



Stadtentwicklung Ulms

Entfestigung.....	2
Material 1: Das Ehinger Tor im November 1904 während der Entfestigung	3
Stadtausdehnung (neue Stadtteile - Weststadt).....	4
Material 1: Stadtplanausschnitt Weststadt von 1915 (StA Ulm, F 1 Stadtpläne Nr. 63).	5
Eingemeindungen und Wohnungsbau.....	6
Material 1: Arbeiterwohnsiedlung „Beim Kessel“ (um ca. 1910) (StA Ulm, G 7/2.1 Beim Kessel).	7
Verkehr/ Pläne für Kanal- und Hafengebäude.....	8
Material 1: Fahrplan der Straßenbahn 1932 und 1933 (StA Ulm, B 821/20 Nr. 4).	9
Material 2: Vortrag von Baudirektor Feuchtinger in der Hafenfrage.....	10
Material 3: Entwurfsplan der Firma Grün & Bilfinger für das Ulmer Kanal- und Hafenprojekt 1932	11
Garnisonsstadt Ulm	12
Material 1: Kasernen in Ulm - Überblick	13
Neue Kirchenbauten	18
Material 1: Katholische Garnisonkirche (St. Georgs-Kirche), um 1920	19
Material 2: Evangelische Garnisonkirche 1910, seit 1964 Pauluskirche.....	21
Material 3: Synagoge auf dem Weinhof 1932	22
Schulen und andere öffentliche Bauten	23
Material 1: Blauringschule Oktober 1926	24
Material 2: Max-Eyth-Halle	25
Material 3: Einweihung der Max-Eyth-Halle am 18. Oktober 1930, Zeitungsbericht (StA Ulm, B 775/10 Nr. 1).	26
Material 4: Bau des Uferkanals und der Stadtmauerpromenade	27

Entfestigung

Schon seit 1891 verhandelte die Stadt mit dem Reich über den Ankauf der Festungsumwallung, die inzwischen militärisch bedeutungslos geworden war, aber die Entwicklungsmöglichkeiten Ulms stark behinderte. Für 4,5 Millionen Mark kamen durch den Vertrag vom Dezember 1899/Februar 1900 die ca. 70 ha umfassenden Wälle und Gräben im Osten und Westen in den Besitz der Stadt. Gleichzeitig wurden für diesen Bereich die Rayonbestimmungen der Bundes- bzw. Reichsfestung aufgehoben. Kurze Zeit später wurden die Wälle und Gräben durchbrochen, abgetragen oder aufgefüllt, so dass sich die Stadt nun ungehindert weiter nach Westen in das Blautal ausdehnen konnte.

Material 1: Das Ehinger Tor im November 1904 während der Entfestigung

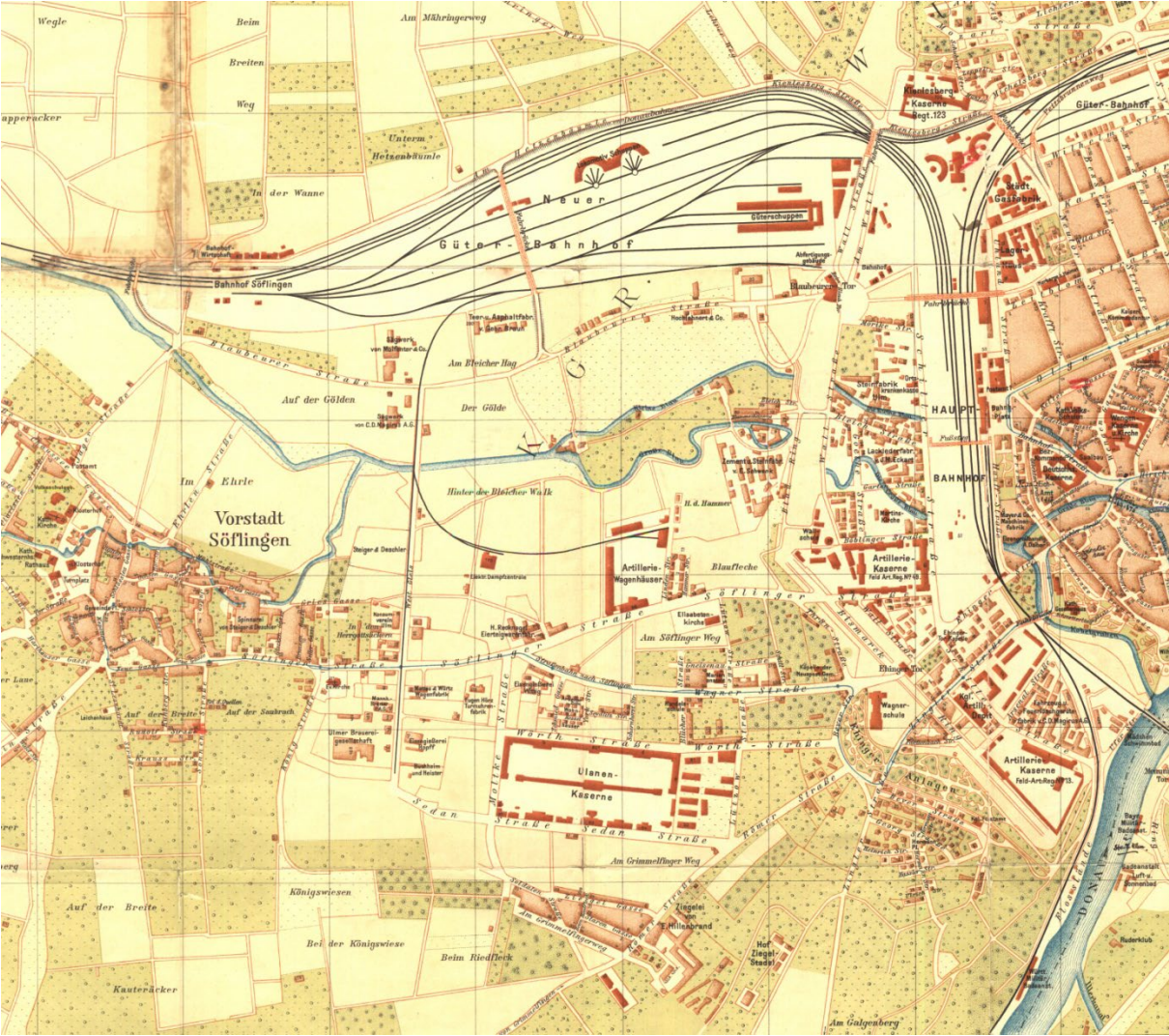


Rechts ist ein Teil der Festungsmauer bereits abgerissen. Aus dem Graben vor dem Ehinger Tor längs der Festungsmauer wurde später der Bismarckring. Das hohe Gebäude links im Bild ist das Gasthaus „Paradies“ (StA Ulm, G 7/2.1 Bundesfestung, Ehinger Tor).

Stadtausdehnung (neue Stadtteile - Weststadt)

Nach der Entfestigung entwickelten sich allmählich außerhalb der mittelalterlichen Mauern neue und nicht zuletzt auch von gewerblichen und militärischen Bauten geprägte Stadtviertel. Der alte Stadtkern blieb jedoch im Wesentlichen unangetastet. Planmäßiger als bei der Anlage der nördlichen Neustadt wurden in der nach 1900 entstehenden Weststadt jetzt Straßen, Wohn- und Industriegebiete ausgewiesen und einander zugeordnet. Es siedelten sich bedeutende Industriefirmen an: Magirus erwarb 1913 ein umfangreiches Gelände an der Blaubeurer Straße, auf dem die Werke II und III entstanden. Weitere Firmen waren u.a. die Eisengießerei Hopff, die Wagenfabrik Mattes & Würtz, die später von Kässbohrer übernommen wurde, die Turmuhrenfabrik Hörz (1862 gegründet, seit 1905 in der Weststadt) und die Ulmer Brauereigesellschaft (später Ulmer Münster-Brauerei). Das neue Industriegebiet wurde durch ein Industriegleis, das sogenannte Westgleis, erschlossen. Der innerhalb des Festungsringes beim Gaswerk gelegene Güterbahnhof wurde an die Blaubeurer Straße verlegt und erweitert.

