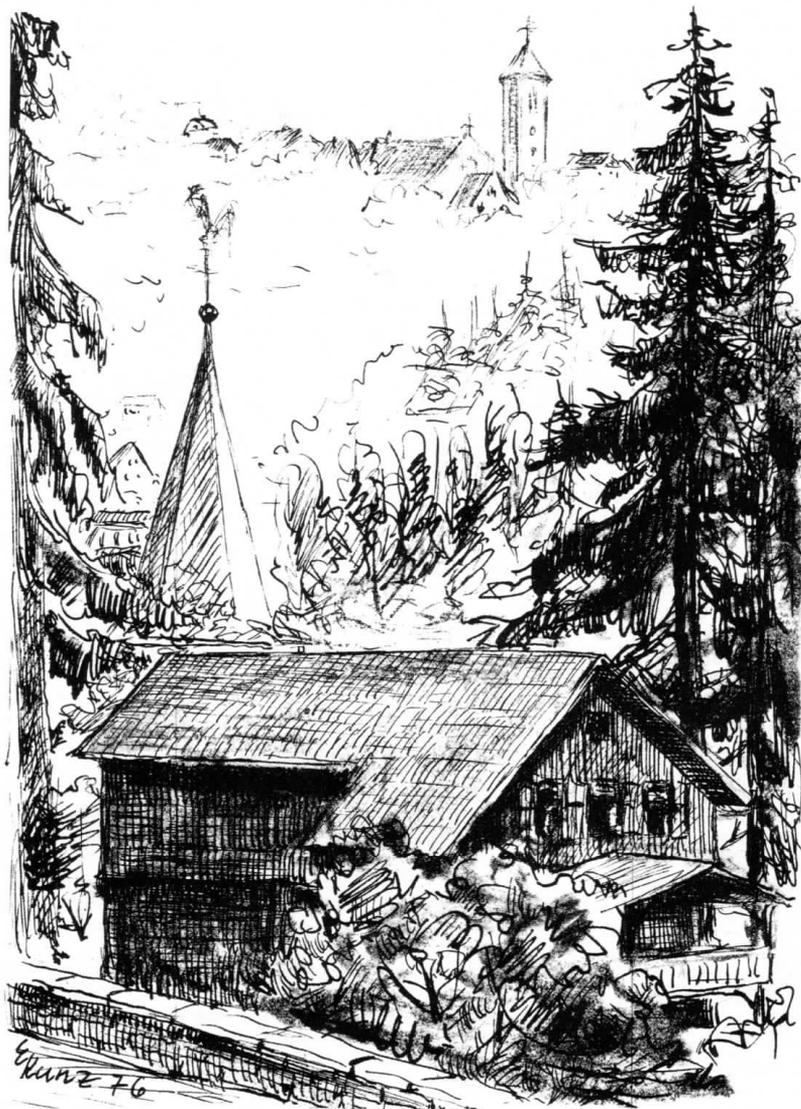


Pfaffenroter Heimatbrief



Herausgeber: Heimatverein Pfaffenrot-Marxzell E. V.
Für den Inhalt verantwortlich: Herbert Dambach

Pfingsten 1976 Ausgabe Nr. 16
Girokonto 320501 Raiffeisenkasse Pfaffenrot



Hans-Thoma-Haus in Marxzell

Pfr. P. Stemmle 25 Jahre Priester

Unser Ortsgeistlicher Pfarrer Paul Stemmle, dem seit Oktober 1975 die Seelsorge unserer Katholischen Pfarrgemeinde obliegt, kann am 27. Juni 1976 sein Silbernes Priesterjubiläum feiern.

Nach Soldatenzeit und kurzer Kriegsgefangenschaft in Brescia mußte er noch einmal die Schulbank drücken, weil das Kriegsabitur nicht anerkannt wurde. Nachdem er dann 1945/46 in Freiburg das Abitur gemacht hatte, studierte der Jubilar Philosophie und Theologie an der Universität in Freiburg. Am 24. Juni 1951 erhielt er nach dem Empfang der niederen Weihen und der Diakonatsweihe die Priesterweihe und feierte am 2. Juli 1951 in seiner Heimatpfarre St. Sebastian in Kuppenheim seine Primiz, sein erstes Hl. Meßopfer. Nach Kaplansjahren in Ersingen, Hockenheim und Gengenbach war er als Pfarrverweser in Gerichtstätten bei Wertheim eingesetzt, bis ihm dann im Jahre 1960 die Pfarrei St. Martin in Inneringen bei Sigmaringen/Donau übertragen wurde, die er bis September 1975 insgesamt 16 Jahre lang seelsorgerisch betreute.

In der kurzen Zeit, in der Pfarrer Stemmle hier in Pfaffenrot wirkt, ist es ihm gelungen, sich durch seine verbindliche, menschnahe Art, sein Eingehen auf die Wünsche, Belange und Bedürfnisse und auf die gewachsenen Gegebenheiten der Bevölkerung und der Institutionen, Vereine und Verbände viele Sympathien, Achtung und Anerkennung zu erwerben.

Der Heimatbrief gratuliert dem Jubilar herzlich zu seinem Jubiläum und wünscht den reichen Segen Gottes für sein weiteres Wirken in unserer Gemeinde.

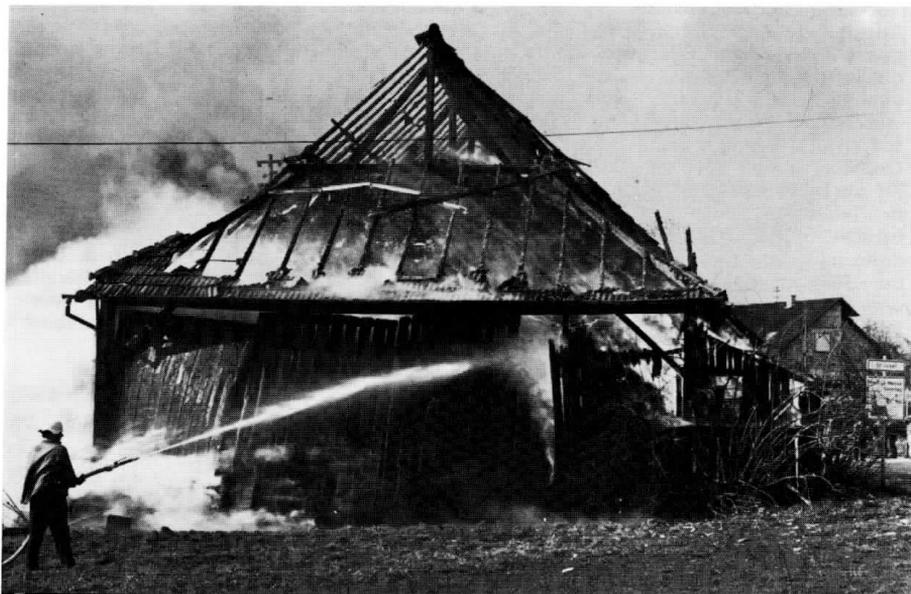
(Dambach)

