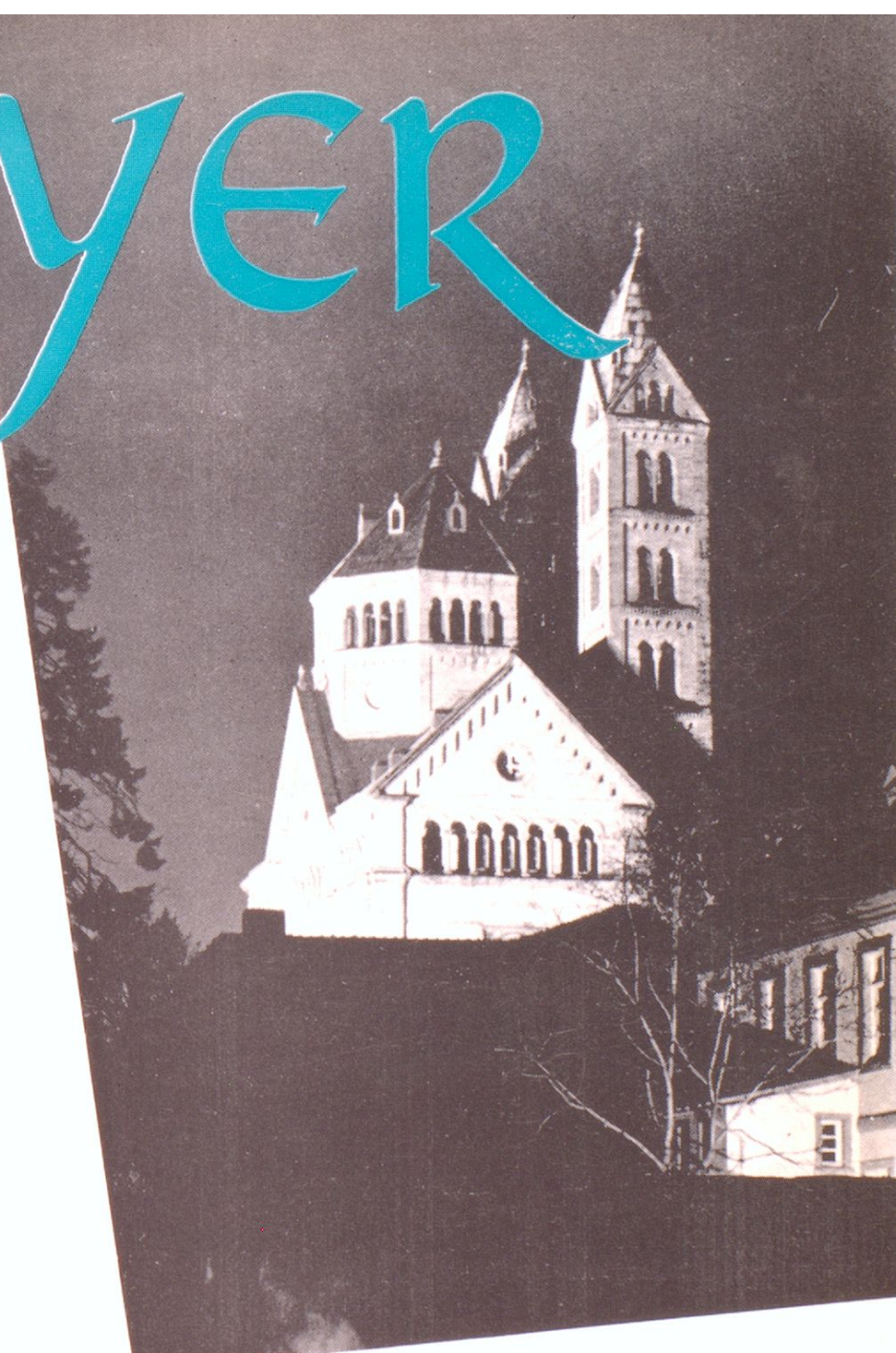


per 10

# SPEYER

Winter 1972



**Aus dem Inhalt:**

„Rheinübergänge bei Speyer im Laufe der Jahrhunderte“

Von F. W. Rödelsperger

„Alte Speyerer Stadtansichten“  
von Günther Groh

Unser Porträt: Paul Schaefer

Dazu: „Kleine Stadt-Chronik“,  
„Aus der Bürgerfamilie“ und „Demnächst“

Vierteljahresheft des  
Verkehrsvereins in  
Zusammenarbeit mit  
der Stadtverwaltung



Machen Sie Ihre Wohnung wohnlicher.  
Fangen Sie beim Boden an.  
Für jeden Raum führen wir den richtigen  
Bodenbelag von DLW. Denn:

## **DLW hat das größte Bodenbelagsprogramm**

Das führende Spezialgeschäft  
für  
**Innen - Dekoration**

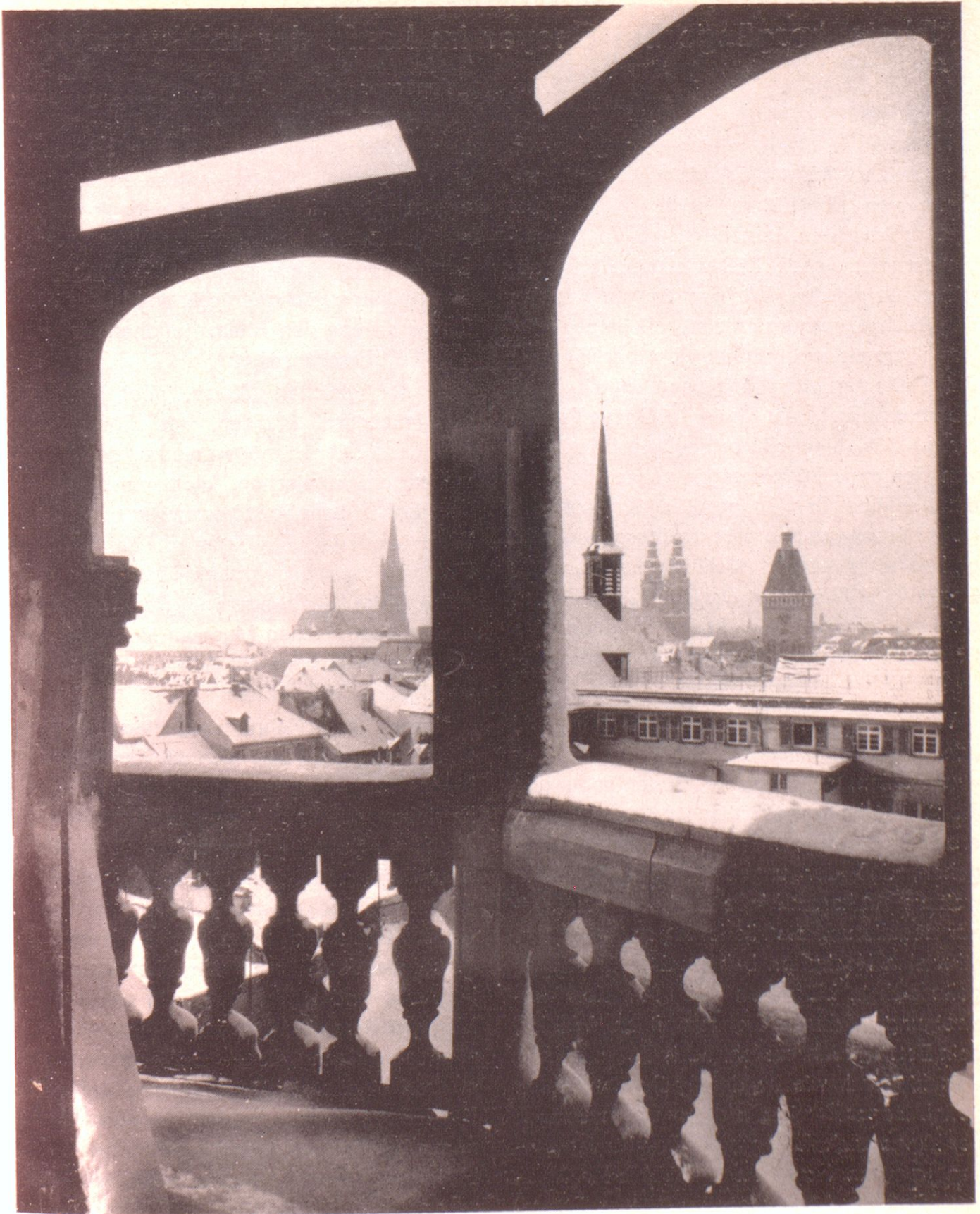


# **CUPRÉ**

BAUUNTERNEHMUNG

SPEYER SOPHIE-DE-LA-ROCHE-STRASSE 6

RUF 71061



Frohe Weihnachten und ein glückliches Neues Jahr  
wünschen wir unseren heimatverbundenen Freunden in aller Welt,  
unseren Speyerer Lesern, deren Zahl gerade in diesem Jahr erfreulich zugenommen hat,  
sowie all' denen, die die Herausgabe der Speyerer Vierteljahreshefte immer wieder  
durch Spenden und Beiträge finanziell und ideell unterstützen.

Verkehrsverein und Stadtverwaltung

# Rheinübergänge bei Speyer im Laufe der Jahrhunderte

Von F. W. Rödelsperger

Nachdem in unserer letzten Ausgabe von der Rheinschiffahrt die Rede war, wollen wir heute von Rheinfähren und -brücken bei Speyer berichten. In zahlreichen Veröffentlichungen ist dieses Thema schon früher abgehandelt worden. Wir nennen hier nur das Tagebuch Oberbürgermeister Leilings „Der Kampf um die feste Rheinbrücke bei Speyer“, die Diplomarbeit von Robert Spies „Der Übersetzverkehr am Rhein bei Speyer“, eine für die Kreisbildstelle erarbeitete Sammlung von Rektor J. Rödelsperger sowie die Sonderausgaben der Tageszeitungen und der Heimatpresse zu den Brückenübergaben 1938 und 1956 (Autoren: Archivrat Dr. A. Doll, Reg.-Baurat Finsinger, Dr. Brill, O. Collmann u.v.a.m.), weil wir aus diesen Arbeiten eine Fülle von Fakten und Daten für unsere Betrachtung entnehmen konnten.

Wenn wir versuchen, uns das Orts- und Landschaftsbild unserer Heimat in der Zeit vorzustellen, aus der nur Bodenfunde und die Aufzeichnungen römischer Kriegsberichterstatter künden, müssen wir davon ausgehen, daß der ungebändigte Flußlauf in weitaus stärkerem Maße als heute nach seiner Regulierung die Niederung zwischen den diluvialen Hochufern beherrschte. Er schlängelte sich in Mäandern und mit vielen Verzweigungen durch die sumpfigen Wälder, sein Bett von Jahr zu Jahr nach Ost und West verschiebend, wie es den spülenden Fluten gefiel. Bogenförmige, oft von einem Graben der Länge nach durchzogene, feuchte Gewannen verraten heute im Luftbild oder Meßtischblatt die Lage mancher älterer Stromschlingen, viel weiter landwärts als die allgemein bekannten jüngeren Altrheinarme. Breiter war der Rhein damals gewiß, aber zugleich seichter. So fanden sich mit Bestimmtheit streckenweise Anschwemmungen von Sand und Kies, die eine Überquerung des Wassers durch eine Furt ermöglichten. Es besteht kaum ein Zweifel daran, daß es

in der Nähe der Siedlungsorte am Strom, also auch bei Speyer, solche Furten gab, wo man, von Kiesbank zu Kiesbank wadend, ans jenseitige Ufer gelangen konnte. Der Suebenkönig Ariovist, 58 v. Chr. von Caesar aus Gallien zurückgedrängt, soll in der Nähe Speyers über den Rhein geflohen sein und eine Furt benutzt haben.

In der gleichen Weise, aber auch auf schwimmenden Pferden, mit Flößen oder primitiven Kähnen mögen die keltischen, germanischen, römischen, alemannischen und fränkischen Landbewohner zu ihrer Zeit den Weg über den Fluß gewagt haben. Zwei Einbäume aus dem frühen Mittelalter (4.–9. Jhrh.), beim Kiesbaggern im Rhein gefunden und im Historischen Museum in Speyer aufbewahrt, geben uns ein Bild von den damals verfügbaren Hilfsmitteln.

Nachen und Kähne verschiedener Form und Größe waren auch von der Karolingerzeit bis ins 19. Jahrhundert hinein die bei Speyer betriebenen Fähren. Vier, vorübergehend sogar fünf Fähren im Bereich der Stadt waren über längere Zeiträume in Betrieb. Die Bischöfe von Speyer, deren Herrschaftsbereich weite Gebiete rechts des Rheins mit umfaßte, schenkten den Fähren stets ihr besonderes Interesse und strebten ständig danach, das Monopol daran für sich zu erhalten und auszubauen, denn diese Beförderungsmittel stellten eine ergiebige Einnahmequelle dar. Die Fähren dienten ja nicht nur dem Personennahverkehr zwischen der Stadt und dem Umland, sondern in hohem Maße dem Warentransport. Speyer lag an der Fernhandelsstraße Nürnberg – Paris. Der Weg zu den großen Handelsmessen in der Champagne im 13. Jahrhundert führte für die Kaufleute aus dem rechtsrheinischen Deutschland über Speyer, und die Speyerer Handelsunternehmen des späten Mittelalters betrieben rege Exportgeschäfte zu den Absatzmärkten im Osten des Reiches bis nach Siebenbürgen.



Die nach einem Gemälde von E. Henseler gefertigte Lithographie erzählt mit dem Titel „Die Freiheit gerettet“ zwar eine romantische Story von tapferen Germanen und bösen Römern; aber eine Rheinüberquerung zur Völkerwanderungszeit könnte tatsächlich in der dargestellten Weise vor sich gegangen sein.  
(Repro von J. Rödelsperger)

Aus der Einschaltung der Fähren in die Beförderung der Frachten ergab sich das Recht zur Erhebung von Gebühren und Zöllen, deren Summen recht ansehnlich waren.

Im Jahr 841 wird erstmals eine Fähre bei Speyer urkundlich genannt. Ihr Betrieb war damals vermutlich noch königliches Regal. Aber schon 946 erfahren wir, daß Herzog Konrad der Rote (Ahnherr des Salierkaisers und Dombauers Konrad II.) seinen Hälftenteil am Zoll dem Bischof von Speyer überließ, dem bis dahin die andere Hälfte bereits eine ganze Weile zugestanden hatte. Ein paar Jahrhunderte später war auch schon die Stadt Speyer zu einem gewissen Teil an den Fähren berechtigt und bis ins 18. Jahrhundert hinein entwickelten sich immer wieder Auseinandersetzungen zwischen ihr und dem Bischof um Zahl und Standort der Fähren sowie die Eigentumsrechte daran.

Eine Fähre bei Mechtersheim ist seit 1191 erwähnt. Wahrscheinlich ist sie identisch mit der später genannten Fähre nach Rheinsheim, die im 13./14. Jahrhundert in den Besitz

des St.-German-Stiftes gelangte. Bis nach 1500 wurde sie betrieben und dann eingestellt. Vom 18. Jahrhundert an lebte sie wieder auf und bildete seit der Zeit eine gewisse Konkurrenz zur Rheinhäuser Fähre.

Viel bekannter wurde „das Ketscher Fahr“, das 1226 dem Bischof gehörte und 1230 in den Besitz Speyerer Bürger kam. Das Bistum scheint diese Abtretung recht bald bereut zu haben; denn das städtische Unternehmen schuf der bischöflichen Fähre nach Altlußheim, auf die wir noch zu sprechen kommen, empfindlichen Abtrag. Der Bischof drängte deshalb in Verhandlungen und Prozessen, die bis ins 16. Jahrhundert währten, immer wieder auf die Abschaffung, erreichte aber lediglich, daß die Fähre vorübergehend zur Zweigstelle der Altlußheimer Fähre und zur bischöflichen Zollstelle wurde. Vom 16. Jahrhundert an amtierten in Ketsch eigene Fergenmeister. Einer von ihnen mit Namen Enderiß ging als legendärer Enderle von Ketsch sogar in Volkssage und Literatur ein.

Im 17. Jahrhundert kam „das Ketscher Fahr“ in den Besitz des Domkapitels und nach der Tulla'schen Flußkorrektur ging der Betrieb im Jahr 1835 ein. – Es bestehen heute verschiedene, zum Teil widersprüchliche Ansichten darüber, wo die Anlegestelle dieser Fähre war. Die Auffassung, die Boote seien von der Reede in der Speyerbachmündung an der Stelle des heutigen Alten Hafens abgefahren und auf der Rückfahrt kilometerweit mit Pferden vom Ufer aus stromauf gezogen (getreidelt) worden, ist schwer vereinbar mit der Existenz des Ketscher Weges, der von der Wormser Warte aus nach Osten zum Rhein führte und der an eine Übersetzstelle beim Herrenteich denken läßt. Die bis vor wenigen Jahren noch benutzte Seilfähre im Reffenthal, die die Gemeinde Otterstadt im 19. Jahrhundert anlegte und unterhielt, um Fuhrwerke über den Angelhofer Altrhein (Blauer See) zum Angelwald und auf die dortigen Felder der Otterstädter Bauern zu bringen, hat mit dem alten Ketscher Fahr kaum etwas gemeinsam. Gleichwohl muß sie in unserer Aufzählung berücksichtigt werden, weil ihr Landeplatz auf Speyerer Gebiet liegt.

Ende des 13. Jahrhunderts hatten die Grafen von Zweibrücken, Erben der Grafen von Eberstein, unberechtigter Weise eine Fähre nach Udenheim (= Philippsburg) angelegt. Weil das Unternehmen dem Fährbetrieb bei Rheinhausen Fahrgäste abspenstig machte, wurde von Speyer aus die Abschaffung verlangt, die Kaiser Albrecht von Österreich denn auch verfügte, so daß diese Fähre bald wieder aus der Konkurrenz ausschied.

Die für Speyer bedeutendste Anlage war (vermutlich seit 946) „das Loßheimer Fahr“.

Seit Mitte des 13. Jahrhunderts im Speyerer Zollweistum erwähnt, gehörte sie dem Bischof, der sie einem dem Stadtadel angehörenden Fergenmeister unterstellte, an den zugleich die Zoll- und Gebühreneinnahmen verpachtet waren. Der Meister, auch städtischer Zoller genannt, beschäftigte drei bis sechs Fergen, die den Betrieb versahen. Über die Höhe der Fährlöhne gibt es interessante Aufzeichnungen im Stadtarchiv. Verschiedene rechtsrheinische Dörfer genossen gegen Leistung von Naturalabgaben unentgeltliche oder verbilligte Beförderung ihrer Bewohner (Hockenheim, Lußheim, St. Leon, Roth, Insultheimer Hof). Das Kloster Schönau im Odenwald beispielsweise hatte dafür jährlich sieben Paar Winterhandschuhe zu liefern.

