



ARCHIVNACHRICHTEN

.....
**Unterwegs sein –
Spuren neuzeitlicher
Mobilität**
.....

Aus der Nähe in die
Ferne
.....

Fahrt übers Nordmeer
.....

Deutschlands älteste
Eisenbahnbrücke
.....

Es ist nicht alles Gold,
was glänzt
.....



Inhalt

WOLFGANG ZIMMERMANN

3 || Editorial

UNTERWEGS SEIN SPUREN NEUZEITLICHER MOBILITÄT

JÖRG-WOLFRAM SCHINDLER

4 || Moderne macht mobil.
Motive und Strukturen neuzeitlicher
Bevölkerungsmobilität

ANJA STEFANIDIS

6 || Aus der Nähe in die Ferne.
Dokumente, die bewegen. Ausstellung
im Hauptstaatsarchiv Stuttgart

PETER SCHIFFER

8 || Kavaliereisen in der Frühen Neuzeit.
Quellen zur adligen Reisekultur im
Hohenlohe-Zentralarchiv Neuenstein

EBERHARD MERK

10 || Karl Fürst von Urach.
Ein Orientreisender aus dem Haus
Württemberg

MARTINA HEINE

13 || Wenn einer eine Reise tut ...
Das fürstliche Haus Löwenstein-Wert-
heim unterwegs

PETER MÜLLER

14 || Fahrt übers Nordmeer.
Ein Reisebericht der Herrnhuter Missio-
nare auf Grönland

MARIONELA WOLF

16 || „Ach, könnte ich mondlich mit
Euch Reden ...“ Briefe württember-
gischer Migranten als Mittel der Distanz-
bewältigung

RAINER BRÜNING /

MANFRED HENNHÖFER

17 || Mobilität im Ersten Weltkrieg

MARTIN STINGL

20 || Deutschlands älteste Eisenbahn-
brücke über den Rhein

FRANZ-JOSEF ZIWES

22 || Mobil für die Mobilität.
Italienische Arbeiter bauen die Hohen-
zollerische Landesbahn

BIRGIT MEYENBERG

23 || Eine Anfertigung nach Maß.
Der Salonwagen des Fürsten Karl Anton
von Hohenzollern

WOLFRAM BERNER

24 || Die „Zacke“.
Städtische Mobilität im Wandel

UWE HEINTZER

25 || Mercedes-Benz Archive & Samm-
lung. Von der Erfindung des Automobils
bis zum digitalen Archiv der Zukunft

VOLKER RÖDEL

28 || „bei Benz also definitiv zu bestel-
len“. Die Königin von Schweden kauft
sich 1908 ein Automobil

PETER BOHL

29 || „Kennt ihr das Land?“
Fremdenverkehrswerbung in Württem-
berg vor dem Zweiten Weltkrieg

CLAUDIA WIELAND

31 || Von Nachen, „Maakühen“
und Fähren. Schiffsverkehr an Main
und Tauber

WOLFGANG SCHNEIDER

33 || Mit den Augen eines Lokführers.
Bahngeschichtliche Sammlung von Hans
Noller jetzt im Staatsarchiv Ludwigsburg

STEPHAN MOLITOR

34 || Autobahnen im Bild.
Die fotografischen Sammlungen des
Landesamts für Straßenwesen

LEONIE KÜHNER

36 || Kommen und Gehen im Staats-
archiv. Migrationserfahrungen am außer-
schulischen Lernort

ARCHIV AKTUELL

ROBERT KRETZSCHMAR

37 || Mitten im epochalen Umbruch
zum digitalen Landesarchiv.
Jahresbericht des Landesarchivs Baden-
Württemberg für 2009

QUELLEN GRIFFBEREIT

MARTIN HÄUSSERMANN

40 || Wege in den Tod. Dokumente zur
„Euthanasie“ in Weinsberg entdeckt

MARKUS FIEDERER

41 || „Eine restlose Ausrottung der
Judengemeinschaft in meiner Wohnung
wäre mir wohl das allerliebste. Heil
Hitler!“ Die jüdische Gemeinde Haiger-
loch in den Jahren 1933–1942

PETER RÜCKERT

42 || Die Belagerung von Steinfels.
Eine unbekannte Bildergeschichte aus
dem 17. Jahrhundert

ARCHIVGUT GESICHERT

CORNELIA BANDOW

43 || Attraktiv, aber anstrengend. Über
den sachgerechten Umgang mit Karten

MARIONELA WOLF /

KERSTIN FORSTMAYER

44 || Es ist nicht alles Gold, was glänzt

ARCHIVE GEÖFFNET

ISOLDE DÖBELE-CARLESSO

45 || „Wenn über den Weinberg es
flammt ...“ Literatur zum Weinbau in
Baden-Württemberg von Vergil bis
Theodor Heuss

PETER SCHIFFER

46 || Hoftheater und kulturelles Leben
im Schloss Öhringen

MONIKA SCHAUPP

47 || Newsletter des Archiverbunds
Main-Tauber erfolgreich etabliert

CLEMENS REHM

47 || Gesucht: Helden

GESCHICHTE ORIGINAL: QUELLEN FÜR DEN UNTERRICHT 39

ULRICH MAIER

48 || „Stuttgart, Ulm und Biberach ...“
Vor 150 Jahren entstand das württem-
bergische Eisenbahnnetz

Editorial



Liebe Leserin, lieber Leser,

Mobilität ist zu einer Epochensignatur der Moderne geworden. Eisenbahn, Automobil und Flugzeug haben die Möglichkeit des Menschen revolutioniert, Entfernungen in schneller Zeit und ohne allzu große Strapazen zurückzulegen. Die Erfindung des *Motorwagens*, für den Karl Benz am 29. Januar 1886, also vor fast 125 Jahren, das Patent erhielt, ist nicht nur für Baden-Württemberg ein besonderes Ereignis. Grund genug für die Archivnachrichten, sich im neuen Heft auf die Suche nach Spuren neuzeitlicher Mobilität in den Archiven zu machen.

Kavaliersreisen waren seit der Frühneuzeit fester Bestandteil im Leben eines jungen Adligen. In Tagebüchern und Reiseberichten wurden Eindrücke festgehalten; Rechnungen und vor allem immer wiederkehrende Bittschreiben um weitere finanzielle Unterstützung geben unmittelbare Eindrücke in den Alltag auf Reisen. Auf den Orientreisen von Karl Fürst von Urach im ausgehenden 19. Jahrhundert entstanden beeindruckende Fotografien, von denen wir Ihnen eine kleine Auswahl präsentieren. Doch man reiste nicht nur zum Vergnügen und aus Bildungsgründen – Herrnhuter Missionare kamen im 18. Jahrhundert auf ihren Reisen bis nach Grönland. Handschriftliche Berichte kursierten in Kreisen Gleichgesinnter. Im Gutsarchiv Unterdeufstetten, heute im Staatsarchiv Ludwigsburg, hat sich ein Exemplar erhalten. Württembergische Auswanderer erzählten in anrührenden Briefen vom Schwarzen Meer von ihren Eindrücken in ihrer neuen Umgebung, aber auch von ihrer Sehnsucht nach der alten Heimat, die sie hinter sich gelassen hatten.

Eisenbahn und Automobil veränderten nicht nur die Reisegewohnheiten der Menschen. Auch die Kriegsführung bekam eine andere Qualität. Fotografien

des Ersten Weltkriegs aus den Beständen des XIV. Armeekorps, die im Generallandesarchiv Karlsruhe verwahrt werden, zeigen in eindrucklicher Weise das *neue Gesicht* des Kriegs.

Natürlich nimmt die Überlieferung zum Ausbau des Straßen- und Schienennetzes einen breiten Raum in den Archiven ein. Zwischen Waldshut und Koblenz im Kanton Aargau wurde 1859 die erste Bahnbrücke über den Rhein errichtet. Pläne, Akten und Fotografien geben einen Einblick in die Baugeschichte. Auf soziale Aspekte des Eisenbahnbaus verweist ein Beitrag, der über den Einsatz italienischer Saisonarbeiter beim Bau der Hohenzollerischen Landesbahn im frühen 20. Jahrhundert berichtet. Dass herrschaftliches Repräsentationsbedürfnis nicht immer durch die Realitäten des Alltags abgedeckt sein musste, zeigt der amüsante Artikel über das Schicksal des Salonwagens des Fürsten Karl Anton von Hohenzollern.

Die Fotodokumentation des Landesamts für Straßenwesen zeichnet in umfassender Weise den Ausbau des Autobahnnetzes von den Anfängen in den 1930er-Jahren bis zum Ende des 20. Jahrhunderts nach.

Das eingangs zitierte Patent Nr. 37435 für Karl Benz bildet die Grundlage für den Aufstieg des Unternehmens zum Weltkonzern. Das Unternehmensarchiv dokumentiert diesen Weg mit seinen umfangreichen Beständen.

Die neuen Möglichkeiten des Reisens legten auch die Grundlagen für den modernen Massentourismus als einen lukrativen Wirtschaftszweig. Anhand von Werbeplakaten, Filmen und Akten des Hauptstaatsarchivs Stuttgart lassen sich die zaghaften Anfänge der Fremdenverkehrswerbung in Württemberg vor dem Zweiten Weltkrieg nachzeichnen.

Unter dem Titel *Aus der Nähe in die Ferne* wird das Hauptstaatsarchiv Stuttgart in einer Ausstellung vom 3. März

bis 4. Juni 2010 *Dokumente, die bewegen* vorstellen und damit einen abwechslungsreichen Einblick in die Geschichte der Mobilität geben. In den *Quellen für den Unterricht* führt Ulrich Maier anhand des Eisenbahngesetzes von 1858 in den Aufbau des württembergischen Eisenbahnnetzes ein. Im Staatsarchiv Ludwigsburg wurde ein eigenes archivpädagogisches Modul erarbeitet, in dem sich die Kinder zusammen mit der Archivmaus Archi auf die Suche nach den Spuren von Migration im Archiv machen.

Natürlich informieren wir Sie im vorliegenden Heft auch über aktuelle Entwicklungen im Landesarchiv. Unter der Überschrift *Mitten im epochalen Umbruch zum digitalen Landesarchiv* stellt Ihnen Robert Kretschmar, der Präsident des Landesarchivs, im Jahresbericht vor, in welchen tief greifenden Veränderungsprozessen sich das Landesarchiv befindet. Mit über drei Millionen Zugriffen im Jahr 2009 hat das Onlineangebot des Landesarchivs weiter seinen Status als zentrale, gern genutzte Informationsplattform ausgebaut. Die komfortablen Recherchemöglichkeiten und das umfangreiche Angebot machen viele Menschen erstmals auf die reichen Bestände und die vielfältigen Veranstaltungen des Landesarchivs aufmerksam.

Wir wünschen Ihnen viel Freude bei der Lektüre der neuen Ausgabe der Archivnachrichten.

Mit den besten Grüßen aus der Redaktion

Ihr

Dr. Wolfgang Zimmermann

Moderne macht mobil

Motive und Strukturen neuzeitlicher Bevölkerungsmobilität

Mobilität ist zu einem zentralen Merkmal der Moderne geworden. Doch längst vor der Erfindung von Eisenbahn und Kraftfahrzeug waren Menschen unterwegs, legten aus den unterschiedlichsten Motiven Wegstrecken zurück.

Mobilität bezeichnet in den Sozialwissenschaften generell die Beweglichkeit, die es einer Person oder einer Sache erlaubt, innerhalb eines definierten Bezugsrahmens einen Positionswechsel durchzuführen. Dieser Rahmen legt verschiedene Arten der Mobilität fest. In der Mobilitätsforschung wird die Bevölkerungsmobilität – und um diese geht es hier – entweder dem gesellschaftlich-sozialen Bezugsrahmen oder dem räumlich-geografischen zugeordnet. Während die soziale Mobilität den Auf- oder Abstieg eines Individuums oder einer Gruppe innerhalb der Gesellschaft erfasst, findet bei der räumlichen Mobilität der Positionswechsel im geografischen Raum statt. Die vorliegende Ausgabe der Archivnachrichten beschäftigt sich hauptsächlich mit den räumlich-geografischen Aspekten von Mobilität.

Räumliche Bevölkerungsmobilität ist ein zutiefst menschliches Phänomen, das sich zu allen Zeiten nachweisen lässt. Doch erst in den letzten Jahrhunderten konnte sie sich aufgrund einer zunehmenden sozioökonomischen Differenzierung und in Verbindung mit einer rasanten Entwicklung der Transportsysteme zur gegenwärtigen Massenbewegung herausbilden. Ihre Auslöser entspringen meist individuellen Entschlüssen, können aber auch durch äußere Zwänge hervorgerufen werden. Neben Neugier und Suche nach dem Fremden, wie bei den frühen Abenteuerreisenden und den späteren Kavaliertouren, sind ökonomische Gründe ein wichtiges Motiv. Sie leiteten die Fernhandelskaufleute genauso wie sie heute hinter der modernen Arbeitsmigration stehen. Zur erzwungenen Mobilität, etwa durch Vertreibungen, kam es in Europa immer wieder durch politisch-konfessionelle Spannungen. Gerade das 20. Jahrhundert wurde zu einer Epoche, die in Deutschland, aber auch in ganz Ost-

europa aus ganz verschiedenen Motiven zu Vertreibungen und Umsiedlungen führte.

Dass Sozialstrukturen in unterschiedlicher Weise Mobilität auslösen konnten, lässt sich anhand der Anerben- und Realteilungsgebiete zeigen. Im Anerbengebiet war der Abwanderungsdruck durch die weichenden Erben objektiv größer, doch entstand daraus kein Fortzugsautomatismus. Einzeluntersuchungen ergaben, dass selbst hier stets individuelle Konstellationen letztlich über Fortzug oder Verbleib entschieden. Gleiches gilt für die kräftigen Abwanderungswellen aus Baden und Württemberg während der Agrarkrisen des 19. Jahrhunderts. Auch hier standen letzten Endes individuelle Entscheidungen hinter jedem Auswanderungsbeschluss. Deshalb wanderten auch weniger die ärmsten Sozialgruppen, sondern eher einkommensstärkere Schichten ab. Denn Mobilität hat auch einen finanziellen Aspekt; sie muss bezahlt werden können. Die Ärmsten blieben häufig als Unterschicht an Ort und Stelle.

Die enorme Zunahme des Mobilitätsumfangs in den letzten Jahrhunderten wurzelt also weniger in neuen Motivstrukturen, sondern basiert auf den ständig verbesserten Transportsystemen samt dem dazugehörigen Ausbau der Infrastruktur. Die Entwicklung der Personenbeförderung im Südwesten lässt dies gut erkennen.

Das seit dem Spätmittelalter ausge dehnte Postwesen im Reichsgebiet hatte sich neben Brief- und Kleingepäckbeförderung bald auch dem Güter- und Personenverkehr angenommen. Etwa seit 1630 bis weit in die Mitte des 18. Jahrhunderts hinein verbanden Landkutschen, die planmäßig auf festen Routen verkehrten, die verschiedenen Regionen des Reichs. Diese offenen, ungefederten, auf Holzachsen fahrenden Leiterwagen waren extrem unbequem. So bekamen die auf Holzsitzen ohne Rückenlehne Reisenden nicht nur jede Straßenebene unmittelbar zu spüren, sondern waren auch der Witterung direkt ausgesetzt. Ab 1742 setzte die Reichspost

erstmalig regelmäßig verkehrende *geschwinde* Postwagen auf der Strecke von Frankfurt am Main nach Basel über Mannheim, Karlsruhe, Freiburg im Breisgau ein. Sie waren dazu eine ganze Woche lang unterwegs. 1760 wurde die wichtige überregionale Verbindung von Paris über Straßburg/Strasbourg nach München und Wien eröffnet, die allerdings anfangs den Umweg über Offenburg, Heilbronn, Nürnberg nahm. Nicht nur solche Umwege, sondern auch die häufig schlechten Straßen führten zu langen Fahrzeiten. Durch den Gebrauch der üblichen Gabelfuhrwerke waren die selten gut befestigten Straßen und Wege nämlich in der Mitte meist so ausgetreten, dass dort das Wasser nicht abfließen konnte und der Morast eine Befahrung oft kaum mehr möglich machte. Daneben behinderte im Südwesten das Relief mit seinen kräftigen Steigungen über Schwarzwald und Schwäbische Alb die Durchlässigkeit vor allem im Ost-West-Verkehr. Trotz solcher Widrigkeiten war gerade diese Verkehrsrichtung stark frequentiert, wobei dort nach einem Bericht des Oberpostdirektors von Haysdorff 1756 vor allem *lauter französische Dänzer, Operisten, Kammerdiener und dererlei Zeug so immer ab und zugeht*. Darin spiegeln sich die engen wirtschaftlichen und kulturellen Verbindungen zwischen Paris und den Residenzen des Reichs, besonders des Wiener Hofes wider.

Die mit enormem Aufwand betriebene Erneuerung und Verbreiterung der Poststraßen, die Vorschrift, dort statt der Gabelfuhrwerke nur noch die moderneren Deichselwagen zu verwenden, die Neutrassierung in den Gebirgsgebieten mit festgelegten Steigungen von maximal sechs Prozent – in Baden seit 1824, in Württemberg seit 1849 – sowie eine generelle Erweiterung des Routennetzes über Abkürzungsstrecken brachten eine Reduzierung der Fahrzeiten und eine Steigerung des Fahrkomforts. Die Folge war eine Aufstockung des Reiseverkehrs. Doch kamen diese Verbesserungsmaßnahmen zu spät.

Ein neues Verkehrsmittel, die Eisenbahn, stand ab 1834 in Baden und ab



1



2



3

1 | Das Postauto der Linie Künzelsau–Mergentheim vor dem Hotel „Deutscher Hof“ in Künzelsau, 1897. Vorlage: Stadtarchiv Künzelsau

2 | Blick von der Königstraße in Stuttgart auf den im Bau befindlichen zweiten Hauptbahnhof, 1. Juli 1916. Vorlage: Landesarchiv StAL PL 723

3 | Dampfschnellzug bei der Ausfahrt aus dem Hauptbahnhof Stuttgart, um 1950. Vorlage: Landesarchiv StAL PL 723

1840 in Württemberg bereit. Es trat als Beförderungsmittel rasch in Konkurrenz zur Postkutsche, zumal die frühen Bahnverbindungsnetze oft parallel zu den alten Hauptpoststrassen verliefen.

Allmählich wurde die Postkutsche auf die schienenfernen Bereiche zurückgedrängt. Trotz des um 1900 letztlich recht dichten Schienennetzes in Südwestdeutschland gab es – reliefbedingt – immer noch genügend Räume abseits der Schiene. Früh kam daher der Gedanke auf, dort den von Gottlieb Daimler 1886 erfundenen vierrädrigen Kraftwagen zur Personenbeförderung heranzuziehen. Pionier einer solchen Kraftpost war bezeichnenderweise Daimler selbst, der dazu 1898 auf der durch die tiefen Taleinschnitte von Kocher und Jagst gekennzeichneten Strecke von Künzelsau nach (Bad) Mergentheim einen mit fünf Personen besetzten Viktoria-

Motorwagen einsetzte. Ständige technische Schwierigkeiten und schließlich ein noch glimpflich ausgegangener Unfall bei Künzelsau beendeten den Versuch bereits ein Jahr später. Erst 1924 konnte hier ein regulärer Kraftpostbetrieb mit Autobussen aufgenommen werden.

Das Automobil als Transportmittel kam erst nach dem Ersten Weltkrieg zum Durchbruch. Doch bereits Mitte der 1920er-Jahre war abzusehen, dass das vorhandene Straßennetz dem wachsenden Kraftwagenverkehr nicht lange würde standhalten können, zumal auch Fuhrwerke noch wesentlich die Verkehrsverhältnisse bestimmten. So entstand die Idee, zur Verkehrsentserrung und zügigeren Fortbewegung *Nur-Autostraßen* anzulegen. Diesen Gedanken setzte dann die Reichsregierung 1933 mit dem Bau der Autobahnen um. Der enorme Ausbau dieses Netzes nach dem Zweiten

Weltkrieg wollte nicht nur dem inzwischen durch das Auto rapide gestiegenen Individualverkehr Rechnung tragen. Er hatte auch zum Ziel, eine möglichst rasche überregionale Erreichbarkeit aller wichtigen Wirtschaftsregionen des Bundesgebiets zu ermöglichen.

Heute ist der Individualverkehr jene Form der räumlichen Mobilität, die zunehmend kritisch gesehen wird. Allerdings ist es maßgeblich sie, welche jene räumliche Trennung von Tätigkeitsstandorten – Wohn-, Arbeits- sowie Erholungsstandorte – überwindet, die aus dem sozioökonomischen Differenzierungsprozess hervorgegangen ist. Und in dem Maß, in dem dieser Prozess fortschreitet, wird diese Mobilität selbst über größere Distanzen hinweg nicht nur weitergehen, sondern zunehmen.

JÖRG-WOLFRAM SCHINDLER

Handwritten text from a historical document, partially obscured by the main image.

Flößer auf der Enz, Ausschnitt aus einer kolorierten Grenzkarte zwischen dem württembergischen Birkenfeld und dem badischen Brötzingen, 1778. Vorlage: Landesarchiv HStAS N 1 Nr. 43

Aus der Nähe in die Ferne Dokumente, die bewegen

Ausstellung im Hauptstaatsarchiv Stuttgart

Wandernde Scholaren und Pilger, Handwerker, Kaufleute und Händler, fahrende Sänger, Spielleute und Gaukler – sie alle bevölkerten die mittelalterlichen Reisewege. Von jenen beschwerlichen Tagen bis zur mobilen Gesellschaft der Gegenwart war es ein weiter Weg. Ein Weg, der geprägt war vom technischen Fortschritt, vom kontinuierlichen Ausbau des Verkehrsnetzes und nicht zuletzt von einem sich erweiternden Horizont des Reisens. Der Entwicklung der Fortbewegung von der Frühen Neuzeit bis in die Moderne ist die Ausstellung *Aus der Nähe in die Ferne. Dokumente, die bewegen* im Hauptstaatsarchiv Stuttgart gewidmet. Dabei ist der Untertitel der Präsentation durchaus doppeldeutig zu verstehen, werden doch Schriftstücke gezeigt, die auch im emotionalen Sinn bewegen.

Unterwegs mit dem ältesten *Verkehrsmittel*, den Füßen, war das Reisen in früheren Jahrhunderten langsam, mühe-

voll und gefährlich. Die täglich zurückgelegte Distanz betrug je nach Beschaffenheit der Wege 25–50 Kilometer. Doch auch für diejenigen, die zu Pferde, mit einem Fuhrwerk oder gar einer Kutsche reisten, war die tage- oder wochenlange Fahrt oft unbequem und teuer. Solch eine Reise glich einem Abenteuer, das nur einem kleinen Teil der Bevölkerung vorbehalten war, der über die entsprechenden finanziellen Mittel verfügte.

Erst der Bau überörtlicher Chausseen seit dem 18. Jahrhundert und die Ausweitung der Postverbindungen führten zu einer Beschleunigung des Reisens. Neben dem Transport von Nachrichten und Gütern dienten die Postkutschen in zunehmendem Maß der Personenbeförderung. Festgesetzte Zeiten und Routen, die fast alle größeren Städte einbezogen, sowie kalkulierbare Kosten machten dieses erste öffentliche Verkehrsmittel attraktiv und erhöhten die Nachfrage. Auch erlaubte das Reisen in der Kutsche die Mitnahme

größerer Gepäckstücke. So mancher damalige Adlige, Kaufmann oder Privatgelehrte zählte Reiseservice, Reiseapotheke, mitunter sogar eine Reisebibliothek zu seinen luxuriösen Begleitern.

Einen bahnbrechenden Innovationsschub brachte das 19. Jahrhundert. Daimler, Drais und Zeppelin sind nur drei von zahlreichen Erfindern aus Südwestdeutschland, die sich bleibende Verdienste um die Mobilität erworben haben. Ermöglichte das 1817 von Karl Freiherr von Drais in Mannheim vorgestellte lenkbare Laufrad noch einen relativ bescheidenen Bewegungsradius, so stehen die Eröffnung der ersten badischen und württembergischen Eisenbahnen 1840 und 1845, die Entwicklung der ersten Motorwagen um 1885 und der Jungferflug des Zeppelin-Luftschiffs im Sommer 1900 für jene Dynamik, die das 20. Jahrhundert bestimmen sollte.

In der mit musealen Exponaten angeereicherten Ausstellung beleuchten aus-



3



4



1

gewählte Archivalien unterschiedliche Facetten der Mobilität. Beginnend mit der württembergischen Pferdezzucht, dargestellt am Beispiel eines von Herzog Karl Eugen prachtvoll angelegten Stutenbuchs von 1774, bis hin zu den spektakulären Autorennen auf der Solitude aus den 1920er-Jahren und den Anfängen des Luftverkehrs auf dem Flugplatz Böblingen gibt es Erstaunliches zu entdecken. Zeitgenössische Fotografien, Karten und Pläne veranschaulichen den Ausbau des Neckars zur Schifffahrtsstraße, die Verdichtung des Streckennetzes der württembergischen Eisenbahnen und den Bau der Reichsautobahn über die Schwäbische Alb als Meisterleistungen der Ingenieurkunst. Selbst kurios anmutende Themen wie der Einsatz von Brieftauben während des Ersten Weltkriegs oder die Gestaltung einstiger Verkehrszeichen finden ihren Niederschlag.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die mannigfaltigen Beweggründe, die

Menschen in andere Regionen und Länder führten. Eindrucksvolle Zeugnisse berichten von reisenden Staatsoberhäuptern und Edelleuten auf Kavaliertour, von Bildungshungrigen, Kurgästen und Touristen auf der Suche nach dem exotischen Süden. Aber auch ein anderes Bild wird gezeichnet, wenn militärische Verbände das Land durchziehen und Menschen – von Armut oder Verfolgung getrieben – ihr Glück in der Emigration suchen.

Die Faszination, die das Reisen schon immer auf die Menschen ausübte, spiegelt sich schließlich in einer Auswahl historischer Reisespiele, die seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert weite Verbreitung fanden.

ANJA STEFANIDIS



2

1 | Das Luftschiff Schwaben bei der Landung, 1911.
Vorlage: Landesarchiv HStAS E 14 Bü. 2077

2 | Verbotsschild für Kraftwagen und Motorräder auf dem Degerlocher Spielplatz Charlottenhöhe am sogenannten Königsträßle, kolorierte Bleistiftzeichnung, 1922.
Vorlage: Landesarchiv HStAS E 151/07 Bü. 24

3 | Reichsautobahn an der Drachenlochbrücke im Bereich des Albstiegs, Herbst 1936.
Vorlage: Landesarchiv HStAS J 321

4 | Bau der Reichsautobahn im Bereich des Albstiegs, August 1938.
Vorlage: Landesarchiv HStAS J 321

Aus der Nähe in die Ferne Dokumente, die bewegen

Ausstellung im Hauptstaatsarchiv
Stuttgart

Literarische Soiree mit den „Wortisten“:
Peter Gorges und Daniela Pöllmann
Donnerstag, 6. Mai 2010, 19.00 Uhr

Öffnungszeiten

3. März – 4. Juni 2010
Montag 10.00 – 17.00 Uhr
Dienstag und Mittwoch 8.30 – 17.00 Uhr
Donnerstag 8.30 – 19.00 Uhr
Freitag 8.30 – 16.00 Uhr

Informationen

Landesarchiv Baden-Württemberg
– Hauptstaatsarchiv Stuttgart –
Konrad-Adenauer-Straße 4
70173 Stuttgart
Telefon 0711/212-4335
E-Mail: hstastuttgart@la-bw.de
Internet: www.landearchiv-bw.de/hstas



Kavaliersreisen in der Frühen Neuzeit

Quellen zur adligen Reisekultur im Hohenlohe-Zentralarchiv Neuenstein



Landschaft in Italien, Bleistiftzeichnung des Constantin Prinzen zu Salm im Reisetagebuch des Erbprinzen Ludwig Albrecht zu Hohenlohe-Jagstberg, 1816.