Aus dem Gemeindeleben

Die Haushaltsberatungen des Gemeinderates brachten als wichtigste Erkenntnis die Tatsache, daß der Spielraum der freien Finanzen immer enger wird. Durch verschiedene außerordentlich kostenintensive Großmaßnahmen wie Schulhausbau, Wasserent- und -versorgung sind wir in unseren Gemeindeausgaben doch schon stark vorprogrammiert. Daß solche Projekte nicht so einfach aus der Tasche, d. h. aus dem vorhandenen Geld aus Steuermitteln zu bezahlen sind, weiß jeder. Also müssen sie mit Darlehen finanziert werden. Dies bedeutet natürlich einen enormen Zins- und Tilgungsdienst, der doch einige Gelder verschlingt. Aber ohne Darlehensaufnahme wäre die Gemeinde völlig ohnmächtig und ohne jeden Entfaltungsspielraum. Trotzdem sollen in diesem laufenden Jahr einige für unseren Ortsteil notwendige Dinge begonnen bzw. abgeschlossen werden: a) Fertigstellung der Parkplätze bei der Turnhalle mit entsprechender Anlage; b) die Verlegung des Hau- und Eselsweges, die zum Bau eines Sportplatzes erforderlich ist; (der neue Sportplatz, direkt neben dem alten gelegen, soll bis zum 75-jährigen Vereinsjubiläum des TSV Pfaffenrot im Jahre 1980 fertig und beispielbar sein) und c) die Fertigstellung (Verschleißbelag) der Waldsaum- und Holzbachstraße. Für die Maßnahmen hat sich der Ortschaftsrat entschlossen, obwohl klar ist, daß es noch andere wichtige Dinge zu machen gibt. Z. B. befindet sich die Carl-Benz-Straße in einem desolaten Zustand, dessen Behebung enorme Mittel erfordert. Auch die Blumenstraße bedarf einer dringenden Erneuerung. Doch in diesem Jahr ist der Ausbau dieser Straßen einfach nicht drin. Dazu reichen die jetzt vorhandenen Mittel nicht aus. Man kann auch nicht mehrere Maßnahmen nebeneinander durchziehen wollen, überall etwas flicken, aber nichts ordentlich und richtig machen. Deshalb diese Entscheidung. Ob es im nächsten Jahr mit unseren Gemeindefinanzen besser aussieht, weiß heute niemand zu sagen. Eines aber steht fest: große Gelder und Zuschüsse werden nicht fließen. Im Gegenteil! Die Zuschüsse werden immer spärlicher, die Belastungen für die Bürger und für die Gemeinden aber immer stärker. Heftige Auseinandersetzungen löste der Veranlagungsmodus für den Klärbeitrag aus. Der Gemeinderat war bemüht, eine Lösung zu finden, die man als gerecht bezeichnen kann. Doch eine Lösung, die allen Bewohnern, solchen mit großen Grundstücken und Einfamilienhaus, mit Mehrfamilienhäusern, mit Altbauten im Ortsinneren und entsprechenden Bauvorschriften, mit landwirtschaftlicher Nutzung, für Großfamilien (über den Verbrauch) usw. die allen gerecht wird oder gar ein Patenrezept gibt es nicht. Dagegen gibt es genaue Vorschriften, die auch ein souverän gewählter Gemeinderat nicht unbeachtet lassen kann. Nach anfangs heißen Diskussionen haben sich die Gemüter anscheinend wieder beruhigt. Das kann jedenfalls angenommen werden, nachdem

bei der letzten Bürgerfragestunde im Anschluß an die Gemeinderatssitzung seitens der Bürger weder besondere Anwesenheit noch Fragen festzustellen waren. Deshalb sei dem Heimatbrief einmal an dieser Stelle eine Bitte an die interessierte Bevölkerung Pfaffenrots gestattet. Wie bereits erwähnt sind nur selten bei öffentlichen Gemeinderatssitzungen Zuhörer anwesend, auch dann, wenn eine Bürgerfragestunde auf der Tagesordnung steht. Das ist sehr schade. Natürlich ist uns der Grund dafür bekannt, das lange Dasitzen und Nichts-sagen-dürfen. Doch entsprechender Besuch könnte allen nützen, den Einwohnern einerseits, die aus den Gesprächen und Beratungen des Gemeinderates die Gründe für die einzelnen Entscheidungen und Maßnahmen oder Satzungen erfahren könnten, aber auch für die Gemeinderäte und die Verwaltung andererseits, die bei solchen Gelegenheiten die Meinung der Bevölkerung direkter erkennen und evtl. respektieren könnten. Damit wäre allen geholfen. Es wird ja nicht erwartet, daß bei allen Sitzungen des Gemeinde- bzw. Ortschaftsrates Massen herbeiströmen. Oftmals, wenn einfache Alltagsarbeit geleistet werden muß, die trocken und wenig aufregend ist, ist niemand angesprochen. Doch nur von außen lassen sich die Geschehnisse nicht lenken und Entscheidungen über Notwendigkeiten für die Bevölkerung nicht treffen. Deshalb nochmal die Bitte: Mehr Besucher zu den öffentlichen Gemeinde- und Ortschaftsratssitzungen!

(Dambach)



Am 27. 2. 1976 gab es Feueralarm in Pfaffenrot: Die Dreschhalle stand in hellen Flammen. Alle Abwehrmaßnahmen der angerückten Wehren aus Pfaffenrot, Schielberg und Burbach zur Rettung der mit Heu und Stroh bis unters Dach gefüllten Dreschhalle waren erfolglos. So galt es, die umliegenden Gebäude vor einem Übergreifen der Flammen zu schützen oder weiteren Schaden durch Funkenflug zu vermeiden. Damit ist ein weiteres ortsbildprägendes Gebäude in Pfaffenrot verschwunden.

29. August 1976
Waldfest beim Weinbrünnele

Aus dem Vereinsleben

Wer da gedacht hatte, daß für die Vereine nach den zurückliegenden Jubiläumsjahren nun ruhigere Zeiten ins Land kämen, hat sich da gewaltig getäuscht. Nicht ruhiger, nein immer hektischer wird die Zeit. Der engagierte Zeitgenosse eilt nur noch von Termin zu Termin. Unter Berücksichtigung der Jubiläumsveranstaltungen 1974 bzw. 1975 hat sich der Heimatverein selbst Zurückhaltung auferlegt, um das Publikum nicht auch noch zu fordern. Doch jetzt wollen wir wieder etwas aktiver betreiben, was unsere Satzung als Ziele des Heimatvereins vorsieht. Das kommende Waldfest beim Weinbrünnele am 29. August 1976 soll Auftakt sein. Man muß auch sagen, daß kaum jemand die etwas passivere Haltung des Heimatvereins bedauert. Sind doch alle die, die sich im H. V. betätigen, auch in anderen Vereinen mehrfach gebunden und aktiv. Und eben dies galt es zu berücksichtigen. Wir haben in einer Vorstandssitzung beschlossen, daß wir unsere diesjährige Jahreshauptversammlung nach den großen Ferien, etwa Mitte September halten wollen.

Die Jubiläumsveranstaltungen haben mit ihren Höhepunkten Marksteine im kulturellen Leben der Gemeinde gesetzt, die unübersehbar sind. Das bedeutet aber auch für die kulturellen Vereine, daß sie an diesen Leistungen anknüpfen müssen und daran gemessen werden. Man kann allenthalben bei allen Vereinen unserer Dorfgemeinschaft in allen Bereichen ihres öffentlichen Wirkens eine Aufwärtsentwicklung feststellen, sei es an geselligen Veranstaltungen, an Fastnacht, bei Ausstellungen oder bei Konzerten. Aus besonderem Anlaß wollen wir das Konzert des Musikvereins „Edelweiß“ anführen, das dieser am 15. Mai 1976 in der festlich geschmückten Turnhalle gab. Dieser Anlaß war die 15-jährige Dirigententätigkeit von Herrn Eugen Schiel, der im Jahre 1961 dieses Amt übernahm. Das Konzert war so aufgebaut, daß es einen guten Querschnitt sowohl über das Schaffen Eugen Schiels als auch über den Leistungsstand des über 50 Mann starken Orchesters bot. Der Heimatbrief gratuliert dem Dirigenten und seinem Orchester für die feine Leistung und wünscht noch viele Jahre fruchtbaren kulturellen Schaffens in Pfaffenrot.

