

Gerade eines will der Autor nämlich nicht: persiflieren oder sich über Stuttgart lustig machen. Auch über die Fotos, deren Auswahl sehr zufällig erscheint und die oft eintönig wirken, darf man sich dann noch einmal Gedanken machen. *Raimund Waibel*

*Angelika Bischoff-Luithlen*

#### **Von Land und Leuten der Alb.**

Geschautes und Erlebtes. Mit Gemälden und Zeichnungen von Eugen Bischoff. Hrsg. vom Schwäbischen Kulturarchiv des Schwäbischen Albvereins im Verlag des Schwäbischen Albvereins. 2. Auflage 2001, 80 Seiten, 23 Farb- und 27 Schwarzweißabbildungen. Kartoniert. € 23,-. ISBN 3-920801-50-4

Die Alb ist ein stilles, verschwiegenes und in sich gekehrtes Land. Sie bietet ihre Schönheiten nicht so offen dar wie das Allgäu oder der Bodensee, sie wartet geduldig und langmütig auf diejenigen, die trotzdem zu ihr kommen. Dies schreibt die Autorin in ihrem «Überblick», dem Vorwort für 19 Kapitel, besser 19 Miniaturen volks- und landeskundlichen Inhalts: Die Alblandschaft – Mensch und Gemeinschaft – Hausrat – Tracht – Vom Hochzeitmachen und Heimsingen – Arme und Reiche – Sauberkeit und Ordnung – Glaube und Aberglaube – Von der Liebe, um nur einige aufzuzählen.

Im Jahr 1958 gab der Schwäbische Albverein das Buch *Von Land und Leuten der Alb* heraus, geschrieben von der Schriftstellerin und Kulturhistorikerin Angelika Bischoff-Luithlen: eine gekonnte und einfühlsame Schilderung der Gegebenheiten und Lebensformen auf der protestantisch geprägten ulmischen und altwürttembergischen Alb mit den Zentren Laichingen und Münsingen. Jetzt hat es das Schwäbische Kulturarchiv des Albvereins, das Manfred Stingel in Balingen leitet, erneut herausgebracht, wobei Zeichnungen, Aquarelle und Gemälde ihres im Zweiten Weltkrieg gefallenen Mannes Eugen Bischoff den Text eindrucksvoll illustrieren.

Die fast fünfzig Jahre alte Beschreibung des bäuerlichen Lebens in den Albdörfern ist Vergangenheit, unwi-

derbringlich. Mit Wehmut liest man vom dörflichen Zusammenhalt, vom Mittelpunkt Kirche, doch mit Erleichterung registriert man auch, dass man an den Ortseingängen keine Lindenzweige mehr benötigt, um in den schneereichen Wintern einen Orientierungspunkt zu haben, dass man auf den Feldern keine Steine mehr lesen muss, dass im Heuet die Männer nicht mehr nach Mitternacht mit ihren Sensen auf die Wiesen gehen müssen, um im Schein von Laternen am Gurt das Gras zu mähen, bis es dämmerte.

*Dem Äbler liegt ja das Grübeln im Blut und mithin auch die Frömmigkeit.* Die Autorin konstatiert die Aufnahmebereitschaft für den Pietismus und beschreibt die «Stunden» und die frommen Stundenhalter. Sie denkt auch nach über den Zusammenhang von pietistischer Weltsicht und Realteilung, über Genügsamkeit, Ordnungsliebe, Rechtschaffenheit, Sauberkeit und Hilfsbereitschaft, über eine Lebenshaltung, in der «Schaffen» das allererste Ziel ist, bei Bauern, Fuhrleuten, Handwerkern und Leinenwebern. *Was immer wieder auffällt, das ist ein tiefes Wissen von der Paradoxie des Lebens, von jenen zwei Seiten, die ein jedes Ding hat, von der dunklen und der hellen. Dieser schmale Grat der Einsicht, der oft so schwer zu ertragen ist, gibt dem Äbler jene Weisheit und urtümliche Gescheitheit.* Der Äbler ist somit eine Art Prototyp des Schwaben. Auch in seiner Anhänglichkeit an das Vertraute: *Warum sind gerade Menschen aus kargen Landschaften so stark und unverbrüchlich an ihre Heimat gebunden? Jedenfalls bildet das große Heimweh in der Seele jeden Äblers einen wehmütigen Grundton. «Drhoim isch halt drhoim» – wie oft kann man das hören, «Se hots schön g'het en dr Fremde, aber se hot halt wieder hoi wöllä».*