Vorlage: Landesarchiv HZAN Ni 50 Bü. 159 S. 11

Reisen waren in der Vergangenheit nur wenigen vorbehalten, Massentourismus gab es noch nicht. Bevorzugte Reisende waren Adlige. Ihnen galten Reisen als eine anstrengenswerte Unternehmung, nicht wegen der Erholung, sondern wegen des Bildungswerts. Man wollte fremde Länder und ihre Kultur durch eigene Anschauung und persönliches Erleben kennenlernen. Man spricht von *Kavaliersreise*, weil seit dem 17. Jahrhundert zunehmend junge Adlige – Kavalier bedeutete *adliger Herr* – im Anschluss an ihre Ausbildung solche Reisen unternahmen. Die ebenfalls übliche Bezeichnung *Grand Tour* verdeutlicht das Ausmaß. Es war kein Urlaub über einige Wochen, sondern eine mehrere Monate beanspruchende *große Reise*. Meistens erfolgte sie in Begleitung eines Erziehers oder Betreuers und war vom Vater weitgehend vororganisiert. Er stellte auch die Finanzierung sicher. Eine solche Tour führte durch verschiedene Territorien des Alten Reichs mit ihren prunkvollen Höfen und oft auch in fremde Länder, wobei Frankreich und Italien besonders beliebt waren.

Die Kavaliersreise war der Abschluss der Erziehung eines jungen Adligen. Sie gab ihm den *letzten Schliff*. Sie bot nicht nur Gelegenheit, die herausragenden Stätten der Kunst und wichtige Baudenkmäler sowie Kultur und Sitten fremder Länder durch eigenes Erleben kennenzulernen. Sie ermöglichte darüber hinaus, die im Unterricht erlernten Sprachkenntnisse zu vertiefen und praktisch anzuwenden, die höfischen Manieren durch neuen Umgang an fremden Höfen zu verfeinern und Kontakte zu knüpfen, die später dem Regenten nützlich sein konnten. Die Kavaliersreisen hatten also einen hohen Bildungswert im breitesten Sinn des Worts. Sie waren nicht beliebig und privat wie die heutigen Urlaubsreisen, sondern bedeuteten im Leben eines Adligen einen wesentlichen Abschnitt.

Selbstverständlich waren solche Reisen auch bei den Hohenlohe beliebt. Zahlreiche und sehr unterschiedliche Zeugnisse aus dem Hohenlohe-Zentralarchiv gewähren interessante Einblicke.

Gar nicht so selten sind Reiserechnungen, also Aufstellungen über Einnahmen und vor allem über die Kosten. Sie dien-

ten als Nachweis zur Abrechnung mit dem Vater. Rechnungen enthalten beispielsweise Belege über Transporte, Beköstigungen und Übernachtungen. Manches Detail wird hier erkenntlich, das in anderen Quellen untergeht. Erbprinz Ernst zu Hohenlohe-Langenburg beispielsweise buchte in seiner Rechnung über eine Englandreise dreimal 24 Kreuzer Ausgaben an Schmiergeld, was ein interessantes Licht auf Reisehindernisse und ihre Bewältigung um 1800 wirft. Oft machten junge Reisende in Briefen an den Vater auf weiteren Finanzbedarf aufmerksam mit dem Ziel, eine großzügigere Unterstützung zu erhalten. Auch hier ist manches Interessante zu erfahren.

Es gibt regelrechte Reisetagebücher. Sie wurden häufig nach dem Ende der Reise zu ausformulierten Reiseberichten in Reinschrift ausgeschrieben. Teilweise wurden sie für den Geldgeber verfasst, meistens aber sind sie für den Reisenden Erinnerungsstücke, wurden bis ans Lebensende verwahrt und kamen dann in das Archiv. In den Nachlässen der Verwandten und Freunde finden sich oft



1

2

Reisebriefe, die über den Reiseverlauf und besondere Erlebnisse berichten, meist sehr detailliert. Akten über die Organisation der Reise, sei es durch den Vater, herrschaftliche Beamte oder den Reisenden selbst, finden sich ebenfalls. Sie enthalten auch Pässe, die weniger der Identifikation des Reisenden dienen – oft wollte dieser durch einen Decknamen unerkannt bleiben –, sondern Nachweis seines besonderen Schutzes waren. Ein französischer Pass des Grafen Friedrich von Hohenlohe-Langenburg von 1572 war *par le Roy* ausgestellt, der Reisende genoss den Schutz des Königs, den alle Staatsbeamten sicherzustellen hatten.

Bilder sind herausragende Reisedokumentationen. Fotos gab es damals noch nicht, stattdessen skizzierte man aber Eindrücke und zeichnete Besonderheiten. Solche Bilder sind wegen des Aufwands und der erforderlichen Fähigkeiten selten, dafür aber – wenn sie vorhanden sind – sehr reizvoll. Sie finden sich in Reisetagebüchern und -berichten oder sind den Briefen beigegeben.

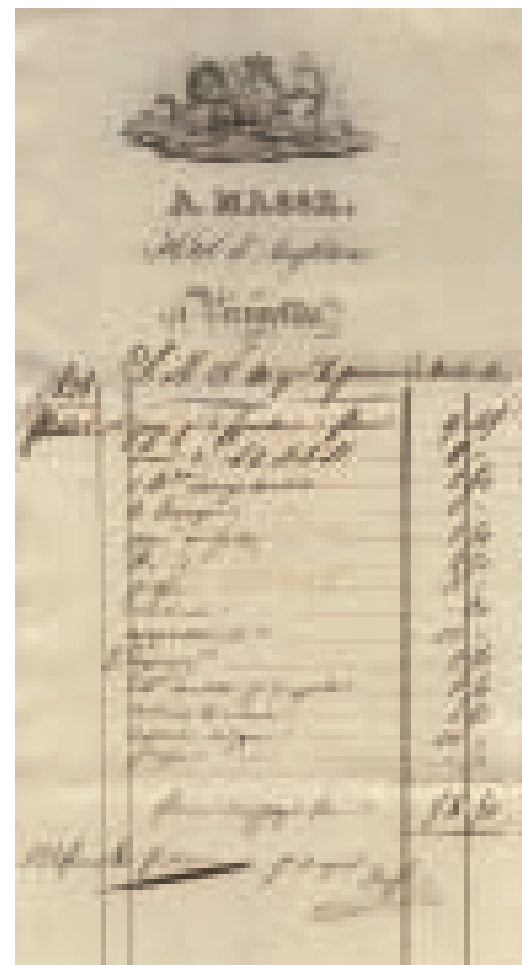
Sehr verschiedenartige Quellen berichten also von der historischen Reisekultur

einer Führungsschicht. Ihr war mancher Kulturtransfer zu verdanken. Wegen ihres umfassenden Bildungswerts können die Kavaliersreisen auch für die heutige Reisekultur wertvolle Anregungen geben.

PETER SCHIFFER

1 | Zweisprachiger württembergischer Pass für Ernst von Hohenlohe-Langenburg, 1842.
Vorlage: Landesarchiv HZAN La 137 Bü. 40

2 | Rechnung des Hotel d'Angleterre in Brüssel/Bruxelles von 1828.
Vorlage: Landesarchiv HZAN La 137 Bü. 40



Karl Fürst von Urach

Ein Orientreisender aus dem Haus Württemberg



Raum im Haus des britischen Konsuls in Damaskus.
Vorlage: Landesarchiv HStAS GU 120 Bü. 76



1

Seit Jahrhunderten übt der Orient eine besondere Faszination auf europäische Reisende aus. Einer der vielen Orientreisenden war Karl Fürst von Urach, Graf von Württemberg (1865–1925), dessen schriftlicher Nachlass im Archiv der Herzöge und Fürsten von Urach, Grafen von Württemberg im Hauptstaatsarchiv Stuttgart verwahrt wird (Bestand GU 120).

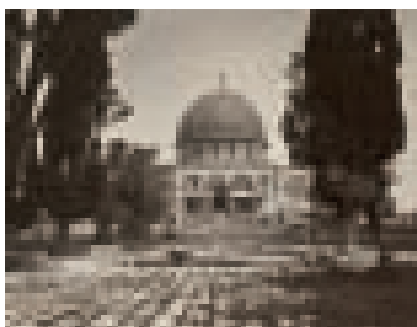
Als nachgeborener Prinz einer Seitenlinie des württembergischen Königshauses war Fürst Karl keinen dynastischen und repräsentativen Pflichten unterworfen. Eine militärische Karriere kam für ihn ebenfalls nicht infrage, da er bereits 1883 den aktiven Militärdienst quittierte. So war der Fürst, der ledig blieb, frei für das Reisen.

1884–1886 bereiste er Südamerika, wo er die Kordilleren besuchte und am Oberlauf des Amazonas Indianerstämme studierte, die bisher von der Zivilisation unberührt waren. Von dieser Reise brachte er ethnologische Sammlungen mit, die er dem Linden-Museum Stuttgart übergab. 1891 finden wir ihn als Teilnehmer einer Spitzbergen-Expedition.

Bevorzugtes Reiseziel Fürst Karls war allerdings der Orient. Er bereiste regelmäßig das Osmanische Reich und Ägypten. In Heliopolis bei Kairo besaß der Fürst sogar Immobilien. In Karls Nachlass finden sich Aufnahmen seiner Reiseziele Assuan, Giseh, Luxor, Karnak, Jerusalem, Bethlehem, Beirut, Damaskus, Istanbul, Ephesus und Izmir.



2



3

1 | Karl Fürst von Urach in orientalischer Kleidung.
Vorlage: Landesarchiv HStAS GU 120 Bü. 72

2 | Mardin im Südosten der Türkei, 1916/17.
Vorlage: Landesarchiv HStAS GU 120 Bü. 42

3 | Felsendom auf dem Tempelberg in Jerusalem.
Vorlage: Landesarchiv HStAS GU 120 Bü. 76



1 | Karl Fürst von Urach in der Kleidung eines Cashibo-Indianers am Rio Ucayali in Peru, 14. April 1886.

Vorlage: Landesarchiv HStAS GU 120 Bü. 72

2 | Indianer vom Oberlauf des Amazonas in Brasilien, aufgenommen von George Huebner in Manaus, um 1890.

Vorlage: Landesarchiv HStAS GU 120 Bü. 71

Fürst Karls Orientreisen waren – abgesehen von seinen Reisen als Verbindungsoffizier – nicht mit politischen Ambitionen verbunden. Auch entsprangen sie keinem wissenschaftlichen Interesse. Der Fürst veröffentlichte auch keine Bücher oder Reportagen über seine Reisen, vielmehr reiste er zum persönlichen Vergnügen.

Fürst Karl zeigte großes Interesse an der islamischen Kunst, sammelte Erinnerungsstücke und Fotos von den Reisesationen. Letztere haben sich in seinem schriftlichen Nachlass erhalten. Die Bilder und Souvenirs aus dem

Orient dienten ihm letztlich auch als Inspiration bei der Einrichtung der sogenannten *Arabischen Räume* im Palais Urach an der Neckarstraße in Stuttgart. Diese 1893–1925 angelegten Räume, die mit Gipsstuck, Möbeln, Kacheln, Teppichen und Antiquitäten aus dem Orient ausgestattet waren, sind Zeugnis der lebenslangen Liebe des Fürsten zum Orient und zur islamischen Kunst. Die Zimmer, die besichtigt werden konnten, wurden bei einem Bombenangriff 1944 zerstört.

Während des Ersten Weltkriegs diente Fürst Karl als Verbindungsoffizier im

Osmanischen Reich. Für diesen Posten war er wegen seiner Türkisch- und Arabisch-Kenntnisse und seiner Orient-erfahrung prädestiniert. Der Fürst bereiste in dieser Funktion unter anderem Haifa und das Karmelgebirge in Israel, Diyarbakır und Mardin in der Türkei sowie Mosul im Irak. Als Folge einer Erkrankung 1917 musste Fürst Karl jedoch in seine Heimat zurückkehren. Es sollte ein Abschied für immer werden, denn er starb bereits 1925, ohne seinen geliebten Orient wiederzusehen.

EBERHARD MERK

2



Wenn einer eine Reise tut ...

Das fürstliche Haus Löwenstein-Wertheim unterwegs

Im 18. und 19. Jahrhundert waren Kavaliertouren eine weitverbreitete und sehr beliebte Reiseart der europäischen Adligen. Bildung war damals ausschließlich den Privilegierten vorbehalten. Es galt, Eindrücke zu sammeln, das Leben an fremden Höfen kennenzulernen und Kontakte zu Personen zu knüpfen, die sich später als vorteilhaft erweisen konnten. Daneben standen Absichten wie Erziehung und Weiterbildung der angehenden Landesherren in Sprache wie in Kultur und Glauben fremder Gegenden. Das bevorzugte Reiseziel dabei war Italien. Oft entstanden bei diesen Reisen Tagebücher, die den anderen Zeitgenossen und den Daheimgebliebenen Aufschluss über das Erlebte geben sollten. Diese Reisebeschreibungen gehen bis ins 16. und 17. Jahrhundert zurück. Daneben gibt es zahlreiche Schilderungen über Pilgerfahrten ins Heilige Land, die teilweise während der Reise von eigener Hand geführt, teilweise Mitreisenden in die Feder diktiert wurden.

So nimmt es nicht wunder, dass das erste in Wertheim überlieferte Reisebuch über die Pilgerfahrt des Grafen Albrecht zu Löwenstein (1536–1587) nach Jerusalem im Jahr 1561 berichtet.

Ein weiteres Tagebuch stammt aus der Hand des erst 16-jährigen Erbprinzen Constantin (1802–1838), in dem er seine Erlebnisse auf einer neuntägigen Reise durch Holland 1819 schildert.

Eine längere Reise unternahm in den Jahren 1857 und 1858 sein Sohn Karl Fürst zu Löwenstein (1834–1921), bevor er sich ganz seinen Pflichten als Nachfolger der bisher über ihn wachenden Vormundschaft widmete. Mit dieser Fahrt, die über Italien, Ägypten und Palästina führte, waren gleich drei Absichten verbunden. In Italien wandte er sich dem künstlerischen Erbe dieser Landschaft zu, die ihm zu dieser Zeit schon nicht mehr ganz fremd war. Außerdem suchte er die von vielen Deutschen frequentierten Höfe und Haushaltungen auf, wo er – so ganz nebenbei – auch die Augen nach einer eventuell infrage kommenden

Braut aufhielt. Das Klima in Ägypten sollte seiner zarten Gesundheit zugutekommen, und auf dem Rückweg über Palästina stellte der Besuch der heiligen Stätten in Jerusalem für den überzeugten Katholiken quasi den Höhepunkt dar. Von den beiden letztgenannten Reisetagebüchern, die unter anderem auch durch Briefe nach Hause ergänzt wurden, liegen Editionen vor.

Dass diese Reisen gut organisiert waren und große Summen verschlangen, lässt sich zum Teil an den Hofhaltungsrechnungen der fürstlichen Häuser ablesen. Reiseliteratur findet sich unter Umständen in den Bibliotheksklisten, die teilweise überliefert sind. Eher dem persönlichen Bereich gehören Pässe an, die sich ebenfalls in den Beständen des Staatsarchivs Wertheim finden. Die Namen der Personen, die den jungen Grafen oder Fürsten jeweils begleiteten, gehen oftmals nur aus den Tagebüchern selbst hervor.

Reisen einzelner Familienmitglieder kamen weit öfter vor, als es diese Sonderform der *Ego-Dokumente* vermuten lassen. Davon kündeten zahlreiche Briefe, die untereinander gewechselt wurden. Eine wahre Fundgrube für die Befindlichkeiten der handelnden Personen sind die Briefe, die Gräfin Charlotte zu Löwenstein (1744–1820) an den Erzieher ihrer beiden Söhne Kirchenrat Georg Heinrich Hofmann richtete. Sie hielten sich zu Studienzwecken in den Jahren 1790 und 1791 in Leipzig auf.

Der schon genannte Fürst Karl zu Löwenstein musste oft zwischen seinen Besitzungen hin und her pendeln. Dazu kam, dass der Familienwohnsitz zwischen Kleinheubach am Main und Haid/Bor in Böhmen wechselte und er aufgrund seines Engagements in Sachen Laienkatholizismus in ganz Europa unterwegs war. Viele Briefe, die Aufschluss über seine Reiseerlebnisse und die geschäftlichen Ergebnisse geben, gingen an seine Gattin Sophie (1837–1899) und sind ebenfalls in den Beständen des Staatsarchivs Wertheim enthalten.

MARTINA HEINE



Karl Fürst zu Löwenstein-Wertheim-Rosenberg, geboren am 21. Mai 1834 in Haid/Bor, gestorben am 8. November 1921 in Köln, kurz nach seiner Orientreise, vermutlich 1858.

Vorlage: Paul Siebertz, *Karl Fürst zu Löwenstein, Ein Bild seines Lebens und Wirkens*, Kempten 1924, S. 48

Fahrt übers Nordmeer

Ein Reisebericht der Herrnhuter Missionare auf Grönland



Dass im Landesarchiv Baden-Württemberg Dokumente über Reisen in ferne Länder zu finden sein könnten, wird sicher manch einer vermuten. Einen Bericht aus der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts über eine Schiffsreise nach Grönland dürfte hier aber kaum jemand suchen. Und doch hat sich im Staatsarchiv Ludwigsburg ein solches Dokument erhalten. Bei näherer Betrachtung entpuppt sich dieses sogar als eine Quelle von außerordentlichem Wert.

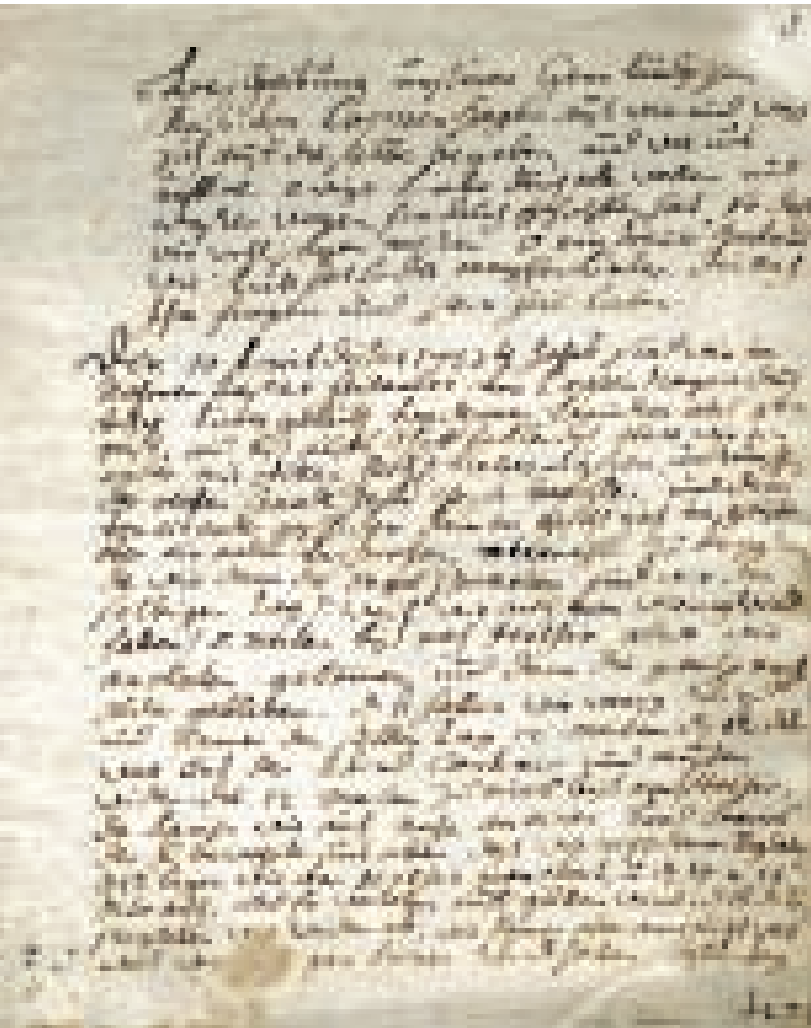
Der Reisebericht befindet sich im adeligen Gutsarchiv Unterdeufstetten (Bestand PL 20) unter den Archivalien aus dem Nachlass des Freiherrn Christoph Karl Ludwig von Pfeil. Pfeil, der als Gesandter in Diensten des preußischen

Königs Friedrich II. stand, hatte das westlich von Dinkelsbühl gelegene Rittergut 1761 erworben. Der Adlige war Pietist, schrieb erbauliche und religiöse Gedichte und unterhielt überdies einen regen Schriftwechsel mit anderen *Erweckten*. Zu seinen Korrespondenzpartnern gehörte nicht zuletzt Nikolaus Ludwig Graf von Zinzendorf, der Gründer der Herrnhuter Brüdergemeine. Über ihn oder dessen Verwandtschaft ist jener bemerkenswerte Reisebericht wohl nach Unterdeufstetten gelangt.

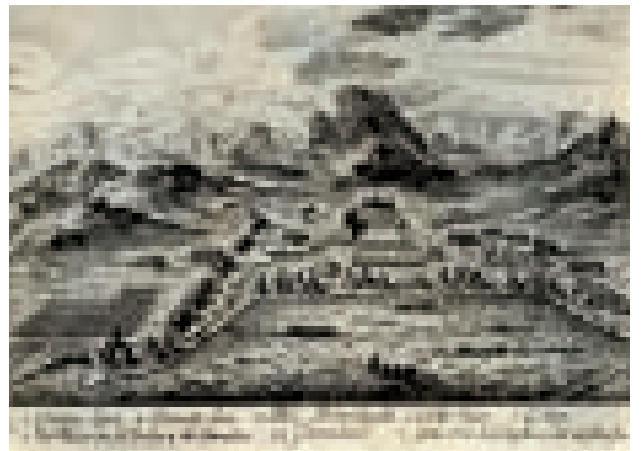
Die Mitglieder der 1727 ins Leben gerufenen Herrnhuter Brüdergemeine widmeten sich intensiv der Mission und unternahm weite Reisen, um Menschen, derer sich sonst niemand annahm, für

den christlichen Glauben zu gewinnen. Schon in den 30er-Jahren des 18. Jahrhunderts entstanden Herrnhuter Kolonien in der Karibik, auf Grönland, in Südafrika, Nordamerika und Surinam. Über die Gründung der Herrnhuter Mission auf Grönland berichtet erstmals David Cranz in seiner 1765 erschienenen *Historie von Grönland und dasiger Mission der Brüdermeine*.

Dass die ersten Herrnhuter Missionare Christian, Christian David und Matthäus Stach während ihrer Überfahrt nach Grönland im Frühling 1733 ein Tagebuch geführt hatten, das Christian Stach noch im selben Jahr zu einer Reisebeschreibung verarbeitet hat, die abschriftlich zusammen mit Briefen der Missionare



2



3



4

unter Herrnhutern und Pietisten kursierte, war zwar schon bekannt, dass dieses auch unter württembergischen Pietisten im Umlauf war, dagegen weniger. Das im Nachlass des Freiherrn von Pfeil aufgetauchte Dokument schildert in typisch pietistischer Manier mit zahlreichen Anrufungen Gottes die gefährliche Schiffsreise von Kopenhagen nach Grönland, berichtet von bedrohlichen Wetterlagen auf See, von Begegnungen mit Eisbergen und Walfischen und schließlich von den ersten Kontakten mit der einheimischen Bevölkerung. Stachs Bericht besticht nicht nur durch die realitätsnahe Beschreibung der Überfahrt, sondern auch durch die eingehende Schilderung von Sitten und Gebräuchen

der Eskimos und den Bemühungen um eine Verständigung mit diesen. Dass dieses wertvolle Ego-Dokument mit seinen subjektiven Eindrücken von der Begegnung mit einer für die Menschen des 18. Jahrhunderts mehr als exotischen Landschaft und ihren Bewohnern über die Hinterlassenschaft eines Adligen den Weg in ein öffentliches Archiv gefunden hat und damit für die Forschung zugänglich gemacht werden konnte, darf als glücklicher Überlieferungszufall gelten, bestätigt aber einmal mehr, wie wichtig es ist, sich um die Erhaltung solcher Privatarchive zu bemühen.

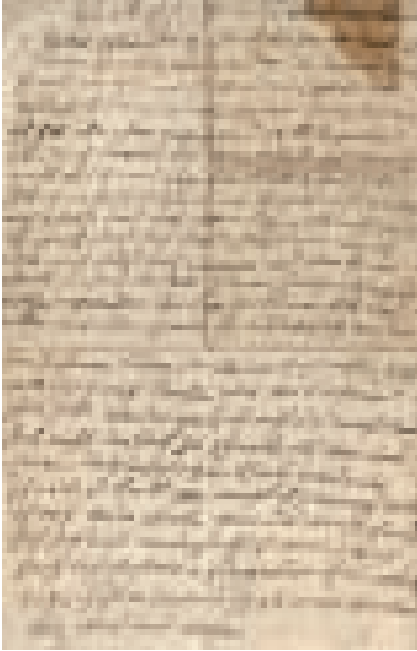
PETER MÜLLER

1 | *Landschaft mit Eskimos auf Grönland, aufgenommen von Sepp Allgeier, um 1920. Vorlage: Landesarchiv StAF T 1 Allgeier, Sepp Nr. 139*

2 | *Titelblatt der Reisebeschreibung des Herrnhuter Missionars Christian Stach nach Grönland, 1733. Vorlage: Landesarchiv StAL PL 20 I Bü. 58*

3 | *Die erste, 1733 gegründete Missionsstation Neu-Herrnhut/Noorliit auf Grönland, undatierte Tuschezeichnung. Vorlage: Landesarchiv StAL Dienstbibliothek*

4 | *Grönländer Eskimos auf der Jagd, Kupferstich, vermutlich 17. Jahrhundert. Vorlage: Landesarchiv StAL PL 20 I Bü. 521*



Brief des in das südungarische Neuwerbaß/ Novi Vrbas ausgewanderten Johann Andreas Epple an seine Verwandten in der alten Heimat, 1786. Vorlage: Landesarchiv StAL F 202 II Bü. 766

„Ach, könnte ich mondlich mit Euch Reden ..“

Briefe württembergischer Migranten als Mittel der Distanzbewältigung

... Euer Herz wüerte erstaunen, wan ich die Wunder erzählen thätte, wie uns Gott [...] klücklich in das Land geführt hat, gleich wie Gott die Kinder Israel aus Egipten führte. Mit diesen Worten leitet Margareta Ellwanger den am 30. Dezember 1832 in Brasilien an ihre in (Weinstadt-)Beutelsbach lebenden Eltern geschriebenen Brief ein. Weniger die durch Rekurs auf die Bibel erhöhte Emotionalität des Briefs, ein gemeinsames Merkmal lutherisch-pietistischer Briefschreiber, sondern kommunikative Aspekte lenken die Aufmerksamkeit auf das Schriftstück: Sein Absenderort ist *Urwald*, für die *mental map* der Empfänger ein kaum lokalisierbarer imaginärer Raum. Und die lange Beförderungszeit von fast einem Jahr vermittelt einen Eindruck von dem *Zeitraum*, der die Briefschreiberin von ihren zurückgebliebenen Familienangehörigen trennte und von der Ungleichzeitigkeit einer vom Adressanten als gleichzeitig aufgefassten Botschaft. Unter den Bedingungen des Fernkontakts wurde der Brief zur Hauptform der Kommunikation mobiler Gruppen. Briefschreiben war das häufigste Mittel, Distanz zu bewältigen und Kommunikation aufrechtzuerhalten. Der Sehnsucht nach zurückgebliebenen Familienangehörigen konnten sich Auswanderer am Anfang kaum verschließen. Für die aus (Weinstadt-)Strümpfelbach ins Schwarzmeergebiet nach Odessa ausgewanderte Anna Maria Keller war die gegenseitige Mitteilung ein lebenswichtiges Bedürfnis: *Nichts bitte ich von der Welt als*

um Eine nachricht, das währe meine Grästes vermögen in der welt, 1806. Gelegentlich entstehen transkontinentale Dreiecknetzwerke. Über Korrespondenten im Herkunftsgebiet treten Auswanderer aus Russland und Amerika miteinander in Beziehung. Im Anpassungs- und Eingliederungsvorgang kam den Bindungen zur verlassenen Heimat ein hoher Stellenwert zu. Johann Andreas Epple versichert 1786 aus dem südungarischen Neuwerbaß/ Novi Vrbas im heutigen Serbien seinen Verwandten, dass seine vierköpfige Familie zwar gesund sei, die befürchtete *ungarische krankheit* ausgestanden habe, aber er zweifelt an der Richtigkeit der getroffenen Entscheidung: [...] *doch freith Es uns nicht, das wir im Ungar land sind*. Migrantenbriefe bilden die wichtigste Untergattung von Privatschreiben mobiler Gruppen. Der Terminus besagt, dass die durch Briefwechsel kommunizierenden Teilnehmer Menschen sind, deren Beziehungen von Distanz geprägt werden. Ihre Botschaft wird von der Daseinsituation der Auswanderer bestimmt. Meist handelt es sich um pragmatische Mitteilungen. Die Briefschreiber erkundigen sich nach dem Wohlergehen zurückgebliebener Familienmitglieder, schildern ihre Lebenslage oder tragen an die Empfänger bestimmte Handlungsaufforderungen heran: *Kommt nach* oder *Bleibt, wo ihr seid* oder *Schickt mir mein Erbteil*. Zahlreiche in staatlichen und kommunalen Archiven überlieferte Briefe sind im Kontext der Klärung der staats- und

ortsbürgerrechtlichen Situation von Auswanderern oder von Erbschaftsangelegenheiten entstanden.

