

Neues Mitglied des Beirats

Am 19. Februar 2011 wählte die Mitgliederversammlung ein neues Beiratsmitglied: Herrn Dr. Norbert Haag. Der Vorstand dankt ihm für seine freundliche Bereitschaft, diese dem Wohl des Vereins dienliche Aufgabe zu übernehmen und freut sich auf eine anregende Zusammenarbeit.



Dr. Norbert Haag

Leiter des Landeskirchlichen Archivs Stuttgart

Geboren 1958 in Stuttgart. 1977-1984 Studium der Geschichte und der Evangelischen Theologie an der Universität Tübingen, 1989 Promotion mit einer Studie über „Predigt und Gesellschaft. Die lutherische Orthodoxie in Ulm 1640-1740“.

1989-1991 Ausbildung zum Archivar des höheren Dienstes im Generallandesarchiv Karlsruhe und an der

Archivschule Marburg. Seit 1991 im Archiv der Evangelischen Landeskirche in Württemberg tätig, dessen Leitung er 2008 übernahm. Seit 2008 Vorsitzender des Vereins für württembergische Kirchengeschichte.

Mitherausgeber der Blätter für württembergische Kirchengeschichte. Forschungsschwerpunkte im Bereich der Kirchen- und Religionsgeschichte der frühen Neuzeit, der Geschichte des Alten Reichs sowie der württembergischen Kirchengeschichte zur Zeit des Nationalsozialismus.

2011 – ein Jahr der Gedenktage

Beim Blick auf den Kalender des Jahres 2011 kommen dem historisch Interessierten eine Fülle von Gedenktagen in den Sinn. An den 200. Todestag Franziskas von Hohenheim haben wir schon im Januar erinnert. Ein halbes Jahrtausend ist seit dem prachtvollen Hochzeitsfest vergangen, das Herzog Ulrich von Württemberg im März 1511 mit Sabina von Bayern feierte – der Beginn einer tragischen Ehe. Vor 250 Jahren, im September 1761, leitete Christoph Martin Wieland in Biberach die erste deutsche Skakespeare-Aufführung. Die Stuttgarter Katholiken weihten vor 200 Jahren ihr erste Pfarrkirche seit der Reformation; die jüdische Gemeinde konnte ihre im maurischen Stil errichtete Synagoge in der Hospitalstraße 1861 fertigstellen. Im selben Jahr erblickte Robert Bosch in Albeck das Licht der Welt, in Schramberg wurde die Uhrenfabrik Junghans gegründet und in Stuttgart nahm die Wertpapierbörse das Handelsgeschäft auf. Vor 125 Jahren setzte sich das Automobil erstmals in Bewegung und begann seinen Siegeszug. Weniger rosig war es um die Zukunft des Geheimen Rats bestellt; die einst oberste Staatsbehörde wurde 1911 aufgelöst. Und schließlich konnte der Landtag von Baden-Württemberg vor 50 Jahren sein neues Gebäude im Stuttgarter Akademie- und Schlossgarten beziehen.

In drei Beiträgen soll an weitere, eher unscheinbare Jubiläen erinnert werden:

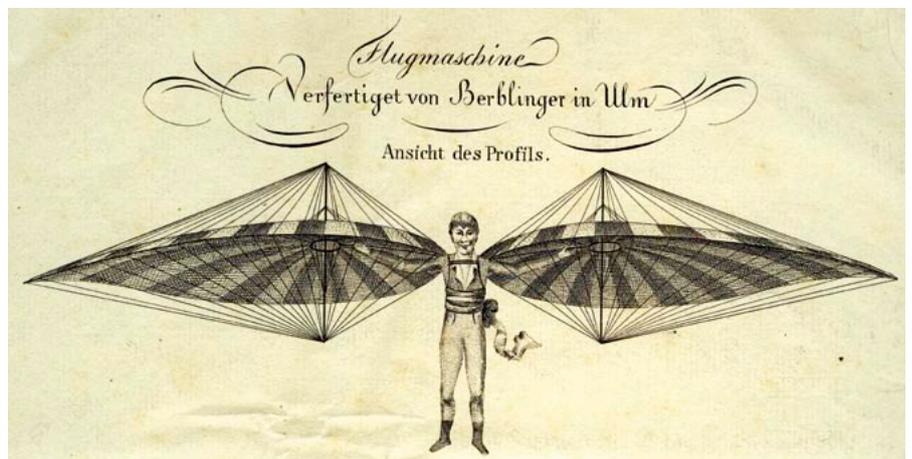
Albrecht Ludwig Berblingers Sturzflug in die Donau vor 200 Jahren

Albrecht Ludwig Berblinger, besser bekannt als der „Schneider von Ulm“, erlangte mit der Konstruktion eines Flugapparates eine unrühmliche Publizität. Die Vorführung seines Hängegleiters endete am 31. Mai 1811 unter dem Spott der Ulmer Zuschauer mit einem tragischen Sturz in die Donau.

