

Robert Gerwig und die politische Kultur des 19. Jahrhunderts

Michael Tocha

Robert Gerwig aus Karlsruhe war nicht nur Bahnbauer, sondern auch Politiker. Als Abgeordneter im Landtag und im Reichstag kümmerte er sich um die wirtschaftliche Entwicklung und setzte sich dafür ein, dass das Reichstagsgebäude in der Form gebaut wurde, die wir kennen. In seinen Tätigkeitsfeldern antwortete er auf Herausforderungen der Zeit und nutzte den vorhandenen Gestaltungsspielraum. Insofern ist er Repräsentant seiner Epoche; in seinem Wirken werden Strukturen, Regeln, Konflikte und Denkweisen – die »politische Kultur« – Badens und des Kaiserreichs beispielhaft erkennbar.

Gerwigstraßen, Gerwig-Schulen, Gerwigfelsen, Gerwig-Musical. Gerwig baute die Schwarzwaldbahn – hatte er nicht wenigstens einen Steinmetz bei sich, möchte man in Anspielung auf Brechts lesenden Arbeiter fragen. Selbstverständlich ist die Bahnlinie das Werk vieler, angefangen bei den ersten Planern in den 40er Jahren über die Abgeordneten der Zweiten Kammer, die die Baukosten genehmigten, bis zu den Tausenden von Arbeitern, Einheimischen und Italienern, die die Trassen in die Hänge und die Tunnel durch die Felsen trieben. Und Gerwig? Die Bahn würde es auch ohne ihn geben – allerdings nicht so, wie sie ist; vielleicht hätte sie Spitzkehren, mehr Dämme und Brücken und weniger Tunnel. Die Vorgaben kamen aus Karlsruhe, aber Gerwig hat sie in einer bis dahin nicht gekannten Weise bautechnisch umgesetzt. Daher gilt die Schwarzwaldbahn als sein Hauptwerk, das ihm bis heute zum Ruhm gereicht.

Die Person des Schöpfers aber geht nie ganz in seinem Werk auf. Wenn in den zahlreichen

Artikeln, die sich mit Gerwig befassen, zu Recht der Bahnbauer im Mittelpunkt steht, werden damit andere Zugriffe und Themen an den Rand gedrängt. Wer sich mit Gerwig als historischer Persönlichkeit befasst, kommt jedoch rasch auf den für alle Biografien gültigen Grundsatz, dass er in mehr als einer Hinsicht Tendenzen und Möglichkeiten seiner Zeit verkörpert. Diese Linie soll hier verfolgt werden. Es geht nicht um Gerwig als Individuum, den bloßen Lebenslauf, seine Persönlichkeitsmerkmale oder gar sein »Genie«. Leitperspektive sind vielmehr überpersönliche Bedingungen: Robert Gerwigs Werdegang und Wirken werden in Beziehung gesetzt zu den politischen Verhältnissen und wirtschaftlichen Entwicklungen seiner Zeit, wodurch er Kontur gewinnt als ein am Fortschritt orientierter und politisch aktiver Bürger. So öffnet sich von seinem Lebensweg und seinen Leistungen aus auch ein Fenster zur politischen Kultur des 19. Jahrhunderts in Baden und im Kaiserreich.



Gerwig um 1880 (Nachlass Julius Hölder, Hauptstaatsarchiv Stuttgart, Q 1/37)

Gerwig, der Staatsdiener

Der erste Gesichtspunkt, der auffällt, ist Gerwigs Bindung an den Staat. Staat bedeutet hierbei zwar nicht ausschließlich, aber in erster Linie den Einzelstaat im Deutschen Bund und Reich, also Baden. Der Dienst am Staat war ihm gewissermaßen schon in die Wiege gelegt: Sein Vater war großherzoglich-badischer Ministerialrevisor. Auch sein jüngerer Bruder begab sich in den Staatsdienst und brachte es zum Ministerialrat im badischen Finanzministerium. Robert selbst (geb. 1820) besuchte 1834 nach der Realschule die Polytechnische Schule, die spätere Technische

Hochschule, in Karlsruhe. Diese war 1825 aus der Zusammenlegung der von Johann Gottfried Tulla gegründeten Ingenieurschule mit der Bauschule Friedrich Weinbrenners entstanden. Ihr Vorbild war die Pariser École Polytechnique von 1794, die Tulla 1801 kennengelernt hatte. Deren Zweck bestand darin, auf modernen wissenschaftlichen Grundlagen Offiziere und Baubeamte für den Staat heranzubilden. Zwar waren jetzt in Karlsruhe die Zeiten vorbei, wo die Studenten als künftige Staatsdiener in Uniform herumliefen und einem strengen Reglement unterworfen waren, weil die Schule zunehmend auch Ingenieure für die sich entwickelnde private Industrie ausbildete.¹ Die Bildung von technischen Beamten für den Staat blieb aber eine wichtige Aufgabe. Es wird deutlich, dass der Bau fachmann ein Produkt der Bildungspolitik seiner Zeit war; der badische Staat stellte die Grundlagen dafür bereit, dass Gerwig werden konnte, was er später war.

