

D GESCHICHTE UND LÄNDERKUNDE

DGAA Deutschland

BADEN-WÜRTTEMBERG

Stuttgart

Nahverkehr

BIOGRAPHIENSAMMLUNG

- 19-4** *Lebens-Bahnen* : Persönlichkeiten aus Stuttgarts Nahverkehr / Claudia Lorenz. - Stuttgart : Stuttgarter Straßenbahnen. - 27 cm **[#6365]**
Bd. 2. 1890 - 1925 : zwischen Kommerz und Kommunalisierung [mit zwei Beiträgen von H.-J. Knupfer]. - 2019. - 192 S. : Ill. - ISBN 978-3-9819803-1-8 : EUR 15.80

Wie in Band 1¹ der Biographiensammlung *Lebens-Bahnen* angekündigt, folgt Band 2 mit Würdigungen von weiteren vier Persönlichkeiten des Vorstands der Stuttgarter Straßenbahnen AG, die die Stuttgarter Pferdeeisenbahn durch ein motorisiertes Verkehrsmittel ersetzen und eine privat betriebene Nahverkehrseinrichtung in ein kommunales Unternehmen überführen.

Es gibt eine - schwäbisch sparsame - Titelei: kein Vortitelblatt und auf der Rückseite des Titelblattes beginnt sogleich ein kurzer einführender Text, gefolgt von Angaben zum Inhalt und - auf der nächsten Seite - einer Zeittafel 1884 -1925.² Das Impressum findet man auf der letzten Seite.

Die Darstellung beginnt mit dem Beitrag über Ernst Lipken (S. 4 - 55). Er war Sohn einer Moerser Familie, geb. am 27.8.1846 in Moers, besucht ab 1860 die Kgl. Gewerbeschule in Krefeld, danach bleibt sein weiterer Ausbildungsweg im Dunkeln. Gut 15 Jahre später taucht er als Bau-Ingenieur in Königsberg wieder auf, wo er bei der Osterschließung der Preußischen Staatseisenbahn arbeitet. Woher er die Kenntnisse über Straßenbahnen

¹ Bd. 1. Schienen durch die Stadt / [mit einem Beitrag von H.-J. Knupfer]. - 2018. - 120 S. : Ill. - ISBN 978-3-9811082-7-9 : EUR 15.80. - **IFB 19-1** <http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=9600>

² Ein richtiges Inhaltsverzeichnis fehlt. Unter der Überschrift *Über den Inhalt* sind nur die Namen der vier Personen aufgeführt mit drei Zeilen Zusatzinformationen und der Seitenangabe. Die jeweiligen Kapitelüberschriften sind nicht genannt und es fehlen die Exkurse von H.-J. Knupfer (*Zwischen Bürgerbahn und Heuschrecken*, S. 89 - 100 und *Paul Loercher auf Schienen am Fuße der Alb*, S. 157 - 160). Der Beitrag über Valerian Ott beginnt nicht wie angegeben auf S. 156 sondern auf S. 161.

hatte und wie es ihn nach Stuttgart verschlagen hat, bleibt ebenfalls unbekannt.

Die Stuttgarter Pferdeeisenbahn (SPE) hatte im Laufe der Zeit den Anschluß an moderne Erfordernisse verpaßt. Heinrich Mayer, ein Unternehmer, der im Stuttgarter Westen eine Pferdeeisenbahn betreiben will, beantragt gemeinsam mit Lipken 1884 bei der Stadt eine Konzession für eine Pferdeeisenbahn in Meterspurweite (1000 mm anstelle der Normalspur von 1435 mm). Ihre Vorteile sind ein engerer Kurvenradius, geringere Betriebskosten und leichtere Wagen, also insgesamt besser geeignet für die Stuttgarter Topographie. Ab 1886 wird ein Bereich als Schmalspurbahn von Meyer/Lipken und ein anderer Bereich als Normalspur von der SPE betrieben. Versuche, beide Schienennetze technisch miteinander zu verbinden, scheitern. Drei Jahre später fusionieren beide Straßenbahnbetriebe, Lipken wird Chef des neuen Unternehmens Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB).

