

Zeitschrift des Zabergäuvereins

Heimatblätter aus dem Zabergäu

Heft 1, Jahrgang 2015

Friedrich von Balz – Geheimer Rat, Eisenbahnpräsident und Landtagsabgeordneter im Königreich Württemberg

von Alexander Krysiak

„Eine weitere bekannte Persönlichkeit, die aus dem Städtchen stammt, ist der Staatsrat Friedrich von Balz. Er war der Initiator und Erbauer der Zabergäubahn. Ihm zu Ehren wurde die Straße, an der sein elterliches Haus steht, Balzstraße genannt.“ (Aus der Ortsgeschichte Kleingartach von Lehrer Hohl)¹

Friedrich (von) Balz (1848-1922) war eine bedeutende Persönlichkeit Württembergs an der Schwelle vom 19. zum 20. Jahrhundert, die sich als Präsident der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen (1893-1908) und als nationalliberaler württembergischer Landtagsabgeordneter (1895-1912) für das Oberamt Brackenheim einen Namen gemacht hat. Aufgrund seiner Verdienste für den Oberamtsbezirk und seine Heimatstadt Kleingartach wurde er am 10. September 1912 zum Ehrenbürger der Stadt Kleingartach ernannt. Mit der Verleihung des *Ehrenritterkreuzes des Ordens der Württembergischen Krone* am 20. Juni 1889 war die Erhebung des Trägers in den nicht erblichen Personaladel verbunden. Daher durfte Friedrich Balz fortan vor seinen bürgerlichen Nachnamen das Adelsprädikat „von“ setzen.²

Zur Motivation - Warum eine Biographie über Friedrich v. Balz?

Dass Friedrich v. Balz ein berühmter Sohn des Leintalstädtchens Kleingartach ist und als Staatsrat und Eisenbahnpräsident auch viel für die württembergische Eisenbahn getan hat, das war in Kleingartach zwar bekannt, doch als ich meine Recherchen über diese bedeutende Persönlichkeit begann, hatte ich nur die kurze Erwähnung von Lehrer Hohl in seiner Ortsgeschichte von Kleingartach – mehr nicht.³ Auch in der landesgeschichtlichen Literatur hat er überraschender Weise bisher nicht wirklich eine Erwähnung gefunden, wenn man einmal von Rabergs „Biographische Handbuch der Württembergischen Landtagsabgeordneten“ absieht, was angesichts seines Werdegangs überrascht.⁴ Zeit also, mehr über den Kleingartacher Ehrenbürger in Erfahrung zu bringen, dachte ich mir. Zunächst war es mein Ziel in der Kleingartacher Ortschronik anlässlich der 1225-Jahrfeier im Jahr 2013 einen Artikel über v. Balz im Kapitel „Familien und Persönlichkeiten“ zu bringen und seine Person somit wenigstens „kurz und knapp“ zu würdigen. Nach den Feierlichkeiten zur 1225-Jahrfeier von Kleingartach konnte ich, angespornt durch das zufällige Kennenlernen seiner Urenkelin Hilde Riedl geb. Balz am Samstag, 29. Juni, beim Jubiläum, mit neuen Information über ihren Urgroßvater, schrittweise immer mehr über Friedrich v. Balz in Erfahrung bringen. Der vorliegende biographische Aufsatz ist das Resultat dieser Recherchen und es freut mich, dass nun endlich mehr über den berühmtesten Kleingartacher Bürgersohn bekannt ist.



Friedrich von Balz um 1890, Aus: Supper: Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg, Stuttgart: W. Kohlhammer 1895.

Stationen aus einem bewegten Leben

Friedrich v. Balz wurde am 28. März 1848 als *Christian Friedrich Balz*, Sohn des Bauers Christian Balz (* 30.03.1819 - + 26.3.1901) und der Friederike, geb. Feeser (* 08.07.1823 - + 2.6.1865) in Kleingartach, im württembergischen Oberamtsbezirk Brackenheim geboren. Er hatte eine Schwester namens Wilhelmina (* 24.04.1865 in Kleingartach), die am 17. März 1887 den Kleingartacher Bauern Karl Wilhelm Schiek (* 17.04.1863 - + 23.01.1924) heiratete und bereits am 16. Oktober 1902 bei der Entbindung eines totgeborenen Mädchens mit 37 Jahren verstarb. Die Familie Balz taucht um 1762 mit dem Herrenküfer Johannes Balz, der aus Oberensingen bei Nürtingen stammt und in demselben Jahr in Niederhofen die Eva Catharina Rieb aus Stetten a. H. heiratete, in Kleingartach auf.⁵ Am 15. Oktober 1872 heiratete Balz Wilhelmine Spaich (* 21.09.1850 – + 17.1.1934), Tochter des Orgelbauers Christian Heinrich Spaich⁶, in Ludwigsburg.

Das Ehepaar Balz hatte fünf Kinder⁷, davon ist besonders Sohn Paul Balz (1879-1934) zu nennen, der als studierter Landwirt und Landesökonomierat 1905 *Gut Wittenfeld* in der Nähe von Adelschlag (Lkr. Eichstätt) in Bayern kaufte. Dessen Enkelin Frau Hilde Riedl, geborene Balz, aus Gaimersheim (Bayern) wiederum ist es gewesen, die bei der 1225-Jahrfeier von Kleingartach vom 28.-30. Juni 2013 zufällig am Infostand erschienen ist, um sich während ihres Besuchs in Kleingartach nach einer Unterkunft über das Fest zu erkundigen. Nebenbei bemerkte sie, dass sie mit „einem Balz“ verwandt sei, der hier in Kleingartach geboren wurde. Nun machen Zufälle das Leben so interessant, da gerade zu dieser Zeit ich selbst am Infostand arbeitete und den Festbesuchern Informationen zum Fest gab und die Ortschronik von Kleingartach verkaufte. Hätte ich zu dieser Zeit nicht am Infostand gearbeitet, wäre der Besuch der Urenkelin von Friedrich v. Balz vielleicht weniger nachhaltig gewesen. Da ich in dieser Ortschronik wie erwähnt einen kleinen Artikel über den Ehrenbürger Friedrich v. Balz verfasst hatte⁸, war ich in besonderem Maße sensibilisiert für den Familiennamen Balz. So kam ich mit der Urenkelin des Kleingartacher Ehrenbürgers ins Gespräch, die an einer Familienchronik arbeitete, und man tauschte bald danach die vorhandenen Informationen aus. So kam es dann auch, dass mir Frau Riedl ein Foto ihres Urgroßvaters schickte, das ihn bereits als älteren Herrn zeigt.⁹ Friedrich Balz¹⁰ machte im Frühjahr 1866 seine Maturitätsprüfung¹¹ und studierte daraufhin von 1866-69 die Rechtswissenschaften an den Universitäten Tübingen und

Heidelberg. Er legte im Dezember 1869 die erste höhere Justizdienstprüfung ab und war beim Stadtgericht Stuttgart und im Königlichen Kreisgerichtshof in Stuttgart als Probereferendar tätig. Im April 1871 bestand er die zweite höhere Justizdienstprüfung und arbeitete dann als Justizassessoratsverweser am Oberamtsgericht Nürtingen. Am 19. Juli 1872 erfolgte dann seine Ernennung zum Justizassessor beim Oberamtsgericht Laupheim (heute Landkreis Biberach). In den Jahren 1873-1879 war er Stadtrichter in Stuttgart. Seit dem 1. Oktober 1874 versah Balz die Stelle eines Ortsgerichtsvorstands mit einem Gehalt von 3800 Mark. Am 20.2.1879 begann schließlich sein Dienst bei der *Königlich- Württembergischen Eisenbahndirektion* als Kollegialhilfsarbeiter. Am 10. Juni 1879 wurde er dort zum Finanzassessor und rechtskundigen Mitglied des Kollegiums der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ernannt. Im Jahre 1881 wurde er aber ins Ministerium berufen, wo er als Finanzrat und ab 1886 als vortragender Rat (Ministerialrat) in der Abteilung für die Verkehrsanstalten beim Departement der auswärtigen Angelegenheiten tätig war. Am 19. September 1890 kam er nach dem Rücktritt Hofackers unter Beförderung zum Direktor und Vorstand der Betriebsabteilung wieder zur Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen zurück.

Am 30. Oktober 1891 wurde v. Balz schließlich vom König zum „ersten Vorstand“ der Generaldirektion „*in der Dienststellung eines Direktors*“ ernannt und am 24. Februar 1893 erfolgte die offizielle Ernennung von Friedrich v. Balz zum „Präsidenten der Generaldirektion der königlich-württembergischen Staatseisenbahnen“ in Stuttgart durch König *Wilhelm II.* (letzter König von Württemberg von 1891-1918)¹².

