „Karlsruhe im Vormärz und in der Revolution 1848/49“, Dr. Manfred Koch, Stadtarchiv Karlsruhe, mit „Karlsruhe in der Kaiserzeit. Die Residenz im Zeichen der Industrialisierung 1871—1914“, Dr. Heinz Schmitt, Ltd. Archiv- und Bibliotheksdirektor Karlsruhe, mit „Zwischen Schloß und Dörfle, Anmerkungen zur Karlsruher Sozialgeschichte“, Prof. Dr. Heinz Draheim, ehem. Rektor der Universität Karlsruhe, mit „Hochschule in der Residenz“, Prof. Dr. Gerd Pfeiffer, ehem. Präsident des Bundesgerichtshofes, mit „Karlsruhe auf dem Weg zur Residenz des Rechts“, Dr. Hugo Rhein, ehem. Präsident der Industrie- und Handelskammer Karlsruhe, mit „Von der Beamtenstadt zum Wirtschaftszentrum, Karlsruhes ökonomische Entwicklung in den letzten vierzig Jahren.“ Damit ist der Kreis geschlossen. Dem hervorragend bebilderten und gestalteten Heft ist eine weite Verbreitung bei allen Liebhabern der Stadt Karlsruhe und weit darüber hinaus zu wünschen. — y —

Manfred Bosch, Hrsg.: Kindheitsspuren — Literarische Zeugnisse aus dem Südwesten. 312 S., zahlr. Abb., 36,— DM. Verlag Braun, Karlsruhe, 1991

Manfred Bosch hat sich zu einem Herausgeber von Format entwickelt, das beweist auch wieder der vorliegende Band. Was bei Bosch immer wieder besticht, ist die geistreiche Art, wie er mit einem Essay die Bände einleitet und oft auch abschließt. Bei den „Kindheitsspuren“ nennt er die Einleitung „Vermintes Gelände.“ Damit will er sagen, daß die Kindheitsspuren, diese „Lebens-Landschaften“ betreten sein wollen wie vermintes Gelände. Das heißt doch wohl mit Vorsicht und Verständnis, daß diese „Spuren markieren auf dem Wege zu einer Textkindheit“, daß die Kindheitsgeschichte „von Brechungen und Widersprüchen lebt, von der provozierenden Gleichzeitigkeit von Glück und Leid, Freude und Schmerz, erfüllter und enttäuschter Hoffnungen, glückenden und armseligen Lebens, aber auch von den Temperamenten und Stilen der Autoren...“ (S. 11) So stellen die Kindheitsspuren“ eine literarische Sammlung dar, die sich über vier Jahrhunderte erstreckt und die versucht, möglichst viele Aspekte der Kindheitsrealitäten einzufangen und ebenso literarische „Epochen und Traditionen“ berücksichtigt. Und wirklich ist alles, was in der schreibenden Zukunft Rang und Namen hat, vertreten, von Grimms-hausen bis Hebel und Hölderlin, von G. Keller, H. Hansjakob bis Emanuel von Bodman, von Albert Schweitzer, Hermann Hesse, Robert Walser bis Wilhelm Hausenstein, von Marie-Luise Kaschnitz, Martin Walser bis Christoph Meckel. Eingeführt

durch den klugen Essay erfährt der Leser in gespannter, fesselnder Dichte, daß „mit jedem Kind die Welt neu anfängt“, sehr differenziert, übergreifend und im einzelnen Schicksal stellvertretend für viele. Ein schönes Buch mit sorgfältig ausgewählten Texten und ebenso sorgfältig vom Verlag gestaltet. Mit seinen hilfreichen literaturgeschichtlichen Anmerkungen, Bilder- und Quellenverzeichnis schließt Manfred Bosch den Band ab.— y —

Harald Drös: Heidelberger Wappenbuch, Wappen an Gebäuden und Grabmälern auf dem Heidelberger Schloß, in der Altstadt und in Handschuhsheim. (Buchreihe der Stadt Heidelberg, Bd. II), 510 S., 52 z. T. farbige Bildtafeln, 64,— DM, Verlag Brigitte Guterjahn, Heidelberg, 1991