Einen zentralen Aspekt der Migrantenbriefe bilden Schilderungen der neuen, *anderen Welt*, in die Fortziehende hineinversetzt wurden. Der nach Plotzk in Besarabien ausgewanderte Weber Friedrich Schlechter stellt seinen Verwandten zu Murr bei Marbach das von ihm wahrgenommene Entwicklungsgefälle zwischen Herkunfts- und Zielgebiet wie folgt dar: *Wier haben kein Pflaster, es ist auch weit und breit keine Abedek [Apotheke]. Es ist eben Rußland und kein Würdenberger Land mehr*. Registriert werden nicht nur geoklimatische Besonderheiten und Produktionsfaktoren, sondern auch die kulturelle Differenz zur Umwelt wird in identitätsstiftender Absicht hergestellt. So beschreibt Anna Maria Keller die ethnische Vielfalt der aufblühenden Hafenstadt Odessa: *Es seyn die[t]schen Herschaften hier auch Franßhoßen, Griche, Dürken, Englinder. Es seyn Leiden hier von all vir theilen der Welt*, 9. März 1810. Den kanadischen Ureinwohnern bringt ein aus dem gleichen Ort stammender Briefschreiber ein bemerkenswertes aufgeklärtes Verständnis entgegen: *Es sind vil Mer Wilde hier in disen land alß anderre leiden. Man heiß sie Wilde aber sie sindt vill zamer alß Wie wir in der Wildnertiß*, 22. September 1806.

MARIONELA WOLF

Mobilität im Ersten Weltkrieg



Schon vor seinem Ausbruch war allen Verantwortlichen klar, dass der für unvermeidbar erachtete *Große Krieg* vor allem durch Geschwindigkeit entschieden werden würde. Besonders Deutschland, das sich einem Zweifrontenkrieg gegenüber sah, musste um jeden Preis einen schnellen Sieg im Westen über Frankreich erzielen, um sich sodann Russland im Osten entgegenstellen zu können. Die Logik des von Generalstabschef Alfred von Schlieffen (1833–1913) entwickelten Plans, der mit seinen minutiösen Mobilisierungs- und Auf-

marschszenarien den Zusammenbruch der französischen Armee in nur wenigen Wochen garantieren sollte, verleitete die politisch-militärische Führung Deutschlands in der Julikrise 1914 zur bewussten Auslösung des Kriegs.

Das Rückgrat des deutschen Aufmarschs bildete wie schon 1870/71 das immer weiter ausgebauten Eisenbahnnetz. Ansonsten blieben die Bewegungen der Truppen wie in den Kriegen vorangegangener Jahrhunderte weiterhin von der Marschleistung der Infanterie und dem Einsatz von Pferden abhängig.

Bekanntlich kamen die durch Belgien und Nordfrankreich hastenden deutschen Armeen erst etwa 50 Kilometer nordöstlich von Paris zum Stehen. Zur Ersten Marneschlacht im September 1914 gehörten auf französischer Seite auch die zum Mythos gewordenen Taxis, mit denen der Militärgouverneur der Hauptstadt, General Gallieni, seine Truppen direkt zur Front fahren ließ.

Der nach einem Wettlauf zum Meer erstarrende Stellungskrieg zeigte rasch, dass die mörderische Überlegenheit der Defensivwaffen – hier vor allem der

Abbildung Seite 17:
Durch feindliche Fliegerbomben zerstörter Fuhrpark in Liesse-Notre-Dame bei Laon, April 1917.
Vorlage: Landesarchiv GLAK 456 F 119/13

Versuche mit einem Dürkopp-Artillerie-Kraftschlepper für eine 8,8-Zentimeter-Marineflak, September 1917.
Vorlage: Landesarchiv GLAK 456 F 119/17

Erbeuteter französischer Schützengrabenbagger auf amerikanischem Untergestell, August 1918.
Vorlage: Landesarchiv GLAK 456 F 119/19



Artillerie und des Maschinengewehrs – jeden weiteren Angriff in einem sinnlosen Massaker von bisher unvorstellbaren Ausmaßen enden ließ. Die hochindustrialisierten Gesellschaften begannen sich auf die Konsequenzen eines totalen Kriegs umzustellen. Technische Innovationen und neue Waffen, darunter Giftgas, sollten wieder Bewegung in die Kämpfe bringen und eine Entscheidung herbeizwingen: Der vermehrte Einsatz von Automobilen, sei es als Lastwagen oder Zugmaschinen, konnte die Bedeutung der 1,5 Millionen Pferde allein auf

deutscher Seite nicht schmälern. Die schnell vom Schlachtfeld verschwundene Kavallerie wurde ab Herbst 1916 durch vornehmlich britische Panzer ersetzt, die aber erst in der Endphase des Kriegs durchschlagende Erfolge erzielen konnten, etwa in der Panzerschlacht bei Amiens im August 1918. Die Eroberung der Luft mit Zeppelin und Flugzeugen diente zunächst der Aufklärung. Ihre Kämpfe über den Wolken hatten nur wenig direkte Auswirkungen auf das Geschehen am Erdboden. Wirkungsmächtiger war dagegen der von Deutschland

nach dem Versagen der Schlachtflotte forcierte moderne U-Boot-Krieg, der die gegnerische Blockade brechen und England von seinem Nachschub abschneiden sollte, letztendlich jedoch den Kriegseintritt der USA aufseiten der Entente veranlasste.

Der Krieg wurde schließlich im Westen entschieden. Nachdem die deutsche Front nicht mehr zu halten war, versuchte die Oberste Heeresleitung die Verantwortung für die Niederlage an eine parlamentarische Regierung abzuschieben. Im November 1918 musste das

Lastkraftwagen zum Transport von verwundeten und kranken Pferden, April 1917.
Vorlage: Landesarchiv GLAK 456 F 119/13



*Bauernwagen als Anhänger für Lastkraftwagen zum Transport von Masten, Juli 1917.
Vorlage: Landesarchiv GLAK 456 F 119/14*



militärisch vollkommen erschöpfte Deutschland um einen Waffenstillstand bitten. Die alten Eliten, deren Angst vor einer zunehmenden sozialen Mobilität ihre Flucht in den Krieg mitbestimmt hatte, wurden von der Revolution hinweggefegt.

Innerhalb der im Generallandesarchiv Karlsruhe verwahrten Überlieferung des XIV. Armeekorps ist der Bestand 456 F 119 *Kraftfahr-Formationen* für das Thema Mobilität von besonderem Interesse. Seine nach den Kassationen von 1944 und 1947 verbliebenen 203 Akten-

faszikel aus den Jahren 1914–1919 haben einen Umfang von 3,6 Regalmetern. Den Schwerpunkt bilden hier der Kommandeur der Kraftfahrtruppen Nr. 7, der Armee-Kraftwagen-Park Nr. 7 und der Armee-Fußartillerie-Park Nr. 7. Hinzu kommen die Kraftwagenparks der Festungen Diedenhofen/Thionville, Straßburg/Strasbourg und Metz sowie zahlreiche weitere Formationen, darunter spezielle Krafradabteilungen für Meldefahrten. Inhaltlich besteht der Aktenbestand vor allem aus dem internen Verwaltungsschriftgut der Kraftfahr-

Formationen, das sowohl über die Aufrechterhaltung der permanenten Einsatzbereitschaft als auch über ihre Bewegungen und Gefechte detailliert Auskunft gibt. Nennenswert sind dabei vor allem die Kriegstagebücher, Tätigkeits- und Gefechtsberichte, Tagesmeldungen und Statistiken sowie die militärischen Befehle. Zahlreiche Fotos sind enthalten.

RAINER BRÜNING
MANFRED HENNHÖFER

*Erbeuteter französischer Panzer des Typs Renault FT-17, August 1918.
Vorlage: Landesarchiv GLAK 456 F 119/19*



Deutschlands älteste Eisenbahnbrücke über den Rhein

Der Rhein ist für die Deutschen ein besonderer Fluss, nicht nur wegen seiner dichterischen Mystifizierung. Er ist eine der wichtigsten Verkehrs- und Entwicklungsachsen Mitteleuropas. Als Verkehrsweg brachte der Rhein die Menschen zusammen, er trennte sie aber auch. Dem Nord-Süd-Verkehr mochte er dienlich sein, von Westen nach Osten war er immer ein Hindernis. In den ersten rund 20 Jahren der deutschen Eisenbahngeschichte folgten die Schienen dem Fluss, sie querten ihn nicht, denn der Strom stellte die Bahnpioniere vor große Herausforderungen. Eisenbahnbrücken hatten wegen des enormen Gewichts der Schienenfahrzeuge und der durch sie ausgelösten Vibrationen sehr großen statischen Belastungen standzuhalten. Sie mussten eine große Spannweite haben, um den Schiffsverkehr nicht zu beeinträchtigen. Sie konnten wegen der geringen Bauhöhen im Uferbereich nicht als steinerne Bogenbauwerke errichtet werden. Und sie waren immer auch Bauwerke von militärischer Bedeutung. Die meisten Eisenbahnbrücken über den Rhein wurden in den Kriegen des 20. Jahrhunderts schwer beschädigt oder zerstört. Ebenso wie Kriegsschäden führten gestiegene Verkehrslasten zum Verschwinden historischer Brücken. Nur ein Bauwerk ist unzerstört geblieben und bis heute in Betrieb: die Rheinbrücke zwischen dem badischen Waldshut und der Stadt Koblenz im Schweizer Kanton Aargau. Sie wurde als erste feste Bahnbrücke über den Rhein in Deutschland in Betrieb genommen. Gleichzeitig ist sie die älteste Verbindung über den Rhein hinweg zwischen einem deutschen Staat und dem Eisenbahnnetz eines anderen europäischen Landes. Und sie ist das Erstlingswerk eines berühmten Schöpfers, des badischen Eisenbahnpioniers Robert Gerwig.

Heute sind die Bahnanlagen um Basel und Weil am Rhein das Zugangportal schlechthin auf dem Landweg von Deutschland zur Schweiz. Es hätte auch anders kommen können. 1855 erreichte die badische Hauptbahn das rechtsrheinische Kleinbasel. Seit 1842 hatten das Großherzogtum Baden und der Kanton Basel-Stadt über eine Verbindung zwischen dem schweizerischen und dem badischen Eisenbahnnetz in Basel verhandelt, doch eine Einigung konnte nicht erzielt werden. Nun sollte Waldshut das Tor zur Eidgenossenschaft werden. Die Transitroute über die Alpen nach Italien sollte von dort über den Lukmanierpass laufen. Von der Gotthardstrecke war noch nicht die Rede.

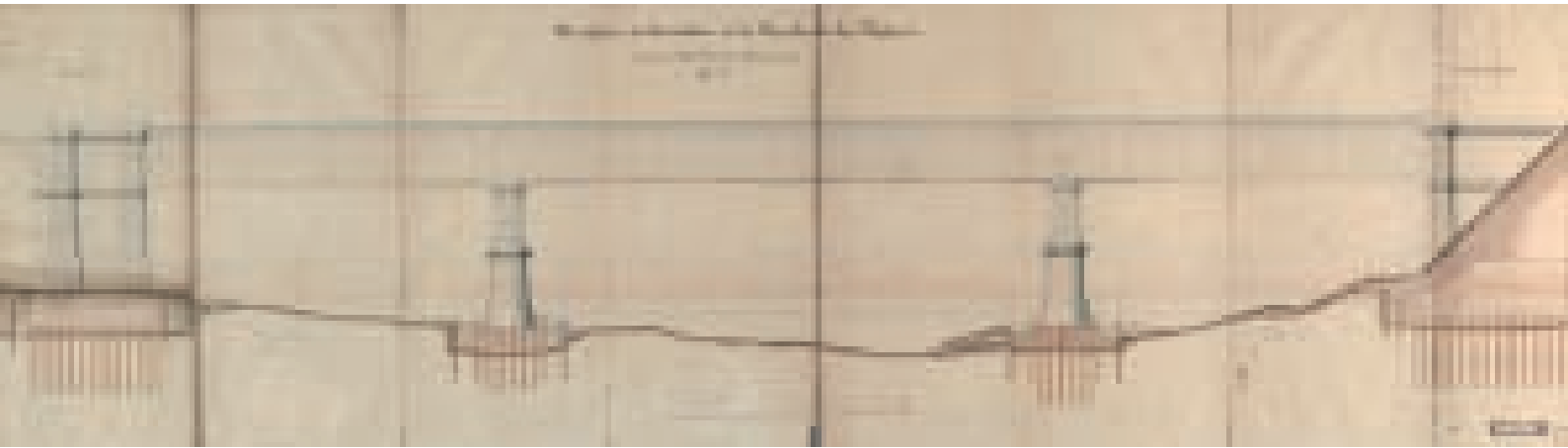
Robert Gerwig hat uns einen ausführlichen Baubericht hinterlassen. Der Bau begann im Februar 1858 mit der Herstellung der Baugruben für die beiden Strompfeiler und die Widerlager. Von Schiffsgestellen aus wurden Spundpfähle in die Flusssohle gerammt, um die Baugruben vom Fluss abscheiden, sichern, ausheben und durch Dampfpumpen entwässern zu können. Nach dem Ausheben der Gruben wurden Gerüste auf die Spundpfähle gesetzt, um von ihnen aus die Fundamentpfähle für die Pfeiler und die Widerlager in den Boden rammen zu können. Die Köpfe der Fundamentpfähle wurden mit mehreren Betonschichten verbunden, danach begann das Aufmauern der Pfeiler und Widerlager. Der markante eiserne Oberbau der Brücke wurde als engmaschiges Gitterfachwerk mit oben liegender Fahrbahn realisiert. Diese Bauweise war für die großen Eisenbahnbrücken in ihrer Frühzeit üblich. Heute ist das optisch ansprechende Fachwerk die einzige erhaltene gebliebene Konstruktion dieser Art in Deutschland. Bemerkenswert ist die Montagetechnik, die in Deutschland zum ersten Mal angewendet wurde. Die Ei-

senkonstruktion wurde am Ufer in drei Teilen montiert und dann mit Muskelkraft auf die Pfeiler verschoben, im Fachjargon *vorgewalzt*. Die Verbindung der drei Teile geschah vor der endgültigen Positionierung des Oberbaus auf den Pfeilern. Eine weitere Besonderheit ist das Material Puddelisen. Der Begriff *Puddeln* stammt aus dem Englischen und meint Rühren. Die Roheisenmasse wurde im Schmelzofen gerührt, wodurch dem Eisen unerwünschte Stoffe durch Oxidation entzogen wurden. Das Produkt war zähflüssig, konnte in Portionen aus dem Ofen entnommen und weiterverarbeitet werden. Diese Herstellungsweise war noch stark handwerklich geprägt. Nach nur 18 Monaten Bauzeit war die Brücke fertig. Am 18. August 1859 wurde sie dem Verkehr übergeben.

Heute fristet die Rheinbrücke Waldshut-Koblenz ein Schattendasein. Den Anforderungen des modernen Schienenverkehrs ist sie nicht gewachsen. Güterzüge verkehren nicht mehr über sie, es fahren nur noch Personenzüge mit reduzierter Geschwindigkeit.

Der Bau von Deutschlands ältester Eisenbahnbrücke ist im Generalarchiv Karlsruhe vor allem in der Überlieferung der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen und ihrer Rechtsnachfolger, der Reichs- und der Bundesbahndirektion Karlsruhe, dokumentiert (Beständegruppe 421). Vorhanden sind neben Aktenmaterial zum Bau, zur Bauunterhaltung und einzelnen historischen Fotos bemerkenswerte kolorierte Pläne. Neben den üblichen Ansichten und Schnitten enthalten sie aufschlussreiche Detailzeichnungen zu den technischen Aspekten des Eisenbahnbrückenbaus im 19. Jahrhundert. Sie illustrieren Gerwigs Baubericht und sind für Technikgeschichte und Denkmalpflege eine wertvolle Quelle.

MARTIN STINGL



*Ansichtsplan mit dem Oberbau aus Gitterfachwerk
und dem Schnitt durch die Pfahlgründungen
für die Bauarbeiten an der Rheinbrücke Waldshut-
Koblenz, um 1858.
Vorlage: Landesarchiv GLAK K 2 Nr. 333*

*Deutschlands älteste Eisenbahnbrücke über den
Rhein bei Waldshut vom badischen Ufer aus, 1927.
Vorlage: Landesarchiv GLAK 421 Zugang 1993-90 F
Brücken BA Basel Nr. 1691*



Mobil für die Mobilität

Italienische Arbeiter bauen die Hohenzollerische Landesbahn



*Italienische Wanderarbeiter bei Bauarbeiten am neu errichteten Bahnhof in Gammertingen, um 1900.
Vorlage: Landesarchiv StAS Dep. 44 T 2 Nr. 42*

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts war Hohenzollern in verkehrsmäßiger Hinsicht immer noch Hinterland. Lediglich in seinen südlichen und nordwestlichen Randzonen erreichte die badische und die württembergische Staatseisenbahn die kleine preußische Exklave. So hatten wenigstens die Verwaltungsmittelpunkte in Hechingen und Sigmaringen Zugang zum modernen Verkehrsmittel. Aber die wenigen Großunternehmen, wie das Salzbergwerk Stetten bei Haigerloch und das Hüttenwerk Laucherthal, mussten für den Absatz ihrer Produkte immer noch auf Pferde- und Ochsenfuhrwerke zurückgreifen. Die Textilfabriken waren am Wachstum gehindert, weil der Einzugsbereich für die erforderlichen Arbeitskräfte mangels geeigneter Transportmittel auf das unmittelbare Umland beschränkt blieb.

Von der Eisenbahn erhoffte man sich mehr Mobilität und damit wesentliche Impulse für wirtschaftliches Wachstum. Die Gründung der *Hohenzollernschen Kleinbahngesellschaft* am 5. Juli 1899 ebnete schließlich den Weg. Der Ausbau der ersten Stichstrecken, die das Land an das württembergische Eisenbahnnetz anschlossen, kam dann auch zügig voran. Bereits im März 1900 konnte die 5,6 Kilometer lange Strecke von Sigmaringendorf über Laucherthal nach Bingen eröffnet

werden. Weitere 47 Kilometer folgten bis November 1901. Im Dezember 1912 schließlich verfügte die inzwischen in *Hohenzollerische Landesbahn AG* umbenannte Kleinbahngesellschaft über ein Liniennetz von insgesamt 107 Kilometern, das in weiser Voraussicht als Normalspurbahn erbaut worden war und wohl nur deshalb auch heute noch Bestand hat.

Wesentlichen Anteil am Bau der neuen Bahnlinien hatten Arbeiter aus Italien. Ausländische Wander- und Saisonarbeiter waren im Deutschland des ausgehenden 19. und frühen 20. Jahrhunderts ein vielerorts vertrautes Phänomen. Landwirtschaft, Industrie und Baugewerbe mussten wegen der *Arbeiter- und Leutenot* oftmals auf die hochmobilen ausländischen Arbeitskräfte zurückgreifen. So auch im preußischen Oberamt Sigmaringen, wo man Schweißer und Walzer aus der Schweiz, Landarbeiter aus Russisch-Polen und Ungarn oder Maurer aus Italien beschäftigte. Schon für den Bau der 1890 fertiggestellten württembergischen Donautalbahn zwischen Inzigkofen und Tuttlingen waren zahlreiche *Erdarbeiter* aus Italien in die Region gekommen. Der Bau der Landesbahn sollte dann nochmals für eine größere Einwanderungswelle sorgen. 1908, während der Gleisarbeiten auf dem Streckenabschnitt Burladingen–Gammertingen–Hanfer-

tal/Sigmaringen, waren knapp 1000 Italiener allein im Oberamt Sigmaringen ausländerpolizeilich erfasst. Viele von ihnen stammten aus der Emilia-Romagna, aus Venetien und dem Friaul.

So sehr die meist jungen Männer als Arbeitskräfte benötigt wurden, so misstrauisch wurden sie von den Behörden beobachtet. Die Überwachung der ausländischen Wanderarbeiter durch das Oberamt war im sicherheitspolizeilichen Bereich zwischen Gefangenentransportwesen, Ausweisungen und entlassenen Strafgefangenen angesiedelt. Besonderen Wert hatte man auf Weisung des preußischen Innenministeriums darauf zu legen, dass *die alljährliche rechtzeitige Wiederabschiebung der ausländischen Arbeiter, auf welche aus nationalen Gründen das größte Gewicht gelegt werden muss, ohne Schwierigkeiten durchgeführt werden konnte*. Abgeschoben werden mussten die Wanderarbeiter allerdings nicht. Im Spätherbst kehrten sie in der Regel in ihre Heimat zurück, um im nächsten Frühjahr wieder auf neue Baustellen zu ziehen, wo sie dringend benötigt wurden. Mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs brach diese Form der horizontalen Mobilität jedoch abrupt ab, und aus den Wanderarbeitern wurden Soldaten.

FRANZ-JOSEF ZIWES

Eine Anfertigung nach Maß

Der Salonwagen des Fürsten Karl Anton von Hohenzollern

Im Sommer 1871 gab Fürst Karl Anton von Hohenzollern die Konstruktion und den Bau eines eigenen Eisenbahn-Salonwagens samt Gepäckwagen bei der Mainzer Wagenfabrik der Gebrüder Gastell in Auftrag. Die Planungen und deren Ausführung nahmen mehr als 1 ½ Jahre in Anspruch. Als Ausstattung wurde geplant: *eine Veranda mit sehr bequemen Einsteigtritten* [Fürst Karl Anton war seit einigen Jahren fußleidend], *von dieser Veranda führt eine Thüre in 1 Rauch-Cabinet, dann kommt 1 Salon, 1 Toiletten-Cabinet und ein Abtritt, beide durch einen mittlern Gang getrennt, dann 1 Bedienten-Coupé für 7–8 Personen.* Der Gepäckwagen verfügte neben dem Gepäckraum über ein Coupé für die Dienerschaft.

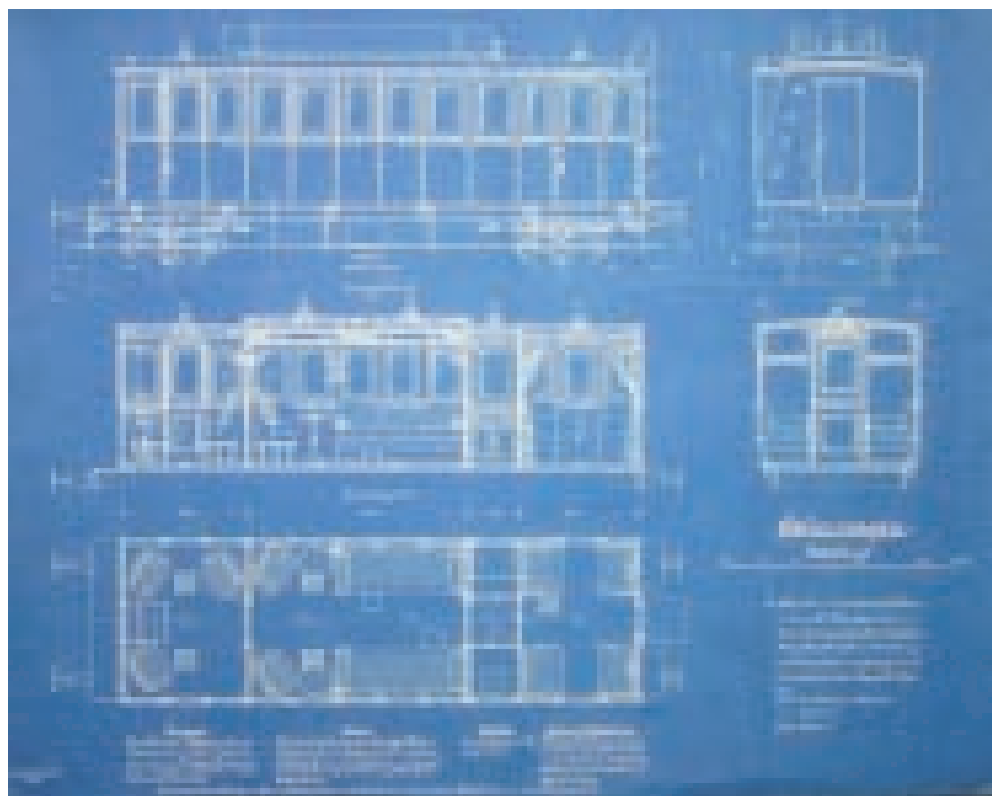
Am 2. März 1873 war es schließlich soweit: Nach der letzten technischen Revision konnten die Wagen, deren Preis in den Hofkassenrechnungen mit 15 013,41 Gulden beziffert wird, Mainz verlassen. Da Sigmaringen noch nicht an das Schienennetz angebunden war, wurden die Waggons im württembergischen Scheer untergebracht. Für diesen Zweck stellte die württembergische Eisenbahndirektion die Lokomotivremise auf dem dortigen Bahnhof zur Verfügung. Da der Schuppen jedoch etwas zu kurz war, musste auf Kosten der fürstlichen Hofökonomieverwaltung ein Anbau errichtet werden. Erst nach Inbetriebnahme der Bahnstrecke Krauchenwies–Sigmaringen am 6. September 1873 konnte die Großherzoglich Badische Eisenbahnverwaltung der fürstlichen Hofökonomieverwaltung eine neu erbaute Remise auf dem Sigmaringer Bahnhof zur Unterbringung der Waggons zur Verfügung stellen.

Seit Ende der 1880er-Jahre häuften sich die Reparaturen. Daran konnte auch eine gründliche Renovierung des Salonwagens 1889 nichts ändern. Daher entschloss sich die fürstliche Verwaltung 1895 zum Verkauf der Waggons, deren Anschaffungs- und Unterhaltungskosten sich mittlerweile auf nahezu 49 000 Mark beliefen und *trotz all dem* [der Reparaturen] *ist der Wagen aber doch kein solcher, wie man sie von den Eisenbahnverwal-*

tungen bekommt. Der Wagen ist zu niedrig u[nd] die Einrichtung der Closets, dann der Schlafstellen etc. sind nicht so bequem als wie in den Wagen der neuen Zeit. Die fürstliche Familie benutzte für größere Reisen bereits einen Wagen der württembergischen Eisenbahngesellschaft.

Die Waggons wurden per Inserat zum Verkauf angeboten und für Interessenten die abgebildete Blaupause gefertigt. Der Verkaufspreis für die Wagen wurde auf 15 000 Mark angesetzt. Schließlich fand sich im August 1897 in der Fürstlich Fürstentbergischen Verwaltung ein Käufer – allerdings zum Preis von nur 7000 Mark.

