

Mannheimer Geschichtsblätter

Zeitschrift für die Geschichte,
Alttertums- u. Volkskunde Mannheims u. der Pfalz
Herausgegeben vom Mannheimer Alttertumsverein

Jahrgang 41

1940

Heft 1

Die erste Mannheimer Eisenbahn

Zur Säkularfeier der badischen Staatsbahn am 12. September 1940

Von Albert Rungemüller

Die erste Mannheimer Eisenbahn ist gleichzeitig auch die erste badische Eisenbahn, und die erste badische Eisenbahn gleichzeitig auch die erste größere Staatsbahn in Deutschland gewesen. So liegt in diesem Falle ein dreifaches Jubiläum vor, und Mannheim ist vorab berechtigt, es zu feiern.

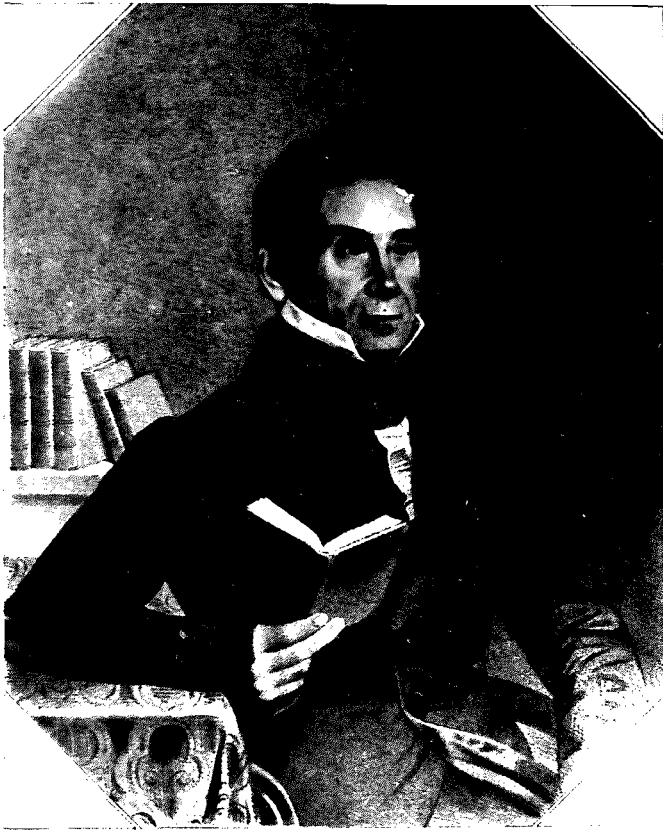
Die Eisenbahn ist bekanntlich eine englische Erfindung, die Lokomotive, ihre Voraussetzung, George Stephenson's Werk. Die Staatsbahnidee dagegen geht auf Belgien zurück, und merkwürdigerweise hat gerade England, das klassische Land der Eisenbahnen, bis heute nicht einen einzigen Kilometer Staatsbahn gebaut oder betrieben — im Mutterlande wenigstens; in Indien wie im Commonwealth of Australia dagegen gibt es viele tausend Kilometer Staatsbahnen. Daß gerade das kleine Belgien als erstes Land der Erde Bau und Betrieb seiner Eisenbahnen selbst übernahm, ist kein Zufall. In der Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte gibt es keinen Zufall. Und daß das noch kleinere Großherzogtum Baden ihm darin nachfolgte, war wieder kein Zufall.

Bei Belgien wie bei Baden handelte es sich nämlich um zwei damals junge, in den Kriegs- und Revolutionsstürmen geborene Staatswesen, die weder bevölkerungspolitisch und wirtschaftlich homogen waren, noch für sich ein geschlossenes Ganzes bildeten. Ihre Existenz schien in den Jahren, da die Eisenbahnen aufkamen, vielmehr noch reichlich labil und unsicher. Wenn sie also die ersten Staatsbahnen bauten, so mochten diese politischen

Gründe, dem jungen Staatswesen in den Eisenbahnen eine zusammenfassende und eiserne Klammer zu geben, sicherlich mitbestimmend gewesen sein. Das steht zwar in keinen Akten verzeichnet, aber es gibt Ansichten und Absichten, die man nicht archivalisch nachzuweisen vermag. Sie sind da, und ihre Existenz ist eine Tatsache.

Das junge Großherzogtum Baden hatte durch Großherzog Karl am 22. August 1818 seine Verfassung erhalten, kein aus leeren Paragraphen zusammengesetztes Dokument, sondern eine magna charta im wahrsten Sinne des Wortes, die den Grund zu dem zwar gelegentlich bespöttelten, aber noch öfter gerühmten „Musterländle“ legte. Ihr Schöpfer war Staatsrat Karl Friedrich Nebelius (1784—1857), ein geistig fast universal zu nennender, politisch und wirtschaftlich jedenfalls hochgebildeter Mann. Ursprünglich Jurist, hatte er auf Reisen die französische Verwaltung studiert, um dann im badischen Finanzministerium die Budgetierung und Staatsrechnung neu zu organisieren. Als Staatsrat ins Innenministerium berufen, wurde er am 17. Januar 1836 von Großherzog Leopold in den „zur Erörterung der Frage über die Nützlichkeith oder Notwendigkeit der Anlegung von Eisenbahnen“ eingesetzten Ausschuß zum Referenten ernannt. Damit hatte er die Stellung erreicht, in der er im wahrsten Sinne des Wortes „bahnbrechend“ wirken sollte.

Schon drei Jahre zuvor hatte der rübrige Mannheimer Kommerzienrat Ludwig Newhouse eine



Karl Friedrich Nebenius

Lithographie nach einer Zeichnung von Kreuzbauer u. Hasper

Druckschrift „Vorschläge zur Herstellung einer Eisenbahn im Großherzogtum Baden von Mannheim bis Basel und an den Bodensee“ (Karlsruhe 1833) veröffentlicht, der er das vielsagende Motto voranstellte: „The country shall make railways and railways will make the country.“ Nicht minder energisch setzte sich Konsul Friedrich List in Frankfurt für den Eisenbahnbau und besonders für eine Frankfurt—Basler Eisenbahn über Mannheim ein. In Presse und Öffentlichkeit grassierte bald ein „Eisenbahnfieber“, das in Gefahr stand, in die übelsten Spekulationen am Geldmarkt auszuarten. Nur Regierung und Landstände hielten sich noch in einem fast erstaunlichen Maße zurück, so daß jahrelang von praktischen Erfolgen in Baden nichts zu sehen war.

Vielleicht hätten die verantwortlichen Staatsmänner auch noch länger in ihrer Reserve beharrt, wenn nicht Mitte der dreißiger Jahre im elsässischen Nachbarlande der Bau einer Eisenbahn Straßburg—Basel in die Wege geleitet worden wäre. Jetzt wurde die Eisenbahnfrage auch für Baden akut, denn wenn links des Rheins die neue „Eisenstraße“ erstand, dann drohte der seit dem Mittelalter lebhafteste Nord—Süd—Transitverkehr des badischen Landes vollends zu erliegen. So kam auch in Baden Bewegung in die Sache. Der im Januar 1836 kon-

stituierte Ausschuß, dem außer Nebenius Geheimer Referendär Karl Stöber, Oberbaurat Johann Sauerbeck, Professor Karl Bader von der Polytechnischen Schule, ferner Geheimer Referendär Franz Anton von Regnauer und Oberst Wilhelm Ludwig Freiherr von Fischer vom Generalstab angehörten, machte sich alsbald an die Arbeit und brachte gleich im folgenden Jahr 1837 zwei bedeutsame Arbeiten heraus: das technische Gutachten¹⁾ und den darauf gegründeten, von Nebenius verfaßten Bericht.²⁾ Beide Arbeiten sollten die Grundlage für den badischen Eisenbahnbau abgeben.

In seinem „technischen Gutachten“ stellte das Komité u. a. die „Staatsmaxime“ auf, daß „die Bahn keine isolierte Kommunikation sein soll, sondern sowohl in ihrer Hauptrichtung nach den wichtigsten Handelsplätzen fortgesetzt werden als sich auf Bahnen alignieren soll, welche von diesen gegen die Grenzen des badischen Staatsgebietes geführt werden dürften“. Diese Forderung war für Mannheim, das nahe der Landesgrenze lag, besonders wichtig, weil Mannheim mit einer „isolierten Kommunikation“ nicht gedient gewesen wäre.

Noch deutlicher betonte Nebenius' Bericht die Notwendigkeit, die Eisenbahn nicht an den Landesgrenzen enden zu lassen. „Im Interesse des Landes ist die Fortsetzung der Bahn besonders nach Norden dringend erforderlich“, heißt es darin. Also wieder das gleiche *ceterum censeo*, von vornherein auf eine Verkehrskontinuität mit den Nachbarländern bedacht zu sein. Um so bedauerlicher (fast möchte man sagen, unverständlicher) bleibt es, daß man wenige Jahre später bei der Wahl der Spurweite diese Notwendigkeit ganz vergessen zu haben schien.

Nachdem Nebenius dann noch die „Nachteile“ der neuen Eisenstraße erörtert hatte, kam er auf das Wichtigste, „die Art und Weise des Vollzuges, wenn die Herstellung einer Eisenbahn beschlossen würde“, zu sprechen. Und da lesen wir diese weiterschauenden Sätze, die manchen Nationalökonom des zwanzigsten Jahrhunderts beschämen dürften: „Es handelt sich um unsre größte und wichtigste Handelsstraße, von welcher alle andern wie Aeste und Zweige eines Hauptstammes auslaufen. Der Handel und die Produktion des ganzen Landes sind hier beteiligt; ihr Interesse verlangt, daß die Regierung die Macht behalte, nach Zeit und Umständen ganz frei zu verfügen.“ Mit andern Worten: Der Staat sollte den Bau auf eigene Kosten übernehmen und nicht wie anderwärts der Privatinitiative überlassen.

Diese Forderung kam nicht von ungefähr. Ein anderer großer Staatsmann und Parlamentarier hatte sie schon 1835 angeregt und damit das für die badische Wirtschaft des letzten Jahrhunderts lebens-

wichtigste Problem aufgeworfen. Es war kein Geringerer als der Freiburger Historiker und Vorkämpfer des alten badischen Liberalismus, Karl von Rotteck (1771—1840), einer der glänzendsten Redner seiner Zeit, der in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 31. Juli 1835 „die große Frage“ stellte, „ob diese Eisenbahn nicht wirklich vom Staate unternommen oder ausgeführt werden soll“.³⁾ Was Rotteck hier in der Debatte angeregt hatte, wurde von Rebenius im Verein mit dem zuständigen Innenminister Georg Ludwig Winter (1778—1838) begeistert aufgegriffen. Das „Musterlände“ machte seinem Namen wieder einmal Ehre und wurde zum Vorkämpfer der Staatsbahnidee in Deutschland.

Es ist hier nicht der Ort, die einzelnen Phasen der Entwicklung näher darzulegen, und genügt, das herauszugreifen, was vornehmlich Mannheim betrifft. Denn Mannheim war und blieb der Ausgangspunkt der geplanten Eisenbahn. So viele Zweifel und Fragen sonst auftauchten, hierüber gab es glücklicherweise keinerlei Debatte. Mannheim zählte damals 20 500 Seelen und galt als „zweite Hauptstadt des Landes“, die „in ovalrunder Gestalt, regelmäßig schön gebaut, 110 Quadrate und einen Umfang von nahezu 2000 Ruten hat“.⁴⁾ Hier und nirgendwo anders mußte also die Eisenbahn beginnen.

Das erste badische Eisenbahngesetz vom 29. März 1838 wurde auf dem außerordentlichen Landtag im Februar und März 1838 beraten und schließlich fast einstimmig genehmigt. Danach sollte eine „Eisenbahn von Mannheim über Heidelberg, Karlsruhe, Rastatt, Offenburg, Dinglingen und Freiburg bis zur Schweizergrenze bei Basel erbaut“ werden (Artikel 1); „der Bau wird auf Staatskosten ausgeführt“ (Artikel 2). Das waren lapidare Sätze und für die damalige Zeit gigantische Pläne, die nun alsbald in die Tat umgesetzt werden sollten.

Wenn man dieses Gesetz mit Fug und Recht als erstes und grundlegendes badisches Eisenbahngesetz bezeichnet, das die erste große deutsche Staatsbahn inaugurierte, so ist es doppelt interessant, festzustellen, daß während seiner Vorbereitungszeit im Winter 1837/38 bereits ein Staatsvertrag zwischen Baden, Hessen und Frankfurt abgeschlossen werden konnte, der den Bau einer andern Eisenbahn in die Wege leitete. „Zur Regulierung einer Eisenbahnverbindung zwischen Neckar und Main“ hatten sich nämlich die „von ihren höchsten und hohen Gouvernements ernannten Commissarien“ am 10. Januar 1838 in Frankfurt auf eine Übereinkunft geeinigt, die „den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Darmstadt und von da nach Frankfurt“ (Artikel 1) zum Ziele hatte.⁵⁾ Diese Übereinkunft wurde von der badischen Regierung den Ständen zur „Kenntnisnahme und soweit nötig zur Zustimmung“ vorgelegt, die am 13. Mai

1838 erfolgte. Mehr als irgend jemand anders konnte gerade Mannheim mit dem Vertrage zufrieden sein, bot er ihm doch die ersehnte direkte Fortsetzung der badischen Staatsbahn nach Norden. „Hauptstationsplätze“ waren bei Sachsenhausen, Darmstadt und Mannheim vorgesehen. „Um die Stadt Mannheim in gehörige Verbindung zu bringen, soll am geeigneten Ort eine stehende Brücke über den Neckar gebaut und der Stationsplatz auf dem linken Ufer dieses Flusses angelegt werden“, hieß es im Artikel 2. Ueber die zu wählende Linienführung war nur gesagt, daß sie „möglichst in geraden Richtungen“ erfolgen solle; als Spurweite war die badische Breitspur (1600 mm) vereinbart (Artikel 7). Der unglückliche Begriff „Friedrichsfeld“ fand sich nirgendwo.

Aber es sollte ganz anders kommen. Das Schicksal des Staatsvertrages vom 10. Januar 1838 war in der Folge nachgerade typisch für den Leidensweg Mannheims in den Kindheitsjahren der Eisenbahn. Große Pläne und Projekte, vage Versprechungen und Worte, aber kein greifbares Resultat. So auch hier. Vom Artikel 6 abgesehen, der Baden verpflichtete, „eine Bahnstrecke von Mannheim das Rheintal aufwärts zu erbauen“, sollte nicht ein einziger Buchstabe des ganzen Vertrages verwirklicht werden. Er blieb bedrucktes Papier, weiter nichts, und der Leidtragende war Mannheim. Wie kam es zu dieser unerwarteten, verhängnisvollen Entwicklung?

Das Hauptgebrechen, an dem der Vertrag litt, war der Gedanke, Bau und Betrieb der Bahn einer Aktiengesellschaft zu überlassen (Artikel 3 und 4), deren Bildung alsbald zu allerlei Mißverständnissen zwischen den „hohen Kontrahenten“ führte. Zuerst wurde der Senat der freien Stadt Frankfurt mißtrauisch, der von der gleichzeitigen bessischen Konzession für eine Eisenbahn Mainz—Darmstadt eine unliebsame Konkurrenz, wenn nicht Umfabrung Frankfurts fürchtete. Die Absicht der neugegründeten Darmstädter Eisenbahngesellschaft, eine linksmainische Bahn Hanau—Offenbach, womöglich mit Anschluß nach Sachsenhausen, zu bauen, verstärkte das Mißtrauen. Wohl erhielt die genannte Gesellschaft im Sommer 1838 die Genehmigung der drei Landesregierungen zum Abstecken und Vermessen der Linie Frankfurt—Darmstadt—Mannheim, aber sie suchte sich nun von mehreren, ihr lästig dünkenden Verpflichtungen zu befreien, so vor allem vom Bau der kostspieligen Neckarbrücke bei Mannheim. Da die badische Regierung indes hierauf bestand und erklärte, an dieser Bestimmung des Staatsvertrages festhalten zu müssen, gestaltete sich die Atmosphäre der beidseitigen Verhandlungen immer weniger angenehm.

Die Schwierigkeiten sollten sich bald noch vergrößern, als es sich um die Beschaffung des Aktienkapitals von 6 Mio fl. handelte. Die bessische Re-

gierung wünschte von der Gesellschaft zu wissen, ob sie mit diesem Kapital den Bau der Eisenbahn in der vorgesehenen Zeit von vier Jahren (Artikel 4) garantieren könne, die Gesellschaft antwortete ausweichend und verlangte, daß „badische und Frankfurter Untertanen“ sich mit mindestens 1 040 000 bzw. 766 000 fl. Kapital beteiligten und das Ergebnis der auszuschreibenden Subskription alsdann entscheiden solle, ob die Bahn gebaut werden könne oder nicht.

Die angegangenen Frankfurter und Mannheimer Banken, die den Regierungen ihrerseits Lässigkeit und mangelnde Förderung des Bahnunternehmens vorwarfen, scheinen sich nicht allzu hilfsbereit gezeigt zu haben. Restlos klargestellt ist die Sache nicht, und die Ansicht, daß keine Aktionäre und kein Kapital aufzutreiben gewesen seien, wurde später von dem Mannheimer Abg. Obergerichtsadvokat Ludwig Weller als „unwahr und auch irrelevant“ bezeichnet.⁶⁾ Sicher ist nur eines: Das Mißtrauen aller gegen alle hemmte jede noch so gut gemeinten Bestrebungen, den Vertrag zu erfüllen, und der Zwitter einer von den drei Staaten zu unterstützenden Aktiengesellschaft erwies sich nicht als lebensfähig. Wen hier die Hauptschuld trifft, läßt sich heute nur schwer noch ermitteln. Wahrscheinlich lag die Schuld mehr oder minder gleich verteilt. Aber wertvollste Monate und Jahre gingen hierüber verloren, ohne daß auch nur der geringste Schritt vorwärts in dieser für Mannheim lebenswichtigen Frage getan worden wäre. Am 12. September 1840 wurde die erste badische Staatsbahnlinie Mannheim—Heidelberg eröffnet (vgl. weiter unten), aber von einer Fortsetzung nach Norden war überhaupt keine Rede mehr. Diese Lässigkeit sollte sich schwer rächen, am schwersten an Mannheim selbst.

In welcher sträflicher Weise die kostbare Zeit vergeudet wurde, zeigt ein hessischer Ministerialerlaß vom 10. Dezember 1840, gez. du Thil, an die Darmstädter Gesellschaft, worin es u. a. heißt, „daß es nicht wohl mit der Stellung der Staatsregierung verträglich sein kann, den Unterhändler für eine Privatgesellschaft Privaten gegenüber zu machen“, auch könne „sich die Staatsregierung aus leicht begreiflichen Gründen nimmermehr dazu hergeben, dem Lande eine Garantie für ein Privatunternehmen anzufinnen, bei welchem weder die Aufbringung der erforderlichen Mittel von ihr ausgegangen noch die Verwaltung in ihren Händen ist.“⁷⁾ So weit war man also fast drei Jahre nach Abschluß des Staatsvertrages gelangt!

Des Rätsels Lösung dürfte zunächst in einem grundlegenden Wechsel der Anschauungen über Staats- und Privatbahnbau in Hessen, sodann in Rücksichten auf Mainz zu suchen sein. Wohl unter dem Einfluß von Baden her, wo der Staatsbahngedanke schon 1838 gesetzlich festgelegt worden war,

kam auch die hessische Regierung zur gleichen Überzeugung, und im Gesetz vom 16. Juli 1842 wurde die Staatsbahnidee endgültig verankert. Nicht viel mehr als vier Jahre nach dem grundlegenden badischen Gesetz erging also das entsprechende hessische. Wenn der Staatsvertrag von 1838 daher nur lässig und dilatorisch behandelt wurde, so mochte es in Hessen weniger die Abneigung gegen eine Eisenbahn überhaupt gewesen sein als gegen einen Privatbahnbau, die den Vertrag allmählich in der Verfertigung verschwinden ließ. Der Vertrag war — zu dieser Überzeugung gelangt man an Hand der Akten — übereilt abgeschlossen und wäre schon ein Vierteljahr später in der gleichen Form nicht mehr abgeschlossen worden. So blieb er „ein totgeborenes Werk“.⁸⁾

Die provisorische Eisenbahngesellschaft löste sich auf, und die hessische Regierung gab unterm 3. April 1842 die Erklärung ab, „daß man diese wichtige Angelegenheit nicht einer Privatgesellschaft überlassen könne“. Damit war das Schicksal des Vertrages entschieden. „Wer diese Vorgänge kennt — so heißt es im Kommissionsbericht des Abg. Friedrich Schaaff⁹⁾ —, wird durch den im Juli zustande gekommenen Beschluß der hessischen Stände (des eben erwähnten Gesetzes über den Staatsbahnbau) weniger überrascht sein.“ In der Geheimfizierung der Zweiten Badischen Kammer vom 25. August 1842 wurde diese dann von der Regierung darüber in Kenntnis gesetzt.

Mit der hessischen Entscheidung zugunsten des Staatsbahnbaues wurde nun aber noch eine weitere, für Baden und besonders Mannheim schmerzliche Entscheidung getroffen. Die hessische Regierung erklärte nämlich, daß nicht nur Bildung und Finanzierung einer Aktiengesellschaft zum Bau der Main-Neckar-Bahn nicht mehr möglich sei, sondern daß dieser Bau auf Staatskosten, und zwar längs der Bergstraße zu erfolgen habe. Die hessischen Stände, so wurde weiter erklärt, hätten dem Staatsbahngesetz vom 16. Juli 1842 nur unter der Voraussetzung zugestimmt, daß die Main-Neckar-Bahn der Bergstraße entlang nach Heidelberg geführt werde. Letztere Trasse war am 17. Juni 1842 freilich nur mit der Zufallsmehrheit von 24 gegen 23 Stimmen angenommen worden.

Es fällt schwer, den tieferen Gründen dieser Änderung in den Ansichten der maßgebenden hessischen Kreise nachzugehen, scheint aber, daß Rücksichten auf Offenbach und Mainz dabei eine große Rolle gespielt haben. Hessen hatte nämlich immer wieder versucht, die Stadt Offenbach unmittelbar in seine Hauptbahn einzubeziehen, war jedoch bei der freien Stadt Frankfurt mit diesem Wunsche auf keine Gegenliebe gestoßen. Mochte es nun die Verärgerung über das Mißlingen solcher Pläne sein oder ökonomische Gründe, die Main-Neckar-Bahn nicht durch die „tote Ebene“, sondern der dichtbevölkerten

Bergstraße entlangzuführen, jedenfalls entschied sich Hessen — entgegen dem Vertrag von 1838 — zugunsten von Heidelberg. Was für Offenbach mislungen, wurde an Mannheim entgolten, und dies um so mehr, als Hessen in Mannheim einen misliebigen Konkurrenten seiner Handelsstadt Mainz sah, der bei einer direkten Bahnverbindung zweifellos zu gut weggekommen wäre und Mainz nur zu schnell überflügelt hätte. Das wurde alles nicht offen ausgesprochen, aber wenn nach einem Bismarckschen Wort Imponderabilien in der Politit eine Rolle spielen, dann sicherlich auch hier. Und da der hessische Anteil an der zu erbauenden Main-Neckar-Bahn immerhin relativ groß war, nimmt es nicht wunder, daß der hessische Standpunkt schließlich durchdrang.

Man kann es verstehen, daß die badischen Stände von dieser Entwicklung nicht gerade erbaut waren. Besonders die Mannheimer Abgeordneten gaben ihrer Enttäuschung offenen Ausdruck. Die Regierung war mit den Landständen darin einig, „daß man in eine Modifikation des Vertrages vom 10. Januar 1838 werde einwilligen müssen“, daß aber diese „Modifikation“ nur dann in Bälde erfolgen werde, wenn die Stände der Regierung die nötige Vollmacht dazu gäben, da sonst „bis zur nächsten Ständeversammlung überhaupt nichts Wirkfames in der Angelegenheit geschehen könnte“.

Was war zu tun? „Ein fortwährendes Bestehen auf der Gültigkeit des Vertrages von 1838 brachte dessen Bestimmungen nicht zum Vollzug“, stellt der mehrerwähnte Bericht des Abg. Schaaff resigniert fest. Mit „Noten und Konferenzen“ war der alte Vertrag ebenfalls nicht mehr ins Leben zurückzurufen. So blieb also nur übrig, auf neuer Grundlage einen neuen Vertrag abzuschließen, zumal Hessen die Rechtsverbindlichkeit des alten Vertrages mit der Behauptung ablehnte, Baden habe ihn selbst gebrochen, indem es nicht, wie im Artikel 6 festgelegt, „das Rheintal aufwärts“, sondern von Mannheim dem Gebirge zu und längs diesem weiter gebaut habe. Ein Partner, der sich zu solcher Auslegung eines ihm lästig gewordenen Vertrages verstieg, war nicht zu belehren und dachte nicht daran nachzugeben. Dabei „beweisen die Handlungen Badens, daß man den Vollzug des Vertrages im Auge hatte, da der Bahnhof in Mannheim lediglich wegen Fortsetzung der Bahn nach Darmstadt seine jetzige Stellung erhalten hat“.¹⁰⁾

Hätte man — wie gelegentlich vorgeschlagen wurde — etwa den Bau der Main-Neckar-Bahn kurzerhand aufgeben sollen? Das kam nicht in Frage, wollte man nicht die Rentabilität der im Bau begriffenen Hauptbahn Mannheim—Basel aufs höchste gefährden. Man hätte niemals „mehr als 26 Mio fl.“ für diesen Bahnbau aufgewendet, „wäre nicht die unmittelbare Verbindung mit den

V o r s c h l a g

zur Herstellung

einer

E i s e n b a h n

im Großherzogthum Baden,
von Mannheim bis Basel
und an den Bodensee,

als zweckmäßigstes Mittel, Landbau, Handel und Gewerbe in größern Flor zu bringen, den Gütern und Producten einen bessern Werth zu verschaffen und so den National-Reichthum zu erhöhen.

Von

L. Newhouse,

Großherzoglich badischem Commerzien-Rathe.

„The country shall make railways, and railways will make the country.“

A countryman of Durham.

Mit zwei Abbildungen.

Karlsruhe,

Druck und Verlag von Gottlieb Braun.

1853.

Titelseite der Denkschrift von Newhouse

nordischen (!) Bahnen in sicherer Aussicht gestanden, indem nur durch diese Verbindung eine nachhaltige und kräftige Alimentation unsrer Bahn zu erwarten“ war.¹¹⁾ Deshalb „mußte das Geschäft zu Ende gebracht werden, und dazu führte nur ein neuer Vertrag“.

Obwohl die Mehrheit der Zweiten Badischen Kammer auch jetzt noch auf der im alten Staatsvertrag vorgesehenen Zugrichtung Frankfurt—Mannheim beharrte, vertrat die Regierung in der Sitzung vom 1. September 1842 den Standpunkt, der Handel Mannheims mit Frankfurt zu Lande sei nur unbedeutend und könne mittels Frachtvergünstigung auch über Heidelberg geleitet werden, Hessen habe sich für Heidelberg entschieden, und wenn Baden hier nicht folge, so sei eine jahrelange Verzögerung

des Baues zu gewärtigen, zumal Hessen dann wahrscheinlich den Bahnbau in Oberhessen als vordringlich erklären und behandeln werde. Gab es doch Stimmen, die meinten, „damit den Mannheimer Kaufleuten nicht die Provision von einigen weiteren tausend Zentnern Expeditionsgütern entgehe, sollen viele Tausende unserer Mitbürger trotz der gerechtesten Ansprüche von dem Bahnverbände ausgeschlossen, soll unser Land verstümmelt (!) werden, weil dies — man höre — unser allgemeines Handelsinteresse verlange“.¹²⁾

Die Landstände ließen sich, der Not gehorchend und um den Bau endlich zu verwirklichen, überzeugen, nur die Mannheimer Abgeordneten legten energischen Protest ein: Mannheim werde seinen Handel an Frankfurt und Mainz verlieren; wenn der Expeditionshandel leide, leide auch der Produktenhandel. Für Hessen sei allein die Rücksicht auf Mainz maßgebend, der Mannheimer Bahnhof wäre um 50 000 fl. billiger zu stehen gekommen, wenn nicht auf die Einmündung der Main-Neckar-Bahn gerechnet worden wäre. So oder ähnlich lauteten ihre Einwände. Die Mannheimer blieben mit ihrer Ansicht indes in der Minderheit, und so erteilte die Zweite Kammer in ihrer Sitzung vom 1. September 1842 der Regierung die erbetene Vollmacht zum Abschluß eines neuen Staatsvertrages dahingehend, „die Main-Neckar-Bahn mit dem Großherzogtum Hessen und der freien Stadt Frankfurt auf gemeinschaftliche Kosten der beteiligten drei Staaten herzustellen“.¹³⁾ Dabei empfahl sie, „in dem abzuschließenden Staatsvertrag neben den Interessen des Großherzogtums im allgemeinen, insbesondere auch jene der Stadt Mannheim als Handelsplatz zu wahren“.

Die demzufolge von den Ständen aufgestellten fünf Punkte entsprachen freilich dieser Empfehlung nicht ganz und ließen die Mannheim gebührende Rücksicht teilweise sehr vermissen. Nur unter Nr. 3 wurde empfohlen, „daß Baden sich, wenn die Bahn an der Bergstraße hin nach Heidelberg geführt werde, das Recht vorbehalte, auf eigene Kosten eine Bahn von Mannheim aus in die an der Bergstraße hinziehende Bahn anzulegen und sie beliebig auch durch großh. hessisches Gebiet zu führen“. Ein solcher Rechtsvorbehalt war nach dem ursprünglichen Staatsvertrag nicht nötig gewesen; wenn er jetzt mit einem Male ausgesprochen wurde, so zeigt er die akute Gefahr, die aus der Angelegenheit der Main-Neckar-Bahn für Mannheim allmählich erwuchs.

Auch die folgenden Punkte 4 (Entschädigung Badens für die Mehrkosten seiner Heidelberg—Mannheimer Bahn, die es für den Fall einer direkten Linie Mannheim—Frankfurt aufgewendet hatte) und 5 (Tarifermäßigung für Mannheimer Handels-güter im Falle einer Führung der Main-Neckar-Bahn nicht über Mannheim) schienen lediglich Pal-

liativmittel zu sein, um die drohende Ausschaltung Mannheims einigermaßen wieder auszugleichen. Obwohl beide Kammern der Vollmacht, die mit einer Adresse vom 6. September 1842 dem Landesfürsten überreicht wurde, schließlich zustimmten, mochte diese Zustimmung ihnen nicht leicht gefallen sein (die Zweite Kammer votierte mit 30 gegen 27 Stimmen!), weil allgemein der Eindruck vorherrschte, als habe die Regierung nicht alles getan, um dem Vertrage von 1838 zur Ausführung zu verhelfen.

In den daraufhin im Winter 1842/43 gepflogenen Unterhandlungen beharrte Baden — schon im Interesse Mannheims — zunächst nochmals darauf, daß der Vertrag von 1838 nach wie vor zu Recht bestehe, und drang im Einverständnis mit Frankfurt auf Vollzug des entscheidenden Artikel 3. Hessen konnte die Rechtsgültigkeit des alten Vertrages, der ja formell von keiner Seite noch gekündigt worden war, nicht wohl bestreiten, ließ jedoch in der Konferenz vom 10. Februar 1843 durch seinen Kommissär erklären, es habe gegen den alten Vertrag „nichts zu erinnern, überlasse die Konstituierung einer Aktiengesellschaft aber Baden und Frankfurt“. Das war noch weniger als ein Hoftrost.

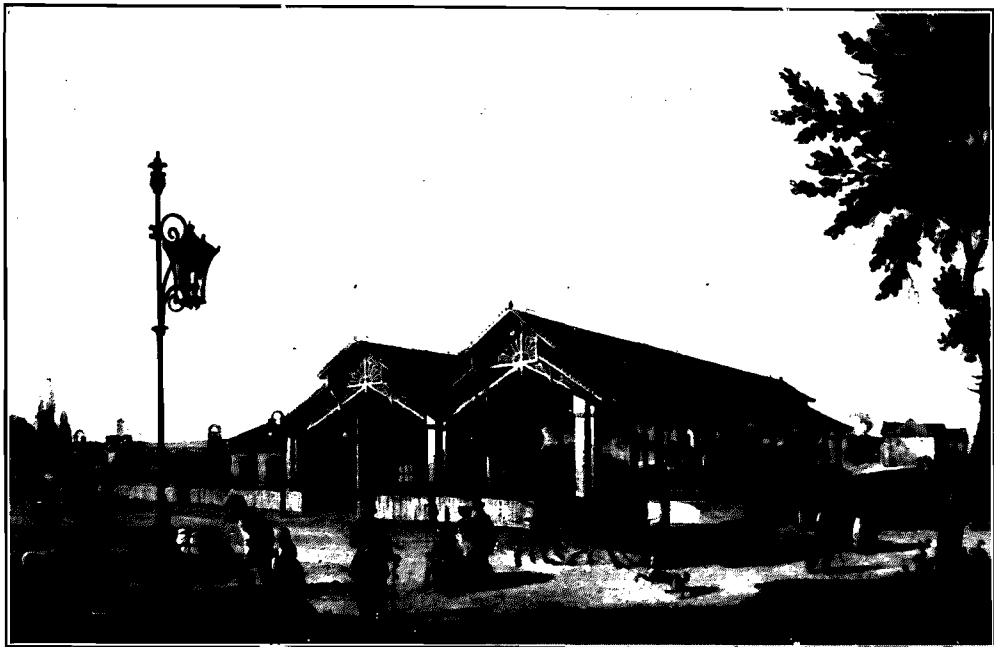
So blieb der badischen Regierung, genötigt durch die Macht der Verhältnisse, nichts übrig, als die wesentlichen Bestimmungen des Vertrages von 1838 aufzugeben und also auch auf den Mannheimer Anschluß zu verzichten. Nach monatelangen Verhandlungen zwischen den Regierungen von Baden, Hessen und Frankfurt wurde am 25. Februar 1843 der neue und endgültige Staatsvertrag unterschrieben.¹⁴⁾ Wie verworren die Lage und wie geteilt die Meinungen waren, geht schon aus dem Umstande hervor, daß die von der Zweiten Kammer eigens eingesetzte, aus sieben Mitgliedern bestehende Kommission „sich in den Ansichten über das ihrer Prüfung unterworfenen Staatsgeschäft nicht vollständig vereinigen konnte“.¹⁵⁾ In der Schlusssitzung, der ein Mitglied krankheits halber nicht anwohnte, sprachen sich drei Stimmen für und drei Stimmen gegen den neuen Vertrag aus. Diese 50prozentige Entscheidung entsprach voll und ganz der gleichfalls 50prozentigen Entscheidung der Regierung in der Sache. Diese hatte nämlich ihren Entscheid zugunsten Mannheims zwar aufgegeben, dem hessischen zugunsten Heidelbergs jedoch nicht hundertprozentig zugestimmt. Der salomonische Spruch lautete vielmehr auf 50 Prozent: Anschluß weder in Mannheim noch in Heidelberg, sondern mitten dazwischen. So entstand — — „Friedrichsfeld“.