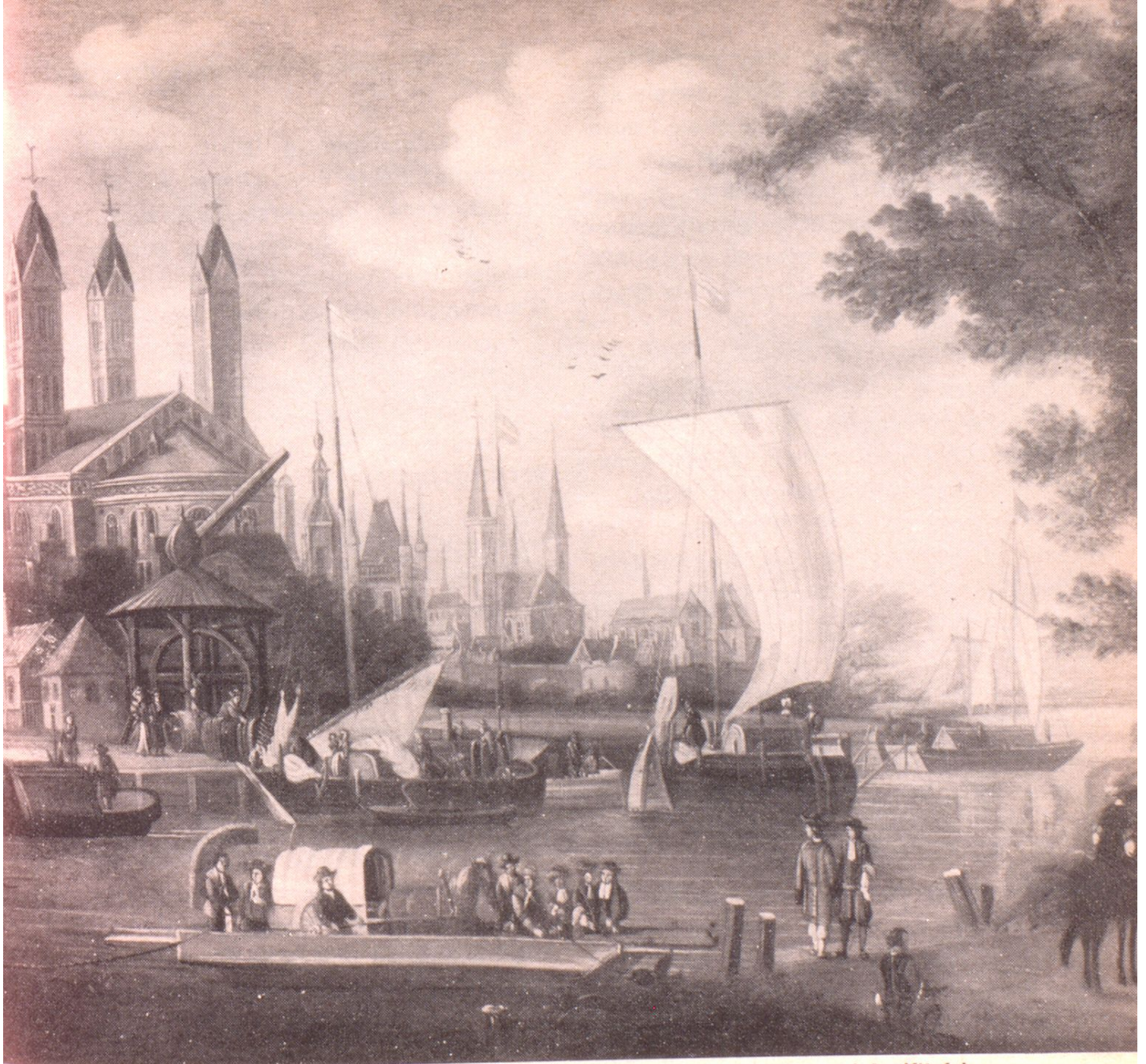
Die vom 16. bis ins 18. Jahrhundert dauernden Rechtsstreite zwischen Stadt und Bischof betrafen auch die Eigentumsverhältnisse an dieser Fähre. Bevor wir aber in unserer Betrachtung chronologisch fortfahren, seien hier ein paar Worte über geographische und technische Details eingeschaltet:

Der kurvenreiche Verlauf des Flußbettes in den letzten tausend Jahren vor der Begräbigung deckte sich mit dem heutigen Philippsburger Altrhein, dem Berghäuser Altrhein (den Bogen vom Salmgrund bis zum Pioniergrund beließ Tulla in seinem früheren Zustand ebenso wie die Biegung vor der Stadt), dem Blauen See, dem Ketscher Altrhein und dem Otterstädter Altrhein. Die Anlegestelle der Altlußheimer Fähre kennen wir genau. Sie befand sich nur wenig oberhalb der heutigen Mündung des Neuen Hafens. Die Flurbezeichnung „Im Färchenwärtel“ erinnert

**Ihr Weihnachtsgeschenk: Bücher über Speyer und die Pfalz**

DEHIO, Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler Rheinland-Pfalz, Saar.	Neuaufgabe 1972	DM 36. -
SAYN-WITTGENSTEIN, Am Neckar und am Rhein		DM 22.50
KLOTZ, Speyer - Kleine Stadtgeschichte	nur	DM 5. -
KUBACH/HAAS, Der Dom zu Speyer (3 Bände)		
Erscheinungstermin kurz nach Weihnachten	Vorbestellpreis	DM 140. -

**WICHERN - Buchhandlung - D-672 Speyer - Am Postplatz - Telefon 31 98**



**Ansicht des Domes, des Hafens mit oberem Rheinkran, der Seilfähre und der Klipfelsau**  
 (Ölgemälde eines unbekanntes niederländischen Malers – 2. Hälfte des 17. Jh.)

noch daran. Der Loßheimer Weg – später Altlußheimer Straße – führte vom Fischertor (beim Museum) dorthin. Sein Verlauf deckte sich teilweise mit der heutigen Geibstraße entlang des Stadtbadgeländes. Am Rhein setzte sich der Weg längs des Ufers einige hundert Meter weit fort. 1920/21 wurde seine Streckenführung durch die Anlage des Neuen Hafens abgeschnitten. Auf den Stadtansichten des 16. und 17. Jahrhunderts (Sebastian Münster, Merian) ist die Fähre deutlich wiedergegeben. Jeweils im Vordergrund sehen wir den von vier Ruderern bewegten geräumigen Nachen, auf dem mehrere Berittene oder eine zweispännige Kutsche gut Platz fanden.

Die Ausmaße des schweren Kahns erklären auch, warum der Weg zur Fähre verhältnismäßig weit unmittelbar am Rhein entlangführte. Es wäre wegen der Strömung nicht ohne gewaltige Anstrengung der Fergen möglich gewesen, auf dem kürzesten geraden Wege von Ufer zu Ufer zu steuern. Ein Seil quer über den Fluß zu spannen und daran die Fähre hin und her zu ziehen, verbot sich aus Rücksicht auf die Schifffahrt, ganz abgesehen davon, daß man Trossen in der erforderlichen Länge und Stärke damals nicht so leicht beschaffen konnte. – Die Fähre landete deshalb am jenseitigen Ufer ein gutes Stück flußabwärts. Man entlud sie und zog sie von dort

(wohl mit einem Pferd) an einer langen Treidelleine um die Strecke zu Berg, die sie abgetrieben worden war. Dort nahm sie Fracht und Passagiere für die Rückfahrt auf, bei der sie wieder weiter unten ankam, so daß sie auch diesseits wieder bergwärts getreidelt werden mußte. Demgemäß lagen Abfahrts- und Landeplatz beiderseits ein Stück weit voneinander entfernt.

Berühmte Männer haben die Altlußheimer Fähre benutzt. Am 24. September 1779 wartete Goethe auf das Übersetzen ans linksrheinische Ufer und schrieb derweil jenen Brief an Frau von Stein, dem er die in Speyer berühmtgewordene Bleistiftzeichnung von Strom und Stadt beifügte. Am 16. Juli 1807 war es Eichendorff, der an dieser Stelle den Fluß überquerte.

Im Jahr 1812 baute Tulla von Altlußheim zur rechtsrheinischen Fährlande eine hochwassersichere Dammstraße, die Kaiserstraße (heute Teil der B 39 von der Rheinbrücke nach Süden). 1839 vereinbarten die Staaten Baden und Bayern den Bau einer sogenannten Fliegenden Brücke bei Speyer. 1840 wurde diese von der Stadt bereitgestellt und am 24. August des selben Jahres in Betrieb genommen. Es handelte sich um eine Gierfähre, an zwei Halteketten und einem langen Seil angebunden, das mitten im Rhein verankert und über sechs oder acht Hilfsnachen gespannt war. Mit Winden konnte man an Bug und Heck der Fähre die Ketten verlängern oder verkürzen und so den Neigungswinkel der Bordwand zur Strömung verändern, damit die Fähre vom Druck des Wassers ans linke oder ans rechte Ufer getrieben wurde. Zur Bedienung reichten nur zwei Arbeitskräfte aus. Abfahrts- und Landeplatz blieben links und rechts des Stroms auf gleicher Höhe und das zeitraubende Schleppen entfiel, weil die Fähre nicht mehr abgetrieben werden konnte. Einem Boot sah sie jetzt übrigens nicht mehr ähnlich. Zwei kastenförmige Schwimmkörper aus starkem Eisenblech trugen eine massive Pritsche aus Holzbohlen. An den Enden hing in Scharnieren bewegliche Stege, die das Auf- und Abfahren auch

schwerer Fuhrwerke vom Lande aus erleichterten.

Nur fünfundzwanzig Jahre versah diese „moderne“ Fähre ihren Dienst, bis sie dem Fortschritt der Verkehrstechnik zum Opfer fiel. 1865 bekam Speyer seine berühmt-berühmte Schiffbrücke, in deren unmittelbarer Nähe die „fliegende Brücke“ überflüssig war. – Rechts des Rheins, an der Kaiserstraße, unmittelbar an einem kleinen Altwasser, dem sogenannten Hafen, steht noch heute das Mauthäuschen, ein kleiner würfelförmiger Sandsteinbau mit flachem Pyramidendach, in dem die Fährbenutzer ihre Gebühren und den Zoll (der Rhein war ja badisch/bayerische Staatsgrenze) zu entrichten hatten. Ein pfälzisches Pendant dazu stand ebenfalls noch bis vor dem 2. Weltkrieg, und zwar unmittelbar am Neuen Hafen, war aber hier nur unter dem Namen Pionierwachthaus bekannt, weil es dem an dieser Stelle später angelegten Wasserübungsplatz der in Speyer garnisonierten Pioniereinheit diente.

Die Fähre selbst aber wurde 1865 nur vier Kilometer weiter stromaufwärts verlegt, wo sie als Rheinhäuser Fähre bis zum Jahre 1890 ihren Dienst tat und dann durch eine ebensolche, etwas größere Konstruktion ersetzt wurde, die bis zum November 1966 von der Gemeinde Rheinhausen unterhalten wurde. Auch diese Überfahrtsstelle hat ihre lange und zum Teil bedeutungsvolle Geschichte. Als „Hausemer Fahr“ wurde sie im Speyerer Zollweistum in der Mitte des 13. Jahrhunderts aufgeführt und gehörte je zur Hälfte dem Domstift und dem St.-German-Stift. Im unumstrittenen Eigentum kirchlicher Rechtspersonen stehend, war sie das von den bischöflichen Untertanen am meisten geschätzte Verbindungsglied zum rechtsrheinischen Teil des Hochstifts. Auch benutzten die neu inthronisierten Bischöfe diese Überfahrt bei ihrem feierlichen Einritt in die Stadt.

Vom 16. Jahrhundert an überquerte hier die habsburgische Post zwischen Holland und Österreich den Rhein. Die Boten aus beiden Richtungen begegneten sich in Rheinhausen





Die Rheinhäuser Fähre

und seit dem Ende des 16. Jahrhunderts mündete in dieser Linie von Norden her die Postverbindung Frankfurt-Venedig ein. Eine Abrechnung des Rheinhausener Postmeisters aus dem Jahr 1597 trägt denn auch die Überschrift: „Von Rheinhausen nach Venedig und zurück“. Seit 1574 war die Fähre an den Bischof verpachtet und erst 1652 nahm sie das Domkapitel wieder in eigene Regie. Als 1745 das Reichspostamt von Rheinhausen nach Bruchsal verlegt und die Hauptroute über Mannheim geleitet wurde, verlor die Fähre an Bedeutung. Eine „fliegende Brücke“ war trotzdem schon in dieser Zeit geplant worden. Das Projekt kam jedoch erst zur Ausführung, als die Altlußheimer Fähre sowieso abgängig geworden war.

Ihren prominenten Benutzer hat auch die Rheinhäuser Fähre aufzuweisen: Hölderlin mußte hier am 2. Februar 1788 ziemlich lange warten, weil die Überfahrt „gewöhnlich eine

halbe Stunde“ dauerte. Er schrieb: „Man fährt in Booten über, die so groß sind, daß zwei Gefährte mit Pferden und noch Leute genug darauf Platz haben.“ – Aus diesen Angaben sieht man, daß die technischen Probleme hier nicht anders aussahen als an der Lußheimer Fähre: Man mußte den Kahn vom Lande- zum Abfahrtsplatz stromauf schleppen. Dafür spricht auch die Tatsache, daß die noch heute als Feldweg vorhandene Alte Rheinhäuser Straße schon an der Sick'schen Wiese auf den Altrhein stößt, dann aber einen halben Kilometer weit direkt am Wasser entlang flußabwärts führt, also Verbindungsweg und Treidelpfad gewesen sein mußte.

Eine Gierfähre mit ihren markanten Seilnachen sieht man noch heute oberhalb Rheinhausens am rechten Rheinufer liegen. Bis vor ein paar Jahren waren es sogar zwei, die, wenn auch nur selten, den Oberhauser (ba-

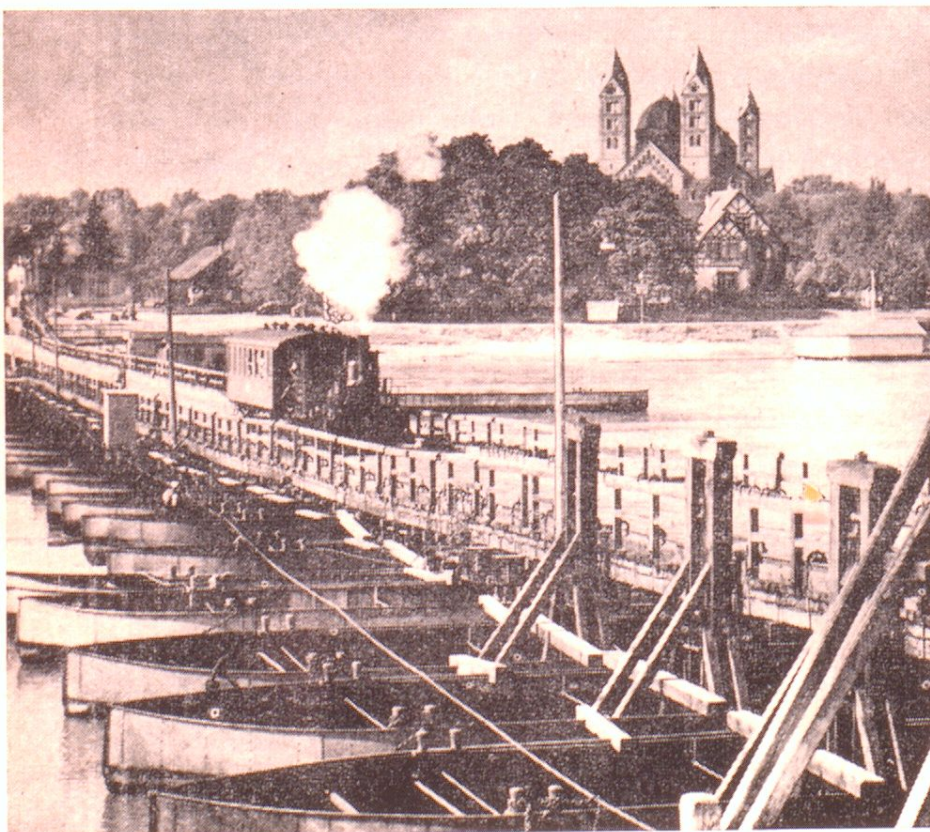
dischen) Bauern als Überfahrt zu ihren auf der durch die Rheinkorrektur pfälzisch und zur Insel gewordenen Floßgrün dienten. Vor einem Jahr sah man die letzte davon als romantische Kulisse in einer kurzen Fernseh-sendung mit dem Speyerer Volkssänger Kurt Kotterer.

Nun aber wollen wir die Speyerer Schiffbrücke betrachten. Nebeneinander gelegte Schiffe, Nachen oder Pontons mit Planken von Bord zu Bord zu verbinden und darauf ein Gewässer zu überqueren, ist eine Methode, die zu allen Zeiten und allerorten besonders als Behelfs- und Ersatzmittel bei militärischen Operationen angewandt wurde. Um in der Nachbarschaft und damit beim Thema zu bleiben, erwähnen wir nur, daß seit dem 17. Jahrhundert mehrfach Militärschiffbrücken bei der Festung Philippsburg geschlagen worden waren, so z. B. im pfälzischen Erbfolgekrieg und im 1. Koalitionskrieg 1793. Bei Germersheim lag lange Zeit die Schiffbrücke, auf der die Kämpfer des Befreiungskrieges 1814 ihren Heimweg über den Rhein genommen hatten. 1817 richtete die Stadt Speyer ein Gesuch um Verlegung dieser Brücke nach Speyer an ihre neuerdings zuständige Regierung in München. Man

verbeschied es abschlägig. Den Speyerern war es nach jahrhundertelanger Erfahrung (mit den Bischöfen) nichts Neues, daß sie um ihre Rheinübergänge zäh ringen mußten. Sie nahmen den Kampf auf. Der Papierkrieg dauerte (mit kleinen Unterbrechungen) fast ein halbes Jahrhundert. Am 6. Dezember 1864 endlich wurde ihr Kostenanschlag zum Bau einer Schiffbrücke gnädigst genehmigt. Damit war die Hauptsache getan. Der Bau selbst dauerte nur noch ein paar Monate. Am 16. August 1865 wurde die Brücke erstmals überschritten, am 27. August 1865 feierlich eingeweiht und die Lokalpresse rühmte nicht wenig dieses wohlgelungene Werk des städtischen Ingenieurs Siebert, das er entworfen und dessen Ausführung er geleitet hatte.

