MANNHEIMS ARCHIV
HAUS DER STADTGESCHICHTE
UND ERINNERUNG

HANS-JOACHIM HIRSCH

MANNHEIM-NECKARSTADT

EIN STADTTEIL VON DEN ANFÄNGEN BIS IN DIE NACHKRIEGSZEIT

BEARBEITUNG UND REDAKTION: ANJA GILLEN

verlag regionalkultur

INHALT

Zum Geleit 9
Grußwort 11
Vorwort 13

BESIEDELN EINER FLUSSLANDSCHAFT 15

Bis ins 17. Jahrhundert: Der Neckar – nicht immer ein Hindernis 15
1689 – 1700: Eine wilde Siedlung 17
Seit 1689: Freizeitvergnügen in den Gärten der Bürger 19
1724: Richtstätte inmitten Wiesen und Weiden 22

EINE NEUE REVOLUTIONÄRE ZEIT 24

1820: Vergnügungsstätten draußen vor der Stadt 24
1841: Der neue Hauptfriedhof 25
1847: Ein neuer Exerzierplatz 26
Spuren der Revolution 1848/49 27
1845: Ein erster Brückenschlag – die Kettenbrücke 28

INDUSTRIELLER ANFANG MIT CHEMIE 32

1823: Gebrüder Giulini 32
1851: Aktiengesellschaft „Verein Chemischer Fabriken“ 32
1855: Die lästige Düngemittelfabrik Zimmer 34
1860er Jahre: Import/Export – Handelsplatz für koloniale Güter 38

DIE ERSCHLIESSUNG EINES NEUEN STADTTEILS 40

1871: Ein zaghafter Beginn 40
1872: Versteigerung der Bauparzellen 43
Unvollendete Planungen – Einsprüche aus den Neckargärten 46
1885: Die Kettenbrücke überlastet und marode 49
1889 – 1891: Bau der neuen Friedrichsbrücke 51

DER INDUSTRIELLE AUFBRUCH 54

1872: „Bopp & Reuther“ 54
Gewerbe längs der Waldhofstraße 55
1886: Karl Benz und seine „Rheinische Gasmotorenfabrik“ 56
1880er Jahre: Gründerwelle und Pleiten 59
1896: „Miederwarenfabrik Herbst“ – die „Felina“ 60
Wohlgelegen mit traditionsreichen Brauereien 61
1898 – 1907: Bau des Industriehafens 64
Koloniale Rohstoffe 68
Der Erwerbsgartenbau 69

BESCHEIDENE LEBENSVERHÄLTNISSE 72

In Sicherheit – vom Gartenschütz zur Polizeiwache 73
Feuerwehr: Ein Spritzenhaus neben der Schule 74
Die Not der Kinder: Kleinkinderschule und Knabenhort 75
Ärzte und ein Isolierspital 77
1891: Die ersten öffentlichen Brausebäder 79
Um 1900: Die Volksküchen des „Badischen Frauenvereins“ 80
1906: Die Volkslesehalle als Stiftung 82

ARCHITEKTUR VOR DEM ERSTEN WELTKRIEG: RICHARD PERREY HINTERLÄSST SPUREN 84

Unglücksfälle auf dem Bau 84
1892: Die neue Bauordnung 86
Richard Perreys markante Schulbauten 86
Ochsenpferch-Pumpwerk und Elektrizitätswerk 88
1912: Die Hauptfeuerwache 89
Bau des Städtischen Krankenhauses 90
Kirchliches Leben und Bauen 91
1898: Bau der Kaiser-Wilhelm-Kaserne 94
1909: Ein vorbildliches Gefängnis 95

VIEL VERGNÜGEN UND VIEL NOT 97

Legendäre Gastwirtschaften 97
Die Mannheimer Mess’ 100
Das Gewerbe in der „Neunzehnten“ 102
Prekäre Lebensverhältnisse und Wohnungsnot 104
Industriealltag: Zunehmende Arbeitskämpfe 106

RINGEN UM ANERKENNUNG – VEREINE DER NECKARSTADT 111

Interessenvertretung: „Gemeinnütziger Verein der Neckarvorstadt“ 111
Der „Mannheimer Konsumverein“ 112
Männergesangvereine 114
Karnevalsvereine 114
Turn- und Sportvereine 115
Fußballvereine 117

GEGENSATZ ZWISCHEN NECKARSTADT-OST UND NECKARSTADT-WEST 119

1902: Straßennamen in der Neckarstadt-West 120
1906: „Musebrot-Viertel“ –
Luxuriöses Wohngebiet in der Neckarstadt-Ost 122