„Friedrichsfeld“ — das ist bis heute für jeden Mannheimer der Inbegriff des Unverständes und eines Schildbürgerstreiches par excellence geblieben. Seitdem in diesem millionenfach in Grund und Boden verwünschten Bahnhof die Wagen der

Mannheimer Zugabteilung aus betriebstechnischen Gründen ans Ende des Zuges rangiert werden — und das ist nun bald hundert Jahre der Fall —, ist die Losung „Mannem hinne“ zum geflügelten Wort geworden. Pfälzer Humor hat sie, die von Hause aus nichts weniger als eine Schmeichelei für Mannheim bedeutete, des böshafsten Untertones entkleidet und zum Weckruf für die „gleich und heiter gebaute“ Stadt an der Neckarmündung erhoben, ein unerschöpflicher Stoff für jede Fasnacht, aber im Ursprung bedauerlicherweise eben doch einer gewissen (berechtigten) Bitterkeit nicht entbehrend. Der Staatsvertrag von 1843, der über Mannheim so viel Unheil gebracht hat, ist somit

mer Abgeordneten im Rondell zu Karlsruhe immer wieder auf diese offene Wunde im Mannheimer Verkehrsleben verwiesen und nach Abhilfe gerufen, die doch faktisch nunmehr unmöglich war. Denn was gelegentlich noch abgeholfen werden konnte (und es geschah glücklicherweise manches), beschränkte sich auf Mittelchen, die dem Grundübel nicht beizukommen vermochten.

Als im Frühling 1858 über den Bau der Oberrheinbahn Heidelberg—Würzburg in den Kammern verhandelt wurde, kam auch zum soundsovielten Male das Problem Friedrichsfeld zur Sprache. Die Sitzungen waren geheim, da ein Staatsvertrag mit Bayern, also mit dem Ausland, zur Debatte



Der erste Bahnhof in Mannheim
Stich von K. K. Zanner nach einer Zeichnung von Ernst Fröhlich. Um 1842

auch die unschuldige Ursache eines Bonmots geworden, das kein Mannheimer missen möchte, schon weil es ihm und seiner Stadt oft genug Ansporn zu vorwärtsschreitender Initiative geworden ist.

Das also war des Pudels Kern, das „sprichwörtlich gewordene“ Friedrichsfeld.¹⁰⁾ Die von Haus und Hof vertriebenen Hugenotten mögen einst, als sie hier auf dem fruchtbaren Schuttkegel des dem Gebirge entströmenden Neckars sich eine neue Heimat aufbauten, gewiß nicht geahnt haben, zu welcher zweifelhafter Ehre dieses „Feld“ ihres toleranten Landesherrn „Friedrich“ noch einmal kommen werde, und was ein echter „Mannemer“ ist, hat trotz Stadterweiterung und Eingemeindung den Schildbürgerstreich von Anno 43 auch heute noch nicht verschmerzt. Jahrzehnte hindurch haben die Mannhei-

stand (die darüber angefertigten handschriftlichen Protokolle, eine Fundgrube für den badischen Historiker und noch fast unverwertet im Archiv des Landtages ruhend, sind niemals gedruckt worden). In der Sitzung vom 27. März 1858 ließ sich Abg. Ludwig Achenbach (1812—1879), Obergerichtsadvokat, später Oberbürgermeister von Mannheim, u. a. vernehmen: „Als man das Vertrauensvotum in dieser Beziehung (nämlich in bezug auf die Linienführung der Main-Neckar-Bahn) von hier aus gegeben, hat kein Mensch im badischen Lande daran gedacht, daß man die Main-Neckar-Bahn in einer öden Sandwüste enden lasse und von dort aus zwei Zweigbahnen, nämlich eine von Friedrichsfeld nach Mannheim und die andere nach Heidelberg, machen werde. An diesem Vertrauensvotum hat mein

Wahlbezirk (d. i. Mannheim) für alle Zukunft zu laiden, und ich bin überzeugt, wenn der Allmächtige vom Himmel herabschaut und diese Mündung betrachtet, so wird er in seiner übergroßen Geduld bedenklich den Kopf schütteln und die Verirrung des menschlichen Verstandes anstaunen.“¹⁷⁾ Über das Pathos, das in der Anrufung Gottes zum Zeugen für die „Verirrung des menschlichen Verstandes“ in Friedrichsfeld liegt, mögen wir vielleicht lächeln; den berechtigten Kern dieser Worte vermögen wir jedoch nicht abzuleugnen.

Der neue Staatsvertrag vom 25. Februar 1843 wurde der gesetzgebenden Versammlung der freien Stadt Frankfurt am 10. März vorgelegt. „Keiner der drei betreffenden Regierungen — so lesen wir im Vortrage des Senats — ist es leicht geworden, ihre Zustimmung zu allen Punkten des Vertrages zu geben; indessen hat eine lange und ausführliche Diskussion ergeben, daß von keiner Seite etwas anderes oder Mehreres zu erlangen ist.“ Unterm 24. März nahm die gesetzgebende Versammlung den Staatsvertrag dann an.

Während die hessischen Stände mit ihm überhaupt nicht befaßt wurden, gab es, wie nicht anders zu erwarten, in der badischen Ständeversammlung lange und lebhaft Debatten; dafür sorgten schon die Mannheimer Abgeordneten. Wie wenig wohl es der Regierung dabei war, zeigt der Umstand, daß der umstrittene Vertrag erst am 29. November 1843 den beiden Kammern vorgelegt wurde, und wie gewaltig der Redestrom war, der sich darüber ergoß, zeigen nicht nur die Verhandlungen im Plenum der Stände (das Protokoll der entscheidenden Sitzung der Ersten Kammer vom 23. März 1844 umfaßt 10, jenes der Sitzung der Zweiten Kammer vom 8. Mai 1844 gar 88 große Quartseiten), sondern auch die Kommissionsberichte der beiden „feindlichen“ Parteien, jener des Abg. Friedrich Schaaff (für Friedrichsfeld und Annahme der Vorlage) von 26 Seiten¹⁸⁾ und jener des Abg. Adolf Sander (für Mannheim und Ablehnung der Vorlage) von sogar 33 Seiten.¹⁹⁾ Der für die Erste Kammer in der Sitzung vom 19. Januar 1844 von Staatsrat Nebenius selbst erstattete Kommissionsbericht zählte auch volle 32 Seiten.²⁰⁾ Das war kein Strom, sondern fast schon ein Meer von Tinte und Druckerwärze, das sich über die kleine Hugenottenfiedelung ergoß. Versuchen wir, das Wesentliche aus diesem Meer herauszufischen.

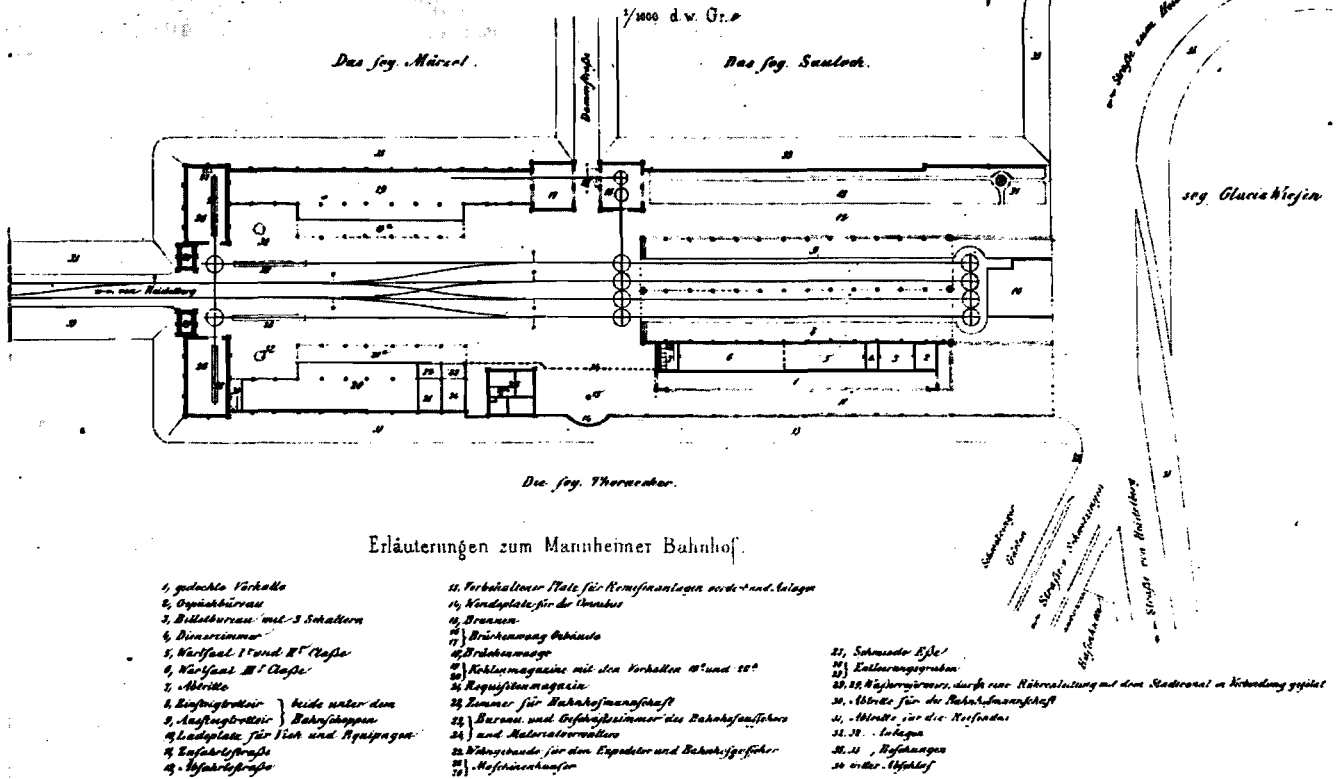
Die Kommissionsberichte und Debatten im Plenum behandelten vornehmlich zwei Kardinalfragen: 1. ob die Regierung sich beim Abschluß des neuen Staatsvertrages in den Grenzen der ihr gewährten Vollmacht vom 6. September 1842 gehalten habe, und 2. ob der neue Vertrag den Interessen des Landes und damit auch der Stadt Mannheim entspreche.

Die edlen Herren der Ersten Kammer waren mit allem einverstanden. „Der Staatsvertrag über die Main-Neckar-Bahn hat in diesem Saale keinen Gegner gefunden“, konnte Geheimrat von Reck mit Recht sagen,²¹⁾ zumal „in diesem Saale“ die Stadt Mannheim gar nicht vertreten war. Die Standesherrn und Prinzen, der auf dem Lande ansässige grundherrliche Adel und wer sonst noch kraft seiner Geburt oder durch das besondere Vertrauen des Landesfürsten in der Ersten Kammer Sitz und Stimme besaß, sie alle waren vorzugsweise mehr nach dem Lande als nach den wenigen größeren Städten orientiert, und darum an der bedeutendsten Handelsstadt des Großherzogtums persönlich gar nicht und sachlich wenig interessiert. Soweit sie, wie Oberforstrat von Gemmingen und Forstmeister Ketterer, aus eigenem überhaupt das Wort dazu ergriffen und sich als Anhänger der ursprünglichen Trasse über Mannheim bekannten, waren sie nun „anderer Ansicht geworden“ und hielten Friedrichsfeld für „den einzigen Punkt, der zur Annahme empfohlen werden kann.“²²⁾ Nur die Verschiedenheit der Spurweite rief auch bei ihnen einige Bedenken wach, die sie indes nicht hinderten, den Vertrag schließlich einstimmig zu genehmigen.

In der Volkstammer ging es, wie sich denken läßt, wesentlich lebhafter zu. Während die eine Seite (Abg. Schaaff und Gen.) den Friedrichsfelder Vertrag gut hieß, wurde er von einer beträchtlichen Minderheit (Abg. Sander und Gen.), worunter sich auch sämtliche Mannheimer Abgeordneten befanden, abgelehnt, und zudem die Vorlage des Staatsvertrages nicht lediglich zur Kenntnismahme, wie es die Regierung getan hatte, sondern auch zur Zustimmung verlangt. Die erstgenannte Partei siegte schließlich, aber es war nur ein Pyrrhusieg.

Das juristische Problem, ob die Regierung ihre Vollmacht überschritten habe oder nicht, interessiert hier weniger; der Leser dieser tiefgründigen und stellenweise fast spitzfindigen Ausführungen, die das pro und contra sorgsam abwogen, hat Mühe, ihnen in all ihre Winkelzüge zu folgen, weil letzten Endes eben doch Meinung gegen Meinung stand. Um nur ein Beispiel herauszugreifen. Die Opposition unter Sander sprach von einer teilweisen Aufgabe der Souveränität, einer Art Staatsfervitut, das Artikel 3 der Verfassung über die Unveräußerlichkeit und Unteilbarkeit des Großherzogtums widerspreche (Sander selbst erwähnte auch die beschränkte Tarifhoheit); die Regierung habe „einen Teil unsrer bestehenden, uns Badenern allein gehörigen Bahn an die Gemeinschaft, d. h. an zwei andere Staaten eigentümlich abgetreten, unsre Landesbahn von Friedrichsfeld nach Heidelberg gehört jetzt nach dem Staatsvertrag nicht mehr uns, dem Großherzogtum Baden, allein, sondern die ausgeschiedene Hälfte derselben, und zwar die nördliche mit

Situations-Plan Des Mannheimer Bahnhofs.



Erläuterungen zum Mannheimer Bahnhof.

Der erste Mannheimer Bahnhof
Grundriß der Bahnhofsanlage

ihrem Grund und Boden, gehört jetzt uns mit Darmstadt und Frankfurt zu einem ungeteilten wahrhaften Miteigentum".²³⁾

Von der Gegenseite wurde dies energisch bestritten. „Wenn eine ungeteilte Gemeinschaft — *communio pro indiviso* — an dem Eisenbahndamm samt Schienengleis von Heidelberg bis Frankfurt für die drei kontrahierenden Staaten in der Tat bestünde, ja, nehmen wir an, daß Damm und Gleis auf badischem Staatsgebiet ausschließliches Eigentum Darmstadts und Frankfurts wären, würde damit badisches Territorium an fremde Staaten abgetreten worden sein? Doch wohl nicht! Staatsgebiet bezeichnet den Teil des Erdbodens, über welchen sich die Wirksamkeit einer Staatsgewalt ausschließlich erstreckt. Erwirbt ein fremder Staat Grundeigentum auf badischem Territorium, so erwirbt er damit nicht mehr und nicht weniger Rechte, als wenn ein Privatmann dieses Eigentum erworben haben würde".²⁴⁾ Und Ministerialrat Adolf Freiherr von Marschall fügte in der Debatte dem noch hinzu, daß die Ansicht der Opposition „den ganz klaren Worten des Vertrages widerspricht; der Artikel 1 sagt: Die Eisenbahn wird auf Staatskosten gebaut, es heißt nicht auf gemeinschaftliche

Kosten, bloß in Beziehung auf die Verwaltung des Betriebes findet eine Gemeinschaft statt".²⁵⁾

Doch lassen wir diese gelehrten Wortklaubereien. Wesentlich einfacher lag der Vorwurf, man habe im neuen Vertrage die badische (breite) Spurweite (1600 mm) ohne Grund aufgegeben und die preussische (engere) Spur (1435 mm) angenommen. Bekanntlich sah sich die badische Staatsbahn zehn Jahre später genötigt, ihre ganzen 282 Kilometer langen Linien von der Breit- auf die Normalspur mit hohen Kosten umzubauen, weil keiner ihrer Nachbarn für sie zu gewinnen war. Es mutet daher seltsam an, daß ein Staatsmann und Volkswirtschaftler von Format wie Nebenius für die badische Breitspur eintrat und in seinem Bericht die Ungleichheit beider Spuren zwar bedauerte, ihr aber wenig Bedeutung beimmaß, weil ja ohnehin an den Landesgrenzen „ein Wechsel der Transportmittel stattfinden muß",²⁶⁾ das habe „gar keinen störenden Einfluß". Es war gut, daß die Frage der Verschiedenheit der Spurweite im großen Ganzen nur eine untergeordnete Rolle spielte und Frankfurt wie Hessen auf der schmälere bestanden; denn ein späterer Umbau hätte auch hier erfolgen müssen, da die gesamtdeutsche und europäische Tendenz da-

mals schon auf Wahl der schmäleren, heutigen sog. Normalspur ging.

Was wollten aber diese fast nebensächlichen Differenzen bedeuten gegenüber dem Hauptproblem des Tages, der Linienführung nach Friedrichsfeld statt nach Mannheim! Dies war die eigentliche *pièce de résistance* aller Debatten und Flugschriften. Hätte die Regierung sich für Heidelberg statt für Mannheim entschieden, so wäre das manchem noch verständlich gewesen. Daß sie aber Friedrichsfeld an beider Stelle setzte, wollte zunächst niemand einleuchten und ließ den Abg. Ulrich Rindeschwender die Geschichte von dem Bauern erzählen, der ausging, zweien seiner Nachbarn je ein Pferd und einen Esel zu kaufen, aber mit einem Maulesel zurückkam.²⁷⁾

Es versteht sich, daß Mannheim alle nur erdenklichen Anstrengungen machte, den Anschluß doch noch zu bekommen. Gleich zu Beginn der Redeschlacht am 8. Mai 1844 in der Zweiten Kammer ergriff der Mannheimer Abg. Christ. Wilhelm Gerbel das Wort, um namens der Stadt Mannheim zu erklären, daß „dieselbe auf den Fall, daß die bisher mit Ausschluß der Stadt Mannheim projektierte Linie aufgegeben und die Eisenbahn direkt von Weinheim nach Mannheim geführt werde, eine Summe von 100 000 fl., das ganze zur Eisenbahn erforderliche Terrain, soweit die Markung der Stadt reicht, und die Mitbenützung der im Bau begriffenen Neckarbrücke anbiete.“²⁸⁾ Als im Verlaufe der Debatte Finanzminister Christ. von Böckh darauf erwiderte, die Stadt Mannheim übernehme damit etwas Unmögliches, „und dieses Gefühl der Unmöglichkeit konnte sie auch leicht bestimmen, ein solches Angebot jetzt zu machen“,²⁹⁾ gab Abg. Dr. Friedrich Hecker, der berühmte Führer aus den Revolutionsjahren 1848/49, zur Antwort: „Auf der Welt ist nichts unmöglich, wir haben schon andere Staatsverträge gesehen, die unter andern feierlichen Formen abgeschlossen, aber nicht gehalten wurden.“³⁰⁾ Trotzdem vermochte das sicherlich ernstgemeinte Angebot an der schließlichen Entscheidung nichts mehr zu ändern.

Mit einem politischen Seitenhieb, aber nicht ganz zu unrecht ließ sich Abg. Sander in seinem Bericht vernehmen: „Wäre Mannheim die Residenz des Landes, wer würde es bezweifeln, daß die Verbindungsbahn über Mannheim geleitet worden wäre; ist es weise von der badischen Verwaltung, kaum vernarbte Wunden in Mannheim wieder aufzureißen?“³¹⁾ Derlei politische Anspielungen waren im übrigen selten, und wenn Ministerialdirektor Franz Regenauer am Schlusse der Debatte die bedauerliche Aeußerung zurückwies, „es scheine, man habe gegen eine so ehrenwerte Stadt wie Mannheim wegen dort vorgefallener mißliebiger Wahlen eine Strafe aussprechen wollen“,³²⁾ so hatte er damit ebenso recht, wie der Historiker Heinrich von

Treitschke später unrecht hatte, als er in seiner „Deutschen Geschichte des 19. Jahrhunderts“³³⁾ die Mär wiederholte, daß Mannheim und Heidelberg „in Ungnade wegen ihrer liberalen Gesinnung standen“ und deshalb „mitten zwischen beiden Orten in der sandigen Rheinebene der lächerliche Knotenpunkt Friedrichsfeld gegründet“ worden sei. Bedauerlich bleibt nur, daß auch das Jubiläumswort der Reichsbahn³⁴⁾ sich diese durch nichts belegte Ansicht mittels Zitat zu eigen macht. Die wahren Gründe hatten mit Parteipolitik nicht das Geringste zu tun und resultierten lediglich aus einer gewissen bürokratischen Schwerfälligkeit und einem Korrektheitswollen der leitenden Beamten mit Einschluß von Nebenius, denen der gute Glaube und die reine Absicht unbedingt zuzusprechen waren. Dazu kamen zweifellos finanzielle Erwägungen, die in der Friedrichsfelder Trasse die billigste Linie sahen, da sie wohlfeiler war als eine Linie Weinheim—Mannheim oder auch Weinheim—Heidelberg, vom rechnerischen Standpunkt aus gewiß zu recht, vom volkswirtschaftlichen aber verfehlt.

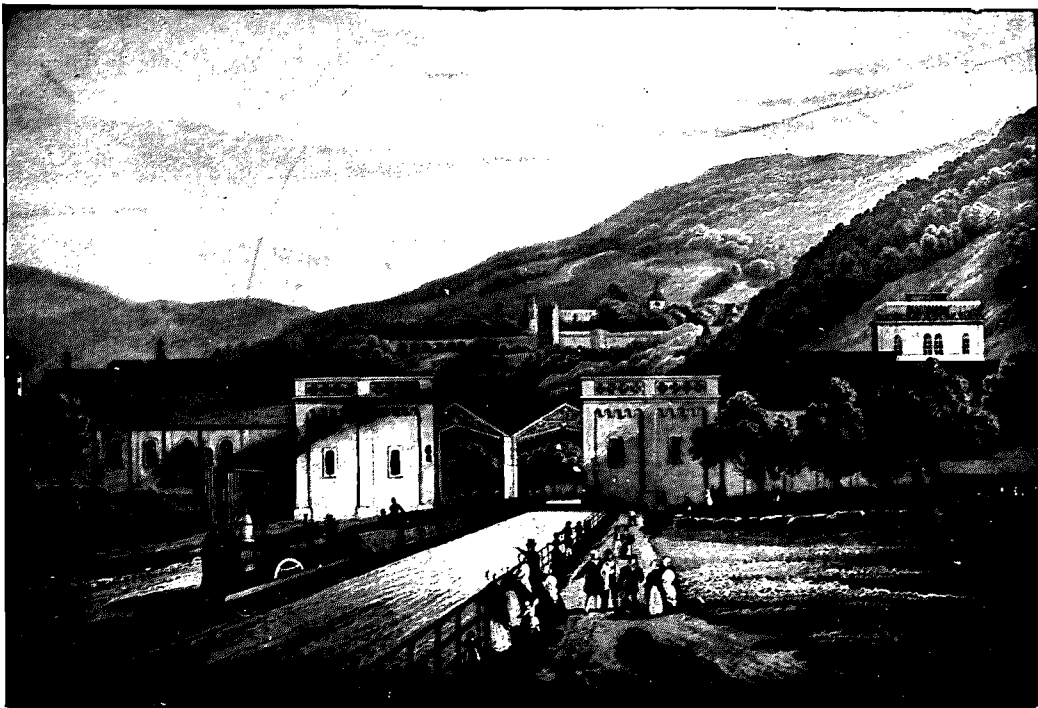
Den Vogel in der Verkennung der tatsächlichen Verhältnisse schoß freilich der Regierungskommissär Freiherr von Marschall ab, als er meinte, er „erlebe es noch, daß man auch in Mannheim nur mit Befriedigung von dem Vertrage spricht“,³⁵⁾ was den Oberländer Abg. Ernst Gottschalk zu der Gegenäußerung veranlaßte: „Der Herr Ministerialrat von Marschall will noch erleben, daß die Mannheimer dafür danken werden, daß die Regierung so glücklich war, die Linie von Friedrichsfeld zu entdecken, worauf ich ihm bloß sagen will, daß er dann der älteste Mann werden muß, der noch auf der Erde gelebt hat.“³⁶⁾

In einer glänzenden Rede, die von anderer Seite als geradezu „klassisch“ bezeichnet wurde, verfocht Abg. Friedrich Daniel Bassermann (1811—1855) die Sache seiner Vaterstadt. Es war wohl kein Zufall, daß er und sein Kollege Sander wiederholt den Beifall der Galerie fanden, so daß der Präsident die Zuhörer auffordern mußte, sich ruhig zu verhalten³⁷⁾ und zu erklären: „Wenn noch einmal ein solches Geräusch entsteht, lasse ich die Galerie räumen.“³⁸⁾ Bassermann erzählte von einer „hochgestellten Person“ in einem Nachbarlande, die es gar nicht habe glauben wollen, daß „die badische Regierung in einen Eisenbahnbau willige, der an Mannheim auf zwei Stunden Entfernung vorbeiziehe“, und hinzugefügt habe, „Mannheim sei für Baden das, was Venedig für die österreichische Lombardei sei; nun baue aber doch die österreichische Regierung über das Meer hinaus, über die Lagunen, nur um jene Stadt zu erreichen.“³⁹⁾

Auch mit Karlsruhe und Freiburg glaubte Bassermann eine gewisse Parallele gefunden zu haben. „Warum geht man nicht von Durlach mit der Eisenbahn direkt nach Ettlingen, warum fährt man dort

nicht bloß durch eine Seitenbahn nach Karlsruhe? Ohne Zweifel darum, weil man die Residenz, für welche man immer eine besondere Vorliebe in den monarchischen Staaten hat, nicht an eine Seitenbahn legen wollte. Ja, ich frage, warum man nicht Heidelberg an eine Seitenbahn legte und warum man die Eisenbahn nicht direkt über Offenburg nach Lörrach, sondern mit einem Mehraufwand von 500 000 bis 600 000 fl. und einem Umweg von mehreren Stunden über Freiburg führt und warum man nicht diesen großen Kostenaufwand durch eine Seitenbahn nach Freiburg erspart? Gerade weil man einsieht, daß es ein großer Unterschied ist, ob

Bedeutung, die man der Station Friedrichsfeld als Anknüpfungspunkt der badischen Bahnen gegeben, nicht wenig eingewirkt haben. Man wähnt, diesem unbedeutenden Orte sei eine Gunst fruchtlos zugewendet worden, die Mannheim, oder wenn dies nicht tunlich war, Heidelberg hätte zuteil werden sollen. Friedrichsfeld hat aber durch den gewählten Zug so wenig eine Bedeutung gewonnen als irgendein Punkt, wo sich in freiem Felde eine kommerzielle Straße in zwei Linien teilt, die nach verschiedenen Richtungen fortlaufen, je dadurch eine solche erhalten hat." Ja, er meinte sogar, man könne „ebenso gut Mannheim als Hauptplatz betrachten und



Der Bahnhof in Heidelberg

Ausschnitt aus einem zeitgenössischen Gedenkblatt zur Eröffnung der Strecke Mannheim—Heidelberg am 12. September 1840

Lithographie von J. Schütz 1842.

eine Stadt an einer Seitenbahn oder an der Hauptbahn liegt.“⁴⁰⁾

In dem im Vertrage gebrauchten Ausdruck „Seitenbahn“⁴¹⁾ lag tatsächlich der größte psychologische Fehler, den sich die Regierung hatte zuschulden kommen lassen, und sie mochte das selbst dann wohl auch eingesehen haben, da sie sich im Laufe der Debatten wiederholt von diesem Schreckenswort zu distanzieren suchte. Schon Nebenius selbst hatte es in seinem Bericht⁴²⁾ für nötig gehalten, zu erklären: „Auf die ungünstigen Urteile über die getroffenen Verabredungen und deren Einfluß auf die Interessen der Stadt Mannheim mögen leicht mehr als die Sache selbst der Name einer Seitenbahn (im Original gesperrt!) und eine ganz irrthümliche

sagen, die Eisenbahn ziehe, zwei Stunden von der Stadt sich teilend, nördlich nach Frankfurt und südlich nach Kehl und Basel, und Heidelberg erhalte eine in die Mannheim—Frankfurter Bahn bei Friedrichsfeld einmündende Seitenbahn“,⁴³⁾ was nun freilich zum mindesten konstruiert, wenn nicht gar objektiv unrichtig war. „Mit Worten läßt sich trefflich streiten . . .“

Dieser ebenso zweifelhafte wie gefährliche Ausdruck „Seitenbahn“ hatte, wie man sieht, allenthalben viel Anheil angerichtet, man hätte ihn vermeiden sollen und auch vermeiden können. Aber er schien wohl nicht zuletzt der ursprünglichen (fehlerhaften) Tendenz im Eisenbahnbau entsprungen zu sein, die kilometerlange gerade Eisenstraßen ohne Rücksicht

auf den regionalen Verkehr als der Weisheit letzten Schluß betrachtete, und deshalb in dem Friedrichsfelder Bogen notgedrungen eine „Seitenbahn“ erblicken mußte. Dieser Tendenz hatte u. a. noch der erste Main-Neckar-Bahn-Vertrag von 1838 gehuldigt, der Darmstadt und Mannheim in einer nahezu geraden Linie verbinden wollte, vielleicht auch das frühere Projekt der badischen Hauptbahn, die ursprünglich gleichfalls „von Mannheim aus rhein-aufwärts nach Karlsruhe gehen“ sollte und erst später den Weg über Heidelberg gewiesen wurde. So konnte leicht jede Linienführung, die von der geraden Richtung abwich, als „Seitenbahn“ bezeichnet werden.

Neben den Mannheimer Abgeordneten war es vornehmlich der Abg. Adolf Sander, Hofgerichtsrat und später Obergerichtsadvokat in Raftatt (1801—1845), der — schon als Referent — für die Sache Mannheims eintrat und „Friedrichsfeld“ mit der ganzen ihm eigenen Konsequenz und Folgerichtigkeit bekämpfte. Einen glänzenderen Fürsprecher konnte sich Mannheim nicht wünschen, was auch von gegnerischer Seite voll anerkannt wurde. Sogar der Regierungskommissär, Ministerialdirektor Regenauer, zögerte nicht, zu gestehen, daß die Wahl Sanders zum Referenten in ihm „ein freudiges Gefühl“ erweckt habe; niemand könne „leugnen, daß die Minorität einen Mann zum Berichterstatter wählte, der durch seinen Scharffinn und die Gabe der Darstellung ausgezeichnet ist.“⁴⁴⁾ Mit unerbittlicher Logik, „nach besten Kräften“, wie er selbst in der Einleitung bescheiden sagt, baute er seinen Bericht auf und trug alles zusammen, was zu Mannheims Gunsten gesagt werden konnte. „Mannheim, die größte Stadt der Gegend, ein bedeutender Handelsplatz, der Knoten des Verkehrs mit dem ganzen Oberrhein, reich mit Kapitalien ausgestattet, war schon für die Aktiengesellschaft ein Punkt der notwendigen und direkten Aufnahme in die Aktienbahn“⁴⁵⁾ um wieviel mehr nun für die geplante Staatsbahn. Er hat es deshalb „immer beklagt, daß man in Heidelberg alles hervorsuchte, um in der Wahl von Mannheim sich Verluste zu erschaffen und dabei den sicheren Vorteil zu übersehen, daß die Blüte, der unausbleiblich gewesene große Aufschwung von Mannheim für Heidelberg als Vergnügungsort einen größeren Nutzen abgeworfen hätte als aller Kleinverkehr der Bergstraße.“⁴⁶⁾ Was Mannheim jetzt „durch seine Beiseitlegung“ entgehe, werde nicht Heidelberg, sondern Mainz und Frankfurt zugute kommen.