1839 bestand Gerwig die schulische Abschlussprüfung, eine Art Abitur, »mit sehr großem Erfolg«, 1841 legte er das Staatsexamen für Ingenieure ab. Heute würde jemand wie er sich vielleicht bei Hochtief, Strabag oder Bögl bewerben, Gerwig aber begab sich als Praktikant der Oberdirektion für Wasser- und Straßenbau in den Staatsdienst. 1846 erhielt er die »Staatsdienereigenschaft« und heiratete Caroline Beger, auch sie Tochter eines Beamten, nämlich des Direktors der Hofdomänenkammer Carl Ludwig Beger. 1851 wurde er Assessor, was die »Unwiderruflichkeit der Staatsanstellung dieses Beamten« beinhaltete, 1853 Baurat, 1863 Oberbaurat, 1871 Baudirektor.² Die letztere Ernennung hängt mit Verlockungen aus der Privatwirtschaft zusammen: 1871 bietet ihm der Schweizer Eisenbahnmagnat Alfred Escher den hochdotierten Posten des Obergeringieurs bei der

Bötzbergbahn an; Gerwig bittet um zwei Jahre Urlaub, das Ministerium lehnt mit Hinweis auf die laufenden Bauarbeiten im Schwarzwald ab, befördert ihn aber und erhöht sein Gehalt.³ Als Escher ihn 1872 zum Oberingenieur der Gotthardbahn machen will, unterbricht Gerwig seine Beamtenkarriere und reicht die Kündigung ein. Zum Abschied erhält er das Kommandeurskreuz II. Klasse des Ordens vom Zähringer Löwen, vor allem aber die Zusicherung, nach Abschluss des Bauprojekts in den badischen Staatsdienst zurückkehren zu können. Als er in der Schweiz zunehmend Schwierigkeiten bekam, machte er 1875 von dieser Möglichkeit Gebrauch und trat als Kollegialmitglied und Vorstand der technischen Abteilung in die Generaldirektion der Staatseisenbahnen ein.⁴

Förderer von Gewerbe und Verkehr

Gerwigs Beamtenstellung ist der Rahmen und die Voraussetzung für seine Tätigkeit beim Bau von Verkehrsverbindungen in Baden. Diese soll als zweiter Schwerpunkt unserer Überlegungen dargestellt und in die staatlichen Antworten auf die wirtschaftlichen Bedürfnisse der Zeit eingeordnet werden. Er fing an und wurde berühmt als Bahnbauer: 1841–1844 war er bei verschiedenen Dienststellen im Mittelabschnitt der Rheinstrecke Mannheim–Basel beschäftigt. 1859 plante und baute er die Rheinbrücke zwischen Waldshut und Koblenz, 1860–1863 die Fortsetzung der Hochrheinbahn von Waldshut nach Konstanz. Mit Planung und Bau der Schwarzwaldbahn war er 1863–1872 befasst; zur offiziellen Eröffnung der durchgehenden Verbindung 1873 konnte er wegen seiner Pflichten am Gotthard nicht anreisen.⁵ Sein

letztes Projekt war die Höllentalbahn 1884–1887, deren Vollendung er nicht mehr erlebte (er starb 1885). Neben den Eisenbahnlinien plante und betreute er den Bau von Straßen, so die Albtalstraße von Albrück nach St. Blasien ab 1853, die Verbindung Obersimonswald–Furtwangen (1855–1857), den Reichenaudamm (1856–1858) und die Straße von Vöhrenbach über die Friedrichshöhe nach Villingen (1859–1863).

Die Infrastrukturmaßnahmen, für die Gerwig verantwortlich war, fügen sich in ein Gesamtkonzept ein. In England wurden die Eisenbahnen entlang schon bestehender großer Verkehrswege gebaut. In Deutschland dagegen waren sie ein Mittel, Handel, Industrie und Verkehr überhaupt erst hervorzubringen. Deshalb betrachteten die liberalen Verwaltungen der Einzelstaaten den Bahnbau neben der Zoll- und der Bildungspolitik als zentrale Maßnahme zur Belebung der Wirtschaft. Das war auch durch die Förderung und Kontrolle von Privatbahnen zu erreichen, aber erst wenn der Staat selber die Bahnen baute, konnten Gemeinwohl und die Hebung des Lebensstandards in allen Landesteilen Vorrang vor privaten Profitinteressen gewinnen: Nur der Staat war bereit, notwendige, aber unrentable Strecken zu bauen, die dann aus den rentablen subventioniert wurden.⁶ Baden im Allgemeinen und die Schwarzwaldbahn im Besonderen bieten für diese These reichlich Anschauungsmaterial. Waren die meisten Bahnen in Deutschland bis zur Reichsgründung Privatbahnen, so hatte der badische Landtag schon 1838 beschlossen, die Eisenbahn gänzlich als Staatsbahn zu betreiben. Ihr Ausbau, an dem Gerwig fast von Anfang an beteiligt war, folgte einer nachvollziehbaren Systematik: Zuerst wurde das Großherzogtum von Nord nach Süd durch die Hauptbahn Mannheim–Basel erschlossen (1840–1855), dann »Un-