BIRGIT MEYENBERG



Salonwagen des Fürsten Karl Anton von Hohenzollern, Blaupause zum Verkauf des Wagens, 1897. Vorlage: Landesarchiv StAS FAS P 99



*Situationsplan des Zahnradbahnhofs in Stuttgart an der Ecke Filder- und Heusteigstraße, 10. Juli 1884.
Vorlage: Landesarchiv HStAS E 57 Bü. 124*

Die „Zacke“

Städtische Mobilität im Wandel

Als am 23. August 1884 der erste dampfbetriebene Zahnradbahnzug auf 1000-Millimeter-Spur die Talhaltestelle Marienplatz im Stuttgarter Süden in Richtung auf das 205 Meter höher gelegene Degerloch verließ, begann die Geschichte eines einzigartigen Verkehrsmittels im damaligen Königreich Württemberg.

Vor der Eröffnung dieser mit dem System Riggenbach ausgerüsteten Zahnradbahn mussten von der Filderbahngesellschaft, dem damaligen Betreiber dieser Bahn, viele technische und behördliche Hürden genommen werden. Zu Anfang diente dieser Sonderling im städtischen Nahverkehr als Bindeglied zwischen den auf den Fildern gelegenen Vororten und dem Stadtkern von Stuttgart. Die Berufspendler nutzten das steile Gefährt so stark, dass die Dampflokomotiven mit ihren Vorstellwagen schnell an ihre Belastungsgrenzen kamen. Mit dem Bau einer durchgehenden Vorortstraßenbahn aus der Innenstadt über die Neue Weinsteige nach Degerloch und auf die Filderhochebene

wandelte sich schon 1904 die Zubringerfunktion der nun elektrifizierten Zahnradbahn zu einem individuellen Stadtteilverkehrsträger. Man erkannte recht schnell aufgrund der im Sommer anhaltenden problematischen Luftverhältnisse in der Talkesselage des Zentrums die grüne Lunge Stuttgarts im Gebiet von Degerloch auf der Waldau, welche man sicher und zügig mit der Zahnradbahn erreichen konnte. Die Zahnradbahn wurde somit schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts zum wichtigen Förderer der touristischen Naherholung für Stuttgarts Städter.

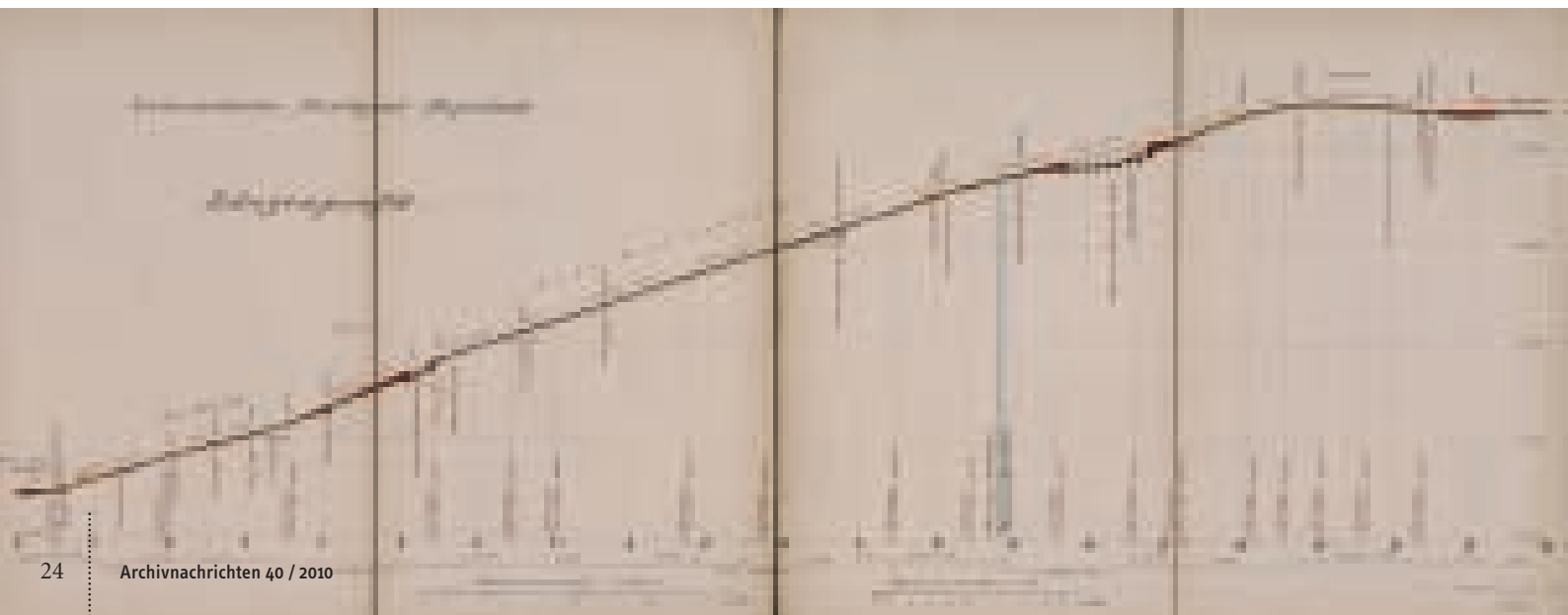
Bis heute ist die Zahnradbahn das sicherste Verkehrsmittel Stuttgarts und die günstigste der vier letzten noch in Deutschland betriebenen Zahnradbahnen. Sie wird heute von der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB AG) im regulären öffentlichen Personennahverkehr als Linie 10 täglich auf ihrer 2,23 Kilometer langen Strecke vom Marienplatz nach Degerloch betrieben. Unterlagen zur geschichtlichen Entwicklung der liebevoll von ihren Fahr-

gästen als *Zacke* bezeichneten einzigen innerstädtischen Zahnradbahn Deutschlands sind auch in Bestand E 57 des Hauptstaatsarchivs verwahrt.

Da das öffentliche Interesse an dieser Verkehrsverbindung über deren Wirtschaftlichkeit steht, konnte das 125-jährige Jubiläum der Zacke im August 2009 mit einem zweitägigen Festakt am Marienplatz begangen werden. Und so bleibt auch in Zukunft die Rolle der Stuttgarter Zahnradbahn unbestritten, denn wer sonst bewältigt bis zu knapp 20 Prozent Steigung auf engstem Raum zuverlässig bei jedem Wetter?

WOLFRAM BERNER

*Längenprofil der Zahnradbahn vom Stuttgarter Marienplatz nach Degerloch, Juni 1885.
Vorlage: Landesarchiv HStAS E 57 Bü. 125*



Dr. Ing. h. c. Carl Benz

Mercedes-Benz Archive & Sammlung

Von der Erfindung des Automobils bis zum digitalen Archiv der Zukunft

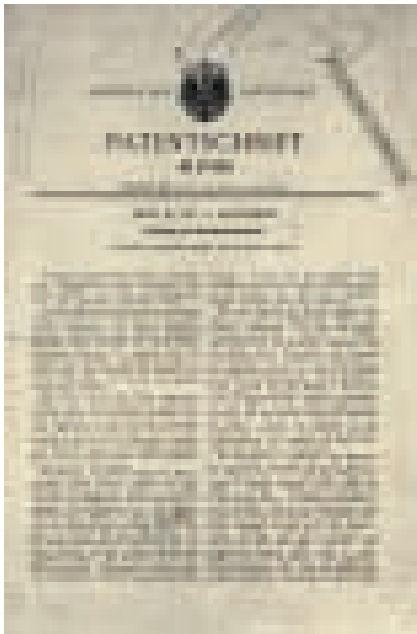


Wissen Sie ‚erfinden‘ ist halt doch besser als ‚erfunden‘ haben, diese Worte von Karl Benz spiegelten zeitlebens sein Wirken trefflich wider. Er war stets bemüht, seine technischen Erfindungen voranzutreiben, weiterzuentwickeln und zu perfektionieren. Sein Ziel war es, ein Fahrzeug zu bauen, bei dem Motor, Fahrgestell und Antrieb eine organische Einheit bilden sollten. So basierte sein *Patent-Motorwagen*, für den am 29. Januar 1886 das DRP Nr. 37435 erteilt wurde, nicht auf einer

umgebauten Kutsche, sondern stellte eine eigenständige und ganzheitliche Konstruktion dar, die den Ausgangspunkt der individuellen Mobilität lieferte. Ob ihm bewusst war, dass er mit seinem Erfinderdrang den Grundstein für die motorisierte Mobilität in der Neuzeit gelegt hat? Tatsache ist jedenfalls, dass ohne seine Erfindung die Welt der Moderne heute anders aussehen würde.

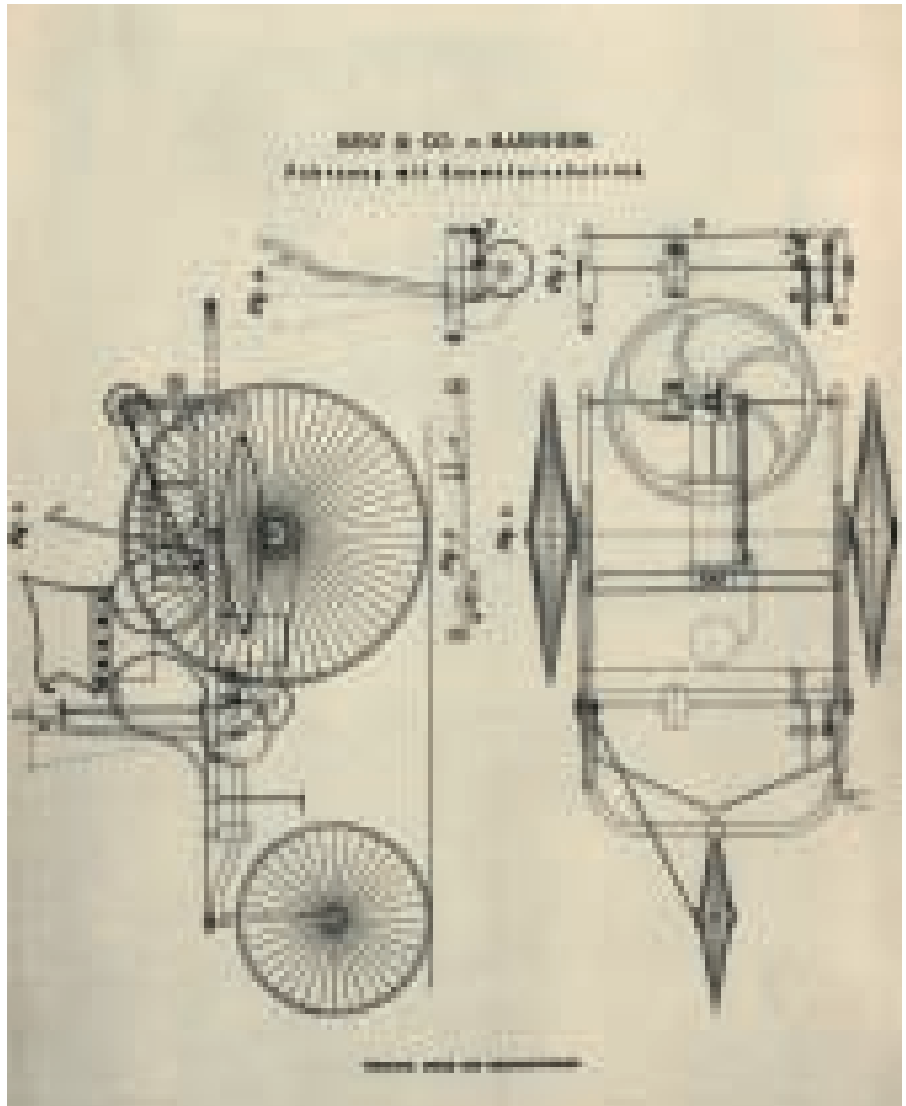
Das Benz-Patent DRP Nr. 37435 – die Geburtsurkunde des Automobils – ist

eines der Patente, die Mercedes-Benz Archive & Sammlung in seinen Archivräumen aufbewahrt und das zu den Schätzen des Archivs zählt. Das Archiv selbst entstand offiziell am 9. Dezember 1936 durch die Verwaltungsanordnung Nr. 1145, in der der Vorstand der Daimler-Benz AG einen Ingenieur *mit der Sammlung und Sicherung unseres Schrift- und Bildmaterials zwecks Einrichtung und Führung eines historischen Archivs* beauftragte. An diesem Auftrag hat sich



Die Patentschrift No 37435 für ein Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb der Firma Benz & Co. in Mannheim vom 29. Januar 1886.
Vorlage: Mercedes-Benz Archive & Sammlung, Stuttgart, 23277 und 70821

bis heute nichts geändert. Als Bestandteil von Mercedes-Benz Classic mit dem Mercedes-Benz Museum, dem Classic Center und dem Clubmanagement dokumentieren und bewahren die Archive über 12 000 Regalmeter an Akten, Dokumenten und Drucksachen, 3,2 Millionen Fotos, über 600 Filme, etwa 11 000 Bücher sowie rund 700 historische Fahrzeuge und technische Exponate an verschiedenen Standorten im Raum Stuttgart auf. Sie sind das Ergebnis von Ursachen von politischen und wirtschaftlichen Vorgaben, Entscheidungen aus dem Vorstand oder auch Resultaten aus Projekten von



Forschung und Entwicklung aus über 125 Jahren Produkt- und Unternehmensgeschichte der Daimler AG.

1996 hat Mercedes-Benz Archive & Sammlung begonnen, systematisch zuerst Fotos, dann Filme und Dokumente zu digitalisieren, zu erschließen und durch die Datenbank M@RS (Multimedia-Archiv- und Recherchesystem) internen und externen Nutzern zu Zwecken der Recherche und Distribution zugänglich zu machen. Zugangsberechtigung zur Datenbank und zu den jeweils freigegebenen Dokumenten und Medien haben intern alle Mitarbeiter der Daimler AG

weltweit, darüber hinaus, geregelt durch Benutzername und Passwort, externe Nutzer wie Journalisten, Wissenschaftler oder Agenturen.

Die Datenbank M@RS ist eine Entwicklung, die im Wesentlichen unter der Ägide von Mercedes-Benz Archive & Sammlung, zusammen mit einem externen Dienstleister, vorangetrieben wurde. Von Anfang an wurde darauf geachtet, auch anderen Fachbereichen innerhalb der Daimler AG Nutzungsmöglichkeiten anzubieten.

Mittlerweile nutzen neben Mercedes-Benz Archive & Sammlung in der Funk-

tion als Konzernarchiv auch etliche andere wichtige Fachbereiche die Datenbank zur Distribution von aktuellem Bild- und Informationsmaterial, wie etwa die Marketing-Abteilungen von Mercedes-Benz Pkw, Lkw und Transporter, von smart und von Maybach. Seit 2010 ist M@RS auch das zentrale Repository für Feindaten, die innerhalb eines Single Source Publishing genannten, abteilungsübergreifenden Prozesses der Druckvorstufe und der Produktion von Printmedien bereitgestellt werden.

Der Vorteil dieser Aufgabenerweiterung der Archivdatenbank für Mercedes-Benz Archive & Sammlung liegt auf der Hand. Alle Medien, welche durch die verschiedenen, archivfernen Mandanten für eigene Zwecke in M@RS eingespielt werden, bleiben nach Ende des aktiven Lebenszyklus zur weiteren Verwendung in der Datenbank erhalten und können, per *Archivübergabe* in Besitz und Verantwortung der Archive übergehen.

Mittlerweile liegen rund 200 000 digitale Objekte im Umfang von etwa vier Terrabyte in M@RS. Unterschiedliche und gesicherte Zugangsebenen und -berechtigungen verhindern, dass Nutzer unbefugt auf Ebenen gelangen, die beispielsweise nur dem Archivar zur Bearbeitung und Archivierung von Objekten vorbehalten sind. Das System ist streng mandantenfähig, es können aber von berechtigten Administratoren auch mandantenübergreifende Aktionen angestoßen und durchgeführt werden.

Eine *externe* Benutzeroberfläche, die gegenüber dem internen Expertenmodus etwas bereinigt und vereinfacht wurde, sorgt dafür, dass dem Nutzer ein Höchstmaß an Recherchemöglichkeiten bei trotzdem einfacher Navigation zur Verfügung stehen. Ein elektronischer Warenkorb zum direkten Download der bestellten Medien ist selbstverständlich.

Mit den Vorbereitungen für das Jubiläum *125 Jahre Automobil* steht für das Jahr 2010 eine neuerliche Herausforderung und Bewährungsprobe für Mercedes-Benz Archive & Sammlung an.

Ohne die archivierten Dokumente und Patente, insbesondere das Benz-Patent DRP. 37435, wäre es schwierig, wenn nicht sogar unmöglich, die einmalige Geburtsstunde der motorisierten Mobilität in der Moderne entsprechend zu feiern. Da von Mercedes-Benz nicht nur die eigentliche Erfindung des Automobils zu feiern ist, sondern auch die nachfolgende, fast ununterbrochene Erfolgsgeschichte an der Spitze der Automobilentwicklung, wird auch Mercedes-Benz Archive & Sammlung auf die reichhaltigen Bestände zurückgreifen, um mit einem breiten Dokumentationsangebot die verschiedenen und vielfältigen Aktivitäten inhaltlich aufzuarbeiten und unterstützend zu begleiten.

UWE HEINTZER

*Abbildungen Seite 25:
Unterschrift von Karl Benz.
Vorlage: Mercedes-Benz Archive & Sammlung,
Stuttgart, PRINT158*

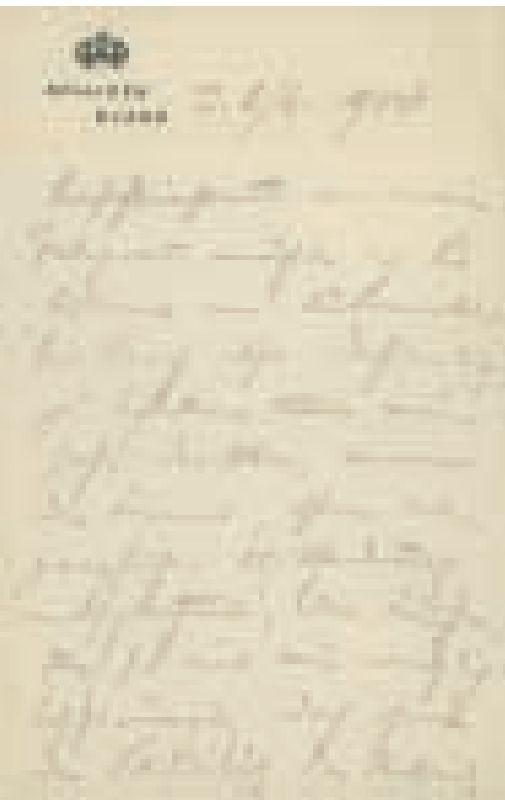
*Modell 3 des Benz Patent-Motorwagens mit Karl Benz am Steuer und seinem späteren kaufmännischen Mitarbeiter Josef Brecht, 1886.
Vorlage: Mercedes-Benz Archive & Sammlung,
Stuttgart, A33374*

Uwe Heintzer M.A.
Daimler AG
Mercedes-Benz Cars
Brand Communications / Archives &
Collection
000/C107 BC/FA
70546 Stuttgart
Telefon 0711/17-5 30 94
Telefax 0711/17-5 31 63
E-Mail: uwe.heintzer@daimler.com

„bei Benz also definitiv zu bestellen“

Die Königin von Schweden kauft sich 1908 ein Automobil

Hochmögende Personen waren schon immer bestrebt, sich für ihre Fortbewegung des modernsten und zugleich prestigeträchtigsten Mittels zu bedienen. So erging es auch Victoria (1862–1930), der Schwester des letzten Großherzogs von Baden, die 1881 den schwedischen



Thronfolger geheiratet hatte, der ab 1907 als König Gustav V. regierte. Worauf es ihr beim Erwerb eines Kraftfahrzeugs ankam, erfahren wir aus der Korrespondenz, die sie mit Dr. Eduard von Nicolai (1858–1914), Präsident der Generalintendanz der Großherzoglichen Zivilliste führte. Teile seines Nachlasses sind dank der Schenkung eines Nachfahren kürzlich ins Generallandesarchiv (Bestand N v. Nicolai) gelangt. Zu den Aufgaben der 1880 als Hofverwaltungs- und -finanzbehörde geschaffenen Generalintendanz gehörte auch die Verwaltung des Privatvermögens der Mitglieder des Großherzoglichen Hauses, mithin auch – wie im vorliegenden Fall – die Bereitstellung von Geldbeträgen für als vertraulich an-

gesehene private Beschaffungen. Denn Victoria wollte selbst die Kosten dieses Autokaufs tragen, sie also nicht dem vom schwedischen Staat bereitgestellten Hofbudget zur Last fallen lassen, *was einen großartigen Effect machte!* Ob sie auf diese Weise Vorwürfen zu luxuriöser Lebensführung oder zur Begünstigung der Industrie ihrer badischen Heimat begegnen wollte? Verpönt war ein Automobil jedenfalls nicht; denn das Königspaar hatte, wie wir nebenbei erfahren, einen *Benz* offiziell angeschafft, ebenso die Königinwitwe.

Victoria führte die sich von Juni bis Oktober 1908 erstreckende Korrespondenz von der Sommerresidenz Schloss Solliden auf der Insel Öland, von Schloss Tullgarn und von Stockholm aus. Nach einem vorausgegangenem Telegramm bestellte sie am 6. Juni *die Maschine nach dem neusten System ... zunächst Sommercarosserie mit amerikanischem Dach ... die Wintercarosserie kann ja später folgen.*

Die Polsterung sollte blau sein, in Stoff und Leder. Ein gewisses technisches Verständnis geht aus dem Wunsch hervor, *daß der rückwärtige Teil des Wagens, da das Verdeck darauf ruht, wenn offen gefahren wird, kräftiger gebaut sein muss, um die ständigen Erschütterungen auf den sehr schlechten Wegen hier besser zu ertragen.* Die Vorlage für das außen anzubringende *Monogramm* werde sie noch schicken. Als die Bestellung des Autos bestätigt und der Transport per Expressschiff von Lübeck nach Stockholm verabredet war, galt die Sorge der Entsendung *eines tüchtigen Chauffeurs* durch die Firma, der den Wagen überführen und den schwedischen Fahrer einarbeiten sollte. Es ging um die Dauer und Vergütung, aber auch die Einkleidung, wofür die Maße *an den Hofstallmeister von Rosenblad* zu übermitteln seien. Spätestens am 2. August müsse das Auto in Stockholm eintreffen, da das Kaiserpaar am Folgetag einen Staatsbesuch antrete. Dieser Termin scheint eingehalten worden zu sein, aber die Rechnung *ist durch den schwedischen Agenten*

der Firma Benz gegangen, ich habe sie deshalb requiriert, da ich es ungerecht finde, daß diese Agentur davon profitiert. Das Auto ist im Gebrauch und für gut befunden u. kann also bezahlt werden, aber eben nicht über diese schwedische Agentur, gerade weil Benz unsere Autos so viel billiger liefert. Bitte aber ... dem Direktor meine große Zufriedenheit mit dem gelieferten Auto aussprechen zu wollen. Es geht besser als das zuerst gelieferte, stößt weniger, und der Chauffeur ist sehr zuverlässig.

Der König war so zufrieden mit dem Mannheimer Chauffeur, dass Victoria am 22. September anzufragen bat, ob die Firma ihn abgeben könne. *Wir haben nur gehört, daß er von hier aus nach Persien (!) gehen soll; ... es wäre aber doch wohl möglich, dass ein anderer dorthin reisen könne.* Ob und mit welchem Gehalt – er hatte zunächst monatlich 250 Mark erhalten, weit mehr als ortsüblich – dieser Chauffeur über den Herbst 1908 hinaus angestellt blieb, erfahren wir nicht mehr. Jedoch bat Victoria für einen Aufenthalt des Königspaares in Karlsruhe und Baden-Baden von 26. November bis 4. Dezember um Bestellung eines *Mietautos* bei Benz *mit zuverlässigem Chauffeur.* Man wollte ja gegenüber dem Großherzog, der sich ebenfalls in einem *Benz* chauffieren ließ, nicht zurückstehen.

Trotz des Kostenbewusstseins der Bestellerin erfahren wir nichts über den Kaufpreis; auch der Name jenes tüchtigen Chauffeurs war keiner Erwähnung wert. Da 1908 bereits mehrere Modelle produziert wurden, wie das Archiv der Daimler AG freundlicherweise mitteilte, ist auch keine letzte Sicherheit über das Aussehen jenes Fahrzeugs mehr zu gewinnen. Weltweit begehrt war ein *Benz* damals aber allemal.

VOLKER RÖDEL

Schreiben der Königin Victoria von Schweden über die definitive Bestellung und baldmöglichste Lieferung eines Automobils von Benz, 9. Juni 1908. Vorlage: Landesarchiv GLAK N v. Nicolai Nr. 6

Plakat der „Schwäbischen Landesausstellung für Reise- und Fremdenverkehr“ in Stuttgart, 1912.
Vorlage: Landesarchiv HStAS J 301 a Nr. 254



**Schwäbische Landesausstellung für
REISE- u. FREMDENVERKEHR**
Unter dem Allerbötesten Protektorat Sr. Majestät des Königs von Württemberg
APRIL - STUTTGART 1912 - JUNI
im Ausstellungsgebiete gegenüber dem K. Landesgewerbemuseum

„Kennt ihr das Land?“

Fremdenverkehrswerbung in Württemberg
vor dem Zweiten Weltkrieg

*Kennt ihr das Land in deutschen Gauen
das schönste dort am Neckarstrand?*

...

*drum sing' ich heut und immerdar:
das schöne Schwaben ist mein Heimat-
land!*

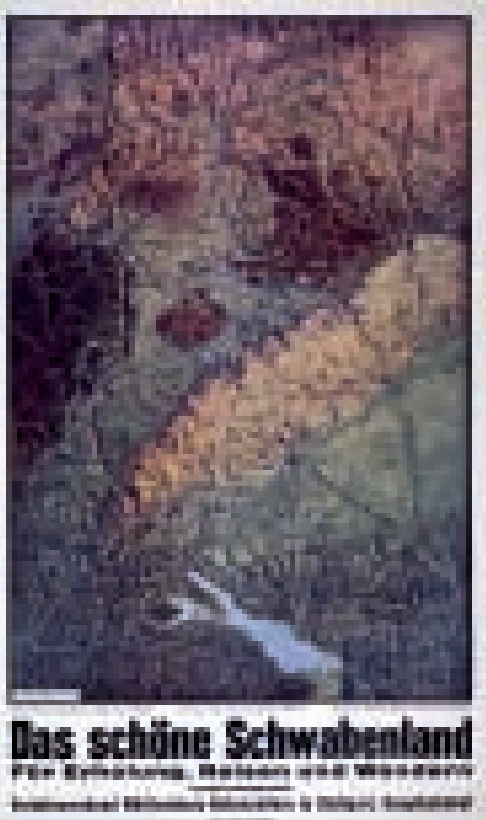
Kennt ihr das Land in deutschen Gauen,
dieser Liedanfang ist vielen Schwaben
aber auch Nicht-Schwaben geläufig. Ob-
gleich der Autor des Texts nicht bekannt
ist, deutet manches auf den schwäbi-
schen Dichter Johann Georg Fischer
(1816–1897). Die Popularität dieses
Lieds machte es zum Titel eines Touris-
muswerbefilms.

Bis aber eine solche Werbung Erfolg haben konnte, mussten zunächst die organisatorischen Grundlagen geschaffen werden. Schwaben stand nicht an der Spitze der Tourismuswerbung. 1884, erst 20 Jahre nach der Gründung des *Badischen Schwarzwaldvereins*, entstand der *Württembergische Schwarzwaldverein* und kurz danach der *Verein für Fremdenverkehr* in Stuttgart. Weitere Gründungen von Verschönerungs- und Verkehrsvereinen folgten. Der Zusammenschluss der in Württemberg und Hohenzollern bestehenden Vereine zur Förderung des Fremdenverkehrs geschah 1908 unter dem Namen *Württembergisch-Hohenzollerische Vereinigung für Fremdenverkehr*.

Die wichtigste Aufgabe, die der Verband wahrzunehmen hatte, war das Marketing für das Fremdenverkehrsland. Dazu schaltete man vor dem Ersten Weltkrieg verstärkt Anzeigen in regionalen und überregionalen Zeitungen und Zeitschriften, gab Faltblätter und Broschüren heraus.