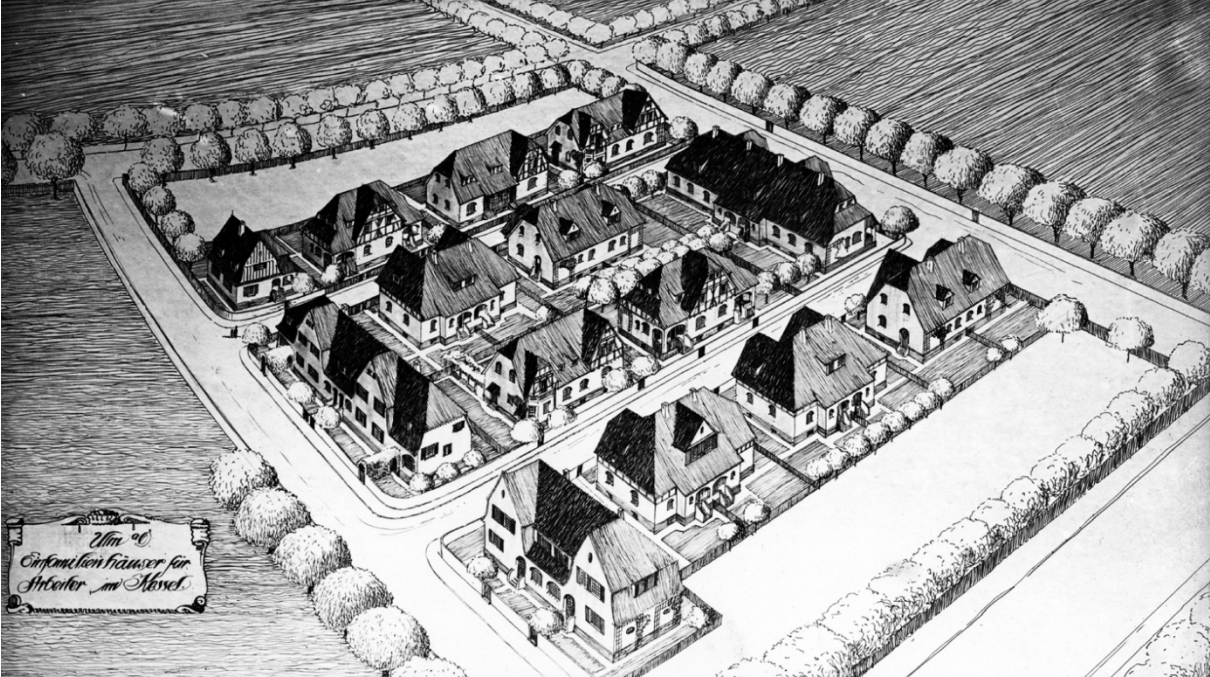
Material 1: Stadtplanausschnitt Weststadt von 1915 (StA Ulm, F 1 Stadtpläne Nr. 63).



Eingemeindungen und Wohnungsbau

Im Zuge des Wohnungsbaus wurden bis 1914 jährlich um 290 Wohnungen geschaffen; die Zahl ging dann aber kriegsbedingt stark zurück. Ab 1919 suchte man dem großen Nachholbedarf durch intensive Anstrengungen zu begegnen, erreichte das Vorkriegsniveau jedoch erst 1926/27. Dazu verhalf zunächst die Eingemeindung von Söflingen mit Harthausen 1905, die die Voraussetzung für eine großräumige Planung schuf. Für eine besonders rationelle Bauweise boten sich 3-4 stöckige Gruppen- und Reihenhäuser an, wie z.B. bei der neuen Donaubrücke (heute Gänstorbrücke) und entlang der als Verbindungsachsen nach Söflingen gebauten Wagner- und Söflinger Straße. Als Wohngebiete wurden der Galgen-, Kuh- und Michelsberg und Teile der Weststadt ausgewiesen bzw. weiter bebaut, während im Osten nur der Safranberg für die Wohnbebauung zur Verfügung stand. In der Weststadt entstanden Arbeitersiedlungen wie z.B. „Beim Kessel“ (1903-1913), am Unteren Kuhberg (1906-1913), das von der Oberpostdirektion für untere Postbeamte an der Wörth-Straße gebaute Postdörfle (1907-1912) sowie verschiedene Genossenschaftswohnanlagen. Weitere Ausdehnungsmöglichkeiten brachten die Eingemeindungen von Grimmelfingen (1926) und Wiblingen (1927). In Wiblingen entstand zwischen 1932 und 1939 südlich an den alten Ortskern anschließend eine Kleinsiedlung aus fünf parallelen Straßen zwischen Gögglinger Straße und der Straße „Am Wallenkreuz“.

Material 1: Arbeiterwohnsiedlung „Beim Kessel“ (um ca. 1910)
(StA Ulm, G 7/2.1 Beim Kessel).



Verkehr/ Pläne für Kanal- und Hafengebäude

Die bauliche Ausdehnung der Stadt erforderte neben der Erschließung des Straßennetzes auch eine Verbesserung des Donauübergangs. Als vierter Donauübergang nach Herd-, Eisenbahn- und Neuer Donaubrücke (Gänstorbrücke) wurde die in der Verlängerung der Schillerstraße gelegene Schillerbrücke 1928 eröffnet.

Das Straßenbahnnetz, das bei der Inbetriebnahme 1897 aus einer Ringlinie vom Bahnhof über den Münsterplatz, die Frauen- und Olgastraße zurück zum Bahnhof und einer Strecke zum Bahnhof in Neu-Ulm bestand, wurde in den Folgejahren um Linien nach Söflingen, zum Unteren Kuhberg, zum Krankenhaus Safranberg und in die Friedrichsau erweitert. Eine von der Post betriebene Buslinie nach Wiblingen ergänzte das Straßenbahnnetz.

Nachdem sich erste Versuche einer Dampfschiffahrt auf der Donau bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht bewährt hatten, wurde das Projekt, Ulm an das europäische Wasserstraßennetz anzuschließen, erst Ende des Jahrhunderts wieder aufgegriffen.

In einer Denkschrift aus dem Jahre 1905 war von einer Hafenanlage, die aus zwei kleinen Becken an der Einmündung eines Seitenkanals der Donau mit rund 400 m Länge und 60 m Breite und einem rechtsseitigen Becken (800m x 70m) bestehen sollte, die Rede. Kanal und Hafen sollten für 600 t-Schiffe befahrbar sein, die Lage war im Bereich der Friedrichsau vorgesehen.

Die Diskussion wurde wieder durch die Pläne zum Bau eines Neckar-Donau-Kanals (ab 1917) und später des Bodensee-Donau-Kanals belebt. In Verbindung damit stand die Schiffbarmachung der Donau bis Ulm, der Bau eines parallel verlaufenden Donaukanals und der Ausbau Ulms zum Wasserstraßenknotenpunkt mit Hafen. Ein von der Mannheimer Firma Grün & Bilfinger 1932 gefertigter Entwurf sah den Bau eines Westhafens bei Wiblingen vor, an dem der Kanal zum Bodensee abzweigen sollte, und einen Osthafen im Bereich Friedrichsau/Thalfingen, der Ausgangspunkt eines Kanals entlang der Donau und eines Kanals zum Neckar sein sollte. Um die Höhenverhältnisse zwischen Ulm, der Schwäbischen Alb und dem Filstal zu überwinden, war zwischen Ulm und Geislingen ein Stollen unter der Alb geplant.

Städt. Strassenbahn Ulm a. D.