Ziel der grundlegenden Arbeit von Harald Drös ist die Erfassung des Bestandes der vor 1918 entstandenen Wappen an Bau- und Grabdenkmälern in der Altstadt Heidelbergs, im Schloß und in Handschuhsheim. Es ist ein Buch der heraldischen Denkmäler in Heidelberg, das sich vor allem an Historiker, Kunsthistoriker, Heraldiker und Genealogen wendet, aber in seinem Aufbau — vor allem auch mit Hilfe des Abbildungsteiles — auch für den Laien zu einer interessanten und bereichernden Lektüre wird. Das Werk bringt nach der Einleitung den Katalog der Wappen in chronologischer Folge, dem die Entwicklung des pfalz-bayrischen Wappens von den Anfängen bis 1803, die Entwicklung des kurpfälzischen und Kurpfalz-bayrischen Wappens 1685—1803, die Regententabelle der Pfalzgrafen bei Rhein und Kurfürsten von der Pfalz und schließlich Stammtafeln folgen. Die Auswertung und Zusammenfassung der Forschungsergebnisse schließen den Band ab, der, wie nicht anders zu erwarten, vom Guterjahn-Verlag sehr sorgfältig gestaltet wurde. Ein sehr gutes Buch. — y —

Günther Debon: Das Heidelberger Jahr Joseph von Eichendorffs. 276 S., Verlag Brigitte Guterjahn, Heidelberg 1991

Debon legt mit diesem Buch eine für den Literaturliebhaber sehr interessante Schrift vor, welche das für Eichendorff so wichtige Jahr in Heidelberg zum Inhalt hat. Der Autor zitiert eingangs den Germanisten Witkop: „Wollte man für Heidelberg, für die Vorstellungen und Erinnerungen, die bei seinem Klang erwachen, eine vollkommene poetische Verdichtung suchen: die Poesie Eichendorffs würde sie geben. In ihr haben Landschaft und Dichtung einander für immer gefunden.“ Damit ist gesagt, was Debon in seiner Schrift herausstellt, nämlich das unverkennbare Flair der Stadt, Studentenleben und Liebe, die zu allen Zeiten die Dichter in ihren Bann gezogen haben, eben auch Joseph von Eichendorff. Der Autor

stellt die Stadt vor, die Freunde der Brüder Eichendorff, Studenten und Soldaten, die Universitätslehrer, Gegner der Romantik, Schloß und Schloßgarten, Musik und Tanz, Wanderungen und Ausflüge, selbstverständlich Käthchen Förster und schließlich die Heidelberger Gedichte Eichendorffs. Ein umfangreicher Anhang, Anmerkungen, Bibliographie der benutzten Literatur, Register usw. runden den Band ab. Es ist ein interessantes und verdienstvolles Buch, in guter, flüssiger Sprache geschrieben, das die Heidelberger Zeit Eichendorffs aufarbeitet. Daß der Band im Verlag Guterjahr eine vorbildliche Betreuung erfahren hat, ist selbstverständlich.

— y —

Wolfgang Ritzel: Johann Peter Hebel, der Briefschreiber, der Proteuser, der Naturforscher, der Poet, der Hausfreund, der Mann der Kirche. 148 S., 26,80 DM, Waldkircher Verlag 1990

Der Untertitel dieses Buches enthält wahrhaft alle Seiten Johann Peter Hebels, ein volles Programm! Ein Gutes aber haben Veröffentlichungen solcher Art, daß sie immer wieder auf Hebel hinweisen und dadurch mithelfen, daß dieser lebendig bleibt über seine eigentliche Heimat hinaus. Und Hebel, diese komplexe Persönlichkeit, reizt ja auch immer wieder zu Auseinandersetzungen mit ihm. Wolfgang Ritzel bietet den Alemannen als Begleitperson für das Leben an und will ihn deshalb mit seiner Schrift für „zusätzliche“ Leser gewinnen. Er wendet sich daher nicht nur an den Kenner, sondern vielmehr auch an den Nichtkenner, denn die Frage muß erlaubt sein, wie groß Hebels Bekanntheitsgrad außerhalb seiner oberrheinischen Heimat heute ist. Ritzel will deshalb, wie er in der bemerkenswerten Einleitung sagt, kein wissenschaftliches Buch vorlegen, aber eines, das neben dieser bestehen kann. Und das ist ihm gelungen mit einer fundierten Schrift, der sorgfältiges Studium zugrunde liegt. Dieses Buch ist jedem zu empfehlen, der sich mit Hebel befassen will und den Zugang zu ihm sucht.