Besonders interessant ist, festzustellen, daß Sander die Kalamitäten im Eisenbahnbetrieb zu Friedrichsfeld bereits vorausgesehen hat. Zunächst im Güterverkehr: „Was in Friedrichsfeld an Waren ankommt, welche zugleich nach Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe &c bestimmt sind, muß in Friedrichsfeld anhalten.“⁴⁷⁾ Dadurch wird unnötig viel

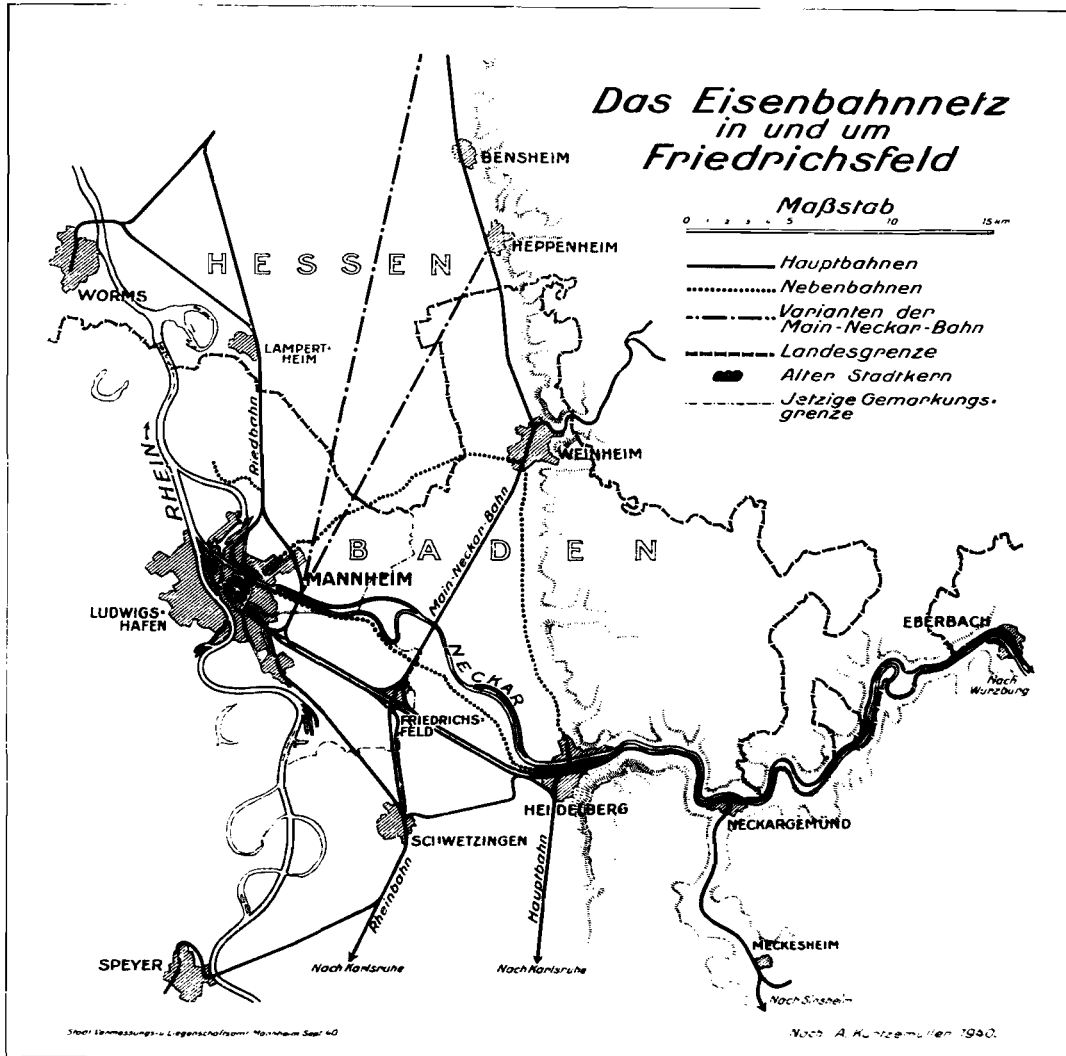
Zeit verloren. Und gar erst im Personenverkehr: „So ganz genau kann man die Ankunft der Züge in Friedrichsfeld von Frankfurt nach Mannheim und von Heidelberg nach Frankfurt nicht einrichten, daß nicht die in Friedrichsfeld ankommenden und abgehenden Züge hie und da warten müßten, und wenn die Reisenden zu ihrer großen Ergötzlichkeit an der schönen Gegend nicht in den Wagen sitzen bleiben sollen, wird man Wartsäle in Friedrichsfeld, d. h. mit andern Worten, eben noch einen Bahnhof bauen müssen, der auf unsere Schultern fällt, die schon so schwer an der Eisenbahn tragen. Es mag sein, daß dieses in Friedrichsfeld auch bei der Gleichheit der Spurweite eingetreten wäre, allein dann ist dieser bedeutende Kostenaufwand nur eine Folge der unglückseligen Führung der Verbindungsbahn über Friedrichsfeld, die nicht eingetreten wäre, wenn man sich direkt nach Mannheim gewendet hätte, wie sich's gebührte.“⁴⁸⁾

So hat Sander, trefflicher wie selten ein Prophet, all die „Unnehmlichkeiten“ des Umsteigens und Wartenmüßens auf dem „Knotenpunkt“ Friedrichsfeld Jahrzehnte zuvor vorausgesehen, und was ihm in der Debatte auch darauf erwidert werden konnte, waren lediglich Ausflüchte, die durch die Tatsachen nur zu bald Lügen gestraft wurden, so wenn Abg. Schaaff in seinem gleichfalls erschöpfenden Bericht die Sache so darstellte, als wenn die Mannheim—Frankfurter Wagen nur „durch einen ganz einfachen Handgriff an den gleichzeitig von Heidelberg eintreffenden Convoi angehängt“ würden und in Friedrichsfeld „kein Dienstwechsel und damit auch kein gezwungener Wagenwechsel stattfinden“ werde.⁴⁹⁾ Die Erfahrungen eines Jahrhunderts haben gezeigt, daß diese „ganz einfachen Handgriffe“ keineswegs geeignet waren, das Mannheimer reisende Publikum den Sündenfall von Friedrichsfeld vergessen zu lassen.

Für Sander stand schon damals klar vor Augen, welche unheilvolle Folgen Friedrichsfeld für Mannheim haben werde: „Man mag sich drehen und wenden wie man will, so bleibt soviel richtig, daß nunmehr die Hauptbahn von Frankfurt nach der Schweiz über Darmstadt, Friedrichsfeld nach Heidelberg und von da nach Karlsruhe geht“,⁵⁰⁾ aber nicht über Mannheim, das an einer „Seitenbahn“ liegt. Es mag sein, daß „Ladenburg mit seiner Bevölkerung von 3000 Seelen an der Bahn liegt“, das aber „können wir bei den auf die Seite geschobenen 20 000 Mannheimern nicht als einen Vorteil ansehen, weil eine Stadtbevölkerung einer Eisenbahn weit mehr zuführt als die Bevölkerung von Landorten.“⁵¹⁾ Deshalb betrachtete Sander die „Beiseitlegung Mannheims“ als „ihr Verderben; die Richtung der Bahn über Friedrichsfeld ist wie alle halbe Maßregeln ein sicherer Schaden für Mannheim, ohne irgendeinen gewissen Vorteil für Heidelberg“,⁵²⁾ und das „Juste-milieu“, wie man den

Friedrichsfelder „Mittelweg“ zu bezeichnen beliebte, war nach einem Worte des Freiburger Abg. Theodor Welcker (1790—1869) „von der rechten Mitte des Aristoteles soweit entfernt wie Tag und Nacht“. „Entweder müßte Mannheim recht haben und Heidelberg unrecht, oder aber Mannheim unrecht und Heidelberg recht; aber daß nun Friedrichsfeld recht hatte, konnte ich nicht begreifen. Es

schadet es nicht, ob die Main-Neckar-Bahn in Friedrichsfeld oder in Mannheim mündet, ich habe nur das allgemeine Interesse im Auge“⁵⁵⁾ und dieses letztere ließ ihn zu der Ansicht gelangen, daß „die Eisenbahn von Mannheim ausgehen muß“, ebenso wie es die Regierung selbst im ersten Eisenbahngesetz von 1838 stipuliert hatte. „Mannheim ist eben nicht Balingen (dessen Abg. Zittel Mann-



ist wie mit dem „Juste-milieu“ überhaupt, es endet im Sande, im Friedrichsfelder Sande“.⁵³⁾ Und in seiner schlagfertigen Art nannte Sander dann in seinem Schlusßwort dieses „Juste-milieu“ ein „Triste-milieu“⁵⁴⁾ womit er wieder einmal den Nagel auf den Kopf getroffen hatte.

Auch der alte Mannheimer Hofgerichtsrat Adam von Isstein (1775—1855) legte sich für Mannheim energisch ins Zeug. „Ich bin Mannheimer Bürger mit Leib und Seele, ich bin aber nicht geboren in Mannheim, ich betreibe auch kein Geschäft, ich stehe allein, ich habe kein Interesse an der Sache, mir

beim die zahlreichen vom Staate gewährten „Begünstigungen“ vorgehalten hatte, (Anm. d. Verf.), Mannheim ist nicht Pforzheim, ist nicht Labr, sondern Mannheim ist die Stadt, wo die Natur zwei Flüsse zusammenströmen läßt, die Stadt, welche den nördlichen Anfangspunkt des Großherzogtums bildet und zum Verkehr am meisten sich eignet.“⁵⁶⁾

Was die Regierung und die mit ihr einzig gebenden Abgeordneten gegen all diese Kritiken des neuen Staatsvertrages vorzubringen wußten, war gewiß nicht minder gut gemeint und wohlüberlegt. Friedrichsfeld lediglich zu einem nebensächlichen

„Kreuzweg“, an dem wie an vielen andern Orten die Bahn vorüberzieht, zu erklären, wie das Freiherr von Marschall unternahm,⁵⁷⁾ schaffte die Tatsache nicht aus der Welt, daß Friedrichsfeld eine gesuchte und unnatürliche Lösung des Problems bedeutete. „Es möge dahingestellt bleiben — schreibt Dr. Karl Müller in seinem 1904 erschienenen Buche über die badischen Eisenbahnen⁵⁸⁾ —, ob Hessen seinen Widerstand gegen eine andere Regelung, wie z. B. die Abzweigung beider Bahnen bei Weinheim, nicht doch aufgegeben hätte, wenn Baden und Frankfurt dahingehende Forderungen energisch und mit hessischer Hartnäckigkeit geltend gemacht hätten.“ Aber die badische Regierung wollte ja die Abzweigung bei Friedrichsfeld und nicht bei Weinheim! „Stat pro ratione voluntas“ — das war, auf eine kurze, prägnante Formel gebracht, der Sachverhalt um Friedrichsfeld, wie ihn der Mannheimer Abg. Gerbel geistreich zusammenfaßte,⁵⁹⁾ und der Erfolg der jahrelangen Verhandlungen, nach einem Ausspruch des Abg. Baffermann, „keineswegs eine staatsmännische Kunst“.⁶⁰⁾

Die Abstimmung am späten Abend des 8. Mai 1844 entsprach der vorangegangenen Redeschlacht, das Zünglein der Waage schwankte unsicher hin und her. Der Antrag Sander, „zu erklären, daß die Zweite Kammer die Staatsverträge vom 25. Februar 1843 als den Interessen des Landes nicht entsprechend ansehen müsse“, wurde schließlich mit 33 gegen 26 Stimmen abgelehnt. Für den Antrag stimmten die Mannheimer Abgeordneten Baffermann, Gerbel und Weller, ferner u. a. Blankenhorn-Krafft (Müllheim), Hecker (Ladenburg-Weinheim), Ißstein (Ettlingen-Rastatt), Mathy (Konstanz), Mez (Schoppsheim-Randern), Sander (Pforzheim) und Weller (Bonndorf-Neustadt). Die Minorität verteilte sich also über das ganze Land.

Mannheim und sein Fürsprecher Sander waren unterlegen, aber es traf schon zu, was Friedrich Hecker anderthalb Jahre später in seinem Nachruf auf den bald danach in der Blüte seiner Mannesjahre verstorbenen Abg. Sander (gestorben 9. März 1845) sagte: „Selbst der Gegner, den er mit dem gewaltigen Rüstzeug seines Geistes niederwarf, konnte ihm die Bewunderung nicht versagen, und wenn er trotz der Gewalt seiner Gründe bei der Abstimmung unterlag (wie im Falle der Main-Neckarbahn), konnte er mit dem Stolz des Römers ausrufen: *Victrix causa diis placuit, sed victa Catoni.*“⁶¹⁾

Was ist, vom heutigen Standpunkt aus gesehen, zu dem Problem „Friedrichsfeld“ zu sagen? Nun, sicherlich nicht viel. „Mit verschwenderischer Freigebigkeit“ war einst „Lob und bitterer Tadel gespendet worden“,⁶²⁾ heute bedarf es weder Lobes noch Tadels, sondern lediglich der nüchternen Feststellung, daß „Friedrichsfeld“ ein Kardinalfehler der badischen Eisenbahnpolitik gewesen ist, vielleicht in den vergangenen

hundert Jahren der verhängnisvollste Fehler überhaupt. Denn im Gegensatz zu dem in technischer Hinsicht wohl verzeihlichen Fehler der Wahl der Breitspur, der, wie erwähnt, 1854/55 ausgemerzt wurde, war und blieb „Friedrichsfeld“ irreparabel. Und das ist das Entscheidende! Schon ein Menschenalter danach fand sich keine amtliche Stelle, kein Regierungskommissär und kein Kommissionsberichterstatter, kein Abgeordneter und kein Verkehrspolitiker, kein Journalist und kein Volkswirtschaftler, der die Lösung von 1843 noch verteidigt hätte. Die Geschichte hatte gerichtet — aber die Eisenbahnkarte der oberrheinischen Tiefebene bei Mannheim/Heidelberg lag für alle Zeiten unverändert fest.

Die Frage liegt nahe, was man nach alledem damals hätte machen sollen. Frei von partikularistischen und regionalen Bindungen hätte der Entsch eid nur lauten können: Führung der Main-Neckar-Bahn von Darmstadt über Weinheim direkt nach Mannheim und, wenn nicht gleichzeitiger, so doch alsbaldiger Bau der direkten Linie Weinheim—Heidelberg, um die Heidelberg bekanntlich bis heute betrogen worden ist. Die Kosten wären nur wenig höher gewesen, Mannheim nicht hintangesezt, Heidelberg mit einer weiteren Hauptbahn bedient und vor allem — — „Friedrichsfeld“ vermieden worden.

*

Vielleicht interessieren noch einige Angaben aus der Baugeschichte.

Zunächst handelte es sich um die Lage des Mannheimer „Hauptstationsplatzes“, für den zwei Ortlichkeiten in Betracht kamen: nahe dem Hafen gegenüber dem Baffermannschen Magazin zur Erleichterung des Umschlagverkehrs, oder am Heidelberger Tor. Da man in der Eisenbahn damals lediglich ein Instrument zur Personenbeförderung erblickte und an einen Güterverkehr nicht glaubte, wählte man den letztgenannten Platz in der Nähe des heutigen Tattersfalls an der „Hasenhütte“, nächst der Vereinigung der von Heidelberg und Schwesingen kommenden Landstraßen. Dafür sprach auch die Notwendigkeit, den Bahnhof in Voraussicht der laut Vertrag von 1838 einzuführenden Main-Neckar-Bahn anzulegen. Daß im Budget für den Bahnhof Mannheim 130000 fl., für jenen in Karlsruhe aber über das Doppelte, nämlich 280000 fl., ausgesetzt waren, erregte von neuem das Mißtrauen der Mannheimer.⁶³⁾ Staatsminister Freiherr von Blittersdorff erwiderte, man übersehe, „daß in Mannheim, als dem Anfangspunkt der Bahn, die Verbindung nur in einer Richtung zu unterhalten ist, während in Karlsruhe, als in der Mitte der Bahn gelegen, der Dienst nach ganz verschiedenen Richtungen eingerichtet werden muß“,⁶⁴⁾ was freilich im Hinblick auf die schon damals verein-

barte Main-Neckar-Bahn Frankfurt—Mannheim nicht ganz zutraf.

Schon während der Mannheimer Bahnhof noch im Bau begriffen war (1839/40, Erbauer Prof. Friedrich Eisenlohr), erhob sich die Frage, „ob nicht der Hafen mit dem Bahnhofe durch die Herstellung einer Dienstbahn bis zum Hafenplatze in Verbindung gesetzt werden könne“. ⁶⁵⁾ Nebenius selbst empfand „die Stellung“ als „beklagenswert, die der Mannheimer Bahnhof erhalten hat“. Der Warentransport zwischen Bahnhof und Hafen, der von der Eröffnung der Mannheim—Heidelberger Bahn

des Güterbahnhofes mit dem Hafen immer lästiger empfunden. Die unzulänglichen Kollwagen konnten das Verkehrsbedürfnis in keiner Weise mehr befriedigen, und so schritt man endlich an den Bau der sog. Mannheimer Hafen- oder Schleifbahn auf dem Gürteldamm, dem heutigen Friedrichs- und Luisenring (auch Ringbahn genannt, weil sie sich wie ein Ring um die Quadrate legte), der 1854 erfolgte. Die Kosten betragen ca. 370 000 fl. Am 9. November 1854 konnte die 3,1 Kilometer lange Strecke eröffnet werden; je eine Güterabfertigungsstelle lag am Rhein- und Neckarhafen. Bekanntlich



„Wie der Teufel im Begriff ist, die schiefe Richtung der Main-Neckar-Eisenbahn zu strecken!“
Zeitgenössisches Spottblatt gegen den Minister Freiherr von Bittersdorf

1840 durch Kollwagen versehen wurde, mußte bei stetiger Zunahme anderweitig geregelt werden, und so schlug Nebenius schon 1844 den Bau einer Verbindungsbahn vor. Im Baubudget 1846/47 wurden die nötigen Mittel (100 000 fl.) „für provisorische Einrichtungen für den Güterverkehr am Mannheimer Bahnhof“ eingesetzt und 1847 der erste badische Güterbahnhof in Mannheim mit einem Aufwand von 233 540 fl. gebaut.

Auch die Verbindungsbahn mit dem Hafen wäre alsbald erstellt worden, wenn nicht die Wirren der Jahre 1848/49 den Bau gehemmt hätten. Als im Jahre 1852 die Einnahmen aus dem Güterverkehr jene aus dem Personenverkehr zum erstenmal übertrafen, wurde das Fehlen einer Schienenverbindung

ist diese Hafenbahn 25 Jahre später, als sie nach dem Bau der großen Hafen- und Güterbahnhofsanlagen entbehrlich geworden war, wieder abgebrochen worden.

Auch die an sich ziemlich feststehende Linienführung der Bahn nach Heidelberg gab Anlaß zu mehreren Debatten. In Frage stand die gerade Linie oder Einbeziehung mehrerer Nachbarorte. Ein in der Sitzung der Zweiten Kammer vom 12. März 1838 erörterter Antrag ging dahin, „es möchte die Bahn von Mannheim nach Heidelberg entweder mehr rechts gegen Schwesingen oder mehr links gegen Seckenheim sich wenden“. ⁶⁶⁾ Einige Redner beklagten es, „daß der wichtige Ort Schwesingen nicht berücksichtigt werden kann“ (so Abg. Friedrich

Lauer in der eben genannten Sitzung). Auch die Einbeziehung von Seckenheim spielte eine Rolle. „Dieser Ort und die nahe volkreiche Gegend, auch die Influenz auf die Bergstraße verdiene Berücksichtigung.“⁶⁷⁾ Staatsminister Freiherr von Blittersdorff wollte die Trasse davon abhängig machen, „ob in Seckenheim ein Anhaltspunkt gemacht werden kann oder nicht; wenn die Techniker es für gut halten, daß dort eine Aufsteigestation gemacht wird, so wird auch die Bahn dorthin gefahren werden.“⁶⁸⁾

Schließlich wurde aber von einer unmittelbaren Berührung Seckenheims wegen der nötigen Aufstellungen am Bahndamm und der dadurch erhöhten Kosten abgesehen. „In Anbetracht, daß der Zug, wie er jetzt projektiert ist, dem eigentlichen Verkehr nicht nachteilig sein wird — meinte der Sachverständige, Regierungskommissär Professor Bader —, daß aber eine andre Linie den Bau erschwert, so glauben wir im Interesse der Bahn selbst diese Richtung einhalten zu müssen.“⁶⁹⁾ Dazu kam das bereits eingeleitete „Expropriationsgeschäft“, das nicht verzögert werden sollte, und das Bedenken der Einwohner von Seckenheim selbst, die „wohl nicht gern ihre besten Gründe durch die Eisenbahn sich durchschneiden lassen werden.“⁷⁰⁾ Somit verblieb es bei der zwischen Regierung und Kommission vereinbarten Zugrichtung, die dann auch ausgeführt wurde.

Am 12. September 1840 fand die Inbetriebnahme der Linie Mannheim—Heidelberg statt. Eine Eröffnungsfeier unterblieb merkwürdigerweise, und auch das Allgemeininteresse schien kein allzu großes. Sei es, daß der Bau über Gebühr verzögert worden war, sei es, daß etliche andere Ereignisse im großen politischen Geschehen jener unruhigen Zeiten das Interesse der Bevölkerung in Anspruch nahmen, auf jeden Fall fand das Ereignis der Eröffnung der ersten badischen Eisenbahn weder in der Presse noch in der Öffentlichkeit die Beachtung, die man erwartet hätte.⁷¹⁾

Die Fortsetzung der Eisenbahn von Heidelberg nach Karlsruhe wurde am 10. April 1843 dem Betriebe übergeben, und drei Jahre später folgte auch die vielumstrittene Main-Neckar-Bahn am 1. August 1846, nachdem das nördliche Gleis der Teilstrecken Friedrichsfeld—Mannheim und Friedrichsfeld—Heidelberg auf die schmalere Spur der Main-Neckar-Bahn umgebaut worden war. Auf diesen beiden Linien lagen somit von 1846 bis 1854 ein breiteres und schmäleres Gleis auf demselben Bahnkörper in regelmäßigem Betriebe friedlich nebeneinander — ein Kuriosum, das seinesgleichen wohl nicht hatte. Im Mannheimer Bahnhof mußte in die breitere badische Spur noch ein Schienenstrang hineingelegt werden, so daß auf ein und demselben Gleis sowohl die badischen als auch die Main-Neckar-Bahn-Züge ungehindert laufen konnten.

Die Neckarbrücke bei Ladenburg, als größtes Bauobjekt auf badischem Boden, war zur Zeit der Bahneröffnung noch nicht vollendet, eine hölzerne Notbrücke versah bis zum Sommer 1848 den Dienst. „Bei Ladenburg — so lesen wir in einem Bericht der großh. hessischen Zeitung (späteren Darmstädter Zeitung) über die erste Probefahrt vom 27. Juli 1846 — erblicken wir eine neue große, starke hölzerne Brücke, hoch über dem Spiegel des eben kleinen Flusses, welch kolossales Gebäude, das Werk nur weniger Wochen, uns in Erstaunen setzt, während viele geschäftige Hände daneben an der steinernen Brücke arbeiten, von der sich bereits mehrere Pfeiler in Quadern erheben. Unsere Frankfurter Lokomotive „Karl der Große“ wird von der Spitze des Zuges hinter denselben gesetzt und schiebt solchen auf die Brücke, auf der er bis etwa zur Mitte fortrollt, dann wird er von Arbeitern vollends hinübergedrückt, wo ihn eine badische Lokomotive empfängt. Die Operation ist kurz und ohne alle Gefahr, man kann ohne Besorgnis in den Wagen sitzen bleiben.“ Vom 9. Oktober 1846 an konnte die hölzerne Neckarbrücke regulär befahren und am 24. August 1848 endlich die steinerne Brücke eröffnet werden.

*

Aus der wechselvollen Eisenbahngeschichte Mannheims der letzten hundert Jahre seien schließlich noch einige besonders bemerkenswerte Ereignisse verzeichnet. Vor allem dürfte es interessant sein, noch einiges über die wiederholten Versuche Mannheims einer Korrektur von „Friedrichsfeld“ Näheres zu hören; doch sollen auch die sonstigen Bauten und Ereignisse wenigstens kurz gestreift werden.

Im Laufe der vierziger und fünfziger Jahre nahm der badische Eisenbahnbetrieb und -verkehr einen fast ununterbrochenen Aufstieg. Die Hauptbahn führte schon 1845 bis Freiburg, d. e. ganze Strecke Mannheim—Basel lag 1855 vollendet da, und einige Seitenbahnen wie Appenweier—Kehl, Doss—Baden und Bruchsal—Bretten (letztere als württembergische Staatsbahn erbaut) erstanden. Das erstere bedeutendere, Mannheim unmittelbar berührende Ereignis war der Bau der Odenwaldbahn Heidelberg—Würzburg 1862/66, der mit dem Bau der festen Rheinbrücke Mannheim—Ludwigshafen in Verbindung stand. Beide Bauten erforderten langwierige Verhandlungen mit Bayern, die sich bei dem Eigensinn beider Partner schwieriger als nötig gestalteten.

Die Verkehrslage für Mannheim drohte wieder einmal kritisch zu werden, da die beiden für Mannheim lebenswichtigen Eisenbahnbauten länger hinausgezögert wurden. „Ein zweites Friedrichsfeld war zu befürchten, wenn es nicht gelang, für diese Linie (die Odenwaldbahn) den Anschluß über den Rhein zu gewinnen.“⁷²⁾ Nicht

weniger als neun Varianten lagen für die zu erbauende Rheinbrücke vor. Mit Recht, denn sie war es, die nun auf Jahrzehnte hinaus für die Bahnhöfe und Bahnanlagen Mannheims und Ludwigshafens richtunggebend werden sollte, so daß sich eine ausgiebige Erörterung und Planung aller Möglichkeiten von selbst verstand. Schließlich siegte das Brückenprojekt 350 Meter oberhalb der bisherigen Schiffbrücke, das in den Jahren 1865/67 ausgeführt wurde. Gleichzeitig, am 1. November 1866, konnte die ganze Odenwaldbahn in Betrieb genommen werden. Die Eröffnung der zweigleisigen Eisenbahnbrücke über den Rhein erfolgte am 10. August 1867. Für den Mannheimer Ostwestverkehr war damit besser vorgesorgt als für den wichtigeren Nord-südverkehr.

Wenige Jahre darauf erfuhr auch der Mannheimer Hauptbahnhof eine grundlegende Umgestaltung. Er wurde 1871/76 nach den Plänen von Oberbaurat Franz Keller als Gemeinschaftsbahnhof der badischen Staats- und Main-Neckarbahn erbaut. Seine Wegverlegung vom Heidelberger Tor, wo er wegen Raumenge sich nicht weiter entwickeln konnte, an die heutige Stelle hatte bei aller Großzügigkeit der Anlage einen fundamentalen Mangel, an dem Mannheim bis auf den heutigen Tag zu leiden hat und bedauerlicherweise wohl auch noch für absehbare Zeit zu leiden haben wird: Er blieb zwar Durchgangsstation für den Ostwestverkehr, wurde aber Kopfstation im Nord-südverkehr, während der alte Bahnhof zugrichtig angelegt gewesen war. Ueber das Hemmnis, das ein Kopfbahnhof im großen Durchgangsverkehr unweigerlich allenthalben zur Folge hat, braucht kein Wort verloren zu werden. Der Vorteil, ihn baulich leichter als einen Durchgangsbahnhof ins Innere einer Stadt legen zu können, wird durch die Schwierigkeiten und latenten Gefahren, die der Betrieb mit sich bringt, mehr als wettgemacht.

Der gute, alte Bahnhof am Heidelberger Tor war unterdes freilich reif zum Abbruch geworden. Ein furchtbares Unwetter am Abend des 26. Oktober 1870, das in ganz Nordbaden und der Pfalz viel Unheil anrichtete, hatte ihm vollends den Garaus gemacht. Der Orkan hob das Bahnsteigdach in die Höhe und schleuderte es über das Gebäude, so daß es einen vor dem Bahnhof haltenden Omnibus des Europäischen Hofes fast demolierte. „Gott blies und die Bahnhofshütte fuhr nach allen Winden, dies war unser erster Eindruck, als wir heut früh die entsetzliche Zerstörung erblickten, welche der gestrige Sturm an dem zweiten provisorischen Provisorium unsres Mannheimer Verkehrswezens angerichtet hat. Vier Lokomotiven streckten wie Ertrunkene aus einem Meer von Balken, Backsteinen, Ziegeln usw. ihre Häupter heraus. Das Dach der Einsteighalle riß sich mit mächtigem Ruck von unsrer Bahnhofshütte los und nahm im Fluge auch noch das halbe

Dach der letzteren mit.“⁷³⁾ Von diesem Schlage erholte sich das alte Aufnahmegebäude nicht mehr.

Im Jahre 1876 konnte der für die damalige Zeit sehr stattliche Neubau mit allen dazu gehörigen Anlagen bezogen werden. Das Gebäude, im Renaissancestil gehalten, kam an den Anfang des Kaiserringes zu stehen, den es mit seiner stark betonten Mittelhalle wirkungsvoll abschloß. Weitere Verbesserungen und Vergrößerungen fanden 1906/07 anlässlich der Mannheimer Industrieausstellung (Umbau des Aufnahmegebäudes) und 1910/12 infolge fortgesetzt steigenden Verkehrs (Erweiterung der Bahnsteig- und Gleisanlagen) statt. Der 1914 mit einem Aufwand von weiteren 10 Millionen Mark geplante Umbau der Zufahrtslinien, vor allem der Rheinauer Linie, wurde durch den Ausbruch des Weltkrieges vereitelt, und das damals aufgestellte und in den zwanziger Jahren neu bearbeitete große Projekt eines völligen Neubaus mit Einführung der Riedbahn durch das Hafenviertel blieb vollends auf dem Papier stehen. Es war der letzte Versuch, die Kopfstation im Nord-südverkehr zu beseitigen. Ob dieses für Mannheim dringendste Eisenbahnproblem in naher Zukunft gelöst werden kann, vermag heute niemand zu sagen. Mit ihm könnte „Friedrichsfeld“ so gut wie ausgemerzt werden, und das wäre immerhin des Schweißes der Edlen wert.

Ein erster und wirkungsvoller Versuch, Friedrichsfeld im Nord-südverkehr auszuschalten, geschah unmittelbar vor dem Kriege 1870/71. Schon 1865 war ein „Centralcomité zur Förderung der Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen Mannheim und Karlsruhe“ gegründet worden.⁷⁴⁾ Die Eingaben und Petitionen dieses „Centralcomités“ suchten vor allem die Vorteile für den Transitverkehr nachzuweisen, die sich aus der neuen kürzeren Nord-südlinie gegenüber der Heidelberg—Durlacher Linie ergaben, und hoben damit gleich auf den wichtigsten Punkt des Projektes ab. Die Petenten erkannten wohl selbst, daß der Nah- und Regionalverkehr zunächst nicht sehr groß sein werde, weil die geplante Bahn immerhin weite Strecken mit der alten Staatsbahnlinie über Heidelberg fast parallel verlief. Dieser letztere Umstand ließ die Regierung besonders vorsichtig zu Werke gehen, weil sie besorgte, die neue Bahn werde „ihre Alimantation zum größeren Teil auf Kosten der Staatsbahn erhalten“,⁷⁵⁾ was richtig und auch wieder nicht richtig war. In dem Gebiete, das die neue Bahn durchziehen sollte, gedieh nicht nur eine rege Landwirtschaft, sondern befanden sich auch mehrere industrielle Ansiedelungen (Schwezingen, Waghäusel usw.), die alle einen leidlichen Personen- wie Güterverkehr versprachen, so daß sich der Bau dieser „Rheinbahn“ — so hieß sie von nun an offiziell — sehr wohl rechtfertigen mochte.

Das Mannheimer „Centralcomité“ hatte richtig gesehen und mit weise vorausschauendem Blick den springenden Punkt genau erkannt: nämlich den Wert der projektierten Rheinbahn für den Durchgangsverkehr. Man kann sich heute schwer vorstellen, wie es ohne die Mannheimer Initiative in den sechziger Jahren der badischen Staatsbahn gegen und nach der Jahrhundertwende gegangen wäre, als sie in schwerem Konkurrenzkampfe mit den Pfälzer und elsass-lothringischen Reichseisenbahnen lag. Sie hätte diesen Kampf überhaupt nicht aufnehmen, geschweige denn ihn jahrelang bestehen können, wenn sie nicht die um 12 km kürzere Rheinbahn Mannheim—Schwezingen—Eggenstein bzw. Blankenloch—Karlsruhe zur Verfügung gehabt hätte. Tatsächlich sind alle mit den linksrheinischen Strecken konkurrierenden und somit gefährdeten internationalen Schnellzüge über Schwezingen und nicht über Heidelberg—Durlach geleitet worden. Was Mannheim in dieser Hinsicht der badischen Staatsbahn für wertvolle Dienste geleistet hat, ist eigentlich nie richtig erkannt oder gar anerkannt worden. Bedauerlich bleibt dabei nur, daß die Kopfstation Mannheim auch durch die Rheinbahn nicht ausgeschaltet werden konnte. Man muß den aus ihr resultierenden Zeitverlust auf mindestens zehn Minuten schätzen.

Der Regierung mochten die Vorteile der von Mannheim angeregten Rheinbahn für den badischen Nord-südverkehr nicht entgangen sein, sonst hätte sie das Projekt abgelehnt oder das Begehren um die Baukonzession mindestens dilatorisch behandelt. Sie tat keines von beiden, und die Landstände genehmigten den von ihr eingebrachten Gesetzesentwurf vom 29. Januar 1868 ohne Bedenken. Am 20. Februar 1868 bereits wurde das Gesetz verfassungsmäßig verkündet.⁷⁶⁾ Die Baukonzession, um die Mannheim alsbald einkam, wurde ebenfalls schon unterm 30. April 1868 erteilt.⁷⁷⁾

Zweierlei Momente machten der Regierung den Entscheid leichter. Der fast ununterbrochen ansteigende Güterverkehr zwischen Mannheim und Karlsruhe/Oberland hatte die Hauptbahn über Heidelberg—Durlach allmählich in einem Maße belastet, daß die Eisenbahnverwaltung ernsthaft an eine Entlastung denken mußte. Diese Entlastung glaubte sie zunächst im Bau eines dritten Gleises, das dem Güterverkehr vorbehalten bleiben sollte, zu finden. Wenn dagegen dieses notwendige dritte Gleis nicht unmittelbar neben den beiden andern, sondern sozusagen als selbstständige Bahn etliche Kilometer weiter westlich gelegt wurde, so schienen zwei Bedürfnisse zugleich befriedigt: die Hauptbahn war entlastet und Mannheims Streben nach einer direkten Verbindung mit der Landeshauptstadt erfüllt.

