

FUNDGRUBE

HEIMATGESCHICHTLICHE BEILAGE DER PEGNITZ-ZEITUNG

Die Familie von Welser und die bayerischen Eisenbahnen – Eine ganz eigene Familiengeschichte

von Manfred G. Gerschütz

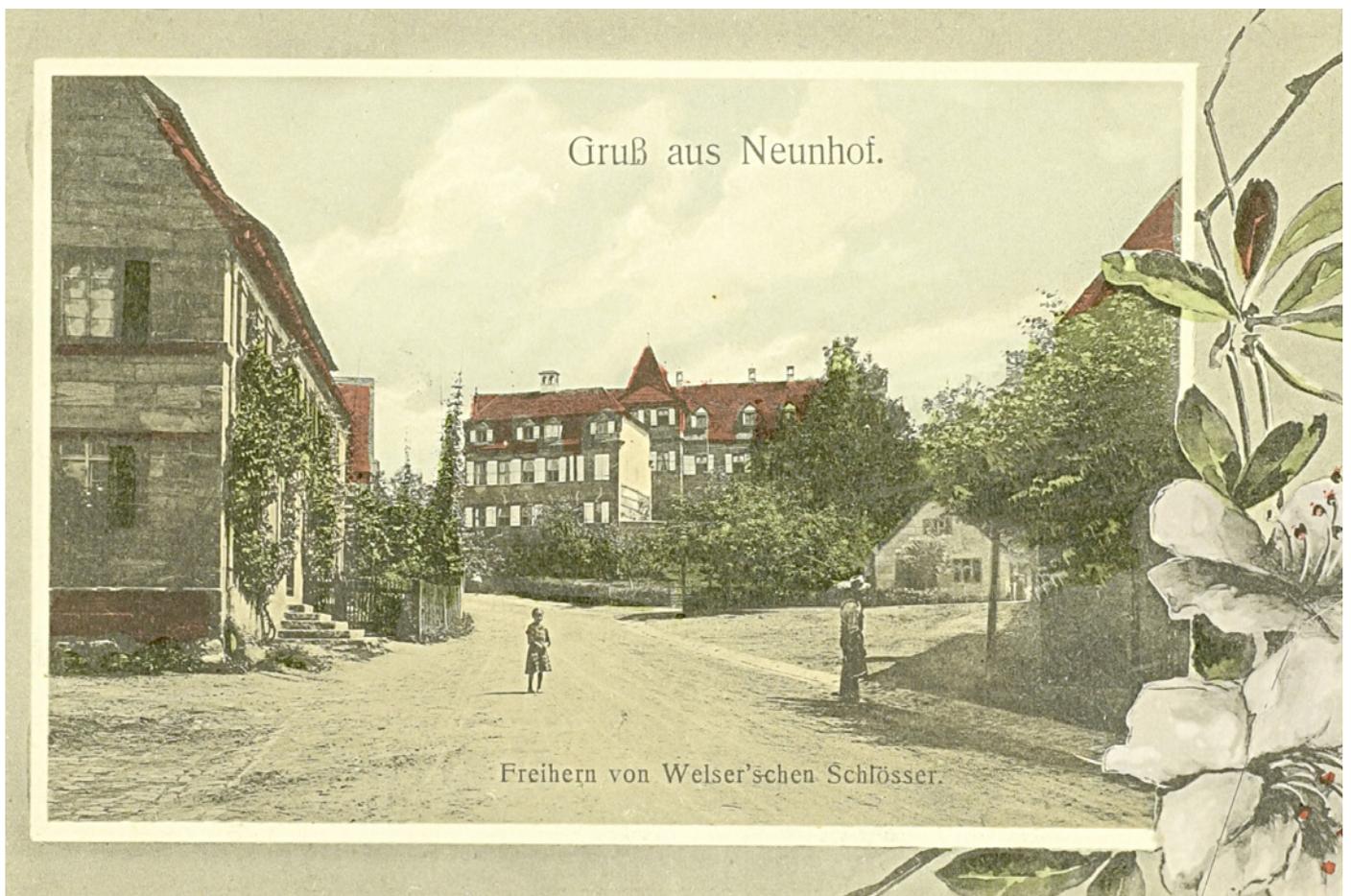


Abb. 1: Das Welserschloss in Neunhof, o. Dat. (Postkarte).

Foto: StadtAL, Postkartensammlung 5/Ortsteile.

Paul Carl Ludwig Freiherr von Welser, der ‚Eisenbahn-Baron‘, Diplomingenieur und Dampflokkonstrukteur bei Maffei, Begründer des Firmenarchivs und bekannter Eisenbahnchronist und -historiker gilt als Nestor der süddeutschen Eisenbahnen des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts. Ihm verdanken wir unzählige Loko-

motivbeschreibungen und technische Charakteristika, eine detaillierte Chronik der historischen Entwicklung und eine fachliche Auseinandersetzung mit den konstruktiven Fortschritten im Lokomotivbau.¹

Wie es zu diesem bemerkenswerten Lebenslauf innerhalb einer völlig an-

Aus dem Inhalt

Die Familie von Welser und die bayerischen Eisenbahnen – Eine ganz eigene Familiengeschichte
Seite 1-12

Die ehemalige „Krausen-Mühle“ in Lauf a.d. Pegnitz
Seite 13–18

ders geprägten Familientradition kam, wird in diesem Aufsatz unter anderem anhand der Biografien des Großvaters mütterlicherseits, **Karl Jakob von Stetten (1822–1896)**, des Patenonkels, **Ludwig (I) Freiherr von Welser (1841–1931)**, des Vaters, **Karl Ludwig Freiherr von Welser (1842–1918)**, und **Paul Carl Ludwig (II) Freiherr von Welser (1876–1958)** selbst beschrieben.

1. Kurze Geschichte der Familie von Welser

Die Welser sind eine Patrizierfamilie von Großkaufleuten. In Augsburg sind die Welser seit 1246 nachweisbar. Eine Welsersche Handelsgesellschaft ist erstmals 1420 in Augsburg belegt. Anton I. Welser der Ältere gründete 1498 die Welser-Vöhlin-Gesellschaft, die mit Baumwolle und Barchent handelte. Weitere Handels- und Bergbauunternehmen bildeten dann das Rückgrat des kommerziellen Erfolgs der Welser. Zudem stieg er auch in den Waren- und Seehandel mit eigener Flotte, das Reedereigeschäft und den Geldverleih ein.

Im Mittelalter unterhielt das Handelshaus Welser unter anderem Nieder-

lassungen in Antwerpen, Lyon, Madrid, Nürnberg, Sevilla, Lissabon, Venedig und Rom sowie Santo Domingo und Venezuela. Durch ihre Handelsgeschäfte kamen sie zu Reichtum und finanzierten Herrscher verschiedener europäischer Staaten.²

Zudem spielten die Welser sowohl in Augsburg als auch in Nürnberg und Ulm als Patrizier eine wichtige politische Rolle und übernahmen regelmäßig kommunale Ämter.

Gründer der Nürnberger Linie war Jakob I. Welser (geb. 1468 in Augsburg, gest. 1541 in Nürnberg), Nürnberger Rats Herr und Patrizier, später nannten sie sich Welser von Neunhof und zu Beerbach. Während sich Nürnberg 1525 der Reformation zuwandte, blieb Augsburg fast durchgängig konfessionell gespalten. Bei der Lösung des Augsburger Kalenderstreits, in dem seit 1584 die konfessionellen Spannungen der Stadt zum Ausbruch kamen, kam dem Katholiken Hans Welser (VIII.) (1530–1596) als Stadtpfleger eine wichtige Rolle zu, während sein protestantischer Neffe Christoph (III.) (1548–1602) die Stadt

verließ und den Ulmer Zweig der Familie begründete.³

1532 wurden die Welser in den Reichsadel aufgenommen, 1713 erlangte die Ulmer Linie den Reichsfreiherrnstand, 1819 erfolgte die Aufnahme der Gesamtfamilie in den bayerischen Freiherrnstand.

Die Augsburger Hauptlinie (seit 1567 Freiherren Welser von Zinnenburg) erlosch bereits 1797, 1878 starb auch der Nürnberger Zweig der Familie aus, ihr Besitz fiel an die noch heute bestehende Ulmer Linie, der auch Paul Carl Ludwig (II) zugehört.

Die Besitzungen in Lauf-Neunhof

Seit 1894 ist Neunhof der heutige Hauptsitz der Familie von Welser. Dieser teilt sich auf in das eigentliche Welserschloss am Welserplatz 1 und das Schloss II – das Herrenhaus – das wegen seiner charakteristischen Lage zum Schloss auch „Brille“ genannt wird und die Adresse Welserplatz 2 führt. **Abb. 1**

Auszug aus dem Stammbaum Ludwig (II) von Welsers:

Großeltern:

Karl Jakob von Stetten

1822 – 1896

∞

Marie Luise (Karoline) John

1828 – 1872



Johann Michael Freiherr von Welser

1808 – 1875

∞

Cölestine von Leonrod

1820 – 1877



Eltern:

Caroline Friederike (Fanny) von Stetten

1852 – 1937

∞

**Karl Ludwig
Freiherr von Welser**

1842 – 1918



Onkel:

**Ludwig (I)
Freiherr von Welser**

1841 – 1931

(Paul Karl) Ludwig (II)

Freiherr von Welser

12.11.1876 – 23.05.1958

(Familienmitglieder mit Eisenbahnbezug in Fettdruck)

Die Freiherrlich von Welsersche Familienstiftung

Jakob I. Welser gründete mit seinen Brüdern am 1. April 1539 die allgemeine Welsersche Familienstiftung, die bis heute existiert. Als Administrator der Freiherrlich von Welserschen Familienstiftung agiert noch heute stets der jeweils älteste männliche Nachfolger (Agnat), zur Zeit (2020) Michael Freiherr von Welser.⁴

2. Bezugspersonen Ludwigs (II.)

2.1 Karl Jakob von Stetten, Großvater mütterlicherseits⁵

(1822–1896; verheiratet mit Marie Luise Karoline John)

Kinder: **Caroline Friederike (Fanny) von Stetten, geb. 1852**, Mutter des Paul Carl Ludwig Friedrich Johann von Stetten, geb. 1854 Moritz Ludwig August von Stetten, geb. 1855

Verbindungen zur bayerischen Eisenbahn:

Das Bankhaus der von Stetten in Augsburg stand zu dieser Zeit in enger Verbindung mit dem Bankhaus Maffei (gleichzeitig Inhaber der bekannten Maschinen- und Lokomotivfabrik) in München. Beide waren persönlich und durch ihre Banken aktive Förderer und Aktionäre der München-Augsburger Eisenbahn.

Karl Jakob erlebte, zusammen mit seinem Vater Johann Paul von Stetten, im Oktober 1840 als 18-jähriger die Eröffnung der Eisenbahnstrecke München – Augsburg.⁶

Laut Ludwigs Biografen Johann Baptist Kronawitter „schilderte [er] dem kleinen Ludwig v. Welser die damalige „Triumpffahrt des ersten Zuges mit den 2 Lokomotiven ‚Vesta‘ und ‚Jupiter‘“⁷.

Offenbar wusste er noch rund 40 Jahre später seinem Enkel so anregend von diesem Ereignis zu erzählen, dass er damit den Grundstein zu dessen Eisenbahnbegeisterung legte.

2.2 Ludwig (I.) Freiherr von Welser, Patenonkel,

(1841–1931; Bruder von Ludwigs (II) Vater; gest. in Neunhof bei Lauf)

Kurzbiografie:

Nach dem Studium der Rechtswissenschaften in Erlangen, Heidelberg, Berlin und Leipzig übernahm Ludwig (I.) von Welser unterschiedliche regionale und ministerielle Ämter. 1890 wurde er zum Polizeidirektor in München berufen, 1897 erfolgte die Ernennung zum Regierungspräsidenten der Pfalz, 1902 die zum Regierungspräsidenten von Mittelfranken. 1909 trat er in den Ruhestand ein.