In diesem Jahr feiert der Landfrauenverein sein 20-jähriges Bestehen. In Verbindung mit der Erntedankfeier wollen die Landfrauen am Erntedankfest, am 3. Oktober 1976, dieses „Jubiläum“ festlich begehen. Der Heimatbrief gratuliert herzlich und wünscht dem Fest einen guten, erfolgreichen Verlauf, dem Landfrauenverein auch weiterhin eine so gute Fortentwicklung wie bisher. (Dambach)

Veranstaltungskalender

DRK-Pfaffenrot: Wandertag	28. Mai	1976
Musikverein „Edelweiß“: Fahrt nach Eygelshofen/Holland	5. — 7. Juni	76
Gesangverein „Freundschaft“: Sommerfest in der Turn- u. Festhalle	10. — 13. Juni	76
Kleintierzuchtverein: Jungtierschau und Sommerfest	26. — 27. Juni	76
Musikverein „Edelweiß“: Sommerfest	10. — 12. Juli	76
TSV Pfaffenrot: Sportfest	6. — 9. Aug.	76
Heimatverein: Waldfest beim Weinbrünnele	29. August	76
Heimatverein: geplanter Ausflug	19. September	76
Landfrauenverein: 20-jähriges Bestehen verbunden mit Erntedankfeier	3. Oktober	76
Heimatverein: KERWETANZ	6. November	76
Kleintierzuchtverein: Lokalschau '76	6. — 7. Nov.	76

Strukturwandel unseres Dorfes (6. Fortsetzung)

Obwohl es in Pfaffenrot — gemessen an der Einwohnerzahl — auch heute noch überraschend viele Handwerker mit ausreichender Existenzgrundlage gibt, hat die strukturelle Wandlung des gesamten Dorfes auch die Handwerksbetriebe stark beeinflusst. Noch vor wenigen Jahren gab es in Pfaffenrot Handwerksbetriebe, die heute entweder völlig verschwunden sind oder aufgrund der geringen Nachfrage und der daraus resultierenden sehr geringen Rendite nur noch gelegentlich, so „nebenher“ ausgeübt werden, z. B. Küfer oder Wagner, Huf- und Wagenschmied, Drechsler. Andere Gewerbebezüge haben ihre Arbeitsgebiete der Entwicklung entsprechend verlagert oder Ausgedehnt, z. B. früher: Küferei = heute: Brennerei.

Während im Jahre 1939 in Pfaffenrot 46 Gewerbszweige ansässig waren, finden wir 1976 64 Gewerbszweige (wobei Kleinstbetriebe nicht mitgezählt sind).

	1939	1950	1961	1976
Betriebe:	46	65	78	64
davon Handwerk:	25	32	31	33

Die Vergleichsjahre zeigen ein Wachstum bis zu den 60er Jahren, dann bis heute eine Schrumpfung der Betriebe und damit ein Rückgang des Angebotes an Arbeitsplätzen am Ort.

In Pfaffenrot und Marxzell finden wir noch folgende Gewerbebetriebe:

Genossenschaftsbank	1	Landesprodukte	1
Baugeschäfte	2	Schuhmacher	2
Schreiner	3	Lebensmittelgeschäfte	3
Glaser	2	Tankstelle	1
Zimmergeschäft	1	Fuhrunternehmen	2
Holz- und Bautenschutz	1	Kfz-Reparaturen	1
Blechner	2	Viehkaufmann	1
Maler, Tapezierer, Bodenleger	2	Mosterei	1
Bäcker	2	Abschleppdienst	1
Metzger	2	Werkzeugbau, Dreherei	1
Gaststätten	8	Getränkehandlungen	3
Elektro, Radio, Fernsehen	3	Immobilien	1
Friseur	1	Holzindustrie	1
Schmied	1	Altenpensionen	2
Schlosserei	1	Heißmangel	1
Selbst. Handelsvertreter	4	Brennereien	2
Landwirtschaftl. Betriebe	2	Brennholzhandlung	1

Zwei dieser Betriebe sollen hier noch erwähnt werden, bei denen doch ca. 150 Arbeitnehmer Beschäftigung finden. Die Fa. Max Wagner, die mit 5 Mann begann, beschäftigt z. Zt. 96 Arbeitskräfte und das Großsägewerk SIH, das 1969 seine Arbeit aufnahm, beschäftigt z. Zt. 50 Leute.

Ausgesprochene Industriebetriebe fehlen in Pfaffenrot, weil dazu die nötigen Voraussetzungen fehlen: das leichte Heranschaffen der Rohmaterialien und der leichte Abtransport der Fertigwaren. Deshalb finden wir hier nur einen Industriebetrieb, die Holzindustrie SIH, das Großsägewerk.

Auch in Pfaffenrot gibt es natürlich den Wunsch und die Notwendigkeit nach zusätzlichem Einkommen, der aber nur durch Heimarbeit erfüllt werden kann, weil es an entsprechenden Arbeitsplätzen für Frauen direkt am Ort fehlt. Mit Heimarbeit läßt sich zwar kein Vermögen gewinnen, doch sind die Einkünfte daraus für viele Familien nicht nur herzlich willkommen, sondern ebenso dringend notwendig, um damit die finanziellen Belastungen der Familie leichter tragen zu können. (Dambach)
(wird fortgesetzt)

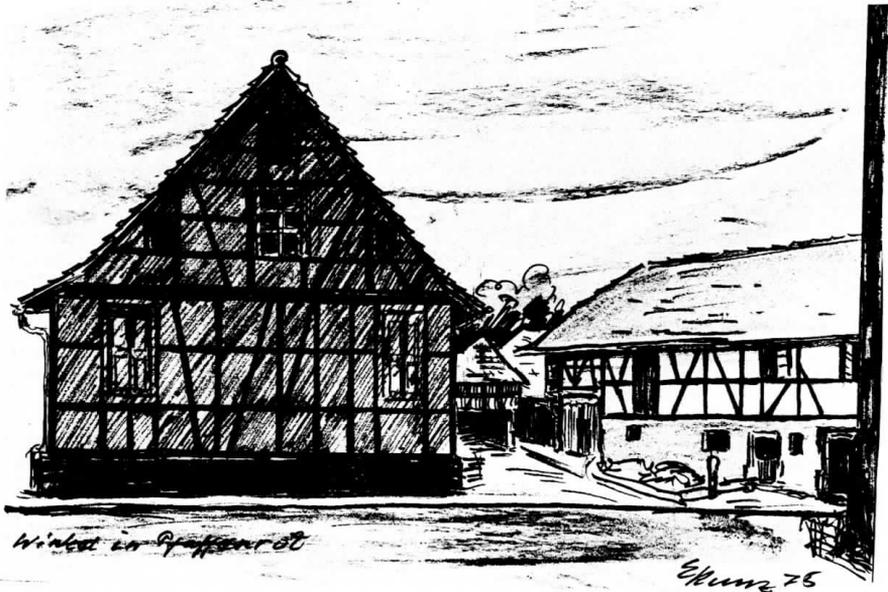
Dun S'rihja!

Wenn i so z'rickdenk un die beinoh fuffzich Joa so an mer vorbaizia laß, no kommd ma des Lewa vor wie an Film. Mol ernschi, mol haida, mol luschdig un fideel un a manchmol a bissle draurig. Doch s'Draurige had bei mir nee iwa d'Hann g'nomma, i wa meh fers Luschdige.

Kommd doch do amol ama scheena Dag da Kraisschulrad zu uns in d'Schul, um uns uf Herz un Niera z'briefa, wie waid mir en punkto Rechla, G'schiechd un Geografie unsan Horizont erwidaid hen. Do frogd doch da Kraisschulrad mich ganz pletzlich, wu denn die Velgaschlacht schdattgunda had, also grad wie wenn i dabei gwä wär! Z'erschi heb i no den Herrn Schulrad ganz scharf ens Aug gfaßt un er mi a, bloß isch mir nex eigfalla. Unsa Lehra had so schräg hinaram gschdanna, med ama knallroda Kopf. Wenn i do drodenk, muß i haid noch lacha. Der had mir in da Vazweiflung helfa wella und had mit seinara Han uf sein Bauch gschlaga, was soviel wie „Leib“-zig had haiba solla. Ich heb des ned ganz kabiad un heb doch brombt Darmschdadt g'sagd. Da Kraisschulrad muß scheinbar z'frieda gwä sei, denn der had me nex meh g'rogd an sellem Dag. Bloß bei unsam Lehra, do war e unadurch. Awa ned blos weil e die Velgaschlacht un Leipzich nach Darmschdadt verlegt ghed heb, sondern do war noch a Schachdl voll, des haibd zwai Schachdla vola Maiakäfa im Schbiel. Un des isch so gwä.