Die tragikomische Geschichte nahm am 24. Juni 1770 ihren Lauf, als Albrecht Ludwig Berblinger, Sohn eines städtischen Zeugamtsknechts, geboren wurde. Nach dem frühen Tod des Vaters, der eine Witwe und sieben Kinder hinterließ, kam der 13-jährige Albrecht ins Waisenhaus. Zu einer Schneiderlehre gedrängt, galt er seit 1791 als angesehener Meister seines Faches. 1792 heiratete er Anna Scheffelen; aus der Ehe gingen sechs Kinder hervor. Von Berblingers Interesse an der Mecha-

nik zeugen zwischen 1803 und 1807 mehrere Anzeigen im Ulmer Intelligenzblatt, mit denen der „Tüftler mit Ingenieurinstinkt“ für seine Erfindungen und deren Verkauf warb: zwei- und viersitzige Chai-

seschlitten für ein und zwei Pferde sowie „gut konditionierte Kinder-Chaisen“, Kinderwagen, die wohl er auf den Ulmer Straßen einführte. 1808 gelang ihm mit der Konstruktion der „künstlichen Fußmaschi-

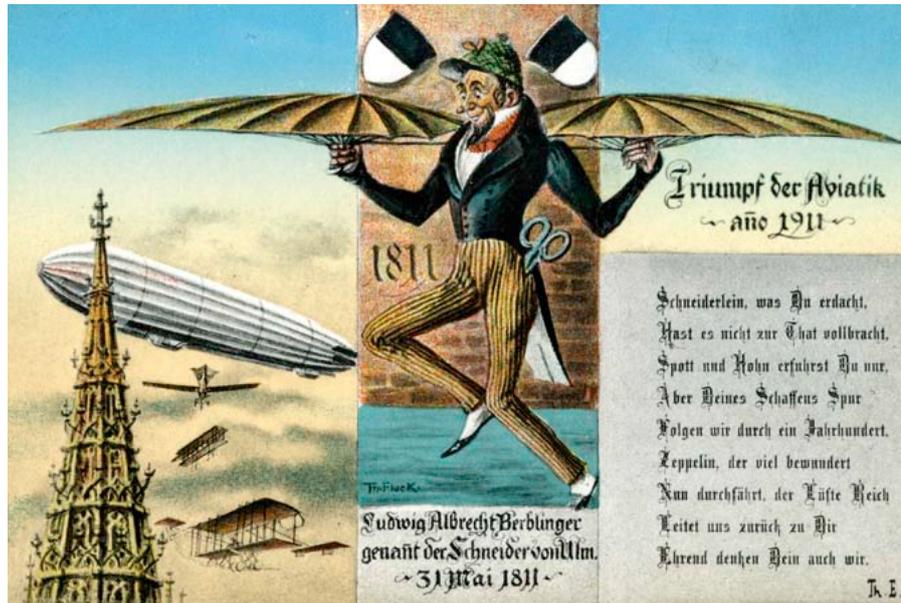


Ein findiger Schneider: Berblingers Flugmaschine, Ansicht des Profils, 1811

ne“ eine bahnbrechende Erfindung. Das Besondere an dieser Beinprothese war ein bewegliches Kniegelenk im Gegensatz zu den bis dahin üblichen starren Stelzfüßen.

Flugversuch des Ulmer Schneidermeisters Berblinger gehandelt, der von der Adlerbastei die ca. 40 Meter breite Donau überqueren wollte. Aber die erhoffte Sensation blieb

Spielsucht; es folgte der berufliche und gesellschaftliche Absturz, bis Albrecht Ludwig Berblinger schließlich am 28. Januar 1829 im Spital als gescheiterte Existenz an „Auszehrung“ starb.