In ihrem Vorwort von 1958 erkennt Angelika Bischoff-Luithlen den Wandel und fragt, ob in fünfzig Jahren noch ein Albdorf von einer Farmersiedlung in Nebraska zu unterscheiden ist? Ob nicht der «Fortschrittsäbler» alles nivelliert haben wird? Fünf Jahrzehnte sind beinahe vergangen, und die Antwort möge jeder sich selbst aus eigener Anschauung geben. Im Vergleich mit den Fildern ist die

Hochfläche der Alb immer noch ländlicher Raum, auch wenn das Dorf, das die Autorin erlebt und beschrieben hat, der Vergangenheit angehört. Somit ist diese wichtige Publikation ein großartiger und schmerzlicher Nachruf. *Martin Blümcke*

*Hans Heinrich Ehrler*

#### **Mergentheim 1872–1951 Walden-**

**buch.** Festveranstaltung zum 50. Todestag im Deutschordensmuseum Bad Mergentheim. Herausgegeben vom Kulturverein und Deutschordensmuseum, Bad Mergentheim 2002. 29 Seiten mit zahlreichen Abbildungen. Broschiert. € 10,-.

Ein Ehrler-Porträt des Mabuse-Romanciers Norbert Jacques ist nur eine von Dutzenden Trouvaillen, die Ulrich Lempp für seine einfühlsame biografische Skizze aufgestöbert hat. Er wäre der Mann für eine ausführlichere Biografie und literarische Würdigung Ehrlers, der mit seiner Vaterstadt trotz hymnischer Preisung, genauer: mit seinen Mergentheimern, zeitlebens ja nur schwer zurecht kam.

Die zweite hier abgedruckte Rede hielt Stefan Keppler, der Ehrler als *Zuspätgekommenen der schwäbischen Dichterschule* bezeichnete und seine schriftstellerische Bedeutung einer mittleren Sphäre einordnete, die den kulturgeschichtlichen Regelfall darstelle. Ethik habe für den Dichter notfalls vor der Ästhetik rangiert, das Lob der Heimat als Medium Ehrlerscher Wertbegriffe gedient.

*Carlheinz Gräter*

#### **Mobilität in Filderstadt. Fahrrad, Auto, Bus und S-Bahn.**

(Filderstädter Schriftenreihe zur Heimat- und Landeskunde, Band 15). Filderstadt 2001. 192 Seiten mit 190 Abbildungen. Gebunden € 13,- (Erhältlich beim Filderstädter Buchhandel oder beim Stadtarchiv Filderstadt). ISBN 3-934760-03-1

Nachdem Band 4 der Filderbahn und Band 7 dem Flughafen galten, werden nun Fahrrad, Auto, Bus und die 2001 eingeweihte S-Bahn behandelt. Die

Geschichte der Post und der Straßen- und Verkehrspolitik in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg sollen in einem späteren Band aufgegriffen werden.

Vorangestellt ist ein Beitrag über die historischen Straßen auf den Fildern. Die noch unbefestigten Fernstraßen gab es schon in der vorindustriellen Zeit: die «Albstraße», die am «Landhaus» von der «Schweizer Straße» abgehende Verbindungsstraße zwischen den Residenzen Stuttgart und Urach (heute B 312) und eben die «Schweizer Straße» (später B 27). Sie spielten allerdings bis ins 16. Jahrhundert keine große Rolle. Ihr Ausbau zu «Kunststraßen» oder «Chausseen» erfolgte erst im 18. Jahrhundert unter Herzog Karl Eugen. Von diesen Straßen profitierten nicht nur die Gastwirte, die Wagner und Schmiede, sondern auch die Bauern, die Pferde zum Vorspann an den Steigen stellen konnten.

Der Bau der Eisenbahnen Stuttgart – Ulm und Plochingen – Tübingen in der Mitte des 19. Jahrhunderts ließ die Bedeutung der beiden überörtlichen Straßen an Bedeutung verlieren. Erst der Bau der Filderbahn 1897 brachte für einen Teil der Filderorte eine bessere Verkehrsanbindung an die Landeshauptstadt. Sie kam dem inzwischen aufgekommenen Arbeiterpendelverkehr sehr zugute.

Mit dem Beginn des 20. Jahrhunderts setzte dann die Motorisierung auch auf den Fildern ein. Zwar konnten sich bis in die 1930er-Jahre nur einige Ärzte, Fabrikanten und Großhändler ein Auto leisten (zum Teil mit Chauffeur!), doch schon in der Mitte der 1920er-Jahre gab es in Württemberg allenthalben mehr Motorräder als Autos. Die Motorräder waren auch für die «kleinen Leute» erschwinglich. Schon 1926 kam es zur Gründung des Motor-Sport-Clubs Filder.