In sellam Joa hads oohaimlich viel Maiakäfa gewa. Haid sieht ma jo kumm noch oina. Morgads isch ma naus un had z'erschd di Bemm im Gaada abgschiddld. Uf jeden Fall heb ich ama schena Morga so a Schachdl voll Maiakäfa med in d'Schul gnomma, um den Unnarichd a bissl abwexlungsreicha zu g'schdallda, ohna awa zu wissa, daß mein Freund Max a so a Kischdle voll dabei g'hed had. Mir zwai sen newanannagsessa. Uf oimol fliegd scho da erschd durchs Klassazimma! Unsa Lehra had noch nex gsagd. No awa da zwaid, – drit, – viert durch d'Luft g'schwirrd isch, do wa da Deifl los! Sämtliche Schulranza had er unna da Bänk vorghold un hadse ausg'leerd. Am Max sein hada zum Glick z'erschd ufgrissa. Jessas, hads do drin ausg'seh! Wie enama umgfalana Zigeinawaga! Oda wie in ama Bieneschdock, so sen die Maiakäfa drin rumgrawwld. G'sagd had er eigentlich garnet viel. Bloß ich heb den ehrvolle Ufftrag griegd, de ganze Maiakäfa eiz'sammla un am Begga-Naze seine Hea z'bringa. Denn in sellara Zeit had mer dee noch uf da Schdroß lafa lassa kinna. Mich henn die Käfa a bißle arig dauerd un schdat se de Hea z'fiedara heb ich se hoimlich in mein Hosesack neigschdeggd un s'Daschediechle druffdriggd. Des war awa an groða Fehla! Kumm bin e in da Klass dring'hockd, sen ma a scho de erschde aus dem Sack rausgrawwld un an d'Freihaid g'floga. Jetzt isch nadierlich dem Lehra da Kraga platz! – Viere hada mer razoga fer die ned ausgiade Exekution von dena Maiakäfa un viere fer die verschowa Velgaschlachd vun Leipzig nach Darmschdadt. – Un da Max? – No, dea isch a net ganz og'schora defukumma. Sell kinnda glawa!

(Franz Josef Schaar)



Die Kapelle „Edelweiß“ musikalisch geprägt.

Seit dem Jahre 1961 leitet Eugen Schiel den Musikverein „Edelweiß“ Pfaffenrot. Als ehemaliger Soloklarinetist der „Harmonie“ Karlsruhe versteht er es immer wieder, nicht nur die aktiven Musiker sondern auch das musikliebende Publikum mit seinen Programmen zu begeistern. Die Tatsache, daß in den abgelaufenen 15 Jahren nahezu 150 Musikstücke neu einstudiert wurden, macht deutlich, mit welchem Geschick und mit welchem Einsatz Schiel seine Probenarbeit betreibt. Mit der Erkenntnis, daß eine Kapelle ständig gefordert werden muß, daß besondere Leistungen auch besondere Opfer und echten Idealismus als Voraussetzung haben, wuchs das Selbstvertrauen und der Einsatzwille jedes einzelnen Musikers. So konnte unter der Regie von Eugen Schiel die Kapelle in den vergangenen Jahren bei sämtlichen Wertungs- und Kritikspielen sowie bei Konzerten achtbare Erfolge erzielen.

Das wußten Vorstand Edgar Kunz und die Musiker anläßlich eines festlichen Konzerts am 15. Mai in der Turnhalle Pfaffenrot gebührend zu würdigen. (Dobiasch)

Carl Benz, der große Erfinder

Nachdem in Pfaffenrot die neue Schule seinen Namen trägt, wollen wir hier einen bescheidenen Überblick über sein Wirken geben, wobei nur einzelne wichtige Stationen hervorgehoben sein sollen.

Kindheit und Jugend in Karlsruhe

Nach dem frühen Tode seines Vaters hatte die Mutter ein wahrhaft trauriges Schicksal zu meistern. „Alles opferte sie, auch ihr bescheidenes Vermögen um mir eine gute Erziehung und eine vorzügliche Ausbildung zu geben...“ berichtet Carl Benz von seiner Mutter.

Früh zeigte sich in dem heranwachsenden Carl, der in Karlsruhe zur Schule ging und immer wieder glückliche Ferienzeiten in Pfaffenrot erlebte, die Neigung zu technischen Dingen. Physik und Chemie wurden dann auch die Lieblingsfächer von ihm, denen er viele Nachmittage opferte. Auch das Reparieren von Schwarzwälderruhren machte ihm Freude, nicht zuletzt das geheimnisvolle Empfinden „der wunderbaren Sprache, die ineinandergreifende Zahnräder miteinander reden“. Für solche Arbeiten diente ihm ein kleines Stübchen unter dem Dach, das ihm die Mutter einzurichten erlaubte. Für ihr großes mütterliches Verständnis spricht, daß sie sich dem Wunsch des Sohnes, sich dem für sie kostspieligen Ingenieurstudium am Polytechnikum in Karlsruhe zu widmen, nicht widersetzte.

Dieses Technikum, so hieß die Technische Hochschule früher, ist für Carl Benz das Tor zu einer neuen Welt.

Nach vier Jahren erhielt er am 9. Juli 1864 die Bescheinigung, „daß er sowohl die zwei Jahreskurse der Mathematischen Klasse als auch jene der Maschinenbauschule ordnungsgemäß absolviert habe“. Nun hatte er in das Berufsleben einzutreten. Aber beim Übertritt eines Absolventen des Polytechnikums in den Beruf gab es damals keine andere Möglichkeit, als sich in irgendeinem Maschinenbetrieb als „lehrlingsartiges Subjekt“ zu verdingen. So begann er sein Berufsleben für zwei Jahre in der Karlsruher Maschinenfabrik, einem Werk, das auch Lokomotiven herstellte, die großen Zugpferde“ jener Jahrzehnte. „Hier lernte ich“, berichtet er in seinen Erinnerungen, „wenn ich zwölf Stunden lang im Halbdunkeln gebohrt und gefeilt hatte, das Wort „Lehrjahre sind keine Herrenjahre“ von der strengsten Seite her kennen.“

Auf der Suche nach einer Existenz

Nach Karlsruhe war Mannheim die Stadt, die Carl Benz in ihren Bann zog. Er arbeitete von 1866 bis 1868 in der Firma Schweizer, einer bedeutenden Waagenfabrik und rückte dort zum „Zeichner und Konstrukteur“ auf.

Aber es hielt ihn nicht, er ging nach Pforzheim in die Maschinenfabrik Gebrüder Benckiser. Seine Tätigkeit dort nutzt er nicht nur aus, um im Bau von Brücken Erfahrung zu sammeln und als Werkführer im Betrieb zu fungieren, sondern auch, um durch Sparsamkeit den ersten Schritt für die eigene Unabhängigkeit zu tun. In die Zeit der Pforzheimer Tätigkeit, fällt der Tod seiner geliebten Mutter am 12. März 1870.

Doch auch das Glück begegnet ihm in Pforzheim, das sein Lebensglück werden sollte, wie er einmal schrieb, „indem es meinem schöpferischen Ringen und Schaffen wie eine zweite Triebfeder gegen hemmende Widerstände immer wieder neue Spannkraft verlieh“. Er traf auf Bertha Ringer, die Tochter eines angesehenen Bauherrn.

Weil gerade in Mannheim starke wirtschaftliche Impulse zu spüren waren, bedingt durch Eisenbahn- und Schiffsverkehr, so schien es Carl Benz am vorteilhaftesten, sich dort niederzulassen. Mit dem „Mechanikus“ August Ritter kaufte er am 9. August 1871 als gemeinschaftliches Eigentum das Grundstück T 6,11 samt darauf befindlichen Holzschuppen. Das junge Unternehmen nannte sich „Carl Benz und August Ritter, Mechanische Werkstätte“. Doch Bertha Ringer half ihm, auf eigenen Beinen zu stehen, indem sie von ihrer Mitgift seinem Teilhaber die Einlage zurückerstattete. Bald darauf, am 20. Juli 1872 schlossen Carl Benz und Bertha Ringer den Bund fürs Leben. Dem familiären Glück aber folgte nicht der geschäftliche Erfolg. Seine „Eisengießerei und mechanische Werkstätte“, wo er Bedarfsteile für Rund- Abbiege-, Wulst- und Sickmaschinen sowie Rohrschellen für Baubedarf anbot, ging mehr und mehr bergab. Die Lage wurde kritisch, es fehlte an Geld. Nur eine außerordentliche Leistung konnte seine Existenz retten.