— y —

Edwin M. Landau, Samuel Schmitt, Hrsg.: Lager in Frankreich, Überlebende und ihre Freunde. Zeugnisse der Emigration, Internierung und Deportation. 259 S., 19 Abb., 38,— DM. Verlagsbüro v. Brandt, Mannheim

Ein erschütterndes Buch, das sich eigentlich einer Rezension entzieht. Lager in Frankreich, davon weiß man nicht viel, wenn man Gurs ausnimmt. Hier geht es um die verheerende Rolle, welche die Internierungslager der franz. Vichy-Regierung gespielt haben. Besonders die Lager Gurs und Les Milles in Südwestfrankreich waren der schreckliche Zwangsaufenthalt der südwestdeutschen Juden und vieler bereits in den dreißiger Jahren nach Frankreich emigrierter Künstler wie Walter Benjamin, Lion Feuchtwanger, Walter Hasenclever, Al-

fred Kantorowicz, Edwin Maria Landau, Golo Mann u. v. a., waren diese Lager doch Ausgangspunkt der Deportationen in die Vernichtungslager im Osten. Der Schwerpunkt dieser Veröffentlichung liegt auf dem Lager Les Milles und den authentischen Zeugenaussagen Überlebender. Dieses Buch gibt einen erschütternden Blick frei auf eine unselige Vergangenheit und ist auch in dieser Hinsicht eine wichtige Publikation.

— y —

Wolfgang Duffner: Helles Haus vor dunklem Grund. Eine Kindheit auf dem Randen im Dritten Reich. 192 S., 29,80 DM. Rosgarten Verlag Konstanz, 1991

Wolfgang Duffner fügt seinen bisherigen Veröffentlichungen mit diesem Roman ein Werk voller Dichte und Atmosphäre hinzu. Beginnt man dieses Buch zu lesen, so wird man durch die Erzählkunst des Autors, die sich in seiner Sprache adäquat äußert, sofort gefangen genommen. Wohltuend einfühlsam, ohne Pathos — und gerade deshalb überzeugend — wird hier die Geschichte einer Kindheit aufgeschlagen, die auf dem Randen, dem deutsch-schweizerischen Grenzgebiet nördlich Schaffhausen, angesiedelt ist. Ein solches Thema in einer solchen Zeit birgt für den Schriftsteller Gefahren in sich, denen Duffner nicht erliegt. Kindheit ist eine „Lebenslandschaft“, die mit Vorsicht zu betreten ist, weil sich darin Glück, Freude, Schmerz, erfüllte und enttäuschte Hoffnungen widerspiegeln (M. Bosch). Diese Kindheit ist in das Dritte Reich eingebettet, in Krieg und in das Auseinanderbrechen der Familie durch das Weggehen der Mutter. Das ist das Dunkle. Das Helle ist die Geborgenheit, die das Haus bot, so lange äußere Gefährdungen es nicht bedrohten und ein Leben gut bürgerlichen Zuschnitts und ein ungestörtes Heranwachsen des Jungen ermöglichte. Hell und Dunkel aber gehören zum Leben, sie sind untrennbar. Das erkennt wohl der Mann, der für kurze Zeit in das Haus seiner Kindheit zurückgekehrt ist, und dem dieser Besuch Einsichten in die Charaktere seiner Angehörigen und Freunde und in die Zeit, die er hier verlebte, bringt. Es ist eigentlich die Bewältigung der Vergangenheit des Erzählers, die ihn im Ergebnis leichten Herzens vom hellen Haus für immer Abschied nehmen läßt. Stark im Gedächtnis haften bleiben die Hauptpersonen des Romans: Vater, Mutter, Großvater, Tante, Julia, der Freund Marius und der Bauer Bury, so eindrucksvoll wurden sie gezeichnet. Ein wirklich gutes Buch, das die Gedanken und Überlegungen des Lesers noch lange festhält.