EIN ROTER STADTTEIL 125

Soziale Spannungen – Die Arbeiterbewegung formiert sich 125
1907: Kongress der Anarchisten 126
1908: Der große Arbeitskampf im „Strebelwerk“ 128
1914–1918: Im Ersten Weltkrieg 129
1916: Not der Bevölkerung 131
1917: Durchhalteparolen 132

IM ZEICHEN DER WEIMARER REPUBLIK 134

1921: Wegzug von „Benz & Cie“ – weiter mit „MWM“ 135
1923 – 1924: Französische Besetzung 138
1923: Hungerrevolten 142
Jugendliche zwischen Straßenbande und Spielplatz 145
Arbeiterbewegung zwischen Kommunismus und Sozialdemokratie 146
Rechtsextreme Gewalt 147
1925: Alltag zwischen Kino und Arbeitslosigkeit 149
Wachsendes Wohnungselend 151
Ab 1925: Großprojekte im Wohnungsbau 153
Barackendörfer für Obdachlose am Rand der Neckarstadt 154
Siedlung in den Spelzengärten 155
1929: Das neue Volksbad in der Mittelstraße 158
1931: Das Mütter- und Säuglingsheim 159

UNTERM HAKENKREUZ **160**

Februar 1933: Sturm auf die rote Hochburg 161
Verhaftungswellen gegen den antifaschistischen Kampf 162
Haussuchungen und Verurteilungen 164
Politische Arbeit in der Illegalität 165
Treue Gefolgschaft in den Betrieben 169
Ausbau der Parteiherrschaft der NSDAP 171
Antisemitismus und Judenverfolgung 174
„Arisierungen" von Geschäften und Betrieben 175
Stadtplanung: Siedlungspolitik und autogerechte Stadt 179
Indoktrination der Jugend 184
Denunziantentum, Terror und hohles Pathos 186

1945: DER NACHHALL DER KATASTROPHE **189**

Entnazifizierung und Persilscheine 189
Trümmerlandschaft und Wohnen im Bunker 189
Enttrümmerung und Improvisation 191
Neue Wohnanlagen und Sanierungspläne 193
Leichte Unterhaltung bei leerem Magen 195
Moralwächter gegen gewerbsmäßige Prostitution 196
Aufruf zum „Käuferstreik" 197
1948 – 1950: Die Wiederkehr der Brücken 198
Vom Wiederaufbau zum demokratischen Umbau 201

ANHANG **203**

Anmerkungen 203
Abkürzungsverzeichnis 210
Neckarstadt-Chronik 211
Literatur- und Quellenverzeichnis 219
Personenregister 229