Gerwig am Nivelliergerät auf der Triberger Tunnelbaustelle, November 1868 (Foto: Carle, Triberg)

ter-« und »Oberland« durch Odenwaldbahn (1862–1866), Hochrheinbahn (1855–1863) und Schwarzwaldbahn (1865–1873). Alle diese Strecken führten durch mehr oder weniger strukturschwache Gebiete, die wirtschaftliche Impulse durch den Bahnbau gut gebrauchen konnten. Überdies ist die Schwarzwaldbahn auch eine ausgesprochen politische Verbindung und zeigt, was »Partikularismus der Schiene« bedeutet. Letztlich ist sie in Verlauf und Ausstattung nur aus den Grenzlinien und den Integrationsbedürfnissen des badischen Staats zu erklären. Eine Versammlung von Interessenten in Villingen brachte solche Überlegungen schon 1844 in einer Petition

an Regierung und Kammern auf den Punkt und legte dar, »dass das badische Oberland in Gefahr sei, durch Württemberg und die Schweiz umgangen zu werden, wenn es nicht auch das neue Verkehrsmittel erhalte.«⁷ Und eine Petition aus Donaueschingen von 1846 befürchtete gar, dass, wenn die erbetene Schwarzwaldbahn nicht bald gebaut würde, »das ganze Oberland von Offenburg durch das Kinzigtal bis nach Konstanz unrettbar verloren« sei.⁸ Hätte es die damaligen Ländergrenzen nicht gegeben, wären Konstanz oder Singen wohl kaum quer durch den Schwarzwald hindurch auf Offenburg und die Hauptstadt Karlsruhe hin, sondern den Neckar hinab Richtung Stuttgart oder die

Donau hinab Richtung Ulm an die Hauptverkehrsströme angebunden worden. Und wenn doch eine Schwarzwaldbahn, dann wäre sie über Schramberg, also einen Zipfel von Württemberg, und nicht über Triberg geführt und nicht so aufwändig als Hauptbahn mit einer Trasse für zwei Gleise und geringen Steigungen gebaut worden, wie Gerwig es dann getan hat.

Der Bahnbauer als Uhrmacher? Gerwigs Intermezzo in Furtwangen passt nur auf den ersten Blick nicht in den dargelegten Zusammenhang. 1850 setzte ihn das Innenministerium per Erlass als provisorischen Direktor der neuen Uhrmacherschule ein. Sie war

gegründet worden, um dem kriselnden Uhrmacherhandwerk wieder aufzuhelfen. Gerwig dürfte von der neuen Aufgabe nicht gerade begeistert gewesen sein, musste er doch eine Tätigkeit ausüben, die ihm als Bauingenieur kaum lag. Immerhin brauchte er Karlsruhe nicht gegen den abseitigen Flecken im tiefen Schwarzwald einzutauschen, sondern konnte weiterhin für die Oberdirektion tätig sein und Bauaufträge übernehmen; in Furtwangen hielt er sich nur gelegentlich auf.⁹ Dennoch setzte er hier einige Impulse: Er rief die »vaterländischen Künstler« auf, ein neues Uhrengehäuse zu entwerfen, woraus die »Bahnhäusleform« als Inbegriff der Schwarzwälder Kuckucksuhr hervorging¹⁰; er brachte 1852–1856 das »Gewerbeblatt für den Schwarzwald« heraus, und er richtete Schulungskurse für die heimischen Stroh- und Korbflechter ein.¹¹ Gerwig verließ seinen Posten in Furtwangen auf eigenen Wunsch 1857, die Schule wurde 1863 geschlossen. Warum das geschah, lässt sich nicht mehr klären, die Akten sind im Zweiten Weltkrieg verbrannt. Öfter wird als Grund angegeben, die Uhrmacher hätten wieder gute Geschäfte gemacht, die Schule habe also unter Gerwigs Leitung ihren Zweck erfüllt.¹² Doch da sind Vorbehalte angebracht. Das Problem des Schwarzwälder Uhrengewerbes, die industriell gefertigte und dadurch deutlich billigere »Amerikaneruhr«, war ja nicht durch ein neues Uhrengehäuse aus der Welt zu schaffen. Worin die Lösung bestand, konnte man zur gleichen Zeit in der unmittelbaren Nachbarschaft sehen, als in Villingen und Schwenningen und dann vielen weiteren Orten Uhrenfabriken gegründet wurden. Die Epoche der Heimarbeit war vorbei, der Industrie gehörte die Zukunft. Diese aber brauchte die Eisenbahn als Schrittmacher. Bahnbau und Industrialisierung statt handwerklicher Produktion: Vielleicht hat Robert Gerwig diese

Zusammenhänge erkannt und das sinkende Schiff beizeiten verlassen. Damit begann seine große Zeit als Erbauer von Bahnlinien.