Sommerfahrplan

ab ~~3.~~ ^{2.} April 193~~2~~

Werktagsfrühwagen:

Von Söflingen	a) Linie 1	Nach Söflingen
5.20, 5.50, 6.10	ab Söflingen	an 5.50, 6.20
5.13, 5.26, 5.56, 6.16	ab Westplatz	an 5.44, 6.14
5.22, 5.35, 6.05, 6.25	an Münsterplatz	an 5.35, 6.05
5.28, 5.41, 6.11,	an Zundeltor	ab 5.29, 5.59
5.47, 6.17,	an Friedrichsau*)	ab 5.53

b) Linie 4

Richtung: Bahnhof Ulm bis Zundeltor 6.06 und 6.10 ab Bahnhof bis Zundeltor

Regelmäßiger Betrieb auf allen Linien: 1, 2, 3. u. 4 alle 6 Min.

Werktags von 6.30 — 21.00 Sonntags*) von 7.00 — 21.30

Erster durchgehend. Wagen	Letzter durchgehend. Wagen
Sonntags:*)	Werktags:
Linie 1: 7.03	6.33 ab Söflingen
7.03	ab Friedrichsau*)
Linie 2: 7.03	6.33 ab Bahnhof Ulm
7.00	ab Bahnhof Neu-Ulm
Linie 3: 7.00	6.30 ab Münsterplatz
7.03	ab Krankenhaus
Linie 4: 7.03	6.33 ab Römerstraße
7.03	ab Krankenhaus

Außerd. tägl. Spätwagen zwischen Friedrichsau*) u. Söflingen

21.15 21.45 22.15 22.45 23.15 23.45 ab Friedrichsau*) an 21.45 22.15 22.45 23.15 23.45
 21.30 22.00 22.30 23.00 23.30 24.00 ab Münsterplatz an 21.30 22.00 22.30 23.00 23.30 24.00
 21.45 22.15 22.45 23.15 23.45 24.15 an Söflingen an 21.15 21.45 22.15 22.45 23.15 23.45

Bemerkung: Der letzte Wagen Söflingen ab 23.45 fährt bis Haltestelle Zundeltor, dort ab 24.06, Münsterplatz ab 24.12 zur Wagenhalle

*) ¹⁴ **Erst ab 15. Mai:** Bis ¹⁴ Mai ist die Endhaltestelle an Werktagen Mathildenstrasse, beginnt der Sonntagsbetrieb um 8 Uhr und endet wie Werktags um 21 Uhr.

Druck F. Mutschaller Ulm

Linienführung und Haltestellenbezeichnung.

Linie 1: Friedrichsau - Frauentor - Münsterplatz - Söflingen

Haltestellen: Friedrichsau, Landesgefängnis, Stadion, Zollernring, Schlachthaus, Zundeltor, Frauentor (Reichsbank), Postamt II, Donaustraße, Rathaus (Museum), Münsterplatz, Blanken (Steinerne Brücke), Glöcklertor (Zinglerbrücke), Schillerstraße, Ehinger Tor, Blücherstraße, Westplatz, Westgleis, Sonnenstraße, Gemeindeplatz, Söflingen.

Linie 2: Bahnhof Ulm - Münsterplatz - Bahnhof Neu-Ulm

Haltestellen: Bahnhof Ulm, Blanken, Münsterplatz, Rathaus, Herbruckertor, Insel, Marienstraße, Kath. Kirche, Kasernenstraße, Bahnhof Neu-Ulm.

Linie 3: Münsterplatz - Platzgasse - Karlstrasse Krankenhaus - (Friedhof)

Haltestellen: Münsterplatz, Herrenkellergasse, Handelskammer, Karlsplatz, Syrlinsteg, Keplerstraße, Bahnhof Stuttgarter Tor, Gaisenberg (Kreuzung Karl- und Friedensstraße), Ostplatz, Krankenhaus (Friedhof).

Linie 4: Krankenhaus (Friedhof) - Ostplatz - Zundeltor Bahnhof Ulm - Römerstrasse

Haltestellen: Krankenhaus (Friedhof), Ostplatz, Zundeltor, Frauentor (Reichsbank), Gymnasium (Kreuzung Olgastraße-Keplerstraße), Handelskammer, Neutor (Kreuzung Neutor-Olgastraße), Bahnhof Ulm, Glöcklertor (Zinglerbrücke), Schillerstraße Ehinger Anlagen, Haßlerstraße, Römerstraße.

Material 2: Vortrag von Baudirektor Feuchtinger in der Hafenfrage

Ulmer Tagblatt vom 4. April 1931 (StA Ulm, B 660/50 Nr. 1/1).

Ulmer Tagblatt vom 4. April 31. No. 78

Der künftige Ulmer Donauhafen

Vortrag von Baudirektor Feuchtinger

Die Ortsgruppe Ulm-Neu-Ulm des Bayer. Kanal- und Schiffsahrtsvereins und der Handelsvereine Ulm veranstalteten am 31. März eine gemeinschaftliche Versammlung im Bahnhofshotel Ulm unter dem Vorsitz von Carl Beschte. Zunächst berichtete Dr. Rehm über den Stand der süddeutschen Wasserstraßenpläne und wies auf die großen Fortschritte hin, die der Ausbau der Wasserstraßen auf den Strecken Basel-Bodensee, Mannheim-Flödingen, ferner auf dem Main oberhalb Achaffenburg und auf der Donau oberhalb Passau gemacht hat. Den Hauptgegenstand der Tagesordnung bildete ein Bericht von Baudirektor Feuchtinger über den Stand der Kanalanschluß- und Hafenfrage im Raum Ulm-Neu-Ulm. Der Redner führte u. a. aus: Die Kanalanschluß- und Hafenfrage im Raum Ulm-Neu-Ulm befindet sich derzeit noch im Stadium der technischen Planung. Die Projekte über die 3 in dem künftigen Wasserstraßennotenpunkt Ulm sich vereinigenden Schiffsahrtskanäle: Neckar-Donau-Kanal (Flödingen-Ulm), Kanal Obere Donau (Regensburg-Ulm), Bodensee-Donau (Friedrichshafen-Ulm) sind aufgestellt. Für alle 3 Kanalstrecken ließ der Südwestdeutsche Kanalverein die Projekte aufstellen. Dazu trat für den Kanal Obere Donau ein Projekt des bayerischen Kanalbauamtes München. Es ist somit in der Planarbeit schon ein großer Fortschritt vorhanden.

Die Pläne für die drei Kanäle hören aber zur Zeit noch vor Ulm auf und zwar der Plan des Neckar-Donau-Kanals an seinem Abstieg von der Alb zur Donau bei Talsingen, der Kanal Obere Donau an seinem oberen Ende, ebenfalls bei Talsingen und der Bodensee-Donau-Kanal an seinem Ende im Donautal westlich von Ulm. Es fehlt noch die Projektierung des Zusammenflusses der beiden Kanäle östlich von Ulm mit dem Bodensee-Donau-Kanal westlich von Ulm, d. h. die Zwischenstrecke im Raum Ulm-Neu-Ulm. Im Zusammenhang mit der Planung dieser Kanalanschlußstrecke ist auch noch die Hafenanlage zu projektieren, welche von der Linienführung dieser Kanalanschlußstrecke abhängt und in sie hinein zu komponieren ist.

Von dem städtischen Tiefbauamt Ulm sind eine Reihe von Linienführungen dieser Kanalanschluß- bzw. Zwischenstrecke untersucht worden. Ebenso wurde von ihm im Zusammenhang mit diesen Kanallinien eine ganze Reihe von verschiedenen örtlichen Möglichkeiten der Platzierung der Hafenanlage generell im Plan bearbeitet. Es ergab sich daraus, daß sich bei jeder der verschiedenen Kanallinien eine bzw. mehrere Verhältnisse ergeben, wo Hafenanlagen angeordnet werden könnten und zwar sowohl westlich, wie auch südlich und östlich von Ulm-Neu-Ulm; u. a. wurde bereits im Jahre 1921 in Planuntersuchungen des städtischen Tiefbauamtes eine Donauverlegung im Osten zur Vergrößerung des dortigen linksufrigen Geländes in Frage gezogen. Jede Hafenanlage muß an die Eisenbahn angeschlossen werden. Erforderlich ist ein besonderer Hafen-Bahnhof, welcher wiederum entweder an die bisherigen Bahnhofsanlagen Ulm bzw. Neu-Ulm oder an einen neu zu schaffenden Verschiebe-Bahnhof anzubinden ist. Günstig liegt die Eisenbahnfrage insofern, als in der Donau- und Alzebene, wo irgendwo die Hafenanlage unterzubringen ist, 3 Eisenbahnlinien für ihren Anschluß in Betracht kommen können: Die Linien Ulm-Friedrichshafen, Ulm-Neu-Ulm-Regensburg und Ulm-Neu-Ulm-Augsburg.