Postkarte zur Erinnerung an die Leistung des Ulmer Flugpioniers, 1911

Im Schwäbischen Merkur vom 28. April 1811 gab Berblinger die Erfindung einer Flugmaschine *nach einer unsäglichen Mühe in der Zeit mehrerer Monate, mit Aufopferung einer sehr beträchtlichen Geld-Summe und mit Anwendung eines rastlosen Studiums der Mechanik* bekannt und kündigte gleichzeitig einen ersten Flugversuch an. Ursprünglich für den 4. Juni 1811 geplant, sollte er bereits am 30. Mai 1811 stattfinden, dem Tag, an dem König Friedrich I. der ehemaligen, erst jüngst an Württemberg gefallenen Reichsstadt seinen Antrittsbesuch abstaten wollte. Im Auftrag des Monarchen organisierte sein Bruder, Herzog Heinrich von Württemberg, ein Festprogramm. Als Attraktion wurde der

aus. Aufgrund eines beschädigten Flügels musste die Premiere vor den Augen des Königs sowie Tausender Zuschauer abgebrochen werden. Die Flugvorführung sollte am Nachmittag des folgenden Tages wiederholt werden. Am 31. Mai 1811 waren die Blicke der Bürgerschaft und des Herzogs Heinrich – der König war bereits abgereist – erneut auf den Schneider gerichtet, der die Flugtauglichkeit seines Gerätes beweisen wollte. Doch Berblinger erreichte nicht die für den Auftrieb beim Fliegen erforderliche Geschwindigkeit und stürzte unter dem Gelächter der Menge in die Donau.

Der „Schneider von Ulm“ zerbrach am Spott der Mitmenschen und verfiel der Trunk- und

Heute wissen wir, dass Berblingers Flug bei günstigeren thermodynamischen Verhältnissen durchaus hätte gelingen können. Im Gegensatz zu der bis dahin bekannten Technik, durch Flügelschlagen in die Höhe zu steigen, verfolgte Berblinger erstmals das Prinzip des Gleitflugs – eine Idee, die Otto Lilienthal erfolgreich weiterentwickelte und die zur Grundlage des Motorflugs wurde.

Sein Unglück war, daß er zu früh geboren wurde, denn was er wollte, war gut, und die Zeit wird „ja“ dazu sagen, ist's nicht in hundert Jahren, so ist es später. Mittlerweile können Sie sich darauf verlassen, daß sie ihm ein Denkmal errichten werden, dem Vorkämpfer für eine der größten Errungenschaften des menschlichen Geschlechts, dem Schneider von Ulm. Diese anerkennenden Schlussworte legte der Dichter-Ingenieur Max Eyth dem Stadtpfarrer Fischer in seinem 1906 erschienenen Roman „Der Schneider von Ulm. Geschichte eines zweihundert Jahre zu früh Geborenen“ in den Mund. Damit ließ er die Ulmer Blamage nach knapp 100 Jahren Spott und Hohn erstmals in einem anderen Licht erscheinen und trug erheblich zur Ehrenrettung des schwäbischen Flugpioniers bei. Es folgten Gedichte (u. a. von Bertolt Brecht), Filme, Theaterstücke, Opern und Gedenkpostkarten, die dem „Schneider von Ulm“ ein literarisches Denkmal setzten.

Anja Stefanidis

Geboren vor 175 Jahren: Max von Eyth – Ingenieur und Schriftsteller

Friedrich Eduard Maximilian Eyth wurde am 6. Mai 1836 in Kirchheim unter Teck geboren. Bekannt ist er uns heute als Namengeber für Straßenzüge, Schulen, Verlage und Gesellschaften, und selbst Stuttgarts größter See trägt seinen Namen. Doch was zeichnete das Leben des Ingenieurs, Schriftstellers und Zeichners Max Eyth aus?

Max Eyth verbrachte seine Kindheit in Kirchheim unter Teck und im Kloster

Schöntal, wo sein Vater als Ephorus wirkte. Von 1852 bis 1856 studierte er am Stuttgarter Polytechnikum Maschinenbau und trat der Studentenverbindung „Stauffia“ bei. Nach Beschäftigungen bei Maschinenfabriken in Heilbronn und Stuttgart verließ er 1861 Württemberg und nahm im fortschrittlichen England eine Anstellung bei der Firma Fowler an, die später zum führenden Dampfpflughersteller und -exporteur Englands aufsteigen sollte. Als Auslandsagent reiste der

Ingenieur nicht nur durch Europa, sondern auch nach Russland, Amerika und Ägypten, um das Dampfpflügen auf der ganzen Welt zu verbreiten und spezielle Pflüge für die jeweiligen örtlichen Gegebenheiten zu entwickeln. Während des dreijährigen Aufenthalts in Ägypten avancierte Eyth sogar zum Chefingenieur des ägyptischen Prinzen Halim Pascha. Neben dem Dampfpflügen beschäftigte er sich mit der Seilschiffahrt auf dem Rhein, engagierte sich im Bayerischen Kanalverein für die Schiff-