Abgeordneter im Landtag und im Reichstag

Ein dritter großer Gesichtspunkt ergibt sich aus der Tatsache, dass Gerwig fast sein halbes Leben lang nationalliberaler Parlamentarier war: Über zwanzig Jahre (1855–1878) vertrat er mit Unterbrechungen die Wahlkreise Wolfach–Hornberg–Triberg–Furtwangen, später Pforzheim, in der Zweiten Kammer des badischen Landtags, neun Jahre saß er für den badischen Wahlkreis 2, Triberg–Villingen–Donaueschingen–Bonndorf–Engen, im Reichstag (1875–1884). In fast allen Artikeln wird diese Tätigkeit eher beiläufig erwähnt, im Mittelpunkt steht immer der Bahnbau. Das ist angesichts der Komplexität dieses Lebens eine Verkürzung; zu einem Gesamtbild gehört die Frage, inwieweit Gerwig auch den Typus des liberalen Bürgers mit Anspruch auf Partizipation verkörpert. Leider gibt es keine Quellen, aus denen parteiinterne Meinungsbildung und informelle Vorentscheidungen rekonstruiert werden könnten, da die Nationalliberale Partei ihre Akten bis 1903 nicht archivierte.¹³ Wir wissen daher z. B. nicht, ob Gerwig in Karlsruhe oder seinen Wahlkreisen Mitglied eines nationalliberalen Vereins war. Jedenfalls war er nicht nur der Beamte, der Aufträge von oben technokratisch-effizient umsetzt, sondern wollte selber gestaltend in Entwicklungen eingreifen. Darin könnte der heutige Beobachter ein verfassungsrechtliches Problem sehen: Wo bleibt die Gewaltenteilung, wenn sich Gerwig z. B. 1864 als gewählter Abgeordneter in der Zweiten Kammer in einer leidenschaftlichen Rede für die Finan-

zierung der Schwarzwaldbahn einsetzt¹⁴ – die er kurz darauf als beamteter Ingenieur selber baut? Jedoch sieht die badische Verfassung von 1818 in § 37 Abs. 3 ausdrücklich vor, dass Staatsdiener Abgeordnete werden können. Tatsächlich kam mehr als die Hälfte der Deputierten aus dem Staatsdienst¹⁵; eine Gewaltenteilung war nur in Ansätzen verwirklicht.

In den Reichstag wurde Robert Gerwig vier Mal gewählt. 1875 erhielt er 64,05%, 1877 68,46%, 1878 63,33%, 1881 53,42% der Stimmen.¹⁶ Angesichts des politischen Klimas und der Konflikte der 70er Jahre erscheint bemerkenswert, dass ein katholisch geprägter Wahlkreis wie Donaueschingen–Villingen mitten im Kulturkampf einen evangelischen Nationalliberalen, also einen ideologischen Gegner des Katholizismus, nach Berlin entsandte. Das blieb noch so bis über die Jahrhundertwende hinaus: Donaueschingen–Villingen war der letzte badische Wahlkreis, den das Zentrum den Liberalen 1905 abjagen konnte.¹⁷ Wir stoßen hier auf einen Sonderfall der politischen Kultur in Deutschland: In Baden, obwohl zu zwei Dritteln katholisch, war der Liberalismus während der zweiten Jahrhunderthälfte die tonangebende politische Kraft – »gut badisch sein heißt liberal sein.«¹⁸ Zwar führten die Kulturkämpfe der 60er und 70er Jahre auch hier zu einem Aufschwung der Katholischen Volkspartei (ab 1888 Zentrum), die Nationalliberalen konnten ihre Vorherrschaft jedoch behaupten. Gerade auch Donaueschingen war eine ihrer Hochburgen mit dem zweitgrößten nationalliberalen Bezirksverein im ganzen Land.¹⁹ Die herausragende Persönlichkeit war hier der Hofapotheker Ludwig Kirsner (1810–1876), der zur Führungsspitze der badischen Nationalliberalen gehörte. Er war 1871 auch der erste Abgeordnete seines Heimatwahlkreises im Reichstag, schied jedoch 1874 aus und wid-

mete sich wieder verstärkt der Landespolitik. Sein Nachfolger wurde der bekannte Staatsrechtslehrer Robert v. Mohl. Als dieser 1875 starb, mussten die Nationalliberalen eine Persönlichkeit von ähnlichem Format in die Ersatzwahl schicken, und wer konnte da aussichtsreicher antreten als der politisch gemäßigte Robert Gerwig, der die Region erst zwei Jahre zuvor mit einer grandiosen Bahnlinie an Nation und Welt angeschlossen hatte? Der Furtwanger Gemeinderat brachte die vorherrschende Stimmung im Dezember 1875 in einer Wahlempfehlung auf den Punkt: Alle anderen Rücksichten müssten zur Seite treten, alle politischen Fragen außer Acht gelassen werden, es gehe ausschließlich um die industriellen Interessen der Region, und die seien bei Gerwig in den allerbesten Händen.²⁰

Im Reichstag ergriff Gerwig das Wort zu Themen, die seine Sachkenntnis berührten. In seinem ersten Redebeitrag am 6. Dezember 1876 sprach er sich dafür aus, die Aufsicht über die Schifffahrt auf dem Rhein beim Reichskanzleramt anzusiedeln. Während andere Redner darin eine politische Grundsatfrage, nämlich die nach Reichs- oder Länderkompetenz, erkannten, begründete Gerwig seine Stellungnahme ausschließlich technisch und mit Effizienzüberlegungen.²¹ Auch in späteren Debatten war der Rhein für Gerwig ein wichtiges Anliegen. Noch häufiger freilich meldete er sich in Fragen des Eisenbahnwesens zu Wort. In der Haushaltsdebatte am 29. März 1878 plädierte er für eine nachhaltigere Beteiligung des Reichs am Bau der Gotthardbahn, am 1. April 1878 sprach er als Berichterstatter über Rentabilität und Ausbau der elsass-lothringischen Bahnen. Stets befasst er sich mit Finanzierung, Beamtenstellen und Tarifen; seine Redebeiträge sind sachorientiert und detailreich, nur selten hören wir bei ihm grundsätzliche Positionen

