

unterschiedliche mass unnd bescheid geben, wie gebawt werden soll."

Auf so lebensvolle Weise also wurden die Bilder unserer alten Städte und Dörfer an Ort und Stelle geprägt: wie charakteristisch heben sie sich von den eintönigen „Reißbrettstraßen“ der jüngsten Jahrhundertwende ab! Dabei sollte die Obrigkeit „die Partheien, als zu dem gemeinen Nutz mitgelobte Burger, mit der gütin vermanen, vermögen, und vergleichen“. – Der „Übertretter diser Satzung“ aber erhielt eine „gebürliche ernstliche straff“: er mußte in des Herzogs Kasse neun Gulden, dazu der Stadt „fünff Pfund Heller für ihr Rugung“ zahlen und überdies den eigenmächtigen Bau wieder abreißen!

Die „Baupflicht“, von der jetzt wieder die Rede ist, ist schon in der Bauordnung von 1568 enthalten: konnte oder wollte einer trotz Aufforderung durch die Gemeinde ein baufälliges oder niedergebranntes Haus in einer Frist von ein bis drei Jahren nicht wieder erstellen, so durfte die Gemeinde das Baugrundstück an sich ziehen und einem anderen zum Bauen überlassen. Dies Recht sollte aber nur ausgeübt werden „mit der Bescheidenheit: dass die reichen die unermöglichen nicht übertreiben, und ihres gefallens undertrucken.“ Dieser Grundsatz der sozialen Gerechtigkeit findet sich immer wieder ausdrücklich betont.

Die zahlreichen Handwerksregeln sind interessant und ergötzlich, aber auch schwierig zu lesen: wer versteht heute noch Fachausdrücke wie „Hofraitine, Ausstösse, Fürschöpfle, Creitzgassen, Kemetter, Caneln“? Alle Baufragen der damaligen Zeit werden gewissenhaft behandelt, bis herab zu den Vorschriften über den Bau von „badstüblin unnd heimlichen Gemachen“.

Daß das ehrbare Handwerk jedoch nur auf dem Boden harter Arbeit gedieh, beweist der „Handwerksleut gemeine Regel“, welche die Arbeitszeit der Gesellen und Lehrjungen festlegt: „Wann sich aber im Hochsommer der tag wol erstreckt, alsdann soll man morgens umb vier Uhr anstehen, umb siblen Uhr zu der Suppen gehn, ein völlige halbe Stund, zu Mittag umb eilff Uhr zu dem Mittagessen, ein gantze Stund, zu abends umb Versperzeit umb drey Uhr das Underbrot essen, wider ein völlige halbe Stund, unnd dann zu nachts umb siblen Uhr von der Arbeit gehen. Aber an den Feyerabendt, gibt man kein Underbrot, sonder es soll füran geschafft werden, biß zu sechs Uhren, alsdann hat man ein stund früher, weder zu andern wercktagen, feyerabendt.“

„Das Wintertaglohn aber geht an auff galli, unnd geht wider auß auff Cathedra Petri. Unnd soll im Wintertaglohn, ein jeder Schaffer oder Handwerksmann, mit sampt dem tag an der Arbeit sein, unnd zuvor morgens bey der finstere daheimen Suppen essen: Umb zwelff Uhr, soll er zum Mittagessen gehn, biß auf ein Uhr, und alsdann an der Arbeit bleiben, bis es nacht würdt.“

Lang wurde also damals – 1568 – geschafft, aber vermutlich auch gut gevespert! Hans Gerber