— y —

Franz Sales Meszmer: In badischer Landschaft, poetische Miniaturen 16/S., 14,80 DM. Verlag Laub, Elztal-Dallau, 1991

Mit dem vorgelegten Buch schließt Meszmer eine

Reihe von Veröffentlichungen ab, welche die Menschen in der Badischen Landschaft zum Thema haben. Den Autor, der als Dipl.-Ing. durch seine dienstliche Tätigkeit landauf-landab profunde Kenntnisse in Topographie, Geologie und Botanik des Landes besitzt, forderte seine Heimatliebe zu diesen poetischen Miniaturen auf, zu denen Prinz Ludwig von Baden das Vorwort schrieb. Das Buch enthält einen Essay des Verfassers über das Land Baden und seine Bewohner, das bemerkenswerte Gedanken gerade in der Zeit des 40-jährigen Jubiläums des Landes Baden-Württemberg enthält. Die Gedichte sind gediegene Lyrik, ein aus dem Herzen kommendes Heimatlob des Verfassers. — y —

Karl Henning Wolf: Die Heidelberger Universitätsangehörigen im 18. Jahrhundert. Studien zur Herkunft, Werdegang und sozialem Beziehungsgeflecht. 287 S., kt. 80,— DM, Ln 100,— DM (Heidelberger Abhandlungen zur mittleren und neueren Geschichte, NF.Bd.4) Carl Winter, Universitätsverlag Heidelberg, 1991

Zwei Fragestellungen räumte der Autor der vorliegenden Arbeit Priorität ein: Untersuchung der geographisch-landesherrschaftlichen Herkunft der Studenten, um zu Aussagen über das Einzugsgebiet der Universität zu gelangen, und der Untersuchung der Herkunft und des Werdeganges der Studenten, „um Aussagen über die Einbindung der Universität in die Gesellschaft“ zu ermöglichen. Damit wendet sich der Autor regional — und sozialgeschichtlichen Fragestellungen zu, einem Trend der letzten beiden Jahrzehnte folgend. Zum territorialen Ansatz lagen bisher wenig ergiebige Arbeiten vor, die diese Problematik betreffen. Die soziale Komponente, also die soziale Herkunft der Studenten und Professoren, die „soziale Exklusivität und Mobilität“ (S. 13) bereitet große Schwierigkeiten durch die große Heterogenität hinsichtlich der geographischen und sozialen Herkunft des zu untersuchenden Personenkreises. Ein enormes und zeitraubendes Quellenstudium war deshalb erforderlich, ein Studium, das nicht nur Studenten und Professoren, sondern auch die Universitätsbediensteten einschloß. Nur so konnten Aussagen über die inneruniversitäre Stellung dieser Gruppen gemacht werden und die Beziehungen der Universität und ihrer Angehörigen zu dem sie tragenden Staat, die Kurpfalz, offen gelegt werden. Außerordentlich interessant sind die Forschungsergebnisse über die Sozialstruktur der Heidelberger Universität im 18. Jahrhundert. Hier hat der Autor Pionierarbeit geleistet, die er als einen Teil einer noch zu schreibenden umfassenden Sozialgeschichte der deutschen Universitäten ansieht. Diese Arbeit von K. H. Wolf stellt nicht nur einen bedeutenden Beitrag zur Geschichte der Universität Heidelberg dar, sie ist auch eine Bereicherung für jeden Landeskundler und Soziologen. — y —

Feudenheim, illustrierte Geschichte eines Mannheimer Vorortes. Bearbeitet von der Geschichtswerkstatt Feudenheim unter der Leitung von Michael Caroli. Herausgegeben vom Stadarchiv Mannheim, 184 S., 370 Abb., Großformat, 37,80 DM. Edition Quadrat, Mannheim, 1991

In diesem Band besitzt der Mannheimer Stadtteil Feudenheim eine Chronik in alten Aufnahmen, die vorbildlich ist. In vieljähriger Arbeit hat die Geschichtswerkstatt Feudenheim historische Fotos aus Privatbesitz zusammengetragen, sie spiegeln eindrucksvoll das facettenreiche Leben einer ehemals selbständigen Gemeinde wider: Feudenheim in der Landschaft — der Neckar — Ortsbild im Wandel — Verkehrswege, Verkehrsmittel — Gemeinschaftsaufgaben — katholische Gemeinde, evangelische Gemeinde, jüdisches Leben — Kindergarten, Schule — Landwirtschaft — Handwerk — Handel und Gewerbe — Alltag, Festtage — Vereinsleben — Gastwirtschaften — Militär und Krieg. So wird der Leser und Betrachter durch die oft erstaunlich guten alten Fotos, einführenden Texte und präzisen Bildbeschreibungen vom Beginn des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart geführt. Dieses Buch bietet weit mehr als die sonst üblichen Reihen von Ortsansichten nach alten Fotos. — y —