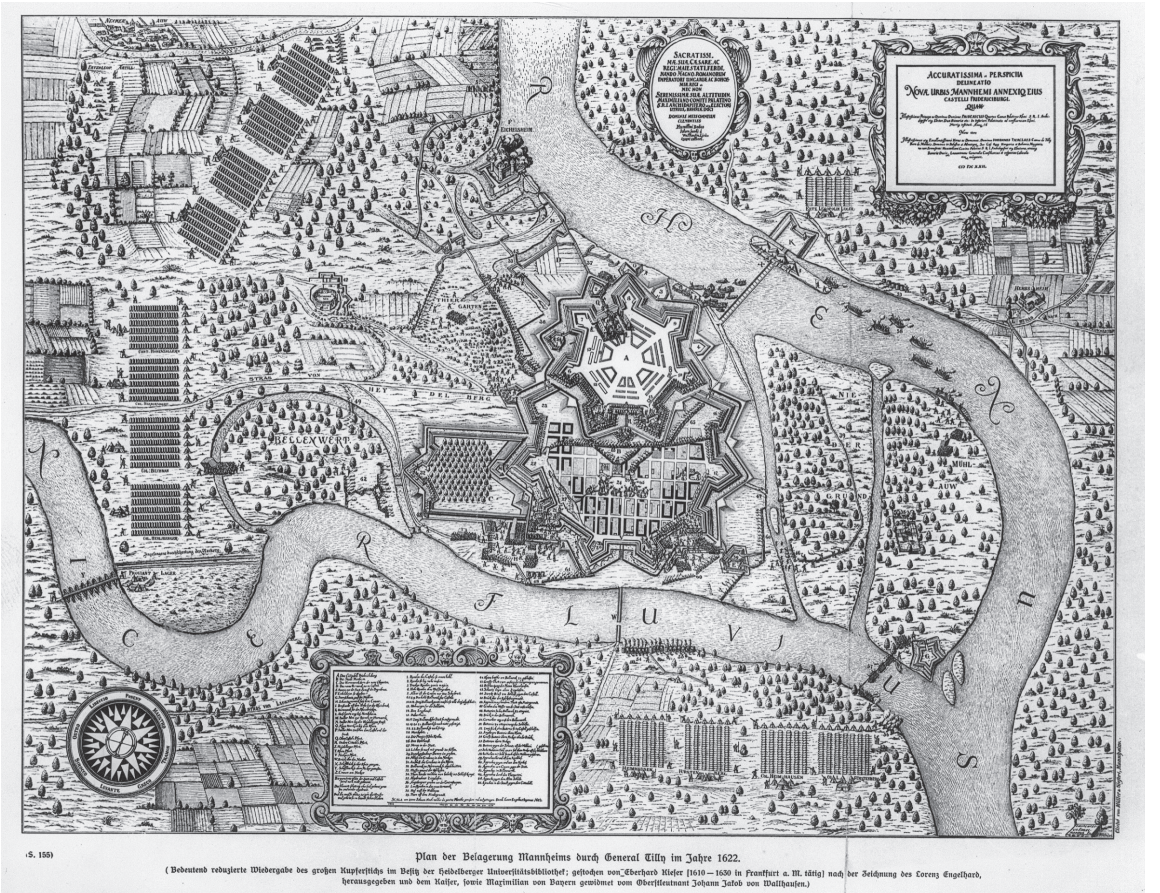
BESIEDELN EINER FLUSSLANDSCHAFT

BIS INS 17. JAHRHUNDERT: DER NECKAR – NICHT IMMER EIN HINDERNIS

Die Ansiedlungen im Mündungsgebiet des Neckars haben eine lange Geschichte und sie sind durchaus zahlreich. Dem Dorf Mannheim am nächsten soll auf dem Hochgestade beim heutigen Hauptfriedhof seit dem 8. bis in das 13. Jahrhundert hinein das Hofgut Dornheim gelegen haben, von dem jedoch nur spärliche Zeugnisse erhalten sind. Obwohl Dornheim wahrscheinlich in dieser Zeit eine größere Bedeutung zukam als dem Fischerdorf Mannheim, ist der Grund für den Untergang dieser mittelalterlichen Siedlung bis heute nicht recht bekannt. So geht der Stadthistoriker Friedrich Walter in seiner Stadtgeschichte der Frage nach, *ob die Mannheimer Kirche vielleicht ursprünglich eine Filiale der Pfarrei Dornheim, des auf dem rechten Neckarufer gelegenen, in Mannheim aufgegangenen Dorfes war.* Er konnte zwar darüber *keinerlei Aufschluss*[1] finden, aber es gelang ihm, den Zeitpunkt der Vereinigung beider Gemarkungen auf das Ende des 14. Jahrhunderts zu datieren.

Zuvor war allerdings ein Naturereignis eingetreten, das mit seinen Folgen das heutige Stadtbild Mannheims grundlegend geformt hat. Im 13. Jahrhundert verlegte der Neckar sein Flussbett so, dass er fortan nicht mehr südlich von Mannheim, sondern im Norden in den Rhein mündete.[2] Dabei büßte die Zollburg Rheinhausen im Süden ihre Bedeutung ein[3] und das Dorf Mannheim wurde von der Neckarstadtseite, dem jenseitigen Neckarufer getrennt, das damals noch eine wild zerklüftete, dicht bewaldete Auenlandschaft war. Sie war durchzogen von den ständig neue Durchstiche suchenden Seitenarmen des Flusses, dessen Bändigung die folgenden Jahrhunderte in Anspruch nehmen sollte. So ist auf einer Kartendarstellung der Belagerung von 1622 ein zuvor begonnener Durchstich zur Verkürzung einer Neckarschleife abgebildet, der wohl vor dem Hintergrund der kriegerischen Ereignisse der Verlandung preisgegeben werden musste.[4] Angesichts solcher Widrigkeiten und fehlender technischer Möglichkeiten konnte erst mit dem großen Durchstich im 19. Jahrhundert, der den Altrheinarm abtrennte und die Friesenheimer Insel schuf, das heutige Bild entstehen.

Im Zusammenhang mit den Ereignissen des Dreißigjährigen Krieges erscheint auch die erste Darstellung einer Brücke über den damals noch ungebändigten Neckar. Auf den Plänen, die eine detaillierte Beschreibung der Belagerung durch den obersten Heerführer der Katholischen Liga Tilly zeigen, stand der Neckarübergang 1622 im Mittelpunkt der Kriegshandlungen. Allerdings war das Mittelstück herausgenommen. Die Angreifer mussten also an anderen Stellen provisorische Brücken schlagen, um unter die Wälle der Verteidigungsanlagen zu



(S. 155)

Plan der Belagerung Mannheims durch General Tilly im Jahre 1622.