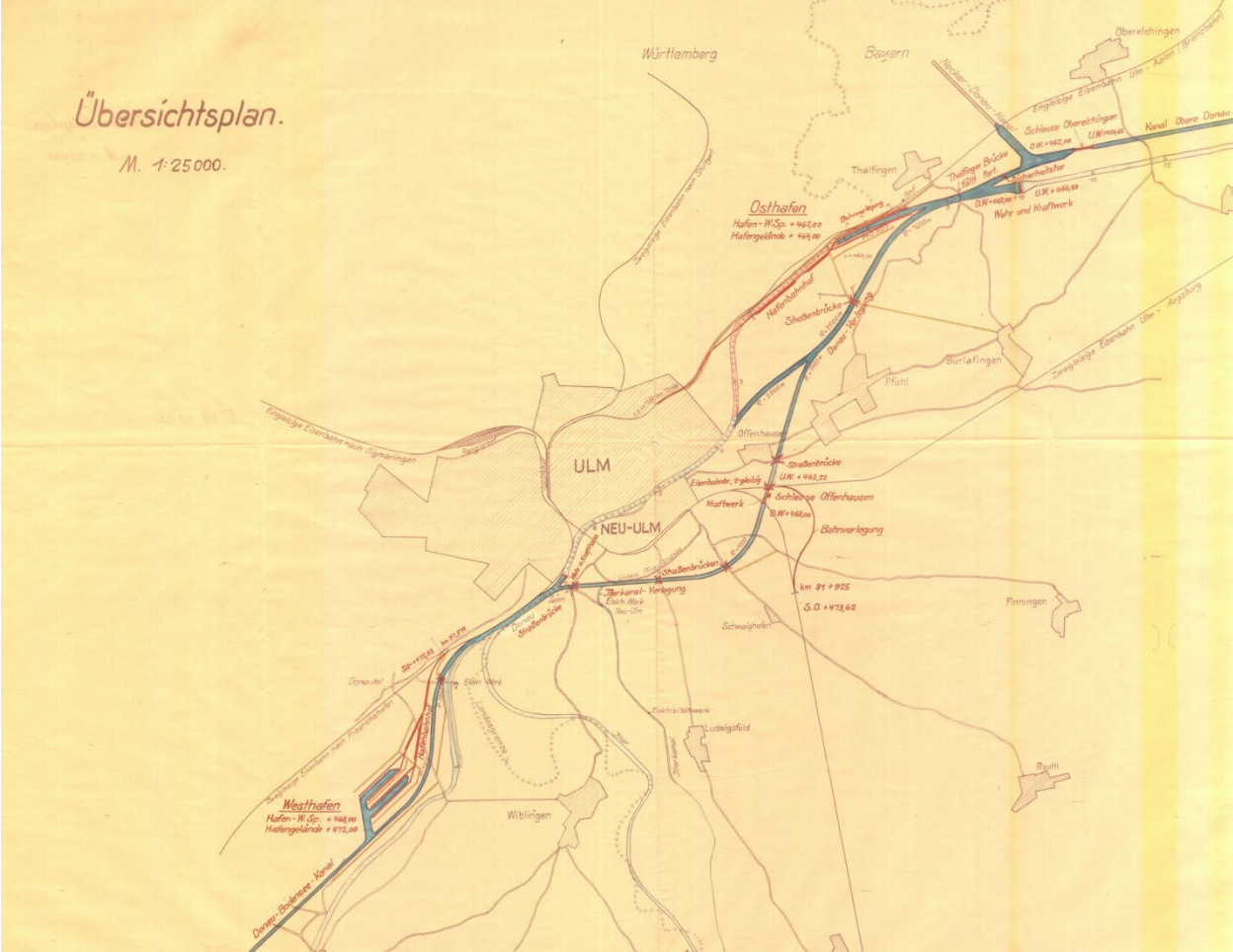
Unter der Art des künftigen Hafens wird man sich eine Kombination von Handels- und Industriehafen vorzustellen haben (Beispiele: Mannheim, Frankfurt a. M. usw.). Der Handelshafen dient lediglich dem Umschlag, der Industriehafen ermöglicht die Ansiedlung von Industrien, welche Gewicht auf gleichzeitigen Wasser- und Bahnanschluß zur Verbilligung ihrer Produktion legen. Ueber die Größe solcher Häfen können die für die in Heilbronn und in Stuttgart geplanten Kanalhöfen angegebenen Größenverhältnisse einen Anhalt geben. Für den Hafen in Heilbronn ist bei einem Verkehr von rund 600 000 Tonnen eine Hafenumschlagfläche von rund 30 Hektar, bei dem künftigen Hafen in Stuttgart mit 1,1 Millionen Tonnen jährlichem Verkehr eine Hafenumschlagfläche von 70 Hektar genannt worden.

Ähnliche Größenverhältnisse werden für Ulm anzunehmen sein, dazu noch in ausreichendem und beträchtlichem Umfange eine Hinterlandfläche für den Industriehafen. Es ergeben sich also sehr ansehnliche Geländeflächen, welche, wenn auch nicht in vollem Umfange sofort, so doch für eine weitere Entwicklungsmöglichkeit in Aussicht zu nehmen sein werden. Auch der Größenbedarf für die Hafenanlage wird daher bei der Wahl ihrer Verhältnisse von Einfluß sein. Es ist möglich, daß sich die Kanalanschluß- und die Hafenanlage auf den Gemarkungen von Ulm sowohl wie Neu-Ulm, evtl. auch noch anderer Gemeinwesen, und auf Gebieten beider Länder, Württemberg und Bayern, abspielt.

Um vollständig neutrale Voraussetzungen für eine künftige Verständigung aller Interessenten zu schaffen, beschloß der Südwestdeutsche Kanalverein, auch noch durch vollständig unabhängige Bearbeiter, nämlich die Bauunternehmung Grün u. Bilfinger in Mannheim, gemeinsam mit dem Professor der Technischen Hochschule in Stuttgart, Pirath ein Projekt aufstellen zu lassen. Dieses Projekt ist zur Zeit in Bearbeitung und wird demnächst fertiggestellt werden. Alsdann wird die technische Planungsfrage ihrer weiteren Klärung zugeführt werden können. Der Bericht wurde mit gespannter Aufmerksamkeit und mit großem Beifall entgegengenommen. Nach einer kurzen Erörterung schloß Carl Beschte die Versammlung mit Worten aufrichtigen Dankes an den Redner für den interessanten Bericht.

Material 3: Entwurfsplan der Firma Grün & Bilfinger für das Ulmer Kanal- und Hafenprojekt 1932

(StA Ulm, B 660/50 Nr. 1/5).