heraus. So lässt er seine Auffassung über den technischen Fortschritt und die Rolle des Staates in der Wirtschaft erkennen, als er sich am 29. April 1879 für den Ausbau der Telegrafie einsetzt: Die Wissenschaft habe glänzende Fortschritte gemacht, in Zukunft werde man nur noch unterirdische Telegrafienlinien anlegen, »und Sie wissen ja, daß andere Staaten dem vorleuchtenden Beispiel von Deutschland folgen werden.« Gleichzeitig beklagt er mangelnden Einsatz für Zukunftsaufgaben: »Plötzlich läßt der Staat die Flügel hängen, er will keine Eisenbahnen, keine Kanäle, keine Straßen mehr bauen, er will keine Telegrafienlinien mehr anlegen, man sagt immer, wir müssen nur sparen. Aber, meine Herren, wenn wirklich Noth im Volke ist, wenn es an Arbeit fehlt, wer ist denn als der erste berufen zu helfen? Das ist der Staat, er muß, so weit es irgend zulässig erscheint, dafür eintreten, daß durch öffentliche Arbeiten Beschäftigung gegeben wird.«²² Hier spricht weniger der Liberale als der Keynesianer *avant la lettre*. Wenig liberal klingt es auch, wenn er am 1. Juli 1879 Schutzzölle auf Strohbänder für die Strohhutproduktion fordert: Die Freigabe der Zölle habe »zum Verfall dieser achtbaren Beschäftigung von weiblichen Personen in den Bergdistrikten« beigetragen, aber auch »die inzwischen aufgetretene Konkurrenz aus China. In China werden auch durch Personen der niederen Klasse, die man wohl unter den Namen Kulis zusammenfassen darf, Strohbänder gemacht. Daß diese dort nicht teuer zu stehen kommen, daß sie über England zu uns in kolossaler Masse hereingeführt werden, daß manche Strohhutfabrikanten lieber diese wohlfeilen chinesischen Geflechte kaufen, wenn sie auch damit die inländische Industrie unterdrücken, das ist etwas thatsächliches.«²³ Man sieht, dass die Politik schon vor über hundert Jahren durch die Folgen

der Globalisierung gefordert war und liberale Grundsätze dabei ins Wanken geraten konnten. Deutlich wird in diesen Redebeiträgen aber auch, dass Gerwig die Erwartungen, er werde sich im Reichstag für die industriellen Interessen seines Wahlkreises und des Landes einsetzen, erfüllte.

Im Bau eines Reichstagsgebäudes fand Gerwig die Gelegenheit, sich auch auf dem Gebiet der Architektur einen Namen zu machen. Dabei war der rheinische Zentrumsabgeordnete Dr. August Reichensperger der Gegenspieler, an dem er sich immer wieder abarbeitete – ungewöhnlich für den sonst so sachlichen Gerwig. Reichensperger war ein leidenschaftlicher Verfechter des gotischen Baustils, Renaissance und Klassizismus lehnte er ab. Auch für das neue Parlamentsgebäude wollte er einen gotischen Entwurf, während die vorliegenden Pläne einen Bau im Stil der italienischen Renaissance, der Herrschaftsarchitektur des Kaiserreichs, vorsahen. In zahllosen Reden hatte er diese Meinung vorgetragen und dabei die Geduld seiner Zuhörer wohl des Öfteren auf die Probe gestellt. In der Sitzung vom 26. Juni 1879 sprach er sich dafür aus, mit dem Bau noch zu warten, und dafür finanzielle, aber auch ästhetische Gründe angeführt. Gerwig widersprach und legte sogar einen Schuss Pathos in seine Worte: »Meine Herren, ich kann mich solchen Gedanken durchaus nicht anschließen; ich freue mich, dass heute noch ein Strahl der nationalen Begeisterung, welcher seiner Zeit in diesem Hause herrschte, als man sich für ein monumentales, der deutschen Nation würdiges Haus aussprach, zu uns hereindringt.«²⁴ Er plädierte dafür, das Vorhaben der Budgetkommission zu übergeben und es dadurch zu beschleunigen. Selbst in einer Debatte über ein ganz anderes Thema, nämlich die Rheinkorrektion (17. März 1880), konnte sich Gerwig eines Seitenhiebs auf seinen Wi-