(Bedeutend reduzierte Wiedergabe des großen Kupferstichs im Besitz der Heidelberger Universitätsbibliothek; gestochen von Eberhard Kieser [1610 – 1630 in Frankfurt a. M. tätig] nach der Zeichnung des Lorenz Engelhard, herausgegeben und dem Kaiser, sowie Maximilian von Bayern gewidmet vom Oberstleutnant Johann Jakob von Wallhausen.)

Korrekturen am Neckarlauf: Ein früher Versuch, dem Neckar einen geradlinigen Lauf zu geben und Brücken zu schlagen. Situationsplan der Eroberung Mannheims 1622. Bedeutend reduzierte Wiedergabe des Kupferstichs von Eberhard Kieser nach der Zeichnung von Lorenz Engelhard. Nach: F. Walter (1907) Bd. 1 nach S. 158.

gelangen. So bildete der Fluss in Kriegszeiten eine natürliche Wehr für Stadt und Festung, war aber in Friedenszeiten nur ein störendes Hindernis für den Verkehr. Zwar soll schon das Dorf Mannheim über eine Holzbrücke zum jenseitigen Ufer verfügt haben[5] (die dann auf den genannten Belagerungsplänen zu sehen ist), nach deren Untergang blieb aber eine dauerhafte, feste Brückenverbindung über den Neckar lange Zeit unerfüllter Wunsch der Mannheimer Einwohnerschaft. Die nunmehr folgende Verbindung über eine Schiffsbrücke war den Naturgewalten ausgesetzt und Überfahrten mit einem Nachen waren auf dem unregulierten Neckar zeitraubend und gefährlich. Da jedoch wesentliche Voraussetzungen für den Bau einer festen Brücke fehlten, bildeten solche Pontonbrücken weit über zweihundert Jahre lang den auf der Höhe der heutigen Straße zwischen K 2 und K 3 gelegenen Flussübergang. Mühsam vollzog sich der Weg durch das Stadttor und über den Fluss. Naturgewalten wie Eisgang oder Hochwasser zerstörten nicht selten Teile der Brücke. Oder ein durchfahrendes Floß oder Schiff konnte zum Abfahren der Pontons zwingen und dann mussten entsprechend lange Wartezeiten in Kauf genommen werden. So sollte beispielsweise die Ankunft von Flößen *durch ihre*

Wahrschauer Kundschafter zwei Stunden vorab angekündigt werden. Der Einlass erfolgte nur zu gewissen Zeiten, im frühen 19. Jahrhundert von acht bis zehn in der Frühe und von zwei bis vier Uhr am Nachmittag. Für den Fall, dass sie außerhalb der vorgeschriebenen Zeiten an der Brücke angelangten, mussten sie *mit Seil und Eisen gehörig gerüstet sein*[6], um bis zur Weiterfahrt vor Anker gehen zu können.

Trotz solcher Widrigkeiten herrschte ein reger Verkehr in die auf dem jenseitigen Ufer des Neckars gelegenen Gewanne, die großenteils zur Allmende gehörten und von der Bürgerschaft wohl intensiv genutzt wurden. Als nach dem Dreißigjährigen Krieg über den Wiederaufbau der Stadt nachgedacht wurde, hielt ein Gutachten fest, *dass über dem Neckar ein Wald gestanden, davon das Holz aus Notdurft gebraucht, so lang man allda Holz bekommen mögen, ist jetzo ganz abgehauen und ein Ackerfeld daraus gemacht.*[7] Eine eher beiläufige Rodung also, die vorhandene Ressourcen ausbeutete und auf der die in den folgenden Jahrhunderten vorrangige landwirtschaftliche Nutzung aufbaute. Die durch Anlage von Straßen und natürliche Abgrenzungen entstandenen Gewanne wurden teilweise nach solchen Nutzungen benannt – zum Beispiel Riedfeld, Gartenfeld, Ochsenpferch – und noch heute finden sich deren Spuren in Neckarstädter Straßennamen.