Die Grundlage für die Massenmotorisierung nach dem Ersten Weltkrieg wurde erst nach 1933 geschaffen. Dazu gehörte die Verbesserung der Straßen durch feste Beläge, die Einrichtung von Tankstellen und Werkstätten und dann die 1933 einsetzende autofreundliche Politik mit Abschaffung der Kfz-Steuer und der

Luxussteuer auf fabrikneue Autos, der Bau der Autobahnen und die Möglichkeit des Ansparens für einen Volkswagen, zu dessen Auslieferung es allerdings erst in der Nachkriegszeit kommen sollte.

Für die in Stuttgart oder im Neckartal beschäftigten Arbeiter aus den «zwischen den Bahnen» liegenden Orten fehlte zunächst ein billiges Verkehrsmittel. Nachdem das «Hochrad» vom «Niederrad mit Kettenantrieb» abgelöst worden war, wurde das Fahrrad auf den Fildern von vielen Arbeitern gekauft. Sofort entstanden auch in den meisten Filderorten Radfahrervereine, die mit ihren Veranstaltungen zum Gemeinschaftsleben beitrugen. Nach dem Ersten Weltkrieg und der Inflation erfuhr das Fahrrad rasch eine weitere Verbreitung. Im Zweiten Weltkrieg war etwa ein Drittel aller Einwohner im Besitz eines Fahrrads. Das war besonders wichtig, weil nun nur noch «kriegswichtige Kraftfahrzeuge» eine Fahrerlaubnis (Kennzeichen ein roter Winkel auf dem Nummernschild) und damit auch Treibstoff erhielten.

Die erste Omnibuslinie auf den Fildern, zwischen Degerloch und Nürtingen, wurde am 1. Mai 1914 eröffnet. Schon ein Vierteljahr später erzwang der Kriegsausbruch ihre Einstellung. Erst 1925 setzte dann die Gründung einer Anzahl von privaten Omnibuslinien ein. BMW-Chef Popp bezeichnete 1931 zu Recht den Omnibus als Deutschlands *Volkswagen Nr. 1*.

Aus dem heutigen Verkehrsleben ist die Autobahn, gerade auch auf den Fildern, nicht mehr wegzudenken. Dem Mythos vom Bau der «Straßen des Führers» ist darum ein eigenes Kapitel gewidmet. Noch immer ist nicht jedermann bewusst, dass Adolf Hitler keineswegs der Erfinder der Autobahnen ist, sondern dass er vorliegende, fertige Pläne ausführte. Es stimmt ebenfalls nicht, dass er damit die Massenarbeitslosigkeit in weniger als zwei Jahren drastisch gesenkt habe. Der Anteil der am Autobahnbau Beschäftigten am Rückgang der Arbeitslosenzahlen betrug lediglich 2,3 Prozent.

Wie sich der öffentliche Personennahverkehr in den letzten 25 Jahren bis zur Weiterführung der S-Bahn bis

Filderstadt-Bernhausen entwickelt hat und die künstlerische Gestaltung der S-Bahn-Station wird ausführlich dargestellt.

Weil heutzutage nach «Mama» und «Papa» das erste Wort, das Kinder sprechen, «Auto» ist, hat Filderstadt sich dem Motto verschrieben: «Filderstadt fährt Rad». Dabei geht es der Stadt darum, anstelle einer Bedarfsplanung einer Angebotsplanung zu folgen. Vielleicht lauten dann in Zukunft die ersten Worte der Kinder «Mama», «Papa», «Rad».

Was in diesem Band für Filderstadt mit seinen Stadtteilen Bernhausen, Bonlanden, Harthausen, Plattenhardt und Sielmingen aus vielerlei Quellen zum Thema «Mobilität» zusammengetragen worden ist (erfreulicherweise ist es gelungen, noch einige Zeitzeugen aus den ersten Phasen der Entwicklung aufzuspüren), darf als beispielhaft bezeichnet werden.

Hans Binder

## In einem Satz

**Konrädler. Eine Allgäuer Bauernfamilie zu Beginn des dritten Jahrtausends.** Fotografien von Reiner Metzger, mit einer Einführung von Karlheinz Gradl.

AVA Verlag Allgäu 2001. 116 Seiten mit 84 Abbildungen in Duoton. Pappband. € 34,50. ISBN 3-924809-71-2

Der Oberstdorfer Fotograf Reiner Metzger dokumentiert und beschreibt in diesem Buch am Beispiel der «Konrädler», der Familie von Herbert Waibel in Gunzesried, bei der mehrere Generationen unter einem Dach zusammen leben, wohnen und arbeiten, die Vielseitigkeit des bäuerlichen Alltags und Lebens, wobei seine hervorragenden, ungewöhnlichen und ungemein anrührenden Fotos keine Idylle aufzeigen, sondern eine brüchige (?) Welt zwischen Tradition und Moderne, Beharrlichkeit und Wandel.