Für Carl Benz war dies die Stunde der Herausforderung zur schöpferischen Arbeit.

Er suchte sein Heil im Bau eines Motors und studierte alles, was er darüber erfahren konnte. Unverhältnismäßig rasch fanden die konstruktiven Gedanken ihren Niederschlag in Entwürfen. Herstellung und Zusammenbau flossen ineinander. In einer genial zu nennenden Weise schuf er den Zweitaktmotor, der in der Silvesternacht des Jahres 1879 erstmals zu laufen begann.

Die erste Fahrt über Land.

In einem Ladenburger Heim, von dessen Fenster der Blick auf den nahen, oft von Schleppkähnen belebten Neckar fällt, erzählte der 83jährige Eugen Benz an einem Novembertag des Jahres 1956 verklärt von der Erinnerung an ein schönes, noch frisch im Gedächtnis bewahrtes Jugenderlebnis, die Geschichte der ersten Fernfahrt des Jahres 1888. Die Fahrt wurde von den beiden Söhnen, dem damals 15 jährigen Eugen und dem eineinhalb Jahre jüngeren Richard, in Szene gesetzt. Die dritte im Bunde war die unternehmungsfreudige, jugendlich empfindende Mutter, während der Vater nichts davon wissen durfte. Eines schönen Tages im August 1888 – es waren Schulferien – war es soweit. Um fünf Uhr früh – der Vater schlief noch fest – begann die Fahrt. Am Steuer saß Eugen, daneben die Mutter und auf einem Notsitz ihr gegenüber Richard, der wiederholt mit Eugen im Fahren abwechselte. Von Mannheim ging es nach Weinheim. Gefälle und Steigungen, die der heutige Fahrer überhaupt nicht wahrnimmt, entpuppten sich als Schrecknisse. In Wiesloch wurde erstmals haltgemacht, Wasser nachgefüllt und in der Apotheke Benzin gekauft. Weiter ging die Fahrt nach Bretten, und um die Steigung nach Bauschlott zu überwinden, mußten Eugen und die Mutter aus Leibeskräften schieben.

Bei einem Schuhmacher in Bauschlott wurde das Leder der Klotzbremsen erneuert und auch wieder Wasser nachgefüllt. In Wilferdingen erkundeten die Fernfahrer bei Wirtsleuten die strategische Lage, um den für unsere Fahrer riskanten, im Volksmund „Sieh dich für“ genannten Berg zu umgehen. So gelangten die drei Wikinger des motorisierten Straßenverkehrs nach Brötzingen und empfanden tröstlich nach langen und anstrengenden Stunden die Gewißheit, daß ihr Gefährt die nicht mehr lange Strecke nach Pforzheim bewältigen würde. Trotz der Dunkelheit – der Wagen hatte keine Laternen – kamen sie gut in Pforzheim an. In übermüdetem Zustand und ganz verstaubt sahen die Fahrer davon ab, die Großmutter und andere Verwandte noch aufzusuchen, und so hielt man vor dem nächstgelegenen Gasthaus „Zur Post“ in der Ispringer Straße. Bald sammelten sich dort Leute an, die das Fahrzeug feils kritisch, teils bewundernd betrachteten, und ein Pessimist erklärte drastisch: „Jetzt könnt ihr eure Gäule totschiagen!“

Neben dem Stolz der Mutter war das Selbstgefühl der jugendlichen Fahrer nicht gering, denen es gelungen war, verschiedene Pannengelängte Ketten, die aus den Zahnrädern sprangen, Verstopfung des Benzinflusses zu dem Vergaser, Kurzschluß in der elektrischen Anlage, wiederholte Abnutzung der Bremsbeläge – erfolgreich zu beheben. Noch am gleichen Tage wurde Vater Benz durch ein Telegramm von der glücklichen Ankunft in Pforzheim verständigt. Erfreulicherweise wurde den Fahrern keine Zurechtweisung erteilt, statt dessen aber in einem Telegramm strikte verlangt, daß die für die Fahrt benutzten neuen Ketten umgehend als Eilgut nach Mannheim geschickt werden sollten, da sie für den in der Fertigstellung befindlichen Ausstellungswagen für München vorgesehen und sehr dringend benötigt wurden.

Aus den Erinnerungen von Karl Benz wissen wir, daß er seinen Ausreißern nicht gram war, vielmehr nach dem ersten Schreck einen heimlichen Stolz empfand und sofort Ersatzketten nach Pforzheim schickte. Nach einigen Tagen konnte dann die Rückfahrt nach Mannheim wieder angetreten werden. Als wichtigste Erfahrung hatte sich ergeben, daß der Motor für Steigungen zu schwach war. Daher ging der Vater gern auf den Vorschlag der drei Empiriker ein, eine weitere Übersetzung in den Wagen einzubauen.

Carl Benz hat uns die Stimmung dieser entscheidenden Stunde selbst geschildert. Lassen wir ihn sprechen:

„Nach dem Nachtessen sagte meine Frau: Wir müssen doch noch einmal hinüber in die Werkstätte und unser Glück versuchen. In mir lockt etwas und läßt keine Ruhe.

Und wieder stehen wir vor dem Motor wie vor einem großen schwer enträtselbaren Geheimnis. Mit starken Schlägen pocht das Herz. Ich drehe an.

Tät, tät, tät! antwortete die Maschine. In schönem, regelmäßigen Rhythmus lösen die Takte der Zukunftsmusik einander ab. Über eine Stunde lang lauschen wir tiefergriffen dem einförmigen Gesang. Was keine Zaubерflöte der Welt zuwege gebracht hat, das vermag jetzt der Zweitakter. Je länger er singt, desto mehr

zaubert er die drückend harten Sorgen vom Herzen. In der Tat! War auf dem Herwege die Sorge neben uns hergegangen, so ging auf dem Rückweg die Freude neben uns her. Auf die Glückwünsche der Umwelt konnten wir an diesem Neujahrsabend verzichten. Denn wir hatten ja das leibhaftige Glück an der Arbeit gesehen in unserer ärmlichen kleinen Werkstatt, die an diesem Abend zur Geburtsstätte eines neuen Motors wurde.

Lange noch standen wir aufhorchend im Hofe umher, und immer noch zitterte es verheißungsvoll durch die Stille der Nacht: Tüt, tüt, tüt!

Auf einmal fingen auch die Glocken zu läuten an. Silvesterglocken! Uns war's als läuteten sie nicht nur ein neues Jahr, sondern eine neue Zeit ein, jene Zeit, die vom Motor den neuen Pulsschlag empfangen sollte."

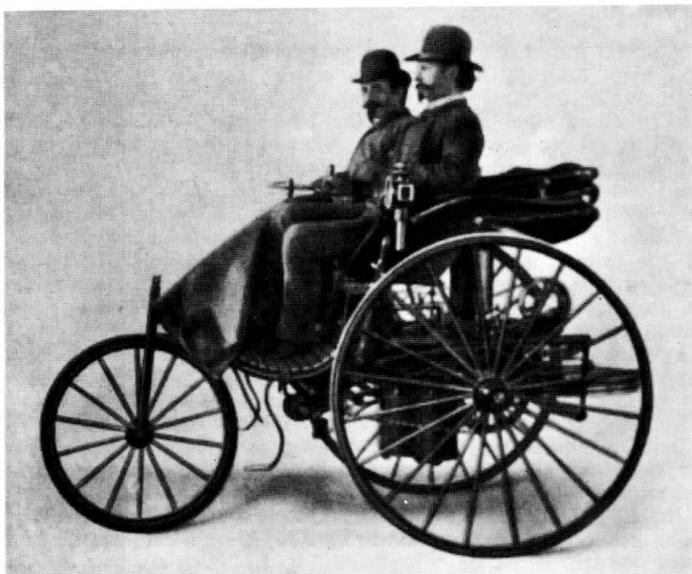
Doch die finanzielle Lage verschlechterte sich zunächst immer mehr, da ihm die Arbeit am Motor und der Gedanke der künftigen Fabrikation immer weniger Zeit ließen, nach Aufträgen zu suchen. Geldzuwendungen seines Freundes Bühler halfen über gewisse Schwierigkeiten hinweg. Ein Grundlagenspatent in der Motortechnik wurde Benz erteilt: „Neuerung an Regulatoren für Gasmaschinen“ (25. 10. 1882).