1689 – 1700: EINE WILDE SIEDLUNG

Ein kurioses Intermezzo brachte die zweite Zerstörung Mannheims im Gefolge des pfälzischen Erbschaftsstreits mit sich. Nachdem französische Truppen die Stadt im Winter 1688/89 belagert und schließlich eingenommen hatten, eröffneten sie am 3. März 1689 dem Rat, dass Mannheim der planmäßigen Zerstörung preisgegeben werden sollte. Schon am 8. März wurde mit der Schleifung begonnen. Vor den plündernden und marodierenden französischen Soldaten flüchtete die Einwohnerschaft über die noch intakte Schiffsbrücke auf das jenseitige Neckarufer, wo sie dem Brand ihrer Stadt zusehen musste. Wiederholte Versuche der Wiederansiedlung in den Ruinen wurden von französischen Militärpatrouillen verhindert, sodass ein Großteil der Flüchtlinge weiterziehen musste. Ein kleiner Teil der Vertriebenen aber richtete sich trotz der sengenden Hitze, die dort bekanntermaßen während des Sommers herrschte, in den hochwasserfreien Sandäckern am Schafbrunnen (westlich vom heutigen Hauptfriedhof) ein, obwohl ihre kläglichen Behausungen immer wieder von den durchziehenden marodierenden Truppen zerstört wurden. Die Geschichte dieser Neu-Mannheim getauften provisorischen Ansiedlung beschrieb der damals in Mannheim tätige reformierte Pfarrer Johann Daniel Schmidtmann in seinen Erinnerungen: *Wir hielten* […] *bei dem französischen Kommandanten zu Philippsburg, M. de Bordes an, dass uns derselbe doch erlauben möchte, diesseits am Neckarstrom, auf dem Sande unter Feudenheim Hütten zu bauen, welches uns endlich auch gegen Bezahlung einer gewissen Kontribution verstattet wurde.*[8]

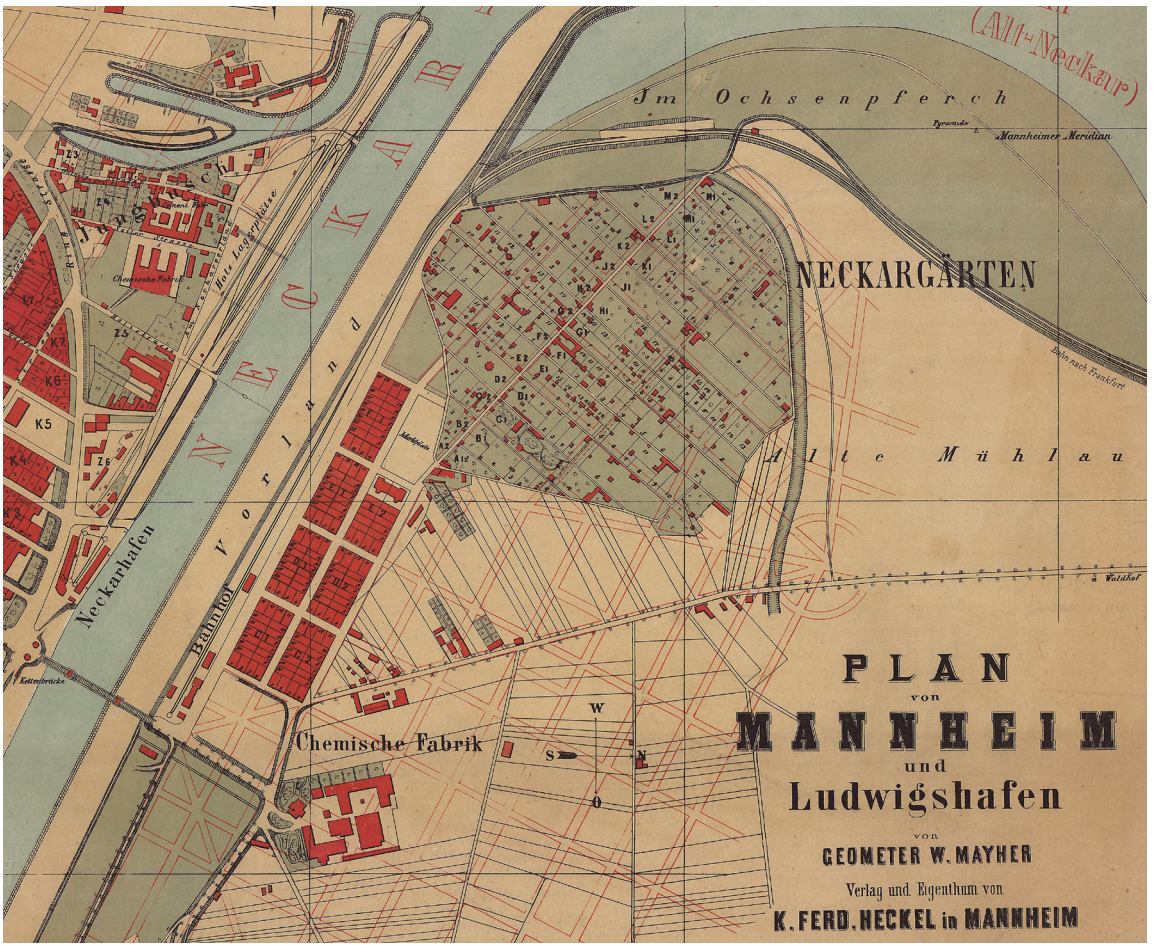
GEGENSATZ ZWISCHEN NECKARSTADT-OST UND NECKARSTADT-WEST

Eingangssituation der Max-Joseph-Straße. Ansichtskarte, zwischen 1910 und 1921. MARCHIVUM.