Wiemann-Stöhr, Ingeborg, Die Stadt Weinheim 1925—1933, Untersuchungen zu ihrem wirtschaftlichen, sozialen und politischen Profil Weinheimer Geschichtsblatt 37, hrsg. im Auftrag der Stadt Weinheim an der Bergstraße 1991, 219 S., Abb., brosch., 19,50 DM, ISBN 3-923652-10-0
Weinheim: „Stadt der Arbeiter und ‚Hochburg‘, der NSDAP“; dieses „scheinbar Unverträgliche“, den „Rahmen sozialhistorischer Theoriebildung“ Sprengende verstehbar zu machen, darf als Hauptanliegen der Untersuchung betrachtet werden, die als Magisterarbeit an der Technischen Hochschule Darmstadt entstanden ist. „Die landesweite Statistik der wichtigsten Industrieorte — gemessen an der Zahl der beschäftigten Arbeiter — setzte Weinheim 1925 an die vierte Stelle nach Mannheim, Pforzheim und Karlsruhe und noch vor Orte mit größerer Einwohnerzahl wie Freiburg oder Heidelberg.“ Fast 50% der 1925 knapp 16 000 Einwohner zählenden Stadt gehörten zur Arbeiterklasse als der eindeutig dominierenden sozialen Gruppe in der „ländlichen Industriegemeinde“ Weinheim. Mit der benachbarten Großstadt Mannheim vergleichbar waren u. a. „Preise für Lebensmittel und andere Güter“ sowie die Höhe der Mieten: „Weinheim war also ‚ein teures Pflaster‘; ausgeglichen wurde dies durch ein hohes Lohnniveau. Das Absenken der Arbeitszeit in den Industriebetrieben in den Jahren der Krise ab 1929 führte dann aber zu

einem Kaufkraftverlust, der die „von den Pfarrern so vehement beklagte sonntägliche Arbeit im Garten“ zur „Überlebensfrage“ machte.

Der Blick auf die konfessionellen Verhältnisse zeigt zunächst das in einen Ort der alten Kurpfalz zu erwartende Bild: sieben von zehn Weinheimern waren Protestanten, die in Handel, Handwerk und Gewerbe dominierten. Ausschließlich evangelisch waren die Landwirte. Die evangelischen Arbeiter, die aus der alteingesessenen Landwirtschaft stammten, zeichneten sich zumindest teilweise gegenüber den aus der ehemals kurmainzischen Nachbarschaft zugewanderten Katholiken durch Haus- und (oder) Grundbesitz aus. Die „Protestanten prägten das Bild der Stadt“ und wollten diese Prägung erhalten wissen, wenn auch der Kirchenbesuch weit unter dem Landesdurchschnitt lag und Weinheim auch in dieser Beziehung den großstädtischen Verhältnissen Mannheims nahe kam. Auffällig ist die seit 1930 deutlich dokumentierbare Hinwendung der Protestanten vor allem der Altstadtgemeinde zum Nationalsozialismus. Aus der Altstadtgemeinde stammte der Vorsitzende der NSDAP-Ortsgruppe Walter Köhler, der badische Ministerpräsident von 1933 bis 1945. Köhler „war und blieb Mitglied der evangelischen Kirche und erleichterte sicherlich dem Weinheimer Protestanten den Weg zur NSDAP“.

Die Weinheimer Katholiken, die „einen großen Teil der ärmeren Schichten“ bildeten, standen, gemessen am Gottesdienstbesuch, zu zwei Dritteln „abseits der Kirche“: in der Weinheimer NSDAP blieben sie deutlich unterrepräsentiert. Da sie sich selbst als Minderheit erfuhren, so die Vermutung der Autorin, waren sie für antijüdische Ressentiments weniger anfällig.