Die staatlichen Stellen hielten sich bei der Förderung der Tourismuswerbung noch sehr zurück. 1911 fand in Berlin die große *Internationale Ausstellung für Reise und Fremdenverkehr* statt, zu der alle *Kulturstaaten*, aber auch die einzelnen Bundesstaaten eingeladen wurden. Das Ausstellungspräsidium ersuchte das württembergische Staatsministerium, sich an der Ausstellung zu beteiligen. Doch lehnte dieses eine offizielle Beteiligung aus Kostengründen ab. Auch eine in Stuttgart 1912 durchgeführte Fremdenverkehrsausstellung, für die König Wilhelm II. auf Bitten des Verbands die Schirmherrschaft übernahm, fand nicht das Wohlwollen staatlicher Stellen. Die Zentralstelle für Gewerbe und Handel meinte: *Die Übernahme des Allerhöchsten Protektorats für diese doch ziemlich unbedeutende Ausstellung würden wir nicht befürwortet haben.*

Der Fremdenverkehr als Wirtschaftsfaktor wurde von staatlicher Seite erst nach dem Ersten Weltkrieg erkannt, als die Devisenknappheit nach neuen Einnahmequellen suchen ließ. Der Verband



1



2

verstärkte nun seine Werbeanstrengungen und verlegte und versandte umfangreiches bebildertes Werbematerial, unter anderem den *Werbeführer Württemberg und Hohenzollern, Gasthöfe in Württemberg und Hohenzollern, Winter im württembergischen Schwarzwald* an Reisebüros und Auskunftsstellen. Ein immer wieder erscheinendes, in großer Auflage gefertigtes Plakat war die auf Kunstdruckpapier in Vierfarbendruck hergestellte Reliefkarte von Württemberg. Ab den 1930er-Jahren modernisierte man das Werbematerial; großformatige und farbige Dioramen wurden für Ausstellungen hergestellt. Ausstellungen in Schaufenstern von Reisebüros und Lichtbildvorträge dienten der Ankurbelung des Fremdenverkehrs.

Nachdem der Kinofilm ein immer größeres Publikum ansprach, wurde auch dieser zum Werbemedium für den Fremdenverkehr. 1929 hatte die Reichsbahndirektion Stuttgart zum ersten Mal Filmaufnahmen einiger württembergischer Gebiete herstellen lassen.

Zugleich begann die Firma Naturfilm Hubert Schonger in Berlin mit Unterstützung des Verbands mit Filmaufnahmen. Diese Stummfilme, die man als Landschafts- und Kulturfilme bezeichnete, sollten in Zusammenarbeit mit der Reichsbahnzentrale vor allem zur Auslandswerbung genutzt werden. Kaum aber kam dieser Film in die Kinos, war er nach der Einführung des Tonfilms veraltet. Deshalb begann der Filmemacher Otto Trippel im Auftrag der Reichszentrale für Deutsche Verkehrswerbung (RDV) mit der Produktion des Films *Bilder aus Württemberg*, der mit der Musik von Hermann Schittenhelm und seinen Trossinger Handharmonikaspielern unterlegt wurde. Die Filmprüfstelle gab ihm 1935 das Prädikat: *Der Film wird zur öffentlichen Vorführung im Deutschen Reiche, auch vor Jugendlichen, zugelassen. Der Film ist künstlerisch wertvoll und volksbildend.* Dieser als Bei- oder Vorfilm gedachte Streifen scheint aber den NS-Größen in Württemberg wegen seiner nicht zeitgemäßen künstlerischen Gestaltung

missfallen zu haben. Denn kaum war er in den Kinos zu sehen, wurde ein neuer Werbefilm aus Mitteln des Landes Württemberg und der Stadt Stuttgart in Auftrag gegeben. Diesen neuen Beiprogrammfilm drehten die Firmen Tobis und Albert Kling Film in Stuttgart. Er lief unter dem Titel *Kennt ihr das Land* in den Kinos. Am Drehbuch wirkte unter anderem der bekannte Berliner Filmemacher Hans Schipulle mit. Die Uraufführung fand 1939 in Berlin im Gemeinschaftshaus der Deutschen Arbeitsfront statt. Zeitgleich wurde von dieser Produktionsgemeinschaft der große, programmfüllende Film *Schwäbische Kunde* hergestellt, der in Berlin und Stuttgart uraufgeführt wurde.

Historische Bilder, Filme, Akten und Druckerzeugnisse lassen den Ursprung und die Entwicklung des Marketings für den Tourismus in Württemberg nachvollziehen und geben ein beredtes Zeugnis vom Bemühen um den Gast aus nah und fern.

PETER BOHL

1 | Werbeplakat des Verkehrsverbands Württemberg-Hohenzollern für „Das schöne Schwabenland“, um 1935.
Vorlage: Landesarchiv HStAS J 154/5 Nr. 13

2 | Werbeplakat des Landesverkehrsverbands Württemberg für das „Reiseland Württemberg“. Vorlage: Landesarchiv HStAS J 154/5 Nr. 15

Von Nachen, „Maakühen“ und Fähren

Schiffsverkehr an Main und Tauber

Dass in einem Landkreis, der nach den zwei Flüssen Main und Tauber benannt ist, auch der Schiffsverkehr eine Rolle spielt, ist nahezu selbstverständlich.

Die Tauber, von vielen Wehren und Mühlenanlagen unterbrochen, war wohl schon immer nur für kleinere Boote befahrbar. So findet sich in einer Urkunde des Klosters Bronnbach aus dem Jahr 1244 ein Passus über die Offenhaltung des Schiffswegs von Wertheim bis zum Kloster Bronnbach für Nachen – lateinisch *alveus*.

Nicht zur Ausführung kam hingegen ein 1662 entworfenes Projekt, *wie der Tauberfluß von Weickersheim bis nacher Wertheim schiffreich zue machen sei*.

Weitaus größere Bedeutung für den Schiffsverkehr hatte der Main. Flussabwärts Richtung Frankfurt wurden von Wertheim aus unter geblähten Segeln vor allem Wein, Getreide und Tuche verschifft, aber auch die Personenschiffahrt war hoch entwickelt. Ein einträgliches Geschäft, wie die repräsentativen Gebäude des 15. und 16. Jahrhunderts in der Wertheimer Altstadt belegen. Auf der Rückreise, beladen mit Waren vom Frankfurter Messeplatz, wurden die Schiffe dann durch Pferde

bergauf getreidelt. Die Fischer und Schiffer hatten sich in einer gemeinsamen Zunft, mitgliederstark und vermögend, zusammengeschlossen. Die im Stadtarchiv Wertheim verwahrte schriftliche Überlieferung dieser Zunft beginnt 1495. 1684 setzten die Unterlagen des ebenso aus einer Zunft hervorgegangenen Schiffer- und Fischervereins Freudenberg ein, die sich im Kreisarchiv des Main-Tauber-Kreises befinden.

Mit dem Aufkommen der Dampfschiffe im 19. Jahrhundert ging auch auf dem Main die Zeit der Segelschiffe zu Ende. Eine Art Zwischenlösung auf dem Weg zur Motorisierung der Lastschiffe bildete die Kettenschleppschiffahrt. Auf dem Flussgrund wurde ab 1886 eine durchlaufende Kette verlegt, an der sich Schleppschiffe entlanghangelten, wegen ihres Dampfpeifensignals im Wertheimer Idiom *Maakuh*, also Mainkuh genannt. An diese angehängt wurden dann die flussaufwärts zu schleppten Frachtschiffe. Beginnend bei Mainz-Kostheim wurde der Ketten-schiffbetrieb in den Folgejahren bis Bamberg ausgebaut. Der Bau von Stauanlagen zur Stromerzeugung durch die Rhein-Main-Donau AG ab 1922



Auf Höhe des Wertheimer Geleitsteins bei Freudenberg Leinreiter, die drei Segelschiffe mainaufwärts treideln, Kartenausschnitt, 1593.
Vorlage: Landesarchiv StAWt R K 5959



Talfahrt eines mit Gütern und Passagieren beladenen Boots auf dem Main, Kartenausschnitt, 1807.
Vorlage: Landesarchiv StAWt R K 1202



16 Schiffe wegen starken Eisgangs im Wertheimer Tauberhafen am 6. Dezember 1933.
Vorlage: Landesarchiv StAWt A 57 II HV 860-00-100

und die Verbreitung schnellerer Dieselschlepper führten 1937 schließlich zur Einstellung der Kettenschleppschiffahrt.

Als natürlicher Hafen bot sich in Wertheim die Taubermündung an. Für die Winterzeit, wenn wegen Eisgangs der Schiffsverkehr auf dem Main ruhte, wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts ein Winterhafen gebaut. Die moderne Hafenanlage am Main nahe des seit 1945 entstandenen Industriegebiets Wertheim-Bestenheid wurde 1967 eingeweiht. Die Eigentümer des Hafens, Main-Tauber-Kreis und Stadt Wertheim, haben sich dafür zu einem Zweckverband zusammengeschlossen. Dokumente zum Mainhafen finden sich daher sowohl in den Beständen des Kreisarchivs wie auch im Stadtarchiv Wertheim. Mit dem jüngsten Ausbau des Rhein-Main-Donau-Kanals zur europäischen Großschifffahrtsstraße erleben die Städte entlang des Flusses ein neues Phänomen – Flusskreuzfahrten. Kaum noch an Schiffe erinnernde schwimmende Hotels legen an extra dafür gebauten überlangen Landestegen an und entlassen Hunderte meist amerikanischer Touristen in die pittoresken Altstadtgässchen.

Wollte man früher von einem Flussufer ans andere, war man in den meisten Orten entlang des Mains auf Furten oder Fährverbindungen angewiesen. Brücken gab es nur in den großen Städten wie Würzburg, Aschaffenburg und Frankfurt. Für die Verkehrsbedürfnisse des 20. Jahrhunderts wurden zahlreiche neue Querungsmöglichkeiten geschaffen, der moderne Brückenbau bedeutete aber das Ende der traditionsreichen Mainfähren. Eine der Letzten verkehrt heute zwischen dem Wertheimer Stadtteil Mondfeld und dem bayerischen Stadtprozelten. Nicht nur Berufspendler nutzen diese Verkehrsverbindung auf dem täglichen Weg zur Arbeit, auch für Radtouristen ist es immer wieder ein besonderes Erlebnis, mit der Motorfähre überzusetzen.

CLAUDIA WIELAND

Kran- und Gütergleisanlage, Silos und Lagerhallen im einzigen Mainhafen Baden-Württembergs bei Wertheim, 1985.

Vorlage: Landesarchiv StAWt A 57 II Fotosammlung LRA Nr. 4981; Aufnahme: Hans Wehnert, Wertheim



Schleusenanlage bei Freudenberg, 1950er-Jahre.
Vorlage: Landesarchiv StAWt A 60, 0010-00-291; Aufnahme: Schuhmann, Fechenbach





Die Schmalspurbahn „Öchsle“ bei Maselheim an der Bahnstrecke Warthausen–Ochsenhausen, 31. Juli 1999.
Vorlage: Landesarchiv StAL PL 723 Bü. 153;
Aufnahme: Hans Noller

Mit den Augen eines Lokführers

Bahngeschichtliche Sammlung von Hans Noller jetzt im Staatsarchiv Ludwigsburg

Die immer wieder eingehenden Anfragen mancher vom *Eisenbahnvirus* infizierter Personen nach dem Verbleib der in Insiderkreisen schon lange bekannten bahngeschichtlichen Sammlung von Hans Noller aus Heilbronn kann das Staatsarchiv Ludwigsburg jetzt positiv beantworten. Ende November 2009 war es möglich geworden, den umfangreichen Nachlass des 2007 an den Folgen eines tragischen Verkehrsunfalls verstorbenen Lokomotivführers von dessen Witwe käuflich zu erwerben.

Auf dem Führerstand verschiedenster Loktypen der Deutschen Bundesbahn tätig – dem in der Ausbildung zunächst noch der harte körperliche Einsatz als Heizer kohlenbefuerter Dampflokomotiven vorausgegangen war – wurde in Hans Noller schon früh der Wunsch wach, die vielen visuellen Eindrücke beim täglichen Befahren der Bahnstrecken festzuhalten und für spätere Generationen zu dokumentieren. So hat er es mit der Zeit verstanden, seinen verantwortungsvollen Dienst zu verbinden mit dem Fotografieren der beim Blick aus dem Fenster der Lokführerkabine den Augen weit sich öffnenden, schier endlos scheinenden stählernen Schienenwege – eingebettet in einer von Menschenhand gestalteten *Eisenbahnlandschaft* mit all ihren Signalen, Leitungsmasten, Bahnübergängen, Wärterhäusern, Stellwerken, Bahnhöfen, Tunneln und der freien Natur. Aus dieser Perspektive heraus war

für ihn mühelos auch wieder ein Brückenschlag möglich zwischen *richtiger* großer Eisenbahn und der Welt einer in kleinerem Maßstab nachgebauten Modelleisenbahn, die schon den Zehnjährigen ganz in ihren Bann geschlagen hatte und seinen Berufsweg entscheidend beeinflussen sollte. So wuchsen im Lauf der Jahre die Fotobestände ständig an, bis Hans Noller seine rund 20 000 Farbdias zählende Dokumentation aller baden-württembergischen Eisenbahnstrecken Anfang August 2007 erfolgreich zum Abschluss bringen konnte – einen Tag vor seinem schicksalhaften Unfall!

Neben dem Aufbau der Diasammlung war Hans Noller bestrebt, auch den Ursprüngen und planerischen Grundlagen der fotografisch dokumentierten Bahnstrecken nachzuspüren. War es in früheren Jahren noch möglich gewesen, Recherchen direkt bei den verschiedenen damals noch bestehenden Dienststellen der Bundesbahn vorzunehmen, so verlagerten sich seine Nachforschungen mit der schrittweise vollzogenen Umstrukturierung der Bahn seit den 1990er-Jahren nach und nach in die Archive, welche zeitgleich immer mehr von der Deutschen Bahn AG aktuell nicht mehr benötigtes Schriftgut übernehmen konnten. So ist es nur folgerichtig, dass Hans Noller seit 1998 auch regelmäßiger Besucher im Staatsarchiv Ludwigsburg war – Aufbewahrungsort der schriftlichen Überlieferung der Bundesbahn-

direktion Stuttgart und ihrer nachgeordneten Dienststellen. Die aus diesen Forschungen gewonnenen und über Reproduktionen und Originaldokumente unterschiedlichster Herkunft belegten Erkenntnisse machen vom Umfang her mittlerweile den größten Teil dieses Nachlasses aus. Sie umfassen 250 Aktenordner, die ebenso wie die Dias nach Strecken geordnet und somit leicht zu nutzen sind.

Abgerundet wird die Überlieferung durch weitere 50 Ordner, die – wie kann es bei einem passionierten Lokführer anders sein – dem Thema Lokomotiven gewidmet sind.

WOLFGANG SCHNEIDER

Schrankenwärterposten „B“ beim Bahnhof Lorch (Württ.) auf der Strecke Stuttgart-Bad Cannstatt-Nördlingen bei Kilometer 39+300, April 1963.
Vorlage: Landesarchiv StAL PL 723 Bü. 48; Aufnahme: Hans Noller





1

Autobahnen im Bild

Die fotografischen Sammlungen des Landesamts für Straßenwesen

Neben anderen Unterlagen des 2002 aufgelösten Landesamts für Straßenwesen gelangten auch dessen umfangreiche fotografische Sammlungen ins Staatsarchiv Ludwigsburg. Sie betreffen im Wesentlichen Bau und Unterhalt von Autobahnen im Bereich des heutigen Bundeslands Baden-Württemberg sowie Bauten an diesen Verkehrswegen wie Brücken oder Unterführungen bis hin zu technischen Details. Dazu kommen auch entsprechende außerhalb des Landes entstandene Aufnahmen, die vom Landesamt und seinen Vorgängerbehörden offenbar für die Planung eigener Maßnahmen angefertigt und herangezogen worden sind.

Die bildlichen Zeugnisse umspannen einen Zeitraum von den frühen 30er-Jahren bis zum Ende des 20. Jahrhunderts, dokumentieren also Entstehung und Ausbau der zentralen Verkehrsadern Baden-Württembergs für Automobile. Neben etwa 4000 neueren Kleinbilddiapositiven und einer rund 400 Stück umfassenden Sammlung historischer Glasplattennegative ist eine bereits im Landesamt aufbereitete Dokumentation hervorzuheben. Sie besteht aus etwa 7500 Papierabzügen, die auf Karteikarten in DIN-A4-Querformat aufgebracht wurden. Die zugehörigen knappen Bildinformationen befinden sich als Aufdruck jeweils auf der Rückseite der Karten.

All diese Fotoaufnahmen wurden inzwischen im Staatsarchiv – nach elementarer konservatorischer Behandlung – digitalisiert und soweit möglich inhaltlich erschlossen. Dabei entspricht die Struktur der Findmittel für die neugebildeten Bestände EL 75 a folgende weitestgehend der vom Landesamt vorgegebenen Ordnung nach Autobahnen und Streckenabschnitten. Mit Onlinestellung dieser Repertorien im Internet wird die Geschichte von Grundlagen und Entwicklung einer inzwischen zunehmend vom Kollaps bedrohten allgemeinen und individuellen Mobilität für den deutschen Südwesten umfassend illustriert.

STEPHAN MOLITOR



2

1 | Die Autobahn Heilbronn–Stuttgart, mit Pleidelsheim im Hintergrund, 1940.

Vorlage: Landesarchiv StAL EL 75 VI a Nr. 5980

2 | Bau der Neckarbrücke in Beihingen, Stadt Freiberg am Neckar, für die Autobahn Heilbronn–Stuttgart mit dem Lehrgerüstfundament im Neckarbett, 1938.

Vorlage: Landesarchiv StAL EL 75 VI a Nr. 5990/1

3 | Mutterbodenaushub von Hand und dessen Transport mit dem Förderband beim Bau der Autobahn Heilbronn–Stuttgart, 1938.

Vorlage: Landesarchiv StAL EL 75 VI a Nr. 5983



3



Überführung des Ortsverbindungswegs Eglosheim-Asperg über die Autobahn Heilbronn-Stuttgart, 1940.

Vorlage: Landesarchiv StAL EL 75 VI a Nr. 6108

Entwurf der 1938/40 gebauten Neckarbrücke bei Beihingen, Stadt Freiberg am Neckar, für die Autobahn Heilbronn-Stuttgart, von der im April 1945 zwei Bogen gesprengt wurden, 1937.

Vorlage: Landesarchiv StAL EL 75 VI a Nr. 5984



Kommen und Gehen im Staatsarchiv

Migrationserfahrungen am außerschulischen Lernort



Morgens halb zehn in Ludwigsburg: Suppengeschmack zieht durch das Staatsarchiv. Wer sich auf die Suche nach der Ursache dieses ungewöhnlichen Dufts machte, wurde im Vortragssaal fündig. Dieser hatte sich nämlich an diesem Donnerstag für 13 Kinder in eine Suppenküche verwandelt. Nach einem Originalrezept von 1816 kochten diese eine Rumford'sche Suppe. Früher wurde die wegen ihrer Hauptbestandteile Graupen und Kartoffeln sehr nahrhafte Suppe an Arme und Bedürftige verteilt. Heute an weniger bedürftige als viel mehr begeisterte Kinder, die sich die – wenn man von Schnellkochtopf und Maggi absieht – originalgetreue Suppe schmecken ließen.

Die ungewöhnliche Veranstaltung behandelte die Hungersnot von 1816/17. Unter Anleitung von Elke Koch hatten die Teilnehmer zuvor das *Jahr ohne Sommer*, König Friedrich den Dicken und die Armenspeisungen unter Königin Katharina kennengelernt. Während das Kochen von Armensuppe nur im Kinderferienprogramm möglich ist, spielt das Hungerjahr 1816/17 vor allem wegen der gewaltigen Auswanderungswelle, die es auslöste, eine große Rolle in den neuen

archivpädagogischen Programmen des Staatsarchivs Ludwigsburg.

In den Modulen *Auswandern mit Archi* und *Migration früher und heute* wird das Thema aufgenommen und altersgerecht umgesetzt. Die von Magdalena Wolff während ihres Freiwilligen Kulturellen Jahrs ausgearbeiteten Programme sind so angelegt, dass sie sich auch für den fächerübergreifenden Unterricht eignen.

Die Grundschul Kinder machen sich gemeinsam mit der Archivmaus Archi auf, um im Archiv Spuren von Auswanderern zu verfolgen. Was wollte zum Beispiel Familie Aufrecht 1816 in Kaukasien? Warum ist auf einem Reisepass des 19. Jahrhunderts kein Passfoto, sondern eine Personenbeschreibung zu sehen, und wieso hat er so viele Stempel? Was hat es mit der Ulmer Schachtel auf sich? Zum Schluss wird ein Koffer gebastelt und jeder bekommt einen Reisepass.

Davon ausgehend, dass Migrationserfahrungen in vielen Schulklassen heute zum Alltag gehören, wurde unter dem Titel *Migration früher und heute* auch ein Modul für weiterführende Schulen entwickelt. Es zeigt, was es früher und heute bedeutet(e), wenn Menschen ihre Heimat



1 | Rumford'sche Armensuppe im Kinderferienprogramm.
Vorlage: Landesarchiv STAL

2 | Bezugsscheine für die Armenspeisung, die Rumford'sche Armensuppe.
Vorlage: Landesarchiv STAL

verlassen (müssen). Originalquellen aus dem Archiv sollen schließlich Antworten geben auf die zuvor erarbeiteten Fragen. So wird spielerisch und anschaulich die Problematik der Migration erörtert und forschendes Lernen im Archiv eingeübt.

Da das Thema Migration auch für die Jahrgangsstufe im Bildungsplan steht, können diese den außerschulischen Lernort Archiv am Beispiel der historischen Aus- und Einwanderungsbewegungen ebenfalls kennenlernen. Für die älteren Schüler werden natürlich die Einführung ins Archiv und die damit verbundenen Möglichkeiten, Lebensspuren von Menschen zu erforschen, stärker betont. Aber auch hier steht die Beschäftigung mit den Quellen im Mittelpunkt; sorgfältiges Lesen und Interpretieren ist angesagt.

Ziel der Archivpädagogik ist es, Schüler schon von klein auf an den außerschulischen Lernort Archiv heranzuführen und ihnen das Archiv als Ort zu präsentieren, an dem man sich auf die Suche nach Spuren der Vergangenheit machen kann.

Außer dem neuen Themenbereich Migration bietet das Staatsarchiv Ludwigsburg ein breites Repertoire an Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen an; das Gesamtangebot findet sich im Internet unter: <http://www.landearchiv-bw.de/web/46839>. Für Rückfragen stehen die Mitarbeiterin vom Freiwilligen Kulturellen Jahr Leonie Kühner unter Telefon 07141/18-6336 und fkj.staludwigsburg@la-bw.de und Dr. Elke Koch unter Telefon 07141/18-6321 und elke.koch@la-bw.de zur Verfügung.

LEONIE KÜHNER

Mitten im epochalen Umbruch zum digitalen Landesarchiv

Jahresbericht des Landesarchivs Baden-Württemberg für 2009

Um den Anforderungen des digitalen Zeitalters gerecht zu werden, hat das Landesarchiv 2007 eine Digitalisierungsstrategie verabschiedet und einen daraus abgeleiteten Aktionsplan mit mehreren Arbeitsfeldern entwickelt, dessen Umsetzung 2009 weiter vorangeschritten ist. Die Sichtbarkeit des Landesarchivs und seiner Bestände im Netz wurde damit deutlich erhöht, was sich auch in der Onlinenutzung niederschlägt.

Ein hoher Zugriff erfolgt nach wie vor besonders auf die digitalisierten Findmittel. Waren zum 31. Dezember 2008 im Landesarchiv gemessen am Gesamtumfang 26,1 Prozent der Findmittel elektronisch zugänglich, so erhöhte sich der Anteil zum 31. Dezember 2009 auf nunmehr 36,8 Prozent; bei den Abteilungen Hauptstaatsarchiv Stuttgart und Staatsarchiv Ludwigsburg liegt der Anteil der Onlinefindmittel jetzt bei rund 50 Prozent. Das seit 2007 jährlich fortgeschriebene Ziel, die Bereitstellung von Findmitteln im Netz deutlich zu erhöhen, wurde somit wieder erreicht, freilich in unterschiedlichem Maß an den verschiedenen Standorten. Profitieren konnte das Landesarchiv dabei erneut vom bundesweiten DFG-Förderprogramm zur Retrokonversion archivarischer Findmittel; eine große Zahl der Findbücher wurde aber auch unabhängig davon digitalisiert. Nachdem der größte Teil der maschinenschriftlichen Findmittel konvertiert ist, stehen für die Fortführung des Projekts nun freilich die handschriftlichen Repertorien an, deren Bereitstellung im Netz einen höheren Aufwand erfordert; die Steigerungsrate wird dementsprechend geringer ausfallen. Wie rapide Onlinefindmittel von der interessierten Öffentlichkeit genutzt werden, belegt die Zahl der Zugriffe, die innerhalb eines Jahres von 2 270 000 auf 3 200 000 gestiegen ist.

Dies entspricht einer Zunahme von über 40 Prozent.

Unmittelbar im Netz nutzbar gemacht werden konnten aber auch weitere Archivbestände und Archivalien, so zum Beispiel die badischen Standesbücher aus dem Staatsarchiv Freiburg, auf die nach Onlinestellung ein regelrechter Ansturm erfolgte, und rund 1000 Fotografien aus dem Depositum Botho Walldorf im Staatsarchiv Sigmaringen mit einem beträchtlichen Dokumentationswert zur Verkehrsgeschichte. Die hohen Zugriffszahlen auf die inzwischen über eine Million online verfügbaren Dokumente und Bilder belegen, welches großes Potenzial an Interessierten für Archivgut besteht, wenn die Nutzung vom Lesesaal in den virtuellen Raum erweitert wird.

Das Informationsangebot oder der sogenannte *Content*, den das Landesarchiv als vertrauenswürdiger *Content-Manager* im Internet abrufbar hält, kann in nationale und internationale Kulturportale wie die *Europeana* oder die *Deutsche Digitale Bibliothek* einfließen. Das Landesarchiv ist an der Entwicklung der *Deutschen Digitalen Bibliothek* maßgeblich beteiligt, deren Realisierung Ende 2009 auf der politischen Ebene beschlossen wurde.

Vorbereitet wurde das Projekt LEO – Landeskunde entdecken, erleben, erforschen online –, mit dem ein landeskundliches Portal für Baden-Württemberg geschaffen werden soll, in dem die einschlägigen Daten der verschiedensten Institutionen verknüpft werden. Nachdem die Finanzierung für den Aufbau dieses Portals Anfang 2010 gesichert wurde, kann das Projekt realisiert werden. Ein ganz herzlicher Dank sei an dieser Stelle allen ausgesprochen, die das Projekt auf der politischen und ministeriellen Ebene unterstützt haben.

Weiter vorangetrieben wurde auch die Vorbereitung für den dauerhaften Betrieb eines *digitalen Magazins* zur Archivierung genuin digitaler Unterlagen. Die in den letzten Jahren entwickelten Konzeptionen für den Aufbau des digitalen Landesarchivs, die in verschiedenen Projekten den Praxistest bereits bestanden haben, sind zum Jahresende in den Entwurf einer Kabinettsvorlage eingemündet, die in Verknüpfung mit einer Kabinettsvorlage für ein baden-württembergisches Grundbuchzentralarchiv ausgearbeitet wurde. Diese Entscheidungsvorlagen markieren den epochalen Umbruch, der mit dem Wandel des Landesarchivs in der digitalen Welt verbunden ist.