Das zweite den Bahnbau fördernde Moment waren die denkbar günstigen Geländeverhältnisse, die ihm zur Verfügung standen. Waren schon die

Neigungsverhältnisse sehr günstig zu nennen (der Höhenunterschied auf der damals 62 km langen Strecke beträgt nur rund 20 m), so galt für die Krümmungsverhältnisse das Gleiche, da die Kurvenradien nirgends unter 500 m gehen — ein geradezu ideales Maß für Bau und Betrieb. Daß bei der Einfahrt in den alten Bahnhof Karlsruhe einige engere Radien bis zu 350 m hinunter lagen, änderte an der Sachlage nicht viel, da hier die Fahrgeschwindigkeit ohnedies ermäßigt werden mußte. Infolgedessen konnte man mit einem relativ geringen Kostenaufwand rechnen, was dem Bauvorhaben abermals förderlich war. Seine Finanzierung übernahm die Berliner Diskonto-Gesellschaft, an die sich der Stadtrat Mannheim wandte, und den Bau selbst die Aktiengesellschaft für Bergbau und Hüttenbetrieb „Heinrichshütte“ in Hattingen an der Ruhr.

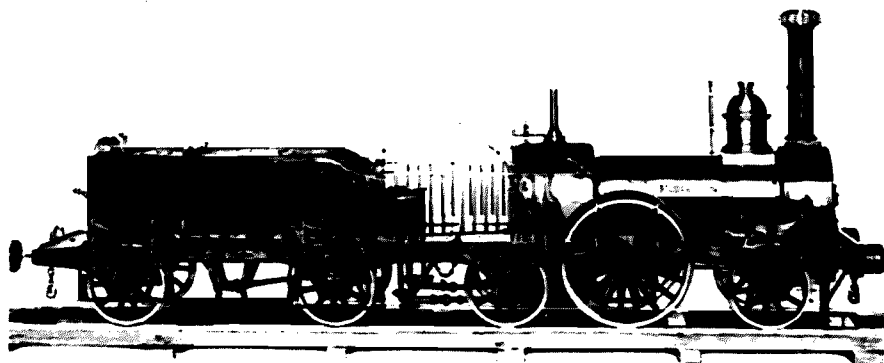
Die Bauarbeiten währten von 1868 bis 1870. Am 4. August 1870, unmittelbar nach Kriegsausbruch, erfolgte die Eröffnung der Rheinbahn Mannheim—Karlsruhe. Nun aber geschah das Merkwürdige: Die Regierung, die sich dem Bahnprojekt anfangs etwas reserviert gegenüber verhalten hatte, erkannte selbst die Wichtigkeit der neuen Linie und erachtete es für nötig, sie unmittelbar bei Inbetriebnahme käuflich zu erwerben, um sie in das Staatsbahnetz einzuverleiben. Zu diesem Zwecke hatte ein bereits vierzehn Tage nach der Konzessionserteilung, am 12. Mai 1868, geschlossener Vertrag bestimmt, daß die Bahn bei Eröffnung gegen den gleichen Preis von 3 200 000 fl., den die Stadt Mannheim bezahlt hatte, sofort in das Eigentum des Staates übergehen solle. Der badische Staat übernahm kurzerhand die Obligationen, um sie auf die im Gesetz vorgesehene Weise zu amortisieren. So kam es, daß die Privatbahn Mannheim—Karlsruhe nicht einen einzigen Tag als solche bestand, vielmehr vom ersten Tage an als Staatsbahnstrecke galt. Mannheims Initiative hatte der badischen Staatsbahn zum Bau einer Strecke verholfen, die ohne sie sobald wohl nicht gebaut worden wäre. Wahrscheinlich hätte sie der Staat früher oder später auch einmal selbst gebaut, aber sicherlich nicht so bald und wahrscheinlich erst, als es zu spät gewesen wäre, sie in den großen Nord-südverkehr bestimmend einzugliedern.

Es verschlägt dabei nichts, daß die 1870 eröffnete Rheinbahn Mannheim—Karlsruhe südlich Graben-Neudorf zunächst über Eggenstein verlief. Als das Reich dann 1892 an Baden mit der Forderung auf Ausbau einer direkten Bahn Mannheim—Karlsruhe—Wintersdorf als Zufahrt zur Festung Straßburg herantrat, stand ihm die Rheinbahn Mannheim—Graben-Neudorf als fertige und geeignete erste Teilstrecke zur Verfügung. Nur südlich Graben-Neudorf mußte eine andere Trasse gesucht werden, damit im Hauptbahnhof Karlsruhe die Spitzekehr von Eggenstein her vermieden wurde. Zu diesem

Zwecke baute Baden auf Grund des am 23. Mai 1892 abgeschlossenen Abkommens Reich/Baden mit finanzieller Unterstützung des Reiches die um 1,3 km kürzere Linie Graben-Neudorf—Blankenloch—Karlsruhe aus, die alsdann zur Rhein- und Hauptbahn erklärt wurde, während die alte Eggensteiner Linie seither als Nebenbahn betrieben wird. An dem Umstand, daß Mannheim seinerzeit die Initiative zum Bau der Rheinbahn ergriffen und in die Tat umgesetzt hat, ändert das freilich nicht das geringste; denn so oder so kam Baden nun die bereits bestehende Rheinbahn zugute. Die Blankenlocher Linie wurde als zweigleisige Hauptbahn am 1. Mai 1895 eröffnet und gleichzeitig das zweite Gleis auch auf der Strecke Schwesingen—Graben-Neudorf gelegt, während das erste Teilstück Mannheim—

verlaufende Strecke Freiburg—Offenburg der Hauptbahn, die bei mäßigem Gefälle nur wenige Kurven zählt, ihr gleichwertig zur Seite, freilich nur in der Richtung Südnord, wo das anfänglich etwas stärkere Gefälle unterhalb Freiburg die Entwicklung besonders hoher Fahrgewindigkeiten begünstigt.

Auch nach dem Weltkriege und Einführung der modernen Schnelltriebwagen in Baden (1937) hat die Rheinbahn ihren bevorzugten Platz behauptet und bis Kriegsausbruch (September 1939) außerordentlich hohe Fahrgewindigkeiten erzielt. Zwischen Freiburg—Offenburg, Freiburg—Baden-Dos und Karlsruhe—Mannheim (letztere Strecke in beiden Richtungen) konnte die 100-km/h-Geschwindigkeitsgrenze im fahrplanmäßigen Betriebe ganz wesentlich überschritten werden. Bekanntlich befin-



„Der Löwe“
Die erste badische Lokomotive

Schwesingen schon 1891 doppelspurig ausgebaut worden war.

Dank den geschilderten günstigen Geländebedingungen, die den Bau kilometerlanger gerader und horizontaler Teilstrecken erlaubten, wurde die Rheinbahn (aber erst nach 1900, obwohl die Blankenlocher Linie wie erwähnt schon 1895 eröffnet worden war) zu einer der badischen Renommierstrecken im Schnellzugsbetrieb, nachdem sie jahrelang mit etlichen lokalen Personenzügen hatte vorliebnehmen müssen. Es mutet in der Tat merkwürdig an, wie lange die badische Staatsbahn zögerte, sie in den Schnellzugsverkehr einzubeziehen. War es die Angst, einige Tarifkilometer im Durchgangsverkehr zu verlieren, oder spielten Rücksichten auf Heidelberg mit? Wie dem auch sei, seit der Jahrhundertwende hatte die Rheinbahn über Schwesingen die schnellsten badischen Züge aufzuweisen, die den damals schnellsten deutschen Zügen Berlin—Hamburg oftmals sehr nahe kamen. In Baden selbst stand allein die gleichfalls sehr günstig

det sich zwischen Graben-Neudorf und Karlsruhe ein rund 18 km langer fersengerader, noch dazu fast horizontal verlaufender (Höchstneigung 1:1500, die eigentlich keine Neigung mehr ist) Streckenabschnitt, der sich für Schnellfahrten in beiden Richtungen besonders gut eignet, während auch unterhalb Graben-Neudorf kilometerweit die gleich günstigen Verhältnisse vorliegen. Somit darf die ganze Rheinbahn Mannheim—Schwesingen—Karlsruhe als eine Schnellverkehrsstrecke ersten Ranges angesprochen werden, und es ist vielleicht ganz am Platze, wenn auf das unbestreitbare Verdienst Mannheims bei Schaffung dieser Linie verwiesen wird. Mannheim hat die badische Staatsbahn von einst nicht nur im Personen- und Güterverkehr fruchtbringend alimentiert, sondern ihr auch noch diese wertvolle Eisenbahnlinie erbaut. Für sich selbst hat es dadurch ein gut Teil des durch Friedrichsfeld verlorengegangenen Durchgangsverkehrs zurückerobert.

Die gleich erfreuliche Initiative, die Mannheim in der Richtung gegen Süden entwickelte, verhalf

ihm auch in der Richtung gegen Norden zu einer wesentlichen Verkehrsverbesserung: Im November 1879 folgte die Inbetriebnahme der von der Hessischen Ludwigsbahn erbauten Strecke Frankfurt—Biblis—Lampertheim—Mannheim, die Mannheim vor allem im Güterverkehr einen neuen Aufschwung verlieh, freilich auf Kosten der Main-Neckarbahn. Erst allmählich ergriff auch der Personenverkehr von ihr Besitz, der dann nach ihrer Verstaatlichung und Uebergang in die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft (1896) durch eine sich immer mehrende Reihe internationaler Schnellzüge bedient wurde. Bei Kriegsausbruch 1914 hatte die R i e d b a h n im Bunde mit der Rheinbahn der emporblühenden Großstadt Mannheim zu einer gewichtigen Stellung im internationalen Durchgangsverkehr verholfen. Friedrichsfeld schien „beinahe“ vergessen.

Damit dies aber nicht ganz der Fall sei, erfolgte ein halbes Jahr darauf ein heilsamer Dämpfer ob solchen Uebermutes: Am 1. Juni 1880 wurde die sogenannte Verbindungsbahn Friedrichsfeld—Schwezingen in Betrieb genommen, die auf Grund eines neuen Staatsvertrages zwischen Baden, Hessen und Preußen vom 18. Mai 1878 erbaut und dem Netze der Main-Neckarbahn einverleibt worden war. Daher mußte gleichzeitig, vom September 1879 bis Mai 1880, die Station Friedrichsfeld der Main-Neckarbahn vergrößert und verlängert werden, während die Station Friedrichsfeld der badischen Staatsbahn, in deren Nähe die neue Linie den Bahnkörper Mannheim—Heidelberg auf einem Viadukt überfuhr, um 50 cm tiefergelegt wurde, um die beidseitigen Steigungen der Rampen zum Viadukt (1:200) etwas zu strecken.

Die neue Bahn machte den Mannheimer nicht nur keine Freude, sondern ließ sie auch den alten Schmerz um Friedrichsfeld von neuem fühlen. Bestand hier doch nunmehr die Möglichkeit, große Schnellzüge an Mannheim und Heidelberg ohne Halt vorbeizuführen, während bisher mindestens eine der beiden Städte mit einem Halt bedient werden mußte. Friedrichsfeld—Schwezingen bedeutete also ein Danaergeschenk für die badische Staatsbahn und eine Brüstierung für Mannheim, dessen Nord- und Südverkehr eben durch die kraftvolle Initiative von Mannheimer und anderen Interessenten mittelst des Baues der Rhein- und Riedbahn einen neuen Aufschwung zu nehmen begonnen hatte. Man darf wohl füglich bezweifeln, daß es überhaupt zum Bau dieser merkwürdigen „Verbindungsbahn“ gekommen wäre, wenn nicht die beiden vorgenannten Nord- und Südlinien der Main-Neckarbahn Abbruch getan hätten — abgesehen davon, daß „Friedrichsfeld“ an sich die Voraussetzung dazu bildete.

Die bei der Inbetriebnahme von Friedrichsfeld—Schwezingen 1880 eingelegten sieben Personenzugspaare hatten für den Durchgangsverkehr keinerlei Wert und vermittelten ausschließlich Anschlüsse.

Der Durchgangsverkehr bemächtigte sich der Strecke erstmals im Sommerfahrplan 1901, als die neuen badischen Saison-Schnellzüge Frankfurt—Luzern 5a/12c, später D 13/26, über die Strecke fuhren. Da die Züge zwischen Frankfurt und Basel nur in Darmstadt, Karlsruhe und Freiburg anhielten, entbehrten sie für Mannheim/Heidelberg und ganz Nordbaden jeder Bedeutung. Alle Proteste von Mannheimer Verkehrskörperschaften, der Handelskammern gegen diese Umfahrung Mannheims und Heidelbergs, die lediglich einige Minuten Fahrzeit einsparte, dafür aber die gesamte Frequenz dieser beiden Städte verlor, waren vergebens. Die Züge blieben in ihrer Kurslage bestehen, bis sie anlässlich des Inkrafttretens der allgemein deutschen Personentarifreform am 1. Mai 1907 wieder verschwanden. Das unrentable Experiment ist denn auch seither nie mehr wiederholt worden.

Friedrichsfeld—Schwezingen beweist die Wahrheit des alten Dichterwortes von des Lebens ungemischter Freude, die keinem Irdischen zuteil wird. Wenn Karl Müller in seinem mehrfach genannten Buche über die badischen Eisenbahnen von 1904 meint,⁷⁸⁾ der Bau der Rheinbahn Mannheim—Schwezingen—Karlsruhe habe „die Herstellung einer Verbindung zwischen Schwezingen und Friedrichsfeld notwendig gemacht“, so spricht er damit lediglich aus, was damals von seiten der Main-Neckar- und der badischen Staatsbahn zur Begründung des Bahnbaues angeführt wurde. Richtiger wird diese Begründung durch die Wiederholung freilich nicht. Es mag sein, daß die badische Staatsbahn im Hinblick auf den Durchgangsverkehr diese höchst dubiose Abkürzungslinie fördern zu müssen glaubte; daß sie damit aber den alten Fehler „Friedrichsfeld“ nochmals ganz unnötigerweise unterstrich, mutet mehr als merkwürdig an. Das war eine Politik, die einen der vornehmsten Grundsätze jeder Verkehrspolitik außer acht ließ, indem sie, einigen wenigen Minuten Zeitgewinn zuliebe, gleich auf die Frequenz von zwei großen Städten, Mannheim und Heidelberg, verzichtete.

Die Fahrleistung der Eisenbahn selbst war an sich sehr beachtlich, da die Züge von der hessischen zur badischen Residenz und umgekehrt aufenthaltslos durchfuhren. Die Verwaltung schnitt sich aber mit der Beiseiteschiebung von Mannheim und Heidelberg selbst ins Fleisch, und tatsächlich ließ die Befezung der oben genannten Saisonzüge oftmals zu wünschen übrig. Wenn nicht das badische Kilometerheft gewesen wäre, das dem Frankfurter und hessischen Reisenden den Anreiz gab, über Karlsruhe statt über Straßburg in die Schweiz zu fahren, so hätte ihre Rentabilität sicherlich noch mehr zu wünschen übriggelassen. Züge, die in so ausgesprochenem Maße einzig und allein dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind, wie es die Saisonzüge D 13/26 Frankfurt—Luzern waren,

fahren nicht ungestraft wenige Kilometer von zwei großen Städten entfernt aufenthaltslos vorbei.

So mag man den Bau der Linie Friedrichsfeld—Schwezingen betrachten, von welchem Standpunkt man wolle, immer bleibt die Inkonsequenz, um nicht zu sagen Sinnlosigkeit dieses Baues bestehen. Als schlagendster Beweis dieser betrüblichen Feststellung diene die Tatsache, daß seit jenem verunglückten Versuch, sie für Durchgangsschnellzüge zu mißbrauchen, d. h. seit dem Sommer 1907, als die Züge aus dem Fahrplan wieder verschwanden, nicht ein einziger Schnellzug mehr ihre Gleise befahren hat. Man braucht nur ein Kursbuch aus den letzten Jahren vor dem Weltkriege oder aus der gesamten sog. Nachkriegszeit von 1919 bis 1939 in die Hand zu nehmen, um zu konstatieren, daß lediglich ein paar lokale Personenzüge hin- und herpendeln, daß sie also, die einst als teure doppelspurige Schnellzugsstrecke angelegt worden war, seit Jahrzehnten nur das kümmerliche Dasein einer personenzugbefahrenen Nebenbahnstrecke noch fristet. Auch der über sie geleitete unbeträchtliche Güterverkehr hätte ihrer nie bedurft, sondern beim Bau des Mannheimer Rangierbahnhofes 1907 entsprechend geleitet werden können. Der Bau von Friedrichsfeld—Schwezingen war also ebenso fehl am Ort wie Friedrichsfeld selbst.

Es ist sicherlich kein Zufall, daß in den Berichten und Akten, den Verhandlungen und Debatten immer wieder von einer notwendigen „Korrektur des sprichwörtlich gewordenen (sic!) Friedrichsfeld“ die Rede ist, so schon beim Bau der Linie Mannheim—Worms und dann sogar bei Friedrichsfeld—Schwezingen. Ueber erstere hatte seinerzeit kein Geringerer als Abg. Robert Gerwig, der Erbauer der Schwarzwaldbahn, in einem ausführlichen Kommissionsbericht referiert.⁷⁹⁾ „Die Bahn von Mannheim nach Worms — so lesen wir da — wird offenbar für die badische Haupthandelsstadt von großem Vorteil sein, es wird dadurch einigermaßen korrigiert, was mit dem sprichwörtlich gewordenen Friedrichsfeld verdorben wurde. Diese Bahn wird zugleich der Mannheim—Karlsruher Rheinbahn Alimentation zuleiten, was unter Umständen auch für die weiter ins Oberland führenden Bahnen von Nutzen sein kann.“⁸⁰⁾

Fast die gleichen Ausdrücke kehren im Bericht des Abg. Albert Bürklin zu dem Gesetzentwurf über den badisch-hessischen Staatsvertrag vom 19. Februar 1874, „die Anlage einer Bahn von Mannheim über Lampertheim direkt nach Worms sowie mit direktem Anschluß an die Riedbahn bei Biblis“ betreffend, wieder. Man schien in Karlsruhe und im übrigen Baden — nicht in Mannheim — damals der Ansicht zu sein, daß auch Friedrichsfeld—Schwezingen den Sündenfall „Friedrichsfeld“ zu mildern vermöchte. Im genannten Bericht des Abg. Bürklin wurde nämlich in fast wörtlicher

Wiederholung des Gerwig'schen Satzes die Mannheim—Wormser Linie „die erste Korrektur des sprichwörtlich gewordenen Friedrichsfeld“ genannt, Friedrichsfeld—Schwezingen „die zweite Korrektur“ und Weinheim—Heidelberg „die dritte Korrektur“.⁸¹⁾ Schlimm genug, wenn es nicht weniger als dreier Korrekturen bedurfte, den alten Fehler wieder gutzumachen, ganz abgesehen davon, daß lediglich die erwähnte erste Korrektur als solche gelten darf, die zweite, wie eben gezeigt, gar keine war, die dritte überhaupt niemals verwirklicht worden ist, während die vierte und eigentlich wichtigste Korrektur, Weinheim—Mannheim und Weinheim—Heidelberg, überhaupt nicht in Erwägung gezogen worden ist.

*

Mit der oben angedeuteten scharfen Konkurrenz zwischen der badischen und elsässischen Nord-südroute war es, wie zugegeben sein mag, eine eigene Sache. Um sie einigermaßen bestehen zu können, führte die badische Staatsbahn zum 1. Mai 1895 das berühmte, viel gelästerte, aber noch mehr gerühmte Kilometerheft ein, dessen Tarif wesentlich unter dem Normaltarif lag, zumal es zur zuschlagfreien Benützung aller Schnellzüge berechnete. Die peinlichen und wenig freundlichartigen Einzelheiten der pfälzisch-elsässischen Konkurrenz gegenüber der zweifellos schwächeren badischen Staatsbahn brauchen an dieser Stelle — glücklicherweise — nicht näher erörtert zu werden; sie gehören zu den unerfreulichsten Erscheinungen im deutschen Eisenbahnverkehr der wilhelminischen Zeit, für die, zum mindesten bis 1918, immer der Grundsatz des „quieta non movere“ galt, obwohl die Tatsache selbst dadurch freilich nicht aus der Welt geschafft wurde. Die Konkurrenz dauerte mehr oder minder heftig im Güterverkehr vor den siebziger Jahren bis zum Weltkriege an, im Personenverkehr von etwa 1890 an. Ich verweise auf eine im Rahmen der Oberrheinischen Geographischen Abhandlungen der Universität Freiburg und Heidelberg soeben erschienene ausführliche Darstellung des ganzen Problems dieser leidigen Konkurrenz im südwestdeutschen Eisenbahnverkehr,⁸²⁾ wo alles Nähere nachgesehen werden kann.

Hier interessiert nur die Stellung Mannheims zur Konkurrenzfrage, und diese ist allerdings aufschlußreich genug. Im rechts- und linksrheinischen Nord-südverkehr hatte Mannheim nämlich eine Art Schlüsselstellung inne, ein insofern besonders bemerkenswerter Fall, als Mannheim hier einmal ausnahmsweise wirtschaftspolitisch und verkehrsgeographisch vom Schicksal begünstigt wurde, während es doch sonst allen Grund hatte, mit diesem seinem Schicksal zu rechten. Aber hier war Mannheim die einzige badische Stadt und der einzige badische Bahnhof, der sozusagen den gesamten

rechts- und linksrheinischen Nord-südverkehr einzu- fangen verstand. Es kam hinzu, daß der linksrhei- nische Verkehr für Mannheim sogar Durchgangs- verkehr war, d. h. das lästige Kopfmachen im Bahn- hof Mannheim nicht benötigte, das dann freilich im Bahnhof Ludwigshafen alsbald nachgeholt wurde.

Vergegenwärtigt man sich die Verhältnisse im links- und rechtsrheinischen Durchgangsverkehr etwa nach 1900, so findet man — allen damaligen amt- lichen Versicherungen zum Trost — den Großteil der Nord-südschnellzüge, vor allem der hochqualifi- zierten Züge, auf der linken Rheinseite. Die wert- vollen internationalen Kurswagen liefen fast aus- nahmslos über Straßburg. Es seien als typische Beispiele aus der unmittelbaren Vorkriegszeit nur der Lloyd- und Riviera-Expres L 19/20 Berlin— Mannheim — Ludwigshafen — Straßburg — Ven- timiglia/Chur sowie die dreiklassigen Schnellzüge D 5/6 Berlin—Mannheim—Ludwigshafen—Straß- burg—Ventimiglia—Cannes und D 179/180 Ber- lin—Mannheim—Ludwigshafen—Straßburg— Genf/Mailand genannt, denen die badische Staats- bahn nichts Gleichwertiges gegenüberzustellen hatte.

Da im Verkehr der Reichshauptstadt mit der Schweiz und Italien Frankfurt nicht wohl zu um- gehen war, mußte auch Mannheim „der Not gehor- chend“ umso eher mit einbezogen werden, als die mehrerwähnte Riedbahn über Biblis—Lampert- heim die gegebene Nord-süd-Schnellzugstrecke war und das Abbiegen des Durchgangsverkehrs über Biblis—Worms, das Worms zuliebe zeitweise be- liebt wurde, doch etwas Gezwungenes an sich hatte. Mannheim vermochte also sämtliche Nord-süd- Schnellzüge bis auf verschwindend kleine Ausnah- men seinem Hauptbahnhof zuzuführen und stand dem Kampfe der badischen Staatsbahn mit der lin- ken Rheinseite deshalb auch ziemlich uninteressiert gegenüber. Nur wenn es sich darum handelte, den Verkehr Mannheims mit dem übrigen Baden, also vor allem mit Karlsruhe, zu fördern, deckten sich die Mannheimer mit den allgemein badischen Inter- essen; in der Verkehrsbeziehung Mannheim— Schweiz—Italien war Mannheim jedoch die linke Rheinseite so lieb wie die rechte, zumal wenn sie so glänzend bedient wurde wie nach 1900. Diese Schlüsselstellung Mannheims resultiert nicht zuletzt aus seiner überaus günstigen verkehrsgeographischen Lage, wie sie kaum einer andern süddeutschen Stadt, nicht einmal Frankfurt, vergönnt gewesen ist.

*

Dienten die Rhein- und Riedbahn sowie die Linie Friedrichsfeld—Schwezingen vornehmlich dem Personenverkehr, so wurden auch die Anlagen für den Mannheimer Güterverkehr im Laufe der Jahr- zehnte von Grund aus erneuert und — dem immer ansteigenden Transit- und Umschlagsverkehr ent- sprechend — wesentlich vergrößert. Parallel mit

dem Neubau des Hauptpersonenbahnhofes in den siebziger Jahren ging der Bau des neuen Zen- tralgüterbahnhofs mit dem Mülhlahafen, abermals noch eine Schöpfung des 1870 verstorbe- nen Oberbaurates Franz Keller. Der über 2½ km lange Zentralgüterbahnhof konnte am 15. Septem- ber 1874 in seinen wesentlichen Anlagen dem Ver- kehr übergeben werden, im folgenden Jahre auch der Rangierbahnhof. Gleichzeitig wurde die Güter- bahn mit ihren Abzweigungen zum Rheinvorland, Zentralgüterbahnhof und Hauptzollamt erbaut, so daß die alte sog. Ringbahn von 1854 überflüssig wurde und darum 1879 abgebrochen werden konnte.

Es waren, wie man sieht, gewaltige Anlagen, die seit den siebziger Jahren dem Mannheimer Güter- verkehr dienten. Trotzdem hatten sie schon um die Jahrhundertwende den Gipfel ihrer Leistungsfähig- keit erreicht, und neue, noch gigantischere Projekte mußten ausgearbeitet werden. So kam es nach 1900 zum Bau des heutigen Rangierbahnhofs zwischen Mannheim und Friedrichsfeld, der mit seinen zahlreichen Zufahrtslinien auf 1. Oktober 1906 in seinem südlichen und auf 1. Mai 1907 auch in seinem nördlichen Teil dem Betriebe übergeben werden konnte. Dazu kam am 2. März 1914 ergän- zend noch die Güterbahn (Mannheim Rbhf.)— Friedrichsfeld—Heidelberg Rbhf.—Kirchheim.

Vom alten Rangierbahnhof in der Nähe des Hauptbahnhofes aus dehnt sich der jetzige Rangier- bahnhof ca. 7 km bis zur badischen Station Fried- richsfeld aus. Seine größte Breite beträgt 330 m, seine Gleislänge nicht weniger als 170 km, also etwa der Entfernung Mannheim—Eriberg oder Mannheim—Koblenz gleich. 38 Stellwerke und 534 Weichen vermitteln das Rangiergeschäft, das täg- lich viele Tausende von Wagen aller Art zu bear- beiten hat. In der Stunde sind durchschnittlich zehn Güterzüge, 15 Bedarfsgüterzüge und eine Reihe Personenzüge zusammenzustellen. Im alten Ran- gierbahnhof bedurfte es noch einer bis zwei Stun- den, um einen Zug aufzulösen; durch vervollkomm- nete technische Hilfsmittel ist es gelungen, diese Zeit weitgehend abzukürzen. Vom neuen Rangierbahn- hof wird der südwestdeutsche Güterverkehr bis Basel und Singen, Stuttgart und Ulm, Bebra und Köln erfaßt. Wie Frankfurt für den Personenver- kehr, so ist Mannheim nunmehr das Eingangstor für den Güterverkehr Süddeutschlands.

Der Mannheimer Rangierbahnhof ist bis heute einer der umfangreichsten Rangierbahnhöfe der ganzen deutschen Reichsbahn und wird zusammen mit den beiden andern größten Anlagen bei Hamm (für das Ruhrgebiet) und Wustermark (für Berlin) in den periodischen Statistiken der Reichsbahn regelmäßig aufgeführt. Man kann also wohl sagen, daß Mannheim, Hamm und Wustermark das Zen- trum des gesamten deutschen Rangierdienstes bilden.



Der erste badische Zug
Modell im Verkehrsmuseum der Technischen Hochschule Karlsruhe

Schließlich mögen aus neuerer Zeit noch zwei wichtige bauliche Veränderungen in Mannheim und seiner unmittelbaren Umgebung genannt werden, die für Betrieb und Verkehr von einschneidender Wirkung waren. Zunächst die Bauten in Friedrichsfeld. Am 18. Mai 1915 konnte an Stelle des völlig unzulänglich gewordenen alten Bahnhofes der Main-Neckarbahn der moderne Bahnhof Friedrichsfeld M. N. B. eröffnet werden; es war der letzte umfangreiche vollendete Eisenbahnbau in Baden vor Verreichlichung der deutschen Staatsbahnen (1920). Wie in baulicher Hinsicht, so sollte dieser vom Abg. Sander vor hundert Jahren so zutreffend gekennzeichnete Bahnhof im Laufe der Zeit auch hinsichtlich seines Namens mancherlei Veränderungen durchmachen, woraus man abermals mit einigem Recht auf seinen Fehlbau schließen möchte. Denn gerade die Veränderungen und Zweifel, die in der Namengebung eines Bahnhofes unterlaufen, kommen nicht von ungefähr, sondern resultieren letzten Endes aus seiner problematischen Lage.

Es berührt heute mehr als sonderbar, daß man von 1846 bis 1911, also volle 65 Jahre lang, zwischen den beiden Bahnhöfen in Friedrichsfeld überhaupt keine Differenzierung im Namen für nötig erachtete. Überall, wo sonst auf der ganzen Welt eine Gemeinde — sei es ein Landort oder eine Großstadt — aus diesen oder jenen Gründen mehrere Bahnhöfe besitzt, werden sie im Namen irgendwie voneinander unterschieden, schon um im Betrieb und Verkehr Verwechslungen zu vermeiden. Friedrichsfeld war der einzige Ort unsres Planeten, wo das nicht nötig schien. Im alphabetischen Stationsverzeichnis der Kursbücher wurde lediglich „Friedrichsfeld“ aufgeführt und die Linien, an denen es teilhatte, in funterbunter Reihenfolge verzeichnet. Daß sich aus diesem Durcheinander nie Mißverständnisse oder gar noch Schlimmeres ergeben haben, ist in der Tat ein gütiges Geschick, ein Zufall, vielleicht ein Wisz oder wie man es sonst nennen möchte.

Immerhin, vom 1. Oktober 1911 an wurde das anders, und mit der geruhsam-altväterlichen Gemütlichkeit war es aus und vorbei. Seit dem genannten Tage hieß zwar der alte Bahnhof Friedrichsfeld an der Linie Mannheim—Heidelberg nach wie vor so, der Bahnhof nördlich davon aber

„Friedrichsfeld M. N. B.“. Nach knapp drei Jahren wurde auch die erstgenannte Station einer besonderen Bezeichnung für würdig erachtet: vom 1. Mai 1914 an las man in den Kursbüchern „Friedrichsfeld Bad. Stb.“, was dem anderseitigen „Friedrichsfeld M. N. B.“ entsprach.

Aber die Wege des heiligen Bürokratiens sind unerforschlich. Als 1920 die Staatsbahnen in den Besitz und Betrieb des Reiches übergingen, vertrat die Reichsbahn den Zusatz „Bad. Stb.“ nicht mehr, was auch dem Nichtbürokraten verständlich sein mochte. Weniger verständlich mußte sein, daß nun mit einem Male auch die historische Bezeichnung „Friedrichsfeld M. N. B.“ nicht mehr passen sollte, nachdem sie doch Jahre hindurch gut getan hatte, obwohl es seit 1902 keine selbständige Main-Neckarbahn mehr gab. So taufte man also wieder einmal um und nannte vom 1. Juni 1921 an „Friedrichsfeld M. N. B.“ nunmehr „Friedrichsfeld (Baden) Nord“ und „Friedrichsfeld Bad. Stb.“ dementsprechend „Friedrichsfeld (Baden) Süd“.

Doch mit des Geschickes Mächten war auch hier kein ewiger Bund zu flechten, zumal das trotz Friedrichsfeld quicklebendige Mannheim seine Fangarme auch politisch nach der Gemeinde Friedrichsfeld ausstreckte, nachdem sie wirtschaftlich bereits ganz in seinen Bann verstrickt worden war. Die Rache für 1846 nahte: Friedrichsfeld hörte auf zu existieren und wurde am 1. Oktober 1930 in die Großstadt eingemeindet. Da aber der heilige Bürokratiens bekanntlich ein etwas lahmer Geselle ist, so merkte er nicht so schnell, daß hier der Große, wie auch sonst üblich, den Kleinen verschlungen hatte, und beließ es einstweilen bei der Benennung der beiden Bahnhöfe vom 1. Juni 1921. Endlich, genau vier Jahre später, kam ihm die Erleuchtung; woher, ist schwer zu sagen, dürfte aber sicher „altenmäßig“ irgendwo und wie zu „belegen“ sein. Kurz und gut, vom 7. Oktober 1934 an, dem Tage des Inkrafttretens des Winterfahrplanes 1934/35, prangten die beiden Bahnhöfe abermals in feierlich neuer Gewandung: Aus „Friedrichsfeld (Baden) Nord“ wurde zur Freude aller Mannheimer „Mannheim-Friedrichsfeld“, und aus „Friedrichsfeld (Baden) Süd“ gleichzeitig „Mannheim-Friedrichsfeld Süd“. Ueberzeuge dich selbst, lieber Leser, im Kursbuch, daß das vermalteite „Friedrichsfeld“ der Geschichte angehört und nur noch ein „Mannheim-Friedrichs-

feld“ existiert. Im alphabetischen Stationsverzeichnis des Reichskursbuches findest du unter „F“ nur noch ein „Friedrichsfeld (Niederrhein)“ bei Wesel, aber kein „Friedrichsfeld (Baden)“ mehr. Die ganze Misere um „Friedrichsfeld“ einst war also wohl nichts anderes als ein böser Traum, „ein Hirnspinnst, das irgendwo heruntergekommen ist“, wie Welcker in der berühmten Kammeritzung vom 8. Mai 1844 gesagt hatte⁸³⁾

Der zweite wichtige Bau aus neuerer Zeit war die am 19. November 1932 eröffnete zweite Rheinbrücke Mannheim — Ludwigshafen. Das war ein alter und berechtigter Wunsch der beiden Schwesterstädte; hatte sich doch ihre Einwohnerzahl seit 1867, dem Eröffnungsjahr der ersten Brücke, mehr als verneunfacht, von 42 000 auf 385 000 sich gesteigert, von dem Bevölkerungszuwachs im beidseitigen Hinterlande ganz abgesehen. Seit der Jahrhundertwende hatte sich die zunehmende Anzulänglichkeit der einen Brücke erwiesen. In einer Zählung vom 24. Mai 1913 war ein Verkehr von rund 53 000 Personen und 6773 Fahrzeugen jeder Art (Straßenbahnwagen, Autos, Fuhrwerke und Fahrräder) festgestellt worden. Das war schon des Guten etwas zuviel, aber es war noch gar nichts gegenüber der Entwicklung der Nachkriegsjahre. Etliche in den Jahren 1925, 1926 und 1928 vorgenommene Zählungen ergaben noch ganz andere Resultate. Speziell der Kraftwagenverkehr hatte rapid zugenommen, von 1913 bis 1925 sich etwa verfünffacht und bis 1928 etwa vervierundzwanzigfacht! Nur die Zahl der Fußgänger hatte begreiflicherweise abgenommen. Die Zahl der Straßenbahnwagen war von 818 auf 1538 gestiegen, der Autos von 209 auf 4840, der Radfahrer von 4563 auf 6008; die Zahl der Fuhrwerke war ungefähr stabil geblieben. Leider ging ein Steigen der Unfallziffer mit alledem Hand in Hand.