Die Zahl der Juden in Weinheim war, entgegen dem allgemeinen Trend in Baden, seit 1875 nicht zurückgegangen, sondern erreichte 1933 ihren Höchststand. Die Integration der Weinheimer jüdischen Gemeinde „in die christliche Einwohnerschaft Weinheims (schien) besser gelungen als in anderen Teilen des Landes“. Möglich wurde dies auch, so die Autorin, durch die wichtige Rolle, welche die in jüdischem Besitz befindliche Roßlederfabrik Sigmund Hirsch mit ihren 350–400 Arbeitsplätzen im Wirtschaftsleben der Stadt spielte. Weitaus stärker als im Reichsdurchschnitt „besaßen die Weinheimer Erwerbspersonen jüdischen Glaubens den Drang zur Selbständigkeit“; die „meist nach modernen Gesichtspunkten geführten jüdischen Geschäfte“ freilich wurden von den zum Protetantischen Einzelhändlern als Bedrohung empfunden, was sich in einem entsprechend starken Zulauf zur NSDAP aus der Gruppe der selbständigen Geschäftsleute und Handwerker bemerkbar machte.

Der Zulauf zur NSDAP grub insbesondere den bürgerlichen Parteien DNVP, DVP, Staatspartei/

DDP in Weinheim das Wasser ab. Die Autorin wertet dieses Phänomen als Beleg dafür, daß der „Antisemitismus... eine der Ursachen für den frühen Aufstieg der örtlichen NSDAP“ gewesen sei. Deutlich antisemitisch hatte sich zu Anfang der Weimarer Republik die Weinheimer DNVP gebärdet; sie war bei den Reichstagswahlen von 1924 in Weinheim zur zweitstärksten politischen Kraft geworden. Der Anfang der Weinheimer Ortsgruppe der NSDAP geht „höchstwahrscheinlich“ schon auf das Jahr 1922 zurück; möglicherweise diene ihr der 1223 gegründete Schützenverein als Tarnorganisation während der Verbotszeit in Baden. Mit dem Eintritt Walter Köhlers im Jahre 1925 „begann der unaufhaltsame Aufstieg der Weinheimer NSDAP, der ohne diese Persönlichkeit kaum gedacht werden kann“. 1928 war die Ortsgruppe Weinheim die zahlenmäßig drittgrößte in Baden und stellte 10% der badischen NSDAP-Mitglieder. Bei den Landtagswahlen von 1929 überrundete sie in Weinheim die SPD und kam bei den Juliwahlen 1932 auf über 40% der Stimmen. Einen Teil ihres Erfolges hatte die Weinheimer NSDAP wohl auch ihrer Eigenschaft als Gegenbewegung zu der starken örtlichen KPD zu verdanken. Bemerkenswerten Zulauf erhielt die NSDAP von den Arbeitern, die aus der Schicht der alteingesessenen protestantischen Landwirte stammten und im entsprechenden Umfeld wohnten. Klassenbewußtsein und untrennbare Bindung an die Arbeiterparteien waren hier unterentwickelt: „Die alten Strukturen von Herkunft und Tradition erwiesen sich als mächtiger als die Zugehörigkeit zu einer Form der Erwerbstätigkeit.“

Auf „radikaler Kritik am bestehenden System“ beruhte nach der Auffassung der Autorin die Stärke der Weinheimer KPD, die verstärkt seit 1923 mit den „Völkisch-Nationalen“ in Auseinandersetzungen trat. In den Reichstagswahlen vom Mai 1924 überrundete die Weinheimer KPD mit 24% alle anderen Parteien am Ort, verlor anschließend wieder an Stimmen, um in den Reichstagswahlen von 1932 zur zweiten Kraft nach der NSDAP zu werden. Die berüchtigte Negativkooperation von NSDAP und KPD konnte sich damit in Weinheim auf 60% der Stimmen und darüber stützen. Die Stärke der Kommunisten dokumentierte sich auch darin, daß sie das Ortskartell des Allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbundes beherrschten, bis sie sich 1930 als „Revolutionäre Gewerkschaftsopposition“ (RGO) abgespalteten und mit eigener Liste an den Betriebsratswahlen teilnahmen. Stark waren die Kommunisten nach Ansicht der Autorin auch deshalb, weil sie über einen stabilen Stamm an Führungsfunktionären verfügten, unter denen wiederum der Vorsitzende Leonhard Seip, Mitglied des Gemeinderats von 1926 bis 1933, herausragte: von Beruf Lederarbeiter, als solcher Vorsitzender des Betriebsrats der Firma Carl Freudenberg von

1922 bis 1926, betätigte er sich ab 1926 als Inhaber einer Gastwirtschaft, die fortan als „Schaltzentrale“ der KPD-Ortsgruppe gelten konnte, nachdem er infolge seiner gewerkschaftlichen Aktivitäten seinen Arbeitsplatz verloren hatte.