Verbindung zur bayerischen Eisenbahn:

Ludwig (I.) von Welser war in seiner Zeit als Regierungspräsident der Pfalz mit Dienstsitz in Speyer mittelbar zuständig für die bayerischen Eisenbahnen links des Rheins. Neben den Vertretern der einzelnen Aktiengesellschaften gehörten die von der Staatsregierung ernannten Mitglieder zum Aufsichtsrat. Ein besonderes Aufsichtsorgan war der vom König ernannte Kommissär als Vertreter der bayerischen Staatsregierung. Diese Funktion wurde wahrgenommen vom Direktor der Kammer der Finanzen beim Speyerer Regierungspräsidium. Der Amtsinhaber war somit auch dem Regierungspräsidenten direkt verantwortlich. Von 1884 bis 1908 war Karl Jakob Lavale, seit 1888 Ritter von Lavale (1843 bis 1925), Unternehmer und Bayerischer Reichsrat, als Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen eingesetzt.⁸

1898 wurde die erste *pfälz. P 3*; Bahn-Nr. 221 „Freiherr v. Welser“, (Krauss 3755, Umbau 1913 in 2'B1' h4v, spätere DRG-BR 14 101) auch nach dem amtierenden Regierungspräsidenten benannt.

Als Regierungspräsident Mittelfrankens (ab 1902) war er dann involviert in den Bau neuer Lokalbahnstrecken. Bei der Eröffnung der Linien von Siegelisdorf über Wilhelmsdorf nach Markt Erlbach (1902), von Neustadt a.d. Aisch nach Demantsfürth-Uehlfeld (1904), bzw. der Ergänzungslinie Nürnberg-Nordost – Eschenau (Eröffnung 1908 als Zweig der bestehenden Linie Erlangen – Gräfenberg) war er nachweislich mit beteiligt.⁹ Sie wurden selbstverständlich mit Lokalbahn-Lokomotiven (anfänglich Gattung bay. D XI, Krauss und Maffei, Baujahre 1895 bis 1912) betrieben.¹⁰

Die Vermutung liegt nahe, dass Neffe Ludwig (II.) bei der Wahl seines Praktikumsplatzes 1903 während des Ingenieurstudiums durchaus durch seinen Patenonkel beeinflusst wurde. In seiner Eigenschaft als Regierungspräsident sowohl der Pfalz als auch von Mittelfranken hatte er mit der Münchener Lokomotivfabrik Krauss & Comp. zu tun. Diese belieferte nicht nur maßgeblich die linksrheinischen Eisenbahnen der bayerischen Pfalz, sie war auch führend bei Lokomotiven für Lokalbahnen. Leitender Konstrukteur bei Krauss war damals Richard von Helmholtz, eine der bekanntesten Eisenbahnkoryphäen dieser Zeit.

So wird nachvollziehbar, weshalb Ludwig (II.) seine Praktikumszeit 1903 bei der Konkurrenz ableistete, während er später zeitlebens eng mit der Firma Maffei verbunden blieb.

2.3 Karl Ludwig Freiherr von Welser, Vater

(1842–1918; verheiratet mit Caroline Friederike (Fanny) von Stetten)

Kinder:

Carl Markus von Welser, geb. 1875

(Paul Carl) Ludwig von Welser, geb. 1876

Johanne Marie Caroline, geb. 1879

Kurzbiografie:

Zunächst besuchte Karl Ludwig von Welser die Landwirtschafts- und Gewerbeschule in Ansbach und wechselte anschließend an die polytechnische Schule nach Nürnberg. Ab 1860 studierte er an der Universität München Experimentalphysik und -chemie, besuchte daneben Vorlesungen in der „Logik und Encyclopädie der Philosophie“ sowie der Zoologie und der Kulturgeschichte.

Ein Jahr später wechselte er an die Königliche Friedrich-Wilhelms-Universität nach Berlin, wo er die Studienfächer Philosophie, Nationalökonomie, neueste Geschichte sowie Finanzwissenschaft belegte, die er 1862 mit den Beurteilungen „vorzüglich fleißig“ und „sehr fleißig“ abschloss.

Anschließend hat er sich wieder „der Landwirtschaft zugewendet“ (so der Vater in einem Schreiben an den Nürnberger Magistrat) und besuchte die „Landwirtschaftliche Schule zu Hohenheim in Württemberg“. Das Abgangszeugnis datiert auf den 7. März 1865. Danach übernahm er das Ökonomiegut Ramhof bei Donauwörth (nahe der Bahnlinie nach Augsburg) ab 1894 auch die Forstverwaltung in Neunhof bei Lauf a.d. Pegnitz.

Neben der Bekleidung öffentlicher Funktionen im Bereich von Kirche und Bezirksamt (Landkreis Donauwörth) war er Vertreter im Reichsversicherungsamt sowie mehrfach Delegierter im deutschen Landwirtschaftsrat und im bayerischen Eisenbahnrat.

Nach dem Verkauf Ramhofs siedelte er nach Augsburg über, dort starb er auch und wurde in der Familiengruft auf dem Protestantischen Friedhof beigesetzt.

In seiner Augsburger Zeit verbrachte er die Sommer- und Herbstmonate stets auf dem Kolerschloss in Neunhof.

Verbindung zur bayerischen Eisenbahn:

Am 13. August 1884 wurde Karl Ludwig von Welser durch die Königliche Regierung von Schwaben und Neuburg in den Eisenbahnrat der Staatseisenbahnverwaltung berufen. Diese Berufung wurde mehrfach erneuert. 1915 wurde er letztmals in Folge für drei Jahre in den Landeseisenbahnrat berufen.

In seiner Eigenschaft als Mitglied dieses Gremiums nahm Karl Ludwig von Welser 1904 an den Schnellfahrversuchen mit S 2/5 3007 auf der Strecke München – Salzburg teil. Sohn Ludwig (II.) berichtet später darüber:

„An der Fahrt des Eisenbahnrats hatte des Verfassers Vater als Mitglied dieser Korporation teilgenommen und erzählte ausführlich von diesem Erlebnis. Er bestätigte, dass die Geschwindigkeit bis zu 130 km/h betragen habe, die man aber bei dem ruhigen Lauf des vierachsigen Direktionswagens allgemein für weit geringer gehalten habe, doch gab der mitfahrende Vertreter der Generaldirektion Ministerialdirektor Freiherr von Schacky den Herren Gelegenheit, sich durch Beobachten des Geschwindigkeitsmessers selbst von der Höhe des Tempos zu überzeugen.“¹²

Und zu seinen ausgiebigen Schilderungen über die Erlebnisse auf dem Augsburger Hauptbahnhof an einem Sonntag im Sommer 1890 bemerkt er:

„Über alles das belehrte uns wenig später mein gedrucktes, amtliches Lok-Verzeich-

nis, das mir mein Vater beim Beginn der Ferien von einer Eisenbahnratssitzung mitgebracht hatte, dessen Inhalt ich bald auswendig wusste und das natürlich mein Wissen ungemein bereicherte und vieles Dunkle erhellte. Wochenlang trug ich das Heft bei mir in der Rocktasche mit herum, um es ja jederzeit bei der Hand zu haben.“¹³

Betrachtet man den väterlichen Lebenslauf, erhält man fast zwangsläufig den Eindruck, bereits Vater Karl Ludwig habe versucht, die gewohnten Familientraditionen hinter sich zu lassen. Nach einem durchaus standesgemäßen Beginn erfolgte mit 18 Jahren ein plötzlicher Wechsel hin zu umfassenden Studien der Geistes- und Naturwissenschaften, Finanz- und Wirtschaftsforschungen. Drei Jahre lang befasste sich Karl Ludwig ausführlich und – mit einem Blick auf seine guten Beurteilungen – offensichtlich erfolgreich damit, bevor er schließlich doch angesehener Gutsbesitzer bei Donauwörth wurde.

Die Leidenschaft des Sohnes für Technik allgemein und die Eisenbahn ins-

besondere wurde durch seinen Vater durchaus unterstützt und gefördert, in mancher Beziehung wohl sogar geteilt. Unverkennbar wird dies bei den zahlreichen Eisenbahnexkursionen des Filius zum Augsburger Bahnhof oder bei der Weitergabe von Insider-Informationen an den Sohn, die er durch seine Mitgliedschaft im bayerischen Eisenbahnrat erhielt. Mit einiger Fantasie lassen sich durchaus Situationen vorstellen, in denen Großvater Karl Jakob, Vater Karl Ludwig und Sohn Ludwig die Köpfe zusammensteckten und mit glänzenden Augen von ihren neuesten Bahnerlebnissen erzählten.

Es scheint, als hätte Sohn Ludwig (II.) das vollendet, was Vater Karl Ludwig begonnen hatte, einen Ausbruch aus der Welt der hohen Regierungsbeamten oder Gutsbesitzer hin zu einem rein technischen Beruf.

3. Der ‚Eisenbahn-Baron‘: (Paul Karl) Ludwig von Welser

(geb. 12. November 1876 in Ramhof, gest. 23. Mai 1958 in Augsburg)

Biografie:

Mit 22 Jahren schloss Ludwig, wie er gerufen wurde, das Augsburger Realgymnasium ab. Schon während seiner Schulzeit, als etwa Vierzehnjähriger, hielt er sich häufig am Augsburger Bahnhof auf, angezogen von der dortigen Atmosphäre des Eisenbahnbetriebes. Anschließend besuchte er ab 1898 die Technische Hochschule München. Während seines Studiums absolvierte er 1903 ein Praktikum in der Lokomotivfabrik Krauss & Comp. in München. Ein Jahr später schloss er die TH als Diplomingenieur ab. Von 1905 bis 1907 arbeitete er zwei Jahre als Ingenieur bei der Maschinen- und Bronzewarenfabrik L. A. Riedinger in Augsburg, das Jahr danach nahm er kurzfristig eine Tätigkeit in der Flugzeugbaufirma der Gebrüder Henri und Maurice Farman bei Paris auf. Noch 1908 fand er dann eine Anstellung als „Konstrukteur im Lokomotivbaubureau“ der Firma Maffei in München. 1910 wechselte er vorübergehend für ein Jahr zur Grazer Wagen- und Maschinenfabrik Aktiengesellschaft Joh. Weitzer, um anschließend seine dauerhafte Weiterbeschäftigung bei Maffei zu finden. In den nachfolgenden Kapiteln sollen die einzelnen Abschnitte noch genauer dargestellt werden.

Doch zu Beginn einige Ausschnitte aus den biografischen Angaben im Bayern-Report zu Ludwig von Welser:

„Dipl.-Ing. Ludwig Freiherr v. Welser (geb. 1876, gest. 1958) begeisterte sich seit frühester Jugend für die Eisenbahn. Nach Abschluss seines Studiums [und einer mehrjährigen Fortbildungszeit lt. seiner Biografie, Anm. d. Verf.] trat er in Maffeis



Abb. 2: Paul Carl Ludwig Freiherr von Welser 1898.

Foto: Aufnahme Hans Siemens; Archiv der Freiherrlich von Welserschen Familienstiftung, F 1003

Eisenwerk Hirschau ein, um sich als Lokomotivkonstrukteur ausbilden zu lassen. Bald kam er in engen Kontakt mit dem dortigen Konstruktionschef Anton Hammel. Bei häufigen Reisen lernte er viele der damaligen Fachkollegen im In- und Ausland kennen. Seiner Neigung zur Historie entsprechend entstand unter ihm das Firmenarchiv, das er zuletzt bis zum Untergang der Firma als Archivar leitete.

Seit Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts muss von Welser bereits als ‚Lokspäher‘ durch die Lande geistert sein und Aufzeichnungen geführt haben. [...]

Als Ergebnis seiner jahrzehntelangen Forschungen hat von Welser 1937 mit späteren Ergänzungen eine in ihrer Ausführlichkeit einzigartige Chronik aller Lokomotiven der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen, der Pfälzischen Bahnen und der Bayer. Ostbahn geschrieben, diese aber nur in wenigen Exemplaren an enge Mitarbeiter verteilt.