Die nächsten Herausforderungen sind die Elektrifizierung der Strecken, die 1896 gelingt, und die Erweiterung des Streckennetzes. Die Stadt Stuttgart möchte Anfang des 20. Jahrhunderts durch Aktienkauf das Unternehmen übernehmen, die Aktienmehrheit erwirbt jedoch 1908 die Berliner Gesellschaft für Elektrische Unternehmungen (Gesfürel), vor allem durch Aktien von Heinrich Mayer. Dieser bleibt im Aufsichtsrat, während Lipken, der vermutlich auch seine Anteile veräußert hat, das Unternehmen verläßt.

Heinrich Mayer, geb. 1850, startet seine berufliche Karriere bei einer Berliner Lampenfirma, befaßt sich aber auch erfolgreich mit anderen Produkten, ihrer Herstellung und ihrem Vertrieb, und anderen offenbar auch risikoreichen Geschäftsbeteiligungen. Ende des 19. Jahrhunderts investiert er in den Bau von Elektrizitätswerken und Dampfkraftwerken. Ein damit zusammenhängender Geldbedarf dürfte zu dem Aktienverkauf der SSB-Aktien geführt haben. Mayers Verschuldung nimmt zu, Geschäftspläne werden immer riskanter, so daß er schließlich von Frau und Sohn in eine Heilanstalt wg. beginnender Demenz eingewiesen wird. 1911 stirbt er im Alter von 61 Jahren (S. 56 - 88).

Paul Emil Loercher ist von 1906 bis 1933 und von 1945 bis 1950 Chef des Straßenbahn-Unternehmens (S. 100 - 156). Loercher, geb. 1872 in Altburg bei Calw, studiert Bauingenieurwesen, und arbeitet bei der württembergischen Eisenbahnverwaltung. 1899 holt Lipken ihn als Techniker zur SSB, wo er sich den neu zu erbauenden Linien widmen soll. In Abwesenheit der SSB-Leitung führen Loercher und sein Kollege Valerian Ott provisorisch die Geschäfte und müssen sich mit einem Streik auseinandersetzen. Kurz darauf, 1903, werden Loercher und Ott Leiter der technischen und administrativen Bereiche. Nach Lipkens Ausstieg rücken beide an die Spitze des Unternehmens auf. Loercher betreibt die Erschließung der Vororte und richtet Werkstätten und Depots ein. Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges bringt dann Probleme beim Personalbestand und der Materialversorgung. 1918, zum fünfzigjährigen Jubiläum der Straßenbahn, gelingt es der Stadt nach mehreren Anläufen die Aktienmehrheit mit Hilfe der Firmen Daimler und Bosch zu erwerben. Nachkriegsfolgen und Inflation lassen die Zahl der Fahrgäste sinken, der Aufsichtsrat erwägt eine Betriebsschließung, die aber

abgewendet wird. Die inflationsbedingt nicht mehr nennenswerten Zinsen veranlassen Daimler und Bosch, die meisten ihrer Aktien der SSB zu überlassen, die damit über 70 % der Aktien besitzt.

1922 wird eine Kapitalerhöhung beschlossen, die Ausgabe der Aktien soll durch die Direktion geschehen, da die Konditionen der Banken nicht annehmbar erscheinen, als Valerian Ott plötzlich darauf drängt, über das Bankhaus Wittmann den Aktienverkauf abzuwickeln. Die Erlöse gehen beim selben Bankhaus in ein Finanzdepot, ein eigenmächtiges Vorgehen von Ott, das zu seiner Entlassung Ende 1923 führt. Loercher bleibt alleiniger Chef des Unternehmens. Da das Konto bestehen bleibt, geht es bei dem 1924 erfolgten Konkurs des Bankhauses ebenfalls verloren. In der Folge ist Loercher ab 1925 nur noch mit einem Kollegen auf gleicher Hierarchie-Ebene gemeinsam zeichnungsberechtigt.³ Loercher betreibt weitere Projekte, 1933 wird das Dienstverhältnis gelöst, die tatsächlichen Gründe bleiben unbekannt, er ist aber weiterhin beratend als Sachverständiger der SSB verbunden. 1945, als 73jähriger, übernimmt er den Vorsitz des Aufsichtsrates und leistet Aufbauarbeit bis zum 1. März 1950. Kurz zuvor, 1949, wurde ihm von der Technischen Hochschule Stuttgart der Titel des Doktoringenieurs ehrenhalber verliehen. Er starb mit 97 Jahren am 27. November 1969. In Reutlingen-Oferdingen wurde neben dem Straßenbahndepot eine Straße nach ihm benannt, die Paul-Lörcher-Straße (in dieser Schreibweise).

