

vermutlich ein Mühlrad, der andere einen Spaten und eine Hape. Wir haben es also offensichtlich mit Toten zu tun, von denen der eine ein Müller, der andere ein Bauer und Weingärtner war. Der erste Stein leitet über zu einem weiteren, der sich im Chor befindet und einen Hammer sowie eine Zange trägt, also als Handwerkergrabstein, etwa eines Schmiedes, angesprochen werden könnte. Wie auch sollten wir übrigens die erwähnte Sitte der steinernen Sühnekreuze richtig verstehen, wenn wir nicht annähmen, daß die Form dieser Kreuze durch die der Grabkreuze bestimmt wurde. Sicher erhielten nur die Wohlhabenderen solche steinernen Grabkreuze. Dem Minderbemittelten wurde wohl ein Holzkreuz gesetzt.

Als Merkwürdigkeit sei erwähnt, daß die Friedhofsmauer in Grunbach, in die die genannten Kreuze eingelassen sind, ein sogenanntes „Karrasperle“ hat, einen ausgemauerten Hohlraum, der als Arrestlokal und als eine Art „dörflicher Pranger“ gedient zu haben scheint. Ein ähnliches Gelaß weist die Konstanzer Kirche in Ditzingen auf.

Adolf Schabl

## Stuttgart-München — Baudenkmale und Verkehr

In der Stille vor dem letzten Sturm sei zugunsten der Erhaltung des *Kronprinzenbaues* und damit der Schönheit unseres *Schloßplatzes* noch eine Lanze zersplittert. Obschon kein geschulter Verkehrsmann, sei gewagt, diese Waffe einzusetzen, sondern nur als Laie mit natürlicher Beobachtungsgabe, aber mit warmem Herzen, das ein Leben lang für die unvergleichlichen Reize unserer Heimat begeistert geschlagen hat.

Soviel auch in diesem langwährenden Streite schon gesprochen und geschrieben wurde, so unterblieb doch ein noch so naheliegender Vergleich mit der bayerischen Landeshauptstadt. Vielen, die nach längerem Aufenthalt in München nach Stuttgart zurückkehren, wird immer wieder wohlthuend auffallen, wie einfach, übersichtlich und geordnet sich hier der Verkehr beim Hauptbahnhof und auf dem Schloßplatz für den Fremden abspielt. Wenn er beim Verlassen des Bahnhofes geradeaus oder gegen Osten in Richtung der Neckarstraße jeweils nur eine schmale Fahrbahn überschreitet, steht er schon an den Haltestellen der elektrischen Straßenbahn und kann sich seinen Wagen wählen. Und auf dem Schloßplatz ist ihm bei höchstens einmaligem Übersteigen der parallel verlaufenden Gleise in jeder Richtung die gewünschte Fahrgelegenheit geboten.

Wie weit liegen hiergegen am Münchner Hauptbahnhof die Einsteigstellen der sich kreuzenden Linien auseinander. Und wie schwer findet sich der Fremde am Stachus zurecht, wo sich die Schlagadern des Riesenverkehrs im rechten Winkel kreuzen und die getrennten Haltestellen ein sehr lästiges und gefährliches Überqueren von Straßen und Gleisen erfordern, um die gewünschten Wagen er-

reichen zu können. Aber der Münchner weiß sich mit diesem, sich wie anderswo stetig steigenden Verkehr auszusöhnen.

Für die Personenkraftwagen wird sich in Stuttgart späterhin in der unteren Königstraße der Verkehr wesentlich verbessern lassen, wenn einmal die, früher schon erwogene und leider versäumte Zurücknahme der Front des Marstallgebäudes auf die Flucht des Neubaus der Städtischen Girokasse durchgeführt ist. Das niedere und für die heutigen Bedürfnisse völlig ungenügende Marstallgebäude muß ja doch einmal großen, neuzeitlichen Geschäftshäusern Platz machen. Dann wird der Zugang zur Stadt in Stuttgart weit besser und übersichtlicher sein, als in München trotz seiner zwei Straßen vom Hauptbahnhof zum Innern der Stadt.

Auch München hat sein Verkehrshindernis „*Kronprinzenbau*“, zwar in anderer weit lästigerer Form und in mehrfacher Zahl, aber es nimmt die Schwierigkeiten ohne Streit als unabänderlich gelassen hin. Durch das enge Karlstor und das Tor unter dem alten Rathaus schleust der Münchner alle Straßenbahnen, Personenkraftwagen, Radfahrer und Fußgänger vom Bahnhof ins „Tal“. Auch das Isartor und das Sendlinger Tor hemmen ihn in der Abwicklung seines Straßenverkehrs nicht, weil er den guten Willen hat, zur Erhaltung von Baudenkmalen auch Unbequemlichkeiten auf sich zu nehmen. Die Ludwigstraße, weit breiter als jede Straße in Stuttgart, stößt sich in südlicher Richtung an der Feldherrnhalle und zwingt den Verkehr, allerdings unter Wegfall der Straßenbahnen und Lastwagen, in die Theatiner- und Residenzstraßen, die so eng wie Gassen sind und auf dem Rathausplatz enden. So hinderlich diese Verhältnisse sich auf den Verkehr auch auswirken, so würden die Münchner doch zweifellos keinem städtischen Baubeamten zugestehen, an die Baudenkmale Alt-Münchens des Verkehrs wegen zu rühren. Dazu liebt der Bayer seine Hauptstadt viel zu sehr, als daß er gewillt wäre, dem Verkehr Bauwerke alter Zeit zu opfern, die, wenn auch nur teilweise abgebrochen, für immer verloren wären.

Wie Verkehrswahn kann es einen anmuten, wenn man in Anbetracht der Münchner Verhältnisse hier in Stuttgart den *Kronprinzenbau* abbrechen und damit einen der schönsten Plätze Deutschlands, manche sagen der ganzen Welt, wenn nicht gänzlich zerstören, so doch schwer schädigen will, bloß um einen kleinen, im Verkehr zur größeren Vorsicht zwingenden Bogen durch eine senkrechte Straßenkreuzung zu ersetzen.

Auch aus seinem Rathausplatz würde der Münchner niemals einen Allerweltsplatz machen lassen, der mit Häusern aus Eisen und Glas ohne jegliches heimisches Gepräge an jedem anderen Orte ebenso liegen könnte. In dieser Hinsicht ist der Münchner vorbildlich. Möchten die Stuttgarter Bürger, wenn es um die letzte Entscheidung geht, um „Sein oder Nichtsein“ des *Kronprinzenbaus*, seinem Beispiele folgen und den Schloßplatz retten, zur Freude der württembergischen Heimatfreunde wie aller Fremden.

Frid. Rimmelé