Neben der Bewältigung dieses Wandels hat das Landesarchiv freilich seine traditionellen Aufgaben zu leisten. Unter den Rahmenbedingungen der Einsparauflage in der Folge des Verwaltungsstruktur-Reformgesetzes von 2005 und in Fortführung seiner mittelfristigen Planungen lag der Jahresplanung für 2009 wiederum das Ziel zugrunde, die Zahl der erschlossenen und sachgerecht konservierten Bestände zu erhöhen. Dass es erreicht wurde, belegen folgende Zahlen: Einem Zugang von insgesamt 1928 Regalmetern an Archivgut stehen sachgerecht verpackt Archivalien im Umfang von 3541 Regalmetern und elektronisch erschlossene Archivalien im Umfang von 5702 Regalmetern gegenüber. Konnte das Landesarchiv so erneut Rückstände in der Bereitstellung von Findmitteln und der konservatorischen Behandlung seiner Bestände abbauen, so ist doch festzuhalten, dass diese Fortschritte nur durch den konsequenten Einsatz nichtständiger Kräfte jenseits des Stammpersonals möglich waren.

Bei der Bestandserhaltung stand wiederum die Prävention stark im Vordergrund; wie wichtig die sachgerechte Verpackung für den Schutz des Archivguts ist, hat der Einsturz des Historischen Archivs der Stadt Köln bestätigt. Für die Massenentsäuerung wurden auf der Grundlage des Landesrestaurierungsprogramms Schwerpunkte gesetzt.

Nicht vorgesehen in der Jahresplanung des Landesarchivs war der solidarische Einsatz zahlreicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Instituts für Erhaltung von Archiv- und Bibliotheksgut in Ludwigsburg und der Archivabteilungen an der Einsturzstelle des Kölner Stadtarchivs, der in der Abteilung Verwaltung koordiniert wurde. Die dabei gewonnenen Erfahrungen werden der weiteren Notfallvorsorge des Landesarchivs zugutekommen.

Der 5. Nationale Aktionstag für die Erhaltung des schriftlichen Kulturguts, dessen Ausrichtung das Landesarchiv als Mitglied der Allianz für die Erhaltung des schriftlichen Kulturguts übernommen hatte und der am 5. September 2009 in Ludwigsburg im Institut für Erhaltung und im Staatsarchiv stattfand, wurde in der Folge der Kölner Archiveinsturzes ganz auf das Thema *Katastrophenvorsorge und -bewältigung* ausgerichtet. Die Veranstaltung, bei der unter anderem die Kolleginnen und Kollegen aus Köln unmittelbar über die Katastrophe informierten, stieß in der Öffentlichkeit und bei den Medien auf großes Interesse.

Wiederum eine gute Resonanz fanden auch die vielfältigen Angebote des Landesarchivs in der historischen Bildungsarbeit, in deren Mittelpunkt neben den verschiedenen regionalen Aktivitäten die Geschichte der Juden in Südwestdeutschland stand. Unter dem Titel *Gleiche Rechte für alle? 200 Jahre*

jüdische Religionsgemeinschaft in Baden wurde dazu vom Generallandesarchiv Karlsruhe eine Ausstellung gezeigt, die nach ihrer Präsentation in Karlsruhe auf Wanderschaft ging. Das Itinerar der Fotoausstellung des Staatsarchivs Freiburg mit den Rumänienbildern von Willy Prager wurde mit weiteren Stationen in Rumänien, aber auch in der Vertretung des Landes Baden-Württemberg in Brüssel fortgesetzt. In Moskau zeigte das Hauptstaatsarchiv Stuttgart die Ausstellung *Eine Königin vom Scheitel bis zur Zehe*, die Königin Olga von Württemberg gewidmet ist. So vielfältig wie die Ausstellungen waren auch die sonstigen Aktivitäten in der Bildungsarbeit für die breitere Öffentlichkeit, für die auf die Einzelberichte der Abteilungen auf der Website des Landesarchivs zu verweisen ist. Bemerkenswert ist die Zunahme der geführten Personen, die von 6048 auf 13 010 stieg; mit dem Ziel, besonders auch junge Menschen anzusprechen, steht die Zahl von 4070 geführten Schülerinnen und Schülern im Einklang. Die Strategie, in der Bildungsarbeit immer stärker von den Möglichkeiten der Vernetzung und der Mehrfachnutzung Gebrauch zu machen und zunehmend zu einer landesweiten Bildungsarbeit überzugehen, bewährt sich dabei immer deutlicher. Für die weiteren Planungen bestand im Kreis der Abteilungsleiter Konsens, diese Koordination und Konzentration weiter zu verstärken.

Wichtig für die Arbeit des Landesarchivs und seine Positionierung in der Fachwelt sind aber auch seine Fachtagungen zu speziellen Fragen archivischer Arbeit. Auf bundesweite Resonanz stießen im Herbst zwei Workshops zu Online-Informationssystemen und zur Übernahme digitaler Unterlagen, die im Hauptstaatsarchiv Stuttgart und im

Staatsarchiv Ludwigsburg durchgeführt wurden. Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landesarchivs brachten wiederum ihre Erfahrungen und Erkenntnisse auf Tagungen und Workshops in die Fachdiskussion mit positiven Rückwirkungen ein.

Bei den Publikationen wurde ein Tagungsband veröffentlicht sowie als Ergebnis größerer Erschließungsprojekte auf der Basis von Drittmitteln zwei Inventare. Dazu kommt ein Quellenband mit Hörbuch zu Joseph Süß Oppenheimer; diese Publikation wird auch in die archivpädagogische Arbeit eingehen. Termingerecht konnte im Herbst die Kreisbeschreibung Esslingen in einer sehr schönen Veranstaltung präsentiert werden. Die neuen Bände sind im Landkreis auf gute Resonanz und viel Nachfrage gestoßen.

Die Website des Landesarchivs wurde dessen Corporate Design angepasst und einem umfassenden Relaunch unterzogen. Der Trend, dass die Bereitstellung von Onlinefindmitteln und häufig genutzten Archivalien im Netz zu einer Entlastung bei der Beantwortung schriftlicher Anfragen, bei der Beratung und im Lesesaalbetrieb führt, ließ sich weiterhin beobachten. Zugleich ist unverkennbar, dass sich – wie bereits eingangs angesprochen – der Kreis der Archivnutzer dadurch erweitert. Die Nutzung in den Lesesälen bewegt sich unabhängig davon insgesamt auf dem gewohnt hohen Niveau.

Die Unterbringung des Staatsarchivs Freiburg stellt nach wie vor ein Problem dar, das sich angesichts der schwindenden Raumreserven kontinuierlich verschärft. Die Planungen für einen Freiburger Archivverbund sind aus verschiedenen Gründen nicht vorangekommen, sodass die Einrichtung eines Ausweichmagazins erforderlich wird.

Dagegen ist der Baufortschritt des Erweiterungsbaus für das General-landesarchiv Karlsruhe mit Freude zu beobachten.

Mit großer Sorge wird im Landesarchiv die Entwicklung der öffentlichen Haushalte verfolgt. Das Landesarchiv stand in den letzten Jahren als Folge des Verwaltungsstruktur-Reformgesetzes von 2005 unter den Rahmenbedingungen des Personalabbaus. Wie sehr die Grenzen der Belastbarkeit erreicht sind, zeigt sich in allen Abteilungen. Die Sparauflage, mit der 20 Prozent der Personalstellen wegfallen, wird zum 1. Januar 2011 erfüllt; 33 Stellen werden dann abgebaut sein. Bei der Neuaufstellung des Personals, die danach vorzunehmen ist, wird es vor allem darauf ankommen, das Personal im Zuge einer Verlagerung auf der Ebene des mittleren und gehobenen Dienstes zu stärken. Nicht minder wichtig wird es sein, das Landesarchiv wieder zu verjüngen.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landesarchivs haben 2009 unter zunehmend schwierigen Bedingungen wiederum hervorragend gearbeitet. Ihnen sei an dieser Stelle noch einmal herzlich gedankt. Dank ausgesprochen sei aber auch dem Ministerium für Wissenschaft, Forschung und Kunst Baden-Württemberg für die gute Zusammenarbeit.

ROBERT KRETZSCHMAR

Das Landesarchiv in Zahlen

Das Wesentliche auf einen Blick

Gesamtumfang des Archivguts am 31. Dezember 2009 (in Regalmetern)	138 191
Urkunden (Stück)	311 585
Karten, Pläne (Stück)	336 244
Bilder (Stück)	1 071 169
Gespeicherte elektronische Unterlagen (Datensätze)	59 695 627
Auslastung der Magazine (in Prozent)	94,4
Zu betreuende Registraturen	2638
Erschlossenes Archivgut (Findmittel leicht zugänglich)	85,5%
In online verfügbaren Findmitteln erschlossenes Archivgut (in Prozent des Gesamtumfangs)	36,8
Digitalisate von Archivgut im Internet (Images)	1 044 919
Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (Stand: 31. Dezember 2009)	188

Unsere Leistungen im Jahr 2009

Nutzungen	13 281
Vorgelegte Archivalien	76 185
Abgegebene Reproduktionen	377 581
Schriftliche Auskünfte der Archivabteilungen	6716
Online-Zugriffe auf Informationsangebote (in Millionen)	4,29
davon Zugriffe auf Findmittelseiten (in Millionen)	3,2
Neu hinzugekommenes Archivgut (in Regalmetern)	1928
Fachgerecht verpackte Archivalien (in Regalmetern)	3541
Erschlossenes Archivgut (in Regalmetern)	5702
Ausstellungen und Präsentationen	34
Besucher bei Ausstellungen und Präsentationen	63 977
Führungen	511
Geführte Personen	13 010
davon Schülerinnen und Schüler	4070

Der vollständige Jahresbericht mit den ausführlichen Berichten der einzelnen Abteilungen und weiteren statistischen Daten findet sich auf der Website des Landesarchivs (www.landesarchiv-bw.de) unter „Das Landesarchiv -> Jahresberichte“.

Wege in den Tod

Dokumente zur „Euthanasie“ in Weinsberg entdeckt

Die Frauen waren die Ersten: Am 25. Januar 1940 wurden aus der Heilanstalt Weinsberg 48 Patientinnen entlassen. Im *Abgangsbuch Frauen* wird ihr zukünftiger Aufenthaltsort als *unbekannt* bezeichnet, ihr Gesundheitszustand lapidar als *ungeheilt*. Den Mitarbeitern der Heilanstalt Weinsberg war jedoch der Ort, wohin die fraglichen Patienten transportiert wurden, bald bekannt. Es war einer der idyllischsten Orte der Schwäbischen Alb, der von nun an zu einem Synonym für eines der nationalsozialistischen Verbrechen werden sollte: Grafeneck. Die 48 Frauen gehörten zu den ersten Opfern der *Euthanasie* in Württemberg.

Auskunft darüber geben die Zu- und Abgangsbücher der Heilanstalt aus den Jahren 1903–1958, die bisher als verschollen galten, mit deren Hilfe sich aber ohne größere Schwierigkeiten auch die Transporte nach Grafeneck ermitteln lassen. Die fraglichen Bände sowie einige weitere Unterlagen zur *Euthanasie* – darunter provisorische Patientenakten von Personen, die auf dem Weg in den Tod vorübergehend in Weinsberg Aufnahme fanden – wurden bei einer Sichtung der Bibliotheksbestände der Heilanstalt sowie im Dienstzimmer eines pensionierten Mitarbeiters entdeckt. Bedienstete der Klinik erkannten den historischen Wert der Unterlagen und übergaben sie umgehend dem zuständigen Staatsarchiv in Ludwigsburg.

In den Krankenbüchern sind die Namen der in die Heilanstalt eingewiesenen Personen sowie deren Entlassung chronologisch aufgelistet. In den Jahren 1940 und 1941 sind darin auch eine ganze Reihe von Patienten aufgeführt, die teilweise nur kurzzeitig in der Anstalt waren und danach *ungeheilt entlassen* wurden. Dass es sich um keine regulären *Entlassungen* gehandelt haben kann, ist daran zu erkennen, dass zum einen immer größere Gruppen gleichzeitig aus der Klinik entlassen wurden und kein Zielort genannt wurde. Da die Heilanstalt in Weinsberg auch als Zwischenstation für Patienten aus anderen Kliniken auf deren Weg in die Tötungsanstalt Grafeneck genutzt wurde, lassen sich anhand der Krankenbücher nun

Abgangsbuch Frauen	Abgangsbuch Frauen	Abgangsbuch Frauen	Abgangsbuch Frauen	Abgangsbuch Frauen	Abgangsbuch Frauen	Abgangsbuch Frauen
1940	1940	1940	1940	1940	1940	1940
1941	1941	1941	1941	1941	1941	1941
1942	1942	1942	1942	1942	1942	1942
1943	1943	1943	1943	1943	1943	1943
1944	1944	1944	1944	1944	1944	1944
1945	1945	1945	1945	1945	1945	1945
1946	1946	1946	1946	1946	1946	1946
1947	1947	1947	1947	1947	1947	1947
1948	1948	1948	1948	1948	1948	1948
1949	1949	1949	1949	1949	1949	1949
1950	1950	1950	1950	1950	1950	1950
1951	1951	1951	1951	1951	1951	1951
1952	1952	1952	1952	1952	1952	1952
1953	1953	1953	1953	1953	1953	1953
1954	1954	1954	1954	1954	1954	1954
1955	1955	1955	1955	1955	1955	1955
1956	1956	1956	1956	1956	1956	1956
1957	1957	1957	1957	1957	1957	1957
1958	1958	1958	1958	1958	1958	1958

auch Namen und Transporttag dieser Opfer ermitteln.

Im württembergischen Grafeneck wurden im Lauf des Jahrs 1940 mehr als 10 000 behinderte und kranke Menschen – aus Baden-Württemberg, Bayern und Hessen – im Rahmen der sogenannten Euthanasie ermordet. Die Patienten wurden in den berühmten grauen Bussen der Gemeinnützigen Krankentransport GmbH in den Heilanstalten abgeholt und unmittelbar nach der Ankunft in Grafeneck in einer eigens dafür eingerichteten Gaskammer getötet.

Für die Forschung ist es bis heute schwierig, Namen und Todestag der in

Grafeneck und in den anderen Tötungsanstalten umgebrachten Patienten vollständig zu ermitteln, da die nach Berlin verbrachten Krankenakten dieser Patienten teilweise verloren sind. Mit den Krankenbüchern der Heilanstalt Weinsberg liegen nunmehr zumindest für einen Teil der Opfer genauere Angaben über ihr Schicksal vor.

MARTIN HÄUSSERMANN

Abgangsbuch der Heilanstalt Weinsberg mit dem Eintrag der Entlassung von Otto Mitenberger am 10. Dezember 1940.
Vorlage: Landesarchiv StAL F 234 I Bü. 981

„Eine restlose Ausrottung der Judengemeinschaft in meiner Wohnung wäre mir wohl das allerliebste. Heil Hitler!“

Die jüdische Gemeinde Haigerloch in den Jahren 1933–1942

Die sogenannte *Arisierung* jüdischen Besitzes war in Haigerloch längst im Gang, als ein Kaufmann aus dem benachbarten Gruol seinem Ärger über das aus seiner Sicht allzu langwierige Verfahren Luft verschafft. In einem Brief an die zuständige Behörde fordert er im August 1939 die *restlose Ausrottung der Judengemeinschaft* aus seiner Wohnung in Haigerloch. Ob dem Geschäftsmann wohl bewusst war, dass er mit seiner Wortwahl das Schicksal vieler Haigerlocher Juden vorweggenommen hat?

Was wusste man vor Ort vom tatsächlichen Ziel der sogenannten *Umsiedlungsaktionen*, die in den Jahren 1941 und 1942 auch die Haigerlocher Juden erfasseten? In einer Anweisung der Gestapo vom 25. März 1942 erhielt der damalige Hechinger Landrat Paul Schraermeyer Nachricht, wie er die *Umsiedlung* der Juden in seinem Zuständigkeitsbereich vorzubereiten habe. Zwei Jahre nach Kriegsende stellte man ihn wegen *Verbrechens gegen die Menschlichkeit* vor Gericht. *Ich habe damals nicht gewusst, um was es geht*, gibt er zu Protokoll. Nur

wenige Sätze später behauptet Schraermeyer aber, er hätte sich den Anordnungen am liebsten widersetzt. War der damalige Landrat also tatsächlich so ahnungslos, wie er die Richter glauben lassen will? Die Anweisung der Gestapo erscheint aus heutiger Sicht recht eindeutig: *Bei Abmeldung der Juden ist in den Melderegistern der Meldeämter lediglich „unbekannt verzogen“ bzw. „ausgewandert“ anzuführen.*

Der Fall des Gruoler Kaufmanns und der des Hechinger Landrats zeigen beispielhaft, wie sich Personen *vor Ort* in die Unrechtspolitik der Nationalsozialisten verstrickten. Ein Unterrichtsmodul auf dem Landesbildungsserver – www.landeskunde-bw.de –> Unterrichtsmodule –> Geschichte – lässt Schüler diese Verstrickung anhand der Geschichte der Jüdischen Gemeinde Haigerloch nachvollziehen. Erarbeitet wurden die Materialien durch Markus Fiederer, Archivpädagoge im Staatsarchiv Sigmaringen und Mitglied des Arbeitskreises Landeskunde des Regierungspräsidiums Tübingen. Bei einer Fortbildung

im Staatsarchiv Sigmaringen wurde nun das Modul Lehrern unterschiedlicher Schularten präsentiert.

Die didaktisch aufbereiteten Quellen veranschaulichen, dass die Unrechtspolitik des NS-Regimes kein gleichsam „anonymes“ Geschehen, sondern mit ganz konkreten Namen verbunden war: den Namen der Opfer, aber auch den Namen der „Täter“ und den Namen derjenigen, die in irgendeiner Weise an den Verbrechen beteiligt waren – zum Beispiel bei der Leibesvisitation der auf dem örtlichen Bahnhof zum *Abtransport* bereitstehenden Juden.

Und nicht zuletzt: Die Quellen machen deutlich, dass die „Effektivität“ des Genozids auch damit zusammenhing, dass dieser seitens der Parteiorgane und der staatlichen Behörden zu einem wesentlichen Teil als „bürokratischer Vorgang“ betrachtet wurde – eine für das Verständnis des Nationalsozialismus ebenso wichtige wie bedrückende Erkenntnis.

MARKUS FIEDERER



Koffer des Moritz Fleischer in Auschwitz/Oświęcim, 1872 in Stuttgart geboren, im März ins Altersheim Haigerloch zwangsumgesiedelt, am 19. August 1942 nach Theresienstadt/Terezín deportiert, ab Mai 1944 in Auschwitz/Oświęcim, dort ermordet. Vorlage: Landesarchiv StAS Dep. 44 T 1 V.29



Der Geschäftsführer der NSDAP-Ortsgruppe Haigerloch Josef Kronenbitter, gefesselt auf einem vom 1925 in die USA ausgewanderten und als US-Offizier zurückgekehrten Edward Levy durch Haigerloch gefahrenen Jeep, 1945. Vorlage: Ann Levy, Denver in Colorado

Die Belagerung von Steinfels

Eine unbekannte Bildergeschichte aus dem 17. Jahrhundert

Bei Forschungen im Hauptstaatsarchiv Stuttgart wurden vor einiger Zeit unter den Akten des württembergischen Oberrats drei Blätter mit bemerkenswerten Federzeichnungen aus dem 17. Jahrhundert entdeckt. Der inhaltliche Zusammenhang zwischen den Schriftstücken der Akte und den beiliegenden Zeichnungen trat allerdings nicht zum Vorschein. Bei diesen Kriminalakten geht es um Otto Wenzel, einen ehemaligen Reiter eines kaiserlichen Regiments, der 1681/82 in Ebingen auf der Schwäbischen Alb des Mordes beschuldigt und angeklagt wurde. Die Bilder hingegen zeigen eine bewehrte Stadt mit vorgelagerter Burg und verschiedene Personengruppen. Einen Identifizierungshinweis bietet hierfür nur der zweimal ausgeführte Ortsname *Steinfelß*. Das Wasserzeichen, das sich auf allen Blättern findet, datiert das Papier ebenfalls in die Jahre um 1682/83.

Die vier Zeichnungen erzählen offenbar eine zusammenhängende Geschichte, die bislang nicht näher bekannt ist. Das erste, beidseitig bemalte Blatt trägt die Aufschrift *Daß ist die herumb Steinfelßen*. Im Vordergrund ist eine mittelalterliche Burg auf einem Felsen erkennbar. Sie wird von einer schwer bewaffneten Besatzung mit Kanonen verteidigt. Im oberen Teil sind zwei ebenfalls bewachte Stadttürme sichtbar, wodurch die Wehrhaftigkeit der dahinter liegenden Stadt zum Ausdruck gebracht wird. Die Zeichnung auf der Rückseite des Blatts stellt offensichtlich auch die Rückseite der Stadt dar. Davor verläuft ein schmaler Fluss oder Bach, worauf vier Personen in einem Boot fahren.

Das zweite Blatt zeigt eine Nahaufnahme derselben Burg. Es werden Geschützkegel abgefeuert, wieder stehen zwei bewaffnete Soldaten Wache. Auf

dem dritten Blatt sind sieben Reiter auf ihren Pferden im Angriff dargestellt. Diese Reiter sind unterschiedlich bewaffnet; der Kommandant erhebt den Säbel, fünf Reiter ihre Büchsen, während einer mit einer Trompete oder Fanfare zum Angriff bläst. Offenbar zeigt diese Darstellung die Belagerer von Steinfels, die gerade gegen Burg und Stadt ziehen.

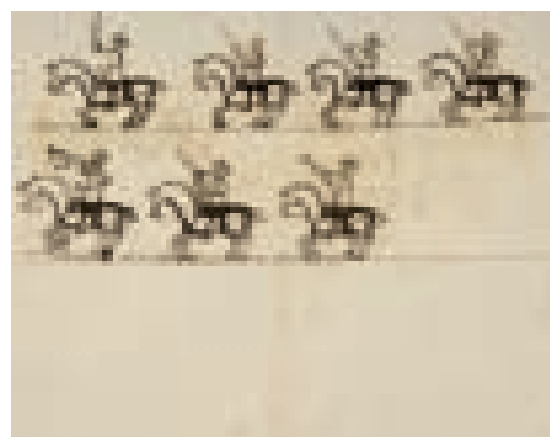
Eine historische Einordnung der dargestellten *Belagerung von Steinfels* will bislang nicht gelingen. Als gleichnamiger Ort kommt offenbar nur der kleine Weiler Steinfels bei Markt Mantel in der Oberpfalz infrage. Dort gibt es auch noch ein heruntergekommenes Schloss, das früher ein *Rittergut* war. Auch ein kleiner Bach fließt vorbei, doch kann man sich kaum vorstellen, dass damit die stolze Stadt und Burg der Darstellung gemeint sein können. Oder wird doch eine bestimmte Kriegsepisode aus dem kriegerischen 17. Jahrhundert, vielleicht aus dem Dreißigjährigen Krieg dargestellt, als auch Schloss Steinfels teilweise zerstört wurde? Vielleicht handelt es sich gar nur um eine erfundene Geschichte aus Kinderhand? Aber eine Kindergeschichte aus dem 17. Jahrhundert – das wäre beinahe einmalig. Jedenfalls eine faszinierende, wirklich rätselhafte Geschichte.

Die Zeichnungen wurden im September 2009 erstmals als *Archivale des Monats* in einer kleinen Kabinettsausstellung im Hauptstaatsarchiv präsentiert und dabei auch digital inszeniert: <http://www.landesarchiv-bw.de/web/50418>. Sie haben bereits die Aufmerksamkeit von Militärhistorikern wie Heimatforschern in der Oberpfalz gefunden und wollen zum Weiterforschen anregen.

PETER RÜCKERT



1



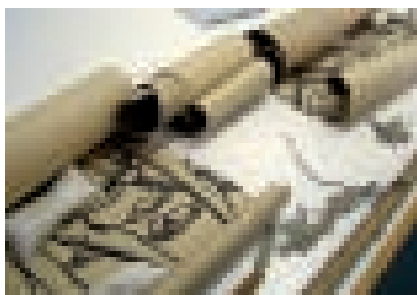
2

1 | Die Burg Steinfelß in Verteidigung, Federzeichnung, nach 1682/83. Vorlage: Landesarchiv HStAS A 209 Bü. 877

2 | Reiter beim Angriff, Federzeichnung, nach 1682/83. Vorlage: Landesarchiv HStAS A 209 Bü. 877

Attraktiv, aber anstrengend

Über den sachgerechten Umgang mit Karten



*Beschädigungen an Karten durch unsachgerechte Lagerung.
Aufnahme: Landesarchiv IfE*

Eine hübsche historische Karte mit kräftigen Farben und einer dekorativen Legende wird stets gerne als Blickfang für Ausstellungen verwendet – je größer die Karte, je lieber.

Dem Besucher bleibt dabei in aller Regel verborgen, welch bedauerliches Dasein das eine oder andere „gute Stück“ vielleicht bisher fristen musste. Restauratoren begegnen Karten, die auf das Format und die Dicke eines Tischtuchs zusammengefaltet wurden, die viel zu eng gerollt und in stark säurehaltige Papphüllen geschoben oder an Vorhangschienen befestigt wurden, wo sie vollflächig dem Staub ausgesetzt blieben. Die mechanischen Schäden, die beim Transport oder bei der Nutzung im Lesesaal entstanden sind, zeugen von der unangemessenen Behandlung der Stücke und von der Unzulänglichkeit der Aufbewahrungsform zugleich.

Was ist zu tun mit großformatigen, unhandlichen Stücken? Die wohl beste Form der Aufbewahrung von Einzelblattobjekten, die mit einer geringen mechanischen Belastung verbunden ist und Chancen für individuelle und handhabungsfreundliche Verpackungen bietet, ist grundsätzlich das Planlegen in einem entsprechend großformatigen Planschrank. Dies gilt auch dann, wenn

aus Platz- und Kostengründen jeweils mehrere Blätter in einem Umschlag zusammengefasst werden. Selbst einfachste Umschläge oder Mappen, sofern sie aus stabilem und alterungsbeständigem Karton sind, verhindern Verschmutzung und Beschädigung und sind einer schonenden Nutzung dienlich.

Mehrfachfaltungen führen bei Papieren stets zu starken Brüchen und Versprödungen. Daher ist eine weitere gute Methode zur Lagerung von Übergrößen die gerollte Aufbewahrung auf einem säurefreien Rollenkern. Auch hier können bei Bedarf mehrere Stück übereinandergerollt werden, was allerdings besonderer Sorgfalt bedarf. Eine adäquate Beschriftung auf der äußeren Hülle sollte den Zugriff erleichtern, vielleicht garniert mit einer kleinen Kopie, um ein überflüssiges Nachschauen zu ersparen. Die Nutzung wird praktischerweise wohl ohnehin über Makrofiches erfolgen, die das Institut für Erhaltung von Archiv- und Bibliotheksgut bei Vollrestaurierungen von Karten stets mitliefert.

Die Verwendung von Kartenköchern mit eingearbeiteter Lasche zur Längenspannung, die in erster Linie der Platzökonomie im Magazin diene, erwies sich als teures Beispiel einer Fehl-

investition. Jeder Versuch zur Entnahme der eingerollten Karten des 19. Jahrhunderts führte unweigerlich zu enormen Schäden bis zur völligen Unbenutzbarkeit. Vor einer Verfilmung musste eine aufwendige Komplettrestaurierung erfolgen.

Ebenfalls hinderlich für objektgerechte Lagerung und Nutzung sind Holzstäbe, wie sie für Wandtafeln und Schulkarten verwendet wurden. Karten mit Holzstäben lassen sich weder schonend aufrollen noch plan legen und sind an den Befestigungsstellen durchweg gebrochen oder eingerissen, sodass sie vor einer weiteren Nutzung restauriert werden müssen. Dabei werden die Stäbe grundsätzlich entfernt.

Soweit vorhandene Hängevorrichtungen für eine Unterbringung gerollter Karten umfunktioniert werden können, sollte diese Möglichkeit genutzt werden. Bei Magazinplanungen sollte der Anteil für die objektgerechte Lagerung von Karten in modernen Schutzverpackungen eher zu groß als zu gering bemessen sein. Dann kann man auch außerhalb von Ausstellungen getrost einen Blick auf unsere größten und schönsten Archivalien riskieren.