Mit Vereinbarung vom 24. Juli 1872 verkaufte die Stadt ihre Brücke um 64 000 Gulden an die Pfälzische Ludwigsbahngesellschaft, die eine Eisenbahnschiffbrücke daraus machte. Die darüberführende Strecke Speyer-Heidelberg konnte 1873 dem Verkehr übergeben werden.

Eine beachtliche Konstruktion war das Ganze. Die Rheinschiffahrt, der Straßenverkehr (der erst 12 Jahre später begann, motorisiert zu werden) und die Bahn passierten



Die Schiffbrücke



Geöffnete Schiffbrücke (Blick vom pfälz. Ufer)

bei Speyer den Strom. Für jede einzelne der drei Verkehrssparten waren die beiden anderen störende Hindernisse. War die Brücke für die Bahn passierbar, mußten die Schiffe ober- und unterhalb mit mahlenden Schaufelrädern warten, um die Brücke samt Zügeln nicht in den Grund zu bohren. Gleichzeitig war aber auch der Straßenverkehr gesperrt; denn der 260 m lange Steg hatte eine nur 6,50 m breite Fahrbahn, in deren Mitte das Normalspurgleis verlief. – War der Zug drüben, kamen Fuhrwerke und Fußgänger an die Reihe – vorausgesetzt der Verkehr auf dem Wasser ließ dies noch zu. Waren aber Schiffe in Sicht, mußten in der Fahrrinne rasch drei Brückenteile (Joche) zu je drei Pontons mittels Motorwinden ausgefahren werden, um einen Durchlaß freizugeben. Dann warteten wieder die Wagen und die nächste Eisenbahn.

Zwanzig- bis dreißigmal täglich mußte die Brücke geöffnet und geschlossen werden. Das erforderte stets 15 Minuten, zusammen

also 5 bis 7 Stunden Arbeit, während deren alle drei Verkehrswege gesperrt blieben. Für den Straßenverkehr mußte man dazu noch die Zeiten rechnen, in denen die Bahn den Weg alleine beherrschte. – Fünfzig Schiffe und Flöße im Tagesdurchschnitt wollten die Brücke passieren.

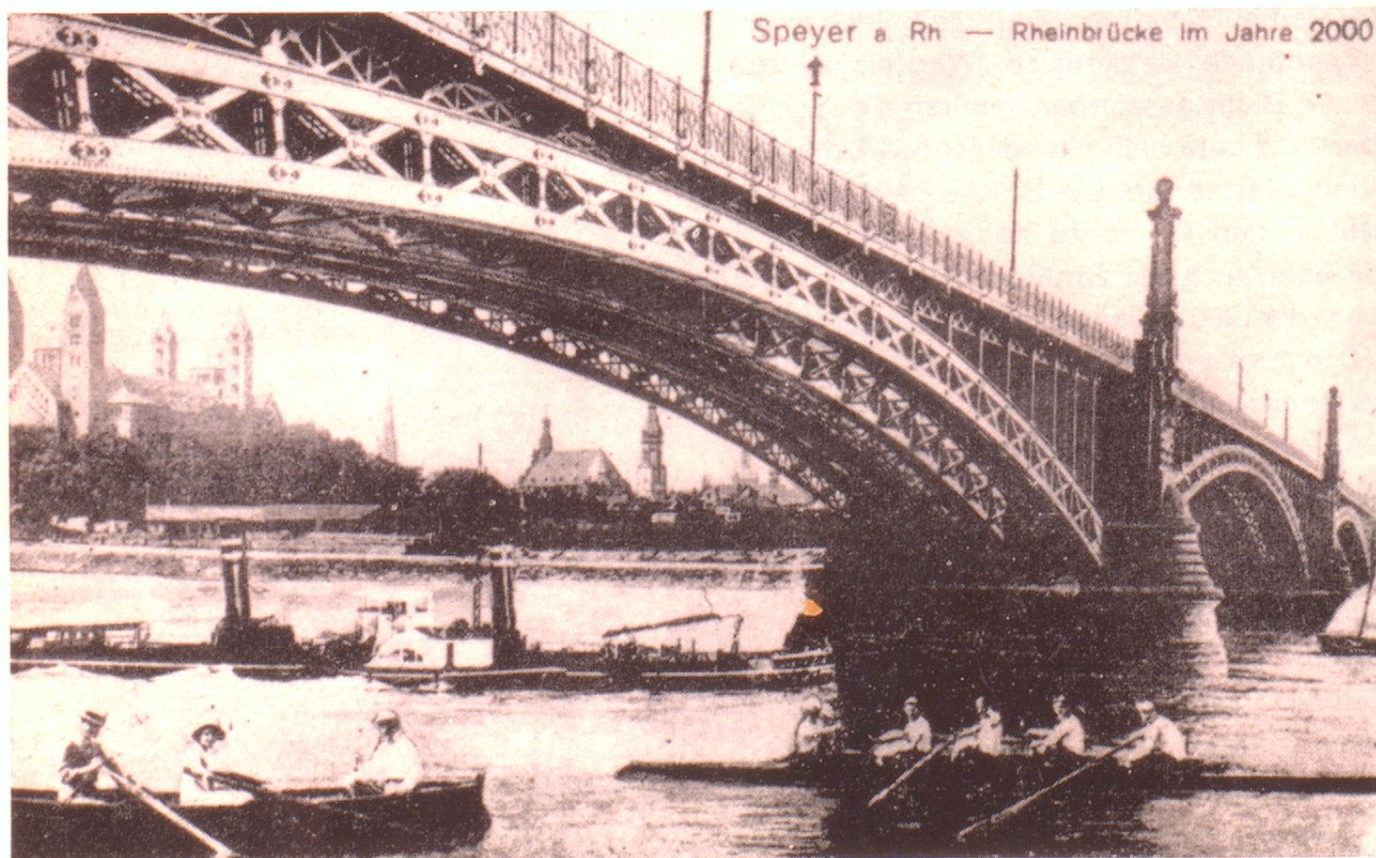
Zeit mußte man schon haben damals. Übrigens auch Geld: Nur drei Tage lang war die Schiffbrücke nach ihrer Einweihung für jedermann gratis zu benutzen gewesen. Dann trat der Gebührentarif in Kraft: Fußgänger zahlten einen Kreuzer, Schubkarren mit Führer zwei Kreuzer, Mann und Pferd vier Kreuzer, Fuhrwerke sechs Kreuzer pro vorgespanntes Zugtier (Fahrzeuge mit niedrigen PS-Zahlen also schon vor hundert Jahren billiger!). Waren, die man über die Brücke wälzen konnte, kosteten einen Kreuzer pro Zentner. – Der „Brückenzoll“ (drei Pfennige) wurde übrigens noch bis ins erste Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts von jedem Passanten gefordert.

Heute lacht man nicht nur – man schlägt die Hände überm Kopf zusammen angesichts solcher Zustände. Der unvergeßliche Mundartdichter Paul Münch aus der Westpfalz, schrieb in seiner von herrlichen Lügen und saftigen Anachronismen strotzenden „Pälzisch Weltg'schicht“, Cäsar habe 58 vor Christus „in Zeit von binne zwää, drei Daa, die Schbeyrer Schiffbrick uffgeschlaa“ und die Speyerer selbst bezeichneten sie bald nur noch als vorsintflutlich.

1913, während des passiven Widerstandes gegen die französischen Regiebahnen hatte man vorübergehend ganz auf sie verzichten müssen, weil die für die Bedienung zuständigen Wärter in den Ausstand getreten waren. So feierte der Fährbetrieb mit einfachen Nachen wieder eine fröhliche Auferstehung und auch die Rheinhäuser Fähre erlebte einen unerwarteten Aufschwung.

Kein Wunder, daß die Stadt Speyer sich schon seit 1904 um den Bau einer festen Rheinbrücke eifrig bemühte. Man gründete einen Brückenbauverein, in dem die Städte Speyer und Heidelberg die Hauptmitglieder

waren. Als 1912 in Speyer der erste Berufsbürgermeister Hertrich sein Amt antrat, wurden die Bestrebungen forciert, die Oberbürgermeister Karl Leiling ab 1919 intensiviert fortführte. – Krieg, Separatistenunruhen und Inflation hemmten den Fortschritt der Verhandlungen. Das Reich als Interessenvertretung der Schiffahrt, die Reichsbahn und die Länder (letztere als Straßenbaulastträger) sollten für je ein Drittel der Kosten aufkommen, wobei sich Baden und Bayern um den Verteilungsmaßstab des letzten Drittels stritten, weil jedes Land dem anderen den größeren Nutzen vorhielt und damit die höhere Kostenbeteiligung zuschieben wollte. Schließlich vermeinte die Rheinlandkommission, die erforderliche Genehmigung versagen zu müssen, weil Frankreich sich durch stabile Rheinbrücken (über die auch schweres Kriegsgerät gefahren werden konnte) in seiner Sicherheit bedroht fühlte. Hätte nicht die Lobby der französischen Rheinschiffer interveniert, die das alte Schiffahrtshindernis von Speyer beseitigt wissen wollte, wären die Verhandlungen an diesem Punkt gescheitert.



Ein bißchen zu skeptisch sah man im Jahr 1910 in die Zukunft, wenn man die erste feste Rheinbrücke bei Speyer erst für den Beginn des dritten Jahrtausends erwartete. Die Fotomontage war aber bereits zu großer technischer Reife gelangt. (Repro von J. Rödelsperger)



Der zugefrorene Rhein (1929)

Als aber die Zustimmung vorlag, war noch lange nicht ein anderer Streit entschieden, der zwischen Maxau, Speyer und Ludwigshafen brodelte, von denen jedes zuerst seine Brücke bzw. Brückenverbreiterung haben wollte. – Oberbürgermeister Leiling hat die markantesten Dokumente all dieser Auseinandersetzungen in Abschriften zusammengestellt. Sie sind nur ein Bruchteil des gesamten Schriftwechsels und füllen doch ein dickes Buch.

Die Speyerer ertrugen die Wartezeit und ihre veraltete Schiffbrücke mit Humor. Fragte man sie nach ihrer neuen Rheinbrücke, waren sie gar nicht verlegen. Sie konnten sie bereits vorzeigen; denn Witzbolde hatten der Zukunft vorgegriffen und Fotomontagen hergestellt, die man als Ansichtspostkarten verschickte.

1929 kam der Himmel selbst zu Hilfe. Wo-

chenlanger Frost bis zu  $-36^{\circ}\text{C}$  im Dezember 1928 und im Januar 1929 hatten so starkes Treibeis auf dem Rhein erzeugt, daß vom 11. bis 13. Februar die Schiffbrücke ganz abgefahren und im Hafen geborgen werden mußte. Am 15. Februar wurden drei noch belassene Pontons vom Geschiebe der Eischollen schwer beschädigt und unter Wasser gedrückt. Ein Tag später war es dann so weit, daß der Eisgang zum Stillstand kam und der Fluß eine geschlossene Eisdecke trug, auf der man trockenen Fußes hinüber und herüber gehen konnte. Ein Karussell wie bei der letzten „Eisbrücke“ (1893)\*) baute man zwar nicht auf, aber ein Küfer schlug ein Faß auf dem Rhein und Brezel- und Würstchenverkäufer boten ihre Ware auf dem Eise feil.

\*) Zugefroren war der Rhein u. a. vom Dez. 1783 bis März 1784, 1788, 1795, 1845 über 3 Monate und 1893



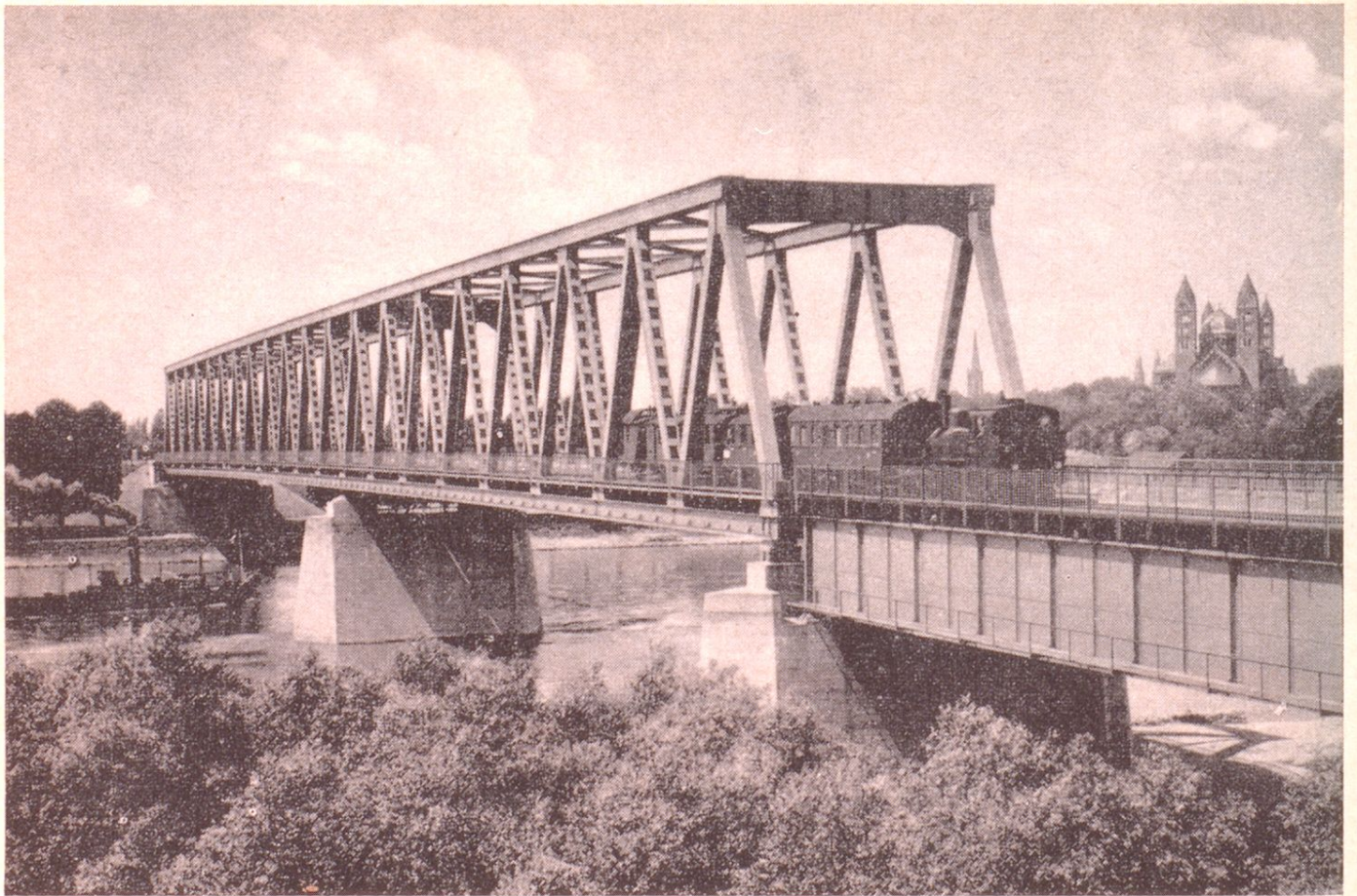
Anfang Januar 1973 wird das dreibändige Monumentalwerk  
**DER DOM ZU SPEYER**

ausgeliefert! Der niedrige Preis ist nur durch große Staatszuschüsse möglich.

Bei sofortiger Bestellung liefern wir noch in Subskription für DM 140.-. Beachten Sie den beiliegenden Prospekt.

**Buchhandlung Oelbermann**

D 6720 SPEYER - Postfach 157 - Tel. 06232/2592



Rheinbrücke (1938)

Ein paar Tage nur währte die Pracht, bis die einsetzende Frühjahrswärme die Eisblöcke zum Abbröckeln und Auftauen brachte. Natürlich dauerte es danach noch Wochen, bis man die Schiffbrücke wieder instandgesetzt, aufgebaut und am 11. April wieder für den Verkehr freigegeben hatte.