Die „Abteilung für die Verkehrsanstalten“ war eine Abteilung des Departements der auswärtigen Angelegenheiten („Außenministerium“), der wiederum die Generaldirektion der Staatseisenbahnen untergeordnet war. Die Generaldirektion war seit dem 1. April 1890 in eine *Verwaltungsabteilung*, eine *Bauabteilung* und eine *Betriebsabteilung* unterteilt. Die Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde von einem Präsidenten geleitet, der zugleich Vorstand mit dem Titel eines Direktors einer der Unterabteilungen war. So war Friedrich v. Balz als Präsident der Generaldirektion auch Vorstand der Betriebsabteilung. Am 27. August 1899 wurde er schließlich zum Staatsrat und außerordentlichen Mitglied des Geheimen Rats in der Funktion eines Unterstaatssekretärs in der Verkehrsabteilung beim Departement der Auswärtigen Angelegenheiten ernannt.¹³ Der Geheime Rat des Königreichs Württemberg war das oberste, unmittelbar dem König unterstehende Gremium. Mitglieder waren die Chefs der sechs Ministerien und zusätzliche vom König ernannte Mitglieder, die so genannten Staatsräte. Dem Geheimen Rat oblag die Prüfung und Beratung sämtlicher wichtiger Staatsangelegenheiten. Am 25. Februar 1907 erfolgte die offizielle Ernennung zum Geheimen Rat durch König Wilhelm II. Mit der Ernennung zum Unterstaatssekretär im Außenministerium entfiel seine Tätigkeit als Vorstand der Betriebsabteilung. Die Leitung der Betriebsabteilung als Vorstand oblag nun Direktor Ludwig v. Leo, zugleich Mitglied des Rats der Verkehrsanstalten. Balz blieb aber Präsident und erster Vorstand der Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahnen.¹⁴ Auf eigenen Wunsch trat Balz 1908 schließlich in den Ruhestand. Die Gründe für seine beantragte Versetzung in den Ruhestand sind zum einen gesundheitliche Beschwerden, zum anderen aber vermutlich auch persönliche Differenzen zwischen Friedrich v. Balz

und seinem letzten Vorgesetzten Karl Freiherr v. Weizsäcker, Ministerpräsident und Außenminister des Königreichs Württemberg. Nebenbei wurde Friedrich v. Balz am 6. August 1906 von Regierungsbaumeister Hoffmann des Amtsmissbrauchs und unlauterer Manipulationen bezichtigt, nachdem Balz Aktien der Daimler-Motorenengesellschaft gekauft hatte. Bei der Verhandlung gegen Regierungsbaumeister Hoffmann wegen Beleidigung des Geheimrats a. D. v. Balz am 25. Januar 1908 vor der Strafkammer in Stuttgart, betonte Oberstaatsanwalt Faber, dass den Angeklagten Hoffmann, der schon mehrere Zivilprozesse geführt hatte, nichts dazu berechtige, gegen diesen hohen Staatsbeamten solche ehrverletzenden Vorwürfe zu erheben. Die nicht nachweisbaren Beschuldigungen seien auf Rachsucht Hoffmanns zurückzuführen. Die Strafkammer verurteilte Hoffmann schließlich zu einer Geldstrafe von 500 Mark und dem Tragen sämtlicher Kosten. Hoffmann habe sich nicht begnügt, dass er „*seine Beschwerdeschrift an die Ministerien der Justiz und der Auswärtigen Angelegenheiten zu richten, wozu er berechtigt gewesen, sondern sie auch noch gedruckt in etwa 20 Exemplaren an hohe Staatsbeamten, Mitglieder des Aufsichtsrats der Württ. Vereinsbank und der Daimler-Motorenengesellschaft, sowie an Abgeordnete versandte, [darin] liege der Beweis, daß er eine Herabwürdigung und Beleidigung des Herrn von Balz beabsichtigt habe.*“¹⁵

Geheimer Rat v. Balz war laut Ansicht des Gerichts keinerlei Missbrauch seiner amtlichen Stellung in gewinnsüchtiger Absicht oder Manipulationen nachzuweisen. Die Art und Weise, wie Herr Hoffmann seine Beschwerde gegen Geh. Rat v. Balz vorbrachte, habe zu einer spürbaren Beleidigung geführt. Eine Revision Hoffmanns beim Reichsgericht wurde am 26. Mai 1908 zurückgewiesen.¹⁶

Diese Anschuldigungen dürften sicher auch mit dazu geführt haben, dass sich Balz gesundheitlich angeschlagen fühlte. Bereits seit September 1907 zeichnete sich ab, dass Friedrich v. Balz mit gesundheitlichen Beschwerden zu kämpfen hatte. Wie die *Schwäbische Kronik*¹⁷ vom 23. September 1907 berichtete, fühlte sich Geheimer Rat v. Balz schon seit längerer Zeit nicht wohl und es war von einem Erholungsurlaub die Rede, den er demnächst antreten wollte. Man rechnete bereits zu diesem Zeitpunkt damit, dass wenn sich die Gesundheitsverhältnisse nicht bessern würden, zu erwarten war, dass er sein Amt als Generaldirektor der Staatseisenbahnen niederlegen werde. Doch auch mehrere Erholungsurlaube, die ihn unter anderem nach Italien führten, brachten keine Besserung des Gesundheitszustandes. Ein ärztliches Attest vom 31. Dezember 1907 bescheinigte Friedrich v. Balz unter häufigen Kopfschmerzen, großem Ermüdungsgefühl, Schlaflosigkeit und Reizbarkeit zu leiden.¹⁸ Auch innerhalb der Generaldirektion der Staatseisenbahnen begann man sich für eine mögliche Nachfolge des Präsidenten der Generaldirektion vorzubereiten und die ersten Kandidaten brachten ihren Namen ins Spiel.

So etwa auch Präsident Wilhelm v. Fuchs (1843-1908), Direktor und Vorstand der Bauabteilung bei den königlich-württembergischen Staatseisenbahnen, der sich bereits am 14. Dezember 1907 in einem Schreiben an seinen zuständigen Vorgesetzten Ministerpräsident und Außenminister Karl Freiherr v. Weizsäcker als möglichen Nachfolger des scheidenden Präsidenten Friedrich v. Balz ins Spiel brachte. In dem Brief bat Herr von Fuchs den Freiherrn v. Weizsäcker darum, ihn bei König Wilhelm II. als Nachfolger zu empfehlen.¹⁹ Die Zu- und Umstände der

vorzeitigen Pensionierung des langjährigen Präsidenten der Württembergischen Staatseisenbahnen Friedrich v. Balz sind indes leicht rätselhaft und unverständlich. Aus den in seiner Personalakte gesammelten Schriftstücken und Zeitungsausschnitten geht hervor, dass v. Balz in den ersten Januartagen 1908 seine Pensionierung zum 1. April eingereicht hatte. Doch hat es im dafür zuständigen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten wohl Personen gegeben, denen diese Pensionierung nicht schnell genug ging, und daher wurde diese wohl bewusst bereits vorzeitig herbeigeführt. Sicher ist, dass Friedrich v. Balz am 2. Januar 1908 in einem Schreiben an den König seine Zurruesetzung auf den 1. April erbeten hatte. Balz erinnerte in seinem Gesuch daran, dass „*der Inhaber, wenn das Amt nicht leiden soll, über die volle körperliche Rüstigkeit*“ verfügen sollte. Er fühlte sich krank und wünschte sich den Ruhestand herbei, allerdings erst auf den 1. April. Aus dem Württembergischen Finanzministerium kam am 7. Januar 1908 ein Schreiben an die Verkehrsabteilung beim Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten zurück, in dem man mit einem Ruhegehalt von 8.000 Mark für Geheimen Rat v. Balz einverstanden war.²⁰ Bereits wenige Tage nachdem Balz sein Rücktrittsgesuch im Ministerium eingereicht hatte, fand im Sitzungssaal der Generaldirektion der Staatseisenbahnen eine Sitzung des Kollegiums unter dem Vorsitz des Präsidenten v. Balz statt. In dieser Sitzung wurde ihm plötzlich ein Schreiben vom Ministerium überreicht, das Friedrich v. Balz wohl bereits vorzeitig in Pension schickte. Nach der Schließung der Sitzung und der Verabschiedung von den Mitgliedern des Kollegiums, erschien bereits eine Viertelstunde später Direktor Karl v. Stieler²¹ auf der Generaldirektion, um die Leitung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu übernehmen. In der Personalakte ist dieser Vorgang der vorzeitigen Pensionierung nicht beschrieben. Darin steht lediglich, dass v. Balz „*am 07.01.1908 unter Anerkennung seiner treuen und vorzüglichen Dienste sowie unter Verleihung des Großkreuzes des Friedrichsordens mit dem gesetzlichen Ruhegehalt von 8000 Mark jährlich auf den 1. April 1908 in den Ruhestand versetzt wurde*“.²² Hätte man in seiner Personalakte nicht - bewusst oder unbewusst - die Zeitungsausschnitte vom Januar 1908 zur vorzeitigen Pensionierung gesammelt, wüsste man heute nichts von dieser „unkorrekten Behandlung“ des langjährigen Präsidenten. Die regionale Presse spricht bei der Pensionierung des Geheimen Rats v. Balz von einer „absichtlichen Brückierung“, von „peinlichen Umständen“ und einer „ungewöhnlichen Form einer Verabschiedung“. Die *Schwäbische Tagwacht*²³ vom 16. Januar 1908 lässt in ihrer Berichterstattung anklingen, dass vielleicht Staatsminister Karl v. Weizsäcker²⁴ als sein Chef die treibende Kraft dieser vorzeitigen Pensionierung war und anscheinend schon zuvor durch eine brüske Behandlung des Präsidenten v. Balz aufgefallen war. Man wollte nun wohl frischen Wind in die Generaldirektion bringen. Der *Beobachter* greift in seinem Artikel vom 16. Januar 1908 zwei mögliche Deutungen dieser Ruhesetzung auf. Zum einen könnte die gewählte Entlassungsart eine „absichtliche Brückierung“ des Herrn v. Balz gewesen sein, zum anderen aber könnte die Einberufung einer Kollegiumssitzung von ihm „gerade in Erwartung seiner Zurruesetzung anberaumt“ worden sein. Auch ein Zeitungsartikel vom 9. Januar 1908 aus der *Schwäbischen Tagwacht* lässt anklingen, dass neben den gesundheitlichen Gründen wohl auch das gespaltene, abgekühlte Verhältnis zu seinem Vorgesetzten, Freiherrn v. Weizsäcker, zu der raschen, vorzeitigen Pensionierung führte:

„Für die Bitternisse, die Herr von Balz seit dem Rücktritt des Herrn v. Mittnacht²⁵ ertragen mußte, ist ihm zum Schluß das Großkreuz des Friedrichsordens gegeben worden. Während von Balz in seiner Eigenschaft als Unterstaatssekretär früher unter Herrn v. Mittnacht und wohl auch unter Herrn von Soden²⁶ in der Leitung seines Ressorts vollkommene freie Hand hatte, ist dies unter Herrn v. Weizsäcker anders geworden. Der gegenwärtige Ministerpräsident nahm die Zügel der Verkehrsverwaltung sofort in die eigene Hand und zog sie straff an. Das mußte Herr von Balz, der mit dem württembergischen Eisenbahnwesen herangewachsen war, natürlich hart empfinden.“²⁷

Auch wenn sich die *Schwäbische Tagwacht* nicht völlig als Verehrer des Friedrich v. Balz ausgibt, übt sie Kritik an der rücksichtslosen Behandlung des scheidenden Präsidenten der Staatseisenbahnen in den letzten Jahren. Für v. Balz scheint es keinen Platz mehr gegeben zu haben bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und als Unterstaatssekretär beim Außenministerium, denn *„es scheint, als ob Herr von Weizsäcker unter allen Umständen recht bald sich seine nächste Umgebung nach seinen persönlichen Wünschen gestalten wollte. Das ist nun so ziemlich erreicht.“²⁸*

Zum neuen Leiter und Vorstand der Generaldirektion wurde mit dem Titel eines Direktors Karl v. Stieler ernannt. Er war zuletzt Ministerialrat und vortragender Rat im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten für die Verkehrsabteilung. Der am 19. März 1864 in Heilbronn als Kaufmannssohn geborene Karl v. Stieler war studierter Jurist und neben verschiedenen Anstellungen als Richter kam er 1900 als Finanzrat zur Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Von 1904 bis 1907 konnte er Erfahrungen beim Reichseisenbahnamt in Berlin sammeln. Neben seiner fachlichen Eignung für die Nachfolge als Leiter der Generaldirektion war Karl v. Stieler auch bei Freiherr v. Weizsäcker gut angesehen: *„Der einstweilen zum Direktor anerkannte Herr v. Stieler scheint bei Herrn v. Weizsäcker einen großen Stein im Brett zu haben. Das konnte man schon merken als der Minister im letzten Frühjahr (1907) die Anstellung Stielers als Ministerialrat beim Landtag durchsetzte durch Schaffung einer neuen Stelle.“²⁹* Wilhelm v. Fuchs (1842-1908), Präsident und Vorstand der Bauabteilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, der sich im Dezember 1907 bei Minister v. Weizsäcker selbst für die Nachfolge als Leiter der Generaldirektion empfohlen hatte, wurde vom König zum Staatsrat ernannt. Der sechs Jahre ältere v. Fuchs kam als Nachfolger des pensionierten v. Balz (Jahrgang 1848) nicht in Frage, da er offenbar nicht in das „Verjüngungskonzept“ des Ministers v. Weizsäcker passte. Wilhelm v. Fuchs ist dann auch bereits rasch am 8. Oktober 1908 gestorben. Auch über die Zukunftspläne von Geheimrat a. D. Friedrich v. Balz wurde in den Zeitungen wild spekuliert: *„Wie man hört sind Herrn v. Balz von einigen Seiten Anträge von großen industriellen Unternehmungen gemacht worden, um an die Spitze derselben zu treten. Da Herr v. Balz noch verhältnismäßig jung ist, erscheint es nicht als ausgeschlossen, daß er sein Verwaltungstalent in den Dienst eines solchen großen Betriebs stellt.“³⁰* Im Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Württemberg von 1908 werden die von Friedrich v. Balz in diesem Jahr wahrgenommenen Ämter aufgezählt: *„Exzellenz von Balz, Friedrich, Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, zugleich mit den Funktionen eines Unterstaatssekretärs bei dem Ministerium betraut, Geheimer Rat, erster Vorstand*

der Generaldirektion, sowie außerordentliches Mitglied des Geheimen Rats.“³¹ Die Verdienste von Friedrich v. Balz im württembergischen Verkehrswesen sind beachtlich. So hat er maßgeblich die Reform des Verkehrswesens durch eine Reorganisation des Eisenbahndienstes, die Einführung der Maschineninspektionen und die Umgestaltung des Betriebs vorangetrieben. V. Balz galt als Förderer des technischen Fortschritts, daher war ihm die Anbindung der ländlichen Gebiete an die Ballungsgebiete seiner Zeit durch Errichtung von Nebenbahnen, wie beispielsweise der *Zabergäubahn* und *Bottwartalbahn*³², sehr wichtig. Die *Schwäbische Kronik* vom 8. Januar 1908 würdigt die Verdienste des pensionierten Präsidenten a. D. Friedrich v. Balz um das Eisenbahnwesen folgendermaßen:

*„Die Verdienste des scheidenden Präsidenten der Generaldirektion um das württ. Eisenbahnwesen sind große und bleibende. Mit schöpferischer Initiative und großer Arbeitskraft hat er sein für Württembergs gesamte Staatswirtschaft so außerordentlich bedeutungsvolles Amt geführt, für das er in besonderem Maße begabt war. Aus den letzten zwei Jahrzehnten ist wohl kaum etwas Belangreiches in der württ. Verkehrsgeschichte zu verzeichnen, zu dem sein Name nicht in den nächsten Beziehungen gestanden hätte. Eng verknüpft ist er insbesondere auch mit allen Bestrebungen für eine Einheit im deutschen Verkehrswesen.“*³³

Die *Eisenbahnbeamten-Zeitung* feiert den nun pensionierten Präsidenten der württembergischen Staatseisenbahnen in ihrem Artikel vom 16. Januar 1908 als *„einen der bedeutendsten Männer, wenn nicht die hervorragendste Persönlichkeit, die bisher der württembergische Verkehrsdienst aufzuweisen hatte“*.³⁴ Es klingt dabei an, dass v. Balz für das Amt des Präsidenten der württembergischen Staatseisenbahnen mehrere qualifizierende Eigenschaften mitbrachte: *„[...] er vereinigte in sich einen scharfen, durchdringenden Verstand, ein sicher treffendes und rasches Urteil; [war] ruhelos in der Verfolgung seiner Ziele, klug im Handeln, verbindlich in der Form, ein gewandter Redner und feiner Diplomat.“* Man könnte ihn auch als „Mann des Fortschritts“ bezeichnen, wie nachfolgend ein paar Zahlen aus dem Eisenbahnwesen an der Schwelle vom 19. zum 20. Jahrhundert verdeutlichen sollen. Das württembergische Eisenbahnnetz vergrößerte sich von 1890 bis 1906 von 1608 km auf 1963 km, die Zahl der Lokomotiven stieg von 368 auf 742, die Personenwagen von 908 auf 1737, die Güterwagen von 5917 auf 9580. Die Vermehrung des Eisenbahnfuhrparks bedeutete natürlich auch eine gestiegene Nachfrage an der Personenbeförderung und am Transport von Gütern jeglicher Art mit der Eisenbahn. Die Zugverbindungen mussten ausgebaut werden und zwar sowohl innerhalb Württembergs als auch zu den Nachbarländern. Die Zahl der beförderten Fahrgäste stieg so auch deutlich an von 15,8 Millionen auf 51 Millionen. Auch im Güterverkehr war ein Aufschwung zu verzeichnen: 1890 wurden rund 5 Millionen Tonnen transportiert und 1906 waren es bereits 10,9 Millionen Tonnen.

Am 30. September 1897 gründete Friedrich v. Balz zusammen mit Adolph Klose, Pionier des Motorsports und Eisenbahningenieur (1844-1923), Friedrich Glaser und Emil Rathenau (1838-1915), Maschinenbauingenieur und Gründer der *AEG*, den *Mitteuropäischen Motorwagenverein* als ersten deutschen Automobilclub. Dieser bestand bis zur Selbstauflösung 1933/34.³⁵

Friedrich v. Balz war auch ehrenamtlich engagiert: Von 1879-1882 führte er den Vorsitz im Spar- und Konsumverein Stuttgart, später war er auch lange Zeit Vorsitzender des Verwaltungsrats der Lebensversicherungs- und Ersparnisbank in Stuttgart.³⁶

Landtagsabgeordneter für das Oberamt Brackenheim – Balz als Repräsentant seiner Heimat

Neben seiner beruflichen Arbeit als Staatsrat und Generaldirektor der Württembergischen Staatseisenbahnen war v. Balz von 1895 bis 1912 Landtagsabgeordneter seines Heimatbezirks, des königlich-württembergischen Oberamts Brackenheim, zu dem auch sein Geburtsort Kleingartach zählte. Politisch fühlte sich Balz der Deutschen Partei (DP), einer nationalliberalen Partei im Königreich Württemberg zwischen 1866 und 1918, hingezogen, deren führendes Mitglied er war. Im Jahre 1900 verteidigte v. Balz mit 2930 Stimmen sein Mandat souverän gegen Stadtpfleger Wendel (VP; 810 Stimmen), August Hornung (SPD; 185 Stimmen) und Adolf Gröber (Zentrum; 68 Stimmen). Auch 1906 blieb v. Balz als gemeinsamer Kandidat von DP, Bund der Landwirte (BdL) und Konservativen mit 3205 Stimmen klarer Sieger gegen Hornung (654 Stimmen).