derpart nicht enthalten: »Ich als Techniker bin noch schuldig, eine kurze Bemerkung dem Herrn Abgeordneten Reichensperger zu machen. Es hat mich schon oft gedrückt, wenn er den allein seligmachenden gothischen Styl uns hier vorgepriesen und alles schlecht geheißen hat, was ihm nicht dahin paßt.« Nun habe er auch noch die Wasserbautechniker schlecht gemacht, und er wundere sich schon sehr, dass er sich auch auf diese Materie geworfen habe. »Denn ich glaube, wenn er den Wunsch hegt, daß es mit dem Rhein anders werde, so ist das nicht Gothik – das ist Renaissance.« Das Protokoll verzeichnet Heiterkeit.²⁵ Am 9. Juni 1883 debattierte der Reichstag den Entwurf des Architekten Paul Wallot, der einen monumentalen Renaissancebau vorsah; eine Jury, der auch Gerwig angehörte, hatte ihm den ersten Preis zuerkannt. Reichensperger begründete noch einmal seine Ablehnung: Die italianisierende Renaissance habe keine Wurzeln in der deutschen Geschichte, sie stamme aus einer Zeit, in der der Fürstenabsolutismus die Volksfreiheit vernichtet habe, die gotische Kunst dagegen sei germanischen Ursprungs und habe im ganzen christlichen Abendland geherrscht. Der neue Bau sei allzu palastartig, und er wünsche sich »fast das Glück dazu, so gern ich auch jünger sein möchte, daß ich nicht in den Reichstagspalast einziehen werde, ja, werde einziehen können.« Gerwig antwortete unmittelbar und führte aus, jede Zeit habe ihren Stil, das Parlamentshaus werde »ein Zeichen der Kunstrichtung sein, in der wir eben jetzt leben.«²⁶ Gemeinsam mit anderen Abgeordneten brachte er den Antrag ein, der Reichskanzler möge mit der Parlaments-Baukommission dafür sorgen, dass der Entwurf Wallots ausgeführt werde, und schloss seine Rede mit einem Kommentar »auf die melancholische Bemerkung des Herrn Abgeordneten Reichensperger, daß er nicht mehr erleben möge, in dem neuen Hause sein

zu müssen. Im Gegentheil, ich will von Herzen wünschen und hoffen, daß es ihm ebenfalls vergönnt sei, in diese Hallen der Renaissance des wiedererstandenen deutschen Reiches einzutreten und daß er sich dann [...] hoch darüber freuen wird, daß es endlich dem deutschen Volke gelungen ist, auch ein äußeres Zeichen seiner Einigung gefunden zu haben. Ich bin fest davon überzeugt, es wird ein hoher Festtag für alle deutschen Stammesgenossen, für alle, die unter diesem Zeichen geeint sind, sein, wenn zum ersten Mal eingetreten wird in diese Hallen; es wird dann das hoch über der Kuppel wehende schwarz-weiß-rothe Banner uns alle mit Stolz erfüllen.«²⁷ Das Protokoll verzeichnet Bravo-Rufe – das einzige Mal nach einer Rede von Gerwig.

In diesen Rededuellen wird deutlich, dass es um mehr geht als nur um persönliche Vorlieben. Gotik oder Renaissance – das ist im Kern die ideologische Frage, an welche Tradition das deutsche Volk anknüpfen und welches Selbstbild es in seinem wichtigsten staatlichen Bauwerk zum Ausdruck bringen wollte. Beide Seiten wollten ein Gegenwartsbedürfnis durch eine Geschichtskonstruktion absichern, wofür das Zeitalter des Historismus gleich mehrere Optionen bereithielt. Die Gotik hochzuschätzen bedeutete, sich am 13. Jahrhundert zu orientieren, als sich die großen Nationen Europas herausbildeten, aber durch das Band des gemeinsamen katholischen Glaubens geeint waren. Die Deutschen im mittelalterlichen Reich, so glaubte man besonders nach den Freiheitskriegen, hätten sich jene Baukunst in besonderer Weise anverwandelt und sie zu Vollendung gebracht. Daher galt die Gotik ungeachtet ihrer französischen Ursprünge als »altdeutscher« Nationalstil. In der italienischen Renaissance dagegen traten der sakrale Sinngehalt und die volkstümlich-organische Auffassung zurück, sie betonte mit ihren

wuchtigen Rathäusern und Palazzi mit Bossenmauerwerk die Macht von Städten und Adelsgeschlechtern. Dieser Stil hatte seit der Mitte des 19. Jahrhunderts in Deutschland begonnen, sich für Säkularbauten durchzusetzen, zunächst bei Banken, später auch Staatsgebäuden. Seiner Formensprache wurde die Kraft und Vornehmheit zugeschrieben, die Macht des Deutschen Reiches zum Ausdruck zu bringen.²⁸ Deshalb herrschte weitgehend Einigkeit, dass auch der neue Reichstag so zu errichten sei. Reichensperger mit seiner Gotikbegeisterung war ein Rufer in der Wüste, fast alle wollten einen monumentalen Baukörper, der Sieg, Einheit und Überlegenheit der Deutschen eindrucksvoll verkündete. Gerwig macht sich also zum Sprecher des »mainstream«, wenn er für die Florentiner Renaissance Partei ergreift, und seine Formulierungen belegen, dass er sich mit deren ästhetisch-politischer Aussage identifiziert. Letztlich sind seine Argumente wie immer pragmatisch: Sie trifft nun einmal den Geschmack der Zeit, und sie ist geeignet auszudrücken, was sie ausdrücken soll. Er hält Reichensperger entgegen, »Wir können nicht aus der Vergangenheit schöpfen«²⁹ und übergeht damit, dass auch die Neo-Renaissance ein Geschichtskonstrukt ist: nur die Gotik ist Vergangenheit, Renaissance ist jetzt. Eine Auseinandersetzung mit ihren ästhetischen Qualitäten und historischen Voraussetzung, wie sie Reichensperger so ausgeprägt betreibt, finden wir bei Gerwig nicht.