In seinen ‚Vorbemerkungen zu der Arbeit über die Loks der Kgl. Bayer. Staatsbahn‘ schreibt der Verfasser von Welser, dass es ihm nicht möglich war, eine lückenlose und in jeder Hinsicht vollständige Lokomotivgeschichte abzufassen, da ihm hierfür die nötigen Unterlagen aus dem Betrieb nicht zur Verfügung standen [...].“¹⁴

„Im Jahre 1907¹⁵ wechselte er zu Maffei, wo zu dieser Zeit unter Oberingenieur Leppla mit Hochdruck an der Konstruktion der bayerischen S 3/6 gearbeitet wurde. Leppla und Hammel scheinen schon bald auf den ‚Baron‘, wie er in der Firma allgemein genannt wurde, aufmerksam geworden zu sein. Als quasi ‚rechte Hand‘ soll er Hammel bei vielen wichtigen Gesprächen mit Fachleuten und potenziellen Bestellern begleitet haben. Bekannt sind Berichte von Welsers über die Verhandlungen mit dem badischen Maschinenmeister Baumann, als in einem Lokal Konstruktionsdetails zur badischen IV h zunächst nur auf Servietten skizziert wurden, und er diese anschließend ‚ordentlich zu Papier‘ bringen musste.

Große Verdienste erwarb sich Ludwig von Welser für sein Engagement um das Maffeische Firmenarchiv. Das Dokumentieren scheint ohnehin seine große Leidenschaft gewesen zu sein. Die Leser des Bayern-Reports haben ja bereits die lebhaft und präzise Schilderung eines Besuchs auf dem Augsburger Hauptbahnhof kennen gelernt.¹⁶ Ähnliche Berichte in der gleichen Ausführlichkeit finden sich über eine Feriendreise mit Onkel und Cousins nach Niederbayern sowie über einen ausgedehnten Familienausflug an den Bodensee und in die Schweiz. Minutiös sind nicht nur alle gesichteten Lokomotiven aufgelistet, sondern auch andere Begebenheiten bis zum ‚guten niederbayerischen Bier‘ wurden peinlich genau festgehalten.

Kronawitter schreibt, dass von Welser trotz seines immensen Wissens um alle süddeutschen Lokomotivtypen sowie die der angrenzenden Staatsbahnen und seiner Bekanntschaften mit allen wichtigen Fachleuten jener Zeit eine gewisse Scheu vor fachlichen Veröffentlichungen gehabt habe. So blieb nur Weniges aus seinem reichen Wissen erhalten. Insofern können wir uns heute glücklich schätzen, dass seine maschinenschriftlichen Aufzeichnungen über die bayerischen Lokomotiven erhalten blieben [...].“¹⁷

Bereits diese Schilderungen vermitteln ein umfassendes Bild einer Persönlichkeit, die – nach allem, was wir von ihr wissen – ein Leben für die und mit der Eisenbahn, insbesondere der bayerischen, geführt hat. Bemerkenswert ist seine Vielfältigkeit: Ingenieur,

Dampflokkonstrukteur, Historiker in Bezug auf die allgemeine – und technische Entwicklung der Dampflokomotive wie der Eisenbahn insgesamt, Kenner und Chronist der europäischen, süddeutschen und besonders bayerischen Eisenbahnen, ihrer Triebfahrzeuge und deren Schöpfer und Konstrukteure.

Im Folgenden soll nun anhand von Angaben aus dem Familienarchiv, eigenen Berichten, Dokumenten und sich daraus ergebenden Schlussfolgerungen näher beleuchtet werden, wie es zu dieser ausgeprägten, ja geradezu lebensfüllenden Hinwendung zu diesem Fachgebiet kam.

Von der Rolle des Großvaters und Vaters und deren Bedeutung bei dieser Entwicklung war im ersten Teil dieses Aufsatzes bereits die Rede. Beide trugen mit ihrer eigenen Begeisterung für

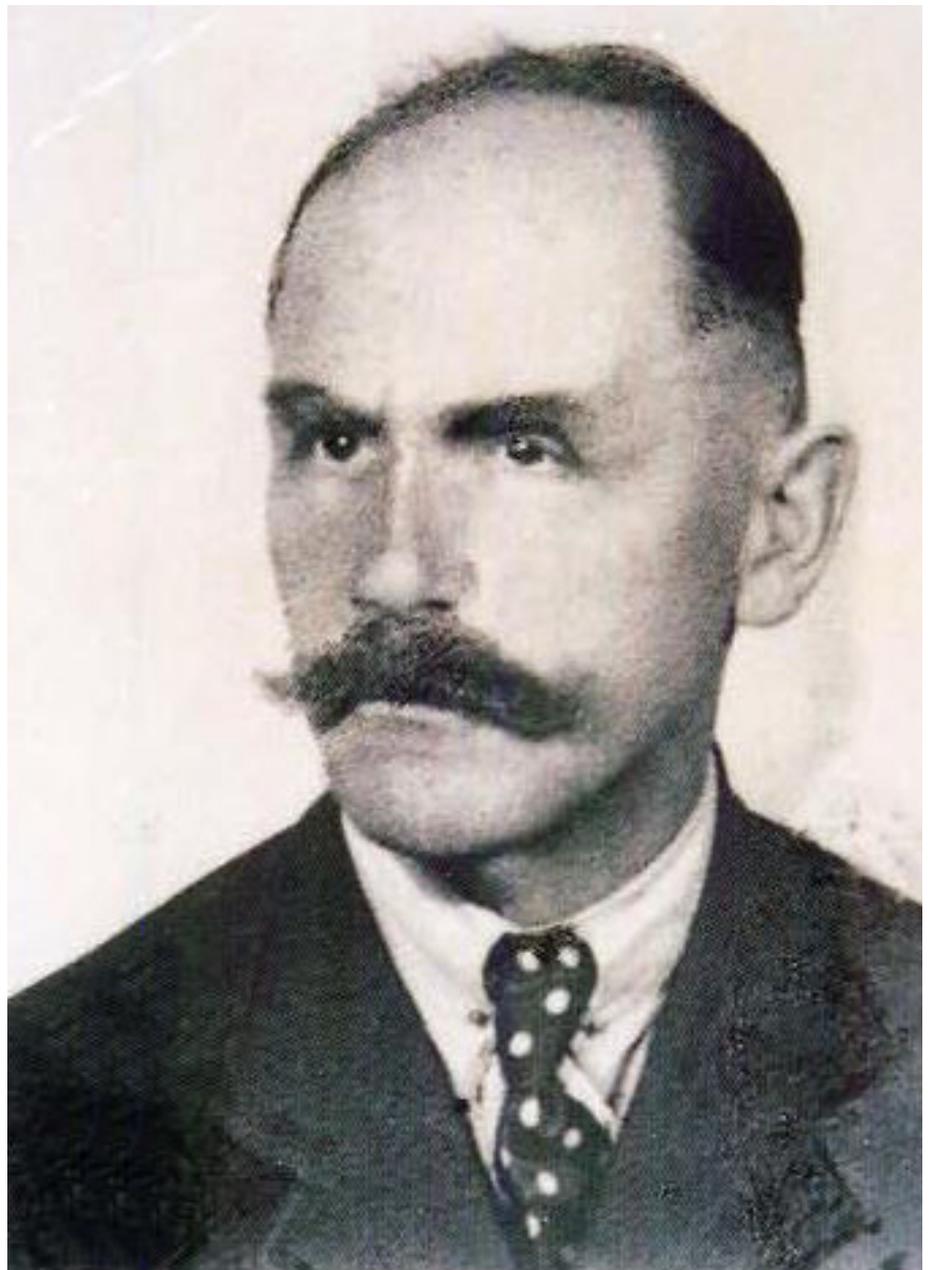


Abb. 3: Paul Carl Ludwig Freiherr von Welser ca. 1930 (Passfoto).

Foto: Archiv der Freiherrlich von Welserschen Familienstiftung, F 1003.

diese neuzeitige technische Errungenschaft ihren Teil dazu bei und setzten den jungen Ludwig sozusagen ‚auf die Fährte‘. Dieser verfolgte seinen Jugendtraum trotz einiger Widrigkeiten beharrlich weiter und hielt ihm Zeit seines Lebens die Treue.

Begleiten wir also Ludwig Freiherr von Welser, den ‚Eisenbahn-Baron‘, wie er respektvoll bei Maffei, oder ‚Eisenbahn-Ludwig‘, wie er liebevoll von seiner Familie genannt wurde und wird, auf einem wesentlichen Teilstück seines Lebens.

3.1 Exkursion zum Augsburgener Bahnhof 1890

Als 14-jähriger Schüler des Augsburgener Realgymnasiums unternahm Ludwig etliche Ausflüge zum damaligen „Augsburger Centralbahnhof“. Einen davon schilderte er selbst später ausführlich und in mitreißender Lebendigkeit:

„Der 29. Juni 1890 am Augsburgener Bahnhof und im Heizhaus dortselbst.“

Man sollte es kaum für möglich halten, daß der Bahnhof, der mit allem seinem Drum und Dran gemeiniglich als der Inbegriff eines ungemütlichen, lärmenden, Aufregung verursachenden, unbequem eingeteilten, mit Ruß, Staub, Dreck und schlechter Luft etc. erfüllten Gebäudes gilt – daß dieser Bau, wenn er noch dazu, wie der in Frage stehende, im allernüchternsten Gewand erscheint, eine solche

Anziehungskraft ausüben könne! Aber das war unser Geheimnis und wir dachten: ‚Wenn ihr's nicht fühlt. Ihr werdet's nie erjagen.‘ Wir liefen hinaus zu jeder Jahres- und Tageszeit, mit und ohne Erlaubnis von daheim und verbrachten dort genuß- und lehrreiche Stunden, bald auf den diversen Perrons, die dortmals noch frei zugänglich waren, wo wir allerdings manchmal bei mißgünstig gesinnten Perrongewaltigen gelegentlich Stirnrundeln hervorriefen, was einmal sogar Vertreibung aus dem Paradies zur Folge hatte, bald auf dem ‚Eisernen Steg‘ – wie der 1879 errichtete, nach Pfersee führende breite Hochsteg für Fußgänger kurz genannt wurde. [...]

Während wir am Steg oben herumspähen, ertönt der helle Sopran des Ulmer Läutewerks – zweimal je fünf Schläge. Oho, jetzt kommt der Orient-Expresszug, und schon sehen wir ihn aus dem Neuseser Einschnitt heraus gegen die Oberhausener Kurve herabbeilen. Also schnell hinab und hinüber auf den dritten Perron, zum fünften Gleis. ‚Orient-Expresszug nach München‘ ruft der Einarmige mit seinem dröhnenden Bierbaß über die Perrons – völlig zwecklos, denn es ist weit und breit kein Mensch, der auf die Idee verfallen wäre, mit diesem Zug für das Sündengeld von ca. 7 1/2 Mark nach München zu fahren. Nur wir stehen parat am Perron, durch eine Säule gedeckt nahe der Stiege, um nötigenfalls schnell verduften zu können, und spähen nach dem Zug und dem jourha-

benden Beamten, ob es nicht der Gefährliche ist. Nein, es ist der Anständige mit dem blonden Vollbart, der läßt uns gewähren, das wissen wir ganz genau. Da fährt auch schon der Zug herein. Schwarzer, dichter Rauch streicht aus dem Kamin, dumpf rollend gleiten die langen, fremdartig aussehenden Wägen mit den Scheibenrädern, daher der dumpfe Ton, ein. Die Münchener B IX NANNHOFEN führt den Zug, ihre Ventile blasen wütend ab, und der Heizer hat es eilig, den Injektor anzustellen, noch bevor der Zug hält, um unnötigen Dampfverlust zu vermeiden. Schnell umgeht der dicke Münchener Führer die Maschine, zum obligaten Bierholen langt die kurze Aufenthaltszeit dieses Zuges nicht. Der weiße Pumpenauspuffdampf mischt sich mit dem braunschwarzen Qualm, der dem Kamin entweicht, da infolge schnellen Absperrens des Dampfes bei der Einfahrt der Zug im Feuer plötzlich stark nachgelassen hat und dieses nun wegen ungenügender Luftzufuhr schwelt und qualmt. Nur aus fünf Wägen besteht der fremdartige Zug, drei Vierachser, noch wesentlich kürzer und leichter als heute, vielleicht 26 t schwer, und am vorderen und hinteren Ende ein Packwagen von ca. 12 bis 15 t, da der Zug unterwegs mehrfach ‚gestürzt‘ wird – zusammen etwa 110 bis 115 t Gewicht. Ein einziger Reisender entsteigt dem vornehmen Zug, der nur 1. Klasse führt, es ist ein großmächtiger Fabrikherr (Buz).¹⁸, dessen wichtige, eilige Reise die Benützung dieses Zuges rechtfertigt. [...]