Garnisonsstadt Ulm

Bis ins 19. Jahrhundert existierten in Ulm keine Kasernenbauten im eigentlichen Sinn, Soldaten der Bürgerwehr waren entweder privat einquartiert oder bewohnten sog. Soldatenhäuser auf dem Festungswall. Erst mit dem Einzug des bayerischen bzw. württembergischen Militärs stellte sich die Frage nach Unterkünften für Soldaten. Sie fanden sich zunächst im städtischen Zeughaus bzw. in ehemaligen Klostergebäuden, die man für diese Zwecke belegte. Der Bau der Bundesfestung ab 1842 brachte eine erhebliche Vergrößerung der Garnison mit sich. Die sogenannten Defensivkasernen dienten zum einen als Soldatenunterkunft und zum anderen als wehrhafter Verteidigungsbau im Bereich der inneren Festungsanlage. Die verstärkte Aufrüstung nach der Reichsgründung 1871 führte zu einem weiteren Ausbau der Garnison in Ulm. Nachdem die Festung ihre Funktion Ende des 19. Jahrhunderts verloren hatte, wurde die innere Umwallung ab 1900 fast vollständig niedergelegt. Der technische Fortschritt vor allem im Bereich der Motorisierung und der Artillerie führte im Kaiserreich zu einer verstärkten Differenzierung innerhalb der Armee und einem damit einhergehenden Wandel in der Ausbildung. Zum einen wurden bestehende Kasernen umgebaut oder erweitert (Gaisenbergkaserne), zum anderen baute man neue Kasernen, zunächst noch im Bereich der inneren Festung (Karlskaserne, Schillerkaserne), später auch jenseits davon (Sedankaserne ab 1909 als Ersatz für das aufgegebene Zeughaus). Der Krieg 1914 brachte eine verstärkte Nutzung, ja sogar einen Ausbau der Kasernen (Wiblingen) mit sich. Mit der Abrüstung des deutschen Heeres auf 100 000 Mann nach 1919 wurden viele Kasernen in Ulm nutzlos. Sie wurden teilweise einer zivilen Nutzung zugeführt, bis die Aufrüstung unter Hitler neue Kasernen notwendig machte. Allerdings wurden die zu Soldatenunterkünften umgewidmeten historischen Bauten nun nicht mehr mit Soldaten belegt, sondern man baute ab Mitte der 30er Jahre mehrere neue Kasernen: auf dem Eselsberg, auf dem Kuhberg und auf dem Michelsberg.

Material 1: Kasernen in Ulm - Überblick

Name	Erbauungsjahr	Lage	Funktion	Heute
1. Kasernen in historischen Ulmer Gebäuden				
a. Zeughauskaserne	Ab 1433, zahlreiche Erweiterungen	Zwischen Zundeltor und Gänstor	Ehem. Zeughaus und Kaserne der Reichsstadt; Kaserne 1802-1909 (zuletzt Ulanen)	Ruine; Veranstaltungsräume; staatliche Ämter; Wohnbebauung
b. Wengenkaserne	Ab 1399, zahlreiche Umbauten	Wengen- straße	Bis 1802 Kloster der Augustiner; Kaserne 1803-1919	1944 zerstört; Räumlichkeiten der Wengengemeinde; Jugendhaus
c. Deutschhaus- kaserne	Ab 1220, barocker Neubau 1719-24	Bahnhof- straße	Bis 1806 Gebäude des Deutschen Ordens; dann Verwaltungsgebäude, Gerichtsgebäude (1843- 1898), Offizierswohnun- gen, Kasino, Vereins- unterkunft (1843), Militärverwaltung, Kaserne 1850-1918 (Artillerie)	1944/ 45 zerstört; Galeria Kaufhof
d. Kaserne Wiblingen	Gegr. 1093, barocker Neubau ab 1714, Südflügel 1915-1917	Wiblingen	Bis 1802 Kloster der Benediktiner; 1808 „Schloss Wiblingen“ mit Kaserne (bis 1942); 1915-1917 Kasernenerweiterung durch Bau des fehlenden Südflügels; bis 1945 Lazarett	Altersheim, Museum, Universitätseinrichtun- gen, Jugendhaus
e. Reichenauer Hof	Ab ca. 1300	Donau- straße	Urspr. Klosterhof, 1446- 1786 Patrizierhaus (Ehinger, Krafft, Ramschwag); Gasthaus; Festungsbaudirektion, kaiserliches Gouverne- ment 1870-1918; Standortkommandantur bis 1945	Staatl. Hochbauamt; Immobilienverwaltung

2. Kasernen im Zusammenhang des Festungsbaus				
a. Wilhelmsburg	1842-1849	Michelsberg	Zitadelle der Festung; als Kaserne benutzt seit Fertigstellung mit Unterbrechungen bis 1971	Eigentum der Stadt Ulm; städt. Ämter, Magazinräume, Solarfirmen
b. Obere Donaubastion (Artilleriekaserne)	Ab 1843- 1855	Schillerstraße	„Defensivkaserne“; diverse Erweiterungen bis ins 20. Jh. (Stallungen, Garagen, Lagerhallen)	Donauschwäb. Zentralmuseum, Roxy, Weinhaus, Gasthaus, Jugendräume, Ateliers
c. Untere Donaubastion (Pionierkaserne)	Ab 1845	Basteistraße	„Defensivkaserne“	Schule, Archiv, Medienzentrale
d. Untere Gaisenbergbastion (Gaisenbergkaserne)	Ab 1843- 1858	Prittwitzstraße	„Defensivkaserne“; 1896 Kasernenneubau im Hofgelände	Abgebrochen 1963/64; heute Gelände der Hochschule (Fachhochschule)
e. Kienlesbergkaserne	1865-68	Am Kienlesberg	Geplant als Hospital; Infanteriekaserne bis 1918, ab 1921 Stabsgebäude der RW, der Wehrmacht und (ab 1956) der Bundeswehr	Umgewandelt in Wohnanlage
f. Fort Albeck	1846-1859	Safranberg	Reduitgebäude 1897-1918 als Kaserne genutzt	Vereinsheim, Möbellager, Ruine, Gartengelände
g. Unterer Kuhberg	1846-1858	Illerstraße	„Defensivkaserne“; 1890-1910 um Kasernenbauten für Fußartillerie erweitert	Vereinsheim, Theater, Schule
h. Militärspital	1839/40	Olgastraße	Ab 1866 Kaserne, 1873/74 als Schulgebäude umgebaut	Kepler-/Humboldt-gymnasium
i. Militärarresthaus	1887	Frauenstraße	Bis 1918 als solches benutzt, dann Gefängnis des Amtsgerichtes Ulm	Vereinsheim; zukünftig Studentenwohnheim

j. Königl. Festungsgefängnis	1902 ff.	Thalfinger Straße	Ersatzgebäude für abgebrochenes Gefängnis an der Bockgasse	Landesvollzugsanstalt
---------------------------------	----------	----------------------	---	-----------------------

3. Neu erbaute Kasernen				
a. Friedenskaserne (neue Infanteriekaserne; Karlskaserne)	1860-1863	Karlsstraße	Grenadierkaserne, 1919 Kaserne der Schutzpolizei; ab 1935 Wehrmachtskaserne	1944 zerstört; Werksgelände (u.a. Goldochsen, Bahnbus), Feuerwache
b. Schillerkaserne (ab 1938 Gallwitzkaserne)	1882-1891	Schillerstraße	Artilleriekaserne	1944/45 teilweise zerstört; abgebrochen; Verwaltungsgebäude (Sparkasse, Landratsamt); Wohnbebauung
c. Ulanenkaserne (ab 1921 Sedankaserne)	1909-1916	Sedanstraße	Ulanen, dann Artillerie 1921 - 1945	Abgebrochen; EADS
d. Hindenburgkaserne	1935-1937	Mähringer Weg	Für Beobachtungsabteilung erbaut, mehrere Erweiterungen	Bundeswehr-Kaserne
e. Boelckekaserne	1935/ 36	Römerstraße	Als Nachrichtenkaserne erbaut	1995 abgerissen; Wohnanlage, Gewerbe, Polizeiposten
f. Prittwitzkaserne (1938 Flandernkaserne)	1935/ 36	Stuttgarter Str.	Wehrmachtskaserne	1945 von Amerikanern belegt; heute Bundeswehr-Kaserne
g. Bleidornkaserne (Kuhbergkaserne)	1916	Westerlingerstr.	Erbaut als Artilleriekaserne, nur teilweise fertig gestellt; nach 1918 Wohnungen, ab 1935 wieder Kaserne	Standortverwaltung Kreiswehersatzamt
h. Kasino	Insgesamt existierten bis 1945 div. Offizierskasinos aller Waffengattungen	1. Kasino des 3. Württ. Feldartillerie-Regiments Nr. 49, Bahnhofstr. 5 (Deutschhauskaserne) (Adressbuch 1914) 2. Kasino des Feldartillerie-Regiments König Karl (1. Württ.) Nr. 13, Bahnhofstr. 5 (Deutschhauskaserne) (Adressbuch 1914) 3. Kasino des Grenadier Regiments König Karl (5. Württ.) Nr. 123, Schaffnerstr. 17 und 19 (Adressbuch 1914) 4. Kasino (Offizierheim) d. Infanterie-Reg. Nr 124 in der Karlstr. gegenüber Kaserne (Karlstr. 45), Einweihung 9. Januar 1889		