Auflistung der vom Landtagsabgeordneten Friedrich v. Balz wahrgenommenen Ämter:

Wahlperiode	Funktion/ Aufgabe
1895-1900 (OA Brackenheim): WKA ³⁷ 33. o. LT 1895-1899; WKA 34. o. LT	Finanzkommission/ Volkswirtschaftliche Kommission: Regierungskommissär in Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsfragen; im 34. o. LT Stv. Fraktionsvorsitzender
1900-1906 (OA Brackenheim): WKA 35. o. LT 1901-1904; WKA 36. o. LT 1904-1906	Finanzkommission: Regierungskommissär in Angelegenheiten der Verkehrsanstaltenverwaltung
1906-1912 (OA Brackenheim): WKA 37. o. LT 1907-1910; WKA 38. o. LT 1911-1912	Stv. Fraktionsvorsitzender, Finanzkommission; 1911/12 Fraktionsvorsitzender

1912 verlor er in einer Stichwahl sein Landtagsmandat mit 2367 zu 2521 Stimmen an den Heilbronner Weingärtner Wilhelm Haag (1851-1926) vom *Bund der Landwirte* (BdL). Bis 1901 war er Mitglied der Kammerfraktion FREIE VEREINIGUNG, danach gehörte er der DP-Fraktion an. Sein erfahrener Rat, sein sicheres und scharfes Urteil auch als Landtagsabgeordneter waren überall geschätzt, und sein Name wird auch in der Parlamentsgeschichte nicht vergessen werden, schreiben seine Zeitgenossen.³⁸

Friedrich v. Balz und die Zabergäubahn

Seine Doppelfunktion als Präsident der Generaldirektion der Württ. Staatseisenbahnen und als Landtagsabgeordneter für das Oberamt Brackenheim zeigte sich für den Bau der *Zabergäubahn* ideal, deren Umsetzung in die Zeit seines Wirkens fällt: Die heute stillgelegte *Zabergäubahn* war eine 20,25 km lange Nebenbahn von Lauffen am Neckar nach Leonbronn, die als Stichbahn bei Lauffen von der Frankenbahn abzweigte. Der erste Streckenabschnitt von Lauffen nach Güglingen wurde am 27.8.1896 als Schmalspurbahn (Spurbreite 750 mm) durch die Königlich-Württembergischen Staats-Eisenbahnen eröffnet. Die Eisenbahnverwaltung wurde durch die königliche Verordnung vom 7. Januar 1896 damit beauftragt, den

erforderlichen Grund und Boden im Wege der Zwangsenteignung zu beschaffen um mit dem Bau einer Eisenbahnstrecke von Lauffen am Neckar nach Güglingen zu beginnen.³⁹ Am 18.10.1901 erfolgte dann die Verlängerung der Strecke bis Leonbronn. Der anfänglich vorgesehene Anschluss der Zabergäubahn an die Hauptbahn in Bretten kam nicht zustande. 1964/65 wurde die Strecke auf Normalspur umgespurt. Die Personenbeförderung wurde am 25.7.1986 eingestellt. Das Ende des Güterverkehrs folgte am 25.9.1994. Friedrich v. Balz wird gern als Initiator und Förderer der Zabergäubahn angesehen. Dass Friedrich v. Balz bei der Eröffnung der *Zabergäubahn* eine entscheidende Rolle spielte, zeigt ein kürzlich entdeckter zeitgenössischer Zeitungsartikel vom 28. August 1896 aus dem *Stuttgarter Neuen Tagblatt*, der sehr detailliert über die Eröffnungsfeierlichkeiten berichtet.⁴⁰

Zu den Festteilnehmern bei der Eröffnung des ersten Teilabschnitts der Zabergäubahn von Lauffen a. N. nach Güglingen am 27. August 1896 zählte auch der württembergische Eisenbahnpräsident Friedrich v. Balz, der mit weiteren Fahrgästen in einem Sonderzug aus Stuttgart angereist war. Mit dabei waren auch der württembergische Ministerpräsident („Präsident des Staatsministeriums“) Dr. Freiherr v. Mittnacht (1825-1909) und 12 höhere Eisenbahnbeamte, darunter Direktor von Fuchs von der Bauabteilung, sowie einige Pressevertreter. Als der Sonderzug bei Regenschauern im reichgeschmückten Bahnhof in Lauffen ankam, wurden die Ehrengäste mit Böllerschüssen empfangen. Nach einem kleinen Empfang durch die Honoratioren des Bezirks, darunter Oberamtmann Haakh, mit einem Imbiss und Ansprachen, setzte sich ein Festzug unter Hochrufen der am Rand stehenden Bevölkerung in Bewegung. Der Redakteur vom *Neuen Tagblatt* bemerkt: *„So fuhr man dann in das schöne idyllische Zabergäu ein, dessen landschaftliche Schönheiten immerhin bemerkenswert genug sind, um auch in dieses bisher weltvergessene Thal den Strom der Touristen zu lenken.“* Auf der 11,9 km langen Fahrt des Zuges bis zum Endpunkt Güglingen wurden die Ehrengäste aus Stuttgart von einer begeisterten Bevölkerung auf den Zwischenhalten in Hausen, Meimsheim, Brackenheim und Frauenzimmern empfangen. Jede der Gemeinden zeigte sich dankbar für die Errichtung der Zabergäubahn und der Gewährung einer ortseigenen Haltestelle.

Schmetternde Fanfaren kündigten die Ankunft in Brackenheim an, wo eine dichtgedrängte Menge den Zug erwartete. Gemeinderat Bossaller dankte für den „huldvollen Besuch“ und dem Minister v. Mittnacht, sowie dem Präsidenten v. Balz, dem auch in seiner Eigenschaft als Abgeordneter des Bezirks in zweiter Linie die Hauptehren des Tages zufielen, wurden von Festdamen Blumen überreicht. In Güglingen schließlich angekommen, hielt Stadtschultheiß Schneider eine Begrüßungsrede und brachte ein Hoch auf die Festgäste aus, was die dichtgedrängte Menschenmenge erwiderte. In der Gaststätte „Sonne-Post“ in Güglingen fand dann ein Festessen statt. Es folgten dort einige Reden, die von Oberamtmann Alfred Haakh, Amtsvorsteher des Oberamtsbezirks Brackenheim von 1893-1900, eröffnet wurden: *„Es sei ein festlicher Tag heute für den Bezirk, der stolz darauf sei, eine solche Zahl illustrier Festgäste begrüßen zu können. Mit vollem Recht befinde man sich im Bezirk in gehobener Stimmung, denn der heutige Tag bringe ihm für den Kampf ums Dasein günstigere Chancen.“* Man dankte besonders seiner Majestät König Wilhelm II. und Ministerpräsident Freiherr v. Mittnacht.



Die festlich geschmückte Marktstraße in Güglingen mit Honoratioren und Ehrengästen auf dem Weg vom Bahnhof zum Gasthof Sonne. (Vorlage: Stadtarchiv Güglingen)

Gerade der Letztgenannte hat laut des Brackenheimers Gemeinderats Bossaller die Eisenbahnhoffnungen des Bezirks in Erfüllung gebracht. Ministerpräsident v. Mittnacht ließ es sich nicht nehmen, eine längere, mehrfach von Beifall unterbrochene Rede zu halten: „Es gebe Leute, führte er aus, die behaupten, die einzigen lichten Momente des ganzen Sekundärbahnwesens seien die Eröffnungsfeierlichkeiten. *Da würden Reden gehalten und Dinge behauptet, die himmelweit von der Wahrheit entfernt sind. [...] Im übrigen aber glaube ich, daß wir uns die Freude daran nicht nehmen lassen, der wackeren Bevölkerung eines fruchtbaren gesegneten Landes das verwirklicht zu haben, was sie ersehnt, was sich jahrzehntelang hinausgezogen hat und worin sie manche Verzögerung und Enttäuschung erfahren mußte. [...] Wenn man die Entwicklung des Eisenbahnwesens sieht, so muß man sich sagen, wie wird es wohl in 50 Jahren aussehen? Sie haben erreicht, was zu erreichen ist, aber Sie werden, wenn das Bessere zu erreichen ist, es nicht zurückweisen. Es war nicht bloß ein vorübergehender Wahn, in welchem Sie den Anschluß wünschten. Sie haben gewußt, was Sie wollen und wofür Sie die Opfer gebracht [...].*“

Wüssten Ministerpräsident v. Mittnacht und Friedrich v. Balz von der Stilllegung der Zabergäubahn knapp 100 Jahre nach ihrer Eröffnung, was würden sie davon halten? Was würden die bei der Eröffnung so begeistert gestimmten Menschen aus dem Zabergäu sagen? Diese Frage darf man sich an dieser Stelle durchaus einmal stellen. Gleichzeitig muss man aber auch bedenken, dass damals noch kaum einer vom PKW sprach und es die Eisenbahn war, die den Menschen damals die Mobilität bescherte.⁴¹ Welche Bedeutung hatte damals der Bau der Zabergäubahn für das Zabergäu? Bei seiner Festrede in Güglingen sagte der württembergische Eisenbahnpräsident Friedrich v. Balz am 27.8.1896 folgendes: „*Der heutige Tag ist ein neuer Abschnitt im wirtschaftlichen Leben des Zabergäus. [...]*

Fest steht nur, daß man von der Bahn große Vorteile erwarten kann, wenn man versteht, davon Gebrauch zu machen. Daß die ruhigen, fleißigen, intelligenten Bewohner des Zabergäus diesen richtigen Gebrauch zu machen verstehen, davon dürfen wir überzeugt sein. Sie sind jetzt eingereiht in den großen Verkehr, und ich wünsche, daß für den Bezirk Brackenheim sich alle Hoffnungen bewahrheiten mögen, die an die Bahn geknüpft worden sind. Sie können niemanden finden, der Ihre Wünsche vorwärts zu kommen, mehr unterstützt als ich.“

Von Balz versprach bei Fragen und Wünschen bezüglich des Fahrplans entgegenzukommen. Er dankte den Ständen, d. h. den beiden Kammern des Landtags, für die Bereitstellung der Mittel für den Bahnbau und sprach auch seinem Vorgänger als Landtagsabgeordneter des Bezirks, Friedrich Robert Winter (1831-1910) und Präsident von Schneider seinen Dank aus. Auch den früheren Landtagsabgeordneten Leibbrand und Stockmayer müsse man besonders danken, die in den Kammerverhandlungen wohlwollend eingegriffen hätten. v. Balz sagte am Ende seiner Rede: „Wir wollen aber weiter hinaus, wir wollen auch den Anschluß an die Hauptbahn in Bretten oder Mühlacker. Wenn die Regierung an die Stände kommen wird mit dem Antrag auf den Ausbau der Bahn, so dürfen wir die Hoffnung hegen, daß sie ihre Zustimmung nicht versagen wird.“ Stadtschultheiß Schneider aus Güglingen gedachte daraufhin der großen Verdienste des Herrn v. Balz um den Bezirk und man ließ ihn hochleben. Am Abend gab es noch ein Festbankett in der Brackensteiner „Tonhalle“, und als Abschiedsgruß für die Stuttgarter Delegation war am Nachthimmel über Brackenheim ein Brillantfeuerwerk zu sehen. Nach einem Abschiedstrunk in Lauffen bestiegen Freiherr v. Mittnacht, v. Balz und seine Kollegen den Berliner Schnellzug nach Stuttgart.