Es mußte also Abhilfe getroffen werden. Seit 1925 gingen die Verhandlungen darüber. Eine Verlegung der Eisenbahnbrücke, die gelegentlich erörtert wurde, kam ohne eine grundsätzliche Umgestaltung der beidseitigen Bahnhöfe und weitausegreifende Linienverlegung nicht in Frage, ebenso wenig der Bau eines Tunnels. So verblieb nur als technische Lösung der Bau einer zweiten Brücke südlich der alten als neuer Eisenbahnbrücke und Umgestaltung der alten Eisenbahnbrücke zur zweiten Straßenbrücke. Man darf heute wohl sagen, daß damit auf absehbare Zeit die einzig richtige Lösung gefunden worden war.

Ein widerwärtiges Schicksal wollte es, daß die beiden ebenfalls projektierten Neubauten bei Speyer und Maxau mit dem Mannheimer Neubau zusammengekoppelt wurden, mehr aus politischen als aus technischen Gründen. Lag für Maxau die Dringlichkeit klar zutage, so konnte sie für Speyer trotz eifrigsten bayerischen Werbens beim besten Willen

nicht bewiesen werden. Die alte Kontroverse Ludwigshafen/Speyer lebte wieder auf, aber der Entscheidung durfte nicht zweifelhaft sein. Zwar gelang es den Mannheimer Bestrebungen zunächst nicht, diese lästigen Anhängsel loszuwerden und — nicht etwa die Dringlichkeit, sondern die Vordringlichkeit des Mannheimer Brückenbaues den beteiligten Regierungen ad oculos zu demonstrieren. Erst als die Finanznot im Reiche den gleichzeitigen Bau aller drei Brücken nachgerade unmöglich machte, kam es im Jahre 1930 zur Trennung des Mannheimer Projektes von den beiden übrigen.

Unterdies hatte auch die Zentralkommission für die Rheinschiffahrt in Straßburg die drei Projekte im November 1927 anstandslos genehmigt, so daß nach Regelung der außerordentlich schwierigen Kostenverteilung im September 1930 endlich mit dem Bau selbst begonnen werden konnte. Bauherren waren die drei Beteiligten Baden, Bayern und die deutsche Reichsbahn. Einzelheiten aus der Baugeschichte dürfen hier beiseite gelassen werden, sie können an anderer, kompetenterer Stelle nachgelesen werden.⁸⁴⁾ Der Bau währte von 1930 bis 1932 und verlief in völlig normaler Weise ohne nennenswerte Rückschläge und Unfälle. Am 14. Juni 1932 wurde das Südgleis der neuen Eisenbahnbrücke in Betrieb genommen, am 22. auch das Nordgleis. Allsald erfolgte der schwierige Umbau der alten Eisenbahnbrücke zur weiteren Straßenbrücke. Auch diese Arbeit war im November 1932 beendet. Dazu kamen schließlich noch die umfangreichen Umbauten der badischen und bayerischen Zufahrtsrampe, ein Problem, das in wahrhaft großzügiger Weise gelöst wurde.

Am 19. November 1932 fand wie bereits erwähnt, die Eröffnung der neuen Brückenbauten statt. Ihre Einfügung in das Landschafts- und Strombild darf als gelungen bezeichnet werden. Der einzige Schönheitsfehler, der übrigens leider auch der neuen Maxauer Brücke anhaftet, sind die beiden Strompfeiler. Eine pfeilerlose, den Fluß in einem Bogen überspannende Brücke wäre nicht nur aus architektonisch-ästhetischen, sondern auch aus schiffahrtstechnischen Gründen vorzuziehen gewesen. In diesem Sinne hatten die Handelskammern Mannheim und Ludwigshafen mehrfach Stellung genommen, und wenn auch ihre Ansicht über die größere Zweckmäßigkeit und Schönheit der geforderten pfeilerlosen Brücke allenthalben geteilt wurde, ließ der auch hier maßgebende nervus rerum das grandiose Projekt schließlich scheitern. Die berechnete Freude Mannheim-Ludwigshafens am gelungenen Brückenbau selbst wird dadurch freilich in keiner Weise geschmälert.

*

Hundert Jahre Mannheimer Eisenbahngeschichte! Von der ersten Eisenbahn bis zur zweiten Rheinbrücke ist ein weiter Weg, ein Weg weder eben noch

gerade, sondern zeitweise recht steinig und holprig. Am Anfang steht der Meilenstein „Friedrichsfeld“, Ansicht gegen Ansicht, Abstimmung gegen Abstimmung, ja Vertrag gegen Vertrag. Eine förmliche Tragik liegt über allen Mannheimer Problemen in der Kindheitszeit der Eisenbahnen, weil dynastisch-territoriale Willkür Grenzlinien im Zickzack gezogen hatte und wirtschaftliche Interessen sich feindselig gegenüberstanden. In solchem Gebiete eine konsequente und systematische Eisenbahnpolitik zu treiben, schien unmöglich und war es vielleicht auch.

Eine geradezu verblüffende Illustration dieser verfehlten Eisenbahnpolitik bieten schon allein die mancherlei parlamentarischen Abstimmungen. Man vergegenwärtige sich noch einmal diese Ziffern:

24 gegen 23 Stimmen am 17. Juni 1842 in der Zweiten Badischen Kammer (Annahme der Vollmacht);

30 gegen 27 Stimmen am 1. September 1842 in der Zweiten Hessischen Kammer (Annahme der Staatsbahnpolitik);

33 gegen 26 Stimmen am 8. Mai 1844 in der Zweiten Badischen Kammer (Gutheißung des Friedrichsfelder Vertrages).

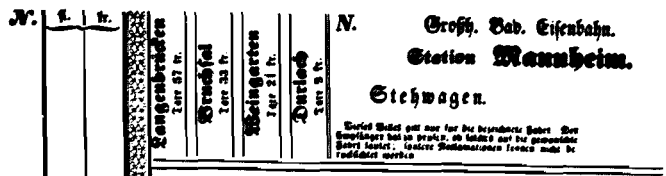
Da trifft das Wort des Fürsten Leo Sapieha nur bedingt noch zu:

„Was ist die Mehrheit? Mehrheit ist der Unsinn, Verstand ist stets bei Wen'gen nur gewesen“.

Denn hier stehen auf beiden Seiten nicht Wenige, sondern Viele, und die Mehrheit ist teilweise kaum noch eine Mehrheit. Der Verstand ist also nicht „bei Wen'gen nur gewesen“, immerhin aber die Mehrheit leider wiederholt „Unsinn“.

All diese Abstimmungen beweisen jedenfalls mit wünschenswertester Deutlichkeit die Schwierigkeit und Umstrittenheit der Mannheimer Eisenbahnprobleme. Der gordische Knoten schien wirklich unlösbar.

Heute nach hundert Jahren Mannheimer Eisenbahngeschichte kann man wohl sagen, daß der Friedrichsfelder Entscheid, den die badische Regierung letzten Endes aus falscher Sparsamkeit faßte,⁸⁵⁾ für Mannheims Entwicklung verhängnisvoll war. Die Handels- und Industriestadt Mannheim entwickelte sich im vergangenen Jahrhundert so glanzvoll nicht wegen, sondern trotz dieses Friedrichsfelder Entscheides, und es kann gar kein Zweifel darüber bestehen, daß Mannheim bei direktem Anschluß an die Main-Neckarbahn und späterer gebührender



Fahrtschein für Stehwagen aus dem Jahre 1843 (Vorderseite)

1) Fünf Minuten vor der Abfahrt wird mit der Glocke das Zeichen gegeben, und sobald die Zugänge zu der Halle geschlossen. Die Reisenden sind daher ersucht sich vor dieser Zeit am Einsteigeplat einzufinden. Wer die Zeit der Abfahrt veräumt, hat keinen Anspruch auf Ersatz zu machen

2) Auf Verlangen der Portiers und Conducteurs ist das Billet vorzuzeigen und abzugeben. Wer ohne ein Billet oder mit einem unzulässigen Billet im Wagen betreten wird, hat die Fahrkarte nochmals zu bezahlen.

3) Im Reisegepäck hat jeder Passagier 50 Pfd. frei. Für das weitere Gewicht ist die Übergewichtstaxe zu bezahlen. Das Gepäck, welches deutlich mit Namen und Bestimmungsort zu bezeichnen ist, muß 1/2 Stunde vor der Abfahrt ins Gepäckbureau abgeliefert und dafelbst der beziehungsweise die eingelosten Fahrzettel vorgezeigt werden. — Kleinerer Güter bis zum Gewichte von 10 Pfd. kann der Reisende, wenn es ohne Belästigung der Mitreisenden geschieht, an sich behalten. — Traglasten welche bis zum Gewichte von 20 Pfund frei sind, dürfen, insofern es der Raum gestattet in den Stehwagen mitgenommen werden.

Fahrtschein für Stehwagen aus dem Jahre 1843 (Rückseite)

Berücksichtigung sicherlich mit Frankfurt hätte Schritt halten können, vielleicht dank seiner günstigeren geographischen Lage es sogar noch überflügelt hätte.

Das ist keine künstliche Rekonstruktion oder lokalpatriotische Überheblichkeit (der Verfasser ist kein Mannheimer!), sondern das Resultat, das sich aus den Akten, Denkschriften, Verhandlungen und Zeitungen der vergangenen hundert Jahre ergibt. Schon der Abg. Sander hatte 1844 wörtlich geschrieben: „Frankfurt wird ein mächtiger Nebenbuhler von Mannheim sein, es wird Mannheim überwinden und Heidelberg nicht aufkommen lassen, so daß wir in Mannheim verlieren und in Heidelberg nichts gewinnen.“⁸⁶⁾ Wie Sander es hier vorausgesagt hat, ist es — cum grano salis — gekommen: Mannheim mußte Frankfurt den Vortritt lassen, Friedrichsfeld war der Dolchstoß ins Herz von Mannheims Wirtschaft und Verkehr. So vorausschauend ein Staatsmann wie Nebenius das Problem der Staatsbahn gelöst, so verfehlt das Problem der Main-Neckarbahn. Dieser „Erdenrest zu tragen peinlich“ bleibt leider bestehen.

Mannheim, das so oft und gern die „Nährmutter der badischen Staatsbahn“ genannt worden ist, hätte — ohne Friedrichsfeld — die Nährmutter des ganzen deutschen Südwestens werden können.

Quand même!

Anmerkungen:

¹⁾ „Auszug aus dem technischen Gutachten des Comité für Eisenbahnen im Großherzogtum Baden,“ Karlsruhe 1837.

²⁾ Bericht des Comité für Eisenbahnen im Großherzogtum Baden an das großherzogliche Ministerium des Innern, Karlsruhe 1837.

³⁾ Verhandlungen der Ständeversammlung des Großherzogtums Baden im Jahre 1835, Zweite Kammer, 6. Protokollheft S. 106 f.

⁴⁾ A. J. V. Hennisch, Der Erdball und seine Völker, Beschreibung des Großherzogtums Baden, Stuttgart 1836, S. 184.

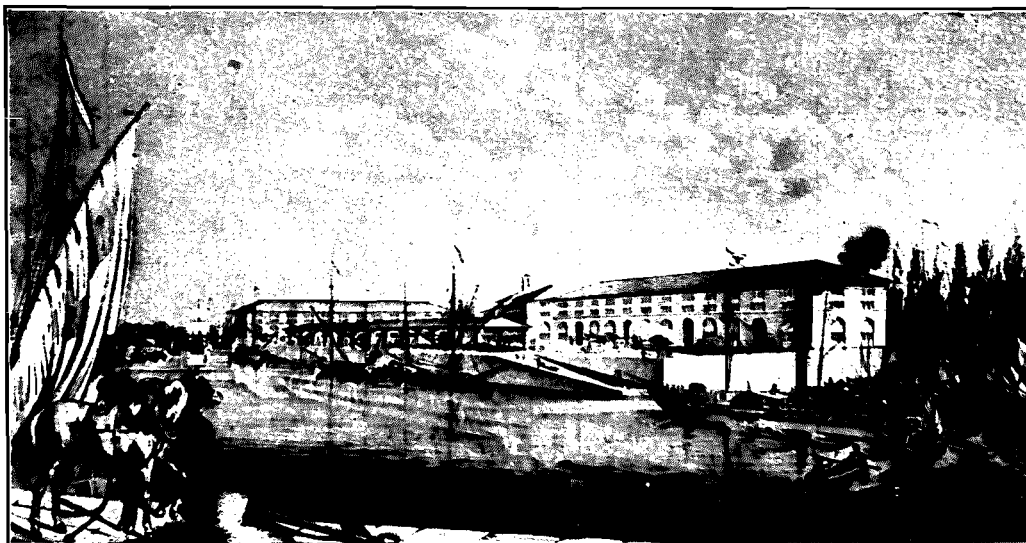
- 5) Ferdinand Scheyrer, Geschichte der Main-Neckar-
bahn, Darmstadt 1896, S. 115 ff.
- 6) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 5. Pro-
tokollheft S. 70.
- 7) Scheyrer a. a. O., S. 10 f.
- 8) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 10.
Beilagenheft S. 364.
- 9) Ebenda S. 364.
- 10) J. B. Grohe, Welche Richtung soll die Main-Neckar-
bahn erhalten?, mit Rücksicht auf das angebliche Resultat
der jüngsten Unterhandlungen in Karlsruhe von
Zachfreunden beantwortet, Mannheim, 1843, S. 10.
- 11) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 10.
Beilagenheft S. 367.
- 12) Dr. Fr. Riphaupt, Die Richtung der Neckar-Main-
Eisenbahn in ihrer Bedeutung für die badischen Han-
delsinteressen, Karlsruhe 1842, S. 7.
- 13) Scheyrer a. a. O., S. 23.
- 14) Ebenda S. 121 f.
- 15) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 10.
Beilagenheft S. 363.
- 16) Dr. Karl Müller, Die badischen Eisenbahnen in
historisch-statistischer Darstellung, Heidelberg 1904, S. 145.
- 17) Handschriftliches Protokoll der geheimen Sitzung
der Zweiten Kammer vom 27. März 1858, S. 54, im
Landtagsarchiv zu Karlsruhe befindlich.
- 18) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 10.
Beilagenheft S. 363—388.
- 19) Ebenda S. 329—361.
- 20) Verhandlungen usw., Erste Kammer, 1843/44, 1. Bei-
lagenheft S. 129—160.
- 21) Verhandlungen usw., Erste Kammer, 1843/44, 1. Pro-
tokollheft S. 304.
- 22) Ebenda S. 308 und 306.
- 23) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 10.
Beilagenheft S. 356.
- 24) Ebenda S. 370.
- 25) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 5.
Protokollheft S. 32.
- 26) Verhandlungen usw., Erste Kammer, 1843/44, 1. Bei-
lagenheft S. 153.
- 27) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 5.
Protokollheft S. 99.
- 28) Ebenda S. 28.
- 29) Ebenda S. 61.
- 30) Ebenda S. 61.
- 31) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 10.
Beilagenheft S. 338.
- 32) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 5.
Protokollheft S. 112.
- 33) Heinrich von Treitschke, Deutsche Geschichte im
19. Jahrhundert, 5. Teil, Leipzig 1894, S. 498.
- 34) Hundert Jahre deutsche Eisenbahnen, Jubiläumss-
chrift zum 100jährigen Bestehen der deutschen Eisen-
bahnen, herausgegeben vom Reichsverkehrsministerium,
2. Auflage, Berlin 1938, S. 33.
- 35) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 5.
Protokollheft S. 35.
- 36) Ebenda S. 79.
- 37) Ebenda S. 44.
- 38) Ebenda S. 108.
- 39) Ebenda S. 43.
- 40) Ebenda S. 41.
- 41) „Vertrag die Seitenbahn von Friedrichsfeld nach
Mannheim betreffend“ vom 25. Februar 1843, abgedruckt
1843/44 im mehrfach zitierten 10. Beilagenheft S. 26 f.
- 42) Verhandlungen usw., Erste Kammer, 1843/44, 1. Bei-
lagenheft S. 147.
- 43) Ebenda S. 148.
- 44) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 5.
Protokollheft S. 48.
- 45) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 10.
Beilagenheft S. 332.
- 46) Ebenda S. 335.
- 47) Ebenda S. 340.
- 48) Ebenda S. 344 f.
- 49) Ebenda S. 377.
- 50) Ebenda S. 342.
- 51) Ebenda S. 346.
- 52) Ebenda S. 347.
- 53) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 5.
Protokollheft S. 94.
- 54) Ebenda S. 102.
- 55) Ebenda S. 89.
- 56) Ebenda S. 87.
- 57) Ebenda S. 89.
- 58) Dr. K. Müller a. a. O., S. 47.
- 59) Ebenda S. 57.
- 60) Ebenda S. 47.
- 61) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1845/46, 1.
Protokollheft S. 5 f.
- 62) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 10.
Beilagenheft S. 373.
- 63) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1838, Proto-
kollheft S. 351 f.
- 64) Ebenda S. 352.
- 65) Verhandlungen usw., Erste Kammer, 1843/44, 1. Bei-
lagenheft S. 148.
- 66) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1838, Proto-
kollheft S. 390.
- 67) Ebenda S. 392.
- 68) Ebenda S. 392.
- 69) Ebenda S. 394.
- 70) Abg. Jakob Speyerer ebenda S. 395.
- 71) Das Mannheimer Journal vom 17. August 1840
brachte allerdings einen „Triumphgesang“ auf die neue
Eisenbahn, vgl. dazu Mannheimer Geschichtsblätter 1900,
S. 214 und 243.
- 72) Die neue Rheinbrücke Mannheim-Ludwigshafen,
Festschrift zu ihrer feierlichen Einweihung am 19. No-
vember 1932, herausgegeben von der Deutschen Reichs-
bahngesellschaft und den Städten Mannheim und Lud-
wigshafen a. Rh., S. 15.
- 73) Badische Landeszeitung (Karlsruhe) vom 29. Ok-
tober 1870.
- 74) Denkschrift über Herstellung einer direkten Eisen-
bahn in der Rheinebene zwischen Mannheim und Karls-
ruhe, Mannheim 1865.
- 75) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1857/68, 4.
Beilagenheft S. 467.
- 76) Regierungsblatt des Großh. Baden 1868, S. 329.
- 77) Ebenda S. 477.
- 78) Dr. K. Müller a. a. O., S. 198.
- 79) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1869/70, 5.
Beilagenheft S. 523—590.
- 80) Ebenda S. 548.
- 81) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1873/74, 4.
Beilagenheft S. 599.
- 82) Dr. Albert Kungemüller, Die badischen Eisenbah-
nen, Freiburg i. Br. 1940, III. Kapitel.
- 83) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 5.
Protokollheft S. 96.
- 84) Die neue Rheinbrücke usw., Festschrift S. 36 ff. u. 43.
- 85) Verhandlungen usw., Erste Kammer, 1843/44, 1. Bei-
lagenheft, S. 144.
- 86) Verhandlungen usw., Zweite Kammer, 1843/44, 10.
Beilagenheft S. 342.
- Die Abbildungen auf den Seiten 2, 9, 11, 15, 19, 23
wurden dem Werke des Verf.: „Die badischen Eisen-
bahnen 1840—1940“, Freiburg i. Br. 1940, entnommen.
Für die Überlassung der Druckstöcke sind wir der Uni-
versitätsdruckerei Poppen & Ortman, Freiburg i. Br.,
zu Dank verpflichtet.

Mannheim in der deutschen Bewegung des Jahres 1840

Von Franz Schnabel

Vor hundert Jahren, am 17. Oktober 1840, ist der Mannheimer Hafen feierlich eingeweiht worden, der die Grundlage von Mannheims Blüte im 19. Jahrhundert geworden ist. Denn er machte die Stadt zum Endpunkte der Rheinschiffahrt, zum Umschlagplatz vom Schiff auf die soeben im Bau begriffene Eisenbahn, er stellte die unmittelbare Verbindung unserer Stadt mit dem Weltmarke her. Mannheim und Rotterdam waren von nun an die beiden korrespondierenden Anfangs- und Endstationen einer Handelsstraße, die seit dem Mittelalter verödet war, aber im 19. Jahrhundert noch einmal

arbeitet, der beginnende Aufschwung des atlantischen Verkehrs und die einsetzende Erschließung der niederrheinisch-westfälischen Bodenschätze kündeten die kommende industrielle Entwicklung an. Dies alles belebte den Strom und eröffnete die Aussicht in eine neue Zeit. Es zeigte sich dabei, daß Schiffe mit vollen Lasten bei jedem Wasserstande bis Mannheim fahren konnten, aber nicht weiter, daß diese Stadt also der natürliche Stapelplatz nicht nur für den Neckar, sondern auch für den Oberrhein war, und daß der Bau eines geräumigen Hafens mit Lagerhäusern hier der Natur zu Hilfe kommen



Der Mannheimer Freihafen im Jahre 1840
Lithographie von H. Günther nach einer Zeichnung von F. Keller

recht eigentlich zur Hauptader des deutschen Lebens, zur tragenden Achse des werdenden nationalen Staates geworden ist. Die Rheinuferstaaten hatten soeben in der Schiffahrtsakte von 1831 die bis dahin durch die Stapelrechte einzelner Städte und durch die Privilegien der Schifferzünfte gehemmte Rheinschiffahrt von diesen Fesseln befreit, die ersten Dampfschiffe waren den Rhein hinaufgefahren, der Zollverein hatte Deutschland wirtschaftlich geeinigt und einer künftigen staatlichen Einigung vorge-

mußt. Es war eine große Aufgabe für einen deutschen Mittelstaat, die viel Umsicht und Kraft erforderte. Die badische Regierung hat weitschauend die Situation begriffen, sie verfügte über so bedeutende Kenner der wirtschaftlichen Zusammenhänge wie den Minister Ludwig Winter und den Staatsrat Nebenius, gemeinsam mit dem Mannheimer Handelsstand hat sie den Plan des Baues gefaßt und ausgeführt, obwohl die große Korrektion des Oberrheines, die das weite Ueberschwemmungsgebiet der

Niederung in fruchtbares Land verwandelte, noch in Arbeit war und die Kunst der badischen Ingenieure die Mittel des Landes in Anspruch nahm.¹⁾

Als der neue Hafen vollendet war, wurde er am 17. Oktober 1840 eingeweiht durch ein Fest, das uns ein Bild davon gibt, wie man im vormärzlichen Deutschland die Volksfeste feierte und sie in Verbindung brachte mit den großen Zwecken der ganzen Nation. Der offizielle Festbericht²⁾ schildert den von einer Tribüne überragten Festplatz am Hafen, den Mühlendorfer, der Theatermaler, als Festordner geschmückt hatte. Ein Festzug bewegte sich durch die Straßen der Stadt zum Hafen — das Bürgermilitär, die Schuljugend, die Zünfte, der Schifferstand, der Handelsstand, die städtischen Behörden. Noch ist hier das alte Deutschland, das in Ständen gegliederte Volk, noch ist die liberale Gewerbeordnung nicht eingeführt. Aber die Einladung zur Teilnahme an dem Feste wendet sich doch schon auch an die unorganisierte Masse, an die isolierten Individuen, an die „Herren Comptoiristen und Handlungsbeflissenen“. Die Sprecher des Festes feiern bereits in zuversichtlichen Worten die Entfesselung des Grundeigentums und des wirtschaftenden Individuums, die Einheit und Gleichheit des nationalen Personen-, Güter- und Verkehrsrechtes. Auf dem Festplatz hat sich auch der Landesherr eingefunden. Die Liedertafel — nicht zufällig gerade in diesem Jahre gegründet — hat unter dem Balkon, auf einem großen Rheinschiffe Platz genommen und eröffnet das Fest mit Arnolds Vaterlandslied; dann hält der Oberbürgermeister Jolly die Festrede. Nun nähert sich das Schiff des Johann Ischert, beladen mit 4400 Zentnern Kolonialwaren aus Amsterdam. Die Schiffsleute bitten den Großherzog um die Erlaubnis, ihre Last auszuladen. Die Luken werden geöffnet, der Kran setzt sich in Bewegung, ein Faß Melis wird zu Füßen des Balkons niedergelassen, unter dem jauchzenden Zuruf der Mannschaft und der ganzen Menge. So wird der neue Hafen sinnbildlich seiner Bestimmung übergeben. Als Vertreter des Handelsstandes sprach Lauer von der neu heraufkommenden Zeit, in der die nationale Wirtschaft durch die Verkehrsfreiheit im Innern Deutschlands sich zu einer in sich geschlossenen Einheit vollenden werde und aus dem Wettstreit der ihrem Eigenleben zurückgegebenen Nationen die Weltwirtschaft erblühen solle im Tausch der Kolonialwaren gegen heimische Erzeugnisse.

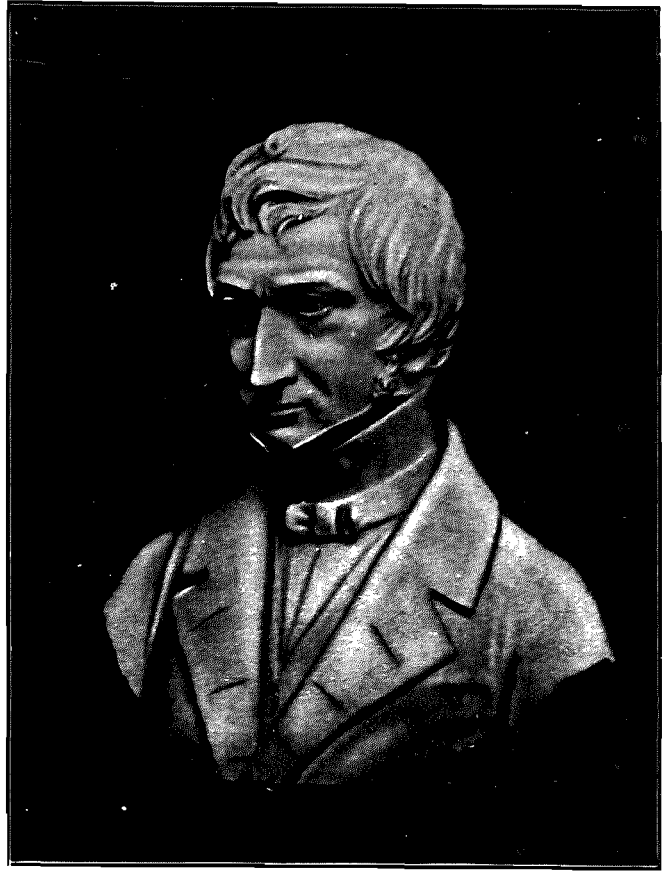
Nachdem der Sprecher der Kaufmannschaft geendet hatte, kam das Dampfboot der Kölner Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft heran, das heute die Taufe empfangen sollte auf den Namen „Stadt Mannheim“. Ludolf Camphausen, der rheinische Wirtschaftsführer und Präsident der Handelskammer zu Köln, hielt als Gründer und Vorstand der Kölner Gesellschaft seine Rede vom Radkasten des

Schiffes aus. Er feierte die Zusammenarbeit der preussischen und der badischen Stadt, des linken und des rechten Ufers: „Was zwischen uns liegt, ist unser Eigen.“ Köln und so manche andere Stadt hatten in den letzten Jahren ihr Stapelrecht verloren, und die deutschen Regierungen hatten auf ihre souveräne Stellung verzichtet, als sie dem Zollverein beitraten. Camphausen sagte: „Wo Einzelrechte schwinden, da blüht der Gemeinfinn auf, da schließt sich das Band um alle fester.“ Soeben, in den Sommermonaten des Jahres 1840, hatte Frankreich erstmals wieder seit der napoleonischen Zeit Forderungen auf den Besitz des linken Rheinufers erhoben; es hatte dabei auf den Beifall der rheinischen Bevölkerung gerechnet, die bis 1815 zu Frankreich gehört hatte. Statt dessen war nirgends in Deutschland der Unmut über die französische Eroberungssucht, das Bekenntnis zu Deutschland stärker und allgemeiner zum Ausdruck gekommen als am Rheine. Nikolaus Becker in Bonn hatte im August sein Lied „Sie sollen ihn nicht haben“ gedichtet, in diesen Oktobertagen 1840 wurde es vom Kölner Männergesangsverein in der Vertonung Konradin Kreuzers zum ersten Male öffentlich gesungen, und Camphausen nahm in seiner Mannheimer Rede Bezug auf das Lied und auf die nationale Erregung.³⁾ Vor diesen Äußerungen des nationalen Bewußtseins wich Frankreich zurück, es wagte den Krieg nicht. Nach Camphausen nahm Josephine Jolly, die Tochter des Oberbürgermeisters, die Taufe des Schiffes vor. Der Stadtpfarrer Orbin, der spätere Erzbischof von Freiburg, erteilte die kirchliche Weihe. Mit dem allgemein gesungenen „Tedeum laudamus“ schloß das Fest.

Wie man sieht, hatte die Einweihung des Mannheimer Hafens eine in vielfacher Hinsicht weit über die Lokalgeschichte hinausreichende nationale Bedeutung. Aus der Situation heraus hatte es sich ergeben, daß hier nicht die Stadt oder der Einzelstaat ein Fest feierte, sondern daß es ein rheinisches Fest wurde, das in einem Bekenntnis zu dem vaterländischen Strom und zur deutschen Einigkeit gipfelte. Und nicht nur die Behörden und die „Honoratioren“ waren bei der Veranstaltung. Absichtlich hatte man die Einweihung dem am 15. und 16. Oktober vorangegangenen landwirtschaftlichen Zentralfeste angefügt, wo auf der Festwiese das in Zünften und Gilden gegliederte und doch im Gemeingefühl geeinte Volk sichtbar wurde, wo der Ratsherr, der Beamte, der Kaufmann, der Handwerker und das „dienende Volk“ unter den Zelten, auf den langen Bankreihen zusammensaßen beim Wein und beim Gesang. Das Mannheimer „Oktoberfest“ des Jahres 1840 mit der landwirtschaftlichen Ausstellung und der Einweihung des neuen Hafens gehört in die Reihe jener Volksfeste und Zusammenkünfte, die für die Vorbereitung der nationalen Einheit so besonders

wichtig geworden sind, weil sie in einem festesfrohen Geschlecht die durch Vorurteile getrennten Stämme und Stände zusammenführten und im Element gehobener Stimmung versöhnten. Oft waren es Feste einzelner Städte, Provinzen, Stände, die aus altem Brauchtum sich erhalten hatten, jetzt aber ganz naturgemäß mit dem großen Anliegen der Nation in Verbindung gebracht wurden und über den umgrenzten Ort hinausgriffen, die Teilnehmer aus dem größeren Vaterlande an sich ziehend. Auch in Mannheim gab es aus der alten Zeit stammende Volksfeste. Aber auf diesem pfälzischen Boden, wo durch die Verwüstungen der Franzosenkriege so viel altes deutsches Volksgut ausgerottet worden war, hatte der Absolutismus sich voll und ganz durchsetzen können. Die Volksbelustigungen waren in den Residenzstädten durchaus mit höfischen Anlässen verbunden worden — mit den Besuchen fremder Fürstlichkeiten oder wenn das Beilager irgendeines Mitgliedes der Dynastie gefeiert wurde. Die Kluft zwischen den verschiedenen Ständen blieb bestehen, das Fest war für das „Volk“ obrigkeitlich angeordnet. Die Nationalfeste des 19. Jahrhunderts waren anderer Herkunft. Sie knüpften zwar vielfach an alte Bräuche und Feste an, aber das bewegende Element war das moderne Individuum, das sich auswirken will im größeren Bereich und zum vollendeten Leben auch der nationalen Gemeinschaft und Einheit nicht entbehren kann.