Zwischen den verschiedenen Wohngegenden der Neckarstadt hatte sich ein soziales Gefälle ergeben. Die neuen Wohngebiete der Schimper- und Max-Joseph-Straße stiegen zum „Musebrot-Viertel“ mit gehobenem Wohn- und Sozialstandard auf, während der nun schon ältere Siedlungsbereich im Einzugsgebiet des Riedfelds und der ehemaligen Neckargärten sich streckenweise zu sozialen Problemzonen entwickelt hatte. Der heute noch gültige Gegensatz zwischen Neckarstadt-West und Neckarstadt-Ost war geboren. Er fand seine materiellen Ursachen in den oft immer noch spürbaren, strukturell ***schlechten Wohnverhältnissen*** des westlichen Stadtteils, in denen um die Jahrhundertwende nach offiziellen Angaben ca. 73 Prozent der dortigen proletarischen Wohnbevölkerung lebten. Zentren jenes sozialen Brennpunkts waren die 14., 15., 16. und 18. und Teile der 10. und 13. Querstraße, also das Einzugsgebiet der ehemaligen Neckargärten, wo alle Versuche der Flächenbereinigung als gescheitert angesehen werden konnten.[207]

1902: STRASSENNAMEN IN DER NECKARSTADT-WEST

In die Zeit der Jahrhundertwende fiel die Lösung eines schon länger bestehenden Problems. Bis zu diesem Zeitpunkt war man trotz zunehmender Schwierigkeiten mit dem Status quo nicht daran gegangen, die im Zuge der Urbanisierung geschaffenen Straßenzüge der Neckarstadt-West durchgängig zu benennen. Die meisten Adressen richteten sich nach der Literierung der Bauquadrate, die wie in der Innenstadt mit Buchstaben und Zahlen bezeichnet waren. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts hatte man sich da noch leicht zurecht finden können: Alles, was jenseits der Stadtgrenzen lag, lief unter der Quadratebezeichnung Z. Seither aber waren Provisorien eingeführt worden, die der zunehmenden Bebauung Rechnung tragen sollten, aber den Realitäten immer hinterherhinkten. Die Straßen im neuen Stadtteil hatten zusätzlich zum Z Buchstaben von C bis F bekommen, aber auch die Neckargärten wurden von ZA aufwärts durchgezählt, sodass es hier leicht zu Verwechslungen kommen konnte. Das Gebiet zwischen neuem Stadtteil und



Die Neckarstadt-West. Karte (Ausschnitt), 1885. MARCHIVUM.

Relikt der alten Straßen-Nummerierung der Neckarstadt in der Langstr. 12. Hier ist noch die ursprüngliche Adresse ZC 2 N°17 zu sehen. Foto von Kathrin Schwab, 2022. MARCHIVUM.

Wohlgelegen, die Gewanne Riedfeld, Gartenfeld, Spelzengärten und andere, hatte die Literierung ZP erhalten, Wohlgelegen selbst, also das Gebiet im Umfeld der Brauereien, lief unter ZQ. Durch die zunehmende Aufteilung der Grundstücke gerade in diesen Bereichen aber musste man die festgelegten Adressen teilen; zudem waren sie nicht unbedingt in der Reihenfolge vergeben worden. So entstanden wild durcheinandergehende, in ½ oder gar in ¼ unterteilte Nummerierungen. Der kuriose Zustand gab schon früh Anlass zu Klagen. Wer Briefe oder Waren austrug und als Bote oder Bötin – so die damalige Bezeichnung – unterwegs war, hatte ohne langjährige Ortskenntnisse Schwierigkeiten beim Auffinden der Adressen und der dort Lebenden.[208]