Zwar gelang 1901 noch die Verlängerung der Strecke bis Leonbronn und auch die Umspurung auf Normalspur 1964/65, doch eine Anbindung an die Hauptbahn Bretten-Mühlacker wurde nie realisiert. Seit 1994 ruht der Bahnverkehr. Die Geschichte unterliegt ständigen Wandlungsprozessen. Die Zabergäubahn ist mittlerweile ebenso vergangene Geschichte wie das Oberamt Brackenheim. Das Verkehrswesen hat sich schrittweise erweitert. Mittlerweile besitzt fast jeder Haushalt mindestens ein Automobil. Güter, landwirtschaftlicher und industrieller Art, werden heute bevorzugt mit LKWs transportiert! Ende des 19. Jahrhunderts, als die Zabergäubahn erbaut wurde, sah die Verkehrssituation anders aus. Das Automobil, das kurz zuvor erst erfunden worden war, steckte noch in den Kinderschuhen und es sollte noch über 60 Jahre dauern, bis es für breite Bevölkerungsschichten erschwinglich wurde und es zu einer Massenmotorisierung in Deutschland kam. Auch der Transport von Gütern per LKW setzte erst später ein. Daher kam dem Personen- und Gütertransport mittels Eisenbahn zunächst eine wichtige Bedeutung zu. Heute ist die Eisenbahn aus dem Zabergäu verschwunden. Für immer? Zwar gibt es Überlegungen, die Personenbeförderung auf der Zabergäubahnstrecke per S-Bahn als Südast des Heilbronner Stadtbahnnetzes zu reaktivieren, und eine Interessengemeinschaft setzt sich auch dafür ein, doch scheint es mittelfristig hierfür keine finanziellen Mittel zu geben. Das Projekt ist zu teuer. Bei der Erbauung der Zabergäubahn 1896 konnte Friedrich v. Balz als „Sohn des Zabergäus“ das ganze Gewicht seiner Person und seinen Einfluss als württembergischer Eisenbahnpräsident und Landtagsabgeordneter für den Bezirk Brackenheim für die erfolgreiche Realisierung des Projektes verwenden.

Auszeichnungen und Ehrungen

Friedrich v. Balz hat aufgrund seiner Verdienste mehrere württembergische Orden verliehen bekommen, auch Orden aus anderen damaligen Staaten des Deutschen Kaiserreichs (Baden, Bayern, Preußen). Zudem wurde er zum Ehrenbürger seiner Heimatstadt Kleingartach ernannt.

- 1883 *Ritterkreuz I. Klasse* des Friedrichsordens,
- 1887 *Ritterkreuz* des Ordens der Württembergischen Krone,
- 1887 *Komturkreuz* des bayrischen St. Michaels – Verdienstordens,
- 1888 *Kommandeurkreuz II. Klasse* des badischen Zähringer Löwen-Ordens,
- 1889 Silberne Jubiläumsmedaille zum 25. Regierungsjubiläum von König Karl,
- 1889 Ehrenritterkreuz des Ordens der Württembergischen Krone: Diese 4. Klasse des 5-stufigen königlichen Ordens führte, wie die ersten drei Klassen auch, dazu, dass die inländischen Inhaber dieses Verdienstordens in den Personaladel erhoben wurden, d. h. dieser Adelstitel war personengebunden und nicht erblich⁴² : aus dem bürgerlichen Friedrich Balz wurde nun Friedrich „von Balz“,
- 1892 Kommenturkreuz II. Klasse des Friedrichsordens,
- 1893 preußischer Kronenorden II. Klasse,
- Kommenturkreuz I. Klasse des Friedrichsordens,
- bayerischer Verdienstorden vom heiligen Michael II. Klasse mit Stern,
- 1900 preußischer Roter Adlerorden II. Klasse mit Stern,
- 1904 bayerischer Verdienstorden vom heiligen Michael I. Klasse,
- 07.01.1908 *Großkreuz* des Friedrichsordens,
- ab 1899 *Exzellenz* als Ehrenprädikat in der Anrede wegen seiner Mitwirkung als Staatsrat im Geheimen Rat, der obersten württembergischen Staatsbehörde (Regierung),
- um 1898 Ehrenmitglied *des Landesvereins der württembergischen Verkehrsbeamten*,
- 10.09.1912 Ehrenbürger von Kleingartach.
- Balzstraße in Kleingartach: die ehemalige Kleingartacher Keltergasse, in der das Elternhaus (Balzstraße 5, 1996 abgerissen) stand, wurde ihm zu Ehren in „Balzstraße“ umbenannt

Verleihung des Ehrenbürgerrechts der Stadt Kleingartach

Am 10. September 1912 stellte der Gemeinderat der Stadt Kleingartach fest, „*dass nach Artikel II. des Gemeindeangehörigkeitsgesetzes, Männern, welche sich besonders verdient gemacht haben, als Beweis der Anerkennung vom Gemeinderat mit Zustimmung des Bürgerausschusses das Ehrenbürgerrecht verliehen werden kann*“. Diese Vorgaben erfüllte Friedrich v. Balz in besonderer Weise, wie der Vorsitzende des Gemeinderats feststellte: „*Wir haben seit vielen Jahren uns seiner edlen Fürsorge im Bereich des Bezirks und der Gemeinde erfreuen dürfen. Mit großer Aufopferung und Hingabe habe S. Excellenz sich restlos des Einzelnen u. des Ganzen angenommen und weder Mühe u. Arbeit gescheut, um alles zum Besten zu kehren. Kleingartach dürfe stolz sein das Heimatstädtchen eines so hohen, edlen Herrn zu sein.*“ Der Vorsitzende schlug vor, Staatsrat v. Balz das Ehrenbürgerrecht der Stadt Kleingartach zu verleihen und darüber eine künstlerisch ausgeführte Urkunde auf Kosten der Gemeinde anfertigen zu lassen.

Das versammelte Kollegium stimmte dem Antrag des Vorsitzenden zu und verlieh ihm mit diesem Gemeinderatsbeschluss vom 10.9.1912 das Ehrenbürgerrecht. Die Urkunde zur Verleihung des Ehrenbürgerrechts bekam Friedrich v. Balz anlässlich seines 65. Geburtstags 1913 überreicht.

Ein besonderer Fund – der letzte Reisepass des Friedrich v. Balz

Im Staatsarchiv Ludwigsburg findet sich der mit einem Lichtbild versehenen letzten Reisepass von Friedrich v. Balz aus den Jahren 1915-1922.⁴³

Das Lichtbild auf der vierten Seite zeigt Herrn v. Balz um 1915, also etwa im 68. Lebensjahr. Unter dem Passfoto befindet sich seine eigenhändige Unterschrift „Fr. Balz“. Da nur wenige Fotos von ihm existieren, ist dieses Passfoto von großer Bedeutung. Aber nicht nur das Lichtbild ist von Bedeutung, sondern auch die allgemeinen Angaben und seine Personenbeschreibung. Der Reisepass wurde am 9. April 1915 von der königlich württembergischen Stadtdirektion Stuttgart für „Herrn Präsident a. D. Geheimen Rat Friedrich v. Balz, Excellenz aus Stuttgart, Württembergischer Staatsangehöriger, welcher in dem Inland u. nach Österreich, Schweiz, Italien reist“ ausgestellt. Der Reisepass war bis zum 9. April 1920 gültig, wurde aber um ein weiteres Jahr bis zum 13. April 1922 verlängert. Die Personenbeschreibung über den Inhaber des Reisepasses verrät, dass Friedrich v. Balz von großer Statur war, dunkelblonde Haare, blaue Augen und eine ovale Gesichtsförm hatte. Außerdem war er Brillenträger, wie auf dem Lichtbild zu sehen ist. Dank des Lichtbildes und der Personenbeschreibung ist es möglich, sich sein Aussehen gut vorzustellen. Das Reisedokument zeigt aber auch, dass Herr v. Balz in seinen letzten Lebensjahren noch des Öfteren verreiste. Es zog ihn in den Süden, in die Alpenländer Österreich und Schweiz, sowie nach Italien. Auf den Reisen war es wohl durchaus möglich, dass er dabei einen Zwischenhalt im bayerischen Adelschlag auf Gut Wittenfeld bei Sohn Paul und seiner Familie gemacht hat.