Landschaftspflege

entlang den Württ. Eisenbahnen

Wir sehen heute die Landschaft anders an wie zu der Zeit, als die Eisenbahnen gebaut wurden. Einen Einschnitt, der nicht durch eine Humusdecke geschlossen wird, empfinden wir als Wunde. Der Eisenbahnbau und der frühere Straßenbau haben allgemein solche Wunden offen gelassen und die Heilung der Natur anvertraut. Um aber aus einem Rohgestein eine Humusdecke zu schaffen, dazu gehören große Zeiträume, und selbst dann bleiben noch häßliche Narben. Die angeschnittenen Gesteine antworten allerdings auf die Verwundung verschieden. Lößschichten, Mergel und Tone, auch leicht verwitternde sandige Gesteine verhalten sich der Verwitterung gegenüber gleichsam nachgiebiger als Urgestein, Sandsteine, Kalke, Dolomite und Steinmergel, so daß die Bahneinschnitte sich jeweils dem Auge heute ganz verschieden darbieten. Selbst gemähte Rasenflächen und Obstwiesen sind möglich geworden, während an anderen Stellen die Wunden noch offen oder nur mit kümmerlichem Wildgras und Gesträuch bedeckt sind. Gelegentlich, besonders an Rutschstellen, sind schon seinerzeit Akazien gepflanzt worden, die sich mit Hilfe ihrer Wurzelbrut ausgebreitet und zu ganzen Gehölzen entwickelt haben. Von Zeit zu Zeit werden sie kahlgeschlagen und das Holz wegen seiner Dornen meist verbrannt. Es ist eine Art fester Überlieferung, daß die Bahnböschungen an Einschnitten und auch auf Dämmen der Betriebssicherheit wegen möglichst kahl gehalten werden. Das beste Hilfsmittel hierzu ist das Abbrennen (gestattet ist dies in der Zeit vom 1. Oktober bis 15. März). Wir haben uns an diese Erscheinungen gewöhnt, obwohl gerade durch das Brennen nicht bloß viele Tiere vernichtet, sondern auch die Humusbildung und die natürliche Entwicklung der Pflanzenwelt hintangehalten werden. Auch an die unschönen langweilig wirkenden Akazien, an offene unordentliche Böschungen haben wir uns gewöhnt. Und doch könnte das alles anders sein. Zwar kommt eine bessere Ausformung der Böschungen nach Art der Autobahn und eine Überdeckung der alten Wunden mit Humus keineswegs mehr in Frage; aber es muß dennoch überlegt werden, wie man die heutigen Zustände bessern und den höheren Anforderungen der Reisenden an das Landschaftsbild, aber auch denen des Naturschutzes im eigentlichen Sinne Rechnung tragen kann. Dies ist ein alter Wunsch des staatlichen und des privat getriebenen Naturschutzes, und dies um so mehr, als in vielen Gegenden die Bahndämme und Böschungen inmitten völlig kahler und intensiv genutzter Kulturlandschaften die einzigen Flächen sind, auf denen noch Hecken stehen und die nützlichen Vögel Unterschlupf und Nistgelegenheit finden können. Große Kosten könnten dafür freilich nicht aufgewendet werden.

In einer Besprechung über diese Fragen mit Herrn Präsi-

dent Auer von der Bundesbahndirektion Stuttgart vom 22. Januar 1951 fand ich als Landesbeauftragter für Naturschutz ein überraschend großes Verständnis. Ich wurde gebeten, meine Vorschläge schriftlich einzureichen. Diese wurden dann unverändert mit einem Erlaß der Bundesbahndirektion und mit ergänzenden Zusätzen an die Außenstellen (Bahnwärter und so weiter) weitergegeben und zur Durchführung empfohlen. Selbstverständlich muß die Betriebssicherheit garantiert sein. Auch die Förderung der gärtnerischen und landwirtschaftlichen Nutzung bahneigenen Geländes wird der „Eisenbahn-Landwirtschaft“ zur Pflicht gemacht. Das Brach- und Ödland soll aber künftig im Sinne des Naturschutzes und der Landschaftspflege behandelt werden. Die Bahngärtnerei Fellbach liefert zur Anpflanzung unentgeltlich Sträucher und Bäume. Das Abbrennen von Böschungen soll nur noch ausnahmsweise stattfinden, aber vorhandene Gehölze sollen dabei geschont werden. Die Schmutzschotter des Bahnkörpers sollen auf möglichst kleinen Flächen und nicht zerstreut gelagert werden. Bei der Unkrautvertilgung durch Sprengwagen sind die Bahnböschungen zu schonen. Der Heckenschnitt soll beschränkt werden. Im einzelnen habe ich ungefähr folgende Vorschläge gemacht:

1. Landwirtschaftlich genutzte Flächen, besonders Obstanlagen, sollen ein erfreuliches Bild darbieten und allen Kitsch und alle Spielereien vermeiden. Auch kleine Bauten sollen einer anständigen Baugesinnung entsprechen.
2. Wo Raum vorhanden ist, können die Grenzhecken durch ungeschnittene bodenständige Wildhecken, unter Umständen sogar durch Gehölzstreifen, ersetzt werden. Auf diese Weise entstehen ideale Vogelschutz- und gleichzeitig Windschutzhecken.
3. Das Abbrennen der Böschungen ist tunlichst zu unterlassen, damit sich nach und nach ein Humus bildet und die einheimischen Sträucher und Bäume sich einstellen. Das meiste schafft die Natur selbst, wenn das Feuer sie nicht stört. Durch Anpflanzung kann nachgeholfen werden. In Frage kommen: Erlen, Hasel, Sale, Liguster, Hartriegel, Pfaffenhütchen, Wildrosen, Weiß- und Schwarzdorn, Brombeere, Wolliger Schneeball, Vogel- und Mehlbeere, Feldahorn, Aspe, Hagbuche, Eiche und andere. Die Akazie ist kurz zu halten. Diese Gehölze werfen erhebliche Mengen von Brennholz ab.
4. Die Anfangs- und Endpunkte von Dämmen und Einschnitten sollten besonders sorgfältig bepflanzt werden.
5. Von diesen Hecken und Gehölzen wird eine wohltätige Wirkung auf das Landschaftsbild ausgehen, die vor allem der Reisende empfinden wird. Selbstverständlich soll eine schöne Aussicht nicht zugepflanzt werden. Durchblicke sind aber schöner als Nacktheit des Vordergrundes. Aber auch andere Wohlfahrtswirkungen gehen von diesen Gehölzen aus. Sie dienen der Verbesserung des örtlichen Klimas, dem Vogelschutz, ja

dem Pflanzen- und Tierschutz überhaupt. Es entstehen neue Lebensgemeinschaften, deren Bildung durch das regelmäßige Abbrennen dauernd verhindert wird. Hummeln und Bienen vermehren sich und befruchten unsere Obstbäume. Die Feldmaus kann sich nicht ausbreiten, da sie Gehölze mit Waldklima vermeidet.

6. Drahtleitungen im Luftraum sollten ganz verschwinden. Die Tragweite dieser fortschrittlichen Einstellung der Bundesbahndirektion Stuttgart ist sehr groß und diese Umstellung der Bahnverwaltung für die Naturschutzbestrebenungen höchst erfreulich.

Hans Schwenkel

„Stuttgart hat sein Gesicht verloren“

Unter dieser Überschrift berichtet die „Stuttgarter Zeitung“ vom 13. Mai 1952 über die Eindrücke des Malers Reinhold Nägele bei seinem ersten Nachkriegsbesuch in der schwäbischen Heimat. Sie schreibt u. a.: „Sein Paß ist amerikanisch geworden, aber sein Herz und seine Sprache sind schwäbisch geblieben. Noch mehr als früher hat er sich in seine eigene Welt zurückgezogen. Aus ihr blickt er kritisch, fast möchte man sagen mißtrauisch, auf das geschäftige Treiben, das doch so wenig Bleibendes schafft. Um so gewichtiger ist, was er uns zu sagen hat.“ Hören wir nun Reinhold Nägele selbst:

„Stuttgart? Das ist furchtbar, ganz furchtbar! Ich wußte ja, daß so vieles zerstört ist. Freunde haben mir davon geschrieben; mein Sohn Thomas hat mir über seinen Besuch im letzten Jahr berichtet. Aber wie furchtbar es ist, hatte ich mir nicht vorgestellt. Es sind nicht in erster Linie die Zerstörungen und ihre Sinnlosigkeit, es ist die Sinnlosigkeit des ganzen Wiederaufbaus, von dem man mir so viel Rühmendes erzählt hat. Verstehen Sie, was ich meine? Sinnlosigkeit? Ohne Sinn! Es ist kein Sinn zu fühlen hinter dem, was ich gesehen habe. Die Weltstadt ist entsetzlich in ihrer Öde und Leere. Die Ruinen gleich nach dem Bombenhagel müssen noch eher ein Gesicht gehabt haben als dieses aufgeräumte Chaos. Kein Gesicht! Nirgends ein vertrauter Zug! Auch da nicht, wo wieder aufgebaut wurde. Die Königstraße – das soll Stuttgart sein? Das ist eine amerikanische Kleinstadt! Stuttgart – das war doch etwas, ich meine in der Substanz.

Sicher wäre es sinnlos, wollte man die alten, schönen Gebäude imitiert wieder aufbauen. Aber die Substanz hätte man doch retten sollen. Der Marktplatz? Furchtbar! Wenn ich nur lachen könnte über die Konditorenschachteln, die man da hingestellt hat. Es ist auch nicht zum Weinen, es ist zum – Krankwerden! Nein, in diesem Stuttgart könnte ich nicht mehr leben. Sehen Sie, hier in Murrhardt kommt mir das Leben auch ein bißchen teigig vor, aber das Städtchen hat doch noch ein Gesicht. Es stimmt mit der Landschaft überein. Was man im Stadtkern von Stuttgart aufbaut, könnte überall stehen, deswegen ist es eben nicht mehr Stuttgart. Schade! Sehr schade!“