Die vierte Persönlichkeit ist Valerian Ott (S. 161 - 189). Er wird 1863 als Sohn eines Landwirts in Inneringen (Schwäbische Alb) geboren. Nach einer Ausbildung im Telegraphendienst schlägt er zunächst die Laufbahn des gehobenen, später des höheren Eisenbahndienstes ein. Die bessere Vergütung läßt ihn zur SSB wechseln, wo er für Personal und Finanzen verantwortlich ist. Gebremst durch den Aufsichtsrat kann er auf gesellschaftliche Veränderungen und Forderungen nach Reformen nur zögerlich eingehen: sehr moderate Lohnerhöhungen, Gewährung von Urlaubstagen und Einrichtung einer Pensionskasse. Nach dem Ersten Weltkrieg folgen Zeiten von Inflation und Teuerungen, Streik und Forderungen der Gewerkschaften, die die SSB an den Rand des Ruins bringen. Erst nach der Währungsreform 1923 geht es langsam bergauf, da ist Ott jedoch bereits Pensionär. Er stirbt 1938 im Alter von 75 Jahren.

Üblicherweise wird ein Buch mit einem positiven Aspekt beschlossen. Hier hat man zum Abschluß einen Auszug aus der Rede des Kommerzienrates Ludwig Wittmann vom gleichnamigen Bankhaus abgedruckt, dessen Ruin eine Krise der SSB verursachte.⁴⁴

³ Der Sachverhalt ist für den Leser sehr mühsam zu ermitteln: Im Beitrag über Loercher deutet die Autorin eine Affäre nur an, die ihm sehr zu schaffen macht (S. 118, 3. Abs.), verweist für Näheres nur auf das Kapitel über Valerian Ott ab S. 161. Man muß sich jedoch noch bis zur Seite 179 durcharbeiten, um zu erfahren, daß es sich um diese nicht genehmigte Finanztransaktion beim Bankhaus Wittmann handelt.

⁴ Auszug unter der Überschrift *Hier versickerte 1923 das Kapitel der SBB ...*, gemeint ist wohl das Kapital. Es geht um die Förderung von Gold im Fichtelgebirge.

Wenngleich der Buchtitel auf den Zeitraum bis 1925 hinweist, wird über die Jahre Loerchers bei der SSB bis 1933 berichtet, eine kurze Überleitung streift die Zeit des Unternehmens von 1933 bis 1945, und setzt wieder ein mit Loerchers erneuter Dienstzeit von 1945 bis 1950, dem Jahr des endgültigen Ausscheidens Loerchers aus der SSB.

Wie schon in Band 1 handelt es sich auch hier um einen stark mit Fakten verdichteten Text, der vom Leser ein hohes Maß an Konzentration verlangt. Es wird deutlich, daß sich eine kontinuierliche Unternehmensgeschichte nicht ohne weiteres an einer Folge von Biographien darstellen läßt, weil Sachverhalte bei zeitgleich agierenden Personen mehrfach dargestellt werden müssen oder auf eine einzige Textstelle verwiesen werden muß, wie etwa hier bei der Finanzaffäre Wittmann, die sowohl Ott als auch Loercher betrifft (vgl. Anm. 3). Beide Möglichkeiten sind ärgerlich für den Leser.

Ansonsten gilt, was die Rezensentin bereits für den ersten Band gesagt hat: Für Ortsfremde eine eher weniger spannende Lektüre, aber ein durch zahlreiche Quellen belegter weiterer Beitrag zur Stuttgarter Stadt- und Technikgeschichte.

Ein dritter Band, darstellend die Jahre 1925 - 1945 ist angekündigt. Gewürdigt werden weitere vier Personen, die im vorliegenden Band 2 bereits auftreten.

Angelika Weber

QUELLE

Informationsmittel (IFB) : digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/>

<http://informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=10065>

<http://www.informationsmittel-fuer-bibliotheken.de/showfile.php?id=10065>