Passfoto aus dem letzten Reisepass (1915-1922) von Friedrich von Balz mit eigenhändiger Unterschrift, (Vorlage und Aufnahme: StA Ludwigsburg F 201 Bü 557)

Eine bleibende Erinnerung: Die Kleingartacher Balzstraße

Zu Ehren von Friedrich v. Balz wurde die ehemalige Keltergasse im historischen Stadtkern von Kleingartach, wo das elterliche Haus stand, in „Balzstraße“ umbenannt. Das „Balz-Haus“ wurde, wie weitere Wohn- und Wirtschaftsgebäude in der Balz- und Uhlandstraße auch, 1995/96 abgerissen. 1998/99 entstand hier



Das historische, erste Straßenschild der „Balzstraße“ von 1926 war ursprünglich an der Außenwand von Gebäude Zabergäustraße 14 angebracht, wurde beim Abbruch des Gebäudes 1995/96 von einem Mithbürger geborgen und dann 2014 dem Heimatverein übergeben (Foto: Krysiak).

dann der *Ludwig-Uhland-Platz*⁴⁴, sowie das neu geschaffene Wohn- und Arztgebäude Balzstraße Nr. 1. Dennoch kann nun der Standort des „Balz-Hauses“ mithilfe von alten Ortsplänen, einem Foto des Hauses in einem Zeitungsartikel zum Sanierungsprogramm der Ortsmitte vom 19. März 1983 und Güterverzeichnissen rekonstruiert werden: Das Elternhaus von Friedrich v. Balz stand demnach genau gegenüber der Kelter, mit der Gebäude-Nr. 113. Die Adresse nach der neuen seit 1923 gültigen Gebäudenummerierung nach Straßennamen war Balzstraße 5 – heute im vorderen Teil des Ludwig-Uhland-Platzes zu lokalisieren, direkt an der Balzstraße stehend. Eine historische Hinweistafel in der Balzstraße soll zukünftig an den wohl berühmtesten Sohn Kleingartachs erinnern. Die Straßenführung der Balzstraße wurde im Zuge der Abrissarbeiten Ende der 1990er geändert. Im 1864 ff angelegten Güterbuch Bd. VI (Stadtarchiv Eppingen KG B 60), fol. 122v, wird das Gebäude Nr. 113 wie folgt beschrieben: „[Die obere Hälfte an] Einem 3. stockigen Wohnhaus sammt Scheuer, unter 1 Dach, I. Stock von Stein, II. III. u. Giebel von Fachwerk, sammt Viehstallungen, gewölbtem Keller und Remise in der Keltergasse neben dem Allmend-Weg und dem Wasch-Haus u. der Scheuer des Gottlob u. Christian Bender (114 A u. B).“⁴⁵ Christian Balz, Vater von Friedrich v. Balz, hatte die eine Hälfte des Gebäudes 1846 von seinem Vater Georg Balz gekauft und die andere Hälfte 1867 geerbt. Als seine Tochter (die Schwester von Friedrich v. Balz), namens Wilhelmina (* 24.4.1865 - + 16.10.1902) am 17. März 1887 den Bauern Karl Wilhelm Schiek K.S. (* 17.4.1863 - + 23.1.1924) heiratete, bekam sie die (untere) Hälfte des Hauses und einige Güterstücke. Ab 1902 gehörte das ganze Haus der Tochter und dem Schwiegersohn Karl Wilhelm Schiek.

Würdigung und Nachruf

Betrachtet man das Leben von Friedrich v. Balz, so muss man Respekt vor seinen Verdiensten und beruflichen Stationen haben. Für den Sohn eines Kleingartacher Bauern, in der Mitte des 19. Jahrhunderts geboren, ist sein sozialer Aufstieg und beruflicher Werdegang umso erstaunlicher: Nach dem Studium der Rechtswissenschaften und dem Einsatz als Justiziar und Richter, schaffte er als Finanzassessor den Einstieg beim Kollegium der württembergischen Staatseisenbahnen. Abgesehen von seiner von 1881-90 dauernden Episode im Außenministerium in der Abteilung für die Verkehrsanstalten, kehrte er 1890 zur Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen zurück, zunächst als Vorstand der Betriebsabteilung, dann als erster Vorstand und schließlich seit 1893 als Präsident der Generaldirektion. Im

Nebenamt war er von 1899 bis 1908 zudem Unterstaatssekretär in der Verkehrsabteilung bei Departement der Auswärtigen Angelegenheiten und außerordentliches Mitglied des Geheimen Rats. Nebenbei war er für die Dauer von 17 Jahren Landtagsabgeordneter für den Oberamtsbezirk Brackenheim. Die oben aufgelisteten Auszeichnungen, Orden und Ehrungen belegen seine Wertschätzung bereits zu Lebzeiten. Einzig seine Heimatstadt Kleingartach hat ihm durch das Ehrenbürgerrecht und durch eine Straßenbenennung eine bleibende Ehrung erwiesen. Man mag es bedauern, dass bisher keine andere Zabergäugemeinde Friedrich v. Balz gewürdigt hat für seine Verdienste um den Bau der Zaberbahn und den Anschluss der Region an das Bahnnetz sowie für seine 17-jährigen Tätigkeit als Abgeordneter des Bezirks.

Im Alter von 74 Jahren ist Friedrich v. Balz am 10. Juli 1922 in Stuttgart gestorben. Er wurde auf dem *Stuttgarter Pragfriedhof*, der Ruhestätte vieler bedeutender Persönlichkeiten Stuttgarts und Württembergs, bestattet.⁴⁶ Die Grabstätte, in der Friedrich v. Balz bestattet wurde, besteht heute nicht mehr. Sie lag einst in der Abteilung 06 Reihe 04, Grab Nr. 20. Heute befindet sich hier eine Rasenfläche.⁴⁷ In einem Nachruf im *Stuttgarter Neuen Tagblatt*⁴⁸ vom 13. Juli 1922 wird Geheimrat a. D. Friedrich v. Balz als Mann mit „*weit schauender Klugheit, schöpferischer Initiative, unbegrenzter Schaffensfreude und Arbeitskraft*“ gewürdigt. Balz verbrachte 49 Jahre seines Lebens, nämlich von 1873 bis 1922, in Stuttgart, blieb seiner Heimatstadt Kleingartach und dem Zabergäu aber dennoch stets verbunden.

Wie sieht es mit den Verdiensten des Geheimen Rats v. Balz um das Württembergische Verkehrswesen aus?

Fast 30 Jahre hat Balz das heimische Verkehrswesen beeinflusst und vorangetrieben. Vom Präsidenten der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen sind zunächst natürlich seine Errungenschaften im Bereich des Eisenbahnwesens zu nennen, wie etwa die Reorganisation des Eisenbahndienstes, die Einführung der Maschineninspektionen, die Umgestaltung des Betriebs und die Prüfungsverordnungen von 1884 und 1902, die maßgeblich auf ihn zurückgehen. Friedrich v. Balz befürwortete auch den Ausbau der Nebenbahnen in Württemberg. Hierbei konnte er sich sicherlich gut in die Landbevölkerung hineinversetzen, die auch einen Zugang zur neuen Mobilität wünschte, da er ja selbst auf dem Lande aufgewachsen war und die Mobilitätsprobleme der dortigen Bevölkerung kannte. Auch die Weiterentwicklung des Motorwagens, des heutigen Automobils, unterstützte er in seiner Funktion als Unterstaatssekretär in der Verkehrsabteilung beim Ministerium: „*Ebenso sind ihm die erfolgreichen Versuche mit Motorwagen und überhaupt der Ausbau des Nebenbahnwesens zuzuschreiben. Was den Verkehr heben und beleben, den Dienst vereinfachen und beschleunigen, den technischen Fortschritt fördern konnte, fand an seinem stets aufs Praktische gerichteten Sinne eine lebendige Stütze.*“⁴⁹

Am Herzen lag v. Balz auch die Einheit im deutschen Verkehrswesen. Er sah es als Fehler an, dass es zu seiner Zeit zur Ablehnung des Reichseisenbahngedankens kam und jeder Staat des Deutschen Reichs in Sachen Eisenbahnwesen sein eigenes Süppchen kochte. Zwar kam es nach 1918 zu Veränderungen im deutschen Verkehrswesen, doch sind diese im Kontext des Zusammenbruchs der deutschen Monarchien am Ende des Ersten Weltkriegs zu sehen.

Auch in seiner Heimatstadt Kleingartach wurde sein Ableben betrauert und seine Verdienste gewürdigt. Der Gemeinderat versammelte sich am 14. Juli 1922 zu einer außerordentlichen Gemeinderatssitzung anlässlich des Ablebens seines Ehrenbürgers Friedrich v. Balz. Der Vorsitzende, Stadtschultheiß Traugott Schaible, hielt dem Verstorbenen einen ehrenden Nachruf und erinnerte an die bleibenden Verdienste des Herrn v. Balz für die Allgemeinheit, den Oberamtsbezirk Brackenheim und seine Heimatstadt Kleingartach. Für seine Verdienste wurde er daher 1912 in Kleingartach mit dem Ehrenbürgerrecht bedacht. Stadtschultheiß Schaible betonte, dass „*der Namen v. Balz in der hiesigen Gemeinde unvergessen bleiben werde.*“ Die Ratsmitglieder hatten sich als Beileidsbekundung von ihren Plätzen erhoben und an die Witwe Wilhelmine v. Balz, geb. Spaich wurde ein Beileidstelegramm abgesandt.⁵⁰