Durch seine Reden im Parlament und durch seine Tätigkeit in der Baukommission hat Gerwig dazu beigetragen, dass das neue Reichstagsgebäude nach dem Wallot-Entwurf im Stil der Renaissance verwirklicht wurde. Deshalb finden wir ihn, am Ende seiner Karriere als Abgeordneter und auch schon am Abend seines Lebens, unter den Ehrengästen Kaiser



Grundsteinlegung des Reichstagsgebäudes am 9. Juni 1884 durch Kaiser Wilhelm I. Unter den Ehrengästen (auf der Tribüne, mit Regenschirmen) war auch Robert Gerwig. (Foto: Ottomar Anschütz)

Wilhelms I. bei der Grundsteinlegung am 9. Juni 1884. Ironie des Schicksals: Reichensperger († 1895) erlebte die Vollendung des Baus zehn Jahre später noch mit, Gerwig († 5. Dezember 1885) war das nicht mehr vergönnt.

Robert Gerwig gehört weder zu den herausragenden Parlamentariern des Kaiserreichs, noch war er ein Hinterbänkler. In den neun Jahren seiner Tätigkeit im Reichstag hat er Zeichen gesetzt und ein Profil entwickelt. Dieses besteht zum einen in einer pragmatischen, an sachlichen Notwendigkeiten orientierte Sichtweise. Die Themen, zu denen er sprach, kannte er bis ins Detail; sein Satz »Ich als Techniker« charakterisiert seine Tätigkeit im Reichstag. Immer ging es darum, Projekten zum Durchbruch zu verhelfen, nicht darum, solche zu bremsen. Dabei fällt auf, dass er von Sparsamkeit des Staates offenbar nicht so viel hielt. Während andere Redner mahnend an die Kosten erinnerten, sprach sich Gerwig stets dafür aus, die veranschlagten Mittel auszugeben. Zeigt sich darin eine Prägnanz durch die badischen Verhältnisse? Be-

kanntlich war ja die badische Staatsbahn mit ihren aufwändigen Trassen und Doppelspurten diejenige mit dem größten kilometrischen Anlagekapital, d. h. jeder Streckenkilometer war hier teurer als irgendwo sonst in Deutschland. Vielleicht hatte der Kommentator der Schweizer »Grenzpost« 1875 beim Ausscheiden Gerwigs aus der Bauleitung der Gotthardbahn dessen Ausgabenfreude zwar polemisch, aber doch richtig hergeleitet, als er schrieb: »Herr Gerwig stammt aus der badischen Staatsingenieurschule, welche dafür bekannt ist, daß sie sehr solid und sehr schön baut, aber um die Kosten sich blutwenig kümmert. Das Geld ist ihr nur ein Chimäre, und beim Staatsbau allein ist's ihren Zöglingen deßhalb recht wohl, weil dort ein einfacher Landtagsbeschluß stets neues Geld herschafft, wie weiland der Stab Mosis Wasser aus dem Felsen schlug. So soll denn auch das Meisterstück Gerwig's, die Schwarzwaldbahn von Donaueschingen nach Offenburg, eine prachtvolle Anlage sein, aber heidenmässig viel Geld gekostet haben.«³⁰ Die ausgeprägte Sachorientiertheit Gerwigs schließlich verleitet zu dem Schluss, er sei ein unpolitischer Abgeordneter gewesen. In der Tat gibt es nur wenige Äußerungen von ihm, die grundsätzliche politische Einstellungen zeigen. Ihm ging es um die Rheinkorrektion, die Finanzierung der Gotthardbahn, die Frachttarife für Weißblech und die Kuppel über dem Reichstag, aber er stritt nicht für mehr Rechte für die Abgeordneten unter dieser Kuppel. Dennoch wäre es verfehlt, ihn unpolitisch zu nennen. So wie er sich für die Renaissance als den offiziellen Baustil einsetzte, weil sie modisch und imposant war, so war er auch ein Anhänger der bestehenden Herrschaftsordnung mit ihrer siegesdeutschen Selbstdarstellung. Auch als Parlamentarier blieb er der Staatsdiener, als der er einst angetreten war, und zeigt Züge

des süddeutschen »Geheimratsliberalen«, eines aufgeklärten und für die Entwicklungstendenzen und Ideen der Zeit aufgeschlossenen Beamten, für den aber die Erhaltung der Ordnung und der Autorität des Staates das oberste Ziel darstellt.³¹ Mochten Bamberger und Bebel, Virchow und Windthorst mit Bismarck streiten und die politischen Zustände kritisieren, Gerwigs Sache war das nicht, ihm ging es um die Verbesserung der materiellen Verhältnisse durch und für den Staat. Er richtete sich im Gehäuse des Konstitutionalismus ein und wusste die Möglichkeiten, die dieser trotz aller Beschränkungen bot, wirksam zu nutzen. Das ist auch politisches Verhalten und im Kaiserreich eher die Norm als die Ausnahme.