CORNELIA BANDOW

Es ist nicht alles Gold, was glänzt

1802 berichteten der Prälat zu Adelberg Wilhelm Christoph Fleischmann und Oberamtmann Johann Georg Muff den vorgesetzten Stellen über einen wichtigen Fund. Im Kloster war man auf einen aus 910 Goldstücken bestehenden Münzschatz gestoßen. Der gewaltige Umfang des Schatzes führte zur Einsetzung einer Untersuchungskommission, deren zweimonatige Ermittlungen in mehreren Protokollen festgehalten wurden. Überliefert sind darin zahlreiche Aussagen der befragten Ortsbewohner. Eine 19-jährige Magd gab bei ihrer Vernehmung zu, dass auch sie einige Stücke in Papier verpacktes *Gold* besitze.

Die von ihrer kleinen Schwester mitgebrachte *Beigoldung* wollte sie dem Oberamt übergeben. Das fünfjährige Kind bezeugte *mit groser Schüchternheit*, dass es das *Gold* noch vor dem Schatzfund im Kloster auf der Gasse aufgesammelt habe. Dem Vernehmungsprotokoll wurde das *Corpus Delicti* als Beweisstück beigelegt und hat sich in den ins Staatsarchiv Ludwigsburg gelangten Akten bis heute erhalten. Im Zuge von Erschließungsarbeiten wurde es nun unlängst wiederentdeckt.

Das überbrachte *Gold* fand sich in einem kleinen Papierumschlag, der sorgfältig mit einer Nadel verschlossen und mit der Aufschrift *von des Amtsknecht Magd übergeben* versehen war. In dem Umschlag befinden sich goldfarbene, transluzente Stückchen, die eine in Schichten zerfallende, wachsartige Struktur aufweisen und tatsächlich außergewöhnlich glänzen. Gewicht und Struktur ließen jedoch schnell erahnen, dass es sich keinesfalls um Gold handeln kann.

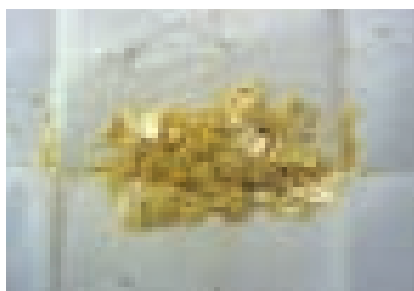
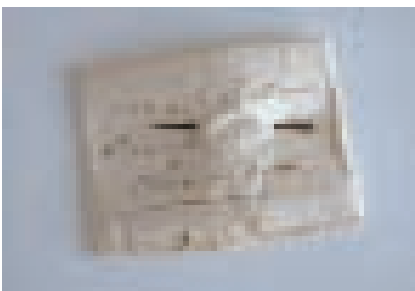
Die Analyse einer winzigen Probe mit der Technik der energiedispersiven Röntgenspektroskopie entlarvte schließlich das vermeintliche Gold rasch als das natürlich vorkommende rötlich gelbe Mineral Auripigment. Wie der Name bereits verrät, imitiert dieses Pigment ganz hervorragend den Farbton des Goldes. Es wurde deshalb schon seit dem Altertum gern als Farbmittel eingesetzt, und zwar sowohl in der Wandmalerei als auch in der mittelalterlichen Buchmalerei.

Bei dem überaus beliebten Auripigment handelt es sich um das sehr giftige Arsen(III)-sulfid, dessen Gefährlichkeit

den Zeitgenossen bekannt war. Schon Valentin Boltz von Rufach/Rouffach warnte in seinem Illuminierbüchlein von 1549: *Und hüt dich du kein pensel dieser Farb leckest, denn es ist schedlich.*

Wie auch immer das Kind in Adelberg wirklich zu diesem Briefchen kam, ob es ein Maler auf seinem Weg von der Apotheke verloren hat oder ob es doch etwas mit dem ominösen Fund im Kloster zu tun hatte – der Reiz dieses schön glänzenden Minerals auf das Kind ist nachzuvollziehen. Als Gift wird es wohl eher nicht in Betracht kommen, da das als Mordgift berüchtigte Arsenik (Arsen (III)-oxid) bedeutend wirksamer ist.

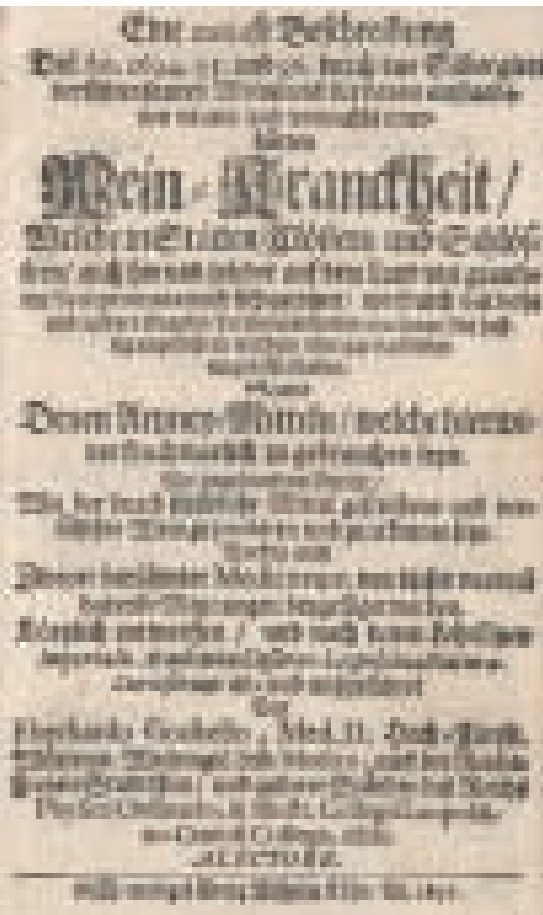
MARIONELA WOLF
KERSTIN FORSTMAYER



*Mutmaßliches „Gold“ in einer Akte des Staatsarchivs Ludwigsburg über einen angeblichen Goldfund in Adelberg, 1802.
Vorlage: Landesarchiv StAL D 41 Bü. 4128*

„Wenn über dem Weinberg es flammt ...“

Literatur zum Weinbau in Baden-Württemberg von Vergil bis Theodor Heuss



Titelseite der Schrift des württemberg-weiltin-gischen Leibmedikus Eberhard Gockel (1636–1703) über die Folgen der Weinbehandlung mit der hoch-giftigen Silberglätte zum Süßen des Weins, 1697. Vorlage: Staatliches Weinbauinstitut Freiburg BL/23/026; Aufnahme: Mirco Andrea Carlesso, Brackenheim

Die Württembergische Landesbibliothek Stuttgart verfügt über einen reichen Bestand an Fachliteratur zur Weinrebe, zum Weinbau und zur Weinbereitung, darunter das seltene und prachtvolle Tafelwerk *Le raisin* von Johann Simon Kerner aus den Jahren 1803–1815. Im Staatlichen Weinbauinstitut Freiburg befindet sich die Bibliothek des Badener Weinbaufachmanns und ersten Präsidenten des Deutschen Weinbauvereins Adolph Blankenhorn (1843–1906) machte es sich zur Lebensaufgabe, den Weinbau und die Kellerwirtschaft auf eine wissenschaftliche Grundlage zu stellen.

Die Ausstellung werden erstmals herausragende Werke beider Bibliotheken gemeinsam gezeigt: internationale Literatur von den antiken Agrarschriftstellern über mittelalterliche und frühneuzeitliche Werke bis zur Weinliteratur des beginnenden 20. Jahrhunderts. Sie wird ergänzt von Archivalien des Archivverbunds Main-Tauber, die den Weinbau im Main-Tauber-Gebiet beleuchten.

Die große Bedeutung der Weinwirtschaft über die Jahrhunderte hinweg zeigt sich in der Vielfalt der Themen. Sie reicht von rechtlichen Fragen über das Visieren der Fässer, von Weinmostwägungen über die Bekämpfung von Rebschädlingen bis hin zu den Nebenprodukten der Rebe und des Weins.

Baden und Württemberg haben eine reiche Literatur hervorgebracht, die das Bemühen um die Verbesserung des Weinbaus in den beiden Ländern widerspiegelt. In Württemberg waren es im 18. Jahrhundert unter anderem Johann Caspar Schiller (1723–1796), der Vater des Dichters Friedrich Schiller, und der Maulbronner Klosterprofessor Balthasar Sprenger (1724–1791), die sich mit dem Rebanbau und der Weinbereitung befassten. Die 1825 gegründete Gesellschaft für die Weinverbesserung in Württemberg mit ihrem ersten Vorstand Carl von Gok (1776–1849), dem Halbbruder des Dichters Friedrich Hölderlin, hat den Weinbau des Landes in vieler Hinsicht, auch durch Publikationen, gefördert.

In Baden haben in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Johann Metzger (1789–1852), Lambert von Babo (1790–1862) und Philipp Bronner (1792–1864) bedeutende önologische Schriften verfasst, insbesondere auf dem Gebiet der Ampelografie und der Beschreibung der deutschen Weinbauregionen. Adolph Blankenhorn (1843–1906) machte es sich zur Lebensaufgabe, den Weinbau und die Kellerwirtschaft auf eine wissenschaftliche Grundlage zu stellen.

Die Ausstellung ist eine literarische Entdeckungsreise für Freunde und Kenner der Badener und Württemberger Weine und für alle, die sich für die Geschichte und Kultur des Weins interessieren.

ISOLDE DÖBELE-CARLESSO

„Wenn über dem Weinberg es flammt ...“ Literatur zum Weinbau in Baden- Württemberg von Vergil bis Theodor Heuss

Wanderausstellung der Württembergischen Landesbibliothek Stuttgart in Zusammenarbeit mit dem Staatlichen Weinbauinstitut in Freiburg

Öffnungszeiten

19. März – 16. Mai 2010
Montag – Samstag 10.00 – 16.30 Uhr
Sonn- und Feiertag 11.30 – 16.30 Uhr

Informationen

Landesarchiv Baden-Württemberg
– Archivverbund Main-Tauber –
Bronnbach 19, 97877 Wertheim
Telefon 09342/91592-0
Telefax 09342/91592-30
E-Mail: stawertheim@la-bw.de
Internet: www.landearchiv-bw.de/staw

Hoftheater und kulturelles Leben im Schloss Öhringen

Eine Ausstellung des Hohenlohe-Zentralarchivs Neuenstein

1677 wurde Öhringen Sitz einer hohenlohischen Linie. Der Witwensitz wurde zu einem repräsentativen Schloss ausgebaut, dessen Pracht noch 1764 höchsten Ansprüchen genügte, als die Grafen von Hohenlohe-Oehringen in den Fürstenrang aufstiegen. Im Schloss und in seiner Umgebung lebte eine vielseitige Hofkultur auf, der im Sommer 2009 eine Ausstellung des Hohenlohe-Zentralarchivs gewidmet war.

Schon die Eröffnung präsentierte für jeden hörbar hohenlohische Kultur. Ein Cembalist und eine Geigerin spielten Musik, deren Noten das Hohenlohe-Zentralarchiv verwahrt. Die Ausstellung präsentierte schöne und interessante Archivalien des Zentralarchivs zur Öhringer Hofkultur.

Das Hoftheater stand am Anfang der Präsentation. Ein Riss zeigte die frühere An- und Aufsicht des heute noch existierenden Gebäudes. Fotos aus den 1960er-Jahren vermittelten Eindrücke von der Nutzung als Theater. Ein Plakat erinnerte an eine öffentliche Vorstellung des Hoftheaters.

Das Musikleben schloss sich an. Der Hof verfügte über ein Orchester, das von einem besoldeten Musikdirektor geleitet wurde, ansonsten aber aus Laien bestand und etwa 20 Musiker umfasste. Typisch für Öhringen waren Harmoniemusiken, also Umarbeitungen von Orchesterwerken für eine kleinere Besetzung. Johann Nicolaus Denninger, Musikdirektor seit 1780, wurde als Öhringer Musiker und Komponist herausgestellt.

Auch die Hofbibliothek war Bestandteil der Hofkultur. Fürst Ludwig Friedrich Carl hat sie zusammengetragen und aufgebaut. Ende des 18. Jahrhunderts zählte man bereits 4000 Bücher, darunter auch fremdsprachige Werke. Sie deckten alle damals relevanten Wissenschaften ab.

Zwei fest besoldete Hofmaler lebten damals in Öhringen. Der bekannteste war Johann Jacob Schillinger. Seine hübsche Zeichnung vom Öhringer Hofgarten konnte als Leihgabe des Weygang-Museums im Original präsentiert werden. Andere Werke wurden in Abbildungen gezeigt. Thematisch stand am Schluss der Aus-

stellung das persönliche Verhältnis der Fürstenfamilie zur Kultur. Fürst Ludwig Friedrich Carl war Laiendichter, was ein gedrucktes Gedicht verdeutlichte. Sein Tagebuch belegt ein starkes, vielseitiges kulturelles Interesse und auch, wie oft er Konzerten am Hof beiwohnte. Von den Kindern des Fürsten August II. haben drei komponiert, was Noten aus dem Zentralarchiv belegen.

Die Bewahrung der regionalen Kultur im jeweiligen Archivsprengel ist eine zentrale Aufgabe von Archiven. Ihr ging das Hohenlohe-Zentralarchiv auch mit dieser Ausstellung nach (vgl. Archivnachrichten Nr. 29 S. 5). Die Zusammenarbeit mit einschlägigen Einrichtungen der Region war diesmal wieder sehr erfolgreich. Die Sparkasse Hohenlohekreis stellte für zwei Monate den Veranstaltungsraum. Der Hohenloher Kultursommer besorgte die allgemeine Organisation und übernahm die Veranstaltung in ihr weiträumig bekanntes Veranstaltungsprogramm.

PETER SCHIFFER



*Gesamtansicht von Öhringen mit dem Hoftheater und seinen Nebengebäuden vorne, mit Schlossgarten und Schloss, Kupferstich, 1749.
Vorlage: Landesarchiv HZAN GA 115 Nr. 1*

Newsletter des Archivverbunds Main-Tauber erfolgreich etabliert

Vor zwei Jahren entschloss sich der Archivverbund Main-Tauber, dem Beispiel anderer Institutionen zu folgen und einen elektronischen Rundbrief anzubieten. Der Aufruf brachte positive Rückmeldungen, woraufhin nun drei- bis viermal im Jahr ein sogenannter Newsletter versandt wird.

Er ergänzt den traditionellen Informationsbrief des Archivverbunds am Jahresanfang. Im Newsletter kann nun auf Details der einzelnen Veranstaltungen eingegangen und auf Veränderungen des bestehenden Jahresprogramms hingewiesen werden. Auch aktuelle Nachrichten aus dem Haus werden auf diesem Weg transportiert. Vor allem bei kurzfristigen Änderungen, wie etwa im März 2009 bei der Absage eines Vortrags wegen Erkrankung des Referenten, erwies sich dieses schnelle Medium als besonders effektiv.

Das Kultur- und Tagungszentrum Kloster Bronnbach, das wie im Mittelalter in zisterziensischer Abgeschiedenheit liegt, strahlt mit seinem vielseitigen Veranstaltungs- und Bildungsprogramm weit über die nähere Umgebung aus. Selbst für einzelne Abendveranstaltungen zieht es Interessierte aus der Region zwischen Heilbronn, Würzburg und Aschaffenburg an. Damit reicht auch der Einzugsbereich des Archivverbunds, im ehemaligen Klosterhospital gelegen, weit über den Kreis derjenigen hinaus, die mit der ortsansässigen Tagespresse erreicht werden können. Vor allem aus diesem Grund wird der Newsletter zunehmend abonniert.

Anmeldungen werden gerne entgegengenommen unter stawertheim@la-bw.de.

MONIKA SCHAUPP

Gesucht: Helden

Große Beteiligung am Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten

Helden in Archiven zu finden, klingt auf den ersten Moment irritierend. Doch genau das förderte der 21. Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten mit dem Thema *Helden. Verehrt – verkannt – vergessen*. Schülerinnen und Schüler sollen dabei zu *forschendem Lernen* ermutigt werden. Über 6600 Teilnehmer aller Schularten suchten für 1831 Beiträge Landesarchive, Stadt-, Kreis- und Gemeindearchive auf, befragten Zeitzeugen und wälzten Literatur – eine hervorragende Resonanz. Allein aus Baden-Württemberg wurden von 599 Schülerinnen und Schülern 142 Arbeiten eingereicht.

Die Neugier und der Spürsinn der jungen Forscherinnen und Forscher führten auch bei diesem Wettbewerb zu erstaunlichen Ergebnissen. Ins Zentrum ihrer Suche stellten sie Biografien von Men-

schen, an denen sie *Heldhaftes* herausarbeiteten. Vielfach fanden sie *Helden das Alltags* – Menschen, die unter schwierigsten Bedingungen zum Beispiel in der Nachkriegszeit Suppenküchen für Flüchtlinge organisierten und unterhielten. Manche dieser Helden waren bisher vergessen oder ihr Handeln war gar nicht als heldenhaft eingestuft worden. Gerade bei Biografien aus der Zeit des Nationalsozialismus ergaben Archivreise unerwartete Aspekte. Mehrfach wurde zum Beispiel das Verhalten von NS-Amtsträgern untersucht, die 1945 unter Lebensgefahr Befehle unterliefen, um die kampfflose Übergabe ihrer Wohnorte zu ermöglichen. Recht überraschend war die Vielzahl der Fälle, in denen widerständiges Verhalten in der NS-Zeit auf lokaler Ebene gezeigt und durchgehalten werden konnte. Anhand solcher aus den

Quellen erarbeiteten Geschichten gewährten die Jugendlichen Einblicke in ihre Heldenvorstellungen und diskutierten die Notwendigkeit, sich auch heute an Vorbildern zu orientieren.

Die Bundessieger wurden am 6. November 2009 von Bundespräsident Horst Köhler in Schloss Bellevue in Berlin ausgezeichnet. Einer der Beiträge kam aus Baden-Württemberg: Wer kannte bisher Theodor Mögling, der als württembergischer Revolutionär 1848 an der Seite von Hecker kämpfte und bis zum Kampf um die Reichsverfassung 1849 der demokratischen Sache treu blieb? Die Entdeckung dieser baden-württembergischen Identifikationsfigur gelang Giovanna-Beatrice Carlesso, die in Brackenheim das Zabergäu-Gymnasium besucht.

CLEMENS REHM

„Stuttgart, Ulm und Biberach ...“

Vor 150 Jahren entstand das württembergische Eisenbahnnetz

Als 1825 in England die erste Eisenbahnlinie von Stockton(-on-Tees) nach Darlington eröffnet wurde, war Gegnern wie Befürwortern des neuen Verkehrsmittels klar, dass eine neue Zeit begonnen hatte. Eigentlich lag die Erfindung des ersten Eisenbahnkonstruktors George Stephenson recht nahe, sozusagen in der Luft, denn die Zeit war reif dafür.

Geleise als künstlich in Stein gehauene Spurrillen gab es schon seit der Antike, damit Wagen auf schwierigem Terrain besser manövriert werden konnten. Holzschienen wurden bereits in mittelalterlichen Bergwerken benutzt, um Loren leichter bewegen zu können. Die Dampfmaschine hatte James Watt 1781 als standortunabhängige Kraftmaschine perfektioniert. Nun befassten sich seit Beginn des 19. Jahrhunderts Ingenieure in England und Frankreich mit der Idee, die Dampfmaschine auf Schienen zu setzen, um Zugtiere für die schon bestehenden Pferdeisenbahnen überflüssig zu machen. Doch Stephenson gelang es schließlich als Erstem, dafür eine einsatzfähige Lokomotive zu entwickeln.

Stephenson fand für sein Projekt nicht nur Befürworter. In einer Parlamentsdebatte im britischen Unterhaus fasste Sir Isaac Coffin zusammen, was er von dieser Sache hielt: *Für jeden muss es höchst unangenehm sein, eine Eisenbahn unter seinem Fenster zu haben. Und was soll, so frage ich, aus allen Sattlern und Herstellern von Kutschen, aus Wagenbesitzern und Kutschern, Gastwirten, Pferdezüchtern, Pferdehändlern werden? Weiß das Haus auch, welchen Rauch, welches Geräusch, Gezisch und Gerassel die rasch vorüberziehenden Lokomotiven verursachen*

werden? Weder das auf dem Feld pflügende, noch das auf den Triften weidende Vieh wird diese Ungeheuer ohne Entsetzen wahrnehmen. Die Eisenpreise werden sich mindestens verdoppeln, wenn die Vorräte an diesem Metall, was wahrscheinlich ist, nicht ganz und gar erschöpft werden. Die Eisenbahn wird der größte Unfug sein, sie wird die vollständige Störung der Ruhe und des körperlichen sowohl wie des geistigen Wohlbefindens der Menschen bringen, die jemals der Scharfsinn zu erfinden vermochte.

Zukunftsorientierte Volkswirtschaftler wie der Tübinger Professor und spätere amerikanische Konsul Friedrich List erkannten dagegen schon früh die Bedeutung dieser revolutionären Neuerung. Bereits 1824 machte sich List Gedanken über ein Eisenbahnnetz in Deutschland, die auch von König Wilhelm I. von Württemberg interessiert aufgenommen wurden.

Erste Eisenbahnpläne im Königreich Württemberg

König Wilhelm hielt zwar nichts von diesem aufmüpfigen Tübinger Professor, der ihm als Landtagsabgeordneter unangenehm aufgefallen war, da er offen für mehr Demokratie eintrat und einen Konflikt mit seinem König nicht scheute. Die Idee einer württembergischen Eisenbahn ließ ihn allerdings nicht mehr los. Mit Umsicht verfolgte er die Einsatzmöglichkeit des neuen Transportmittels. Anfangs schien die Eisenbahn vor allem als Verbindung zwischen schiffbaren Flüssen erwägenswert. Bisher hatte man

versucht, dieses Problem durch Anlegen von Kanälen zu lösen, wie in Frankreich oder auch in Preußen. Doch die Topografie des Landes setzte solchen Plänen unüberwindliche Grenzen. Wenn es nun gelänge, den bis Heilbronn schiffbaren Neckar durch eine Eisenbahn mit der Donau bei Ulm zu verbinden, wäre ein Handelsweg von der Nordsee über den Rhein zur Donau bis ins Schwarze Meer eröffnet, und das Königreich Württemberg läge mit seiner Eisenbahn im kritischen Zentrum. Die Waren müssten hier umgeladen und auf der Eisenbahn weitertransportiert werden – eine große Chance für den Handel des Landes. So setzte Wilhelm schon wenige Jahre, nachdem in England die erste Eisenbahn gefahren war, eine Expertenkommission ein, die sich Gedanken über eine solche württembergische Eisenbahnlinie machen sollte. Die Kommission kam 1830 zu dem Ergebnis, dass die Bahn nicht nur zur Donau bei Ulm geführt werden sollte, sondern südwärts weiter bis zum Bodensee bei Friedrichshafen.

Als dann am 7. Dezember 1835 die erste Eisenbahn in Deutschland von Nürnberg nach Fürth gedampft war, brach auch in Württemberg ein regelrechtes Eisenbahnfieber aus. In den großen Handelsstädten des Landes wie in Ulm, Stuttgart und Heilbronn entstanden Eisenbahngesellschaften, die als Aktiengesellschaften Kapital für den Bau privater Eisenbahnlinien sammelten. Recht schnell hatten Kaufleute und Unternehmer erkannt, welche Bedeutung es für die zukünftige Entwicklung hatte, ob ihre Stadt an eine Eisenbahnverbindung angeschlossen sein würde oder nicht.

So warb ein Heilbronner Kaufmann mit folgenden Argumenten für den Erwerb von Eisenbahnaktien der Heilbronner Eisenbahngesellschaft: *Stellen wir uns aber die Lage unseres Acker- und Weinbaus, unserer Gewerbe und unseres Handels vor, wenn diese schnellste und billigste Beförderungsweise uns nicht, sondern nur benachbarten Gegenden zuteil würde! Wie würde sich aller Verkehr nach und nach von hier entfernen, wie würde der Wert unserer Güter, unserer Häuser, unserer Mühlen etc. im Preis fallen! Erhält uns aber eine zahlreiche Aktien-Unterzeichnung das uns zugesagte Recht einer Eisenbahnverbindung und kommt letzteres wirklich zu Stande, so dürfen wir gewiss sein, dass gerade die umgekehrte Wirkung sich äußern und dass ohne großes Risiko für den Aktien-Unternehmer der Verkehr sich außerordentlich vermehren werde.*

Diesen privaten Initiativen setzte nun König Wilhelm seine Vorstellung einer württembergischen Staatseisenbahn entgegen. Den privaten Gesellschaften wurden keine Genehmigungen für eigene Eisenbahnlinien erteilt, kurze Zeit später lösten sie sich auf. König Wilhelm schickte nun seine Experten nach England, um dort Erfahrungen zu sammeln. Nach jahrelangen Diskussionen und Vorbereitungen unterzeichnete er am 18. April 1843 ein Gesetz über den Bau einer württembergischen Staatseisenbahn von Stuttgart über Ulm an den Bodensee. Eine Nordbahn sollte von Stuttgart nach Heilbronn und eine Westbahn bis an die badische Landesgrenze geführt werden. Während man in Württemberg noch plante, hatten die badischen Nachbarn die Nase vorn. Bereits am 12. September 1840 war die erste Strecke im Großherzogtum eröffnet worden. Sie führte von Mannheim nach Heidelberg, allerdings mit einer Spurweite, die sich in Deutschland und den meisten europäischen Ländern nicht durchsetzte. Baden musste wenig später alle bisher gebauten Strecken umrüsten.

Stuttgart, Ulm und Biberach ... Die Schwäbische Eisenbahn wird gebaut

Der Eisenbahnbau in Württemberg entwickelte sich nach dem etwas verspäteten Start geradezu explosiv und prägte als *Staatsangelegenheit* die kommenden Jahrzehnte im Königreich. Atemberau-

end erscheinen die nach heutigen Maßstäben kurzen Bauzeiten. Bereits im Oktober 1845 – zwei Jahre nach Unterzeichnung des ersten Eisenbahngesetzes – konnte der König das erste Teilstück der Schwäbischen Eisenbahn von (Stuttgart-Bad) Cannstatt nach (Stuttgart-)Untertürkheim einweihen. Das *Stuttgarter Neue Tagblatt* berichtete am 6. Oktober 1845 über die erste Vergnügungsfahrt mit der Eisenbahn von Cannstatt nach Untertürkheim: *Eine ungeheuere Menschenmenge war ab halb zwei Uhr in und um den Bahnhof Cannstatt bis Untertürkheim gelagert und wogte hin und her, um die angekündigte Probefahrt abzuwarten und anzustauen. Manches schwäbische Menschenkind sah heute zum erstenmal das rauchende, pfeifende und stöhnende Ungeheuer, das man Lokomotive nennt und das mit Windeseile über eiserne Schienen wegbrauste. Ohne sichtbaren Anstoß setzte sich die Maschine in Gang und durchlief die ungefähr eine Poststunde lange Strecke vom Bahnhof Cannstatt nach Untertürkheim in fünf Minuten.*

Die *Württembergischen Jahrbücher für vaterländische Geschichte, Geographie, Statistik und Topographie* berichteten in diesen Jahren regelmäßig über den Fortgang des Eisenbahnbaus. Zwischen den Zeilen wird die Euphorie spürbar, welche den Chronisten wie vermutlich alle Zeitgenossen ergriffen hatte. Als Beispiel die folgenden Zitate aus den Jahren 1845–1850:

1845: *Die meisten Hände beschäftigte wohl der Eisenbahnbau.*

1846: *An der Eisenbahnstrecke zwischen Ludwigsburg, Stuttgart und Cannstatt wurde ebenfalls sehr energisch gearbeitet; schon am 8. Mai konnte der letzte Schlussstein an dem 2900 Fuß langen Pragtunnel, welcher im Jahr 1844 in Angriff genommen worden war, versetzt werden, am 4. Juli sodann wurde das Gewölbe des Rosensteintunnels [...] geschlossen und zur selben Zeit der Viadukt über den Neckar bei Cannstatt vollendet. Hiedurch war es möglich gemacht, dass am 26. September mittags 12 ¼ Uhr die erste Lokomotive, von Cannstatt kommend, in den Bahnhof in Stuttgart einfahren und am 30. September die erste Probefahrt von Stuttgart nach Ludwigsburg unternommen werden konnte. Die ganze Strecke wurde am 15. Oktober feierlich eröffnet und an demselben Tage der allgemeinen Benützung übergeben.*

1847: *Was die Arbeiten an der Staatseisenbahn betrifft, so ist zu erwähnen, dass*

im Jahr 1847 an den Linien von Ludwigsburg bis Heilbronn, von Plochingen bis auf die Alb und von Friedrichshafen bis Aulendorf, O.A. Waldsee, mit ungefähr 10 000 Mann gearbeitet wurde. Von den bedeutenderen Bauobjekten, welche in diesem Jahre vollendet wurden, ist der Tunnel bei Kirchheim am Neckar zu nennen. [...] Die etwa 1000 Fuß lange Gatterbrücke bei Besigheim war am Schluss des Jahres ihrer Vollendung nahe.