Im Dezember 1890 machte der Stadtrat den ersten Schritt zu einer Bereinigung des Zustands, indem er die traditionellen Namen für die seit langer Zeit bestehenden Hauptverbindungen zu offiziellen Straßenbezeichnungen erklärte.[209] Die Dammstraße etwa führte am Neckardamm entlang, die Langstraße durchzog von Osten nach Westen das ganze Gebiet in der Länge, die parallel verlaufende Mittelstraße war die Fortsetzung der Mittelachse in den Neckargärten und die als letzte hinzugekommene Riedfeldstraße durchquerte das gleichnamige Gewann nördlich der Mittelstraße. Das Provisorium der von 1 bis 19 durchgezählten Querstraßen bestand weiter, bis auch für diese im November 1902 die noch heute gültigen Namen eingeführt wurden. Mit den Bezeichnungen richtete man sich teilweise nach der Lage oder überkommenen Gewannbezeichnungen. Die Benennung „Am Messplatz“ bezog sich eindeutig auf die regelmäßig dort abgehaltenen vergnüglichen Tage, die Laurentiusstraße wurde nach der ersten Kirche, die Alphornstraße nach der dort gelegenen Gaststätte und die Pumpwerkstraße nach der am Ochsenpferch gelegenen Einrichtung benannt; Pflügersgrundstraße und Gartenfeldstraße erhielten ihren Namen von alten Gewannbezeichnungen, die Gutemannstraße – sie wurde später als einzige noch einmal umbenannt – von dem dort verlaufenen Gutemanngraben. Traditionsorientiert waren auch die Bezeichnungen für die Gärtner- und die Ackerstraße, die auf die ehemals landwirtschaftliche Nutzung des Geländes hinweisen sollten. Teilweise wurden auch die Namen berühmter oder um die Stadt verdienter Männer vergeben: Jean Becker, Albert Lortzing, Adolf Diesterweg, Martin Luther, Alexander von Humboldt, Johann Heinrich Pestalozzi, Karl (von) Drais, General von Stockhorn, Kreisdirektor Fröhlich und Altbürgermeister Fuchs. Am Ende jedoch ging den Stadtvätern wohl die Fantasie aus. Für die zehnte Querstraße blieben sie bei der Zehntstraße und für die elfte – zwischen den ursprünglichen Bauquadraten ZD 2 und ZE 2 –

Von der Wehrmacht zerstörte Friedrichsbrücke mit Blick auf die Dammstraße. Foto, 16.6.1945. MARCHIVUM.

werden konnte. Nach einer kleineren zusätzlichen Reparatur wurde die Brücke am 1. Mai 1946 wieder dem Verkehr übergeben.[366] Bei den beiden anderen zentralen Flussübergängen machten die Zerstörungen einen Neubau notwendig.

In der Nachkriegszeit bot so die Nachenüberfahrt eine wichtige Möglichkeit der Flussüberquerung, eine unbequeme und auch nicht immer ganz ungefährliche Variante, wie der zeitgenössische Kommentator im Rückblick glossiert: *Wann ma do vun d'r Neckarschdadt in die Altschdadt odder umgekehrt vun hiwe niwer gewollt hot, hot ma schtundelang uff e iwerfilltes Bootche warte misse un ma hot bei dere „große Rees" gut geda, wann ma sich hot vorher in ere Lebensversicherung uffnemme losse.*[367] Ein dramatischer Zwischenfall, der sich am 23. Juni 1947 morgens bei der Bootsüberfahrt zwischen Jungbusch- und Friedrichsbrücke ereignete, unterstreicht diese Aussage. Ein stromabwärts fahrender Diesellastkahn rammte das Fährboot „Friede" ungefähr in der Mitte des Stromes so schwer, dass es in wenigen Sekunden sank. Nur wenige Passagiere befanden sich an Bord, aber eine Frau konnte nur tot aus dem Wasser geborgen werden, eine weitere Frau starb im Krankenhaus und die Zahl der Opfer erhöhte sich um die anfänglich vermisst gemeldeten Personen auf schließlich fünf. Der Führer des Fährboots wurde festgenommen und Anklage erhoben.[368]

Im Bereich der Friedrichsbrücke wurde schon am 12. November 1946 die Nachenüberfahrt eingestellt, nachdem 16 Monate lang das Fährboot täglich fast tausend Personen über den Neckar befördert hatte. An dieser Stelle ersetzte den Fährbetrieb ein von der US-Army gebauter Steg. Bewegung kam in die Situation der Behelfslösungen erst im Dezember 1947, als der Mannheimer Stadtrat den Bau einer neuen Brücke genehmigte, ohne vorher einen öffentlichen Wettbewerb auszuschreiben. Seit August 1948 waren vorbereitende Maßnahmen im Gange, wurde der Neckar von den immer noch vorhandenen Schiffswracks entrümpelt, die auch als Unterschlupf zweifelhafter Existenzen ins Gerede

Die Kupfalzbrücke im Bau. Foto, um 1950. MARCHIVUM.

gekommen waren. Gleichzeitig wurde die Ruine des alten Neckarstadtbahnhofs abgerissen, dessen vorsorgliche Zurückversetzung um sechs Meter eine Verbreiterung des Brückenneubaus ermöglichen sollte.