Anmerkungen

- 1 Vgl. Franz Schnabel: Deutsche Geschichte im neunzehnten Jahrhundert. Band 6: Die moderne Technik und die deutsche Industrie, Freiburg 1965, S. 42 f., 90 ff.
- 2 Vgl. Personalakte Robert Gerwigs, Generallandesarchiv Karlsruhe (= GLAK), 76, No. 2757, Ludger Beckmann: Robert Gerwig, in: Mitteilungen. Furtwanger Heimatblättli 39, 2010, S. 4 ff.
- 3 Vgl. Albert Kuntzemüller: Robert Gerwig und die Gotthardbahn, Sonderdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“, Berlin o. J., S. 747.
- 4 Vgl. Personalakte, GLAK 76, No. 2757, Bl. 117, 173, L. Beckmann: Robert Gerwig, S. 15 ff., A. Kuntzemüller, Gotthardbahn, S. 748, 761.
- 5 Vgl. Wolfgang A. Winkler, Karl Volk: Robert Gerwig. Schwarzwaldbahn, Uhrmacherschule oder Straßenbau – ein genialer Ingenieur erschließt und fördert den Schwarzwald-Baar-Kreis, in: Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis (Hrsg.): Almanach 2011. Jahrbuch des Schwarzwald-Baar-Kreises 35, 2011, S. 179.
- 6 Vgl. Franz Schnabel, Deutsche Geschichte Bd. 6, S. 180.
- 7 Karl Müller: Die badischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung. Ein Beitrag zu Geschichte des Eisenbahnwesens, Heidelberg

- 1904, PDF-Ausgabe: http://www.digitalis.uni-koeln.de/Mueller/mueller_index.html, S. 103.
- 8 Albert Kuntzemüller: Fünfzig Jahre Schwarzwaldbahn. Ein Beitrag zur Verkehrsgeschichte Südwestdeutschland (Sonderdruck aus „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1923), Triberg o. J., S. 4.
- 9 Vgl. L. Beckmann: Robert Gerwig, S. 8.
- 10 Vgl. Armin Kienzler, Florian Kienzler: Aus der Not entstand ein Erfolgsprodukt. Bahnhäusleuhr von der Uhrmacherschule Furtwangen gefördert, in: Heimatblätter, Heimatkundliche Beiträge für Gremmelsbach, Nußbach, Triberg und Umgebung, 12, 2008, S. 15.
- 11 Vgl. W. A. Winkler, K. Volk: Robert Gerwig, S. 173.
- 12 Vgl. ebd., L. Beckmann: Robert Gerwig, S. 9.
- 13 Vgl. Ulrich Tjaden: Liberalismus im katholischen Baden. Geschichte, Organisation und Struktur der Nationalliberalen Partei Badens 1869–1893, Diss. Freiburg, 2002, S. 20.
- 14 Vgl. Der Schwarzwälder. Wochen- und Verkündigungsblick für den Amtsbezirk Villingen, Nr. 83, 16. Juli 1864 (Stadtarchiv Villingen-Schwenningen), Klaus Scherff: Alles über die Schwarzwaldbahn, Stuttgart 2009, S. 18.
- 15 Vgl. Tobias Friske: Kammern des Volkes? Die Zweiten Kammern im deutschen Frühkonstitutionalismus, <http://www.freidok.uni-freiburg.de/volltexte/3155> (Zugriff 7.2.2013), S. 29.
- 16 Vgl. ParlamentarierPortal des Zentrums für Historische Sozialforschung Köln, http://biosop.zhsf.uni-koeln.de/ParlamentarierPortal/biorabkr_db/biorabkr_db.php (Zugriff 19.2.2013).
- 17 Vgl. Karl Bachem: Vorgeschichte, Geschichte und Politik der Deutschen Zentrumspartei: Zugleich ein Beitrag zur Geschichte der katholischen Bewegung, sowie zur allgemeinen Geschichte des neueren und neuesten Deutschland, 1815–1914, 9 Bde. Köln 1927–1931, Band 8, S. 464.
- 18 Vgl. U. Tjaden: Liberalismus, S. 8 f.
- 19 Vgl. ebd., S. 256.
- 20 Vgl. Personalakte, GLAK 76, No. 2757, Bl. 117.
- 21 Vgl. http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt3_k2_bsb00018385_00009.html (Zugriff 19.2.2013).
- 22 http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt3_k4_bsb00018399_00611.html (Zugriff 19.2.2013).
- 23 http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt3_k4_bsb00018402_00260.html (Zugriff 19.2.2013).
- 24 http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt3_k4_bsb00018402_00169.html (Zugriff 21.2.2013).
- 25 http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt3_k4_bsb00018408_00527.html (Zugriff 21.2.2013).
- 26 http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt3_k5_bsb00018441_00629.html (Zugriff 22.2.2013).
- 27 http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt3_k5_bsb00018441_00634.html (Aufruf 21.2.2013).
- 28 Vgl. Harold Hammer-Schenk: Architektur und Nationalbewusstsein, in: Funkkolleg Kunst, Studienbegleitbrief 9, Weinheim und Basel 1985, S. 39.
- 29 http://www.reichstagsprotokolle.de/Blatt3_k5_bsb00018441_00629.html (Zugriff 22.2.2013).
- 30 Personalakte, GLAK 76, No. 2757, Bl. 84, A. Kuntzemüller: Gotthardbahn, S. 75.
- 31 Vgl. Lothar Gall: Bismarck. Der weiße Revolutionär, Frankfurt am Main, Berlin, Wien 1980, S. 482.



Anschrift des Autors:
Michael Tocha
Langes Gewann 33
78052 Villingen-Schwenningen