Es ist ein wichtiges Kapitel der deutschen Geschichte des 19. Jahrhunderts, das von den deutschen Volksfesten und Kongressen handelt, diesen Wegbereitern zur nationalen Einigung.⁴⁾ Seit dem Erwachen des Jahres 1840 sammelte sich die volksdeutsche Bewegung in einer fast ununterbrochenen Folge von solchen Nationalfesten, aber die Idee war älter. Schon Jahn hatte im „Volkstum“ auf die verbindende Kraft der nationalen Feste hingewiesen, Turnplatz und Festwiese sollten nach seiner Absicht den Volksstaat vorbereiten und den Unterschied der Stämme und Stände vergessen lassen; auch bei den Griechen waren ja einst Staat und Kultur aus den nationalen Festen, Spielen, Kongressen erwachsen. Das Wartburgfest von 1817 hatte einige hundert Studenten aus ganz Deutschland zusammengeführt, auf dem Hambacher Feste von 1832 waren es schon 20 000 Teilnehmer, und zwar aus allen Ständen. Bald darauf gewinnen die Männergesangvereine eine gewichtige Funktion bei den nationalen Festen. Zelters Liedertafel in Berlin und der Liederfranz Nägelis in Zürich hatten den Anstoß gegeben. Hier wie dort hat der patriotische Aufschwung der Freiheitskriege mitgewirkt, und die große Welle volksdeutschen Erlebens, die mit dem Jahre 1840 einsetzte, wurde zugleich die Blütezeit des Männergesanges und seines nationalpolitischen Strebens. Denn der Männergesang war seinem Wesen nach berufen, die Kluft zwischen Kunst und Volk zu be-



Oberbürgermeister Ludwig Jolly
Nach einer Büste in Familienbesitz

seitigen. Er sorgte dafür, daß singend die Menschen verwuchsen zu einem einigen Volke: „Niedersinken vor des Gesanges Macht der Gesellschaft lächerliche Schranken.“ Hier in der Tat hieß es: „Nicht an wenig stolze Namen ist die Liederkunst gebannt.“ Die Sängerkulte wurden die Volksfeste der werdenden Nation, sie haben vorausgesungen, daß die Einheit kommen muß. Das Bedürfnis nach einem starken Männerchor hat überall ganz von selbst dazu geführt, daß die Vereine zu Gau- und Sängerfesten zusammenkamen. In den Jahren 1845 bis 1847 sind die ersten gesamtdeutschen Sängerkulte veranstaltet worden, und zwar in Würzburg und in Köln.

Ueberhaupt haben die 40er Jahre den Höhepunkt der gesamtdeutschen Feste gebracht. Anlässe gab es genug. Da waren vor allem die Denkmalsfeste.⁵⁾ Das erste war 1828 das gesamtdeutsche Künstlerfest in Nürnberg, wo man den Grundstein zu dem Dürer-Denkmal legte. Dann folgte, viel breiter in das Volk hineingreifend, 1837 das Gutenbergfest in Mainz: hier wurde das erste Denkmal enthüllt, das nicht von einem Landesherren gestiftet war, sondern errichtet wurde aus den gesammelten Beiträgen aller, die sich beteiligen wollten. Die Denkmalsfeste hingen eng zusammen mit den Jubiläumssfesten —

wieder allen voran ein Gutenbergfest, nämlich das von 1840, das nach der Unregung der deutschen Buchhändler und Drucker in allen deutschen Orten gefeiert wurde, wo es eine Druckerei gab. Aber auch die rein lokalen Feste gewannen Bedeutung für die vormärzliche Volksbewegung. In den rheinischen Landen von Köln über Mainz bis Mannheim gewann neben den Schützenfesten sogar der Karneval eine historische Funktion. Die Wiederbelebung des rheinischen Karnevals hängt durchaus mit der politischen Aktivierung des Volkes seit der Julirevolution zusammen. Selbst in Mainz hatte sich das Faschingstreiben zuletzt nur noch auf Bälle und auf den Mummenschanz der niederen Stände in den Gassen beschränkt. Dies änderte sich jetzt; es begann die Zeit der Karnevalsvereine, der großen Umzüge, der Teilnahme aller. In Mannheim ist bekanntlich die „Räuberhöhle“ zu Fasching 1839 als Veranstalterin der Maskenzüge gegründet worden. Die Opposition gegen Metternich und gegen die einzelstaatlichen „Souveräne“ nutzte gerne das Mittel, den Mächtigen unter dem Schutze der Verkleidung die Wahrheit zu sagen, was einst an den Höfen die Rolle der Hofnarren gewesen war. Und auch die Satire gegen einzelne unvolkstümliche Personen und Stände, gegen Aristokraten und Hofräte konnte hier durch Anspielungen aller Art deutlich werden. Auch die Karnevalsvereine schufen einen Boden, auf dem die Standesunterschiede versanken. Es gibt viele Beispiele, die zeigen, wie bei Wein, Witz und Gesang die Stände verschmolzen sind und unter der vierfarbigen Kappe grundsätzlich Rang und Titel aufgegeben wurden. Gottfried Rinkel, der ehemalige Theologieprofessor in Bonn — der 1848 „die Bibel mit der Muskete vertauschte“ — hat von sich bezeugt, daß er unbeschadet aller Erfolge auf der Kanzel, auf dem Ratheder und im öffentlichen Vortragssaale doch erst als der Sprecher im rheinischen Karneval eine zündende Wirkung ausgeübt und die Massen für sich und seine Ideen gewonnen habe. Das gleiche gilt auch von anderen rheinischen Volksführern in Köln und Mainz.⁶⁾

Neben den Festen — und auf einer anderen Ebene — sind die Kongresse von nicht minder großer Bedeutung für den geistigen Zusammenschluß der Nation geworden. Und schon frühe ist, zum Leidwesen mancher ernstern Teilnehmer, in der genußfrohen Zeit des Biedermeier die festliche Begleitung des Programms stark in den Vordergrund getreten im Vergleich zu der sachlichen Arbeit. Besonders die Gelehrtenkongresse sind zu gesamtdeutschen Rundgebungen der nationalen Wünsche geworden. Denn die Universitäten sind im alten Deutschland die frühesten Institutionen gewesen, die über die Grenzen der Territorien hinaus ihre Bedeutung hatten. Sie waren zwar immer Landesuniversitäten, aber die Professoren und die Studenten wanderten

oft von der einen hohen Schule zur anderen, und wenngleich es schwer hielt, den Studienzwang, die Bindung des Studierenden an seine Universität zu beseitigen, so waren doch die Professoren vielfach „Fremde“ im Lande, sie gehörten ihrer ganzen Existenz nach dem größeren Deutschland, sie waren auf den geistigen Austausch mit den Fachgelehrten des ganzen deutschen Kulturgebietes hingewiesen. Am frühesten, schon 1822, begannen die alljährlichen Versammlungen der deutschen Naturforscher und Ärzte; Lorenz Oken, der sie angeregt hat, war dabei von dem Gedanken geleitet, daß die im religiösen und staatlichen Leben geteilte Nation wenigstens ihre wissenschaftliche Einheit besitzen, sich auf diesen Tagungen in ihrer geistigen Einheit offenbaren sollte. Die „Gesellschaft deutscher Naturforscher und Ärzte“ fühlte sich berufen, in den zerstreuten Ecken des großen Vaterlandes das Bewußtsein des inneren Zusammenhanges zu wecken. Der Verein erhielt mit Vorbedacht keinen festen Sitz, er hat seither in jedem Jahre an einem anderen Orte getagt — abwechselnd in Nord und Süd, in Ost und West.

Den deutschen Naturforschern und Ärzten folgten die „Germanisten“. Noch war die Kunde vom deutschen Volke eine einheitliche Wissenschaft, die sich auseinanderlegte in die drei Zweige der deutschen Geschichte, des deutschen Rechtes, der deutschen Sprache: 1846 fand die berühmte Germanistenversammlung in Frankfurt statt, gewissermaßen eine Vorstufe zur Paulskirche von 1848. Noch vor den Germanisten haben die deutschen Philologen und Schulmänner sich in einem ähnlichen Verbands zusammengefunden. Der Neuhumanismus hatte — vornehmlich durch die Schulreform, die von Wilhelm v. Humboldt in Preußen und von Friedrich Thiersch in Bayern durchgeführt wurde — in dem modernen humanistischen Gymnasium die einheitliche nationale Schule geschaffen, die an die Stelle der alten Standeserziehung durch Hofmeister, in Ritterakademien, in privilegierten Sonderschulen, in Privatinstytuten getreten war und die Jugend aus allen Ständen über die trennenden Schranken der Geburt und der Stämme hinweg vereinte durch die bindende Kraft der echten Geistesbildung. Es wurde nach der Absicht seiner Gründer und Anreger die gesellschaftliche Funktion des humanistischen Gymnasiums, daß es durch die ganze Nation hindurch einen führenden Stand erzog, der eine einheitliche Bildung besaß und nur auf dieser Grundlage der Leistung berufen war. Umso wichtiger war es, daß sich die Humanisten aus allen Teilen Deutschlands vereinigten, um sich über Grundgedanken und Einzelheiten eines allgemeinen Lehrplanes für alle Gelehrtenschulen Deutschlands zu verständigen. Auch hierbei war wie bei den Naturforschern und Ärzten die persönliche Annäherung ein Hauptzweck des Vereines; und sein unmittelbares Ziel mußte

sein, dafür zu wirken, in allen deutschen Staaten die Gymnasien dem neuen einheitlichen Ideal anzunähern, damit in keinem Staate eine Lücke, eine Anomalie bestehen bleibe und in den entscheidenden Grundfragen der Bildung die Nation einen einheitlichen Standpunkt gewinne und bewahre. Die erste Tagung des Vereines fand 1838 in Nürnberg statt, als Ort der zweiten Tagung von 1839 wurde Mannheim gewählt. Daß die Humanisten in die Stadt des Handels und der Kaufleute kamen, wo es doch in Deutschland so viele andere Zentren der Wissenschaft und Bildung gab, war ein Erfolg Nüßlins, der dem Mannheimer Gymnasium vorstand und ein in ganz Deutschland hochgeschätzter Gräzist war. Die Teilnehmer an der Mannheimer Tagung kamen aus dem ganzen volksdeutschen Raume — auch aus dem Elsaß, aus der Schweiz, aus Holland. Denn es war der Sinn aller dieser Gelehrtenkongresse wie der Sängerkfahrten, daß sie die große deutsche Kulturgemeinschaft, das über die Erde zerstreute Deutschtum im Geiste zusammenführten.

Aus der bunten Fülle von Volksfesten und Mai-feiern, von Sängerkfahrten und von Karnevalszügen, die auch in Mannheim den 40er Jahren das Gepräge gibt,⁷⁾ ragen diese beiden Veranstaltungen heraus — die Tagung der Humanisten von 1839 und die Einweihung des neuen Hafens 1840. Es sind jene beiden Jahre, da das nationale Leben nach der Zeit der Reaktion und Demagogenverfolgung nochmals einen neuen Antrieb erhielt, der dann bis in die Revolution von 1848 angehalten hat. Und sowohl der Humanist wie der Kaufmann hat, als er von Mannheim aus sprach, an die ganze Nation sich gewendet. Wie Camphausens Mannheimer Rede von 1840 so ist auch der Mannheimer Vortrag von Friedrich Thiersch aus dem Jahre 1839 denkwürdig geblieben. Der große Humanist handelte „über das Verhältnis und das gemeinsame Interesse der humanistischen und der industriellen

Bildung“.⁸⁾ Er fühlte die Pflicht, die ihm die Situation aufgab — daß nämlich die Humanisten gerade in einer Handelsstadt tagten und daß gerade dort dieses Thema zu Worte kommen mußte. Er betonte, daß die humanistische und die industrielle Kultur einen letzten gemeinsamen Untergrund besitzen in der Wissenschaftlichkeit, insofern auch der Kaufmann, der Industrielle jene Wissenschaft nicht entbehren kann, die selbständig, in ganzer Tiefe und in strenger Forschung betrieben wird, unabhängig vom Nutzen. In dieser jungen Stadt des Handels wies der Humanist auf die großen deutschen Kaufleute des 16. Jahrhunderts in Augsburg und Nürnberg hin: „Sie achteten sich geistesverwandt den Männern, die ihr Zeitalter mit wissenschaftlichem Ruhme geschmückt haben, und lebten mit ihnen in gegenseitigem Verkehr der Neigung und des Bedürfnisses“. Der Redner berief das Beispiel des Archimedes, der — gerade weil er ein strenger Mathematiker war — so fruchtbar auf die Bedürfnisse des öffentlichen Lebens und der Industrie einwirken und seine Wurfmaschine konstruieren konnte, durch die das römische Heer zwei Jahre lang abgehalten wurde. Er aber, wie Plutarch berichtet, betrachtete dies alles, was ihn in den Augen des Volkes zum großen Manne erhob, als Nebenwerk müßiger Stunden, als Frucht seiner Willfährlichkeit gegenüber den Wünschen seines Freundes, des Königs Hiero von Syrakus. Der Neuhumanismus durfte stolz darauf hinweisen, daß er mithalf, die werdende Nation und das aufsteigende Bürgertum aus dem Schlendrian und dem spielerischen Betrieb der alten idyllischen und trägen Zeit herauszuführen und den Geist zum Herren zu machen über die Materie. „Wir“ — so konnte Thiersch damals in Mannheim sagen — „sind die Vorschreitenden, die der Bedürfnisse der Gegenwart, der Forderungen der Zukunft kundigen, während die anderen nur ein beschränktes Ziel im Auge haben und für den Bürger die Wege des Helotismus anbahnen“.

Anmerkungen:

¹⁾ Vgl. Geschichte u. Beschreibung der Mannheimer Hafenanlagen, bearbeitet v. d. Generaldirektion (1903).

²⁾ Abgedruckt bei Jakob Baroggio, Gesch. Mannheims (1863) S. 367 ff.

³⁾ W. Deetjen, Sie sollen ihn nicht haben (1922).

⁴⁾ F. Schnabel, Deutsche Volksfeste, in: Die Neue Rundschau, 51 (1940) S. 22 ff.

⁵⁾ F. Schnabel, Die Denkmalkunst und der Geist des 19. Jahrhunderts, ebenda, 50 (1939) S. 415 ff.

⁶⁾ Gottfried Kinkel, Selbstbiographie, hrsg. v. H. Sander (1930) S. 118. — Kinkel spricht von Bonn; bei Köln ist an Franz Radeaux, bei Mainz an Franz Ziß zu denken, die beide später der Paulskirche angehörten.

⁷⁾ Vgl. das Kapitel „Festjahre“ bei Friedr. Walter, Geschichte Mannheims, II (1907) S. 271 ff.

⁸⁾ Verhandlungen der 2. Versammlung deutscher Philologen und Schulmänner i. J. 1839 (Mhm. 1840), S. 41 ff.; auch Beilage 3. Allg. Ztg. 15. 10. 1839 Nr. 288.

Oberst Johann Philipp von Hecht

Von R. Hecht

Die nachfolgende Darstellung des Lebens eines höheren Offiziers des Kurpfälzischen Heeres um die Wende des 17. und 18. Jahrhunderts dürfte für weitere Kreise dadurch interessant und die Veröffentlichung in dieser Zeitschrift gerechtfertigt sein, daß sie am Beispiel eines einzelnen Lebensschicksals zeigt, aus welcher Umwelt dieser Berufsstand hervorging, wie sich die Laufbahn entwickelte und mit welchen Zeitereignissen ein Offiziersleben jener Zeit verflochten war.

Der Verfasser — direkter Nachkomme eines älteren Bruders des Johann Philipp, des Stadcker Amtskellers Otto Reinhold Hecht (1643 bis 1694) —, der seine Jugend in Mannheim verlebte, am dortigen Gymnasium das Abiturium machte und dann eine Reihe von Jahren als aktiver Offizier dem stolzen 110er Kaiser-Grenadier-Regiment angehörte, hofft, diesen Aufsatz den Geschichtsblättern des Mannheimer Altertumsvereins auch unter dem Gesichtspunkte zur Verfügung stellen zu dürfen, daß er, schon 80jährig, sich auch selbst zu den Mannheimer Altertümern rechnen darf.

Der Mann, dessen Lebens- und Berufschicksale im folgenden kurz geschildert werden sollen, war nicht Mannheimer. Aber er hat Beziehungen zur Pfalz, da er als Offizier der einstigen kurpfälzischen Armee angehörte, in ihr seine ganze militärische Bahn durchlief und in ihren Reihen fern der Heimat einen frühen Heldentod fand.

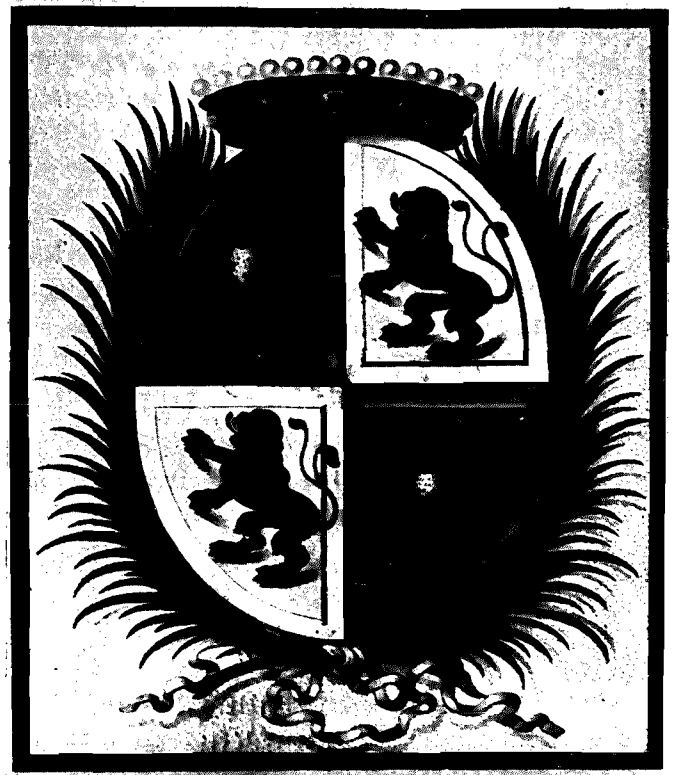
Geboren wurde Johann Philipp Hecht am 20. 12. 1659 in Kreuznach¹⁾ als Sohn des Johann Hermann Hecht und der Maria Agnes, geb. Patrick. Angesichts der großen Bedeutung, welche für den Entwicklungsgang der Menschen die Persönlichkeiten ihrer Eltern haben, seien die letzteren hier kurz skizziert. Vom Vater Johann Hermann ist nur bekannt, daß er im 30jährigen Krieg als Reiteroffizier in der Heeresgruppe Bernhards von Weimar bei einem der Regimenter stand, die nach dem Tode des Herzogs (1639) in französische Dienste traten, daß er nach dem Krieg als „der Königlichen Majestät in Frankreich gewesener Oberstlieutenant zu Pferd“ aus dem Dienste schied, dann Pfalz-Simmerscher Oberforst- und Oberjägermeister in Kreuznach wurde, dort am 9. 12. 1660 starb und im Chor der Reformierten Kirche ruht. Wem dieser Wechsel eines deutschen Offiziers in französische Dienste vom vaterländischen Standpunkt aus anstößig erscheinen mag, der möge bedenken, daß der 30jährige Krieg ein erbitterter Religionskrieg war, bei dem es den Beteiligten in erster Linie auf die Verteidigung ihres Glaubens ankam, und daß der französische König — entgegen dem von ihm in seinem eigenen Lande angewandten Brauch — in Deutschland die

Protestanten gegen das katholische Kaisertum unterstützte. Die Mutter des Johann Philipp, Maria Agnes Patrick, entstammte als Tochter des Landeschreibereiverwesers zu Kreuznach und nachmaligen Schaffners zu Schwabenheim Hans Adam Patrick und der Agnes Nordeck, Tochter des Zollschreibers Hermann Nordeck in St. Goar, und von mütterlicher Seite Enkelin des Hessischen Kanzlers Reinhard Scheffer, sehr angesehenen bürgerlichen Familien.

Einen eigenen Familienstand gründete Johann Philipp durch die Ehe, die er am 9. 11. 1682 in St. Aposteln in Köln²⁾ mit Anna Antonett Maria Agnes von Rolff schloß. Sie gehörte dem weitverzweigten und reich begüterten rheinischen Adels-später Freiherrngeschlechte der Rolff von Bettelhoven an, dessen Stammbaum bis in das 15. Jahrhundert zurückreicht, und das aus seinen Reihen nicht nur höhere Offiziere und Beamte, sondern auch Komture des Deutschritterordens hervorgehen sah. Aus dieser Ehe ist (mindestens) ein Sohn entsprossen, von dem aber weder die Geburtsdaten noch die Vornamen bekannt sind. Man weiß nur, daß er kurpfälzischer Kammerherr und Hauptmann war. Im Jahre 1707³⁾ befahl der Kurfürst dem Generalleutenant Frhr. v. Rehlinger dem „Jüngeren von Hecht“ die „erstfällige Kompagnie zu Fuß ohne Unterschied des Regiments“ zu übertragen.⁴⁾ Er stand bei einem Bentheimischen Regiment und fiel vermutlich im Spanischen Erbfolgekrieg im Jahre 1708 bei einem Ausfall aus Tortosa in Spanien, bei welchem die kurpfälzischen Regimenter Efferen, Bentheim und Barbo schwere Verluste erlitten. — In den „Alten Matrikeln der Universität Straßburg“⁵⁾ findet sich eingetragen: „März 1706 — 153 — Philippus Wilhelmus Adalricus ab Hecht.“ Daß dieser Studiosus mit dem Hauptmann identisch war, der sich nach dem Studium noch zur militärischen Laufbahn entschlossen hätte, ist zwar der Zeit nach nicht ausgeschlossen, aber doch äußerst unwahrscheinlich; denn wer im Jahr 1706 noch Student war, kann, auch rasches Avancement angenommen, nicht bereits 1708 als Hauptmann und Kompagniechef gefallen sein. Es wäre aber sehr wohl möglich, daß dieser Philippus Adalricus ein jüngerer Sohn des Johann Philipp und der Anna von Rolff, also ein Bruder des Hauptmanns war. Ebensowenig ist positiv nachweisbar, wenn auch möglich, daß die Mutter „Margaretha von Hechts“ des am 2. 3. 1704 in S. Brigida in Köln getauften Adamus, Sohn von Wilhelm Sucks,⁶⁾ eine Tochter des Johann Philipp Hecht und der Anna von Rolff war. Manche Feststellungen, die von früheren Ge-

schlechtern versäumt worden sind, lassen sich eben trotz aller angewandten Mühe nicht mehr nachholen. —

Rehren wir nun zu Johann Philipp Hecht, und zwar zu seiner militärischen Laufbahn zurück. Er war gerade ein Jahr alt, als sein Vater, der Oberstlieutenant Johann Hermann, starb. Wenn er sonach ohne dessen persönlichen Einfluß dem väterlichen Berufe folgte, so beweist dies, daß ihm das Soldatentum im Blute lag. Ueber seine Jugendausbildung wissen wir nichts. Zum erstenmal begegnet er uns als Lieutenant Hecht in einer „Listaderer in Kurpfalz Diensten stehenden Regimenter und dabei befindlichen hohen und Oberoffizieren“ wahrscheinlich zwischen 1681 und 1683⁷⁾ unter Obrist Graf v. Wittgenstein, Regiment in 7 Kompagnien. Dann treffen wir ihn wieder in den „Tabellen der in kurpfälzischen Diensten stehenden Miliz zu Ross und zu Fuß“.⁸⁾ In diesen Tabellen, die die Zeit von Mai 1685 bis Mai 1688 umfassen, ist in der Garnison Frankenthal bei der Obrist Graf v. Wittgenstein Leib-Kompagnie ständig ein Lieutenant Hecht mit einem monatlichen Gehalt von 16 fl. 40 kr. aufgeführt. In der Tabelle von September 1679 kommt Hecht noch nicht vor. Seine Beförderung zum Offizier oder sein Eintritt in die kurpfälzische Armee als Offizier dürfte somit in die Zeit zwischen September 1679 und Mai 1685 fallen. Er hat aller Wahrscheinlichkeit nach die Verteidigung und Uebergabe von Frankenthal am 18. 11. 1688 als Angehöriger der Leibkompagnie Graf Wittgenstein mitgemacht. Im Jahre 1687 wird er in einer Eingabe bezeichnet als Kurpfälzischer Kapitän-Lieutenant unter dem Wittgensteinschen zu Frankenthal liegenden Regiment. Das Jahr 1700 brachte ihm die Auszeichnung, daß er als kurpfälzischer Grenadier Oberstlieutenant von Kaiser Leopold in den Adelsstand erhoben wurde. Der vom 23. Juni 1700 ausgestellte und vom Kaiser unterzeichnete Adelsbrief ist gegengezeichnet von Dominicus Andreas Graf von Caunitz. Das Majestätsgesuch wegen dieser Nobilitierung wurde von dem kurpfälzischen Rat und Residenten Ernst Julius Persius von Lohnstorff vorgelegt.⁹⁾ Das „dem Johann Philipp von Hecht, churpfälzischem Granadier Obristleutnant“ in dem unterm 23. Juni 1700 zu Wien ausgefertigten, von Kaiser Leopold unterschriebenen Adelsbrief verliehene Wappen wurde, wie folgt, beschrieben: „... einen ovalschilddt, dessen hinter unter und vordernobere Feldung blau oder laßurfärbig, worinen in der hinter unteren Feldung einwärts- vorder obern aber auswertsstehender Falk in seiner natürlichen Farb, auf dem Kopf mit umgetanen roten Kapel zu vermerken, vorder unter und hinter obere Feldung weiß oder silberfärbig, in dessen vorder unterer Feldung ein auswerts- hinter oberer aber einwärts aufrecht stehender roter Lew, mit vor sich werfenden Branken, hinter sich aufge-



Wappen von Johann Philipp von Hecht
Aus dem Adelsbrief vom 23. Juni 1700

wundenen doppelten Schwanz, aufgerissenem Rachen und herausschlagender Zungen zu ersehn, auf dem Schild ein mit 13 Perlen gezierte goldene Krone abzunehmen...“ (Die Abschrift ist wörtlich, aber im allgemeinen in heutiger Orthographie, der leichten Lesbarkeit halber).

Wenn einem Offizier, der zwar zu den höheren, aber keineswegs zu den hohen Chargen zählte, im Alter von erst 41 Jahren diese Ehre zu teil wurde, so müssen doch bei ihm besondere militärische und persönliche Eigenschaften und Verdienste vorgelegen haben, die uns leider nicht überliefert sind, er muß, was man sagt, „ein Kerl“ gewesen sein. Seine weitere militärische Laufbahn brachte ihm i. J. 1701 die Ernennung zum Obristen und Kommandanten des neu errichteten Regiments zu Fuß Benningen (später Bentheim).¹⁰⁾ Dieses Regiment hatte als Kriegschöpfung während der kurzen Dauer seines Bestehens (1701 bis 1714) keine Friedensgarnison. Bevor der Oberst v. Hecht das Regiment Bentheim-Benningen erhielt, stand er entweder beim Garderegiment oder beim Leibregiment Lubach, welche beide in Düsseldorf garnisonierten. Der Umstand, daß seine Hochzeit in Köln stattfand, läßt vermuten, daß er dem Leibregiment Lubach angehörte, denn von diesem stand wiederholt ein Bataillon als „Kreisbataillon“ in Köln in Garnison (so z. B. i. J. 1700). In einem Alttenauszug aus

„Staatsarchiv Düsseldorf, Jülich-Bergische Landesschulden No. 12 vol. III. Fasc. 1, 1701—1707“ findet sich in einer Extraktliste über die am 28. 5. 1705 vorgenommene Musterung des Regiments zu Fuß Bentheim „Obersten Hecht (Komp.) 78 Köpfe“. Der Liste ist die Bemerkung angefügt, daß das Regiment vom 3. 6.—10. 7. 1705 bei Trarbach und am 10. u. 13. 8. 1705 bei Mainz stand. Das Regiment gehörte zu den von Kurpfalz gestellten holländisch-englischen Soldtruppen. Im Jahr 1706 ist in dem Zahlungsdirektorium des Graf Bentheimschen Regiments zu Fuß 1. 1.—11. 2. 1706 der Sold des „Obristen Hecht als Obristlieutenant“ ausgewiesen. Im gleichen Jahr rückten die bisher in holländisch-englischem Sold gestandenen kurpfälzischen Regimenter, darunter das Regiment Bentheim, auf den italienischen Kriegsschauplatz und traten in kaiserlichen Sold. Das Regiment wurde im Lager bei Carpi in der Poebene am 4. 8. 1706 nochmals gemustert. Die Musterungstabelle weist den Obrist von Hecht bei der Obristkompagnie aus. Zwei Monate darauf fiel Obrist v. Hecht bei der Einnahme von Pizzighettona an der Adda. Ueber seinen Tod gibt ein im K. K. Kriegsarchiv Wien erhaltener Brief des Herzogs Karl Alexander von Württemberg an den Prinzen Eugen vom 20. 10. 1706 in französischer Sprache Auskunft¹¹⁾ „..... nous avons passée l'Adda et le même soir nous avons encore ouvert la tranchée, qui consistoit en un ligne de communication et une parallele passablement long, nous y perdimes le colonel Hecht des Palatins, qui fut tué par un coup de malheure.“¹²⁾ Er führte damals als Oberst ein Regiment zu Fuß.

Die Frau des Obersten v. Hecht überlebte ihren Mann, wie aus einer kurfürstlichen Verordnung vom 14. 3. 1710 hervorgeht. Darnach wurden ihr 280 Reichsthaler 22 Stüber ausbezahlt, vermutlich als rückständige Soldgelder ihres gefallenen Gatten oder Sohnes.¹³⁾ Diese Tatsache macht es wahrscheinlich, daß sie eine Jülich-Bergische Pensionistin war und demgemäß auch in den Jülich-Bergischen Landen ihren Witwensitz hatte, vielleicht in Düsseldorf als der früheren Garnison ihres verstorbenen Gatten. Im späteren Alter, am 27. Mai 1719, ging sie, ebenfalls in Köln St. Aposteln, noch eine zweite Ehe mit dem Grafen Ludolf Marsil von Riario ein. Wann und wo sie gestorben, war ebensowenig festzustellen wie ihre Geburtsdaten.

Neben seinen militärischen Pflichten hat Johann Philipp v. Hecht auch die wirtschaftlichen und persönlichen Interessen seiner Familie nicht vergessen, und auch für die Voraussetzungen eines angenehmen Daseins gesorgt, soweit dies in jenen unruhigen Zeiten möglich war, wie der folgende am 2. September 1698 in Hausen abgeschlossene Vertrag zeigt, der gleichzeitig dartut, daß er auch in guter finanzieller Lage gewesen sein muß: „Otto Heinrich Freiherr von Rolff zu Bettelhoven, Herr zu Hausen etc. verkauft dem Herrn Johann Philipp von Hecht und dessen Ehefrau Anna Antonetta, geborenen Freiin von Rolff, als seinem Schwager und seiner Schwester das, durch das Absterben des Freiherrn von Uhr jure successionis ererbte Freiallodialgut und Ritteritz Holzheim mit allen Zugehörigkeiten.“¹⁴⁾ Interessant ist auch noch der folgende Vertrag aus Köln, 30. Juni 1698: „Schenkung inter vivos der Sophie Agnes Stiftsfräulein zu Dietkirchen und Anna Maria. Beide Schwestern, geborene Rolff zu Bettelhoven, und Anna Maria von Rolff zu Bettelhoven geben ihre Besitzungen ihrer halbbrüderlichen Schwester Anna Antonetta und dem Eheberrn derselben Johann Philipp v. Hecht in Diensten Ihrer Königlichen Majestät von Frankreich Grenadier Hauptmann.“¹⁴⁾ Der obige Grunderwerb wie die Schenkung, in die er ausdrücklich eingeschlossen ist, tun aber auch dar, daß Johann Philipp mit den Angehörigen seiner Gattin auf bestem Fuße stand, und deuten ebenso wie der Eheschluß einer adeligen Dame mit dem jungen bürgerlichen Offizier darauf hin, daß er auch als Persönlichkeit eine aus dem alltäglichen Durchschnitt herausgehobene Erscheinung war. (Daß er i. J. 1698 Hauptmann in französischen Diensten gewesen sein soll, ist ein offener Irrtum, wie er in alten Urkunden nicht ganz vereinzelt vorkommt.)

Wir haben in Johann Philipp von Hecht ein wenn auch nicht lückenloses so doch in seinen Hauptlinien klar ausgeprägtes Bild der ehrenvollen Laufbahn eines höheren Offiziers an der Wende des 17. zum 18. Jahrhundert, der ohne Protektion — war doch sein Vater längst tot, hatte auch in ganz anderen Kontingenten gedient als der Sohn — einen raschen Aufstieg machte, und wenn diesen nicht ein früher Tod vorzeitig unterbrochen hätte, wohl noch zu höheren Kommandostellen berufen worden wäre.

Anmerkungen:

¹⁾ Taufbuch der Reform. Kirche in Kreuznach i. 97 beim Staatsarchiv Koblenz.

²⁾ 6, 158, 3: Köln S. Aposteln.

³⁾ u. ⁴⁾ Rescript d. d. Bensberg 26. 10. 1707. Generalandesarchiv Karlsruhe, Pfalz Generalia, Kriegssachen No. 3651.

⁵⁾ Herausgegeben von Knod, Band 1. Seite 12.

⁶⁾ 31, 9a, 10: Köln S. Brigida.

⁷⁾ Generalandesarchiv Karlsruhe, Pfalz Generalia 5459. Diese Liste ist abgedruckt in Mannheimer Geschichtsblätter 1906 (VII. Jahrgang) No. 8 u. 9. Spalte 179/180.

⁸⁾ Kriegsarchiv München, Serie II. Kurpfalz Akt. A I. Fasc. 1.

⁹⁾ Die Originalurkunde befindet sich bei H. Ober. reg. Rat Dr. Hecht in Pforzheim.

¹⁰⁾ Geschichte des Bayerischen Heeres Band IV. I. S. 222.

¹¹⁾ K. u. K. Kriegsarchiv Wien, Italien und Piemont. Fasc. 10.

¹²⁾ Näheres über den Heldentod des Johann Philipp v. Hecht berichtet G. Hecht in dem Aufsatz: Gebürtige Pfälzer als Träger der Preussischen Kirchenpolitik im Streit um die Heiliggeistkirche in Heidelberg. Zeitschrift f. d. Gesch. d. Oberrheins NF 41 (1928) S. 208 Anm. 2.

¹³⁾ Staatsarchiv Düsseldorf, Jülich-Bergische Landes-schulden No. 12. vol. IV. Fasc. 3.

¹⁴⁾ Aus der Handschrift No. 2703 der Landesbibliothek Darmstadt „Alfter, Bibliotheka manuscriptorum“.