Die deutliche „Ablehnung der demokratischen Republik“ durch die Weinheimer Wähler, so die Summe der Autorin, verweist auf „die in der Stadt vorhandenen Grundstimmungen: antikapitalistisch, antiindustriell und antijüdisch“; hinzu kam „der Hang zu radikalen Einstellungen und die Anfälligkeit für gemeinschaftstiftende Ideologien“. Eine Erklärung hierfür findet die Autorin in der „Charakteristik“ der Stadt Weinheim, die letztlich nicht als „ländliche Industriegemeinde“, sondern als „industrialisierte Landgemeinde“ anzusprechen gewesen sei.

Weiter, hier nicht näher angesprochene Kapitel befassen sich mit der sozialen Topographie der Stadt, den „Frauen“, den gewerblichen Verhältnissen, dem Gemeinderat, den Betriebsräten u. a. m. Ein umfangreicher „dokumentarischer Anhang“ mit Daten zur Demographie, zur Wirtschafts- und Sozialstatistik, zu Parteien und Wahlen u. a. ergänzt die Untersuchung.

Der Wert der Arbeit, für die gerade noch rechtzeitig Zeitzeugen aus einer Schlüsselepoche befragt wurden, liegt auf verschiedenen Ebenen. Sie mahnt zum vorsichtigen Umgang mit gängigen Theorien;

insofern wünscht man der Untersuchung Aufmerksamkeit über die lokalen und regionalen Grenzen hinaus. Die zahlreichen Vergleiche mit anderen badischen Städten, z. B. mit Bruchsal, macht die Untersuchung für jeden Leser wichtig, der an der badischen Gemeinde interessiert ist. Sie liefert ferner einen grundlegenden Baustein zu einer neu zu schreibenden Geschichte Weinheims; der Weinheimer Nachkriegsgeneration schließlich kann sie als Schlüssel zum Verständnis der Verhaltensweisen und Einstellungen von Eltern und Großeltern dienen; so manches von dem, was nach 1945 den Jüngeren über die Zustände im Weinheim der Jahre vor 1933 berichtet oder auch verschwiegen wurde, läßt sich dank dieser Untersuchung erst richtig einordnen. In diesem Zusammenhang ist es allerdings bedauerlich, daß die in der Arbeit genannten Personen vielfach nur mit dem Anfangsbuchstaben ihrer Namen erscheinen, sofern sie nicht wie etwa Walter Köhler als Personen der damaligen Zeitgeschichte mit vollem Namen bezeichnet werden. Fragwürdig wird dieses Verfahren nicht zuletzt dort, wo sich die Anonymität einzelner Personen aus dem dokumentarischen Anhang, den Anmerkungen oder aus der Befragung eines mit vollem Namen genannten Familienangehörigen auflösen läßt. Dieser Einwand kann freilich den skizzierten Wert der Untersuchung nicht schmälern.

Rainer Gutjahr

Autoren dieses Heftes

Dr. Wolfram Förster

B 6/12, 6800 Mannheim

Dr. Manfred Häberle

Böcklinstr. 10, 6800 Mannheim

Manfred Hildenbrand

Georg-Neumaierstr. 15, 7612 Hofsetten

Edmund Kiehnle

Kleinheimstr. 24, 7519 Eppingen

Kurt Klein

Haselwanderstr. 11, 7613 Hausach

René Löffler

Kohlenbacher Talstr. 12, 7808 Waldkirch-Kollnau

Dr. Hannsjosef Maus

Vierlinden 1, 7800 Freiburg

Dr. Erich Roth

Alte Straßburgerstr. 3, 7600 Offenburg

Barbara Sambale

Bussemergasse 11, 6900 Heidelberg

Adolf Schmid

Stienhalde 74, 7800 Freiburg

Reinhard Vogel

Staatliches Weinbauversuchsgut Karlsruhe-Durlach

Posseltstr. 19, 7500 Karlsruhe

Beilagenhinweis:

Dieser Ausgabe liegen Prospekte der Firmen Konrad Theiss Verlag GmbH & Co, 7000 Stuttgart, Verlag C. F. Müller GmbH, 7500 Karlsruhe I und Werbebeilage in Baden-Württemberg bei. Wir bitten unsere Leser um Beachtung.