Am 14. Oktober 1882 wurde seine Firma in eine Aktiengesellschaft gewandelt, der „Gasmotorenfabrik in Mannheim“. Doch bereits drei Monate später erbat Benz die Lösung des Vertragsverhältnisses, die Mehrheit der Aktionäre stimmte zu. Für ihn ein schwerer Vermögensverlust, da die Einrichtung der Werkstatt der Gesellschaft verblieb. Aber an Vertrauen hatte er nichts eingebüßt, unzerstörbar war sein Glaube an die Zukunft. Seine Familie war bereits auf vier Kinder angewachsen, zwei Jungen und zwei Mädchen, später wurde noch ein Mädchen geboren.

Das erste gasgetriebene „Veloziped“ der Welt.

Sein Glaube an die Zukunft wurde bestätigt. Am 1. Oktober 1883 gründeten Carl Benz, Max Kaspar Rose und Friedrich Wilhelm Eßlinger die Firma „Benz u. Cie., Rheinische Gasmotorenfabrik in Mannheim“. Der Plan, der Benz in dieser Zeit immer stärker beschäftigte, nämlich ein Motorfahrzeug zu schaffen, war mit seinen Teilhabern besprochen worden. Die Arbeiten zur Inangriffnahme des Motorenbaus wurden mit einer Entschlossenheit vorangetrieben, die uns heute noch beeindruckt. 1886 erwarb man ein Brachgelände von 4000 qm in der Waldhofstraße und errichtete in kürzester Zeit eine Fabrik.

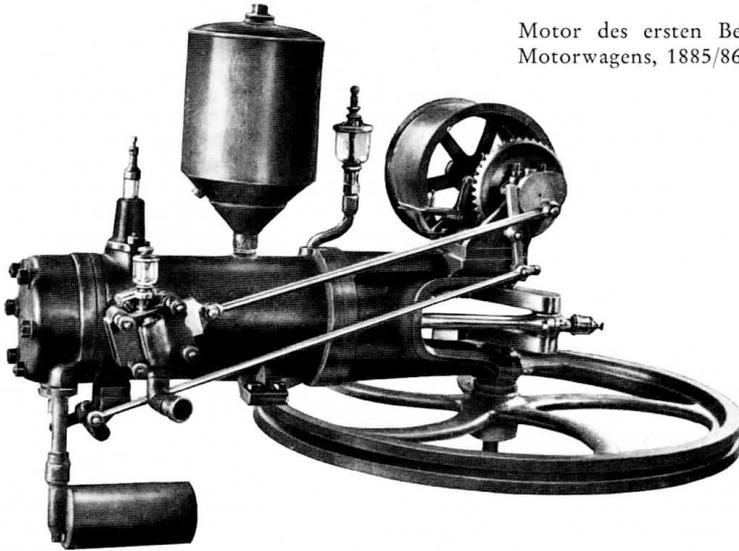
Der Erfolg im Motorenbau hatte Benz bestärkt, sich nunmehr entschlossen dem Bau des Kraftwagens zuzuwenden. Zwar hatte es schon vor ihm Patentzeichnungen und Patentanmeldungen von Kraftwagen gegeben, allerdings mit Dampfmaschinenantrieb. Seine Konzeption jedoch ist im DRP 37 435 vom 29. Januar 1886 unter der Bezeichnung: „Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb“ niedergelegt. Unter Gasmotor verstand



Carl Benz hierbei einen Motor, „dessen Gas aus vergasenden Stoffen durch einen mitzuführenden Apparat erzeugt wird“.

Die Konstruktion muß geradezu in einem einzigen Schwung erfolgt sein, und selbst dort, wo noch grundlegende Schwierigkeiten auftraten, wie in der Lenkung, hat Benz diese umgangen, indem er einfach die Dreiradform wählte.

Der verhältnismäßig leichte, offen gebaute Viertaktmotor hatte eine Höchstleistung von 0,8 PS bei der damals schon hohen Drehzahl von 250 U.min. Durch eine einfache Verdampfungskühlung wurde der Motor vor Überhitzung geschützt, wobei ein auf den Zylinder aufgesetztes Gefäß als Wasservorrats- und Verdampfungsbehälter diente. Das ganze Fahrzeug wog 263 kg, davon der Motor allein 96 kg.



Motor des ersten Benz-Motorwagens, 1885/86

Der Generalanzeiger der Stadt Mannheim widmet in der Sonntagsnummer vom 15. September 1886 unter der Überschrift „Straßenwagen mit Gasmotorenbetrieb“ den damaligen Vorgängen einen recht ausführlichen Bericht, in dem es heißt:

„Wir haben schon früher mitgeteilt, daß Herr Carl Benz, Mitinhaber der Rheinischen Gasmotorenfabrik Benz & Cie. und Erfinder der Gasmotoren mit elektrischer Zündung, einen Straßenwagen konstruiert hat, der mittelst Gasmotor bewegt wird, und sich diese Erfindung patentieren ließ. Wir sahen das erste Vehikel entstehen und sahen es schon vor Monaten im Betrieb. Schon bei dem ersten Versuch wurde uns die Gewißheit, daß durch die Benzsche Erfindung das Problem gelöst sei, mittelst elementarer Kraft einen Straßenwagen zu betreiben. Jedoch stellten sich, wie dies auch nicht anders erwartet werden konnte, noch viele Mängel ein, die durch fortgesetzte Versuche und Verbesserungen abzustellen waren. Die ebenso schwierige Arbeit wie die Erfindung selbst darf nun als abgeschlossen betrachtet werden, und Herr Benz wird jetzt mit dem Bau solcher Fuhrwerke für den praktischen Gebrauch berechnet, beginnen. Es soll dieses Fuhrwerk nicht gerade den Zweck und die Eigenschaften eines Velozipedes haben, mit dem man etwa eine Spazierfahrt auf ebener, gut unterhaltener Landstraße macht, sondern es soll als Fuhrwerk dienen, das einem Bauernwägelchen oder ähnlichem Vehikel gleicht, mit dem man nicht nur jeden halbwegs anständigen Weg befahren, sondern auch mit Überwindung größerer Steigungen entsprechende Lasten befördern kann; ein Geschäftsreisender soll zum Beispiel mit seinen Mustern von Ort zu Ort ohne Anstand fahren können.“
Schließlich heißt es:

„Wir glauben, daß dieses Fuhrwerk eine gute Zukunft haben wird, weil dasselbe ohne viel Umstände in Gebrauch gesetzt werden kann und weil es, bei möglichster Schnelligkeit, das billigste Beförderungsmittel für Geschäftsreisende, eventuell auch für Touristen, werden wird.“

Das Benz-Patent vom 29. Jan. 1886 verkörpert erstmals die in der Praxis verwirklichte Einheit von Triebwerk und Fahrgestell



Mit genialem Schwung hat Karl Benz in sorgsamer Werkmannsarbeit 1885/86 den für die Kraftfahrzeugtechnik richtungweisenden Motorwagen geschaffen

Die erfolgreichen Ausfahrten, die Aufgeschlossenheit und ermunternde Resonanz in der lokalen Presse haben in Carl Benz die ohnehin schon starke Leidenschaft für den Motorwagen gesteigert. Verbesserungen ergaben sich in rascher Aufeinanderfolge. Außer dem Grundlagenpatent wurden bis 1888 vier weitere deutsche Patente erteilt. Ein Wagen mit robusterem Fahrgestell wurde während der „Kraft-Arbeitsmaschinen-Ausstellung“ in München gezeigt. In einem der zahlreichen Presseberichte heißt es u. a.:

„Wohl selten oder nie bot sich den Passanten in den Straßen unserer Stadt ein verblüffenderer Anblick als im Laufe des Samstags Nachmittags, wo von der Sendlingerstraße über den Sendlingertorplatz durch die Herzog Wilhelmstraße in strengem Laufe ein sogenanntes Einspänner-Chaischen ohne Pferd und ohne Deichsel mit aufgespanntem Dache, unter welchem ein Herr saß, auf drei Rädern – ein Vorderrad und zwei Hinterräder – dem Inneren der Stadt zueilte. Die Bewunderung sämtlicher Passanten, welche sich momentan über das ihnen gebotene Bild kaum zu fassen vermochten, war ebenso allgemein wie groß.“

Der Preis des Wagens wurde mit 2000 Mark beziffert, für Betriebskosten rechnete man 30 Pfennig die Stunde. Das Fahrzeug machte 16 km die Stunde. Aber der geschäftliche Erfolg mit seiner Erfindung blieb aus. Die Käufer fehlten. Auch das Interesse für sein Fahrzeug nach der Pariser Weltausstellung war niederschmetternd gering, die Stimmung seiner beiden Teilhaber wurde bedenklich.

Nachdem es Benz gelungen war, zwei neue Teilhaber zu finden, schieden seine bisherigen am 1. Mai 1890 aus der Gesellschaft aus. An ihre Stelle traten die Kaufleute Friedrich von Fischer und Julius Ganß, Fischer übernahm die kaufmännische Organisation und Ganß den Verkauf, sodaß sich Benz jetzt in stärkerem Maße dem Bau von Motorwagen widmen konnte. Das Motorenprogramm wurde erweitert, neue Typen von liegenden Benzinmotoren kamen zu den Gasmotoren hinzu.

Der erste Vierradwagen von Carl Benz

Das Problem der Lenkung, das Benz bisher noch nicht gelöst hatte, verhinderte den Bau eines vierrädrigen Fahrzeuges. Nach verschiedenen Überlegungen aber, eine kinematisch einwandfreie Lenkung zu finden und damit den Übergang zum Vierradwagen zu vollziehen, von dem sich Benz den endgültigen Durchbruch seiner

Arbeit erhoffte, war es vom Frühjahr 1891 an zu den ersten Versuchen in dieser Richtung gekommen. Aber erst im Winter 1891/92 waren die Arbeiten fertig geworden. Am 28. Februar 1893 erhielt Carl Benz dann schließlich das DRP 73515 auf „eine Wagenlenkung mit tangential zu den Rädern zu stellenden Lenkkreisen“. Damit war der Schritt zu einer grundlegend neuen Wagenform vollzogen. Der Wagen erhielt den Namen „Viktoria“, wie Benz berichtet, aus einem Gefühl der Freude über den erungenen Sieg der glücklichen Idee.

Der Viktoria-Wagen war mit einem auf 3 PS verstärkten Motor ausgerüstet, dessen Schwungrad nunmehr senkrecht angeordnet war. Zum Wechseln der Geschwindigkeit für „Schnellfahrt“ und für „Bergfahrt“ erhielt der Riemenantrieb zwei Riemenscheibenpaare mit verschiedenen Übersetzungen. Im Juli 1894 unternahm der österreichische Industrielle v. Liebig die erste große Fernfahrt mit solch einem Benz-Viktoria von Reichenberg in Böhmen über Mannheim und dem Moseltal nach Reims und wieder zurück. Aus den Aufzeichnungen, die nur von Reichenberg bis Gondorf an der Mosel reichen, ergab sich für 939 km ein Verbrauch von 140 kg Benzin und die allerdings recht beachtliche Menge von 1 500 Liter Kühlwasser.

Sogar die Behörden begannen nun schon Richtlinien für den Straßenverkehr herauszugeben. So heißt es u. a.: „Die Geschwindigkeit darf in der Zeitstunde auf offener Straße außerhalb der Ortschaften 12 km, innerhalb der Orte und in starken Krümmungen 6 km nicht übersteigen“. Weiter ist vorgeschrieben, „daß beim Begegnen mit Fuhrwerken, Zugtieren oder Reitpferden die Geschwindigkeit noch weiter ermäßigt werden muß“.

Die ersten Benz-Fahrzeuge in Serie.

Während sich in den USA als erste die Brüder Dudgey anschickten, ein Auto zu bauen, während Henry Ford noch an seinem ersten Wagen arbeitete, beginnt Carl Benz in Mannheim schon mit dem planmäßigen Bau seines ersten Serienfahrzeuges. Bereits am 1. April 1894 begann die Lieferung des sogenannten „Velo“, dessen Name eine Abkürzung von Veloziped ist. Die Geschwindigkeiten des mit einem 1,5 später 3 PS ausgerüsteten Wagens bewegten sich um 20 km/h. Es hatte drei Geschwindigkeitsstufen und einen Rückwärtsgang. Das „Velo“ wurde bald eine der verbreitetsten Benz-Wagentypen und war nach dem „Viktoria“ der erste in größeren unveränderten Serien hergestellte Kraftwagen der Welt. Benz baute 1895 135 Fahrzeuge, davon 62 „Velo“ und 36 „Viktoria“. Daneben lieferte man Typen wie das viersitzige „Phaeton“ das achtsitzige „Break“ und den achtsitzigen „Landauer“, aus dem man den ersten Omnibus entwickelte. Auch der Export ins Ausland lief auf vollen Touren, nach Paris wurden 1895 49 Fahrzeuge verkauft. Das Werk war in den Folgejahren in einem ständigen Aufschwung begriffen. Die Produktionszahlen stiegen, die Motore wurden verstärkt. Als teuerste Wagen wurden 1899 das 8 PS-Break für acht Personen zu einem Preis von 6 000 Mark und das 15 PS-Break für zwölf Personen zu 7 500 Mark angeboten.

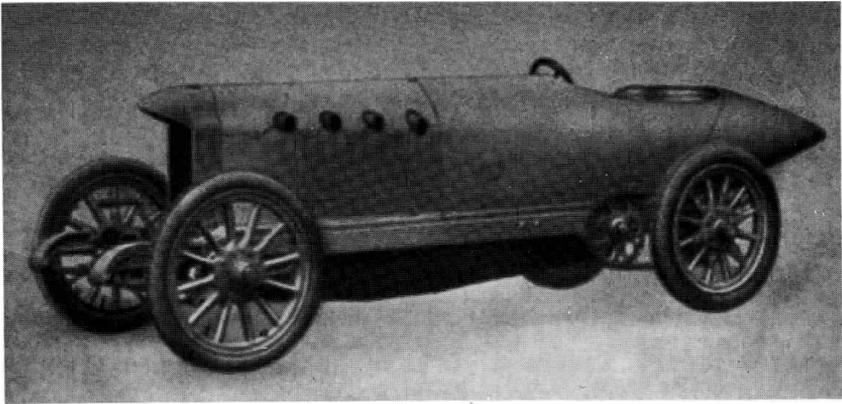
Nachdem bei Benz bis Ende 1899 insgesamt 2000 Wagen hergestellt waren, hatte die Fabrikation 1899 ihren ersten Höhepunkt mit einer Jahreslieferung von 572 Wagen erreicht, womit Benz eine Spitzenstellung in der gesamten Automobilfabrikation der Welt einnahm.

Man baute Rennwagen, nahm an internationalen Rennen teil und trug somit den Namen Benz in die Welt hinaus. Weitere Wagentypen entstanden mit 20, 24, 40, 45 und 52 PS mit Vierzylindermotoren. Daneben wurde auch mit wachsendem Erfolg die Herstellung von Lastwagen, Lieferwagen und ortsfesten Motoren gefördert. Neue Werkanlagen wurden in Betrieb genommen.