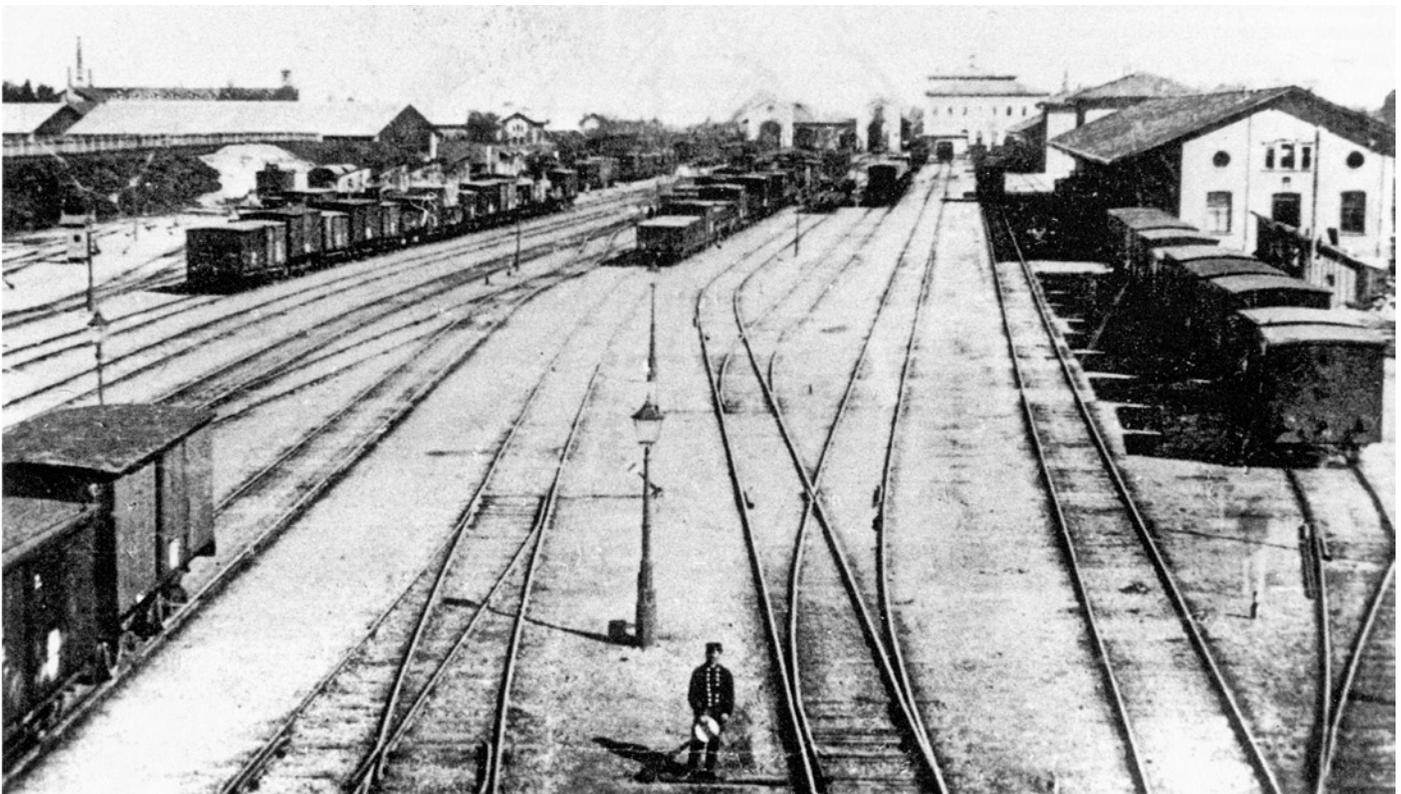


Abb. 4: Augsburgener Bahnhof um 1890, Blick von der Gögginger Brücke nach Norden (der erwähnte Eiserne Steg befindet sich hinter den Bahnsteighallen.

Foto: Sammlung Gerda Buße/Buße-Fachbuchverlag, Egglham.

[...] uns rufen gleichzeitig die zweimal je fünf hellen Schläge des Ulmer Läutwerks hinüber auf den dritten Perron, denn jetzt kommt der große Courierzug auf dem fünften Gleis, der Abendschnellzug gen München, der von Paris – Avricourt – Strassburg – Karlsruhe – Stuttgart – Ulm her kommt. Kaum sind wir drüben, da erscheint er schon – auch er hat heute zwei Maschinen, wie des öfteren in der Hauptreisezeit. Es sind die beiden Münchner B IX KISSINGEN und GOTHA. Der aus 14 Wägen bestehende Zug ist ca. 160 t schwer, als Schnellzug für nur eine der leichten B IX zu schwer, selbst auf dieser an sich gutartigen Linie, deren einziges ungünstiges Stück das sogenannte Gabelbachergreut mit seiner längeren Steigung 1:180 ist. Der Zug ist gut besetzt, obzwar er nur I. und II. Klasse führt, viele Leute steigen aus, noch mehr dagegen ein, um ‚auf Minga‘ (München) zu fahren. Wir aber weiden uns am Anblick der qualmenden B IX, die beide reichlich Dampf haben. ...

Als wir noch darüber sprechen, ertönen die drei Schläge der Perronglocke, und der lange Zug setzt sich in Bewegung. Seine Zusammensetzung, die wir während seiner Vorbeifahrt mustern, zeigt außer bayerischen Wägen solche von Württemberg, Baden, ferner solche der Hessischen Ludwigsbahn (H. L. B.), der Main-Neckar-Bahn (M. N. E.) und der Pfalzbahn, ist besonders lehrreich für uns und wird mit gebührender Aufmerksamkeit während der Vorüberfahrt des Zugs schnell dem Gedächtnis eingeprägt...

Wieder um manches Wissenswerte bereichert und aufs beste unterhalten, wenden wir nunmehr unsere Schritte heimwärts, zumal nun eine Stunde Zugpause bevorsteht und wir schon die von daheim erlaubte Zeit erheblich überschritten haben. Aber, mag es auch Unannehmlichkeiten deshalb geben, man nimmt sie halt in Kauf, es war zu schön und zu interessant...“¹⁹

So weit die Auszüge aus dem Erlebnisbericht Ludwig von Welsers. Man spürt die Faszination, die Bahnhof, Zugverkehr und vor allem die Lokomotiven auf den jungen Ludwig ausübten. Man riecht den Qualm und den Rauch der Maschinen, hört das Fauchen der Zylinder und das Rasseln der Räder, sieht sich unterwegs auf anstrengenden Fahrten. Diese geradezu leidenschaftliche Begeisterung blieb ihm Zeit seines Lebens erhalten, sie wurde selbst durch den nüchtern und funktionell denkenden Ingenieur und Konstrukteur nie völlig verdrängt.

Diese Eigenschaften sind es, die die Persönlichkeit Ludwigs bis heute bestimmen und ihn für uns in einer der seinen so fernen Zeit weiter lebendig und seine Erinnerungen daran so wertvoll bleiben lassen.

3.2 **Praktikum in der Lokfabrik Krauss & Comp., München**

Im Jahre 1903 (im Alter von 26 Jahren) absolvierte Ludwig (II.) von Welser gegen Ende seines Studiums an der Technischen Hochschule München ein Praktikum in der Lokomotivfabrik Krauss & Comp., München. Nur ein Jahr vorher war sein Patenonkel Ludwig als Regierungspräsident von der Rheinpfalz nach Mittelfranken gewechselt (s. auch 2.2).

Dass er später seine Lebensstellung bei der Konkurrenzfirma Maffei antrat, mag mit dem Umstand zusammenhängen, hier auf die zu dieser Zeit wohl berühmtesten Dampflokkonstrukteure nicht nur Bayerns, sondern europas, wenn nicht weltweit zu treffen. Immerhin bekam er so die Gelegenheit, bei der Konstruktion und Weiterentwicklung der bedeutendsten Länderbahn-Schnellzugdampflokomotiven mitzuarbeiten. Dazu später mehr.

3.3 **Maschinen- und Bronze-warenfabrik Ludwig August Riedinger, Augsburg**

Nach seinem Studium arbeitete Ludwig von Welser von 1905 bis 1907 als Ingenieur bei der Maschinen- und Bronze-warenfabrik L. A. Riedinger in Augsburg. Er war inzwischen 29 Jahre alt.

Die Riedingersche Maschinen- und Bronzefabrik wurde 1854 von Ludwig August gegründet, 1871 waren bereits 74 Gasfabriken in Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, Russland und in der Schweiz errichtet. 1887 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt und zählte 1892 fast 1000 Mitarbeiter.

Ab 1913 gab es Zweigwerke in Berlin, Dresden, Hannover, München, Nürnberg, Wien und Zürich. Während des Ersten Weltkrieges arbeiteten die Riedinger-Werke zusammen mit den Rumpler Flugzeugwerken und der MAN in einem sich in Augsburg bildenden militärisch-industriellen Komplex für die Luftkriegsrüstung des Deutschen Reiches. 1927 kam es zwischen der MAN und der Firma Riedinger zu einer Fusion.²⁰

Leider ist in der historischen Beschreibung der Firma nicht näher erläutert, in welchen Bereichen des Maschinenbaus der inzwischen über die deutschen Grenzen hinausgewachsene Betrieb tätig war.

3.4 **Flugzeugbau Gebrüder Farman, Paris**

In den Jahren von 1907 bis 1908 arbeitete Welser bei der Flugzeugbau-firma der Gebrüder Henri und Maurice Farman in Paris. Was er dort genau tat, wird leider nach den erhaltenen Unterlagen im Welserschen Familienarchiv

nicht genauer spezifiziert. Das Unternehmen Farman war ein bekannter französischer Automobil- und Flugzeughersteller.

Die beiden Brüder Maurice Farman und Henri Farman bauten bereits seit 1908 Flugzeuge. Im Jahre 1912 gründeten sie mit ihrem Bruder Richard die Firma Farman Frères in Boulogne-Billancourt. Sie stellten dort zunächst Doppeldecker mit Druckschraube her, die hauptsächlich für militärische Zwecke und Ausbildungsflüge genutzt wurden. Im Verlauf des Krieges wurden von Farman auch Bomber entwickelt. Aus dem Prototypen FF.60 wurde die Passagiermaschine „Goliath“ abgeleitet, die zum Meilenstein in der damaligen französischen und europäischen Zivilluftfahrt wurde.²¹

Auch hier lassen sich nur Vermutungen anstellen. Entgegen des oben erwähnten Hinweises im Familienarchiv, es handele sich um eine Anstellung bei einem Automobilhersteller, hatte die Firma Farman die Autoproduktion zu dieser Zeit bereits wieder aufgegeben und sich der Konstruktion und dem Bau von Fluggeräten zugewandt. Ob gerade dieser Umstand Ludwig von Welser veranlasst hat, sich mit dem neuesten Zweig der Mobilität zu befassen, bleibt im Dunklen.

3.5 **Grazer Maschinen- und Waggonbau-Aktiengesellschaft, Graz**

Zwei Jahre nach Beginn seiner Tätigkeit bei Maffei (s. unter 3.6) wechselte Ludwig von Welser 1910 nochmals für ein knappes Jahr als Konstrukteur in das Bureau der Grazer Waggon- u. Maschinenfabrik Aktiengesellschaft. Joh. Weitzer in Graz.