Zum Schlusse noch eine Bitte an die geehrte Leserschaft: Durch solche familiengeschichtlichen Aufsätze finden sich oft verwandtschaftliche Beziehungen, die bisher unbekannt waren, die aber neue Perspektiven und Möglichkeiten für die weitere Forschung durch wechselseitigen Austausch der festgestellten Tatsachen und Daten ergeben. Sollte der eine oder andere der Leser hierzu in der Lage und bereit sein, so würde er gewiß den beiderseitigen Interessen dienen. Zuschriften darf ich an die Anschrift: Dr. jur. K. Hecht, München 15, Beethovenplatz 2, erbitten.

Kleinere Mitteilungen

Mannheim im Jahre 1792

Mitgeteilt von Karl Schindler

Im Jahre 1798 erschien in Glatz in Schlesien das heute vergessene und seltene Buch „Schilderungen von Deutschland. Aus dem Taschenbuche eines Reisenden, voll interessanter Lokalbemerkungen und Wahrheiten.“ Sein Verfasser war der aus Regensburg stammende Schauspieler Johann Christoph Kaffka (eigentlich Engelmann), eine zu wenig beachtete, in vieler Hinsicht merkwürdige Erscheinung der deutschen Theatergeschichte. Sein Leben war voller Unruhe und nicht ohne romantische Abenteuer. Er war ursprünglich für den geistlichen Beruf bestimmt, wurde später jedoch Schauspieler, war Schriftsteller, Dramatiker, Operntextkomponist, Publizist, auch Kapellmeister und Leihbuchhändler und starb 1815 in Wiga während einer Vorstellung. Sein Reisebuch entstand wie von selbst, denn der Ort seiner Bühnengagements wechselte ständig. Diese „Schilderungen von Deutschland“ sind ein bemerkenswertes Zeugnis der Aufklärung: inhaltlich sind sie manchmal etwas oberflächlich, stilistisch aber flüssig und elegant. Die „Erste Schilderung“ ist Mannheim gewidmet (S. 5/13). Der Verfasser verrät nicht, woher er kommt, sondern schildert nur seine Fahrt:

„Ein schöner Frühlingmorgen brachte mich aus meinem stillen Aufenthalt nach dem reizenden Mannheim. Ein dicker Nebel ruhte auf den Feldern, den nach und nach die Strahlen der Sonne verscheuchten. Die Ursache dieses ungewöhnlichen Nebels schrieb ich den vielen umliegenden Sümpfen und der Menge Wassergraben zu. Daher sollen auch, wie man mir gesagt hat, alle Jahre so viel bössartige langwierige Fieber entstehen. Doch hat die Regierung schon sehr viel gethan, und zu Austrocknung der Sümpfe thätig die Hand geboten.

Die Gegend von Mannheim ist flach; hat aber sehr schöne Gärten über der Neckarbrücke, und die schattenreichen Promenaden auf dem Walle, und die herrlichen Spaziergänge um die Stadt gewähren dem Fußgänger vieles Vergnügen. Die Mühlau und die berühmte Rheinische sind vorzüglich schön.“

Kaffkas Mannheimer Bericht ist 1792 geschrieben; das Buch erschien 1798. In den Zwischenjahren hatte sich der 1. Koalitionskrieg abgespielt. Der Verfasser fügt zu dem Worte „Rheinische“ eine nachträgliche Erläuterung ein:

„Wie bedeutend die Rheinische ist, hat erst kürzlich im Jenner dieses Jahrs die ganz Deutschland in Er-

staunen setzende Gewaltthätigkeit der Franzosen, wodurch sie sich gegen die Gesetze des Waffenstillstandes im Besitz derselben setzten, bewiesen. Ganz Mannheim kann von da aus dominirt und durch die Gewalt der Kanonen und Bomben in einen Steinhaufen verwandelt werden. Unbegreiflich seltsam ist diese muthwillige Verletzung gegen die Verträge zu Campo Formio, und billig erwartet man darüber Aufschlüsse.“

Dies sind seine weiteren Eindrücke: „Die Stadt selbst ist gut und regelmäßig gebauet, hat breite Straßen und einige prächtige Gebäude, als: das Schloß, die Kapelle, die Hofkirche, die schöne Jesuitenkirche, das Zeughaus, die Stückgießerei, die Münze, das Augustinerkloster, das Kapuzinerkloster, der Oper- und Medontensaal und die Pfarrkirche. Nur im Sommer schadet die einförmige Bauart und die monotoniische Symmetrie der Straßen, indem die Sonnenhitze in die weiten und geraden Straßen den ganzen Tag hineinfällt, und den Einwohnern sehr lästig wird.

Der Fremde findet in dem Mainz- und Pfälzer Hofe alle nur mögliche Bequemlichkeit, so wie auf dem Rheinbachischen Kaffeehause immer ein außerordentlicher Zirkel von Fremden und Einheimischen zu treffen ist. Zu Sommerabenden wird der Paradeplatz sehr stark besucht, und man stößt daselbst auf manche Gruppe, die dem lustigen Auge zu mancherlei Reflexionen Anlaß giebt. Die Polizei ist hierzu nicht mächtig genug, dem Unwesen zu steuern.

Die Bibliothek des Churfürsten, die gegen 60 000 Bände stark ist, und worunter auch einige sehr seltene Manuscripte sind, steht in einem hundert Fuß langen, und sechs und dreißig Fuß hohen Saal, hat zwei Gallerieen über einander, und fällt schön ins Auge. Das Antiken- und Naturalienkabinet, die Gemäldegalerie, die Zeichnung und Kupferammlung, der Schatz, der Gipsaal und das Observatorium verdienen von jedem Reisenden besesehen zu werden. Die Akademie der Wissenschaften ist durch ihrem verdienstvollen Direktor, dem Herrn Hofkammerrath Klein, rühmlichst bekannt. Das Schauspielhaus, welches auch zu Konzerten und Ballen eingerichtet ist, hat alles Große, Gemächliche, Sichere und Schöne, welches man bei dieser Art Gebäuden fordern kann. Und hier ist, dünkt mich, der Ort, ein paar Worte über die Mannheimer Bühne zu sagen.“

Was der Schauspieler Kaffka im folgenden bietet, ist eine kleine Quelle für die Mannheimer Theatergeschichte:

„Sie gehört unstreitig zu den ersten Bühnen Deutschlands; ihr Vorsteher ist der verdienstvolle Herr von Dahlberg. Als großer Patriot und selbst rühmlichst bekannter Dichter scheuet er weder Mühe noch Kosten, und hat, selbst bei der jetzigen kritischen Periode, einen ausdauernden Muth gezeigt, der seiner außerordentlichen Energie und seinem vaterländischen Enthusiasmus Ehre macht. Durch seine edle Betriebsamkeit blühen daselbst Künste, Talente und hervorstechende Sittlichkeit, und die Bühne selbst gleicht durch ihn einem akademischen Institute. Heil jeder Bühne, die sich eines solchen Vorstehers rühmen kann!

Unter den Schauspielern verdient wohl zu allererst Herr Jffland genannt zu werden, gleich berühmt als Schriftsteller und als Schauspieler. Seine Schauspiele machen gewissermaßen Epoche, indem er durch Zusammenstellung häuslicher Szenen und vaterländischer Sitten einen ziemlich Grad von Originalität sich erworben, und seine Stücke in mancher Rücksicht einen Gemeingeist verbreiten, dessen wohlthätige Spuren und nützlicher Einfluß unverkennbar sind. Unter seinen neuen Stücken nenne ich nur: die Advokaten, Die Dienstpflicht, das Vermächtniß und den Spieler, unter welchen sich die beiden erstern durch ihren moralischen und ästhetischen Werth am meisten empfehlen.

So verdient mit gleicher Achtung Herr Beck hier erwähnt zu werden, der in Liebhaberrollen und einigen windigen Bonvivants Beifall findet. Durch Bearbeitung einiger Lustspiele aus dem Englischen, als: die Quälgeister, die Schachmaschine u. dergl. hat er sich einiges Verdienst um die deutsche Theaterliteratur erworben.

Die Witthöft und Herr Koch sind Zierden dieser Bühne; an dem verstorbenen Weil hat das deutsche Theater einen guten komischen Schauspieler verloren, dessen Verlust nicht so bald ersetzt seyn dürfte.“

Wieder muß der Verfasser eine Anmerkung einfügen: „Zeit dieser Artikel sich zum Druck qualifizierte, hat der Dämon des Krieges diese musterhafte Bühne zerstört, und einige der vorzüglichsten Glieder derselben vielleicht auf immer verschleht.“ In drei weiteren Anmerkungen macht Kaffka Angaben über die Tätigkeit der Mannheimer Schauspieler Jffland, Beck und Koch, seitdem sie in den Kriegswirren die Stadt verließen.

Sein Bild vom geistigen Leben Mannheims in jener Zeit rundet er so ab: „Einige Buchhandlungen sind hier, unter denen die des Herrn Schwan und die neue Kunsthandlung die besten sind. In letzterer erscheint seit einiger Zeit eine periodische Zeitschrift, die rheinischen MUSEN genannt, worinnen sehr interessante Aufsätze und Zeichnungen theatralischen Kostüms zu finden sind.“ Ein „sehr schönes Meisterstück“ nennt Kaffka den „großen Brunnen auf dem Marktplatz“ und fügt hinzu: „Schade, daß man noch bis jetzt kein Wasser hat hineinleiten können.“

Von der näheren Umgebung besuchte er nur Schweyingen: „Gestern war ich in Schweyingen, einem churfürstlichen Lustschlosse, um den daselbst befindlichen Garten zu besuchen. Er ist ungeheuer groß, und soll einen Flächenraum von 600 Morgen Landes haben. Die Statuen sind schön, und die Alleen und Buschwerke sehr schattigt und bequem. Vorzüglich interessant waren mir die Ruinen, der Tempel des Apollo, und die sogenannten türkischen Parthieen, woran die griechischen Säulen an der

Hauptmoschee einen guten Effekt machen. Nur am frischen Wasser scheint mir der schweyinger Garten starken Mangel zu haben, denn in den Bassins und Kanälen verbreitete das faule Wasser einen widerlichen Geruch umher. Das Badehaus ist schön und äußerst bequemlich — aber woher das frische Wasser nehmen?“

Mit einem kleinen Stimmungsbilde und der Wiedergabe eines persönlichen Erlebnisses schließt Kaffka seine Notizen über das Mannheim um 1800 ab: „Durch den Abzug des Churfürsten nach München ist Mannheim ganz verödet, und eine bange Todtensille herrscht nun daselbst, wo ehemals Pracht und Leppigkeit throneten. Auch ist eine große Menge der dortigen Bürgerschaft dadurch verarmt, die ehemals durch den Hof und was davon abhängt, und durch die ansehnliche Gesandtschaften Nahrung und Unterhalt in ihren Gewerben fanden.

Das Kloster der barmherzigen Brüder war mir darum sehr merkwürdig, weil ich in dem dort befindlichen Krankenzimmer die äußerste Reinlichkeit und eine vortreffliche Behandlung des Patienten, die ohne Unterschied der Religion darinnen aufgenommen und bis zu ihrer Reconalescenz gut gepflegt werden, angetroffen habe. Ich lernte daselbst den Provinzial des Ordens, Pater Ezechiel Kaiser, einen geborenen Wiener, kennen, den ich später hin wieder in Breslau traf, wo eigentlich in dem dasigen Kloster sein Aufenthalt ist. Er bereifte eben die Klöster seiner Provinz, und ich habe in ihm einen hellen und aufgeklärten Kopf kennen zu lernen Gelegenheit gehabt. Seiner chirurgischen Kenntnisse wegen wird er von Hohen und Niedern geschätzt, auch besitzt er einen großen Grad jovialischer Laune.“

*

Zur Ergänzung des hier mitgetheilten Reiseberichts geben wir einige Erläuterungen zu den von Kaffka genannten Persönlichkeiten, Bauwerken usw.

Die Stückgießerei befand sich am Heidelberger Thor, in N 7, 3 und war 1762 erbaut worden; die Münze war in P 6 an der Stelle der heutigen „Stadtschänke“; das Augustinerkloster: ist wohl das Kloster der Augustiner-Nonnen in L 1, dem jetzigen Schulhaus; das Kapuzinerkloster, eines der ältesten Bauwerke der Stadt, stand in N 5 an der Kunststraße; der Mainzener Hof war an den Planken zwischen O 2 und O 4; der Pfälzer Hof, das größte der Mannheimer Gasthäuser des 18. Jahrhunderts, wurde 1750 eröffnet; das Mienenbachische Kaffeehaus war in D 2, 6 an den Planken, in dem Hause der „Harmonie“. — Anton von Klein 1746—1810; Wolfgang Heribert von Dalberg 1750—1806; August Wilhelm Jffland 1759 bis 1814; Heinrich Christian Beck 1760—1803; Christine Henriette Witthöft gehörte von 1785—1821 dem Nationaltheater an; Siegfried Gotthelf Koch, gen. Eckhardt war 1792—95 Schauspieler am Nationaltheater; Johann David Weil 1754—1794. — Christian Friedrich Schwan 1733—1815: seine Buchhandlung war von 1782—1801 im Fuchsichen Hause am Marktplatz in H 1, 12; die neue Kunsthandlung: der von dem Buchhändler Ferdinand Kaufmann (1769—1822) geleitete „Neue Kunstverlag“ mit Buchhandlung in P 1, 8. — Das Kloster der barmherzigen Brüder — damit wird das Vorrathshaus, das alte Krankenhaus, gemeint sein in R 5, das die barmherzigen Brüder von 1752—1804 verwalteten.

L. W. W.

Bücher- und Zeitschriftenchau

Albert Kunzemüller: Die badischen Eisenbahnen 1840—1940. (Obersrheinische Geographische Abhandlungen. Hrsg. von Friedrich Mez und Wolfgang Panzer. Drittes Heft.) Freiburg i. Br. 1940. 232 S.

Soviel Gemeinsames die Geschichte der Eisenbahn überhaupt haben mag (grundfällige Fragen der Wirtschaft und des Verkehrs; Entwicklung der Technik usw.), so überzeugend stellt auch wiederum die Geschichte der Eisenbahn eines bestimmten Landes eine in sich geschlossene Einheit dar. Die Oberflächengestaltung und in Verbindung mit ihr die geologischen, hydrographischen und klimatischen Verhältnisse, der durch seine Grenzen bestimmte politische Raum, die Siedlungsdichte, die landschaftlich betonte Art des politisch-wirtschaftlichen Denkens prägen — wie im Falle des Landes Baden — wesentlich die Geschichte der Eisenbahn eines Landes.

Die den Bau der badischen Bahnen insbesondere bestimmenden Gegebenheiten (Oberflächengestaltung, bestimmtes Verhältnis von Ebene, Hügel- und Gebirge, die Nordüberstreckung des Landes mit einer engsten Stelle von nur 19 Kilometer bei Neuburgweier, ein Maximum an Grenzen: 1530 Kilometer, unter sieben Nachbarn verteilt, darunter 444 Kilometer Reichsgrenze) zwingen den Geschichtsschreiber der badischen Eisenbahnen, Albert Kunzemüller, dazu, ihre Geschichte im engsten Zusammenhang mit erdfundlichen Gegebenheiten darzustellen.

Als erster Abschnitt ergibt sich der Zeitraum von 1840—1855; es sind die Jahre des Baues der badischen Längsbahn Mannheim—Basel, des „Stammes“, von der Natur durch den Verlauf der oberrheinischen Tiefebene vorgezeichnet, politisch aber auch erwünscht zur Zusammenschweißung des doch erst in der napoleonischen Zeit entstandenen Territoriums Baden.

Zu den weitschauenden Männern, denen Baden die ersten Anregungen zum Bahnbau verdankt, gehören neben Friedrich List u. a. der Mannheimer Kommerzienrat Ludwig Neuhofe. 1838 wird das erste Eisenbahngesetz verabschiedet: Bau einer Eisenbahn von Mannheim bis an die Schweizer Grenze und zwar als Staatsbahn — Baden ist führend vorangegangen mit dem Bau von Staatsbahnen; Karl von Rotteck prägt im Badischen Landtag diesen Begriff.

1840 ist das Teilstück Mannheim—Heidelberg fertig; schon 1846 wurde die Main-Neckarbahn (Normalspur — in Baden bis 1855 Breitspur; Rechtsverkehr — in Baden bis 1888 Linksverkehr) fertiggestellt. Infolge des Wettbewerbs von Mannheim und Heidelberg wurde sie nach Friedrichsfeld geführt. Zwei grundlegende Fehler belasten also nach Kunzemüller von vornherein die badische Bahn: Wahl der Breitspur und — nicht mehr gut zu machen — die Wahl Friedrichsfelds als Endpunkt (sozusagen der Main-Neckarbahn. 1855 wurde von der badischen Staatsbahn die Schweizer Grenze erreicht.

Ausführlich stellt der Verfasser den Kampf um den Anschluß der badischen Nord Südbahn an das schweizerische Eisenbahnnetz dar: beim Wettbewerb zwischen Zürich und Basel wäre es beinahe zu einer das Basler Territorium meidenden Weiterführung der Linie in Richtung Waldshut (dort Anschluß an Zürich) unter Beiseiteschiebung von Basel gekommen.

Notwendigerweise stellt der Verfasser in den Zusammenhang der badisch-schweizerischen Rheinübergänge die Fülle der Fragen um die Gotthardbahn (1882 eröffnet). Er widmet ihnen ein besonderes Kapitel. Für uns Badener besonders reizvoll ist der Einblick in das Ringen von Konstanz und Basel um die Schaffung einer Ostalpenbahn (Konstanz mit seiner mittelalterlichen Tradition) oder einer Gotthardbahn (Basel).

Die zweite Periode des badischen Bahnbaus, von 1855—1874, ist gekennzeichnet durch den Ausbau der Äste am Stamm der Hauptbahn, der mehrfachen Anschlüsse, welche die Verbindung mit den Nachbarländern aufnehmen sollten.

Im Zeichen eines heute einheitlich gelenkten Verkehrswezens erscheinen die Schwierigkeiten unbegreiflich, welche die Länder sich gegenseitig bereiteten bei der Herstellung der Eisenbahnanschlüsse. Jeder der genannten Anschlüsse hat seine Geschichte; dabei erwiesen sich die Verhandlungen zwischen Württemberg und Baden als die schwierigsten. So trug die von Württemberg gebaute Anschlußlinie Mühlacker — Bretten — Bruchsal den badischen Wünschen (Erfassung von Pforzheim und der Residenzstadt Karlsruhe) keine Rechnung. Seltzam erscheint die Tatsache, daß der erste Anschluß der badischen Staatsbahn an das schweizerische Eisenbahnnetz in Waldshut erfolgte, aber Waldshut lag eben der badischen Regierung mehr am Herzen als Basel: er wurde 1859 vollzogen, nachdem 1856 die Linie Basel — Waldshut ausgebaut war; Erbauer der Rheinbrücke ist der Schöpfer der Schwarzwaldbahn, Gerweg. Waldshut sollte nun auch in den Nord-Südverkehr eingeschaltet werden durch den Bau einer Linie Rutenachtal — Donaueschingen. Überraschend schnell konnten die Verhandlungen mit Frankreich über die Kehler Rheinbrücke (1861 vollendet) abgeschlossen werden. Mit Markgräfler und Miffenthaler feierte man nach einem Festakt in Straßburg die Einweihung in Baden-Baden.

Einen besonderen Raum nimmt die Geschichte der Odenwaldbahn ein. Zur Vermeidung badrischen Gebiets wurde nicht die naturgegebene Linie einer nord-süd gerichteten Odenwaldbahn Eberbach — Amorbach — Miltentberg gebaut, sondern die über vier Wassercheiden hinwegführende, betriebstechnisch schwierige Linie Mosbach — Würzburg (1866), insbesondere nachdem 1862, zur Vermeidung heftigen Gebietes (in Neckarsteinach und Hirschhorn) das erste Teilstück — mit 130 Meter toter Steigung — von Neckargemünd über Medesheim nach Neckarelz — Mosbach fertiggestellt war.

Besonders zu erwähnen ist die 1863 vollendete Strecke Waldshut — Schaffhausen — Konstanz; die Darstellung der Verhandlungen mit der Schweiz nimmt einen großen Raum ein. Schließlich konnte man bei den Einweihungsfeierlichkeiten auf der westlichen Grenzstation Erzingen-Baden die Freude über die neugeschaffene Linie auf einem Transparent leuchten sehen:

In diesem wohlgebauten Haus,
Da gehn zwei Völker ein und aus;
Wenn sie in Eintracht sich bemühen,
Wird beider Länder Glück erblühen.

1865/67 erfolgte, nach äußerst schwierigen Verhandlungen (die Verstimmung von Baden und Bayern aus der Zeit des Wiener Kongresses wirkte nach), der Bau der Mannheimer Rheinbrücke; die über sie führende Linie ist gedacht als die natürliche Fortsetzung der Odenwaldbahn. Die politische Geschichte der Schwarzwaldbahn ist so reizvoll wie die Geschichte ihrer technischen Planung: die Schwarzwaldbahn konnte zu der schöpferischen Tat eines Wertweg (Doppelschleife) erst werden, nachdem man sich zu der bekannten Linienführung über Triberg entschlossen hatte; so wurde das württembergische Schramberg gemieden, welches im Zuge der natürlichen, durch Kinzig- und Schiltachtal gegebenen Linienführung lag (Hausach — Willingen 1873). Die Erfahrungen des deutsch-französischen Krieges führten weiterhin 1874 zum Bau der Bahn Bruchsal — Germersheim.

So ist in dem Zeitraum von 1855—1874 der Stamm der badischen Längsbahn zu einem weitverzweigten Baum geworden, mit der nordöstlichen Fortsetzung der Odenwaldbahn und mit der Schaffung einer zweiten Nord-Süd-Verbindung Mannheim — Schwetzingen — Karlsruhe (1870) auf Mannheims Betreiben.

Der dritte Zeitraum von 1874—1914 ist wesentlich durch wirtschaftliche und politische Gegebenheiten bestimmt, insbesondere auch durch das Verlangen des Reiches nach dem Bau von strategischen Bahnen. Abgesehen von den allgemein wirtschaftlichen Sorgen der Zeit nach dem deutsch-französischen Krieg, ist die Lage der badischen Bahnen zunächst bedingt durch den Wettbewerb der elsass-lothringischen Eisenbahn mit der badischen Bahn. Eine wirksame Waffe wurde in diesem Kampf das badische Kilometerheft. 1875/76 erfolgte der Bau der Wutachtalbahn bis Weizen; die Schwierigkeiten des Geländes erlaubten die Fortsetzung nach Donaueschingen nicht, so blieb es beim Plan eines Zubringers zur Gotthardbahn über Donaueschingen — Waldshut. Weitere Anschlüsse an das Schweizer Bahnnetz fallen ungefähr zusammen mit dem Bau fester Eisenbahnverbindungen mit dem Elsaß: Leopoldshöhe — St. Ludwig (bis 1937), Müllheim — Müllhausen und Dreisach — Kolmar. Für uns Mannheimer bedeutsam wurde die endlich 1879 geschaffene Linie Neckargemünd — Eberbach — Jagstfeld; in Eberbach schloß sich dann 1882 die „gefährliche“ Mümlingbahn Eberbach — Michelstadt — Hanau an.

Nach einer Baupause von 1880—1885 galt die nächste Planung der Höllentalbahn: die Entscheidung Durchgangsbahn über die Wagensteige oder Touristenbahn durch die Höllentalflaum ziel zugunsten der Touristen-

bahn mit Zahnradbetrieb aus, 1887 vollendet, 1901 Verlängerung bis Donaueschingen. Mit der gescheiterten westöstlichen Durchgangsbahn über die Wagensteige verlangte das Reich an der Schweizer Grenze Umgehungsbahnen von Weil nach Lörtach, von Schopfheim nach Säckingen und von Weizen nach Immendingen (die sogenannte strategische Bahn). Als strategische, vom Reich erzwungene Linie hat auch zu gelten die 1895 fertiggestellte Bahn Graben — Karlsruhe — Kastatt — Wintersdorf — Rhein Mitte (Röschwoog — Straßburg). Die Bodenseegürtelbahn wurde durch den Einbau der badischen Strecke Radolfszell — Friedrichshafen geschlossen; die Führung der Linie durch das Hinterland des Bodensees erwies sich für den Durchgangsverkehr als ungünstig. Die Murgtalbahn blieb aus politischen Gründen Stückwerk. Für das Mannheimer Gebiet ist noch die 1880 gebaute Strecke Friedrichsfeld — Schwetzingen zu erwähnen, die gelegentlich zur Durchleitung von Schnellzügen verführte.

Der letzte Abschnitt — Weltkrieg bis 1940 — ist erfüllt von den Eisenbahnmühen der Kriegs- und Nachkriegszeit (u. a. Besetzung von Offenburg und Appenweier mit der notwendig gewordenen Schaffung von Umgehungslinien), der Begründung der Deutschen Reichsbahn, der Errichtung von Grenzbahnhöfen (Rehl!), der Anlage einiger neuer Strecken, u. a. der Dreieisenbahn Titisee — Seebrunn (ohne Fortsetzung über St. Blasien zum Oberrhein), der Fortsetzung der Necktalbahn bis Bad Griesbach, des Ausbaus der Murgtalbahn und in unserer Gegend der Bahnstrecke Neckarsteinach — Schönau. In diesen Zeitraum fällt die Schaffung fester Rheinübergänge bei Maxau und Speyer und einer neuen Eisenbahnbrücke zwischen Mannheim und Ludwigshafen.

Hier werden vom Verfasser wie in allen Abschnitten in außerordentlich anregender Weise Fragen der Spurweite, der besonderen Schwierigkeiten der Linienführung, Krümmungen und Steigungen, der Umgestaltung des Landschaftsbildes, der Verkehrsichte, der Herabstabilität, der durch den Eisenbahnverkehr bewirkten Bevölkerungszunahme und im letzten Abschnitt die Fragen der Elektrifizierung und der Schnelltriebwagen besprochen: der „Rheingold“- und der „Edelweiß“-Zug dürfen natürlich in diesem Zusammenhang nicht fehlen.

Manches herbe Wort der Kritik muß bei einer Rückschau über den badischen Eisenbahnbau fallen. In einem besonderen Abschnitt behandelt der Verfasser die Fehlbauten, also die Führung der Main-Neckar-Bahn nach Friedrichsfeld, deren Einzelheiten in der Studie an anderer Stelle unserer Zeitschrift geschildert sind, sodann den Luxus zweier Übergangsbahnhöfe: das württembergische Mühlacker neben dem badischen Pforzheim, Appenweier neben Offenburg, Neckarelz neben Mosbach; die Fehlplanung des Anfangsstückes der Odenwaldbahn (Neckargemünd — Neckarelz), der Höllentalbahn als Touristenbahn; schließlich auch die unrentablen Umgehungsbahnen an der Schweizer Grenze und den ohne Rücksicht auf wirtschaftliche Verhältnisse geschaffenen Rheinübergang bei Wintersdorf.

Sie sind dem Verfasser außerordentlich dankbar um die vielseitigen Anregungen heimatkundlicher, geschichtlicher, politischer, wirtschaftlicher, erdkundlicher, technischer, bevölkerungspolitischer Art, die von seiner Darstellung ausgehen. Auf Schritt und Tritt hört man einen wirklichen Kenner des badischen Eisenbahnwesens zu uns sprechen; als wahrer Heimatfreund hat er das Eigentümliche des badischen Eisenbahnwesens herausgestellt und damit sein Unternehmen einer Geschichte der badischen Eisenbahnen glänzend gerechtfertigt. Wertvolle Karten und Bilder und reiche Hinweise auf die einschlägige Literatur und auf die benutzten Quellen ergänzen vorteilhaft die Darstellung. Alfred Caroli.

Ernst Leopold Stahl: Das Europäische Mannheim. Die Wege zum deutschen Nationaltheater. Die klassische Zeit des Mannheimer Theaters. Erster Teil. Mit 56 Bildern auf Kunstdrucktafeln. Herausgegeben in Verbindung mit der Stadt Mannheim. Mannheim, Hakenkreuzbanner Verlag und Druckerei G. m. b. H. 1940. 300 Seiten. Leinen RM. 5.40.

Von allen Äußerungen künstlerischen Schaffens scheint sich die Kunst des Theaters am stärksten wissenschaftlicher Betrachtung zu entziehen. Nach Schillers wissend-nachdenklichen Versen aus dem Prolog zur Wiedereröffnung des Weimarer Theaters 1798 ist sie geschichtslos, vom Augenblick und seiner unwiederholbaren Stimmung getragen: „Denn schnell und spurlos geht des Mimens Kunst, — Die wunderbare, an dem Sinn vorüber... Dem Mimen flieht die Nachwelt keine Kränze“. Jeder Versuch, Wesen und Leistung des Theaters wissenschaftlich zu erfassen, war lange überschattet von dieser entmutigenden Erkenntnis des Dichters, und heute noch ist die Theaterwissenschaft eine junge Wissenschaft. (Wie übrigens auch die Theatermuseen eine der jüngsten Formen des Museumswesens darstellen!) Erst in unseren Tagen beginnt sie — nach manchen unsicher-tastenden Versuchen, die sich oft genug in ein Dickicht unfruchtbarer Auseinandersetzungen mit den Nachbarfächern, vor allem der Geschichte und der Literaturwissenschaft, verloren — die Gesetze ihres Forschens herauszubilden und ihr Arbeitsgebiet zu umgrenzen. Unter den Gelehrten, die den Weg dazu bereiten halfen und ihn selbst zum guten Teil durchmessen haben, ist Ernst Leopold Stahl an führender Stelle zu nennen. Die lebenslange, während mancher Jahre unmittelbar tätige Verbundenheit mit dem Theater, hat ihn vor der Gefahr der formelhaften Erstarrung bewahrt, und ihm die geistige Beweglichkeit erhalten, der gerade seine Wissenschaft so sehr bedarf. Dafür zeugt das neue Werk, das ein Jahrzehnt nach des Verfassers umfangreicher Geschichte des Mannheimer Nationaltheaters in der Zeit der städtischen Verwaltung (Das Mannheimer Nationaltheater. Ein Jahrhundert deutscher Theaterkultur im Reich. Mannheim 1929) erscheint.

Dieses neue Werk, dessen erster Teil vorliegt, bringt die lang erwartete Darstellung der klassischen Zeit des Mannheimer Nationaltheaters. Es verdankt — wie die

Einleitung hervorhebt — seine Entstehung der Unterstützung und Förderung von Oberbürgermeister Carl Kenninger, der damit ein Werk ermöglichte, das durch seinen Gegenstand weit über Mannheims Grenzen hinaus einer aufmerksamen Beachtung gewiß sein darf. Die Geschichte des Mannheimer Theaters wird hier „im Zusammenhang mit der Kultur- und Staatsgeschichte“ betrachtet; sie wird nicht losgelöst von der allgemeinen historischen und politischen Entwicklung, vielmehr erscheinen Ereignisse und Persönlichkeiten eingeordnet in den Ablauf des wechselvollen Allgemeingeschehens, das Deutschlands Schicksal in den fast drei Jahrhunderten von der Reformation bis zum Ausgang des Absolutismus gestaltete. Eine Fülle von grundlegenden, unentbehrlichen Untersuchungen und Darstellungen einzelner Abschnitte und Probleme, insbesondere auch ein umfangreiches biographisches Material wurde dafür herangezogen, gesichtet und verwertet. Dankbar weist der Verfasser auf diese Veröffentlichungen hin: der Nachweis des Schrifttums und wohl auch der Einzelbelege wird sie später (am Ende des zweiten Bandes) zu nennen haben. „Nicht Stoff sammeln, sondern geistige Zusammenhänge herzustellen und lebendig werden zu lassen“, so hat Stahl einmal Aufgabe und Ziel seines Buches ganz allgemein umschrieben. Es verfolgt „keineswegs den Ehrgeiz, eine der bisherigen wissenschaftlichen Sonderpublikationen auf diesem oder jenem Teilgebiet entbehrlich zu machen, sondern es möchte im Gegenteil, da es auf Auslese bedacht und in Bezug auf die Erwähnung von Namen, Zahlen und Daten absichtlich sparsam war, auf jene früheren Spezialarbeiten verweisen.“

„Das Europäische Mannheim“ — der Titel mag zunächst erstaunen: er scheint die Erläuterung zu fordern, die der Untertitel gibt: „Die Wege zum deutschen Nationaltheater“. „Europäisch“ war Mannheims Theaterkunst in diesem Zeitalter einer noch ganz höfischen Kunstpflege in einem zweiseitigen Sinne: einmal durch ihre Leistungen selbst und die Künstler, die sie schufen, deren Ruf und Name in ganz Europa einen vielgerühmten Klang hatten, und zum anderen durch den europäischen Gehalt, der die künstlerischen Schöpfungen dieser Zeit nach Herkunft und Geltung, nach Stil und Sprache geprägt hat.

Das Werk holt weit aus: es verfolgt die Äußerungen Bühnenkünstlerischen Schaffens bis zu den ersten Anfängen im Gebiete der ehemaligen Kurpfalz. Indem der Verfasser dabei stets die entwicklungs-geschichtlich wesentlichen Ereignisse herausarbeitet und sie in Beziehung setzt zu den allgemeinen kulturellen und politischen Verhältnissen, eröffnet seine Darstellung manche neuen Ausblicke. Zusammenhänge werden deutlich, die bisher von der Forschung nicht immer scharf genug gesehen worden waren. So erfährt etwa die starke, leidenschaftliche Anteilnahme Elisabeths von der Pfalz am Theater eine erste erschöpfende Schilderung, die zeigt, wie ihre Freude an der Komödie, am Schauspiel, in der Fremde lebendig blieb und der Vereinsamten Trost wurde, so daß wir diese „große deutsche Frau während ihrer lebenslänglichen Verbannung Bausteine tragen sehen zum

Fundament jenes stolzen Gebäudes, das dereinst einmal das deutsche Nationaltheater heißen sollte". Neue Ergebnisse bringt an anderer Stelle die Würdigung Johann Christian Bachs, des jüngsten Sohnes von Johann Sebastian, der mehrere Werke für die Mannheimer Hofoper schrieb und den jungen Mozart beeinflusst hat; schließlich vermag die eingehende Darstellung der Beziehungen Voltaires zu Karl Theodor besonders zu fesseln, weil sie mit abgewogenem Urteil Licht und Schatten gerecht zu verteilen unternimmt.