Am 25. September 1948 meldete dann der *Mannheimer Morgen* unter der Überschrift *Es wird jetzt Ernst gemacht* und mit dem entsprechenden Foto als Beigabe: *Man hat sich fast an den Steg gewöhnt, der nun schon lange Zeit an Stelle der ehrwürdigen Friedrichsbrücke über den Neckar führt, auch wenn der Straßenbahnschaffner immer noch von einer „Haltestelle Friedrichsbrücke“ spricht. Aber seit einiger Zeit werden mit viel Getöse wieder alte Erinnerungen wachgerüttelt – denn eine große Schwimmdampframme ist dabei, „nachdrücklich“ die ersten Pfähle zum Bau eines Flusspfeilers für die neue Brücke in den Neckargrund zu stoßen. Daneben sind einige schwitzende Arbeiter damit beschäftigt, das „Widerlager“ der alten Brücke abzubrechen, das durch die Sprengung in den letzten Kriegstagen gerissen ist. Und um vor den allzu Neugierigen Ruhe zu haben, hat man die ganze Baustelle mit einem Bretterzaun umgeben, der nun zwei Jahre lang in seinem lieblichen Grün leuchten soll, denn bis dahin soll allen Ernstes die neue Brücke fertig sein.*[369]

Im März 1950, also wenige Wochen vor der Wiedereröffnung der neu errichteten Brücke, sprach eine Landtagsabgeordnete der KPD auf einer Kundgebung im BASF-Feierabendhaus, zu der das vorbereitende Komitee für den 40. Internationalen Frauentag eingeladen hatte. In ihrem Redebeitrag *prangerte Käthe Seifried das Verhalten der Alliierten in Deutschland an, die heute bereits mit Kriegsvorbereitungen beschäftigt seien und unter anderem die neuerbauten Brücken über die Flüsse unterminierten.*[370] Und in einer Friedenskundgebung des „Mannheimer Komitees der Kämpfer für den Frieden“ im Juli desselben Jahres fand der Antrag der „Jungen Friedenskämpfer Mannheims“, der Friedrichsbrücke den Namen Friedensbrücke zu geben, die Zustimmung der Versammlung[371]. Der Mannheimer Stadtrat wollte es anders, er entschied sich für den Namen Kurpfalzbrücke, der *zur Bekundung der Verbundenheit der alten rechts- und linksrheinischen kurpfälzischen Gebiete* so gewählt wurde, wie eine Bronzeplakette am Brückenaufgang verkündet. Im August des Jahres richtete die Stadtverwaltung das Richtfest aus, nur wenige Tage nachdem es bei den Bauarbeiten noch zu einem tödlichen Unfall gekommen war.[372] Dennoch geriet die Einweihung zu einem denkwürdigen Fest für ganz Mannheim – Tradition verpflichtet! Mit Böllerschüssen wurde der Fest-

akt eingeleitet, an welchem neben weiteren Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens auch der damalige Bundespräsident Theodor Heuss teilnahm. Oberbürgermeister Hermann Heimerich verwies erneut auf den Symbolgehalt des neuen Namens und warb für die Bildung eines Südweststaats. Angesichts erneut drohender militärischer Konflikte beschloss er seine Ansprache mit dem Wunsch nach Frieden, Freiheit und Fortschritt in der Welt! Das sich anschließende Brückenfest dauerte mehrere Tage und wurde als Volksfest auf dem alten Messplatz und mit einem großen Feuerwerk an der Brücke feierlich begangen.

VOM WIEDERAUFBAU ZUM DEMOKRATISCHEN UMBAU

Mit der Einweihung der Kurpfalzbrücke und den damit einhergehenden Feierlichkeiten endet dieser erste Abschnitt der Neckarstadtgeschichte. In der Fortsetzung wird zu fragen sein, inwieweit dieser Neubeginn im Zeichen der Programmatik der alten Arbeiterbewegung stand. Der Wunsch nach sozialer Gerechtigkeit und demokratischer Teilhabe drückte sich in der Neckarstadt auch in Wahlergebnissen aus: Bei den Oberbürgermeisterwahlen 1949 entfielen bei einer Wahlbeteiligung von gut 50 Prozent in der Neckarstadt-Ost 69 Prozent auf den Sozialdemokraten Hermann Heimerich, auf den von der KPD aufgestellten Erwin Eckert 26 Prozent. In der Neckarstadt-West holte Heimerich 53 Prozent und der in der Arbeiterschaft sehr beliebte Eckert 42 Prozent.[373] Die Lebenslinien dieser und anderer Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens wie Fritz Salm, Else Heiser, Walter Hertz oder Ludwig Simon, die den Stadtteil in jener Aufbruchszeit ganz besonders geformt haben, könnten zeigen, wie in der Neckarstadt vom Nationalsozialismus

Einweihung der Kurpfalzbrücke. Foto, 1950. MARCHIVUM.