Ab den frühen 1890er Jahren war die Fabrik Hauptlieferant für Schmalspurfahrzeuge aller Art und elektrische Triebwagen für Schmal- und Normalspur. Sie war zu dem der erste und größte Erzeuger von Dieselmotoren im damaligen Österreich, bereits 1898 wurde der Bau von Dieselmotoren nach den Patenten von Rudolf Diesel, aufgenommen. Ab Ende der 1920er Jahre versuchte man sich auch im Lokomotivbau und baute erste Diesellokomotiven und benzin-mechanische Triebwagen nach Konstruktionen der DWK.²²

Da Maffei bereits seit 1907/08 mit der Berliner Maschinenbau AG (BMAG/Schwarzkopff) in Wildau bei Berlin die Maffei-Schwarzkopf-Werke zur Herstellung elektrischer Ausrüstungen errichtet hatte und ab 1910 seine ersten Elektrolokomotiven auslieferte²³, erscheint der vorübergehende Wechsel Ludwig von Welsers nach Graz durchaus im Sinne seines Arbeitgebers gelegen zu haben. Die umfangreiche Konst-

ruktions- und Produktpalette der Firma, gerade im Bereich der Elektroantriebe und Elektrotriebwagen wie auch von Dieselmotoren zu dieser Zeit lässt dies denkbar erscheinen.

3.6 Lokomotivfabrik J. A. Maffei, München

Im Jahre 1908 wurde Ludwig von Welser mit 33 Jahren dauerhaft als „Constructeur“ im „Lokomotivbaubureau“ J. A. Maffei, München, angestellt. Dort avancierte er rasch zur ‚rechten Hand‘ von Oberingenieur Heinrich Leppla, dem Leiter des Dampflok-Konstruktionsbüros wie auch des Werksdirektors Anton Hammel. Ludwig von Welser blieb dort bis zum Ende der Firma Maffei 1931, zuletzt baute er maßgeblich das Firmenarchiv mit auf.

Dazu lässt uns Kronawitter, der Verwalter des eisenbahnhistorischen Vermächtnisses Ludwig von Welsers, Folgendes aus seinen Aufzeichnungen wissen:

„Der junge Diplom-Ingenieur trat dann als Volontär in das Etablissement J. A. Maffei, Hirschau – München, ein. Hier durchlief er die übliche Aus- und Weiterbildung mit dem Ziel der Verwendung als Konstrukteur in den einzelnen Abteilungen. Schon bald wurde der Konstruktions-Chef, Direktor Anton Hammel (1857–1925), auf v. Welser aufmerksam, und beide kamen in engeren Kontakt zueinander. So wurde der

‚Baron‘, wie er in der Firma genannt wurde, bald ein begeisterter ‚Maffeianer‘ und zusehends zur rechten Hand Hammels. Dieser setzte ihn auch als Reiseinformatant beim Besuch in- und ausländischer Kunden ein. v. Welser wiederum knüpfte dabei Kontakte zu Fachleuten und erwarb so weitere wertvolle Erfahrungen, deren Auswertung auch der Firma zugutekam. Er baute auch ein geordnetes Firmenarchiv auf, erweiterte es und übernahm es zuletzt als Archivar.

Um diese Zeit bestand eine enge fachliche und auch persönliche Interessengemeinschaft zwischen Anton Hammel, Alexander Courtin (1861–1956) und Karl Gölsdorf (1861–1916). Dieses ‚Fachtrio‘ traf sich öfter, unter anderem auch in München. Hier, im Café Luitpolt, wurde dann angeregt gefachsimpelt, wobei auf Servietten und – wenn’s nicht mehr anders ging – auf Manschetten gerechnet und skizziert wurde. L. v. Welser wurde von Hammel des öfteren mitgenommen (mit Akten und Zeichnungen) und musste dann einen entsprechenden Rapport anfertigen.“²⁴

Ludwig von Welser begann also seine Arbeit zum gerade spannendsten und ereignisreichsten Zeitpunkt in der Geschichte des Dampflokbaus.

Eine chronologische Zusammenstellung²⁵ zeigt die überaus rasche Abfolge der Entwicklung im Schnellzug-Dampf-

lokbau jener Zeit. Federführend konstruiert und größtenteils auch gebaut wurden alle diese Lokomotiven (bis auf die Baldwin-Loks) von der Firma Maffei in München:

- 1901: letzte **C V**-Maschinen (2’C n4v, de-Glehn-Antrieb), Vauclain-Versuchslok von Baldwin (Barrenrahmen)
- 1902: **bad 2d** (2’B1’ n4v, Blechrahmen, breite Feuerbüchse, Borries-Triebwerk (Standard), 2100 mm Treibraddurchmesser)
- 1903: **S 3/5 N** (2’C n4v, Barrenrahmen (Standard), 1870 mm Treibraddurchmesser)
- 1904: **S 2/5 N** (2’B1’ n4v, Barrenrahmen, 2000 mm Treibraddurchmesser)
- 1905: **pfälz. P 4** (2’B1’ n4v, breite Feuerbüchse, 2010 mm Treibraddurchmesser)
- 1906: **S 3/5 H** (2’C h4v, Heißdampfausführung, 1870 mm Treibraddurchmesser (künftiger Standard))
- 1906: **S 2/6** (2’B2’ h4v, Einzelstück, 2200 mm Treibraddurchmesser)
- 1907: **bad IVf** (2’C1’ h4v, Barrenrahmen, Heißdampf, freie Feuerbüchse, Borries-Triebwerk, 1800 mm Treibraddurchmesser);



Abb. 5: Postkarte der bay. S 3/6 Bahn-Nr. 3602 (Maffei 3017, Bj. 1908) zur Weltausstellung in Brüssel 1910.

Foto: Wikimedia

sie war quasi der Prototyp für die folgende Lokomotive:

1908: **S 3/6** (2'C1' h4v, 1870 bzw. 2000 mm Treibraddurchmesser).

Die Leistungsfähigkeit der bisher von Maffei gebauten Lokomotiven veranlasste Ministerialrat von Biber, maschinentechnischer Leiter der Königlich Bayerischen Staatsbahnen, den Entwurf einer 3/6-gekuppelten Schnellzuglokomotive mit Vierzylinder-Verbundtriebwerk und Schmidt-Überhitzer in Auftrag zu geben. Nach dessen Genehmigung im Sommer 1907 erhielt Maffei umgehend den Bauauftrag über sieben Lokomotiven:

Gattung: **Bayerische S 3/6**
 Bauart: 2'C1' h4v
 Hersteller: J. A. Maffei/Henschel (ab 1930)
 Baujahre: 1908 bis 1930
 Anzahl: 159
 (davon Henschel 18)
 DRG-Baureihe: 18.4-5
 DB-Baureihe: 18.4-5; 18.6
 (nach Umbau)

Lassen wir an dieser Stelle wieder Ludwig von Welser selbst zu Wort kommen.

„Schon 1908 in der Münchener Ausstellung von ihren Landsleuten mit Recht bestaunt und 1910 in Brüssel von aller Welt aufs neue bewundert, zog sie besonders auf dieser reich bespickten, internationalen Schau die Augen aller Besucher – Techniker und Laien – durch ihre prächtige Erscheinung auf sich. Machte sie schon in München im hellbraunen Anstrich, mit Messingbändern und dem Kgl. Bayerischen Wappen geziert, einen vorzüglichen Eindruck, so war das graublau Gewand, das sie in Brüssel trug, im Verein mit den blanken Zierbändern, blanker kupferner Kaminkrone und der Neuartigkeit der ganzen Erscheinung noch in höherem Maße geeignet, den Beschauer durch vollendet schöne Konstruktionsformen und herrliches Gesamtbild zu erfreuen. Inmitten der deutschen Halle, umgeben von den preußischen und sächsischen zur Schau gestellten Typen, dominierte sie unbedingt und war beständig interessierten Besuchern und Fragern umlagert.“²⁶

Die erstgebaute S 3/6 3601 wurde nach ihrer Anlieferung sofort den vorgesehenen Versuchsfahrten unterzogen, die insbesondere auf der Strecke München-Rosenheim-Salzburg stattfanden.

Baron von Welser berichtet von einer Fahrt mit dem D 50 im August 1908:

„Die Belastung betrug 4 12 t, die bestehende Verspätung wurde von Augsburg bis München leicht eingebracht und dabei zwischen Nannhofen und Lochhausen längere Zeit mit 100 bis 105 km/Std. gefahren. Sehr bemerkenswert und damals Verfasser sofort auffallend war das hohe

Beschleunigungsvermögen beim Anfahren in Augsburg und nach einer Geschwindigkeitsreduktion auf ca. 20 km/Std. bei Haspelmoor, wobei sich die gegen die S 3/5 merklich höhere Anzugs- und Beschleunigungskraft deutlich bekundete. In München, nach der Ankunft, lobte der Führer die neue Maschine sehr und erklärte, dass sie ausgezeichnet Dampf mache und dabei gute Kohleprämie ermögliche, außerdem ihr Lauf auch bei 100 km/Std. sehr ruhig und sicher sei.“²⁷

Wie stark Ludwig von Welser in die weitere Verbesserung und Optimierung dieser Vorzeige-Baureihe Maffeis involviert war, belegt eine Schilderung über eine Versuchsfahrt bei der späteren Reichsbahn vom 27. März 1927, an der Vertreter verschiedener Reichsbahnstellen und Lokomotivfabriken teilnahmen. Wohlgermerkt fanden diese Fahrten knapp 20 Jahre nach dem Bau der ersten S 3/6 statt. Lassen wir ihn wieder selbst berichten:

„Bei dieser Hauptversuchsfahrt nach Nürnberg und zurück im März 1927 betrug auf dem Hinweg die Belastung 617 t, wobei sich zeigte, dass die Leistung der Maschine, es war die 18 518, noch keineswegs erschöpft war. Es wurde daher für die Rückfahrt, obzwar dieselbe sich in fast durchwegs steigender Strecke vollzog und im Jura die lange 7%-Steigung von Treuchtlingen bis Fünfstetten bzw. Nußbühl zu überwinden war, noch ein Wagen angehängt, wodurch die Belastung auf 656 t anstieg! Nichtsdestoweniger vermochte die Maschine den schweren Zug in der vorgeschriebenen Zeit über die ganze Strecke zu bringen, sie übertraf sich selbst und erreichte München in einem Zustand, welcher Fortsetzung der Fahrt ohne weiteres gestattet hätte! Um die Maschine möglichst anzustrengen, wurde in Treuchtlingen angehalten, so dass der sehr schwere Zug vom Stillstand aus auf der sogleich ansteigenden Strecke zu beschleunigen war, mit dem Ergebnis, dass Möhren mit 72 km/h passiert wurde, welches Tempo bis zum Brechpunkt beibehalten wurde [...]“

Wie in Treuchtlingen, so wurde auch in Donauwörth gehalten und aus dem Stillstand angefahren. Trotzdem betrug die Geschwindigkeit bei der Durchfahrt der ersten Station (Bäumenheim) bereits 90 km/h, worauf in Mertingen bereits 102 km/h erreicht waren und dieses Tempo sank bis Oberhausen trotz ständig zunehmender Steigung nicht unter 100 km/h, abermals eine Bravourleistung!“²⁸

Knapp zehn Jahre nach der bay. S 3/6 begleitete Ludwig von Welser ein ähnlich erfolgreiches Projekt, den Bau der bad. IV h von Maffei.

Kronawitter lässt uns wieder teilhaben an den Erinnerungen Ludwig von Welsers an diese Zeit:

„Bei der Ausschreibung für diese neue Maschine wurde auch die Firma Maffei zur Angebotsabgabe eingeladen. Direktor Hammel wollte den Auftrag unbedingt für sein Haus heimholen. Er setzte dafür seinen bescheidenen, aber sehr befähigten ‚Adlatus‘, Dipl. Ing. Heinrich Leppla (1861–1950), ein.