		<p>(UBChr. 3, S. 169)</p> <p>5. Kasino (Offizierspeiseanstalt) für das 9. Württembergische Infanterie-Regiment 127, Karlstr. 72. Ausgeführt in der Zeit vom 7. November 1907 bis 31. Oktober 1908, nach 1945 American Red Cross Club; ca. 1949 Haus der Jugend, ab 1956 Standortkasino</p> <p>6. Kasino des Infanterie-Regiments Kaiser Wilhelm, König von Preußen (2. Württ.) Nr. 120; Michelsbergstr. 12 (spätere Elisabethenklinik), Einweihung 7. Januar 1913 (UBChr. 3, S. 537) (Adressbuch 1914)</p> <p>7. Kasino des 9. Württ. Infanterie-Regiments Nr. 127, Gaisenbergstr. 19 (Adressbuch 1914)</p> <p>8. Kasino des Hohenz. Fußart. Regiments Nr. 13, Römerstr. 10, Einweihung 20. April 1913 (UBChr. 3, S. 543) (Adressbuch 1914)</p> <p>9. Kasino des Ulanen-Regiments König Karl (1. Württ.) Nr. 19, Zinglerstr. 70, (Adressbuch 1914), Einweihung 1913</p> <p>10. Kasino des Württ. Pionier-Bat. 13, Langestr. 17 („im Museum“; gemeint ist Haus der Museumsgesellschaft) (Adressbuch 1914)</p> <p>Neu-Ulm:</p> <p>1. Kasino des 12. Inf.-Regiments, Maximilianstr. 2</p> <p>2. Kasino des Fußart. Regiments, Kriegsspitalkaserne</p>
--	--	--

Die Liste umfasst die Gebäude in Ulm, die als Soldatenunterkunft gebaut worden sind oder als solche verwendet wurden (Beispielsweise die als „Defensivkasernen“ bezeichneten Bauwerke, die als Festungswerk und als Kaserne gleichzeitig gedient haben). Andere militärische Einrichtungen (Lagerhallen, Stallungen, Verwaltungsgebäude, Spitäler, Kasinos) sind nur teilweise aufgeführt. Reine Festungsbauwerke, die nur im Kriegsfall mit einer Besatzung belegt wurden (z. B. die Festungen am Eselsberg), fehlen ebenfalls in der Übersicht. Die häufig wechselnde militärische Nutzung und Belegung ist ebenfalls nicht detailliert erfasst.

Zusammengestellt nach:

Ulm, Garnison und Festung. Festschrift 1954; Albrecht Rieber, G6 X.11.0 (Bl); Matthias Burger: Die Bundesfestung Ulm, Ulm 2006; Hellmut Pflüger: Ulm. Ein verlorenes Stadtbild, Gudensberg-Gleichen 1994; Martina Oberndorfer: Wiblingen. Vom Ende eines Klosters, Ulm 2006; Joachim Lenk: Bundeswehrstandort Ulm - Dornstadt - Setzingen. Ulm 2016, S. 43-45

Neue Kirchenbauten

Die bauliche Ausdehnung der Stadt erforderte auch die Errichtung neuer öffentlicher und kirchlicher Bauten für die steigende Bevölkerungszahlen.

Die in bayerischer Zeit entstandene katholische Pfarrei St. Michael zu den Wengen verlor mit dem Wegzug der bayerischen Beamten den größten Teil ihrer Gemeindemitglieder. Durch den Zuzug aus dem katholischen Oberland, den Ausbau des Eisenbahn- und Postwesens, vor allem aber durch die Garnison wuchs aber der katholische Anteil der Bevölkerung wieder stark an (1861 4550 Seelen, 1900 13033). Speziell für das Militär wurden 1902-04 die St. Georgskirche und die evangelische Garnisonskirche (Pauluskirche) 1908-10 an der Frauenstraße errichtet.

1922/23 entstanden nach einem provisorischen Vorgängerbau von 1907 an der Söflinger Straße die katholische St. Elisabethkirche und an der Zinglerstraße die Martin-Luther-Kirche (1926-28), 1926 das Franziskaner-Kloster an der Haßlerstraße und 1928 die Susokirche im Norden an der Wilhelmstraße zur Entlastung der Wengenpfarrei (1944 zerstört und am Eselsberg wiederaufgebaut).

Durch Zuwanderung aus dem württembergischen Oberland, aus Bayerisch-Schwaben und Franken war die jüdische Gemeinde (1846 57 Personen) bis 1871 auf 555 Köpfe angewachsen, für die die Synagoge am Weinhof errichtet und 1873 eingeweiht wurde.

Material 1: Katholische Garnisonkirche (St. Georgs-Kirche), um 1920



1902-1904 nach Plänen des damaligen Freiburger erzbischöflichen Baudirektors Maximilian Meckel (1847-1910) erbaut, ist sie ein spätes Beispiel für einen neugotischen Kirchenbau. Da auch der Kirchenraum in seiner originalen, ebenfalls von Meckel entworfenen neugotischen Ausstattung noch vollständig erhalten ist, hat die Georgskirche großen Seltenheitswert.

Die Kirche war von 1904-1945 nicht nur Garnisonskirche mit einem katholischen Garnisonspfarrer, sondern ab 1917 gleichzeitig Gemeindekirche für die Katholiken der Oststadt mit einer eigenen Pfarrstelle. Seit 1962 befindet sie sich im Eigentum der Kirchenpflege St. Georg.

Meckel, der sich von 1874-1885 als selbstständiger Architekt in Frankfurt niedergelassen hatte, entwarf im Laufe seines Architektenlebens über 50 Kirchen, alle im neugotischen Stil. Bekannt geworden ist er vor allem 1889 mit einem Entwurf für die Neugestaltung der Römerfassade in Frankfurt (StA Ulm, G 7/2.1 Olgastraße).

Zusammengestellt nach: Katholische Kirchengemeinde St. Georg (Hg.): St. Georg Ulm. 100 Jahre lebendige Geschichte einer Kirche, Ulm 2004.

Material 2: Evangelische Garnisonskirche 1910, seit 1964 Pauluskirche



Die Kirche wurde 1908-1910 nach Plänen des renommierten Werkbundarchitekten Theodor Fischer (1863-1938) als evangelische Garnisonskirche für 2000 Soldaten erbaut. Sie gehört zu den weltweit ersten Kirchen, die in Sichtbetonbauweise erbaut wurden. Das Motto, das Fischer dem Kirchenbau zugeordnet hatte und das groß über der Altarwand prangte, lautete „Ein feste Burg“. Von der ursprünglichen Jugendstilausstattung, die ebenfalls Fischer entworfen hatte, ist in Folge von Umbau- und Renovierungsarbeiten ab 1970 nur noch wenig vorhanden. Die auffälligen Turmhelme der Doppelturmanlage (gerne als „Granatentürme“ bezeichnet) sind nach syrischen Vorbildern gestaltet. Die Kirche wurde 1964 vom Bund an die evangelische Gesamtkirchengemeinde verkauft; seitdem ist sie als Pauluskirche eine der sechs Ulmer evangelischen Gemeindekirchen.