Stahl bietet keine trockene Gelehrsamkeit; sein Buch schildert anregend und lebendig, wenngleich es von dem Leser eigenes Mitdenken verlangt. Die Erzählung wird nicht selten unterbrochen von betrachtenden Stellen, in denen der Verfasser bisweilen nicht ohne herbe Kritik Mängel und Irrtümer aufzeigt, oder menschliches Versagen (bei Kurfürst Karl) und sittliche Mißstände (Kastratenunwesen an der Hofoper!) mit Schärfe geißelt. Zahlreich eingestreute Anekdoten oder wörtliche Zitate aus der zeitgenössischen Literatur beleben die Darstellung, der man überall die innere Teilnahme anmerkt, mit der sie geschrieben, wie denn auch die Erinnerung an eigene persönliche Erlebnisse des Verfassers im Dienste des Theaters hin und wieder anklingen. In Stil und Sprache ist durchweg bildhafte Anschaulichkeit angestrebt: um eine Gestalt oder einen Vorgang deutlich zu charakterisieren, scheint der Verfasser dabei auch vor einem kräftigen, ja derben Wort nicht zurück. Der lockere Aufbau des Werkes, seine Gliederung in knappe übersichtliche Abschnitte unter einprägsamen Titeln wird den Zugang zu den nicht immer einfachen Fragen erleichtern und dazu beitragen, einen breiten Leserkreis mit der Geschichte der Mannheimer Bühne vertraut zu machen. Die Theaterwissenschaft aber wird es dankbar begrüßen als die umfassende Gesamtdarstellung der Geschichte einer Bühne, die für die deutsche Theaterentwicklung von einzigartiger Bedeutung geworden ist. Eine große Anzahl von Abbildungen schmücken das Buch; Bildnisse und Dokumente, die sie wiedergeben, entstammen zum großen Teil den Schätzen des Mannheimer Theatermuseums, und werden hier zum erstenmal veröffentlicht.

Die Darstellung setzt nach einer Würdigung der „Deutschen Theatersituation seit der Reformation“ mit den frühen Bemühungen des pfälzischen Humanismus um das Theater ein, und schließt daran die Versuche des deutsch-evangelischen Theaters, das — Bildungstheater wie das humanistische — dennoch bedeutungsvoll wurde, weil es in einer ersten Gemeinsamkeit Bürger und Studenten bei mimischem Spiel in deutscher Sprache vereinte. Heidelberg als Residenz der Kurfürsten wird die Geburtsstätte wie des pfälzischen so auch des Mannheimer Theaters. Mit Recht hat daher Stahl hier seine Darstellung breiter gefaßt als man es vielleicht erwarten mochte. Ohne Kenntnis der frühen Bemühungen des kurfürstlichen Hofes um ein — allerdings noch ganz der kurfürstlichen Prachtentfaltung dienendes — Theaterleben wäre das später Geschaffene nicht verständlich. Höfisches Theater haben die Pfälzer Kurfürsten gepflegt:

hier wie überall während des 17. und 18. Jahrhunderts; sie sind aber darin bald bahnbrechend geworden. Unter Kurfürst Friedrich IV., dem Mannheimer Stadtgründer, werden zum ersten Male englische Komödianten nach Heidelberg berufen; sein Sohn und Nachfolger, der unglückliche Wintertönig Friedrich V., der am Hofe Jakobs I. von England, seines Schwiegervaters, voll Staunen und Bewunderung Aufführungen Shakespeares erlebt hatte, läßt die damals beste englische Schauspieltruppe des Festlandes, die John Spencers, nach Heidelberg kommen und zieht zugleich französische Wanderschauspieler an seinen Hof, dessen festlichem Glanz die Niederlage in der Schlacht am Weißen Berge freilich ein jähes Ende bereitet. Der Fürst, der nach dem Abschluß des Westfälischen Friedens das zerstörte, heimgesuchte Land wieder emporbrachte, Kurfürst Karl Ludwig, war, wie seine Tochter Liselotte, ein leidenschaftlicher „Theaterenthusiast“, ein „kultivierter Theaterfreund“ von „Welt- und Weitblick“, wie keiner seiner fürstlichen Zeitgenossen; eine große Zahl von Wandertropen spielte, von ihm gefördert und unterstützt, in der Pfalz; damals — am 1. November 1679 — fand in der Friedrichsburg die erste datierbare Theateraufführung in Mannheim durch die Truppe des verdienten Magisters Velten statt.

Während Karl Ludwig das höfische Herrentheater zeitweilig innerlich fremd blieb, war er — wenn vielleicht auch unbewußt — bemüht, die Voraussetzungen für ein nationales Theater der Zukunft zu schaffen. Sein Nachfolger Kurfürst Karl — „Theaternarr“ nennt ihn Stahl — hat diese Ansätze verkümmern lassen und an ihrer Stelle in Gestalt der sinnlosen, lächerlichen „Theater-Belagerungen“, die er im Dorf und Schloß Ilbesheim veranstaltete, absolutistisches Herrentheater als Belustigung und Zeitvertreib des Hofes in seiner unwürdigsten Form nachgeahmt. Als noch diese unkriegerrisch-kriegerrischen Schaustellungen stattfanden, zogen sich bereits die düsteren Wolken zusammen, die den Sturm ankündigten, der über die Pfalz alsbald hereinbrach und das blühende Land in eine Wüste verwandelte: der orléansische Raubkrieg Ludwigs XIV. hat auf Jahre hinaus die Pflege künstlerischen Schaffens gelähmt. Als sie wieder beginnen konnte, hatte sich unter der neuen Kurlinie der katholischen Neuburger das kulturelle Schwergewicht nach ihrer Residenz Düsseldorf verlagert und die Pfalz sah nur gelegentliche Darbietungen etwa der italienischen Oper. Mit diesem Schweigen der Musen aber war Heidelbergs eigenes Theaterleben zu Ende gekommen. An seine Stelle trat Mannheim, seit es 1720 Kurfürst Karl Philipp zur Residenz erhoben hatte: „Mannheim wird allmählich mehr und mehr zum theatralischen Brennpunkt der gesamten Kurpfalz und versorgt damit gleichzeitig auch Heidelberg, das kein selbständiges Theaterwesen, auch kaum ein bürgerlich öffentliches, von gelegentlichen und recht vereinzelt Gastspielen abgesehen, vor Ablauf des ersten Drittels des 19. Jahrhunderts aufzuweisen hatte.“

Für Mannheim aber begann damit die klassische Zeit seiner Theatergeschichte, die — nachdem Karl Philipps Regierung ihre Voraussetzungen nicht zum wenigsten

durch den Bau der großen Hofoper des Schlosses geschaffen hatte — unter Karl Theodor zu unvergänglichem Ruhme emporstieg.

Stahl schildert diese Epoche in allen Einzelheiten; mit Ausführlichkeit und gründlicher Sorgfalt breitet er vor dem Leser die gesamte geistige und künstlerische Entwicklung des Theaters aus. Seine Darstellung, die sich dabei vor allem auf Friedrich Walters grundlegende Untersuchung zur „Geschichte des Theaters und der Musik am kurpfälzischen Hofe“ (Leipzig 1898) stützen konnte und darüber hinaus alle seitdem erschienene monographische Literatur heranzog, gibt ein umfassendes kulturgeschichtliches Bild. Die Karl-Theodor-Zeit wird geschildert in dem ganzen Reichtum ihrer vielfältigen künstlerischen Bestrebungen und Erfolge, die immer wieder unter dem Gesichtspunkt ihrer Bedeutung für die Vorbereitung des späteren deutschen Nationaltheaters betrachtet und gewertet werden. Es würde den Rahmen dieser Anzeige sprengen, sollte der reiche Inhalt dieser Kapitel mit derselben Ausführlichkeit wiedergegeben werden, die für die bisher kaum bekannte und erforschte Theaterentwicklung vor Karl Theodor gefordert erschien. Nur einige Ergebnisse seien hervorgehoben. Es entsprach der höfischen Geistes- und Lebenshaltung des Barock und Rokoko, daß im Vordergrund aller Bühnenkunst die prunkvolle Oper und die Pflege der Musik stand; das Schauspiel hat sich erst später gleicher Wertschätzung erfreuen dürfen. Die Opernpflege fand in dem 1795 abgebrannten mächtigen Opernhaus des Schlosses, das Bibiena erbaute als ein Wunderwerk nicht nur der baulichen Gestaltung, sondern ebenso sehr auch der technischen Einrichtung, eine glänzende Stätte; Künstler von Weltruf gehörten dem Orchester an: Johann Stamitz und Christian Cannabich, die Begründer der „Mannheimer Schule“; das Ensemble seiner Sänger kannte nicht seines gleichen im damaligen Deutschland: die Zeitgenossen haben es ebenso bewundert wie die Nachwelt! Im Rahmen der Geschichte dieser Bühne gibt Stahl eingehende Würdigungen von Mozarts Beziehungen zum Mannheimer Hofe, der in seinen hier entstandenen drei großen italienischen Arien recht eigentlich den „endgültigen Durchbruch zu letzter Größe, seine endgültige Befreiung vom Bande der Konvention“ erfuhr; von der musikalischen Bedeutung des Abtes Vogler und seiner Mannheimer Schüler, deren größter Karl Maria von Weber gewesen ist; er betrachtet ebenso eingehend das Repertoire der Hofoper, Bühnenbild und Theaterbau wie er kenntnisreich das Ballett des Kurfürsten und die Intendanten des Hoftheaters schildert. Es ist ein besonderes Verdienst, daß Stahl im Anschluß an die Geschichte der Mannheimer Hofoper der sommerlichen Theaterstätten des Hofes in Schwetzingen und Eggertsheim gedenkt und dabei die Bedeutung vor allem der Aufführungen des Schwetzingener Hofentheaters für die Entwicklung der Freilichtbühne herausarbeitet. Das Werk schließt mit einem Ausblick auf die Förderung, die nach dem Wegzug des Hofes die Kurfürstin Elisabeth Augusta dem Theater Mannheims hat angedeihen lassen; damit aber öffnet sich die Sicht auf den Beginn einer neuen Epoche in der Geschichte des Mannheimer

Theaters: „Mannheim, der letzte Zeuge des reinen eigentlichen Sinn nach un-deutschen Herrentheaters in seiner allerdings großartigsten Gestalt, wurde der erste Zeuge (und der eigentliche Begründer) des deutschen Nationaltheaters“.

Seine Geschichte wird der zweite abschließende Band des Werkes umfassen; auf ihn darf man besonders gespannt sein, um so mehr als diese Zeit bislang noch keine zusammenfassende Darstellung gefunden hat.

L. W. Böhm.

Saarpfälzische Abhandlungen zur Landes- und Volksforschung. 2. Band 1938. Herausgegeben von H. Emrich, E. Christmann, O. Löhner in Verbindung mit dem Saarpfälzischen Institut für Landes- und Volksforschung in Kaiserslautern.

Aus dem reichen Inhalt seien vorläufig herausgehoben:

Ludw. Prinz: Baum und Strauch in Ortsflurnamen des Saarlandes (S. 65—76). Hat man sich früher mit ihnen als auffallenden Kennzeichen gern in der Landschaft zurecht gefunden, teils daß sie dem Menschen sich von selbst anboten, teils daß man sie zu diesem Zweck dann noch eigens anpflanzte, so sind sie doch oft als Erscheinungen kurzlebig gewesen im Gang der Geschichte, in dem sie auch mannigfach wieder geschwunden sind. Aber die Namen haften dann hartnäckig an der Vertlichkeit, so daß wir an ihrer Hand zwar nicht zur Urlandschaft, aber doch zum alten Kulturbild der Heimat zurückdringen können. Da der Wald hierin eine besondere Rolle gespielt hat und über seine ehemalige Verbreitung mit Angabe der Baumarten diese Flurnamen uns die beste Auskunft geben, kommen wir damit auch ihrer Entstehungszeit nahe. Es ist die große mittelalterliche Rodungsperiode gewesen, die im 11. Jahrhundert etwa zum Abschluß kam. Mit den Tatsachen der Waldgeschichte stimmt es dann, wenn unter den Namen das Laubholz vorherrscht, da die Nadelhölzer erst durch die auf schnellwüchsiges Kugelholz abzielende Forstwirtschaft zu ihrer ausgedehnten Verbreitung in der Landschaft gekommen sind, und hier wieder die Eiche, die durch ihr reiches Vorkommen als Waldbaum eine überragende Menge von Flurnamen erzeugt hat. Um dies ehrwürdige Erbgut zu erhalten, auch wenn menschliche Siedlungen dort entstehen, empfiehlt er deren Verwendung als Straßen- und Platznamen.

Fritz Heeger: Geschichtliche Lieder im pfälzischen Volksmund (S. 77—115). Aus der pfälzischen Volksliederammlung von Georg Heeger und Wilhelm Wüst, die aus geschriebenen Liederbüchern und aus mündlichen Aufzeichnungen hervorgegangen sind, werden hier die zeitgebundenen Lieder mitgeteilt, die an besondere geschichtliche Ereignisse der Vergangenheit angeknüpft sind und so nicht nur für die wissenschaftliche Volkskunde, sondern auch für die Geschichtsforschung von Bedeutung sind. Da ergibt sich dann mancherlei Bemerkenswertes: Die schlesischen Kriege Friedrichs des

Großen, besonders der Siebenjährige Krieg, haben solchen Eindruck hinterlassen, daß das Volk sie noch anderthalb Jahrhunderte nachher sang; die stelsfüßigen Dreihorgelmänner, die durch Deutschland zogen, werden ein gut Teil zur Verbreitung beigetragen haben. So geht es aber auch mit Gestalten wie der Königin Luise und dem Kaiser Joseph II. († 1790), und dem General Laudon: alles Ereignisse fernab der Heimat. Wieviel stärker die Nachwirkung der geschichtlichen Ereignisse ist, die in den Freiheitskriegen hier im Westen spielen, ist dann wohl verständlich. Merkwürdig aber, wie die vergebliche Belagerung von Landau durch die Preußen 1793 die Schadenfreude einiger zweideutiger „Patrioten“ geweckt hat und noch über ein Jahrhundert lang im Liede lebendig blieb. Angemerkt werden mag auch, daß schon in einem Lied auf Jourdan's und Moreau's Rückzug 1796 es heißt: „Was das schlimmste ist: die Viehfluch brachten sie (die Franzosen) hinein ins Reich“. Aber auch die Wandelbarkeit der Melodien zu neuem Texte, der dem alten Ereignis aufs neue nachgedichtet wird, hat manche Beispiele: Lieder aus der napoleonischen Zeit werden 1870 auf Weißenburg, Gravelotte, Sedan übertragen. Auch zwei Lieder auf den Studenten Karl Ludwig Sand, der 1819 Kozebue in Mannheim ermordete und 1820 hingerichtet wurde, sind darunter, dann Polenlieder, die in Deutschland die Kunde machten, Griechenlieder. Um so enttäuschender ist die Feststellung, daß von den Kriegen 1866 und 1870/71 nicht ein einziges Lied erzählt: nur wertlose Nachdichtungen aus früheren Kriegen sind damals entstanden, oftmals sogar recht gedankenlos. Es ist eine schlimme Verkümmernng des geschichtlichen Volksliedes eingetreten; nicht mehr das große geschichtliche Ereignis, sondern das seelische Erlebnis des Kriegers steht im Vordergrund. Die zunehmende Größe der Armeen in den Volksheeren, der Fernkampf der Feuerwaffen hatten eine andere Lust geschaffen, die dem geschichtlichen Volkslied der früheren Art nicht mehr günstig war.

H. G.

Unsere Heimat, Blätter für saarpfälzisches Volkstum. Hsg. vom Volksbildungsverband Saarpfalz. Westmarkverlag.

7. Heft 1938. Hermann Moos, der Tag von Göllheim. Der Verfasser betont im Hinblick auf die Heimkehr der Ostmark, wie 1298 für die nächsten 600 Jahre die Führung des Reichs an Oesterreich ging, da Albrecht von Oesterreich den ritterlichen und klugen, aber machtlosen Adolf von Nassau entthronte, weil Adolf den Fürsten am Rhein gefährlich wurde.

Friedrich Sprater behandelt die österreichischen Lande am Donnersberg. Die Oesterreicher sind hier die Nachfolger der Herren von Falkenstein und sie wieder die derer von Volanden. Die Herren von Volanden, deren Stammburg in letzten Resten erhalten ist, besaßen noch Höhenfels bei Imbsbach und Falkenstein. Philipp von Volanden war Reichserbkämmerer, dem die Reichskleinodien auf dem Trifels im 13. Jahrhundert anvertraut waren. Seine Tochter Beatrix wurde die Ge-

mahlin des Königs Richard von Cornwallis. 1398 wurde Philipp VII. Graf. Zwei Trierer Erzbischöfe, Runo und Werner, entstammen der Familie, 1418 starben sie aus.

Nach wechselvollen Schicksalen kam 1660 die Grafschaft Falkenstein an Herzog Karl Leopold von Lothringen. Sein Enkel Franz Stephan heiratete 1736 Maria Theresia und wird 1745 als Franz I. deutscher Kaiser. So blieb Falkenstein bis zur französischen Revolution habsburgisch, gehörte als Oberamt zu Freiburg. Sitz des Amtes war Winnweiler. Sein Schloß wurde 1793 zerstört. Erhalten blieb das Kirchlein zu Schweißweiler, das Maria Theresia stiftete. Die Kreuzkapelle auf dem Kapellenberg ist dagegen nicht von Maria Theresia erbaut, sondern 1728 von Baron von Langen. Zu Winnweiler gehörten: Alsenbrück, Langmeil, Imbsbach, Oberbörstadt, Jakobsweller, Falkenstein, Schweißweiler, Hochstein, Höringen, Pöschbach, Lohnsfeld, St. Alban, Hengstenberg, Gerbach, Obergau-grehweiler, Kalkofen und Ilbesheim.

Im 11. Heft gibt Emil Kesseler einen Bericht vom Werden der Großstadt Ludwigshafen. Begonnen wird bei den ältesten Siedelungen, dann werden die Gesche der kurfürstlichen Bauernhöfe Hembshof und Gräfenau berichtet. Entscheidend für das Schicksal der Stadt wird dann die Rheinschanze, die aus einem befestigten Punkt zu einem privaten Handelsplatz wird und überleitet zu dem raschen Aufstieg der Gemeinde. R. Gr.

Oberdeutsche Zeitschrift für Volkskunde, 12. Jhg. 1938, Heft 1.

Der Herausgeber Dr. Eugen Fehrle eröffnet den neuen Jahrgang mit einer umfassenden Darstellung der deutschen Fastnacht am Oberrhein. Fastnacht war ein Fest der deutschen Gemeinschaft, die altgermanische Hauptfestzeit im Frühling. Die zugrunde liegenden Bräuche sind urgermanisch bzw. indogermanisch-arisch. Am zähesten leben sie fort in Oberdeutschland von Steiermark bis zum Vogesenkamm und in Niederdeutschland von Hamburg bis zum Memelland. Daß katholische Gegenden voranstehen, ist erwiesen und erklärlich. Wärenmasken ehren den germanischen König der Tiere und das Sinnbild des kommenden Frühlings. Der Fuchs ist Vertreter des Winters, der Bod Sinnbild der Fruchtbarkeit. Pferd, Hirsch und Esel sind germanische Kulttiere, Vögel Sinnbilder des kommenden Sommers. Alle Frühjahrbräuche betonen den neuen Sommerfegen. Tod und Winter sind Vorstellungen, die ineinander gehen. Vielfach wird eine als Tod bezeichnete Strohuppe begraben. Die Verkleidung steigerte die innere Ergriessenheit. Eine der alttümlichsten Betonungen ist der Schwerttanz. Carrus navalis als Ursprung des Wortes Karneval erscheint zuerst 1844 bei Hermann Müller. Der Schiffswagen ist aber nordischer Brauch. Der Name Fastnacht ist zurückzuführen auf einen Stamm las = Zeugung, Wachstum. Fastnacht ist die Zeit, in der man für das Gedeihen sorgt. Schmellers bayrisches Wörterbuch und zwei Stellen aus deutschen Fastnachtsspielen des 15. Jahrhunderts beweisen es. Die norddeutschen Begriffe Fastabend und Fastelabend werden zumeist auf fasten zurückgeführt, gehen aber vielleicht

auf germanisch *fasta* = ‚festhalten‘, ‚religiös gebunden sein‘, zurück.

Hermann Pfleß-Danzig weist in „Die bescheidensten Denkmale unserer Baukultur“ darauf hin, daß die Ergebnisse des Spätens für unsere Vorgeschichte ergänzt werden sollten durch Vergleichung noch heute vorhandener Bauten.

Prof. Christmann-Saarbrücken untersucht den Namen der Burg Willenstein und lehnt die Erklärung Albert Beders und Schölls als „Stein der Wil“ ab.

Max Fahnacht-Heidelberg stellt die Frage, was heißt *trabalium*? und beantwortet sie nach einem Holzschnitt des um 1470 entstandenen niederrheinischen Blockbuches mit Balkengerüst, in dem Hände und Füße des Bestraften steckten.

Zum Schluß beschreibt Oberlehrer Fritz Reinhardt-Eisenach die große Sommerfeier „Sommergewinn“ der Wartburgstadt Eisenach. R. Gr.

Das deutsche Familienbildnis. Von Hanna Kronberger-Frenzen. Mit einem Gedicht von Hermann Claudius. Leipzig, Johannes-Usmus-Verlag. 1939. 44 Seiten Text und 80 Bildtafeln. Leinen RM. 7.80.

Es ist für den Kunstbetrachter immer eine ebenso loedende wie dankbare Aufgabe, die künstlerische Gestaltung eines bestimmten Vorwurfs durch größere Zeitabschnitte hindurch zu verfolgen. In abgekürzter, zusammengeprägter Form wird dabei gleichsam die Geschichte des künstlerischen Sehens offenbar. Wandel und Entwicklung des darstellerischen Vermögens und des künstlerischen Willens werden sichtbar und lassen sich begreifen als lebendiger Ausdruck einer zeitgeschichtlich geprägten Geisteshaltung und Lebensform. Wenn es dieses Buch von H. Kronberger-Frenzen unternimmt, die Entwicklung des deutschen Familienbildes von den ersten noch ganz vereinzelt Darstellungen der spätmittelalterlichen Stifterbilder gotischer Altäre an aufzuzeigen bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als es ein beliebter Vorwurf der Bildnismalerei geworden war, so vermittelt es dank der ungemein sorgfältigen Auswahl seiner Beispiele dem aufmerksamen Beschauer zugleich einen starken, dauernden Eindruck von dem Wandel des künstlerischen Ausdruckswillens der deutschen Malerei überhaupt.

Aus einer seit dem 18. Jahrhundert fast verschwundenen Fülle von Bildnissen hat die Verfasserin die schönsten, künstlerisch reifsten Zeugnisse ausgewählt und in zeitlicher Folge geordnet. Achtzig Bildnisse sind so zusammengekommen, die in prachtvollen großen Abbildungen von hoher technischer Vollendung wiedergegeben werden. Von Seite zu Seite sieht sich das Auge gefesselt durch den Reichtum künstlerischer Gestaltungskraft, die aus diesen Bildnissen spricht; dem nachdenklichen Betrachter erschließen sich über der Freude und dem Genuß an der malerischen Leistung bedeutungsvolle Zusammenhänge kulturgeschichtlicher Beziehungen und nicht zuletzt bieten sie auch der Rassenkunde und Familienforschung aufschlußreiches, wertvolles Vergleichsmaterial. Auf einigen 35 Seiten hat H. Kronberger-Frenzen eine sachlich

gedrängte Einführung gegeben, in der ein umfassendes Wissen zu einem trotz seiner Kürze erschöpfenden historischen Ueberblick verdichtet ist. Die Ergebnisse wissenschaftlicher Forschung werden darin stets am eigenen Urteil nachgeprüft, das gewonnen ist aus liebevoller Einführung in den Gegenstand und nachdenklich-betrachtendem Erleben der Bildwerte selbst und ihrer Welt. Vorbildlich ist die gepflegte, ausdrucksreiche Sprache dieser Einführung, die in ihrer ruhigen Klarheit Kraft und Feinheit, Schlichtheit und lebensnahe Anschaulichkeit vereint. Mit besonderer, dankbarer Freude zeigen wir dieses — in Mannheim entstandene! — Buch hier an; Frau Kronberger-Frenzen hat in ihm ein Werk geschaffen, das sich gleicherweise auszeichnet durch seinen hohen wissenschaftlichen Rang wie durch die erprobte Sicherheit künstlerischen Empfindens und die Reife ausgewogenen Urteils, mit denen es einen der intimsten und reizvollsten Gegenstände deutscher Malerei zu lebendiger Anschauung bringt.

Vier Jahrhunderte deutscher Bildnismalerei ziehen an dem Betrachter vorüber. Ihre frühen Beispiele sind noch gebunden an den religiösen Bildinhalt, aus dem sie sich nur langsam zu selbständiger Gestaltung irdischer Wirklichkeit herauszulösen beginnen. „Demütig und oft zwerghaft klein hatte Jahrhunderte hindurch der Mensch im Schatten des Ueberwirklichen gekniet“ — noch die Stifterbilder spätgotischer Altartafeln lassen dies erkennen; noch ein Hans Holbein hat neben dem erschütternden Basler Bild der Gattin mit den Kindern, das schon ganz hartes, diesseitiges Leben atmet, in der „Madonna des Bürgermeisters Meyer zum Hasen“, die mittelalterliche Form des Andachtsbildes — in einer freilich die frühere strenge Bindung sprengenden Vermenschlichung — beibehalten. Bald aber beginnt, um die Wende zum 17. Jahrhundert, nach der gewaltigen Zeitenwende des 16. Jahrhunderts die schier unabsehbare Reihe deutscher Familienbilder als Gestaltungen bestimmter Wirklichkeit um ihrer selbst willen. Fürstlicher Geschlechterstolz, bürgerlicher Familiensinn und bei dem Künstler vielfach der Wunsch für die Nachwelt sich und seine Familie im Bilde festzuhalten, haben diese Bildnisse entstehen lassen. Immer lebensnäher wird ihre Darstellung; künstlerischer Wirklichkeitsinn paart sich mit gegenständlicher Genauigkeit und psychologischer Einfühlung in den Bildern eines Ludwig Keffinger oder Bernhard Strigel und Bartholomäus Bruhn, des fruchtbaren rheinischen Meisters. Und dann bricht — als nach den Erschütterungen des 30jährigen Krieges und dem tiefen kulturellen Niederbruch die deutsche Kunst sich an den schöpferischen Vorbildern der niederländischen Malerei wieder emporzurichten beginnt — die stetige, zu immer breiterem Strom der Gestaltungen sich steigende Entwicklung der Bildnismalerei, die das Familienbild als einen dankbaren, liebevoll gepflegten — und für den Künstler lohnenden — Vorwurf kennt. Nur einige Namen können hier genannt werden: Charles Lebrun, dessen großes Bild der Familie des Kölner Bankherrn Everhard Jabach Goethe in „Dichtung und Wahrheit“ geschildert hat; Antoine Pesne und Georges Desmarte's, die Schöpfer prunkvoll repräsentativer und den-

noch intimer Bildnisse des preussischen und bayerischen Adels; Januarius Zid, Georg Melchior Kraus und Johann Conrad Seefah, die mit spielerischer Anmut die Welt des Kofoko im Bilde festhielten. Anton Graff, Fischbein, Joh. Baptist Seele leiten dann bereits in eine neue Zeit hinüber, der die Darstellung des Natürlich-Ungezwungenen in Haltung und Gebärde eigenstes Anliegen der bildnerischen Gestaltung wurde; Philipp Otto Runge steht dabei als einzelner, in dessen Bildern sich „beispiellos und deshalb umso erschütternder der Durchbruch zu unmittelbarem Ausdruck, wie ihn nur ein Künstler von einmaliger Berufung seinem Schicksal abzurufen vermag“, vollzieht. Die beruhigte, häuslich umfriedete Welt gesicherter Bürgerlichkeit, die das Wiedermeier kennzeichnet, hat ihren Spiegel in den liebenswürdigen Werken eines Karl Vegas, J. Wintergerst u. a. gefunden; ein Nachklang von ihrem Stimmungsgehalt lebt noch in den Bildern der Wiener Friedrich Amerling und Ferdinand Georg Waldmüller, mit denen die Bildniskunst gegen die Jahrhundertmitte sich vollendet, während Ferdinand von Knyff, der Maler des sächsischen Adels, diese Entwicklungsreihe abschließt.

Der Andeutungen sei es genug! Sie sollten nur einige Hinweise auf den reichen Inhalt des Werkes sein, das man als ein liebenswertes Hausbuch in viele Hände wünscht. Man mag es — in der schönen, würdigen äußeren Gestalt, die ihm der Verlag gegeben hat — zu eingehendem Studium vornehmen oder in einer besinnlichen Stunde in ihm blättern: man wird sich immer berührt fühlen von dem „Ewigen in jedem Gesicht“, das der Dichter Hermann Claudius beschwört in den stimmungsvollen Versen, die den Band eröffnen:

„Der große Maler sah durch Fleisch und Wein
die Sache selber und fing in sein Werk sie ein.
Davon ward es weit
und des tiefen Atems voll der Ewigkeit.“

Ludwig W. Böhm.

Reinhard Hoppe, Dorfbuch der Gemeinde Ziegelhausen mit Ortsteil Peterstal. Brausdruck Heidelberg 1940.

Der Verfasser wollte ein Dorfbuch schaffen für alle — Gemeindemitglieder und Freunde seiner Gemeinde. Dies ist ihm in mustergültiger Weise gelungen.

Er beginnt mit der Beschreibung der Gemarkung und der Siedlungsgeschichte. Wir erfahren, daß eine Ziegelhütte die Urzelle des Ortes darstellt. Die Entwicklung der Einwohnerzahl läßt sich seit dem ausgehenden 17. Jahrhundert verfolgen. 1687 zählte Ziegelhausen 210 Einwohner. 1784 schon wieder 668, während Peterstal 112 aufweist. Die Zahlen für Ziegelhausen und Peterstal sind 1832: 1269 bzw. 262, 1895: 2504 bzw. 485, 1910: 3811 bzw. 569, 1936: 4281 bzw. 780. Unter den alten Namen sind Schnellenbach, Hormann, Geiger, Hammer, Harlaß, Kistner, Koscher, Simmelbeck, Vogel und Weber seit der frühen Neuzeit anzutreffen.

Das Dorf ist in seiner Lage an den Neckar gekettet, dessen Hochwasser 1784, 1817 und 1824 schwere Stunden

brachte. Alle Teile des Dorfes, vom Heiligenhäusel, der Laurentiuskapelle, die Kirchen, der Peterskapelle bis zum Friedhof und der Schule werden beschrieben und ihre Geschichte geklärt. Das Stift Neuburg findet eine besonders eingehende Darstellung. Ueber Harlaß, die Rat- und Forsthäuser geht die Schau weiter zum Brahmshaus, in dem Brahm 1875 weilte. Die vielen Mühlen, die Denkmäler, Brunnen und die Brücke schließen die Betrachtung.

Aus der Geschichte des Ortes sind die Brandkatastrophe 1621 durch Lillh, die Plünderung 1689, die kein Haus übrig ließ, besonders folgenreich gewesen. Die Durchzüge Ende des 18. Jahrhunderts, die Freischärlerzeit, Weltkrieg und Nationalsozialismus finden entsprechende Würdigung.

Auch die Herrschaftsverhältnisse im Mittelalter und später werden geklärt.

Schließlich lesen wir auch über die Wirtschaft bemerkenswerte Dinge. Am meisten interessiert natürlich die Entstehung der Wäschereien, die gerade für Mannheim von Wichtigkeit sind. Das kalkfreie Wasser und die Bleichmöglichkeiten ließen 1800 die erste entstehen. Die dabei tätigen Personen lassen sich seit 1882 statistisch festhalten.

Darnach arbeiteten 1882 in Ziegelhausen 208 Personen von 2155 = 9,7 %, in Peterstal 94 Personen von 302 = 24 %; 1895 in Ziegelhausen 362 Personen von 2504 = 14,0 %, in Peterstal 124 von 485 = 25 %.

1939 waren es in Ziegelhausen und Peterstal zusammen: 230 Betriebe mit rund 1200 Personen = 25 % der Einwohner.

Mit einem netten Anhang „Volkstum“, worin sprachliche Wendungen, Sagen, Sitten und Bräuche liebevoll zusammengetragen sind, schließt das Buch.

Alle Heimatfreunde und besonders die Ziegelhäuser in der Nähe und Ferne werden ihre Freude daran haben.

R. Gr.

Verichtigung

In dem Beitrag von Willy Andreas: „Napoleons Aufenthalt in Karlsruhe (1806) und die Verlobung der Stephanie Beauharnais“ in Jahrgang 40 (1939) ist in der Anm. 25 Seite 67 Herzog von Leuchtenberg statt Lanterberg zu lesen.

Inhalt:

Dr. Albert Kunze müller, Freiburg i. B.: Die erste Mannheimer Eisenbahn — Prof. Dr. Franz Schnabel, Heidelberg: Mannheim in der deutschen Bewegung des Jahres 1840 — Bankdirektor a. D. Dr. K. Hecht, München: Oberst Johann Philipp von Hecht. — Kleinere Mitteilungen — Bücher- und Zeitschriftenschau.

Mannheimer Altertumsverein: Fernruf über Rathaus 340 51, Klinik 208; Postcheckkonto Karlsruhe Nr. 246 07; Bankkonto: Deutsche Bank, Filiale Mannheim.