1933 endlich entschied die neue Reichsregierung die Frage der Kostenbeteiligung von Baden und Bayern am Brückenbau und am 23. September 1933 konnte der erste Spatenstich festlich vollzogen werden. Fünf Jahre lang wurde gebaut. Der bei dem Ideenwettbewerb für die Brücke 1928 mit dem 1. Preis ausgezeichnete Entwurf, welcher in der Architektur der Nachbarschaft des Domes und der Stadt am ansprechendsten Rechnung getragen hatte, kam nicht zur Ausführung. Man wählte statt dessen eine Stahlfachwerkkonstruktion mit untenliegender Fahrbahn. Die Brücke hatte bei höchstem schiffbaren Wasserstand eine Durchfahrtshöhe von 11 Meter. Die Gründungssohle lag zehn Meter unter dem Flußbett und die Stahlkonstruktion

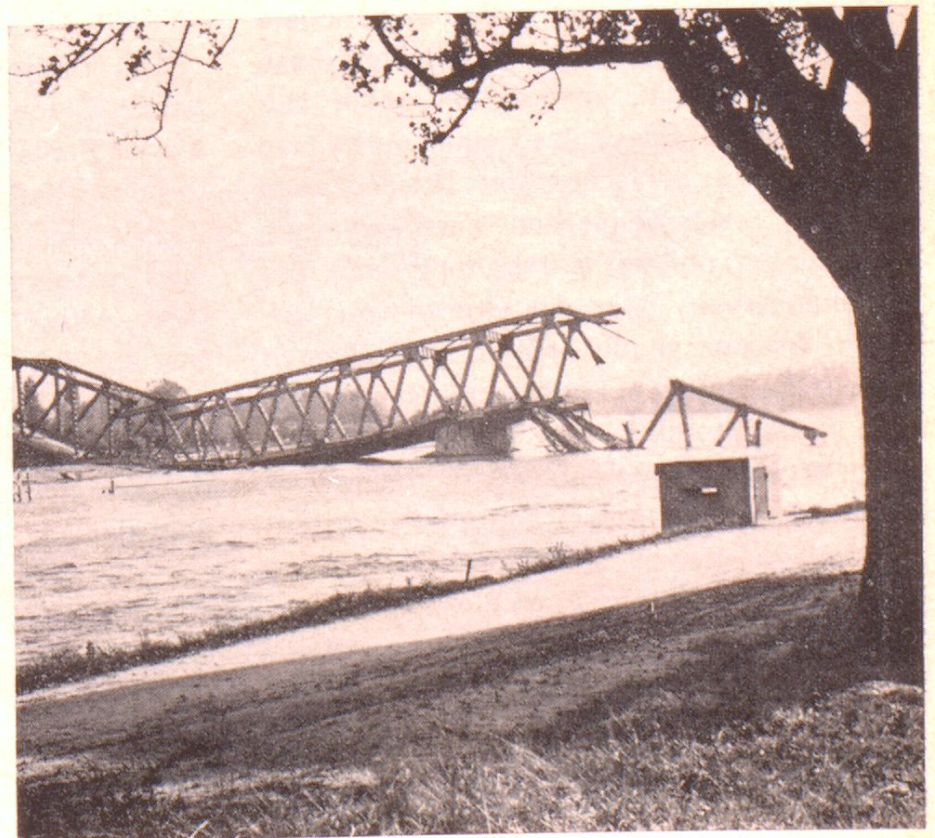
war 16,50 m hoch. Die Pfeiler maßen 26 m, so daß das ganze Bauwerk eine Höhe von über 42 m erreichte, wovon aber nur 27 bis 32 Meter über dem Wasser sichtbar wurden. Die Brücke hatte zwischen den Pfeilern eine Spannweite von 163,20 und 108,80 Meter. Hinzu kam die Flutbrücke über der badischen Hochwasserzone mit 268 m Länge auf sechs Pfeilern. Die Fahrbahn war 6 m breit, daneben verliefen die eingleisige Bahnstrecke und ein 2,25 m breiter Gehweg. Eine halbe Million Kubikmeter Erdmassen wurden bewegt. Die Stahlkonstruktion wog 5390 Tonnen. Auf der Baustelle waren 200 000 und außerhalb der Baustelle weitere 400 000 Tagewerke Arbeitszeit zu leisten. Die Kosten beliefen sich auf 8,4 Millionen Mark, wovon 3,5 Millionen auf die Brücke selbst und der Rest auf Zufahrten und bauliche Veränderungen entfielen. – Ein Todesopfer forderte der Brückenbau. Ein 21-jähriger Monteur war am Schichtende beim Lösen seines Sicherheitsgürtels vom obersten Längsträger abgestürzt.

Die Übergabe der Brücke erfolgte am 3. April 1938, einem kalten Regentag. Der Reichsverkehrsminister Dormmüller zerriß das symbolische Band. Am selben Tag wurde auch die neue Brücke bei Maxau dem Verkehr übergeben. Gleichzeitig nahm die Stadt Speyer Abschied von der Schiffbrücke, deren Joche nochmals eingefahren worden waren und über die das mit Tannengrün und Fähnchen geschmückte Züglein hinüber zum Lußhof keuchte. Am 7. und 8. April 1938 wurde die Schiffbrücke dann demontiert und abgefahren. Sie und ihre Maxauer Schwester waren die letzten Eisenbahnschiffbrücken Europas gewesen, wobei die Maxauer der Speyerer noch den Ruhm voraus hatte, zugleich die älteste Eisenbahnschiffbrücke der Welt gewesen zu sein (als Bahnbrücke schon 1865 gebaut).

(Viele Bilder von unserer Schiffbrücke sind noch vorhanden. Willi Fix, dem wir neben Artur Barth so viele baugeschichtlich wertvolle Fotografien von Speyer verdanken, hat den Vorgang des Öffnens und Sperrens der Brücke mit zahlreichen Detailszenen in einem Film für die Nachwelt festgehalten.)

Die neue Brücke sollte leider nicht alt werden. Das Dritte Reich, dem sie den letzten Anstoß zu ihrer Entstehung verdankte, bereitete ihr mit seinem Zusammenbruch auch das unrühmliche Ende. Am Tag des Einmarsches der alliierten Verbände in Speyer, am 23. März 1945, zerstörte sie ein Pionierkommando der auf dem Rückzug befindlichen deutschen Wehrmacht. Praktische Sprengkammern zur Aufnahme des Dynamits waren in „weiser“ Voraussicht von Anfang an eingebaut gewesen.

Anfang April 1945 rückten französische Truppen zur Ablösung ihrer amerikanischen Verbündeten nach Speyer ein. Sie bauten eine Pontonbrücke an der Stelle der alten Schiffbrücke. Diese diente nicht nur dem Nachschub für den weiteren Vormarsch, sondern durfte nach dem Waffenstillstand auch von der Zivilbevölkerung benutzt werden. Sie blieb aber nur so lange, bis die Trümmer der gesprengten Brücke aus der Fahrrinne des Rheins geräumt waren und damit der Schiffsverkehr wieder einsetzte. Dann trug man sie ab (Juni 1945); denn die Franzosen hatten weder Zeit noch Lust, das dauernde Öffnen



Die Rheinbrücke  
nach der Zerstörung



Die „fliegende Brücke“ bei Rheinhausen

und Schließen zu übernehmen und fremde Leute ließen sie an ihre Geräte nicht gerne heran.

Ganz abgesehen davon war der Rhein sowieso wieder einmal zur Grenze geworden und die Mächtigen hatten nicht das geringste Interesse daran, daß jeder X-beliebige diese Grenze überschritt, wann es ihm paßte. Nur mit besonderen Erlaubnisscheinen durfte man aus der linksrheinischen französischen und aus der rechtsrheinischen amerikanischen Besatzungszone ins Nachbarland, und der Warenaustausch über die Grenze war verboten. Es war wieder wie in den ältesten Zeiten: Die Speyerer überquerten ihren Rhein jetzt schwimmend. Dies war nötig, wenn sie in der ärgsten Hungersnot während der Sommermonate „nach Amerika gingen“, um drüben eine Tasche voll Fallobst zu sammeln und herüberzuschmuggeln. Auch die Rheinhäuser Fähre war noch da, nachdem sie im März 1945 gesprengt und ein paar Wochen später mühselig gehoben und repariert worden war. Sie verkehrte emsig, allerdings mit Sperrposten auf beiden Seiten, an denen franzö-

sische bzw. amerikanische Militärpolizisten zusammen mit deutschen Beamten scharf darüber wachten, daß die Pässe stimmten und nicht etwa unzulässige Tauschhändel (Wein gegen Mehl oder Zucker) angebahnt wurden.

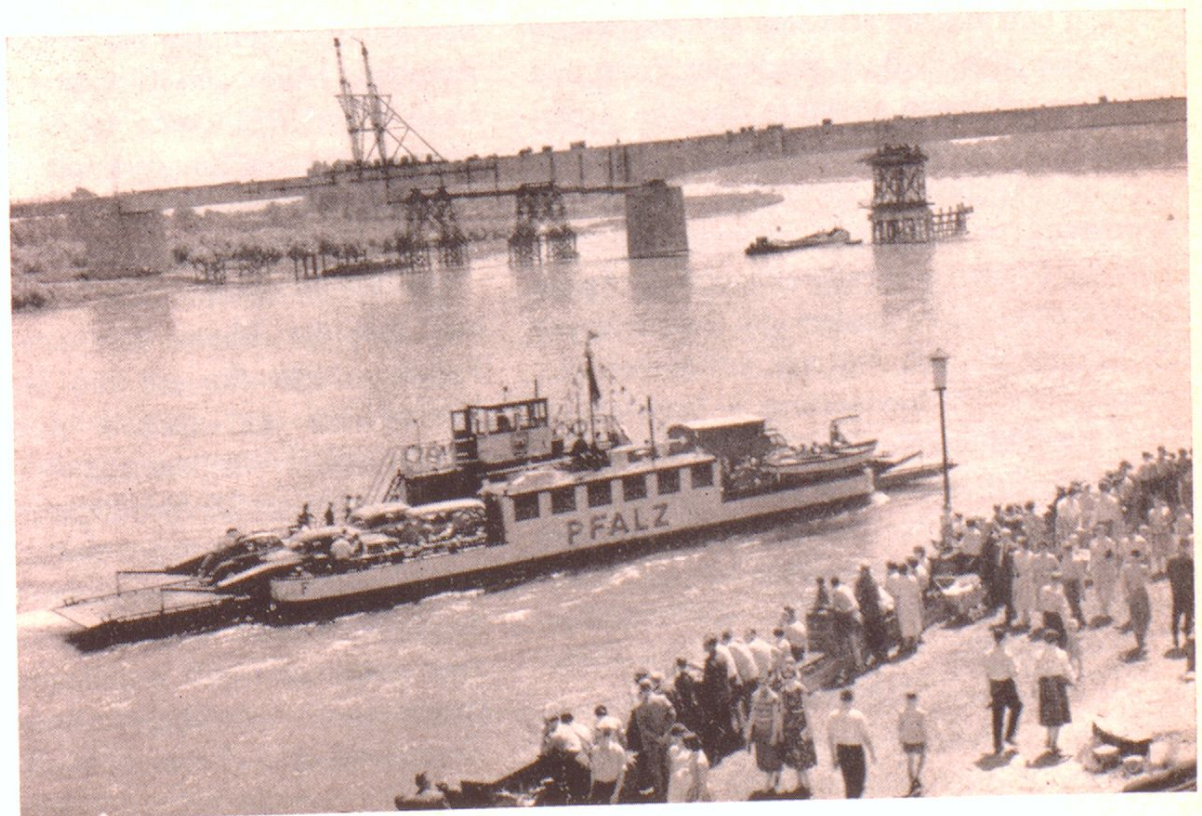
Erst nach der Währungsreform, nämlich am 27. Oktober 1948 stellte die Stadt Speyer an der Stelle der alten Schiffbrücke das Motorboot „Katharina“ in Dienst, ein kleines Passagierschiffchen, das etwa dreißig oder vierzig Fahrgäste und ein paar Fahrräder faßte. Motorfahrzeuge und Fuhrwerke blieben auf den Übergang bei Rheinhausen angewiesen. Weil die „Katharina“ zwischen den beiden Besatzungszonen pendelte, taufte sie der Volksmund „Zonen-Kattel“ und weil sie bald der Nachfrage nicht mehr gerecht werden konnte, wurde ihr am 17. Dezember 1948 der „Karl Theodor“, ein zweites Motorboot beigesellt. Pässe brauchte man jetzt plötzlich auch nicht mehr, seit es die D-Mark gab. Mit der zunehmenden Motorisierung wuchs aber rasch der Bedarf an schnelleren und leistungsfähigeren Überfahrtsmöglichkeiten



weiter an. An den Bau einer neuen Brücke wagte man noch nicht zu denken. Deshalb kaufte die Stadt Speyer eine moderne 40-Tonnen-Schnellfähre mit zwei Voith-Schneider-Propellern, die unter dem Namen „Pfalz“ am 12. Februar 1950 in Betrieb genommen wurde. In den knapp sieben Jahren ihrer Ära legte sie eine Strecke von 54 000 Kilometern zurück (was 21 Fahrten rheinauf und rheinab gleichkäme) und überquerte den Rhein 209 000 Male. Sie beförderte über 2 Millionen Fußgänger, fast 1,5 Millionen Radfahrer, nahezu 1,9 Millionen Kraftfahrzeuge und 1500 Fuhrwerke. Die Leistung pro Tag wuchs z. B. bei Hochbetrieb auf 5000 Fußgänger, 2500 Radfahrer, 1600 Krafträder, 1600 Pkws, 55 Lkws und 60 Omnibusse. – Nur 29 Ausfalltage gab es insgesamt, wovon 7 auf das Konto von Treibeis und Hochwasser gingen. Ein einziger Unfall war dazwischen; die Kollision mit einem Motorfrachter in einer mondlosen Regennacht am 30. September 1954.

Rascher aber als man zu hoffen gewagt hatte, konnte doch der Bau einer neuen Brücke in Angriff genommen werden. Im Sommer 1953 erteilte das Bundesverkehrsministerium dem Regierungspräsidium Nordbaden – Abt. VA, Straßenbau – den Auftrag

zur Planung und Ausschreibung einer Straßenbrücke bei Speyer, nachdem die Bundesbahn auf die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs nach Heidelberg verzichtet hatte. Im Frühjahr 1954 fiel die endgültige Entscheidung: Es sollte eine stählerne Deckbrücke mit Stützweiten von 52,0–163,45 und 106,95 Metern sowie eine Spannbetonbrücke im rechtsrheinischen Überflutungsgebiet gebaut werden. Die Nutzbreite sollte 13,70 m betragen. Mit den Arbeiten wurde am 15. Juli 1954 begonnen. Nach der Räumung der Trümmer konnten die Pfeilergründungen der alten Brücke teilweise wiederverwendet werden. Im März 1955 nahm man schon die Montage des Stahlüberbaues von der pfälzischen Seite her in Angriff und am 11. Dezember 1955 war die Brücke über der Schiffahrtsöffnung geschlossen. – Bis zur endgültigen Fertigstellung waren 4900 cbm Beton, 53 t Baustahl, 3950 qm Steinverkleidung, 1635 t Stahl für den Stromüberbau und 109 000 cbm Erdmassen zu verbauen bzw. zu bewegen. Todesopfer hatte der Bau dieses Mal nicht gefordert. Seine Kosten beliefen sich auf rund 9 Millionen DM und die Einweihung erfolgte am 3. November 1956. Am selben Tag stellte man den Betrieb der Motorfähre ein. 1968



Die Schnellfähre „Pfalz“



Die neue Rheinbrücke

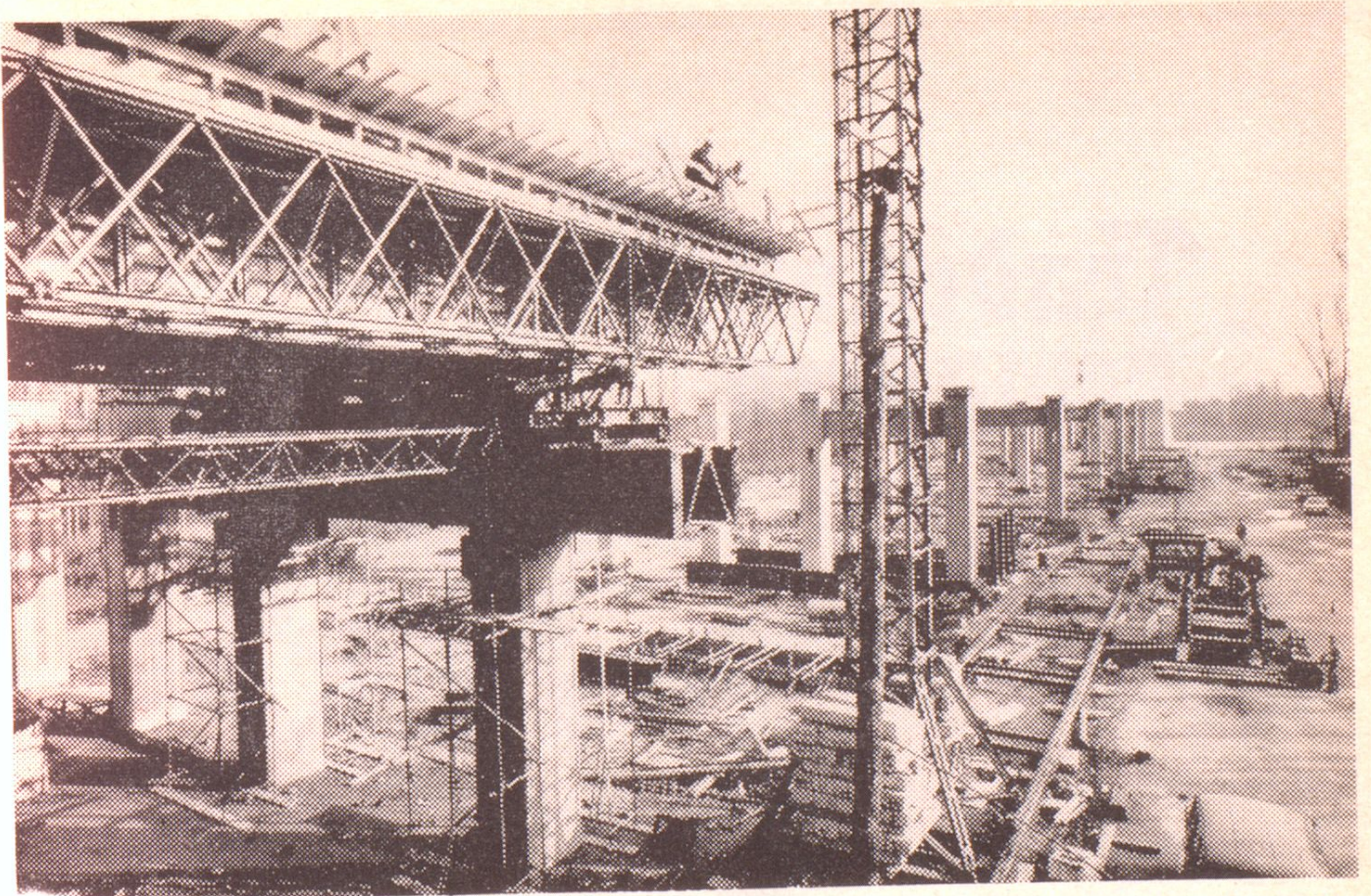
änderte man die Auffahrtsrampe auf der Speyerer Seite zum Anschluß der neuen Umgehungsstraße und 1970 mußte die Fahrbahn der Brücke zu Lasten der Gehsteige etwas verbreitert werden.

Leicht und elegant schwingt sich die Brücke heute über den Fluß, in moderner Form und ohne Konzessionen an ältere Baustile. Trotzdem läßt sie sowohl als Aussichtsbasis als auch im Durchblick den nahen Kaiserdom respektvoll zur Geltung kommen. Dezent Wahl der Pfeilerverblendsteine und der Farbe des Metallanstrichs lassen die Bemühungen um Harmonie auch mit der Landschaft erkennen. Die Frequentierung – vorwiegend durch Kraftfahrzeuge – war von Anfang an sehr stark. Sie bewies die Notwendigkeit der Brücke nicht nur für die Stadt Speyer und ihre Umgebung, sondern auch für den Fernverkehr. – Ein höheres Alter als ihre Vorgängerin hat sie längst erreicht. So bleibt nur zu wünschen, daß die Sprengkammern, die auch an dieser Konstruktion leider nicht vergessen wurden, niemals ihren vernichten-

den Zweck zu erfüllen brauchen.