Fischer hat in seiner Stuttgarter Zeit als Professor der TH (1901-1908) in Württemberg einige architektonische Spuren hinterlassen, so etwa in Stuttgart die Heusteigschule oder das Kunstgebäude am Schlossplatz, in Pfullingen die Festhalle und den Schönenbergturm (genannt „Pfullinger Unterhose“) oder die Dorfkirche in Gagggstadt bei Kirchberg an der Jagst, die als Vorbild für die Ulmer Garnisonskirche gilt (StA Ulm, G 7/2.1 Frauenstraße).

Zusammengestellt nach: Hanne Friederich u. a.: Die Pauluskirche in Ulm, Ulm 1982.

Material 3: Synagoge auf dem Weinhof 1932



Die 1873 gebaute Synagoge wurde 1929 umgebaut. Dabei wurden die orientalisch anmutenden Kuppel der vier Ecktürme durch neoklassizistische Flachpyramiden ersetzt. Nach der Brandstiftung in der Reichspogromnacht 1938 wurde sie abgerissen. An ihrer Stelle steht heute das Gebäude der Sparkasse Ulm (StA Ulm, G 7/2.1 Weinhof).

Schulen und andere öffentliche Bauten

In Ulm bestanden im 1. Jahrzehnt unter württembergischer Herrschaft zehn auf die einzelnen Stadtviertel verteilte evangelische Volksschulen. Daneben gab es zwei Armenschulen mit Schulgeldfreiheit und eine katholische Schule an der Wengengasse im ehemaligen Wiblinger Klosterhof. Das Prinzip der Bekenntnisschulen blieb bis 1936/37 die gültige Form des Volksschulwesens - danach entstanden die Deutschen Gemeinschaftsschulen.

Der zunehmende Platzbedarf führte 1902 zur Errichtung der Friedrichsaus Schule, 1907 zum Bau der Wagnerschule in der Weststadt und 1926 zur Blauringschule am Hindenburgring (anstatt der Schulbaracken, sog. Wallschule).

An weiteren öffentlichen Gebäuden sind das 1925 eröffnete Stadion auf der Gänswiese, die Erweiterung des Schlacht- und Viehhofs in der Oststadt (1930) und das Verwaltungsgebäude für das Elektrizitätswerk am heutigen Willy-Brandt-Platz (1929) zu nennen. An der Oberen Bleiche entstand 1930 die Max-Eyth-Halle, eine riesige Viehmarkt- und Ausstellungshalle.

Zur Stromerzeugung wurde bereits 1909 ein Dampfkraftwerk am Bleicher Walk in Betrieb genommen (1918 an die OEW verkauft) und durch die Errichtung von Kraftwerken in Ludwigsfeld (1906), Wiblingen (1907), Öpfingen (1921/23) und Donaustetten (1925/26) die Nutzung der Wasserkraft stark erweitert.

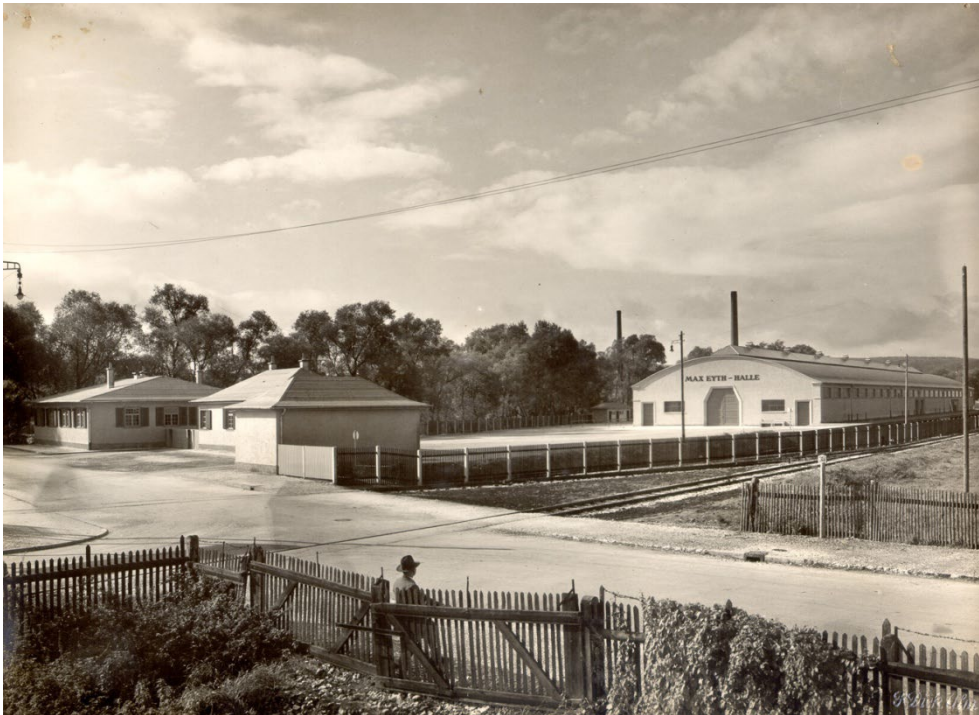
Im Rahmen von Arbeitsbeschaffungsmaßnahmen sowie durch den Reichsarbeitsdienst (RAD) wurden in den 20er und 30er Jahren verschiedene Infrastrukturmaßnahmen wie Straßenbau, Meliorationen durch den Bau von Abwässerkanälen oder Entwässerungsmaßnahmen (z.B. den Hochwasserdamm im Donauried und die Verbreiterung des Grenzgrabens) durchgeführt. Mit dem Bau eines unterirdischen Abwasserkanals entlang der Stadtmauer an der Donau wurde auch eine Uferpromenade auf der Stadtmauer geschaffen.

Material 1: Blauringschule Oktober 1926



Die Schule wurde 1944 zerstört (StA Ulm, G 7/2.1 Hindenburgring).

Material 2: Max-Eyth-Halle



Max-Eyth-Halle (Außenansicht)



Max-Eyth-Halle (Innenansicht)

Die Halle besaß einen Anschluss an das städtische Industriegleis. Sie wurde 1944/45 zerstört und nach dem Krieg abgebrochen. Als Ersatz entstand die Messehalle in der Friedrichsau

(StA Ulm, G 7/2.1 Beim Bscheid).

Einweihung des Markt- und Ausstellungshofes der Stadt Ulm

Ulm, 18. Oktober 1930.

Ueberraschend schnell ist der Bau der Markt- und Ausstellungshalle der Stadt Ulm vor sich gegangen. Heute sehen wir eine mächtige Halle vor uns, deren nähere Beschreibung und Abbildung in unserer Samstag-Nummer enthalten ist.

Der Eröffnung des vollendeten Werkes gab der Stadt Ulm willkommenen Anlaß zu einer bescheidenen Feier, die am Samstag vormittag 11 1/2 Uhr stattfand.

Oberbürgermeister Dr. Schwammberger begrüßte die erschienenen Gäste am Eingangstor der Ausstellungshalle. Darauf fand eine Besichtigung statt. Oberbaurat Holz gab einen Bericht über die Einteilung der Halle und erläuterte besonders deren praktische Einteilung, die sie sowohl als Viehmarkthalle wie als Ausstellungshalle sehr geeignet erscheinen läßt.

Oberbürgermeister Dr. Schwammberger

ergriff in der Halle das Wort und begrüßte nochmals die so zahlreich erschienenen Gäste. Er führte sodann u. a. aus: Die Stadt Ulm liegt in der Mitte eines Gebietes, in dem die landw. Produktion vorherrscht. Die Beziehungen dehnen sich aus bis Geislingen, Biberach, Heidenheim, Laupheim, Ehingen und weit bis ins Bayerische hinein. Es sei deshalb natürlich, daß wir Ulm als Zentrale für landwirtschaftliche Belange ansehen. Diese Tatsache wirkt sich auch in der Industrie selbst aus. Wir haben große Geschäfte für landw. Maschinen, für den Düngerhandel. Die Stadt betrachtet es unter diesen Umständen auch als Ehrensache, selbst auch landw. Güter, umzutreiben. Die Stadt müsse in Zukunft auch hinsichtlich der landw. Produktion aufbauend vorwärts schreiten, zum Nutzen von Gewerbe und Handel.