1848: *Am 7. Juni fand die erste Probefahrt auf der Eisenbahnstrecke zwischen Bietigheim und Besigheim statt, am 27. desselben Monats langte die erste Lokomotive in Heilbronn an, am 9. Juni sodann wurde die ganze Strecke zwischen Bietigheim und Heilbronn zum ersten Male befahren. Der regelmäßigen Benützung konnte dieselbe jedoch wegen der noch nicht vollendeten Einrichtungen in dem Bahnhof zu Heilbronn erst am 25. Juli übergeben werden.*

1849: *Am 27. März wurde die Eisenbahnstrecke zwischen Ravensburg und Aulendorf, Oberamts Waldsee, und am 29. April die Linie von Aulendorf bis Biberach zum erstenmal befahren. Die ganze Strecke von Biberach bis Friedrichshafen ist am 28. Mai dem Gebrauch übergeben worden. Die erste Probefahrt auf der Bahnstrecke von Süßen nach Geislingen fand am 5. Juni, die Eröffnung derselben am 14. desselben Monats statt. Die sieben Wegstunden lange Bahn zwischen Biberach und Erbach wurde am 15. November zum erstenmal probeweise befahren. Am 1. November erstieg die erste Lokomotive die 17791 Fuß lange schiefe Ebene zwischen Geislingen und Amstetten.*

1850: *Die vollendete Eisenbahnstrecke zwischen Ulm und Biberach wurde am 1. Juni eröffnet. Auf der übrigen Streck von Ulm abwärts fand die erste Probefahrt zwischen Ulm und Amstetten am 22. desselben Monats statt; wonach die ganze Bahnlinie zwischen Heilbronn und Friedrichshafen am 1. Juli dem Gebrauch übergeben wurde.*

Die ersten sechs Lokomotiven wurden aus Amerika über Rhein und Neckar nach (Stuttgart-Bad) Cannstatt gebracht und von amerikanischen Spezialisten zusammengebaut, anschließend getauft: Die erste hieß *Neckar*, die anderen *Rems*, *Enz*, *Fils*, *Jagst* und *Donau*.

Für die etwa 250 Kilometer lange Strecke benötigte die Eisenbahn neun bis zehn Stunden.

Die Eisenbahn als Schlüsselindustrie

Zu Recht gilt der Eisenbahnbau als Schlüsselphänomen für die Industrialisierung Deutschlands. Das trifft auch für Württemberg zu. Die Eisenbahn schuf für die wirtschaftliche Entwicklung des Königreichs völlig neue Grundlagen. Rohstoffe wie Erz und Kohle, im Land selbst nur spärlich vorhanden, konnten herangeschafft und das Roheisen hier weiterverarbeitet werden. König Wilhelm verpflichtete Emil Keßler aus Karlsruhe nach Esslingen am Neckar, der hier in der *Esslinger Maschinenfabrik* ab 1846 Lokomotiven und Waggon baute.

Bald waren Tausende im Eisenbahnbau beschäftigt und mussten mit Lebensmitteln versorgt werden. Viele Kleinunternehmen sahen als Zulieferer neue Absatzmöglichkeiten. Handel und Verkehr wurden revolutioniert. Die Eisenbahn ermöglichte Güter- und Personentransport in bisher unvorstellbarer Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit und das zu einem guten Preis-Leistungs-Verhältnis.

Seit dem ersten Eisenbahngesetz waren noch keine zehn Jahre vergangen, als das Projekt bereits fertiggestellt war. Die württembergische Eisenbahnlinie erstreckte sich nun auf etwa 290 Kilometer. Zu den 250 Kilometern der Strecke Heilbronn–Friedrichshafen kam die rund 40 Kilometer lange Strecke der Linie Bietigheim–Bruchsal, deren 300 Meter langer Enzthalviadukt mit seinen 20 Säulen, die an ein römisches Aquädukt erinnern, dem württembergischen Eisenbahnkonstrukteur Karl Etzel internationale Anerkennung einbrachte. Es dauerte nicht lange, bis sich die Eisenbahn gegenüber dem Güterverkehr auf der Straße und zu Wasser durchgesetzt hatte. Auch bei den Reisenden erfreute sich die *Schwäbische Eisenbahn* zunehmender Beliebtheit und schrieb deutlich schwarze Zahlen. Der Ertrag der württembergischen Staatseisenbahn machte 1854 vier Prozent, 1862 sogar über sechs Prozent des investierten Kapitals aus, ganz abgesehen von den unschätzbaren Auswirkungen auf die Infrastruktur des Landes. Regionen, die nicht an der neuen Eisenbahnlinie lagen, forderten deshalb immer massiver eine Fortsetzung des Eisenbahnbaus. Diese Gründe führten 15 Jahre nach dem ersten Eisenbahngesetz von 1843 im Jahr 1858 zu einem zweiten, das neue Strecken vorsah und die be-

stehenden Linien zu einem württembergischen Eisenbahnnetz ausbauen sollte.

Das Eisenbahngesetz von 1858

Im Februar 1857 sandte die Stadt Crailsheim an König Wilhelm ein achtseitiges Bittschreiben mit dem Titel *Entwicklung der Gründe für einen von der Stadt Crailsheim bei Seiner Majestät dem König in Antrag gebrachten Eisenbahnbau vom Neckar über Crailsheim nach Ansbach und Nürnberg*. Die neue Linie sollte von (Stuttgart-Bad) Cannstatt oder Bietigheim(-Bissingen) über Backnang und Schwäbisch Hall nach Crailsheim geführt werden.

Gleichzeitig forderten die Städte im Remstal eine Ostbahn von (Stuttgart-Bad) Cannstatt über Schwäbisch Gmünd nach Aalen, die von dort weiter über Nördlingen ebenfalls nach Nürnberg geführt werden könnte. Nun meldeten auch Heilbronn, Künzelsau und Schwäbisch Hall ihre Interessen an. Heilbronn sah die Chance, Eisenbahnknotenpunkt zu werden, und intervenierte in der Residenz mit dem Argument, dass Baden und Bayern eine Verbindung von Mannheim über Würzburg nach Nürnberg planten, was die gesamte Region Nordwürttemberg benachteiligen würde. Eine wesentlich kürzere Strecke nach Nürnberg müsste von der badischen Odenwaldbahn über Heilbronn und Schwäbisch Hall und Künzelsau gesetzt werden. Schwäbisch Hall und Künzelsau setzten sich ebenfalls für eine Streckenführung über Heilbronn ein, welche das Kochertal berücksichtigte. In einer Eingabe an die *Hohe Ständeversammlung* im März 1857 führten sie aus: *Wenn das Remstal die Eisenbahn benützen will, seinen Wein zu verführen und dem Scheiterholzfloß einen Achstransport zu substituieren, so hat auch das Kochertal und dessen Seitentäler, namentlich in der Öhringer Gegend, ausgedehnten Weinbau und der Kocher dient nicht nur zum Scheiter-, sondern auch bis Hall zum Stammholzfloß aus einem gegenüber dem Remstälner viel weiteren Waldrevier. Die Bedürfnisse der Industrie im Remstale noch so hoch angeschlagen, glauben wir nicht, dass dieselbe mehr Frachten braucht, als die Hütte in Ernsbach, die Gerbereien in Künzelsau und die Fabriken in Hall; den Eisenwerken stellen wir die Salinen entgegen. [...] Hat das*

Remstal neben Gmünd ein paar volkreiche Städte, so haben wir dafür die dreifache Zahl und Hall.

In anderen Regionen des Königreichs liefen die Diskussionen ähnlich ab. So beauftragte König Wilhelm seinen Geheimen Rat alle Eingaben zu prüfen und das zweite Eisenbahngesetz vorzubereiten, das er am 17. November 1858 unterzeichnete. Es sah Folgendes vor:

- Die Fortsetzung der Nordbahn von Heilbronn über Öhringen, Schwäbisch Hall nach Crailsheim,
- von Crailsheim eine Strecke nach Süden über Heidenheim an der Brenz bis Ulm,
- eine Linie von Heilbronn über Neckarsulm nach (Mosbach-)Neckarelz zum Anschluss an die badische Odenwaldbahn,
- eine Neckarbahn von Reutlingen nach Rottenburg am Neckar, die über Rottweil zur badischen Grenze geführt werden und einen Anschluss in die Schweiz ermöglichen sollte,
- eine Linie von (Stuttgart-Bad) Cannstatt oder vom Filstal aus über Schwäbisch Gmünd und Aalen Richtung Nördlingen.

Bereits im Sommer 1862 konnte die Linie Heilbronn–Schwäbisch Hall eröffnet werden. Weitere Bahnstrecken folgten. So wurde in einem Staatsvertrag zwischen Baden und Württemberg 1873 eine Verbindung von (Bad Friedrichshall-)Jagstfeld über (Mosbach-)Neckarelz nach Eberbach zum Anschluss an das hessische Eisenbahnnetz vereinbart, außerdem eine Linie von Heilbronn nach Eppingen zum Anschluss an die Strecke Karlsruhe–Eppingen sowie von Stuttgart über Horb am Neckar nach Freudenstadt zum Anschluss an die badische Linie von Hausach nach Schiltach (Landesarchiv HStAS E 100 Nr. 363).

Aus der ursprünglich angestrebten Verbindung der schiffbaren Flüsse Neckar und Donau war ein württembergisches Eisenbahnnetz geworden, das die verschiedenen Regionen des Landes immer engmaschiger verknüpfte und über die Grenzen des Königreichs hinaus den Anschluss an das deutsche und europäische Netz gewährleisten sollte.

Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Königreich Württemberg (1845–1886)

1845–1854

Heilbronn – Bietigheim – Ludwigsburg – Cannstatt – Esslingen – Göppingen – Geislingen – Ulm – Biberach – Ravensburg – Friedrichshafen, Bietigheim – Mühlacker – Bretten – Bruchsal;

1855–1864

Heilbronn – Weinsberg – Öhringen – Schwäbisch Hall, Cannstatt – Waiblingen – Schwäbisch Gmünd – Aalen, Aalen – Nördlingen, Aalen – Heidenheim, Mühlacker – Pforzheim, Plochingen – Nürtingen – Reutlingen – Tübingen – Horb;

1865–1874

Heilbronn – Jagstfeld – Osterburken – Königshofen – Lauda – Würzburg, Wertheim – Tauberbischofsheim – Lauda – Königshofen – Bad Mergentheim – Weikersheim – Blaufelden – Crailsheim – Aalen, Pforzheim – Wildbad, Pforzheim – Calw – Nagold – Horb – Rottweil – Tuttlingen – Singen, Rottweil – Schwenningen – Villingen, Tübingen – Hechingen – Balingen, Ulm – Ehingen – Riedlingen – Herbertingen – Sigmaringen, Herbertingen – Aulendorf – Kißlegg – Leutkirch – Isny, Calw – Leonberg – Stuttgart, Metzingen – Urach;

1875–1886

Heilbronn – Eppingen – Bretten, Schwäbisch Hall – Crailsheim, Ludwigsburg – Marbach – Backnang, Horb – Böblingen – Stuttgart, Waiblingen – Backnang – Schwäbisch Hall(-Hessental), Heidenheim – Ulm, Balingen – Sigmaringen, Altshausen – Pfullendorf, Kißlegg – Wangen, Horb – Freudenstadt – Schiltach.

tembergischen Eisenbahn von Heilbronn nach Friedrichshafen mit der Abzweigung von Bietigheim(-Bissingen) zur badischen Grenze können die Schülerinnen und Schüler den Ausbau des württembergischen Eisenbahnnetzes grafisch erfassen. So könnten in verschiedenen Farben die Eisenbahnlinien für die Jahre 1850, 1860 und 1880 in eine Karte eingetragen und mit dem heutigen Netz verglichen werden. Alternativ dazu kann auch eine Kartenreihe angelegt werden. Ferner kann zusätzlich die Zusammenstellung herangezogen werden, welche die Hauptstrecken des württembergischen Eisenbahnnetzes zeigt – ohne die später noch gebauten Nebenstrecken. Anschließend können Schülerinnen und Schüler anhand von Quellen diskutieren, was die Streckenführung für die wirtschaftliche Entwicklung der jeweiligen Regionen des Landes bedeutete.

Ein kritischer Blick auf die heutige Entwicklung – Streckenstilllegungen, Ausbau von Stadtbahnnetzen, zunehmende Umverteilung des Gütertransports von der Schiene auf die Straße – können außerdem die ökologischen Aspekte eines öffentlichen Personen- und Güterverkehrs zur Diskussion gestellt werden. Vielseitige Möglichkeiten ergeben sich auch für Projektarbeit, wenn die wirtschaftlichen, sozialen aber auch die politischen Folgen des Eisenbahnbaus vor 150 Jahren für das Land anhand weiterer Quellen untersucht werden. Reichhaltiges Material dazu findet sich in Heimatbüchern, Presse-, Stadt- und Gemeindearchiven.

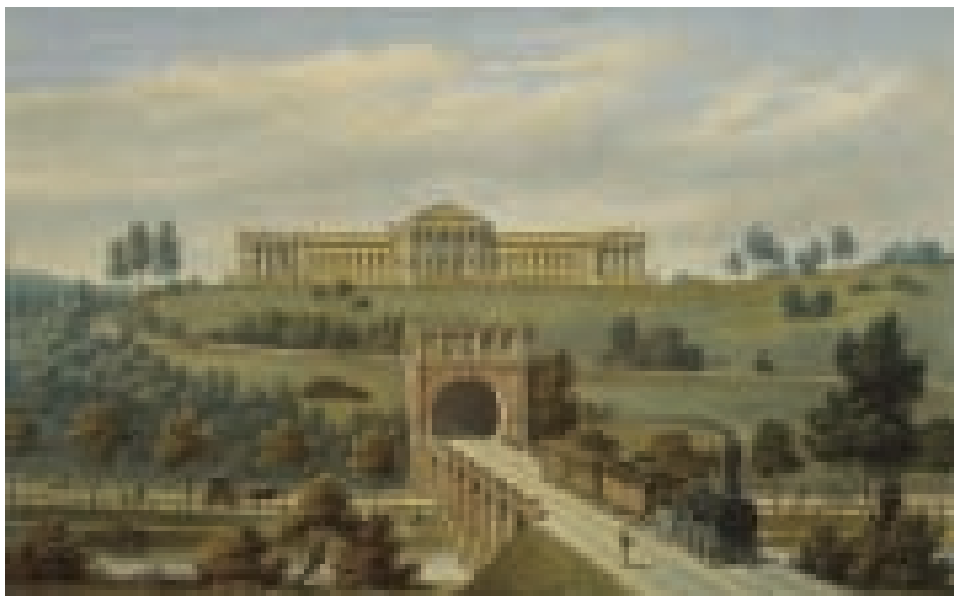
Verwendung im Unterricht

In den Bildungsplänen des Landes nimmt das Thema *Industrielle Revolution* einen bevorzugten Platz ein. Es wird sowohl in der Sekundarstufe I aller weiterführenden Schulen als auch auf der Kursstufe der Gymnasien und Beruflichen Schulen behandelt. Für die Kursstufe ist außerdem vorgesehen, Archivalien in den Unterricht einzubeziehen sowie – wo es möglich ist – landesgeschichtliche Bezüge herzustellen. Letzteres gilt auch für die Sekundarstufe I.

Der Eisenbahnbau stellt für Deutschland wie für Württemberg das Schlüsselereignis der industriellen Revolution dar. Die neue Mobilität schuf erst die Voraus-

setzungen für das Aufblühen von Handel und Gewerbe, für einen grenzüberschreitenden Gütertausch, vielleicht sogar für die nationale Einheit, sicher aber für die Entwicklung des Maschinenbaus als einem der wichtigsten Sektoren der Wirtschaft Württembergs.

Das zweite württembergische Eisenbahngesetz von 1858 zeigt, wie aus den ersten Anfängen des Eisenbahnbaus heraus durch massive Forderungen der regionalen Wirtschaft Ausbau und die Vernetzung der Eisenbahnlinien erfolgten. Aufgrund seiner Informationsdichte bei überschaubarem Umfang und unter Anleitung auch lesbarer Schrift eignet sich die Quelle gut für den Einsatz im Unterricht. Ausgehend von der ersten würt-



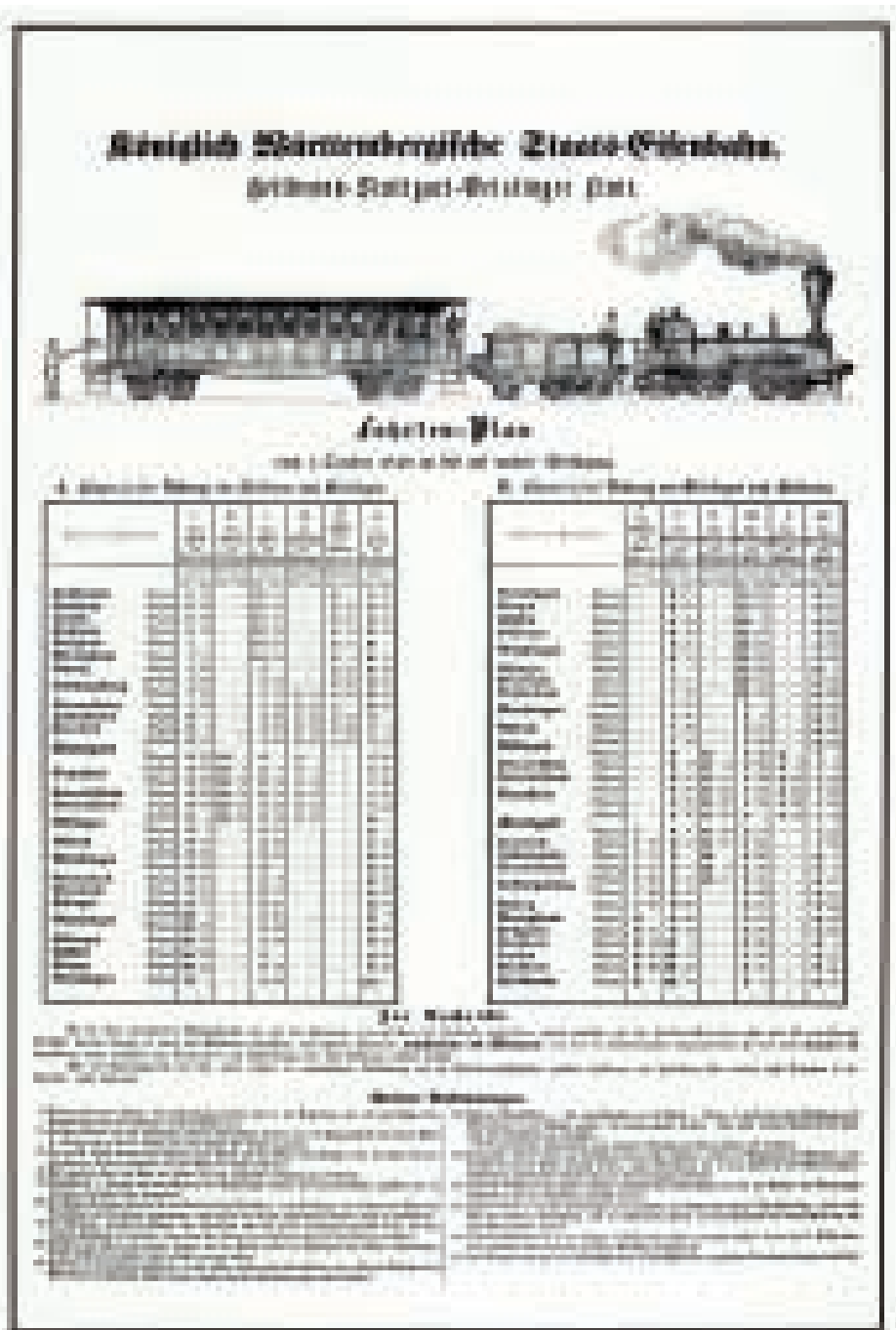
Königliches Landhaus Rosenstein mit Neckarbrücke und Tunnelmündung in (Stuttgart-Bad) Cannstatt, Lithografie von Eberhard Emminger nach einem Gemälde von Christian Friedrich Leins, um 1845. Vorlage: Stadtarchiv Stuttgart B 7961



1853 von Karl Etzel errichteter Eisenbahnviadukt über das Enzthal bei Bietigheim (-Bissingen), Lithografie von C. Obach nach einer Zeichnung von O. Keller, 1857. Vorlage: Städtisches Museum Ludwigsburg Inv. Nr. 357 W 66



Das 1863–1867 von Georg von Morlok und Adolf Wolff erbaute neue Bahnhofsgebäude in Stuttgart, Zeichnung und Holzschnitt von F. Obermann, koloriert, 1866. Vorlage: Landesarchiv HStAS J 301 a Nr. 22



Literatur

UTE FEYER: Entwicklung des Eisenbahnnetzes. Historischer Atlas von Baden-Württemberg. Beiwort zur Karte X,4. Stuttgart 1972.

OSCAR FRAAS: Württembergs Eisenbahnen mit Land und Leuten an der Bahn. Stuttgart 1880.

ARTUR FÜRST: Die hundertjährige Eisenbahn. Wie Meisterhände sie schufen. Berlin 1925.

ALBERT MÜHL und KURT SEIDEL: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. Stuttgart 1970.

CHRISTHARD SCHRENK: Mit dem Dampfross vom Neckar zum Kocher. 125 Jahre Eisenbahnlinie Heilbronn–Schwäbisch Hall (Kleine Schriftenreihe des Archivs der Stadt Heilbronn 18). Heilbronn 1987.

DR. JUR. SUPPER: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Denkschrift zum 50. Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22. Oktober 1845. Stuttgart 1895.



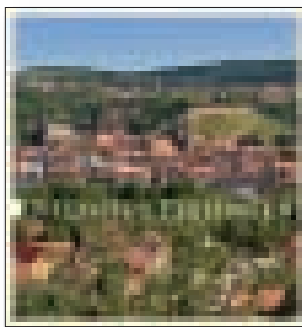
Fahrplan der Strecke Heilbronn–Stuttgart–Geislingen an der Steige ab 1. Oktober 1849. Vorlage: Stadtarchiv Stuttgart

Lokomotive „Esslingen“ aus der Maschinenfabrik Esslingen, 1864. Vorlage: Mercedes-Benz Archives & Collection, Stuttgart, ME 1257

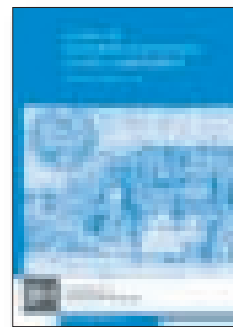
Veröffentlichungen des Landesarchivs Baden-Württemberg



Vorderösterreichische Regierung
und Kammer in Ensisheim und
Freiburg bis 1752
Bearbeitet von Peter Steuer und
Konrad Krimm
Veröffentlichungen der Staatlichen
Archivverwaltung Baden-Württemberg,
Band 50/2
Verlag W. Kohlhammer 2009
1136 Seiten, fester Einband/Faden-
heftung
€ 75,-
ISBN 978-3-17-021193-3



Der Landkreis Esslingen
Bearbeitet von der Abteilung Fach-
programme und Bildungsarbeit des
Landesarchivs Baden-Württemberg
Baden-Württemberg – Das Land in
seinen Kreisen
2 Bände
Jan Thorbecke Verlag 2009
1136 Seiten, 968 Abbildungen,
fester Einband/Fadenheftung
€ 59,- Einführungspreis bis 15. April 2010
€ 74,- ab 16. April 2010
ISBN 978-3-7995-0842-1



Archiv der Freiherren von Freyberg
Schloss Allmendingen
Urkundenregesten 1367–1910
Bearbeitet von Peter Steuer
Inventare der nichtstaatlichen Archive in
Baden-Württemberg, Band 37
Verlag W. Kohlhammer 2010
299 Seiten, 29 Abbildungen, fester Ein-
band/Fadenheftung
€ 30,-
ISBN 978-3-17-021286-2

Impressum

Landesarchiv Baden-Württemberg,
Eugenstraße 7, 70182 Stuttgart,
Telefon 0711/212-4273,
Telefax 0711/212-4283,
E-Mail: landesarchiv@la-bw.de,
Internet: www.landesarchiv-bw.de.

Redaktion:
Dr. Wolfgang Zimmermann,
Luise Pfeifle
Gestaltung:
agil > Visuelle Kommunikation,
Pforzheim
Druck: Pfitzer Druck und Medien e.K.,
Renningen

Das Heft erscheint halbjährlich und wird
kostenlos abgegeben.

Titelfoto:
Gestellte Aufnahme eines Fahrrads mit
Hilfsmotor aus dem Fotoatelier Kugler
in Sigmaringen, Glasplattennegativ,
um 1925.
Vorlage: Landesarchiv StAS N 1/68
Nr. 367

Landesarchiv Baden-Württemberg

Präsident

Landesarchiv Baden-Württemberg
Eugenstraße 7
70182 Stuttgart
Telefon: 0711/212-4272
Telefax: 0711/212-4283
E-Mail: landesarchiv@la-bw.de

Serviceabteilungen

Landesarchiv Baden-Württemberg
Verwaltung
Eugenstraße 7
70182 Stuttgart
Telefon: 0711/212-4272
Telefax: 0711/212-4283
E-Mail: verwaltung@la-bw.de

Landesarchiv Baden-Württemberg
Fachprogramme und Bildungsarbeit
Eugenstraße 7
70182 Stuttgart
Telefon: 0711/212-4272
Telefax: 0711/212-4283
E-Mail: fachprogramme@la-bw.de

INSTITUT FÜR ERHALTUNG

**Institut für Erhaltung von
Archiv- und Bibliotheksgut**
Schillerplatz 11
71638 Ludwigsburg
Telefon: 07141/18-6600
Telefax: 07141/18-6699
E-Mail: bestandserhaltung@la-bw.de

Archivabteilungen

STAATSARCHIV FREIBURG

Colombistraße 4
79098 Freiburg im Breisgau
Telefon: 0761/38060-0
Telefax: 0761/38060-13
E-Mail: stafreiburg@la-bw.de

GENERALLANDESARCHIV KARLSRUHE

Nördliche Hildapromenade 2
76133 Karlsruhe
Telefon: 0721/926-2206
Telefax: 0721/926-2231
E-Mail: glakarlsruhe@la-bw.de

STAATSARCHIV LUDWIGSBURG

Arsenalplatz 3
71638 Ludwigsburg
Telefon: 07141/18-6310
Telefax: 07141/18-6311
E-Mail: staludwigsburg@la-bw.de

HOHENLOHE-ZENTRALARCHIV NEUENSTEIN

Außenstelle des
Staatsarchivs Ludwigsburg
Schloss
74632 Neuenstein
Telefon: 07942/2277
Telefax: 07942/4295
E-Mail: hzaneuenstein@la-bw.de

STAATSARCHIV SIGMARINGEN

Karlstraße 1+3
72488 Sigmaringen
Telefon: 07571/101-551
Telefax: 07571/101-552
E-Mail: stasigmaringen@la-bw.de

HAUPTSTAATSARCHIV STUTTART

Konrad-Adenauer-Straße 4
70173 Stuttgart
Telefon: 0711/212-4335
Telefax: 0711/212-4360
E-Mail: hststuttgart@la-bw.de

STAATSARCHIV WERTHEIM

im Archivverbund Main-Tauber
Bronnbach 19
97877 Wertheim
Telefon: 09342/91592-0
Telefax: 09342/91592-30
E-Mail: stawertheim@la-bw.de