Zur Zeit ist eine zweite feste Rheinbrücke im Bau. Im Norden der Stadt, beim Blauen See gegenüber der Ziegelei Herrenteich soll die linksrheinische Nord-Süd-Autobahn über den Rhein führen, um bei Hockenheim in die Autobahn Mannheim-Karlsruhe einzumünden. Im Frühjahr 1972 wurde mit den Arbeiten begonnen und das Bauwerk mit seinen Zufahrten ist im raschen Wachstum begriffen. 1974 soll es dem Verkehr übergeben werden.

Wir haben berichtet von Fähren und Brücken über den Rhein, der nach Ansicht von Politikern und Planern nie eine natürliche Grenze war und niemals eine willkürliche werden sollte. Wir haben aber auch gesehen, wie Einzelne und Außenstehende, denen die Macht in die Hand gegeben war, stets unter dem Gesichtspunkt des eigenen Vorteils zu regulieren wußten, wie dauerhaft und bequem oder wie knapp und unzulänglich die Mittel bemessen sein sollten, die man als Verbindungsglied den Bewohnern der Orte und Landstriche beiderseits des Stroms zur Ver-



Weit fortgeschritten ist der Bau der pfälz. Vorlandbrücke im Norden der Stadt für die Anbindung der rechtsrheinischen Autobahn an die linksrheinische Nord-Süd-Autobahn

fügung stellte, beziehungsweise ob und in welchem Grade demnach der Rhein Trennungslinie blieb oder wurde. Die große Masse der Menschen, für die der Weg hinüber und herüber am wichtigsten – oft genug lebensnotwendig – war, wurde nach ihren Interessen und Wünschen nur wenig gefragt. Vielfach haben die Verantwortlichen das öffentliche Wohl und den allgemeinen Nutzen mit Füßen getreten. Im April 1945, als nach Lockerung der Ausgangssperre manche Speyerer wieder einen ersten Sonntagspaziergang zum Rhein wagten, habe ich es als kleiner Junge nicht begreifen können, daß angesichts des auf mich sensationell wirkenden Anblicks der gesprengten Brücke viele Erwachsene merkwürdig verstummt und manchen die hellen Tränen aus den Augen liefen. – Wenn die Bevölkerung, die in den letzten Kriegswochen und -monaten gegen allgemeine Verwüstung, leibliche Not und seelischen Kummer abgehärtet worden war, so reagierte, kann daraus nur geschlossen werden, daß ihre innere Beziehung zur

Brücke sehr tief verwurzelt gewesen sein mußte, zur Brücke, die nie ein technisches Hilfsmittel für Wirtschaft und Verkehr alleine war, sondern zugleich ein Symbol für gute Nachbarschaft und Frieden – wie jede andere Brücke auch.

Vom guten Willen der Menschheit und ihrer Häupter wird es abhängen, wie in Zukunft die uns heute verfügbaren Brücken genutzt werden, ob lebendiger Handel und Wandel weiter pulsieren können oder ob der Rhein wieder zum schwer bezwinglichen Hindernis auf dem Weg der Völker zueinander wird.

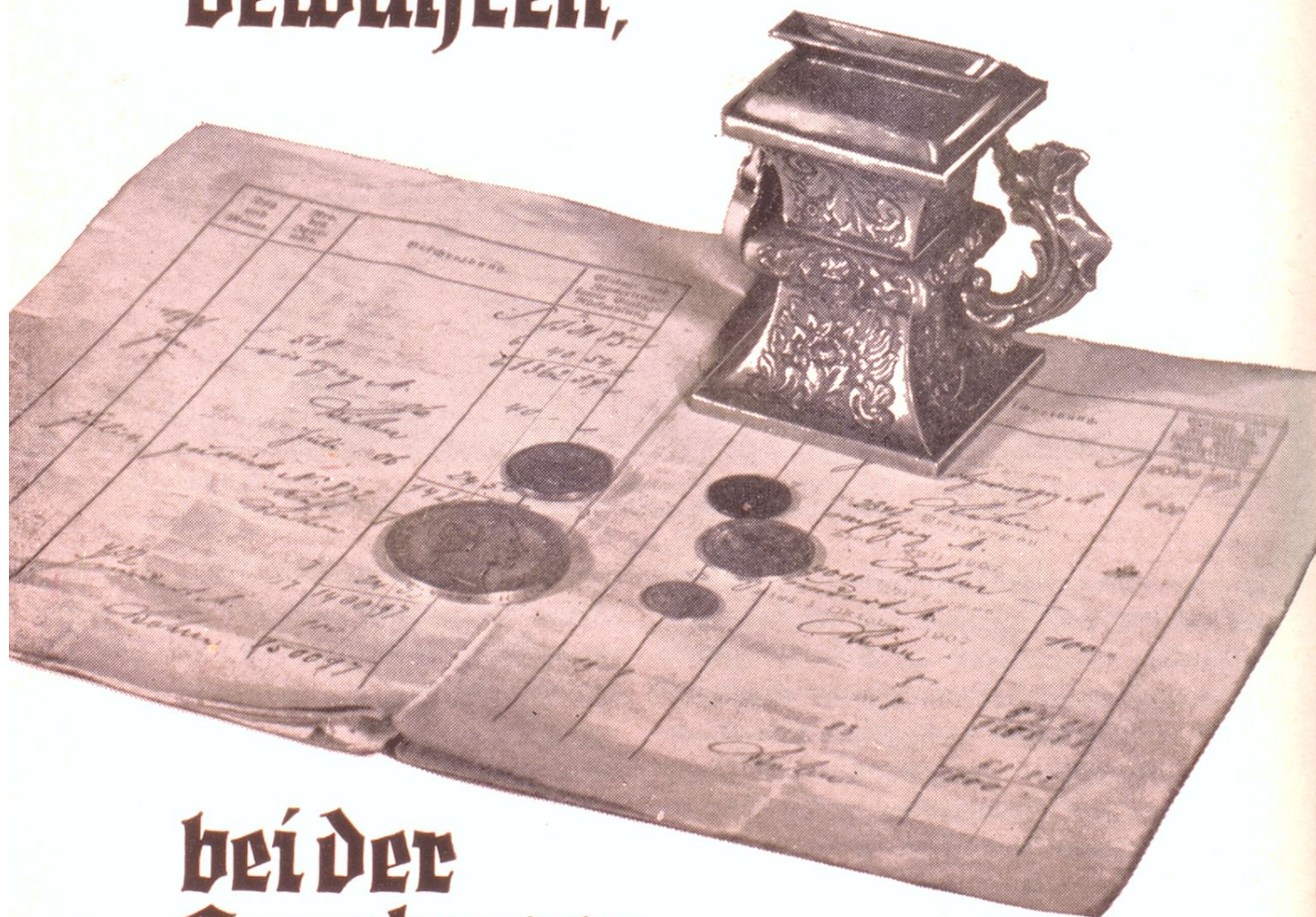
## *Stadthallen-Restaurant*

Telefon 4308

Gepflegte Gastlichkeit bei vorzüglicher Küche · Moderne Festsäle · Tagesrestaurant · Café · Tagungsräume · Stadtküche · Frei-Terrassen · Kegelbahnen

**Karl-Heinz Graf**

**Tradition  
bewahren,**



**bei der  
Sparkasse  
sparen...**

Ihr Berater in allen  
Geldangelegenheiten

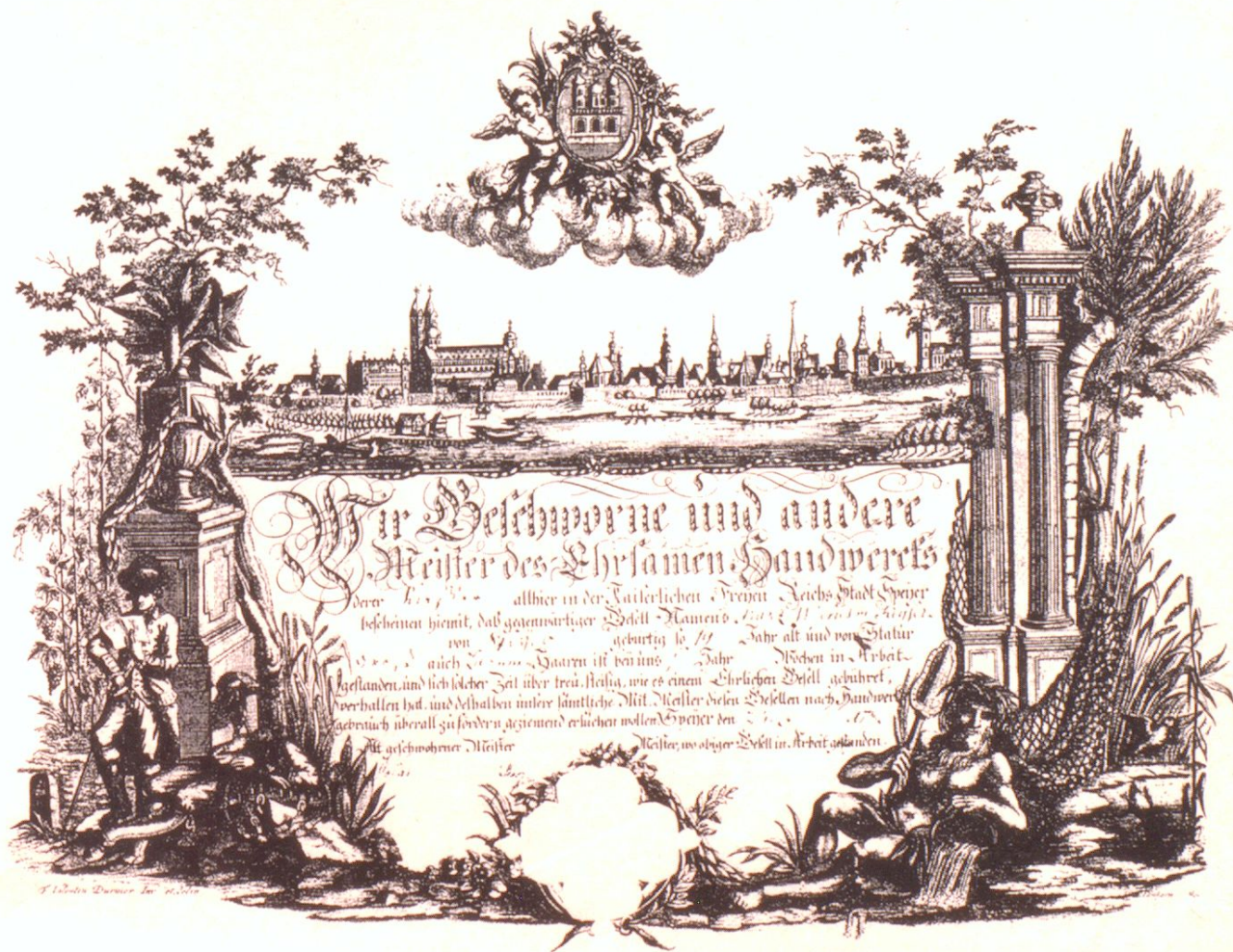


**Kreis- und Stadtparkasse Speyer**

gegr. 1829 – älteste Sparkasse der Pfalz

# Alte Speyerer Stadtansichten (20)

Von Günther Groh



Eine fast getreue Kopie der in unserer letzten Folge gezeigten Stadtansicht ist das ebenfalls um 1720 von A. Gläßer nach einer Zeichnung von Fr. Bernh. Werner gestochene Blatt. Die übrigen Speyerer Stadtansichten der folgenden fünfzig Jahre sind wieder mehr oder weniger gelungene Nachstiche der berühmten Merian-Ansicht, die wir als Nr. 11 dieser Folge zeigten.

Die erste eigenständige Stadtansicht des 18. Jahrhunderts ist die hier gezeigte als Kopf eines Gesellenbriefes. Der Kupferstich wurde um 1770 von H. Cöntgen nach einer Zeichnung von F. Valentin Durmer gestochen.

Das Blatt zeigt eine Ansicht der Stadt von Norden und den Dom erstmals mit dem barocken Westbau von Franz Ignaz Neumann. Links vom Dom sehen wir die wiederaufgebaute Bischofspfalz und die Kirche des Magdalenenklosters. Rechts vom Dom folgen

die Dreifaltigkeitskirche, der Läuturm, die Heilig-Geist-Kirche, die Dominikanerkirche (heute Konviktskirche), ein hoher spitzer nicht eindeutig bestimmbarer Turm, die Augustinerkirche, der Turm der Bartholomäuskirche, das Altpörtel, die Kirche des Karmeliterklosters und ganz am Bildrand die mit barocken Turmhauben wiederaufgebaute Stiftskirche von St. Guido.

Als Vordergrund zeigt der Stecher uns den hier ja nicht vorbeifließenden Rhein mit Booten und Kran. Über der Stadtansicht schwebt, von Putten gehalten, das Stadtwappen in reich verzierter Umrahmung. Auch der Gesellenbrief ist von einer phantasievollen Dekoration umrahmt: links an einem Postament mit einer Vase rasten zwei Handwerksburschen; rechts liegt vor einer Säulengruppe ein Flußgott; in der Mitte befindet sich ein Rahmen zum Aufdrücken des Zunftsiegels.

# Paul Schaefer

Am 4. September 1898 wurde Paul Schaefer in dem seit 1857 in Familienbesitz befindlichen Hotel „Goldener Engel“ als Sohn des Landwirts und Hoteliers Anton Schaefer geboren, der lange Jahre Stadtratsmitglied und einige Jahre Adjunkt (Beigeordneter) der Stadt Speyer war.

Bald nach dem Besuch des Jesuitengymnasiums in Feldkirch, wo er das Abitur mit Auszeichnung bestand, mußte Paul Schaefer den großen elterlichen Betrieb nach dem Tod des Vaters (1925) übernehmen. Unter seiner Leitung wurde der „Goldene Engel“ zum ersten Haus am Platz, in dem führende Politiker und bedeutende Künstler abstiegen.

Als der Zusammenbruch des Dritten Reiches dem Bürger wieder die Möglichkeit der Mitarbeit am öffentlichen Leben gab, da gehörte Paul Schaefer zu den Tätigsten. Als Mitbegründer der Speyerer CDU gehörte er dem im Mai 1946 von der französischen Besatzung berufenen Bürgerratskomitee an. Im September des gleichen Jahres wurde er in den ersten Stadtrat gewählt und von der CDU zum ehrenamtlichen Oberbürgermeister vorgeschlagen und durch Losentscheid gewählt, nachdem zwei Wahlgänge Stimmengleichheit mit dem Kandidat der SPD, Hermann Langlotz, ergeben hatten.

Die schwere Notlage dieser Jahre beanspruchte die volle Kraft des neuen OB; Befriedigung der immer neuen Requisitionsforderungen der Besatzung und Sicherstellung der Ernährung der Bevölkerung waren die vordringlichsten Aufgaben.

Daneben galt seine Initiative der Aufrechterhaltung der Verbindung mit dem badischen Nachbarland in der amerikanischen Zone durch Anschaffung des Fährobotes „Katharina“, bekannter unter dem volkstümlichen Namen „Zonenkattel“ und der Bekämpfung der Wohnungsnot durch



Gründung der GEWO. Maßgeblich beteiligt war Paul Schaefer bei der Gründung des Landesverbandes Mittelrhein des Volksbundes Deutsche Kriegsgräberfürsorge.

Mit dem Ende der Notzeit endete im März 1949 auch Paul Schaefers Amtszeit, da nun ein hauptamtlicher Oberbürgermeister – Dr. Paulus Skopp – gewählt wurde. Doch Paul Schaefer blieb weiterhin politisch aktiv und gehörte bis 1960 als Fraktionssprecher der CDU dem Speyerer Stadtrat und einige Jahre dem pfälzischen Bezirkstag an.

Bundesverdienstkreuz und Freiherr-vom-Stein-Plakette waren verdiente Ehrungen für seine kommunalpolitische Tätigkeit.

Weit weniger bekannt ist der Kunstsinn Paul Schaefers: in den Zimmern seines Hotels hängen keine billigen Drucke, sondern nur echte Bilder und mehr als fünfzig Jahre war er Konzertbesucher in Mannheim und Bayreuth und dann in der neuen Stadthalle.

Völlig unerwartet starb Paul Schaefer nach kurzer schwerer Krankheit erst 69 Jahre alt am 8. Februar 1968 und wurde unter großer Anteilnahme der Bewohner auf dem Neuen Friedhof beigesetzt.

Günther Groh



# Kleine Stadt-Chronik

## Neue Feuerwache für Speyers „Freiwillige“

Im Juni 1973 wird Speyers Freiwillige Feuerwehr ihr 125jähriges Jubiläum begehen. Noch rechtzeitig ist der seit vielen Jahren geplante Bau einer Feuerwache verwirklicht worden.

Was Fahrzeuge und Gerät angeht, so ist an der Ausrüstung der Wehr nie gespart worden. Aber woran es immer fehlte, das war ein zentraler Platz für die Unterbringung der Wagen und all dessen, was zu einer modern ausgerüsteten Feuerwehr gehört. Die Unterkünfte in der Karmeliter- und der Roßmarktstraße und im Rathaus waren nicht allein unzulänglich, sie erschwerten auch den Einsatz.

Das ist nun anders geworden. An der Industriestraße, die sich von der Ortsumgehung am Flugplatz entlang in das neue Industriegebiet im Süden hinunterzieht, entstand ein moderner Zweckbau, in dem der gesamte Bestand an Fahrzeugen und Geräten untergebracht ist. Von weitem ist die neue Feuerwache an dem fast 24 m hohen Schlauchtrocken- und Übungsturm kenntlich. Bei der Planung ging man davon aus, daß das Gebäude zu dem Zeitpunkt erweitert werden kann, wenn Speyer eine Berufsfeuerwehr erhält. Von besonderer Bedeutung ist die Lage: Über die neue Umgehungsstraße können alle Stadtteile auf dem schnellsten Weg erreicht werden. Und darauf kommt es ja besonders an.

Ende November zog die Wehr um. Die mehr als 80 freiwilligen Wehrmänner legten dabei tatkräftig Hand an. Keiner ist glücklicher als sie, daß sie ihre Fahrzeuge nun

nicht mehr durch die engen Innenstadtstraßen steuern müssen und daß alles übersichtlich und jederzeit einsatzbereit an seinem Platz ist. Die 2,4 Millionen Mark für die neue Feuerwache sind gut angelegt.