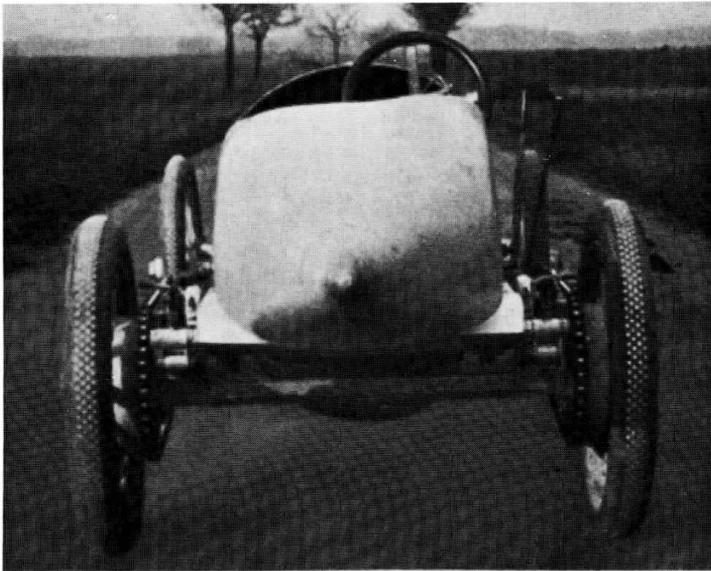
Als Folge der 1907 mit der „Süddeutschen Automobilfabrik Gaggenau“ vollzogenen Interessengemeinschaft wurde dieses Werk 1910 mit der Firma Benz verschmolzen und als „Benzwerke Gaggenau GmbH“ eingegliedert. Dieses Werk konzentrierte sich auf den Bau von Nutzfahrzeugen, Omnibussen und Sonderfahrzeugen.

Einen grandiosen Erfolg hatte die Firma Benz mit dem „Blitzen-Benz“, einem Rennwagen. An seine Leistungen knüpften sich einmal geradezu legendäre Vorstellungen. Mit ihm wurde 1909 auf der Brooklandsbahn der Weltrekord von 205 km/h aufgestellt, und in den Rennen von Daytona 1910 konnte diese Geschwindigkeit bis auf 228,1 km/h verbessert werden. Noch viele andere Siege machten diesen Wagen, der von 1909 bis 1919 Träger des absoluten Geschwindigkeitsrekordes war, zu einem der bedeutendsten Rekordwagen der Renngeschichte.

Schien das Automobil ursprünglich vorwiegend als Luxusfahrzeug zu dienen, so zeigte der Erste Weltkrieg nunmehr, daß Kraftfahrzeuge ein entscheidendes Mittel der Kriegsführung darstellten.



Der Blitzen-Benz 1909



Der große Erfinder zieht sich zurück.

Im April des Jahres 1903 zog sich Carl Benz von der aktiven Arbeit an seinem Lebenswerk zurück und widmete sich später nur noch als Aufsichtsratsmitglied dem Unternehmen. Die Wahl seines künftigen Wohnortes fiel auf das nahe gelegene Ladenburg, wo er abermals ein Unternehmen zur Herstellung von Motoren und Kraftwagen aufbaute, um die selbständige Existenz seiner beiden Söhne zu sichern. Der Hang zur Einfachheit und zur persönlichen Bedürfnislosigkeit, der Sinn für körperliche Bewegung, wozu lange Zeit besonders das Schlittschuhlaufen und Schwimmen gehörte, hatten neben einer kräftigen Naturanlage und immer zusehender Gemütsverfassung Carl Benz lange Jahre gesund und rüstig erhalten. In großer Frische hat er noch seinen 85. Geburtstag am 25. November 1928 gefeiert und viele Ehrungen empfangen. Doch der kommende Winter war hart und ein Bronchialkatarrh fesselte ihn zu Ostern 1929 ans Bett, gerade an jenen Ostern, wo Automobilclubs aus Baden, Württemberg und Bayern zu einer Huldigungsfahrt nach Ladenburg starteten, Fahrzeuge aus allen deutschen Landen schlossen sich an. Beim Empfang in Ladenburg würdigte man die Leistung von Carl Benz, während-

dessen ein Flugzeug in nächster Nähe der Benz-Villa einen Lorbeerkranz abwarf, den Frau Bertha dem schwer leidenden, aber immer noch von Freude erfüllten Gefährten übergab, als das Symbol der Krönung eines von Ruhm, Schmerz und Glück erfüllten Lebens.

Nach einigen Tagen, in denen mildes Frühlingswetter die Welt wieder neu belebte, am 4. April 1929, starb Carl Benz.

Das Andenken an ihn aber wird liebend gepflegt. Denkmäler wurden errichtet, Straßen und Gebäude erhielten seinen Namen. Auch in Pfaffenrot wurde die neue Schule nach ihm benannt. Es ist gewissermaßen die symbolische Rückkehr in die Heimat seiner Väter, wo er einst als Schüler Wochen der Entspannung und der Freude erleben durfte.

Aber auch das Automobil wird in dieser seiner Urheimat gewürdigt. In Marxzell entstand durch Privatinitiative von Bernhard Reichert ein Fahrzeugmuseum zur Ehre des großen Erfinders, das den Werdegang der Fahrzeugentwicklung dokumentiert.

(Dobiasch)

(Quellen: P. Sieberts: Carl Benz“ – Friedrich Schildberger: „Karl Benz“ in „Vom Motor zum Auto.“

Adreßbuch (1. Fortsetzung)

Am Waldsaum

Blumenstraße

In die Spendenliste wurden eingetragen: Bezirkssparkasse Ettlingen, Bernhard Blöth Waldbronn, Erna Bürkel Pfaffenrot, Werner Kunz Arni, Otto Dullenkopf Karlsruhe, Theo Axtmann Pfaffenrot, Katharina Axtmann Pfaffenrot, Gerhard Dill Pfaffenrot, Hugo Axtmann Pfaffenrot, Maria Werner Gütersloh, Frieda Bleich Karlsruhe, Alban Blöth Pfaffenrot, Hermann Ried Pfaffenrot, Rosa Woithe Marxzell, Walter Meng Pfaffenrot, Ida Becht Waldkirch, Bernhard Benz Pfaffenrot, Hilde Schröder, Marxzell, Franz Schaar Pfaffenrot, Sr. Dositea Schaar Hofstetten, Edwin Melcher Marxzell, Theodor Schaar Pfaffenrot, Sr. Angela Schaar, Stuttgart, Stefan Kohl Karlsruhe, Monika Dinser Kappel. – Allen Spendern danken wir herzlich für die Unterstützung und Förderung des Heimatvereins und des Heimatbriefes. Inzwischen verschicken wir insgesamt 186 Exemplare des Heimatbriefes in die nähere und weitere Umgebung, ins In- und Ausland. Durch Bevölkerungszunahme im Ortsteil Pfaffenrot von 1968 bis 1976 von 1898 auf 2293 hat sich natürlich auch die Auflage des Heimatbriefes von ursprünglich 650 Stück der Nr. 1 auf 850 der Nr. 16 erhöht.

RÄTSELECKE

Manchmal gibt einem die Technik ein Rätsel auf. So bei diesem. Bei Drucklegung sind da noch einige Sachen total durcheinandergesetzt. Wer ordnet diesen Wortsalat? Bei richtiger Lösung ergeben Bild und Untertitel den Titel eines in Pfaffenrot bekannten Buches, das auch andernorts große Beachtung findet!



Stammtischtafel mit
leichtem Mundartakzent!

BLAZ KERN, NIE RENIOPI ERD
KREHVHSTORMOSNIGEIRUR

Wo ist das?

Wo war das?

Wo kann das sein?



Lösungen der Rätsel aus Nr. 14

Die Haus bzw. Wegkreuze finden wir in Pfaffenrot:

A zu Madonna 3: Ettlinger Straße 5;

B zu Madonna 2: Blumenstraße 29;

C zu Madonna 1: Ettlinger Straße 6.

Das Lösungswort des Silberrätsels: Heimatbriefe

Das Schüttel-Kamm-Rätsel ergab als Lösungswort: Weinbrünnele

Haben Sie's gewußt??