Welser berichtete in seinen Erinnerungen weiter, dass damals viel, sehr viel gerechnet, skizziert, konstruiert und debattiert wurde, dies auch in Kontakt mit A. Courtin und H. Baumann (1871–1949). Dabei wurden gegensätzliche Forderungen, Änderungen und auch gegenteilige Ansichten offensichtlich, die von Maffei widerwillig geschluckt werden mussten. Um jedoch dem Auftraggeber einen Neubau nach nur wenigen Jahren zu ersparen, wurde – soweit es ging – vorausschauend konzipiert. [...]“

Endlich waren die Angebotsunterlagen fertig und wurden übergeben. 1915 erfolgte, zwar enttäuschend, eine Bestellung für drei Lokomotiven. Nun stand man mitten im 1. Weltkrieg. Die Firma wurde in die Fertigung von Rüstungsgut miteinbezogen, so dass die bestellten drei Lokomotiven erst 1918 fertig wurden. Die nachbestellten 17 Stück IV h-Loks wurden bis 1920 geliefert. Da der ‚Allround-man‘ Oberingenieur Leppla, ausschließlich für den Rüstungsbetrieb eingesetzt werden musste, übernahm Oberingenieur Ludwig mit z. T. neuen Mitarbeitern unter Leitung von Anton Hammel die weitere Bearbeitung des IV-h-Auftrages.“²⁹

Gattung: **Badische IV h**
 Bauart: 2'C1' h4v
 Hersteller: J. A. Maffei
 Baujahre: 1918 bis 1920
 Anzahl: 20
 DRG-Baureihe: 18.3
 DB-Baureihe: 18.3; (1 Umbaulok 18 314 der DR)

Mit der Heraufsetzung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h waren die bad. IV h nicht nur die schnellsten Länderbahn-Dampflokomotiven, sondern die schnellsten Dampfloks der Deutschen Bahn (mit Ausnahme der Stromlinienloks der 1940er Jahre) überhaupt. Ihre Eigenschaften als ausgesprochener ‚Renner‘ konnten sie ausgiebig unter Beweis stellen.

Wie leistungsfähig und ihrer Zeit voraus diese Baureihe war, zeigten verschiedene Einsätze noch aus den 50er Jahren, als sich die Loks bereits im ‚Rentenalter‘ befanden und normalerweise vor der Ausmusterung gestanden wären. Drei von ihnen, die 18 316, 18 319 und die 18 323, kamen nach ihrer Aufarbeitung zum Bundesbahn Zentralamt Minden in den Versuchsdienst, der sie auch ins

Ausland führte. Dabei kam es zu folgendem Ereignis:

Im Jahr 1956 führten die Österreichischen Bundesbahnen Vergleichsversuche mit Stromabnehmern verschiedener Bauarten durch. Hierzu musste die Fahrleitung abgeschaltet und geerdet werden, weshalb zur Durchführung der Versuchsfahrten Dampflokomotiven erforderlich waren. Erprobungsfahrzeug war ein Triebwagen der ÖBB, der von der Lok geschoben wurde.

„In der Zeit vom 24. September bis 13. Dezember 1956 wurden etwa 12 Fahrten mit einer Sollgeschwindigkeit von 160 km/h gefahren, und zwar jeweils so, dass die IV h den Triebwagen bei abgeschalteter Fahrleitung schob und auf das erforderliche Tempo brachte. Geschwindigkeiten von über 140 km/h wurden jeweils nahe Bahnhof Schaftenau erreicht. Bei einer dieser Fahrten stellte 18 316 mit 162 km/h ‚nebenbei‘ den Geschwindigkeitsrekord für die badische IV h auf!“³⁰

Wie mehrfach erwähnt, war Ludwig von Welser auch der Begründer und Verwalter des Firmenarchivs der Lokomotiv- und Maschinenfabrik J. A. Maffei bzw. der J. A. Maffei AG. Er baute es auf und amtierte zum Ende seines Berufslebens bei Maffei als Archivpfleger. Leider blieb von seinem Schaffen dort nicht allzu viel

bestehen. So vermeldet das Bayerische Wirtschaftsarchiv München, Abteilung Bestand:

„Der überlieferte Aktenbestand ist von geringem Umfang und zum Teil stark fragmentiert. Vielfach sind nur Einzeldokumente (ab 1866) unterschiedlicher Provenienz und Zeitstellung überliefert.“³¹

Dipl. Ing. Ludwig Freiherr von Welser blieb bis zum Ende der J. A. Maffei AG dort beschäftigt. Seinen Ruhestand verbrachte er in Berg bei Donauwörth, ganz in der Nähe seiner Heimat, dem Gut Ramhof. Als ältester Nachkomme übernahm er noch das Amt des Seniors der Familienstiftung. Er verstarb am 23. Mai 1958 im Alter von 81 Jahren und wurde im Welserschen Familiengrab auf dem protestantischen Friedhof in Augsburg beigesetzt.

4. Würdigung

Verfolgt man den Werdegang Ludwigs von Welser, wird deutlich, dass er bestrebt war, sich möglichst umfassend über den damaligen Stand der Technik zu informieren. Dabei waren seine Interessensgebiete anfangs äußerst vielfältig, sie reichten von herkömmlichen Dampflokbaue über die bereits eingeführte Konstruktion von Elektro-Triebfahrzeugen bis hin zu den neu-

artigen Dieselmotoren und damals so exotischen Exemplaren wie den ersten Flugzeugen. Der Wissensdurst und die Neugier seiner Jugendzeit, wie bereits seine Exkursionen zum Augsburger Bahnhof belegen, blieben ihm auch später erhalten. Begleitet und ergänzt wurde diese Eigenschaft durch die ihm eigene Gründlichkeit, Beharrlichkeit und Akribie, mit der er seine Ziele und Vorhaben verfolgte.

Dies zeigte sich u. a. bei seiner Mitarbeit an so bedeuten Dampflok-Konstruktionen wie der herausragenden *bay. S 3/6*, der wohl besten Schnellzug-Dampflok bis in die 30er Jahre, und der *bad. IV h*, der letzten Entwicklung in ihrer Kategorie, die als schnellste Länderbahnausführung in die Geschichte einging.

Neben diesen beruflichen Aufgaben im Konstruktionsbüro betätigte sich Ludwig von Welser vor allem als unermüdlicher Historiker und Chronist der zeitgenössischen Eisenbahnen. Anlass dazu gaben ihm seine zahlreichen dienstlichen wie auch privaten Reisen. Dabei notierte er penibel die beobachteten Züge und Lokomotiven, schilderte den jeweiligen Zustand und etwaige Besonderheiten. Als Ingenieur legte er sein Augenmerk ebenfalls auf besondere technische Entwicklungen und hielt



Abb. 6: 18 316 – Die spätere Versuchslok des Bundesbahn-Zentralamts Minden bespannte während ihrer Offenburger Zeit auch den renommierten ‚Rheingold‘; hier aufgenommen bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Baden-Oos, 1930.

Foto: Eisenbahnstiftung Joachim Schmidt/Deutsches Lokomotivbild-Archiv Darmstadt.

minutiös alle Veränderungen von Funktionalität und Gestaltung der Fahrzeuge fest.

So schuf er im Laufe der Zeit eine nahezu vollständige Chronologie und Historie des süddeutschen Eisenbahnbetriebs, die in ihrer Art einzigartig blieb.

Ewald Glückert, Archivpfleger des Familienarchivs und Kenner der Familie von Welser, vermerkt dazu:

„Es ist bemerkenswert, dass Ludwig von Welser einer der ersten in seiner Familie war, der dem bis dahin üblichen Standesschema ‚Gutsbesitzer und/oder hoher Staatsbeamter‘ nicht folgte, sondern sich einem technischen Beruf zuwandte. Das Familiengut Ramhof lag nahe der Bahnlinie Treuchtlingen – Donauwörth und dieser Verkehrsweg hat Ludwig schon früh fasziniert. Dazu kam der Einfluss seines Großvaters von Stetten.

Eine Selbstverständlichkeit war die Zuwendung Ludwigs zu einem technischen Beruf wohl nicht, zumal damals ja noch ein traditionelles Verständnis von Adel und Standesdenken vorherrschend war. Andererseits stellt man bei Regierungspräsident Ludwig (Patenonkel) bereits ein lebhaftes Interesse an der industriellen Entwicklung Nürnbergs fest. Übrigens finden wir in der neueren Familiengeschichte noch einen Vertreter, der beruflich die technische Fachrichtung einschlug: Es handelt sich um Sigmund Freiherr von Welser (1910–2005). Er war ein Neffe des Eisenbahn-Barons und studierte in München Physik. Sigmund von Welser war lange Zeit in Frankreich im Bereich der Hochfrequenztechnik tätig. Dieser berichtete, Onkel Ludwigs Beruf sei von ‚ausschlaggebendem Einfluss‘ für seine eigene Berufswahl als Ingenieur gewesen. Sein Sohn Michael, Architekt, ist der heutige Administrator der Familienstiftung.

Darüber hinaus wirkten sich das Interesse des Vaters Ludwig II., Johann Michael von Welser, an den Natur- und Geisteswissenschaften (siehe sein Studium) und dessen Mitgliedschaft im bayerischen Eisenbahnrat mit aus. So unterstützte er offensichtlich die Aktivitäten seines Sohnes, u. a. durch die Weitergabe von Materialien aus den Sitzungen des Gremiums, die sicher nicht für jugendlichen Überschwang gedacht waren. Auch Patenonkel Ludwig I. dürfte mit dazu beigetragen haben. Als pfälzischer und später mittelfränkischer Regierungspräsident stand er indirekt in Beziehung mit der Münchner Lokfabrik von Krauss & Co, die die pfälzischen Eisenbahnen und die bayerischen Lokalbahnen vorrangig belieferte. Die erste Lokomotive der Pfalz-Baureihe P 3' wurde sogar nach ihm benannt. Neffe

Ludwig könnte seinen Praktikantenplatz bei Krauss durchaus seinen Verbindungen zu verdanken haben.

Für einen Außenstehenden ergibt sich der Eindruck, dass diese Neigung durch Ludwigs Familie (Großvater, Onkel, Vater) nicht nur geduldet, sondern sogar wesentlich gefördert und unterstützt wurde. Familientraditionen haben ja oft etwas Starres, Festgefühtes. Im Fall des Eisenbahnbarons scheint jedoch eine große Offenheit für eine so ganz andere Laufbahn vorzuliegen. Für die damalige Zeit eher ein untypisches Verhalten und damit auch ein Hinweis auf die Aufgeschlossenheit der Familie.

Letztlich führte dieses Zusammenspiel von den Erzählungen des Großvaters, den eigenen Jugenderlebnissen auf dem Augsburger Bahnhof und den Verbindungen von Vater und Patenonkel zu Eisenbahn und zu Lokomotiven zu Ludwigs Berufswahl. Laut Kronawitter war dessen eigentlicher Wunschtraum, in den eisenbahntechnischen Dienst einzutreten, was allerdings (wohl wegen einer Jugenderkrankung) nicht möglich war. So fand er seine Erfüllung in und mit der Maffeischen Dampflokschmiede, in der er seinem Hang zur umfassenden Beschäftigung mit seinem Lieblingsthema Eisenbahn wohl wesentlich ungezwungener frönen konnte als im starren Gefüge der Bayerischen Staatsbahn. Für alle Eisenbahnenthusiasten der damaligen, heutigen und künftigen Zeit ein einmaliger, unwiederbringlicher Glücksfall.

Schließen wir diese Erinnerungen an einen der größten Eisenbahnkenner Bayerns mit dem Nachruf seines persönlichen Freundes Kronawitter:

„Baron von Welser t

Wiederum hat der Tod eine empfindliche Lücke in der Reihe der namhaften Kenner und Freunde der Dampflokomotive gerissen. Nach mehrwöchentlicher Erkrankung ist am 23. Mai 1958 Herr Diplomingenieur Freiherr Ludwig von Welser im Alter von 81 ½ Jahren entschlafen.