## Bürger engagieren sich fürs Feuerbachhaus

Von Bürgerinitiative wird zwar viel geredet, aber in der Praxis ist davon meist wenig zu spüren. Eine lobenswerte Ausnahme aber gilt es festzuhalten: Für die Erhaltung des Geburtshauses des Malers Anselm Feuerbach, ein kleiner, bescheidener und – leider! – arg heruntergekommener Bau in der Allerheiligenstraße, haben sich viele Bürger stark gemacht.

Im Oktober 1971 wurde der „Verein Feuerbachhaus Speyer e. V.“ ins Leben gerufen. Er zählt zwar nur wenig mehr als 70 Mitglieder, hat aber in der kurzen Zeit seines Bestehens schon allerlei Aktivitäten aufzuweisen. Vor allem geht es ihm darum, die Öffentlichkeit für seine Pläne zu interessieren, die darauf hinzielen, das Haus und einen alten Anbau gründlich zu sanieren, es zu einer Gedenkstätte für die Familie Feuerbach auszubauen und zu einem Ort bürgerlicher Begegnung werden zu lassen. Nach Ansicht des Kulturreferenten der Stadt, Universitätsprofessor Dr. Carl Schneider, sollte das Haus nicht zu einer Art von Mini-Museum werden, sondern als Arbeitsstätte eines Feuerbach-Studienkreises oder auch einer Feuerbach-Stiftung dienen und dadurch mit Leben erfüllt werden.

Bisher sind bereits rd. 12 000 Mark an Spenden aus allen Bevölkerungsschichten

Stets  
bestens  
informiert  
durch  
die



**T** SPEYERER  
**TAGESPOST**

das vielgelesene  
Heimat- und Familienblatt



zusammengekommen, damit das Haus erhalten bleibt und wieder hergerichtet werden kann. Auch die pfälzische Industrie und das Kultusministerium von Rheinland-Pfalz haben ihre Bereitschaft bekundet, sich an der Rettung des Feuerbachhauses finanziell zu beteiligen. Die Numismatische Gesellschaft Speyer brachte ein besonderes Gepräge heraus, dessen Verkauf 5000 Mark für die Renovierung einbringen soll, mit der voraussichtlich Anfang 1973 begonnen werden kann.

### **Neues Leben aus (Brauerei-)Ruinen**

Seitdem Speyers einst größte und bedeutendste Brau-Stätte, die Brauerei Schwartz-Storchen in der Oberen Langgasse, in andere Hände übergegangen ist, liegen die Betriebsgebäude verödet da. Das Verwaltungsgebäude wurde vom Gemeinnützigen Siedlungs- und Wohnungswerk der Diözese Speyer übernommen. Die hinter diesem Haus stehenden kleineren Baulichkeiten, die der Brauerei früher als Abstellräume dienten, wurden von Speyerer Bundeswehr-Pionieren im Rahmen einer Übung abgerissen.

Auf dem von den Soldaten freigemachten Gelände will das Siedlungswerk nach den Plänen des Speyerer Architekten Willi Grüner auf einer Fläche von rd. 12 000 Quadratmetern vier Baukörper mit zusammen rd. 150 Wohneinheiten (Eigentumswohnungen) errichten. Zwei dieser Bauten sollen sechs Geschosse haben, einer sieben und einer elf. Dazu kommen Abstellplätze für Pkw, Tiefgaragen, Kinderspielplätze und vor allem viel Grünflächen. Man hofft, daß im kommenden Jahr mit den Bauarbeiten begonnen werden kann.

### **Neue Unterkunft für das Finanzamt**

Schon seit langem wird von einer anderen (besseren) Unterkunft für das Finanzamt gesprochen. Nunmehr darf damit gerechnet werden, daß der Bau neuer Verwaltungsräume für das Speyerer Finanzamt in absehbarer Zeit in Angriff genommen wird. Von

der ursprünglichen Absicht, das Gebäude Johannesstraße 10 abzureißen und an dieser Stelle (Ecke Große Greifengasse/Johannesstraße) ein neues Verwaltungsgebäude zu errichten ist man abgekommen, denn die Untersuchungen haben ergeben, daß ein entsprechender Umbau dieses Gebäudes zweckmäßig ist. So wird das traditionsreiche Haus (in Speyer kurz „de Kaschte“ genannt), das dem Land Rheinland-Pfalz gehört, bald einem anderen Verwendungszweck zugeführt. Zuletzt wurden hier die „Förderkurse im Rahmen des zweiten Bildungswegs“ durchgeführt; seit 2 Jahren steht das Gebäude leer.

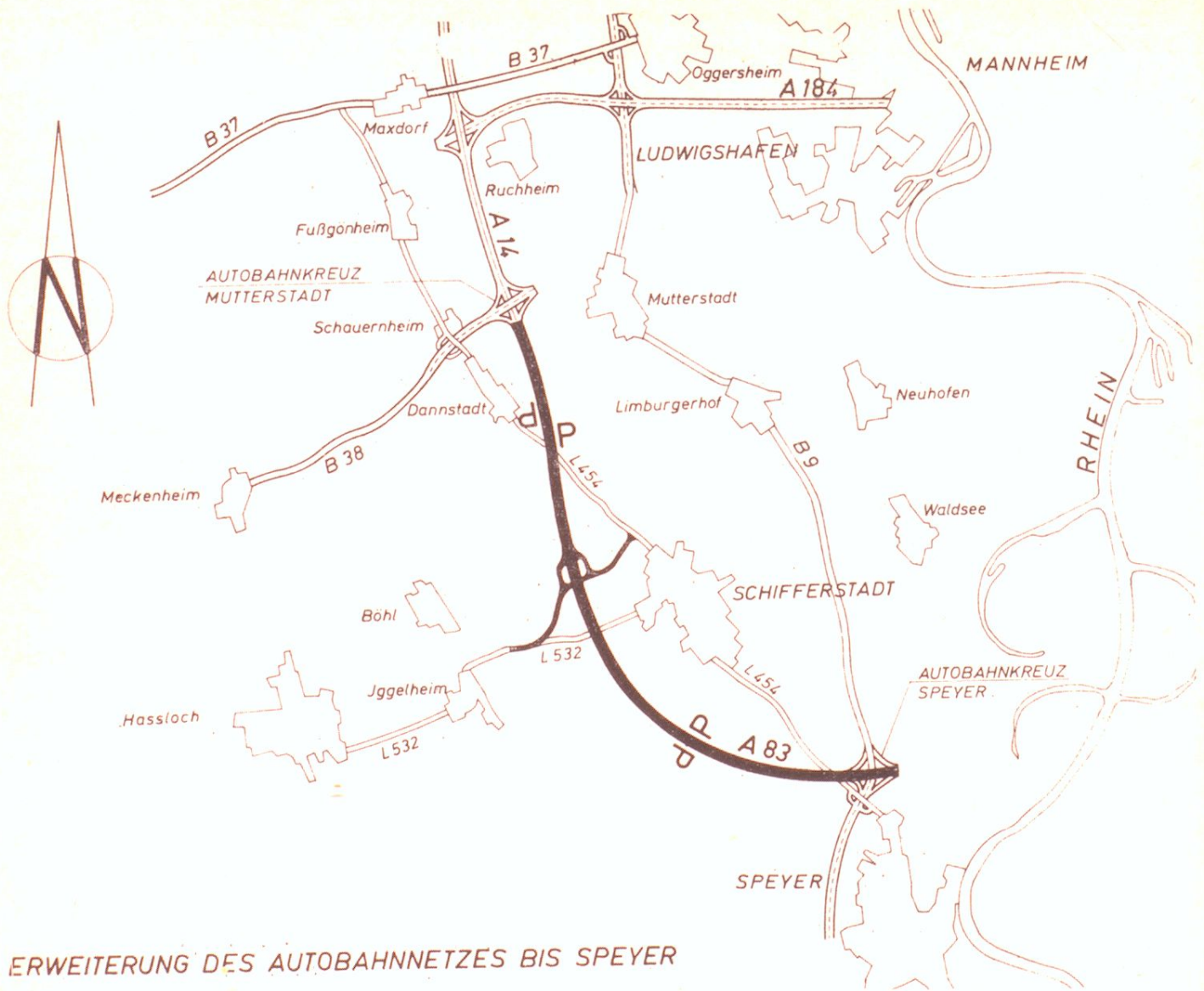
### **Abschied von einer alten Brücke**

Die alte Brücke am „Rauschenden Wasser“ ist nicht mehr. Sie wurde Ende Oktober dieses Jahres abgerissen, weil sie dem starken Verkehr nicht mehr gewachsen war. An ihre Stelle wird eine neue Brücke – drei Fahrspuren breit – treten; mit dem Neubau soll schon bald begonnen werden.

### **Zweiter Hafen soll am Rhein entstehen**

Die geplante erhebliche Kapazitätsausweitung der Raffinerie elf-Gelsenberg macht den Bau eines zweiten Hafens notwendig, der, nach den Plänen der Stadtverwaltung, parallel zum neuen Hafen auf der Halbinsel östlich der Schiffswerft Braun angelegt werden soll. Da die Liegeplätze und Abfüllvorrichtungen im neuen Hafen nicht mehr ausreichen, soll der zweite Hafen als reiner Ölhafen ausgebaut werden. Die dabei zu beachtenden Sicherheitsvorschriften haben insofern ein Gutes, als ein gewisser Abstand zum Strom gewahrt werden muß. Dadurch kann die für die Landschaft um Speyer charakteristische Reihe hoher Pappeln am Ufer erhalten bleiben.

Am 6. Oktober 1972 beschloß der Stadtrat die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den Bau des neuen Hafenbeckens auf der Grundlage der vorgelegten Planung.



## ERWEITERUNG DES AUTOBAHNNETZES BIS SPEYER

### Von Speyer aus direkt auf die Autobahn

Ende November wurde die Autobahn Frankenthal-Speyer für den Verkehr freigegeben. Damit ist die Stadt an das bundesweite Verkehrsnetz „angebunden“. Von Speyer aus kann man jetzt direkt die Autobahn Mannheim-Saarbrücken erreichen und so den verkehrsreichen Ballungsraum Ludwigshafen-Mannheim vermeiden.

Einen Haken hat die Sache allerdings: die Fortsetzung der Autobahn vom Speyerer Kreuz am Rinkenbergerhof und von dort aus an der einstigen „Siedlung“ vorbei wird erst in zwei Jahren in Betrieb genommen werden können, denn solange wird es noch dauern, bis die Speyerer Nordbrücke fertig ist. Die Arbeiten an den beiden Vorlandbrücken auf der pfälzischen und der badischen Seite laufen zwar auf vollen Touren, aber es wird

1974 werden, bis die neue Brücke fertig ist. Nach ihrer Fertigstellung wird man dann über die Autobahn bis zum Hockenheimer Kreuz am Motodrom weiterfahren können und dort auf die Heilbronner Autobahn kommen.

Die nächsten zwei Jahre aber wird der gesamte Verkehr über die Speyerer Umgehungsstraße und die – zweispurige! – Rheinbrücke laufen und von dort aus weiter über die alte Landstraße nach Schwetzingen-Heidelberg. Und das dürfte, vor allem in der Urlaubs- und Ferienzeit, ein böses Gedrängel geben.

### 50 Jahr Kurpfalz-Sekt

Die Kurpfalz-Sektkellerei in der Oberen Langgasse beging ihr 50jähriges Geschäftsjubiläum. Fünzig Jahre auf und ab in der Geschichte der Speyerer Kellerei – 1922 von

Direktor Otto Schwarz gegründet – wurde bei der Vorstellung des Betriebes und seiner Erzeugnisse transparent gemacht. Dabei wurden viele Zahlen genannt, aber auch das Besondere des Speyerer Sektes unterstrichen, der überwiegend durch lange Lagerung und Pflege auf der Flasche hergestellt wird. Die Qualität des nach der Methode „chamenoise“ hergestellten Sektes wird von Kennern geschätzt. Die Speyerer Kellerei gehört zu den fünf bis sechs „Flaschengärern“, die es unter rund hundert Betrieben der Sektherstellung in Deutschland noch gibt. Der Umsatz an Flaschen nähert sich der Millionengrenze.

### Sportler des Jahres

Zum ersten Mal in der Geschichte unserer Stadt wurden im Vollzug eines Ratsbeschlusses Sportler des Jahres gewählt.

Die Auszeichnung „Sportler des Jahres 1972“ wurde Hans Freistadt, Deutscher Fliegengewichtsmeister im Boxen, zuerkannt.

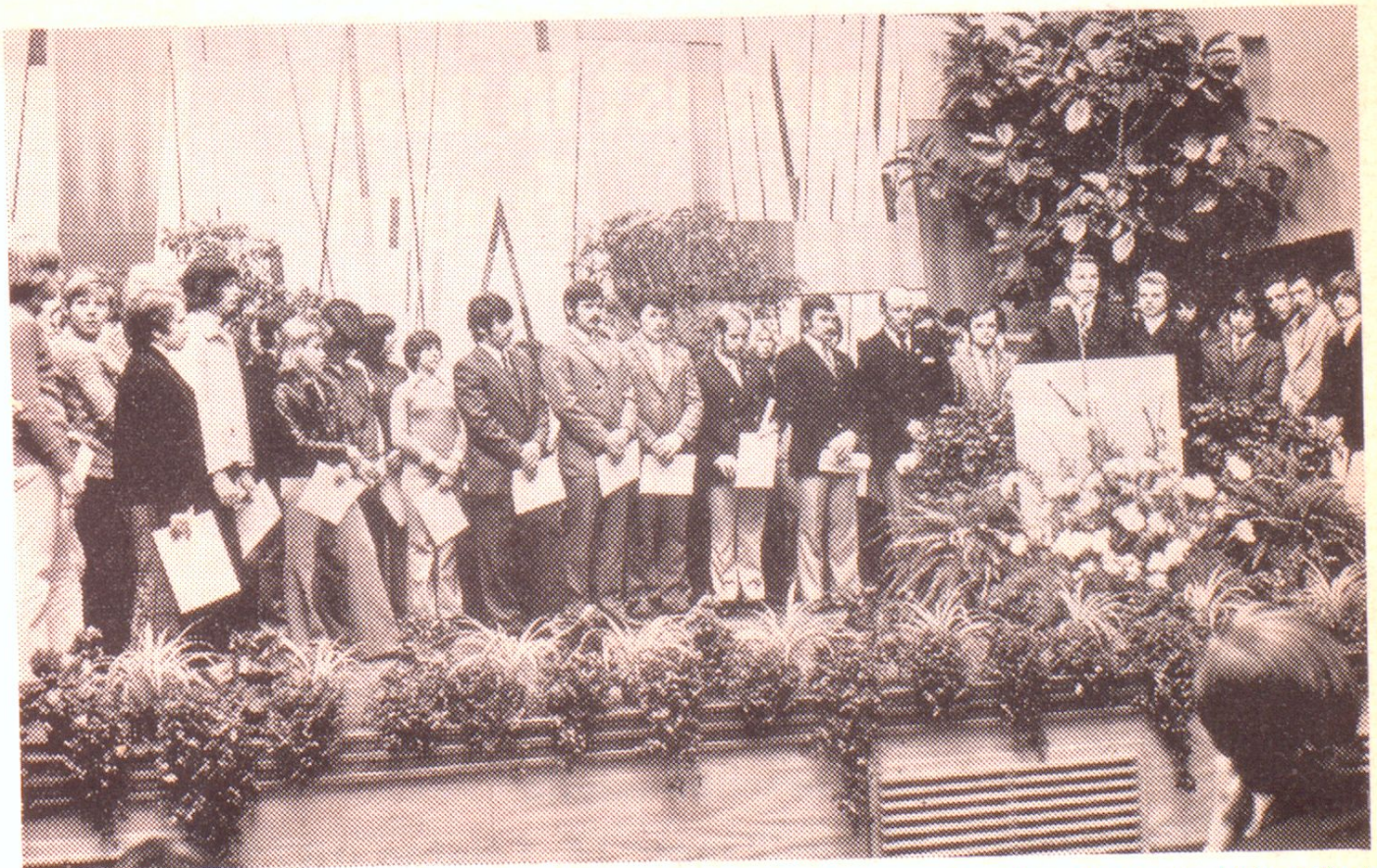
Freistadt wurde in diesem Jahr zum fünften Mal Deutscher Meister der Senioren. Der

27jährige wohnt in Waldsee und startet für den 1. BC Speyer. Wiederholt kam der Fliegengewichtler in der Nationalstaffel zum Einsatz, zuletzt 1971 in Köln gegen Polen und in Essen gegen die USA. Daß ihm der Start bei den Olympischen Spielen in München verweigert wurde, war für viele unverständlich.

Als „Mannschaft des Jahres 1972“ wurde die Gewichtheberstaffel des Athletenvereins 03 gewählt, die eine hervorragende Mannschaftsleistung erbrachte:

In der Saison 1969/70 schaffte sie den Aufstieg aus der Bezirksliga in die Landesliga Pfalz. In der Saison 1971/72 wurde sie ungeschlagen Meister der Landesliga und setzte sich in den Aufstiegskämpfen zur Regionalliga gegen Spitzenmannschaften aus dem Saarland, aus Nord- und Südbaden durch.

Bei der Sportlerehrung am 7. Dezember 1972 wurden die hervorragenden Leistungen von mehr als 60 Speyerer Sportlern gewürdigt.



Oberbürgermeister Dr. Roßkopf bei der Ehrung der zahlreichen kleinen und großen Meister im kleinen Saal der Stadthalle

Gepflegte Gastlichkeit im Hotel-Restaurant Wittelsbacher Hof

## *Hotel Wittelsbacher Hof*

Inh. A. Lipski

Telefon 06232/2310

672 SPEYER AM RHEIN · Ludwigstraße 2

Erstes Haus am Platze

Konferenzzimmer

Tagungsräume

## **Kundendienst in allen Fragen**

- Krankenversicherung
- Lebensversicherung
- Sachversicherung
- Bausparen
- Rechtsschutz

**Vereinigte**  
Krankenversicherung AG  
verbunden mit Eos Lebensversicherung AG

## **Bezirksleitung Werner Bartz**

672 Speyer/Rhein, Wormser Straße 32, Telefon 50 85

**Geschäftsstelle**

672 Speyer/Rh., Maximilianstr. 14, Telefon 0 62 32/29 08



Im überschwemmten Auwald plätscherten wieder einmal die trüben Fluten des Rheins

### Hochwasser

Monatelang hatte die Schifffahrt über extremes Niedrigwasser zu klagen. Doch in der zweiten Novemberhälfte stiegen die Fluten des Rheins innerhalb kurzer Zeit zu einem respektablen mittleren Hochwasser, das zur Einstellung der Schifffahrt führte und vorsorglich den Einsatz des technischen Hochwasserdienstes erforderlich machte. Ursache dieses für die Jahreszeit unerwarteten Wasserstandes waren ergiebige und weit verbreitete Regenfälle. Der gefahrdrohende Zustand dauerte erfreulicherweise jedoch nur wenige Tage.