Letzter Wohnort von Ehepaar v. Balz – Dillmannstraße Nr. 6 in Stuttgart

Wilhelmine v. Balz überlebte ihren Ehemann um 11 1/2 Jahre und verstarb am 17. Januar 1934 in der Dillmannstraße Nr. 6 in Stuttgart-West. In ihrer Sterbeurkunde ist vermerkt, dass sie die Witwe des „Wirklichen Geheimrats Exzellenz Friedrich v. Balz, wohnhaft zuletzt hier“, gewesen ist.⁵¹ Somit wird ersichtlich, dass Staatsrat v. Balz und seine Gattin zuletzt in der Dillmannstraße Nr. 6 gewohnt haben. Neben der Stuttgarter Innenstadt war es besonders der Stuttgarter Westen, der bei den Luftangriffen während des 2. Weltkriegs im Sommer/Herbst 1944 stark betroffen war. Bis zum Ende des 2. Weltkriegs kamen in Stuttgart insgesamt 4562 Menschen bei Luftangriffen ums Leben und 39125 Gebäude – 57,5 % der Bausubstanz – wurden zerstört.⁵² Schaut man sich heute in der Dillmannstraße 6 um, so sieht man, dass die meisten Wohnhäuser aus dem Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg in den 1950er Jahren stammen. Bei meiner Besichtigung der Dillmannstraße im Jahr 2014 habe ich Fotos vom heutigen Wohnhaus Nr. 6 machen können, das in den Nachkriegsjahren errichtet wurde, wie mir ein Anwohner berichtete. Das Vorgängergebäude „Dillmannstraße Nr. 6“ in dem das Ehepaar Balz wohnte, stammte wohl aus dem Ende des 19. Jahrhunderts. Die Blockbebauung des Weststadttalkessels mit typischen Mehrfamilienhäusern setzte nachweislich nach 1871 ein.⁵³

Gedenktafel für Friedrich v. Balz in der Kleingartacher Balzstraße

Die Ergänzung des historischen Rundgangs in Kleingartach mit sechs neuen Stationen wurde im Frühjahr 2014 vom Heimat und Kulturverein Kleingartach beschlossen und auch vom Kleingartacher Ortschaftsrat gebilligt. Darunter befindet sich auch eine Gedenktafel für Ehrenbürger Friedrich v. Balz, die in der Balzstraße – an der Stelle, wo früher sein Elternhaus stand – an ihn erinnern soll. Sie soll im Frühling 2015 aufgestellt werden. Warum eine Gedenktafel? Der Vorsatz des Kleingartacher Stadtschultheiß Schaible vom 14. Juli 1922, dass der Namen v. Balz in Kleingartach unvergessen bleiben werde, hielt nicht lange, denn keine 90 Jahre später war über Friedrich v. Balz nahezu nichts mehr bekannt. Bürgermeister Schelle (Amtszeit 1938-54) wusste Anfang der 1950er Jahre auf die Frage „*Hat der Ort heutige oder in der Vergangenheit bekannte und berühmte Persönlichkeiten hervorgebracht*“ nur die spärliche und halb richtige Antwort: *Reichsbahnpräsident Balz Stuttgart.*⁵⁴

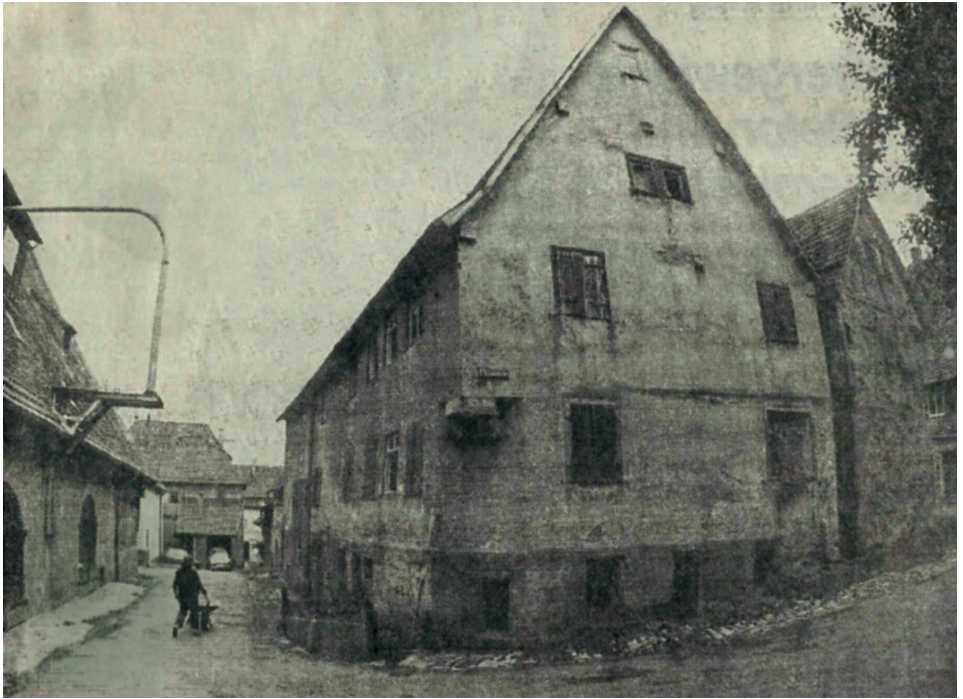


Foto des Balz-Hauses, Elternhaus des Friedrich von Balz, in der Balzstraße 5 gegenüber der Alten Kelter, hier in einem Zeitungsartikel vom 19.03.1983 aus der Heilbronner Stimme, wurde 1995/96 als Opfer der Ortskernsanierung abgerissen und an Ort und Stelle wurde 1998 der Ludwig-Uhland-Platz angelegt.

Es scheint also kaum 30 Jahre nach dem Ableben des Ehrenbürgers nur noch wenig über ihn bekannt gewesen zu sein.

Aus der Sicht des Historikers war sicherlich auch der Abbruch des Balz-Hauses und des angrenzenden Uhland-Hauses im Zuge der Innenortssanierung der Jahre 1995-1999 ein großer Fehler. Damals war bei der Bevölkerung und Ortsverwaltung von Kleingartach noch wenig Bewusstsein für Denkmalschutz und den Erhalt wichtiger Bauwerke, wie etwa des Elternhauses seines Ehrenbürgers, vorhanden. Einen Heimatverein gab es noch nicht. Und über Friedrich v. Balz war so gut wie nichts mehr bekannt, so dass sich am Abbruch seines Elternhauses keiner störte.

Dank

Zunächst danke ich Frau Hildegard Riedl geb. Balz aus Gaimersheim, Urenkelin von Friedrich v. Balz, für die Fotos und Informationen zur Familiengeschichte. Es war wirklich ein Glücksfall, dass ich sie beim Jubiläum in Kleingartach kennenlernen durfte. Mithilfe der Bilder bekam Friedrich v. Balz nun auch ein Gesicht. Bei meinen Recherchen zu seiner Biographie sind natürlich auch Fragen entstanden, bei deren Beantwortung mir folgende Personen weitergeholfen haben und denen ich Bestens danke: Frau Petra Binder M.A. (Stadtarchiv Eppingen), Frau Elke Machon (Kulturamt & Stadtarchiv der Landeshauptstadt Stuttgart), Frau

Martina Schad (Garten-, Friedhofs- und Forstamt der Landeshauptstadt Stuttgart). Ebenso möchte ich, mit einem Augenzwinkern, dem unbekannten Sachbearbeiter bei der Generaldirektion der Württembergischen Staatseisenbahnen danken, der vielleicht in weiser Voraussicht über die dubiosen Ereignisse rund um die Pensionierung von Friedrich v. Balz und über sein Ableben 1922 fleißig Zeitungsausschnitte in der Personalakte gesammelt hat.

Friedrich v. Balz – ist eine für Kleingartach, für das Zabergäu und ganz Württemberg auch noch heute herausragende Persönlichkeit, die in der Überlieferung weiterleben wird. Diese Biographie soll dazu einen Beitrag leisten, damit Friedrich v. Balz nicht vergessen wird. Dies wäre zu wünschen.



Gertrud Balz vor dem Gemälde ihres Urgroßvaters, das auf Gut Wittenfeld, Gde. Adelschlag (Bayern) hing und später an unbekannte Verwandte der Familie in die USA verschickt wurde (Foto: Familie Balz)

Quellen

Die verwendeten Quellen sind in den Fußnoten angegeben. Dennoch möchte ich speziell auf folgende Literatur bzw. Quellen hinweisen:

- *Verleihung des Ehrenbürgerrechts an S. Excellenz Herrn Geheimrat von Balz in Stuttgart*, Kleingartacher Gemeinderatsprotokoll vom 10. September 1912, Stadtarchiv Eppingen Nr. KG B 158, S. 382 §1.
- *Ehrung des verstorbenen Ehrenbürgers von Kleingartach Geh. Rat Friedrich von Balz*; Stadtarchiv Eppingen KG B 160; S. 117: Gemeinderatsprotokoll Kleingartach vom 14.7.1922
- Raberg, Frank: *Biographisches Handbuch der württembergischen Landtagsabgeordneten 1815-1933*, Stuttgart: 2001, S. 23f.
- Nachruf auf Friedrich von Balz im *Stuttgarter Neuen Tagblatt* Nr. 317 vom 13.7.1922; archivierte Originalzeitung siehe Württ. Landesbibliothek Stuttgart (Sign. Ztg 9060).
- Krysiak, Alexander: *Friedrich von Balz*, in: *Kleingartach- Geschichte und Gegenwart der einstigen Stadt im Oberen Leintal*, hrsg. von der Stadt Eppingen in Zusammenarbeit mit dem Verein Heimat und Kultur Kleingartach e.V., Eppinger Stadtgeschichtliche Veröffentlichungen Band 3, 2013 Ubstadt-Weiher, Verlag Regionalkultur, S. 289 ff.
- Personalakte von Friedrich von Balz bei der Generaldirektion der württembergischen Staats-Eisenbahnen; StA Ludwigsburg K 410 I, Bü 7732
- *60 Jahre Stuttgarter Pragfriedhof – Eine Erinnerungsschrift*, Stuttgart: 1933.