Auf dem Familiengut Ramhof bei Donauwörth, Schwaben, am 12.11.1876 als Nachfahre des bekannten mittelalterlichen Augsburger Kaufherren-Geschlechts der Welser geboren, empfing er als Kind schon frühzeitig Anregungen für seine spätere Liebe zur Eisenbahn und zur Dampflokomotive durch seinen mütterlichen Großvater Baron von Stetten, einem s. Zt. bekannten Augsburger Bankier. Dieser erzählte damals seinem Enkel viel aus der ersten Zeit der bayerischen Eisenbahnen. Baron v. Stetten erlebte damals mit seinem eigenen Vater die Eröffnung der Bahn von München nach Augsburg und schilderte dem kleinen Ludwig v. Welser die s. Zt. Triumpffahrt des ersten Zuges mit den

2 Lokomotiven ‚Vesta‘ und ‚Jupiter‘. Diese frühe Neigung und Liebe zum Dampfroß wurde weitergepflegt in der Schulzeit und Studentenzeit durch die Freundschaft mit dem späteren, sehr bekannten Oberbau- rat Fettinger. Baron v. Welser selbst war es nicht vergönnt, in den gerne gewünschten techn. Eisenbahndienst kommen zu können. Anfang 1907 trat er als junger Diplomingenieur in das vom bekannten Obering. Leppla geleitete Lokomotiv-Konstruktionsbüro von J. A. Maffei-München ein und wurde bald zur Entwurfsbearbeitung der damals im Entstehen begriffenen S 3/6 mit herangezogen.³² Sein intensives Interesse und sein großer Fleiß für dieses Spezialgebiet und sein späteres Können sicherten ihm bald die Anerkennung und Wertschätzung von Obering. Leppla und Direktor Hammel, jenen beiden bekannten, hochbefähigten Konstrukteuren und Schöpfern des bayerischen Dampflokomotivbaues der neueren Zeit. In der Krisenzeit der Firma war v. Welser im Archiv tätig. Bald trat v. Welser auch in befruchtende Verbindung mit anderen bekannten Fachleuten wie Obering. V. Helmholtz, Obering. Richter, Baurat v. Borries oder mit bekannten österreichischen Experten wie Dipl.-Ing. Steffan, Dipl.-Ing. Prossy, Dr. Ing. Sanzin, Dipl.-Ing. Hielscher usw. Die Liebe zur Eisenbahn, zu den Bergen und überhaupt zu Natur und Landschaft ließen ihm keine Zeit mehr zur Gründung einer Familie und so blieb er Junggeselle. Zahlreiche Reisen beruflicher und privater Art erschlossen ihm die Erfahrungen und auch die Schönheit des ausländischen Lokomotivbaues und Bahnbetriebes. So wurde Baron v. Welser im Laufe der Zeit zu einer wahren Fundgrube von Wissen und Erfahrung auf dem Gebiet der Konstruktion und der Konstruktionsgeschichte des Dampflokomotivbaues. So ist es nicht verwunderlich, wenn sich eine Schar von Fachleuten, Forschern und gleichgesinnten Interessenten aller Altersstufen um v. Welser gruppier- te. Seine ganz besondere Liebe galt der Entwicklung der bayerischen, pfälzischen, badischen, österreichischen, schweizerischen, französischen und englischen Dampflokomotiven. Frühzeitig verband ihn auch eine fruchtbare Freundschaft mit den in Fachkreisen bekannten Direktor Klensch, Prof. Gaiser und anderen. Seine große Bescheidenheit hatte leider auch eine gewisse Scheu vor fachlit. Veröffentlichungen zur Folge, so daß sein immenses Wissen, das er gerne seinen Vertrauten weitergab, trotzdem nur wenig erhalten blieb, da auch zahlreiche seiner Freunde nicht mehr am Leben sind. Seine wertvolle Sammlung an Aufzeichnungen, Bildern und Zeichnungen ging durch Kriegsumstände größtenteils verloren. Entwürfe zur Geschichte des bayerischen und pfälzischen Lokomotivbaues sind wohl erhalten, aber er kam nicht mehr zur notwendigen Ergänzung und Durcharbeitung. Es ist nun leider so, daß mit Baron

v. Welser wohl der letzte namhafte Kenner des süddeutschen Lokomotivbaues, der selbst noch in der alten Zeit wurzelte dahingegangen ist. Auf dem Augsburger protestantischen Friedhof, nahe der Eisenbahnhaltestelle Haunstetterstraße, hat er seine letzte Ruhe gefunden. Mögen ihn sinnbildlich noch recht lange die vorbeifahrenden, vielgeliebten S 3/6 als einen ihrer treuesten Freunde grüßen.

J. B. Kronawitter³³

Alle Daten und biografischen Angaben zur Familie von Welser stammen aus dem Archiv der Freiherrlich von Welser'schen Familienstiftung durch Vermittlung des Archivverwalters Herrn Ewald Glückert, der das Manuskript auch freundlicherweise durchgesehen hat.

Ohne seine tatkräftige und unermüdlige Unterstützung, seine Anregungen und Anmerkungen wäre diese Arbeit nicht möglich gewesen. Ihm sei an dieser Stelle ein ganz herzliches Dankeschön gesagt. Alle Internetlinks wurden zuletzt am 3. Dezember 2020 überprüft.

-
- 1 Ludwig von Welser/Helge Hufschläger: Klasse S 2/5. In: Eisenbahn-Journal, Länderbahn-Report, Bayern-Report. 9. 2001. S. 29. Nachfolgend als „Welser/Hufschläger, Klasse S 2/5“ abgekürzt/ Wolfgang Klee: Der 29. Juni 1890 am Augsburger Bahnhof und im Heizhaus dortselbst. In: Eisenbahn-Journal, Länderbahn-Report, Bayern-Report. 3. 1995, S. 90. Nachfolgend als „Klee, Augsburger Bahnhof“ abgekürzt.
- 2 <https://de.wikipedia.org/wiki/Welser>
- 3 http://www.historisches-lexikon-bayerns.de/Lexikon/Welser,_Familie
- 4 <https://de.wikipedia.org/wiki/Welser>
- 5 <http://sueddeutsche-patrizier.de/tng/familygroup.php?familyID=F6037&tree=patrizier> und <http://www.gedbas.genealogy.net/person/show/1130772420>
- 6 Steffen Lüdecke: Die Baureihe 18.3. Die Geschichte der letzten Länderbahn-Pacifc. Freiburg 1989, S. 12 (Johann Baptist Kronawitter zum Nachlass Ludwig von Welser). Nachfolgend als „Lüdecke, BR 18.3“ abgekürzt.
- 7 Kronawitter, Johann Baptist: Nachruf. In: Eisenbahn. Technik, Wirtschaft und Kultur des gesamten Weltverkehrs mit der ständigen Beilage „Die Modelleisenbahn“. 7. 1958, S. 108/109. Nachfolgend als „Kronawitter, Nachruf“ abgekürzt.
- 8 https://de.wikipedia.org/wiki/Pfälzische_Eisenbahnen
https://de.wikipedia.org/wiki/Jakob_von_Lavale
- 9 Dietrich Heber: Wie die Eisenbahn nach Markt Erlbach kam. Markt Erlbach 2002, S. 82/
Dietrich Heber (Hg.): Die Aischtalbahn zwi-
- schen Neustadt a.d. Aisch und Demantsfürth-Uehlfeld. Scheinfeld 1996, S. 84.
- 10 Arbeitsgemeinschaft 75 Jahre Lokalbahn (Hg.): 75 Jahre Lokalbahn Nürnberg-Nordost – Eschenau – Gräfenberg. Lauf a.d. Pegnitz 1983, S. 18.
- 11 Nach Auskunft von E. Glückert.
- 12 Welser/Hufschläger: Klasse S 2/5, S. 29 (wie Anm. 1).
- 13 Ebd., S. 90.
- 14 Helge Hufschläger: Einleitung. In: Eisenbahn-Journal, Länderbahn-Report, Bayern-Report. 4. 1994, S. 6–7.
- 15 Nach Angaben aus dem Familienarchiv wohl erst 1908. Anm. d. Verf.
- 16 Auszüge aus dieser ausführlichen Schilderung sind unter 3.1 zu finden. Anm. d. Verf.
- 17 Siegfried Baum: Ludwig Freiherr von Welser – Ein Nachtrag zu seiner Biografie. In: Eisenbahn-Journal, Länderbahn-Report, Bayern-Report. 9. 2001, S. 94–95.
- 18 Gemeint ist Heinrich von Buz, geb. 1833 in Eichstätt, gest. 1918 in Augsburg, deutscher Techniker und Industrieller. 1857 trat er in die von seinem Vater und Carl August Reichenbach geführte Maschinenfabrik AugsburgFabrikherr (Buz) ein, 1864 wurde er dort Direktor. Bis 1913 war Buz Generaldirektor der seit 1898 vereinigten Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg (MAN), zudem war er Mitbegründer der Augsburger Localbahn.
https://de.wikipedia.org/wiki/Heinrich_von_Buz
- 19 Klee, Augsburger Bahnhof, S. 90–95 (wie Anm. 1).
- 20 <https://www.augsburgwiki.de/index.php/AugsburgWiki/LARiedingerscheMaschinen-UndBronzewarenfabrik>
- 21 <https://de.wikipedia.org/wiki/Farman> / https://de.wikipedia.org/wiki/Henri_Farman / https://de.wikipedia.org/wiki/Maurice_Farman
- 22 https://de.wikipedia.org/wiki/Grazer_Maschinen-_und_Waggonbau-Aktiengesellschaft / http://webopac.hwwa.de/PresseMappe20E/Digiview_MID.cfm?mid=FO44764
- 23 https://de.wikipedia.org/wiki/Joseph_Anton_von_Maffei
- 24 Lüdecke, BR 18.3 (wie Anm. 6), S. 12 f.
- 25 Manfred G. Gerschütz: Bayerische Dampf-Schnellzuglokomotiven, unveröffentlichtes Manuskript (diesem entstammen weitgehend auch die Ausführungen zum Bau von Schnellzug-Dampflokomotiven und zur BR 18.4-6), o. J., S. 321, 379–380.
- 26 Steffen Lüdecke: Die Baureihe 18.4-6. Geschichte einer legendären Dampflokomotive. Freiburg 1984, S. 8.
- 27 Ebd., S. 9.
- 28 Ebd., S. 13.
- 29 Lüdecke, BR 18.3 (wie Anm. 6), S. 15.
- 30 Ebd., S. 130.
- 31 https://www.bwa.recherche.findbuch.net/php/main.php?ar_id=3254&be_kurz=4620303434#4620303434
- 32 Diese zeitliche Aussage wird durch den überlieferten Lebenslauf Ludwig von Welser präzisiert, siehe im weiteren Text. Anm. d. Verfassers.
- 33 Kronawitter, Nachruf, S. 108–109. (wie Anm. 7).

Die ehemalige „Krausen-Mühle“ in Lauf a.d. Pegnitz

von Doris Utzat und Sabrina Grünewald

Zahlreiche am Pegnitzufer in Lauf errichtete Bauwerke zeugen von der wichtigen Rolle der einstigen Mühlen und Hammerwerke für die Geschichte der Stadt: Beliebtes Fotomotiv am ersten Pegnitzwehr unterhalb der Wasserbrücke ist die kleine Reichel'sche Schleife, am gegenüberliegenden Ufer fallen die roten Backsteinmauern der ehemaligen Schlichten-Mühle ins Auge. Flussabwärts versammelt das Industriemuseum Lauf mit Hammerwerk Engelhardt, Roggenmühle und Riedner-Mühle historische Werksgebäude im Originalzustand. Am vierten Wehr haben die Städtischen Werke der ehemaligen Bronzefabrik Taubmann ein neues Gesicht verliehen.

Viele andere Betriebsgebäude aber sind den Weg alles Irdischen gegangen. Von der Mauermaühle am ersten Wehr ist nichts erhalten geblieben. Am zweiten Wehr links kündigt von der Kunstmühle Barth nur mehr das aus Sandstein-

quadern bestehende Untergeschoss und von den Ensembles am dritten und vierten Wehr ragen nur noch ein paar Mauerreste aus der steilen Uferböschung.