Der höchste Wasserstand wurde am **26. November 1972** mit **7,50 m** verzeichnet.

### Speyerer und Neustadter marschierten zur Aumühle

Ausgebaut werden soll nicht nur der schon seit 70 Jahren vorhandene vom Pfälzerwald-Verein angelegte Radfahrweg zwischen Speyer und Neustadt, sondern auch die gute Nachbarschaft zwischen den beiden Städten

an Rhein und Haardt. Einen ersten „Anlauf“ hat man bereits mit einer gemeinsamen Wanderung gemacht, die zum Zielpunkt Aumühle führte.

Rund 80 Speyerer und etwa 120 Neustadter hatten sich an einem feuchten Tage aufgemacht, um die Piste einstweilen zu Fuß zu erproben. Die Speyerer hatten elf Kilometer zu marschieren und sollen – wie es in der Zeitung hieß – trotz Blasen an den Füßen nur zufriedene Gesichter gezeigt haben.

Das „Gipfeltreffen“ zwischen den Bürgern der Domstadt und der Perle der Haardt erhielt offiziellen Charakter durch Anwesenheit und Ansprachen der Oberbürgermeister Dr. Roßkopf, Dr. Brix und Landrat Dr. Schädler, die sich gegenseitig versicherten, die Grenzen ihrer Territorien nicht wegen weiterer Eingemeindungsgelüste überschritten zu haben. Daß auch sie zu Fuß gekommen waren – Ehrensache. Der älteste Teilnehmer – und mit der munterste – war der 90 Jahre alte Arthur Barth aus Speyer.

**Bei allen Anlässen  
die guten Biere von**

## **Schwartz-Storchen**

Zweigniederlassung der  
Eichbaum-Werger-Brauereien AG.  
Speyer/Rhein



**Eichbaum**  
**das urigste Bier**



Die Lehmann'sche Steuerstation „ruht“ im neuen Hafen; wie lange noch?

### „Lehmann'sche Steuerstation“

Auch die romantische „Lehmann'sche Steuerstation“ soll in Anlehnung an unseren Hauptbeitrag in diesem Heft in Erinnerung gebracht werden. Viele Jahre lag diese schwimmende Gastwirtschaft am Rheinufer unterhalb der Ziegelwerke vor Anker. Hier wurden die vorbeifahrenden Schiffe registriert, die „Schiffigen“ konnten Nachrichten hinterlassen, Auskünfte erhalten und mancher Speyerer ist hier gern als Gast eingekehrt.

Eines Tages war die Station nicht mehr ganz flußtauglich und für den mehr und mehr zunehmenden Schiffsverkehr eher ein Hindernis als eine Hilfe. Nachdem auch die Wirtschaftskonzession nicht mehr gegeben wurde, war das Ende einer liebenswert gewordenen Einrichtung gekommen. Seit dieser Zeit ruht die „Lehmann'sche Steuerstation“ im neuen Hafen, zwar immer noch bewohnt, aber ohne Chance, jemals wieder ihrem ursprünglichen Zweck dienen zu können.

### Politessen im Stadtbild

Der Strafzettel wird zwar nicht angenehmer, wenn er von zarter Hand ausgestellt wird, aber mehr Ordnung im ruhenden Verkehr verspricht sich die Polizeidirektion Speyer, die in diesen Tagen vier ausgebildete Politessen zur Überwachung der Verkehrssünder in den Speyerer Straßen einsetzte. Sechs Wochen saßen sie auf der Schulbank und lernten die einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen, ehe sie im schmucken Blau in der Öffentlichkeit zu sehen waren, zunächst in Begleitung eines männlichen Beamten, später zu zweit. Die vier aus Speyer stammenden jungen Frauen machen im Wechsel vormittags und nachmittags ihren Dienst.

### Weihnachtsmarkt auf der Hauptstraße – viel diskutiert

Heftig diskutiert, von vielen begrüßt, von manchen verdonnert, wird zur Zeit der Weihnachtsmarkt in Speyer. Für und Wider halten

aber die Besucher von nah und fern nicht ab, sich das Experiment auf der Speyerer Hauptstraße anzusehen und sich mit ihren Kindern und Großmüttern in die vorweihnachtlich geschmückte Fußgängerzone zwischen Altpörtel und Dom zu begeben. Das gibt zwar Verkehrs- und Parkprobleme – und leider manchen „Knollen“ – aber die Absicht der Veranstalter, möglichst viele Menschen in das vorweihnachtliche Speyer zu bringen, scheint von Erfolg gekrönt. Imbißbuden, Zuckerbäcker, Verkaufsstände für Waren aller Art sind aufgestellt, ein Karussell dreht sich für die Kinder und auf dem Marktplatz zieht eine kleine Eisenbahn ihre Runden.

Daß der erste Versuch nicht in allen Teilen die idealste Verwirklichung der Idee gebracht hat, wird die Verantwortlichen nicht davon abhalten, es im nächsten Jahr wieder zu versuchen und besser zu machen. Schließlich sollte der Weihnachtsmarkt eine Art Premiere für die geplante Fußgängerzone sein, die nach Lösung einiger Probleme, die in diesem Zusammenhang aufgetaucht sind, wahrscheinlich kommen wird. Einstweilen gehört die Hauptstraße dem Fußgänger und den Kindern. Sie genießen es.

### Schlüsselübergabe im Altenheim

Das seit einiger Zeit bewohnte und funktionsfähige Altenheim der Bürgerhospitalstiftung am Mausberg wurde im Beisein einer stattlichen Festversammlung offiziell seiner Bestimmung übergeben. Im Schmuck der Amtskette begrüßte Oberbürgermeister Dr. Roßkopf zunächst die alten Mitbürger, für die dieses kombinierte Alten- und Pflegeheim im ehemaligen Eberhardtschen Mirabellengarten errichtet wurde. Daß das Werk „musterbildend gelungen“ sei, bescheinigte der Oberbürgermeister allen am Bau Beteiligten, an ihrer Spitze Diplom-Ingenieur Schmucker aus Mannheim, der damals den Architektenwettbewerb gewann.

In Speyer werden die Menschen älter als im übrigen Bundesgebiet. Das wurde bei dieser Gelegenheit auch durch Zahlen bewiesen.



Frau Hedwig Bernd und Architekt Schmucker bewundern den in einem Kästchen verwahrten Schlüssel

Jetzt schon sind in Speyer die für die BRD für 1980 errechneten Prozentzahlen erreicht. Doch nicht nur aus diesem Grunde sei es notwendig, daß sich die Stadt ihrer alten Bürger annehme. Das geschehe in Speyer seit vielen Jahrhunderten durch die Bürgerhospitalstiftung. Gesicht und Glaubwürdigkeit eines Gemeinwesens werde mehr denn je danach beurteilt, welches Maß an Liebe, Zuwendung und Mitmenschlichkeit es seinen alten Bürgern zukommen lasse, sagte der Oberbürgermeister.

Viele Redner kamen bei der Feier zu Wort, Grußworte wurden verlesen und Geschenke übermittelt, ehe der Schlüssel vom Architekten an den Oberbürgermeister, von diesem an den Dezernenten Bürgermeister Dr. Roller, und schließlich an Heimleiterin Frau Hedwig Bernd überreicht wurde. Die Aufgabe des Hauses unter dem Gesichtspunkt zu sehen, dem alten Menschen seine Würde zu erhalten, sei nach seiner Auffassung das Primäre, sagte in seiner Ansprache D. Otto Roller. Rund 120 ältere Speyerer Bürger haben in dem neuen Haus in modern ausgestatteten Räumen ein angenehmes Zuhause gefunden.



# Bundestagswahl am 19. November 1972

Wahlergebnis der kreisfreien Stadt Speyer

Wahlberechtigte: 30 373 (1969: 28 017)

Wähler: 27 698 (1969: 24 400)

Wahlbeteiligung: 91,19 % (1969: 87,09 %)

	Erststimmen		Zweitstimmen		v. H.	
	1972	1969	1972	1969	1972	1969
ungültige Stimmen	353	419	340	435	1,23	1,78
gültige Stimmen	27 345	23 981	27 358	23 965	98,77	98,22
CDU	11 708	10 846	11 460	10 545	41,38	44,00
SPD	14 167	10 704	13 368	10 717	48,26	44,72
FDP	1 078	1 204	2 178	1 373	7,86	5,73
DKP	171	—	163	—	0,59	—
NPD	221	941	189	1 058	0,68	4,42
ADF/DFU	—	286	—	272	—	1,13

Nach dem endgültigen Wahlergebnis für den Wahlkreis 160 (Neustadt-Speyer) wurde der Speyerer Bewerber für diesen Wahlkreis, Herr Peter Büchner (SPD), gewählt.



**Hauslager** renommierter Weingüter und Winzervereine der Pfalz, Rheinhessens, Rheingau und Elsaß u. a.

Weingut Dr. v. Bassermann-Jordan, Deidesheim

Weingut Eugène Klipfel, BARR (Bas-Rhine-Elsaß)

Weingut Wolf Erben, Wachenheim

Auswahl unter ca. 350 Weinlagen u. Sorten — vom Tischwein bis zur Trockenbeeren-Auslese — Orig. Erzeugerpreise — Lieferung frei Haus — Ausrichten von Weinproben (auch im eigenen Weinprobier-Keller) — Weinversand.

**Speyer Mühlweg 18 (Im Erlich) Ruf 5701**



„Anbetung der Könige“, Ausschnitt aus dem „Boßweiler Altar“, 15. Jahrh.,  
zur Zeit im Bischöflichen Konvikt

# Aus der Bürgerfamilie

Artur Schütt, Oberstudiendirektor (40) wurde am 7. Oktober 1972 durch Frau Ministerialrätin Seither offiziell in sein Amt als neuer Schulleiter des Staatl. Gymnasiums am Kaiserdom eingeführt. Er ist Nachfolger von Oberstudiendirektor Josef Keller, der in den Ruhestand getreten ist. Schütt stammt aus Hindenburg (Oberschlesien). Nach dem Studium in Berlin war er zunächst Lektor für Deutsch am Goethe-Institut in Schweden. Als Referendar war er in Ludwigshafen und an der Edith-Stein-Schule in Speyer tätig. Assessor war er am Max-Planck-Gymnasium in Ludwigshafen und danach Fachleiter für Deutsch am Studienseminar in Speyer. Zuletzt – seit 1969 – war Schütt Mitarbeiter in der Planungsgruppe für den bildungspolitischen Bereich bei der Landesregierung Rheinland-Pfalz.

Paul Klein (69), Rektor a. D., Friedrich-Ebert-Straße 6, wurde für seine Verdienste um die kommunale Selbstverwaltung mit der Freiherr-vom-Stein-Plakette ausgezeichnet. Als profilierter Kommunalpolitiker hat Klein an der Entwicklung unserer Stadt, insbesondere auf dem weiten Feld des kulturellen Lebens, aktiv und maßgeblich mitgewirkt. Seit 1956 gehört er ununterbrochen der Stadtratsfraktion der SPD an. Die Plakette wurde am 28. Oktober 1972 in Osthofen im Rahmen einer Feierstunde durch den Regierungspräsidenten überreicht.

## Goldene Hochzeitsreise

Liesel (69) und Emil Böß (74), beide auf ganz verschiedene Art den Speyerern bekannt, feierten am 15. Juli 1972 Goldene Hochzeit. Emil, einst Fußballstar und als „Böße-Knaller“ hochberühmt, und seine Liesel, als Verfasserin stimmungsvoller Heimatgeschichten und Gedichte bekannt, waren nicht daheim, um der Gratulantenschar zu

entgehen. An ihrem großen Tag verfaßte Liesel Böß diese Zeilen zur Erinnerung an fünfzig erfüllte Ehejahre.

*Mir hän heit goldner Heichzeitsdag,  
Doch mir sinn nett dehäm,  
Mir sinn im Schwarzwald uff ner Bank,  
Um uns norr Tannebääm.*

*Was isch's doch doo so schää und still  
Uff unsrer klääne Bank,  
Nor Vogelsang unn guti Luft,  
Kä bissel Autog'stank!  
Heit sinn es also fuffzig Johr,  
Seit er um mich gefreit,  
Un u'gelooche sag ich's laut,  
Es hot mich nie gereit.*

*Jetzt streichelt er moi graues Hoor,  
Bei ihm, do dut's nett gehe,  
Weil er kä hott – doch macht des nix,  
Kään Wind kann's ihm verwehe.*

*Vor fuffzig Johr, do ging des noch  
Do waren wir noch jung,  
Doch heit bleibt uns vun alledem  
Bloß die Erinnerung.*

*Vunn einst bis jetzt – ä langi Zeit,  
Doch sie war wunderschää,  
Am allerliebste wär uns jo,  
Daß sie nie mög vergeh!*

*Doch legen mir's in Gottes Hand  
Er wärd's schun richtig mache,  
Er führt uns sicher bis ans Ziel  
Durch Träne und durch Lache.*

*Wie er es macht, wärd's richtig soi,  
Doch Herr, ich hab ä Bitt:  
Wann ääns vun uns mol gehe muß,  
Nemm glei des annere mit!*

Schwester Lisa Matz, seit 12 Jahren leitende Schwester im Krankenhaus der Evangelischen Diakonissenanstalt Speyer, ist nach 42 Schwesterndienstjahren ab November 1972 in den Ruhestand getreten. In einer familiären Abschiedsfeier würdigte Pfarrer Wien das Leben und Wirken von Schwester Lisa in der Diakonie und Krankenpflege. Als Nachfolgerin in das verantwortliche Amt der leitenden Schwester wurde Schwester Elfriede Brassat (39) berufen.

## Speyer einst . . .



Die Weinstube „Zum Rössel“ in der Gilgenstraße

Diakonissenschwester Hedwig Knaack wurde im November von Pfarrer Kaiser in einem geselligen Gemeindeabend der Johannes-Kirchengemeinde Speyer-West mit freundlichen Worten des Dankes und der Anerkennung für ihren unermüdlichen Schwesterndienst in Speyer verabschiedet. 15 Jahre lang war sie Leiterin des Evangelischen Kindergartens im Burgfeld. Schwester Hedwig wird künftig als Leiterin einer Gemeindepflegestation in Landau tätig sein.

Albert Franck, der Vorsitzende des Aufsichtsrats der Vorderpfälzischen Fleischer-Genossenschaft (FleiVo) wurde am 7. Dezember 1972 75 Jahre alt. Seit 1948 ist der Jubilar mit dem Aufbau und der Entwicklung der Genossenschaft eng verbunden. Als Geschäftsführer, Vorstandsmitglied und seit 1970 als Aufsichtsratsvorsitzender hat sich Franck um die Fleischer-Genossenschaft große Verdienste erworben.

**Im letzten Vierteljahr wurden in Speyer 90 und mehr Jahre alt:**

Colmsee August, Wittelsbacherstraße 5  
(90 Jahre am 9. Oktober 1972)

Schneider Johann, Lina-Sommer-Straße 92  
(90 Jahre am 18. Oktober 1972)

Richter Maria geb. Gruner, Ludwigstraße 63  
(91 Jahre am 21. Oktober 1972)

Maschka Irene geb. Schneider, Im Oberkämmerer 3 (96 Jahre am 28. Oktober 1972)

Hammelman Georg, Heydenreichstraße 17  
(96 Jahre am 3. November 1972)

Gerstmann Luise geb. Dörr, Brudergasse 2  
(90 Jahre am 6. November 1972)

Hauck Maria geb. Zimpelmann, Mausbergweg 6 (91 Jahre am 10. November 1972)

Estner Käthe geb. Mathiszig, Trifelsstraße 8  
(94 Jahre am 14. November 1972)

## ... und jetzt



Die romantische Weinstube hat schon vor Jahren einem Geschäftshaus weichen müssen

*Gruber Alois*, Karolingerstraße 1  
(92 Jahre am 14. November 1972)

*Mayer Elisabeth*, Marienstraße 12  
(90 Jahre am 15. November 1972)

*Worst Raimund*, Goethestraße 4  
(90 Jahre am 21. November 1972)

*Korn Barbara geb. Habermehl*, Mehlgasse 24  
(93 Jahre am 21. November 1972)

*Roser Ernestine geb. Lenhardt*, Conrad-Hist-  
straße 19 (90 Jahre am 23. Nov. 1972)

*Faltermann Emma*, Ludwigstraße 63  
(96 Jahre am 25. November 1972)

*Nadler Katchen*, Hilgardstraße 26  
(96 Jahre am 26. November 1972)

*Lindenmeyer Maria geb. Reuther*, Ludwig-  
straße 29 (92 Jahre am 28. November 1972)

*Brech Johann*, Mörschgasse 32  
(90 Jahre am 4. Dezember 1972)

*Körner Martha*, Kleine Gailergasse 3  
(92 Jahre am 5. Dezember 1972)

*Vögeli Eva geb. Albrecht*, Salierstraße 20  
(91 Jahre am 20. Dezember 1972)

*Gauly Otto*, Wittelsbacherstraße 3  
(90 Jahre am 28. Dezember 1972)

Geschmackvolle  
Damenbekleidung  
findet man stets im

MODEHAUS  
*Charlott*

Am Altpörtel  
dem Haus der führenden Fabrikate



## Schöner wohnen und bequemer heizen

durch wirtschaftlichen Einsatz  
von

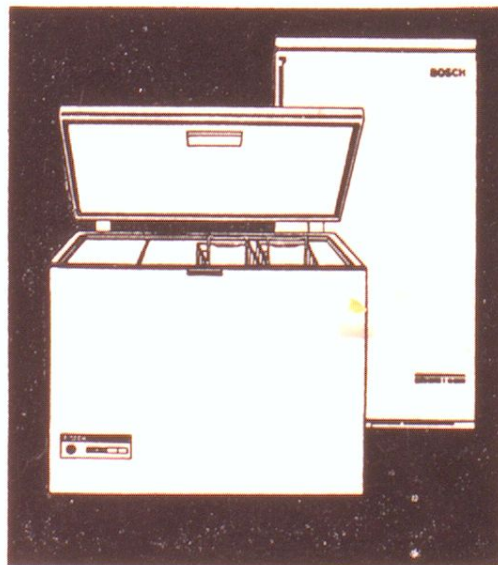
# Elektrizität - Gas und Fernwärme

Stadtverkehr in modernen Bussen.