Anmerkungen:

1. Lehrer Hohl: Aus der Ortsgeschichte, in: Festschrift zum 75. Jubiläum der Freiwilligen Feuerwehr Kleingartach, 12.-14. September 1953, S. 21.
2. Vgl. Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Württemberg 1892, S. 22,34.
3. Vgl. Anmerkung 1
4. Vgl. Raberg, Frank: *Biographisches Handbuch der württembergischen Landtagsabgeordneten 1815-1933*, Stuttgart: 2001, S. 23f.
5. Vgl. Müller, Roland: *Die Kleingartacher Familien*, in: *Kleingartach- Geschichte und Gegenwart der einstigen Stadt im Oberen Leintal*, S. 280.
6. Zur Person: Christian Heinrich Spaich (1810-1908) Orgelbauer und seit 1842 Teilhaber der Firma Walcker Orgelbau in Ludwigsburg.
7. Dies sind 1. **Hermann Paul Friedrich** (* 25.8.1873 in Stuttgart; †15.07.1953 auf Gut Wittenfeld/ Gde. Adelschlag; Diplomingenieur und Direktor bei der Fa. Daimler-Benz; verheiratet seit 1899 mit Augusta, geb. Dietzsch), 2. **Hedwig Paula Maria Friederike** (* 20.9.1874 in Stuttgart; †01.11.1934 in Jerusalem, verheiratet seit 27.07.1898 mit Otto Ludwig Eyth * 12.03.1871 in Grüntal; †19.10.1933 in Oberstenfeld, u.a. Pfarrer in Hohebach/ Gde. Dörzbach, Hohenlohekreis, schrieb 1903 eine Chronik über Hohebach mit dem Titel „Chronik des fränkischen Dorfes Hohebach a.d. Jagst“, später von 1906-17 Pfarrer in Schwaigern), 3. **Paul Ludwig Heinrich** (* 02.12.1875; †10.09.1895 in Ludwigsburg beim Besuch des Großvaters Christian Heinrich Spaich verstorben, als Beruf des 19-Jährigen ist Handelsbeflissener (= Kaufmann) eingetragen), 4. **Paul** (* 15.10.1879 in Stuttgart; †08.09.1934 bei einem Verkehrsunfall in der Nähe von Eichstätt/Bayern; Gutsbesitzer auf Gut Wittenfeld und studierter Landesökonomierat, kaufte 1905 Gut Wittenfeld/ Gde. Adelschlag im Landkreis Eichstätt/Bayern; verheiratet seit 05.04.1906 mit Margarethe Anna Hanke-Kalbow aus Garz/ Ostprignitz; Tochter eines preuß. Gutsbesitzers), 5. **Maria Helene** (* 14.01.1881 in Stuttgart; † 02.09.1948 auf Gut Wittenfeld)
8. Vgl. Krysiak, Alexander: *Friedrich von Balz*, in: *Kleingartach – Geschichte und Gegenwart der einstigen Stadt im Oberen Leintal*, Ubstadt-Weiher: Verlag Regionalkultur 2013, S. 289ff.
9. An dieser Stelle danke ich Frau Hilde Riedl geb. Balz für die mir gelieferten Informationen zur Familiengeschichte und besonders für das Foto ihres Urgroßvaters.
10. Teilweise stammen die Angaben zu seinem beruflichen Werdegang aus einem handgeschriebenen Lebenslauf, der so genannten „Nationale des Justizassessors Friedrich Balz“ von 1878 für seine Bewerbung bei der Generaldirektion der württ. Staatseisenbahnen, StA Ludwigsburg K 410 I, Bü 7732
11. Maturität: heute Abitur, Hochschulzugangsberechtigung
12. Vgl. *Anbringen des Staats-Ministers der auswärtigen Angelegenheiten (Abteilung für die Verkehrsanstalten) betreffend die Beförderung des Direktors von Balz zum Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen vom 23.2.1893*, StA Ludwigsburg K 410 I, Bü 7732.
13. Vgl. *Note des K. Geheimen Raths-Präsidiums an das K. Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten, betreffend die Ernennung des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen von Balz zum außerordentlichen Mitglied des K. Geheimen Rathes vom 29.08.1899*; StA Ludwigsburg K410 I Bü 7732
14. Vgl. Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Württemberg 1908, S. 55.
15. Vgl. Staatsanzeiger Nr.21 vom 27.01.1908.
16. Vgl. Beobachter vom 27.05.1908.
17. In Stuttgart bis 1941 erscheinende Zeitung, die sich mit der Innenpolitik auseinandersetzte.
18. Vgl. Ärztliches Zeugnis von Dr. Schleicher vom 31.12.1907, in der Personalakte enthalten.
19. Vgl. Schreiben von Präsident von Fuchs vom 14.12.1907 an Weizsäcker betreffend der Nachfolge des Präsidenten von Balz; HStASt Q1/18 Bü 132.

20. StA Ludwigsburg K 410 Bü 7732
21. Zur Person: Karl v. Stieler (1864-1960): Balz' Nachfolger als Leiter der württ. Staatseisenbahnen, im Amt von 1908-1919, danach bis Ende 1923 Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium in Berlin
22. Vgl. Eintrag in der Personalakte StA Ludwigsburg K 410 I Bü 7732.
23. Von 1890-1933 in Stuttgart erscheinende Tageszeitung der SPD
24. Zur Person: Karl Freiherr von Weizsäcker (1853-1926) war von 1906-1918 Präsident des Staatsministerium (Ministerpräsident) des Königreichs Württemberg
25. Hermann Freiherr von Mittnacht (1825-1909), Württ. Ministerpräsident 1876-1900, Außenminister 1873-1900.
26. Julius Freiherr von Soden (1846-1921) Württ. Außenminister 1900-1906.
27. Vgl. Schwäbische Tagwacht vom 9.1.1908.
28. Vgl. Schwäbische Tagwacht vom 9.1.1908.
29. Vgl. Schwäbische Tagwacht vom 09.01.1908.
30. Vgl. Schwäbische Tagwacht vom 09.01.1908.
31. Vgl. Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Württemberg 1908, S. 53ff.
32. Bottwartalbahn: zwischen 1894 und 1900 erbaute, 37 km lange Nebenbahn von Marbach am Neckar bis Heilbronn. Ende der 1960er stillgelegt.
33. Vgl. Schwäbische Kronik vom 08.01.1908.
34. Vgl. *Eisenbahnbeamten-Zeitung Nr. 3, 11. Jahrgang, Stuttgart*, 16. 01.1908.
35. Vgl. Fischer, Walter: *Klose, Adolph*, in: *Neue Deutsche Biographie* 12 (1979), S. 121-123.
36. Vgl. Schwäbische Kronik Nr. 319 vom 12.07.1922.
37. Abkürzungen: OA (Oberamt), WKA (Württ. Kammer der Abgeordneten; 2. Kammer des Landtags), o. LT (ordentlicher Landtag)
38. Vgl. Schwäbische Kronik vom 12.07.1922, Nr. 319.
39. Vgl. Königliche Verordnung vom 07.01.1896, Hauptstaatsarchiv Stuttgart E 30 Bü 911.
40. Vgl. Stuttgarter Neues Tagblatt Nr. 201 vom 28.08.1896, S.3, in: HStA Stuttgart Q3/32 Bü 58 (Familienarchiv Klunzinger).
41. Carl Friedrich Benz hatte am 30. Januar des Jahres seinen Motorwagen zum Patent angemeldet. Sein Benz Patent-Motorwagen Nummer 1 gilt als das erste moderne Automobil.
42. Vgl. Hof- und Staatshandbuch des Königreichs Württemberg 1892, S. 21f (Königliche Orden).
43. Vgl. Reisepass Friedrich von Balz, StA Ludwigsburg F 201 Bü 557.
44. Zu Ehren des Tübinger Dichters Ludwig Uhland (1787-1862), dessen Urgroßvater Johann Michael Uhland (1658-1705) seit 1685 in Kleingartach lebte. Das Uhland-Haus wurde ebenfalls abgerissen.
45. Vgl. StA Eppingen KG B 60 Güterbuch Bd. VI, fol. 122v.
46. Vgl. *60 Jahre Stuttgarter Pragfriedhof – Eine Erinnerungsschrift*, Stuttgart: 1933, S. 21.
47. Information vom Garten-, Friedhofs- und Forstamt der Landeshauptstadt Stuttgart vom 21.08.2013 an den Verfasser.
48. Stuttgarter Neues Tagblatt: von 1844-1943 in Stuttgart erscheinende Tageszeitung
49. Vgl. Schwäbische Kronik vom 12.07.1922, Nr. 319.
50. Vgl. Stadtarchiv Eppingen KG B 160; S. 117: Gemeinderatsprotokoll Kleingartach vom 14.07.1922 Ehrung des verstorbenen Ehrenbürgers von Kleingartach Geh. Rat Friedrich von Balz
51. Vgl. StA Ludwigsburg K 410 I Bü 7732, Personalakte Friedrich von Balz
52. Vgl. Friedrich, Jörg: *Der Brand*, 11. Auflage, München: Ullstein Verlag 2002, S. 333-338.
53. Vgl. http://www.leo-bw.de/web/guest/detail-gis/-/Detail/details/ORT/labw_ortslexikon/59/Stuttgart-West+%5BALtgemeinde-Teilort%5D (abgerufen am 20.08.2014)
54. Nämlich in einem maschinengeschriebenen Formular, das über grundlegenden Fakten über die Stadtgemeinde Kleingartach informiert. (Gefunden 2014 zwischen alten Akten auf der Bühne im Rathaus Kleingartach)