Gänzlich von der Bildfläche und wohl auch aus dem Bewusstsein der meisten Laufer Bürger verschwunden ist die sogenannte Krausen-Mühle, auch Kraus'sche Mühle genannt. Sie bildete das unterste einer Reihe von Werken am vierten Wehr links.

Eine Auflistung der Mühlen- und Hammerwerke in Lauf¹ erwähnt an diesem Standort für das Jahr 1435 einen Eisenhammer mit drei Rädern. Im 17. Jahrhundert wurde das Werk als Kupferhammer und im 18. Jahrhundert zur Nadelfabrikation genutzt.² 1808 richtete Johann Holzheimer eine Drahtmühle (Lierdt'sche Drahtfabrik) ein. Laut dem Katasterplan der Stadt Lauf von 1821³

hatte das Anwesen damals die Hausnummer 320.

Rund hundert Jahre später wird es im „Verzeichnis der Straßen und Hausbesitzer in der Stadt Lauf“ von 1912 unter der Adresse Hämmerplatz 18 geführt. Offenbar gehörte es Gustav Birkner, der seit 1884 am vierten Wehr wirtschaftete. Birkner besaß die Metall- und Rauschgoldfabrik Birkner & Hartmann, dazu sechs weitere Gebäude, also fast das gesamte Areal am vierten Wehr links. Um 1900 legte er seine Laufer Betriebe still, war aber anscheinend bis 1912 noch Eigentümer. Ob das später als Krausen-Mühle bezeichnete Gebäude bereits unter Gustav Birkner in der zuletzt bekannten Form neu errichtet wurde und welche Funktion es gegebenenfalls hatte, ist nicht bekannt.

Da die Stadt Lauf die Adress- und Telefonbücher nicht jedes Jahr neu herausgab, bleiben Hausbesitzerwechsel

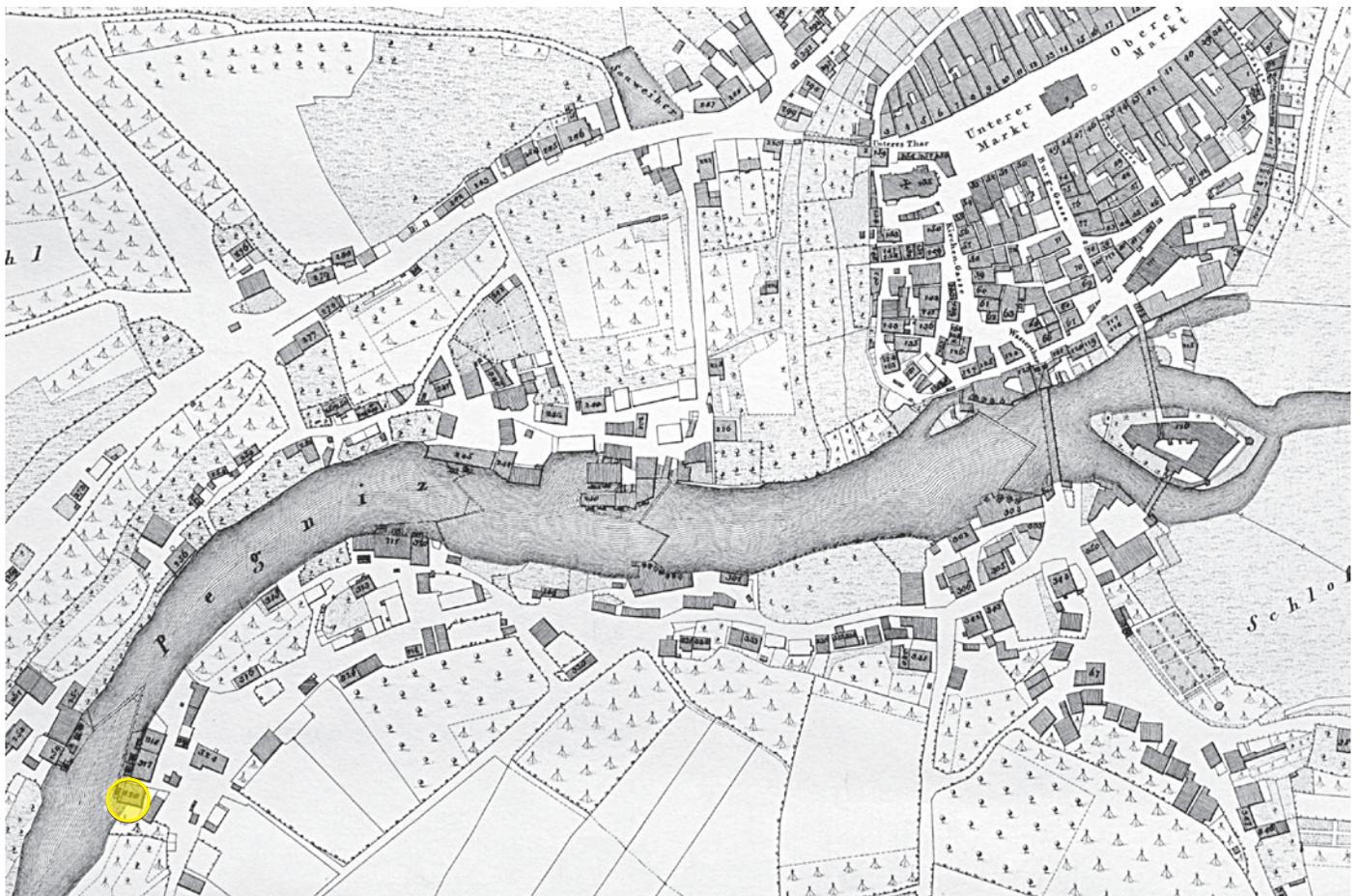


Abb. 1: Ausschnitt aus dem Katasterplan von 1821. Der Kreis unten links markiert den Standort der späteren Krausen-Mühle.

Foto: StadtAL, Karten u. Pläne, KP III 11.

und Umnutzungen oft im Unklaren. So konnte nicht festgestellt werden, wann genau die Umwandlung in eine Kunstmühle, also eine Mühle mit für die damalige Zeit moderner Mühlentechnik, erfolgte und wer diese anfangs führte.

Im Adress-/Telefonbuch⁵ von 1932 jedenfalls wird der Betrieb als Kunstmühle bezeichnet, die Adresse wurde in Drahtmühlhof 6 umbenannt. Als Eigentümer ist die Stadt Lauf eingetragen.

Recherchen in der alten Einwohnermeldekartei⁵ ergaben, dass Müllermeister Ludwig Kraus und seine Frau Kunigunde im Jahr 1936 von Nürnberg nach Lauf kamen und im Drahtmühlhof 6 wohnten und arbeiteten (sie waren fortan auch Hausbesitzer). Am

15.4.1936 meldeten sie ihr Gewerbe an.⁶ Im „Ein-

wohnerbuch der Stadt Lauf a. d. Pegnitz“ von 1938 ist Ludwig Kraus mit Kunstmühle und Sägewerk eingetragen.

Im selben Jahr wurden die übrigen Gebäude am vierten Wehr abgerissen.⁷ Einzig die Krausen-Mühle blieb weitere fünfzig Jahre stehen.

Das Gebäude war mit der nördlichen Giebelseite direkt in die Pegnitz gebaut, trotzdem besaß es keine Wasserräder. Das lässt darauf schließen, dass Kunstmühle und Sägewerk mit Motorantrieb liefen. Auf der Wasserseite waren die untersten eineinhalb Ge-



Abb. 2: Krausenmühle (Nordseite), 1988. Das Gebäude war auf einem älteren Untergeschoss aus Sandstein direkt in die Pegnitz gebaut.

Foto: Doris Utzat.



↑ Abb. 3: Krausenmühle (Nordostseite), 1988. Der eiserne Laufsteg über die Pegnitz führte zu den Städtischen Werken am gegenüberliegenden Ufer.
Foto: Doris Utzat.

↓ Abb. 4: Krausenmühle (Südseite), 1988. Hier ist das Rautenmuster auf der Fassade gut erkennbar.
Foto: Doris Utzat.

→ Abb. 5: Krausenmühle (Südseite), 1988. Die überdachte Laderampe verweist auf das Be- und Entladen von Fahrzeugen.
Foto: Doris Utzat.



schosse aus Sandsteinquadern gefügt, die offenbar von einem älteren Vorgängerbau übernommen wurden. Darauf erhoben sich die neueren Geschosse in der typischen, zur Zeit der Industrialisierung bevorzugten Backsteinbauweise.

Trotz der schlichten Gestaltung wurde auf Schmuckelemente nicht gänzlich verzichtet. So ergab die unterschiedliche Anordnung der Steine einen Ziereffekt, als wäre die Fassade mit einem

aus Rauten zusammengesetzten Gitternetz überzogen. Die zahlreichen, regelmäßig angeordneten großen Fenster lassen nicht nur auf lichtdurchflutete Innenräume schließen, sondern gaben dem Gebäude auch Struktur.

Ludwig Kraus dürfte der letzte private Eigentümer der Kunstmühle gewesen sein. Am 31.12.1954 meldete er sein Gewerbe als Müller ab. Ab 1963 wird er als Privatier bezeichnet.⁸ Er verstarb 1967, seine Frau 1973.⁹ Vermutlich ging

das Anwesen dann wieder in städtischen Besitz über.¹⁰

Nachdem man 1988 noch davon sprach, die alte Kunstmühle in ein geplantes neues Ensemble von Wohnhäusern an der Pegnitz einzubeziehen und umzuformen, verwarf man den Plan wieder und riss das nicht denkmalgeschützte Haus ab. Heute erinnern nur noch ein paar versteckte Sandsteinquadern am Ufer an dieses Laufer Mühlengebäude.



Abb. 6: Die Aufnahme vom gleichen Standort wie Abbildung 2 aus dem Jahr 2020 belegt die starke Veränderung der Stadtlandschaft durch die Wohnbebauung. Foto: Doris Utzat

-
- 1 Renate Kubli: *Mühlen und Hammerwerke – Eine Epoche technisch-kultureller Entwicklung am Beispiel der Stadt Lauf. Von Müllern, Mühlknechten und Rußigen, Lauf a. d. Pegnitz 1986, S. 115. (Nachfolgend als „Kubli, Mühlen“ abgekürzt).*
- 2 Ebd.
- 3 StadtAL, *Karten und Pläne, KP III/11.*
- 4 StadtAL, *Adress- und Telefonbuchsammlung, Verzeichnis der Straßen und Hausbesitzer in der Stadt Lauf 1932.*
- 5 StadtAL, *Einwohnermeldekartei.*
- 6 StadtAL, *Gewerbeanmeldungen.*
- 7 Kubli, *Mühlen*, S. 115 (wie Anm. 1).
- 8 StadtAL, *Adress- und Telefonbuchsammlung, Adreßbuch Landkreis Lauf 1963.*
- 9 StadtAL, *Einwohnermeldekartei.*
- 10 Bisher sind keine schriftlichen Dokumente über den Hausverkauf vorhanden.

Hinweis: Die Redaktion der FUNDGRUBE ist immer auf der Suche nach Autoren, die sich historischen Themen aus dem Umkreis Laufs/Röthenbachs, Schnaittachs und des Nürnberger Landes in einem Beitrag widmen wollen. Dabei müssen die Beiträge nicht immer nur rein wissenschaftlicher Natur sein. Beiträge können Sie unter fundgrube@laufgeschichte.de einreichen. Die Redaktion behält sich die Auswahl und die Bearbeitung der Beiträge vor.

FUNDGRUBE

erscheint halbjährlich in der Pegnitz-Zeitung.

Herausgeber:

Verlag Hans Fahner GmbH & Co. KG,
Nürnberger Straße 19,
91207 Lauf a.d. Pegnitz

Layout: Silvia Leitenbacher

Lektorat: Yvonne Durmann

Redaktion: Stadtarchiv Lauf

Druck:

DZO Druckzentrum Oberfranken
GmbH & Co. KG, Bamberg

Beiträge werden erbeten an: Fundgrube@laufgeschichte.de

Für die Inhalte der Beiträge sind ausschließlich die Autoren verantwortlich. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck (auch auszugsweise) nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.