Karmeliterstraße 6-10

Fernruf 30 11

## Bosch Gefriergeräte



Bosch Gefriergeräte  
machen das Heimgefrieren  
für jeden Haushalt zu einer  
sicheren Vorratshaltung.  
Bosch Gefriergeräte mit  
Sicherheits-Kontrollsystem.  
Von 110 bis 530 Liter.

## PAUL KARL K.G.

Rundfunk-, Elektro-  
und Beleuchtungs-  
großhandel

**672 SPEYER**  
Wormser Str. 46  
Telefon 50 94

---

Fachmännische  
Bedienung

Eigener  
Kundendienst



3. Januar, 20.00 Uhr, Vortragssaal der Stadthalle – Vortrag der Numismatischen Gesellschaft

5. Januar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – „Zar und Zimmermann“, Komische Oper von Albert Lortzing, durch das Badische Staatstheater Karlsruhe  
Miete A, B, E und freier Verkauf

6. Januar, 20.00 Uhr, großer Saal und Vortragssaal der Stadthalle – Ball des Turn- und Sportvereins Speyer

6. Januar, 20.00 Uhr, kleiner Saal der Stadthalle – „Königreich“ des Garde-Corps „Rot-Weiß“

7. Januar, 10.33 Uhr, großer Saal der Stadthalle – „Goldener Löwe“ der Vereinigung Badisch-Pfälzischer Karnevalvereine

8. Januar, 20.00 Uhr, kleiner Saal der Stadthalle – Lichtbildervortrag des Deutschen Alpen-Verein Speyer

9. Januar, 20.00 Uhr, Vortragssaal der Stadthalle – Tauschzusammenkunft des Briefmarkensammlervereins

10. Januar, 20.00 Uhr, Vortragssaal der Stadthalle – Vortrag beim Kneipp-Verein Speyer

11. Januar, 20.00 Uhr, Landwirtschaftl. Versuchsanstalt, Obere Langgasse 40 – Vortrag von Dr. Franz Ader: „Samen, Saaten und Früchte beginnen ihr Pflanzenleben“  
(Volkshochschule – Pollichia)

12. Januar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Konzert des Philharmonischen Orchesters der Pfalz, Dirigent: Christoph Stepp, Solist: Ulf Hoelscher, Violine. Werke von J. Weinberger, A. Dvorák, B. Bartók  
Miete A, C, E und freier Verkauf

13. Januar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Hochschulball

15. Januar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Lichtbildervortrag von Ober-

studienrat Walther Hedrich, Germersheim: „Das Bitscher Land“  
(Volkshochschule – Historischer Verein)

17. Januar, 20.00 Uhr, kleiner Saal der Stadthalle – Eröffnung des 1. Halbjahres 1973 der Volkshochschule. Vortrag von Univ.-Prof. Dr. Alfred Heuß, Göttingen: „Die Zukunft des wissenschaftlich gebildeten Lehrers“

20. Januar, 14.00 Uhr, kleiner Saal der Stadthalle – Sozialamt: Beratungsnachmittag für alte Menschen in der Erziehungshilfe

23. Januar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Lichtbildervortrag von Prof. Dr. Klotter, Mainz: „Abwässer und Abwasserreinigung – Kann die Gefahr der Gewässerverschmutzung gebannt werden?“  
(Volkshochschule – Pollichia)

24. Januar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – „Die schöne Galathee“, Operette von Franz von Suppé, durch das Pfalztheater Kaiserslautern  
Miete A, B, D und freier Verkauf

25. Januar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Lichtbildervortrag von Dr. Otto Roller: „Großbritannien“ (Volkshochschule)

26. Januar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Ball der Landwirte

27. Januar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Hofball Ihrer Tollität, SKG

29. Januar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Vortrag von Bankkaufmann Dieter Gras, Frankfurt: „Chancen und Risiken des Investmentsparens“ (Volkshochschule)

30. Januar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Familienabend des Kreisverbandes Gartenbau

30. Januar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Dichterlesung Albrecht Goes  
(Volkshochschule – Literarischer Verein)

31. Januar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Neue Filme aus Speyer  
(Volkshochschule – Film-Amateur-Club)

1. Februar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Liederabend Gloria Davy  
Außer Miete – freier Verkauf

# Restaurant Kuefürst

Unweit Museum  
Tel. 72389 - Inh. P. Walz

**Bei jeder Gelegenheit die guten Biere  
von Schwartz-Storchen**

**Schwartz-Storchen**  
Zweigniederlassung der Eichbaum-Werger  
Brauereien AG · Speyer am Rhein

Es stehen Ihnen insgesamt ca. 110 Sitzplätze zur Verfügung. (Nebenzimmer mit 35-40 Sitzplätzen. Geeignet für geschlossene Gesellschaften und Versammlungen.) Parkplatz für PKW und Omnibusse direkt beim Haus genügend vorhanden. Montag Betriebsruhe. Zimmernachweis.

**bärbel Kosmetik**  
gesichtspflege, maniküre, pediküre - fußpflege

**Wir führen für Sie:**

dr. payot  
lancôme  
juvena  
germaïne monteil  
orlane

speyer/rhein · landauer straße 5 · telefon 23 79  
schifferstadt · hauptstraße 45

**ballett + gymnastik**



**KARIN WAGNER**

Speyer · Ludwigstraße 37 · Telefon 7 13 52

- Kurse für Kinderymnastik
- Kinderballett für Anfänger und Fortgeschrittene
- Jazztanz u. Ballett als Hobby
- Gymnastik für Damen

Auskunft und Anmeldung von Dienstag bis Donnerstag,  
von 15 bis 18 Uhr in der Ballettschule oder Telefon privat 7 13 52 von 8 bis 9 Uhr.

**„Zum Domnapf“**

Speiserestaurant

**Inh. Rudolf V. Dinspel**

672 Speyer am Rhein

Am Domplatz 1 · Telefon 2454

Zwei Nebenzimmer für Gesellschaften und Vereine. Gepflegte Küche und Weine aus den besten Lagen, sowie die meisterhaft gebrauten Biere der Brauerei „Moninger“.



3. Februar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Abschlußball der Tanzschule Krüger

5. Februar, 20.00 Uhr, Vortragssaal der Stadthalle – Vortrag von Rechtsanwalt Peter Reuther: „Das Recht im Wandel“, Teil I (Volkshochschule)

6. Februar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Vortrag von Univ.-Prof. Dr. Carl Schneider: „Die antike Stadt als Freund oder Widersacher des Staates“ (Volkshochschule)

7. Februar, 20.00 Uhr, Vortragssaal der Stadthalle – Vortrag der Numismatischen Gesellschaft

8. Februar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – „Liebesgeschichten und Heiratsachen“ Schauspiel von J. Nestroy, durch die Städt. Bühne Heidelberg  
Miete A, B, D und freier Verkauf

11. Februar, 14.33 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Jubiläumsball der Vereinigung Badisch-Pfälzischer Karnevalvereine

12. Februar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Vortrag von Oberstudienrat Dr. Kurt Baumann: „Als Agent im Dienste der Französischen Revolution“ – Das abenteuerliche Leben des Philipp Reibelt aus Speyer (Volkshochschule – Historischer Verein)

13. Februar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Vortrag von Zahnarzt Ludwig Wilhelm: „Unsere Zähne – unser Kauorgan“ (Volkshochschule)

15. Februar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Lichtbildervortrag von Ministerialrat Dr. Schweng, Mainz: „Können noch Fische im Rhein und seinen Nebengewässern leben oder sind sie zum Sterben verurteilt?“ (Volkshochschule – Pollichia)

16. Februar, 19.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Damensitzung der SKG

20. Februar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – „Die Goldfische“, Komödie von J. Arnouilh, durch das Tourneetheater „Der grüne Wagen“  
Miete A, B, D und freier Verkauf

21. Februar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Lichtbildervortrag von Kgl. Dän. Konsul H. P. Seest, Mannheim: „Dänemark“ (Volkshochschule)

23. Februar, 20.00 Uhr, alle Säle der Stadthalle – Faschingsball der Vereinigten Flugtechnischen Werke Speyer

24. Februar, 19.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Fastnachtssitzung der SKG

25. Februar, 20.00 Uhr, Vortragssaal der Stadthalle – Blindenkonzert der blinden Künstler Schwetzingen

27. Februar, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Vortrag von Oberstudiendirektor Heinz Regel: „Die Grundprobleme der Relativitätstheorie“ (Volkshochschule)

28. Februar, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – „Der Graf von Luxemburg“, Operette von Franz Lehár, durch das Pfalztheater Kaiserslautern  
Miete A, B, D und freier Verkauf

3. März, 20.00 Uhr, großer und kleiner Saal der Stadthalle – „Närrischer Lulatsch“ des Bundes der Berliner

4. März, 19.00 Uhr, alle Säle der Stadthalle – Faschingsball des Jugendamtes

5. März, 20.00 Uhr, alle Säle der Stadthalle – Rosenmontagsball der SKG

6. März, 14.00 Uhr, alle Säle der Stadthalle – Kindermaskenfest der SKG

6. März, 19.00 Uhr, kleiner Saal der Stadthalle – Kehraus der SKG

7. März, 20.00 Uhr, Vortragssaal der Stadthalle – Vortrag der Numismatischen Gesellschaft

9. März, 20.00 Uhr, kleiner Saal der Stadthalle – Vortrag von Dr. Georg Gölter, MdB: „Hochschulen in Deutschland – Sackgasse ohne Ausweg?“ (Volkshochschule)

11. März, 19.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – „Der Rosenkavalier“, Oper von Richard Strauß, durch die Städtische Bühne, Heidelberg  
Miete A, B, E und freier Verkauf

*Café-Restaurant*  
**Karl Hammer**

SPEYER/RHEIN  
Rheinallee · Telefon 4333

---

Wir bieten Ihnen eine reichhaltige Auswahl an Speisen und Getränken  
Insbesondere: Forellen und Bodensee-Felchen

---

**TANZSCHULE KRÜGER**

---

Laufend Kurse für Anfänger, Fortgeschrittene und Ehepaare.

Privatunterricht nach Vereinbarung.

Turniertraining im Tanzsportclub „Grün-Gold Speyer“.

**SPEYER/RHEIN, Bahnhofstraße 66 - Telefon 6608**

*Speyers großes Modehaus*

**KÖPPER**

Landauer Straße 37 · Tel. 2483

12. März, 20.00 Uhr, kleiner Saal der Stadthalle – Collegium musicum judaicum, Amsterdam. Leitung: Kantor Chaim Storosum, Musik vom Tempel bis zum Kibbuz  
Außer Miete – freier Verkauf

13. März, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Vortrag von Zahnarzt Ludwig Wilhelm: „Die Zahnfäule – ihre Verhütung und die Erhaltung unseres Gebisses“  
(Volkshochschule)

15. März, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Lichtbildervortrag von Museumsdirektor Dr. Karl Schultz: „Eindrücke eines Kunsthistorikers von einer Rußlandfahrt“  
(Volkshochschule)

16. März, 20.00 Uhr, kleiner Saal der Stadthalle – Lichtbildervortrag des Alpenvereins

17. März, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – „Seit Adam und Eva“, Heiteres Liebes-Abc, von John B. Priestley, mit Herbert Bötticher, Margot Trooger u. a., durch das Tournee-Theater „Thespiskarren“, Hannover  
Miete A, B, D und freier Verkauf

19. März, 20.00 Uhr, kleiner Saal der Stadthalle – Feier zum 100. Geburtstag von Max

Reger. Vortrag von Gottfried Brause.  
(Volkshochschule)

20. März, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Lichtbildervortrag von Studiendirektor Herbert Best: „Biologische Exkursionen beiderseits des Bosphorus“  
(Volkshochschule – Pollichia)

22. März, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Vortrag von Dr. Werner Maser: „Der Wandel des Hitlerbildes“  
(Volkshochschule – Literarischer Verein)

25. März, 20.00 Uhr, großer Saal der Stadthalle – Konzert des Kölner Kammerorchesters, Dirigent: Helmut Müller-Brühl, Solist: Wolfgang Schneiderhan, Violine  
Miete A, C, E und freier Verkauf

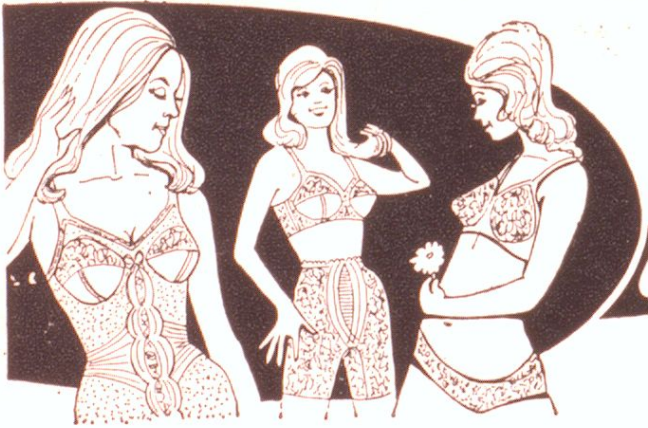
26. März, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Lichtbildervortrag von Oberstudienrat Rudolf Fendler, Landau: „Das Postwesen in der Pfalz von den Anfängen bis zur Französischen Revolution“  
(Volkshochschule – Historischer Verein)

27. März, 20.00 Uhr, Filmsaal der Burgfeldschule – Lichtbildervortrag von Wilhelm Graf von Borries: „Italien“ (Volkshochschule)

**Gute Unterhaltung  
wünscht**



**die  
meistgelesene Zeitung  
in der Pfalz**



Elegante  
**Mieder**  
und  
**Wäsche**

aus Ihrem  
**Sanitätshaus**

**Orthopädie ROUVEL**

Inh. Herbigt + Lattrich oHG

**672 SPEYER**

Bahnhofstr. 3

Telefon 31 91

Werkzeuge

**BAU-STAHLLAGER**

Beschläge



**VON DER HEYDT**

SPEYER · MAUSBERGWEG 3 · TEL. 4012

Badeeinrichtungen

Heizungsbedarf

Schwimmbadfilter

Tanks bis 100 000 l

Stahltüren

Garagentore (Normstahl)

Beton- u. Formstahl



*Schnelles Geld  
für tausend  
Wünsche!*

**PFÄLZ. KUNDENKREDITBANK**

ZWEIGNIEDERLASSUNG DER ALLGEMEINE FINANZIERUNGSBANK AG

LU. KAISER-WILHELM-STRASSE 12-14

NEBENSTELLE SPEYER · LUDWIGSTR. 1 (AM KÖNIGSPLATZ)

TELEFON 4806

Bestbekanntes Speisehaus, ca. 110 Sitzplätze  
mit Nebenzimmer

Erstklassige Küche

Gepflegte Pfälzer Weine

Tagungslokal von Behörden, Betrieben und  
Vereinen

Nähe Königsplatz

■ **Gaststätte**

■ **Domschänke**

■ Inh.: P. Paul Dinspel

■ Tel.: **3196** + 3475 Privat

■ Herdstraße 5

*Café-Konditorei*  
**SCHLOSSER**

Hotel Garni



SPEYER/RHEIN

Maximilianstraße 10

Telefon 34 33

Ihr Fachgeschäft für  
Wäsche, Modewaren,  
Strümpfe

**G. M. WEISS**



SPEYER · HAUPTSTR. 57

G E G R. 1840

Fachgeschäft für aktuelle Brillenmode

**6720 Speyer/Rhein**

Mühlturmstraße 1

Telefon: (0 62 32) 36 23



---

---

# Liebe Leser!

Seit 1961 werden die Vierteljahreshefte an die Speyerer Bezieher im Jahresabonnement zum Preis von 3,- DM (einschließlich Zustellung) ausgeliefert. Soweit Sie zu unseren ersten „Kunden“ gehören, werden Sie sicher festgestellt haben, daß wir uns in den vergangenen 12 Jahren bemühten, die Hefte immer interessant zu gestalten. Die Hefte wurden umfangreicher, mehr Bilder wurden aufgenommen und auch der Druck und das Papier haben im Laufe der Zeit eine wesentliche Verbesserung erfahren.

Haben Sie aber schon einmal darüber nachgedacht, was die Speyerer Vierteljahreshefte kosten? Allein für die Zustellung von jährlich 4 Heften in Speyer müssen zur Zeit Postgebühren in Höhe von 1,60 DM aufgewendet werden!

Verkehrsverein und Stadtverwaltung haben zwar von Anfang an und mit Selbstverständlichkeit die notwendigen Zuschüsse geleistet und werden auch in Zukunft ihren Teil zur Deckung der beträchtlichen Aufwendungen beitragen. Inzwischen ist jedoch ein Stand erreicht, wo solche Überlegungen zwangs-

läufig zu einer angemessenen Erhöhung des Bezugspreises führen müssen.

So sah sich der Verkehrsverein leider gezwungen, mit Wirkung ab 1. 1. 1973 die Bezugsgebühren von bisher 3,- DM auf 6,- DM anzuheben, um die Finanzierung der Hefte einigermaßen zu sichern. Wir bitten herzlich um Verständnis für diese unvermeidlich gewordene Anpassung an die allgemeine Preisentwicklung und hoffen zuversichtlich, daß Sie uns deshalb nicht untreu werden.

Nicht zuletzt möchten wir mit den Vierteljahresheften auch weiterhin den vielen ehemaligen Speyerern in aller Welt die Verbindung zu ihrer Heimat erhalten.

In diesem Zusammenhang dürfen wir auch auf den weiteren Beschluß des Verkehrsvereins hinweisen, wonach ab dem kommenden Jahr alle Mitglieder des Verkehrsvereins die Vierteljahreshefte als Zugabe für den erhöhten Jahresmitgliedsbeitrag erhalten.

Mitglieder des Verkehrsvereins, die bisher schon Bezieher der Vierteljahreshefte waren, zahlen dementsprechend künftig nur noch den Jahresmitgliedsbeitrag.

Mit freundlichen Grüßen



(Dr. Hugo Rölle)

Vorsitzender des Verkehrsvereins