Schon gleich nach dem Kriege sei die Stadt daran gegangen, die Marktverhältnisse zu verbessern und habe die Gelangensbarakaden für den Marktbetrieb eingerichtet. Die Landwirte waren damit zufrieden. Aber der weite Weg zu dem Marktplatz und viele andere Unannehmlichkeiten machten sich mit der Zeit geltend. Der Viehzüchterverband selbst hat zu einer besseren Lösung der Marktverhältnisse gesehen. Aber auch der Gemeinderat hat ein großes Verständnis gezeigt und angenommen, daß auch die Vertreter der landw. Produktion ein klingendes Interesse an der Sache bekunden und das ist auch eingetrossen, denn das Reich hat einen Betrag von 30 000 M., das Land 30 000 M., die Landwirtschaftskammer 10 000 M., Viehzüchterverband 10 000 M., Reichsversicherungsanstalt für Arbeitslosenversicherung 10 000 M. gespendet.

Auf kumpfigem Boden ist die Halle entstanden. 1 1/2 Meter Auffüllung, die allein 120 000 M. gekostet hat, war notwendig, um die 250 Meter lange Laderampe, die ein ganz besonderer Vorteil für die Halle ist, erstellen zu können. Eine Kommission hat verschiedene Hallen, so in Rempten, Würzburg usw. angesehen. Aber wir wollten noch etwas Besseres schaffen. Einfach, zweckmäßig und sauber sollte das Werk werden, und wir dürfen sagen, daß dies in hohem Maße gelungen ist. Wir wollen die Halle nicht nur Viehhalle nennen, sondern wir haben das Nebeninteresse, sie für Ausstellungen aller Art zu verwenden. Darum haben wir sie auch Markt- und Ausstellungshalle genannt. Und wenn wir sie auch Namen der Eyth-Halle gegeben haben, so war es ein Akt der Pietät, einen der größten Männer Ulms zu ehren. Max Eyth hat hier gewirkt und gelebt und ist hier begraben, sein Name hat in Landwirtschaft und Industrie gleich guten Klang. Der Gemeinderat hat deshalb einstimmig beschlossen, diese Halle Max Eyth-Halle zu benennen. Er ist der Meinung, daß diese Ehrung sinniger ist als so ein kaltes Steinbild. Der Redner richtet sich dann in besonderer Weise an die Landwirtschaft und bittet sie, die Halle auch entsprechend zu benutzen. Am nächsten Dienstag soll die Halle mit dem ersten darin stattfindenden Pferdemarkt ihrer Bestimmung übergeben werden. Am Schluß dankt OBM. Dr. Schwammberger den erschienenen Gästen, unter denen er besonders hervorhob: Wirtschaftsminister Dr. Maier, Präsident der Zentralstelle für die Landwirtschaft Dr. Springer und den Referenten Oberreg.-Rat Braig, den Vertreter der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft Domänenpächter Adlung in Sindlingen, Direktor Dr. Ströbel-Stuttgart, Landw. Hauptverband Württemberg und Hohenzollern, Verband Oberschwäbischer Fleckviehzüchtereisen, Vertreter anderer Viehzüchterverbände, Vertreter der Landw. Bezirksvereine Ulm, Mahbeuren, Ehingen, Laupheim, Vertreter des Viehzucht- und Pferdehandels, Handelskammer, Handwerkskammer, Oberamtsleiter, Veterinär Dr. Häberle und Herrn Reichsbahnrat Stark-Ulm. Sein besonderes Bedauern bekundet der Redner, daß das Reich nicht vertreten sein konnte. Reichsfinanzminister Dr. Dietrich habe sich ein besonderes Verdienst erworben durch die Bestätigung des Reichsbeitrags von 30 000 M. Insbesondere freue es ihn auch, daß das Land und der Staat so gut vertreten sei: Hier begrüßte er besonders den Präsidenten der

Landw. Zentralstelle, Herrn Dr. Springer und den Referenten Oberregierungsrat Braig. Der Redner schloß mit dem Wunsche, daß sich alle unsere Hoffnungen erfüllen möchten und daß durch den Bau besonders der Landwirtschaft gedient ist. Sein Hoch galt der Landwirtschaft.

Nachdem der Erbauer der Halle, Herr Oberbaurat Holz, noch einige Erläuterungen gegeben hatte, wurde die Besichtigung fortgesetzt, die in den schönen Wirtschaftsräumen ihren Abschluß fand.

Bei gemühtlichem Schoppen und einer von Herrn Reitmayr vorzüglich zubereiteten Mehlsuppe ging der Redestrom weiter. Als erster sprach hier

Landwirtschaftsminister Dr. Maier.

Er meinte, daß alle, die von auswärts kommen und die Halle sehen, die Stadt Ulm beneiden werden. Sie zeigt, daß der Sinn der Ulmer Bürger auf die Forderungen des Tages eingeht. Auch die Namensgebung halte er für eine glückliche. Herzliche Glückwünsche wolle er im Namen der Staatsregierung dem Oberbürgermeister, dem Gemeinderat, der Bürgerchaft für das gelungene Werk aussprechen. Volle Anerkennung aber den Herren der Bauleitung. Sein Glückwunsch gilt aber auch der Landwirtschaft der ganzen Umgegend. So wie der Bau allen Wirtschaftsweisen dienen will, so bleibt es immer Tatsache, daß alle aufeinander angewiesen sind. Sein Loos galt der Zusammenarbeit von Stadt und Land, der Stadt Ulm und ihrer weitschauenden Leitung.

Abg. Direktor Ströbel überbrachte Dank und Grüße der Landwirtschaftskammer und der würtf. Landwirtschaft überhaupt. Die Halle verdanke man der Initiative des Ulmer Stadtvorstands. Dank der Bauleitung, die mit wenig Mittel einen Bau erstellt habe, der der zweckmäßigste und schönste von all denen sei, die sie bisher gesehen. Der Bau der Halle sei wohl in keine günstige Zeit gefallen, aber wir müssen alles daran setzen, den Ablauf in der Landwirtschaft zu fördern und dazu soll die Halle besonders beitragen. Der Redner würdigt dann noch den Namen Max Eyth und möchte nur wünschen, daß in der Benützung der Halle ein edler Wettstreit sich entfalten möge. Der Redner schloß mit dem Wunsche, daß der Landwirtschaft eine schönere Zukunft beschieden sein möge.

Für die Handelskammer sprach Herr Kaufmann Pefschke. Er betonte, daß von einer leistungsfähigen Landwirtschaft das Gedeihen von Handel und Industrie abhängt. Möge mit dem Ausstellungshof ein neues Leben für ein glückliches Zusammenarbeiten von Handel und Industrie entstehen.

Herr Adlung sprach für die Deutsche Landwirtschaftsgesellschaft und überbrachte Grüße und Glückwünsche namens des Vorstands.

Schultheiß Renz-Hausfelden überbrachte als Vorsitzender des Oberschwäbischen Fleckviehzüchterverbandes herzliche Glückwünsche. Sein Verband habe die größte Freude über die Halle, daher auch Herrn Oberbürgermeister und der Bauleitung, Herrn Oberbaurat Holz, Herrn Stadtbaumeister Schnell und der Arbeiterchaft herzlichen Dank für das Geschenk. Sein Verband umfasse 15 Oberamtsbezirke und nicht leicht sei es bisher gewesen, immer einen richtigen Platz für den Zuchtviehmarkt des Verbandes zu finden. 1910 sei der erste Zuchtviehmarkt Charlottenplatz in Ulm gewesen und später wurde man auf die Gänswiese verwiesen. Das Bestreben, einen zentralen Platz zu erhalten, sei nun erfüllt. Die Halle ist das Glied zu einer engen Zusammenarbeit. Der Verband werde vorerst wohl alle 2 Monate eine Veranstaltungen darin machen.

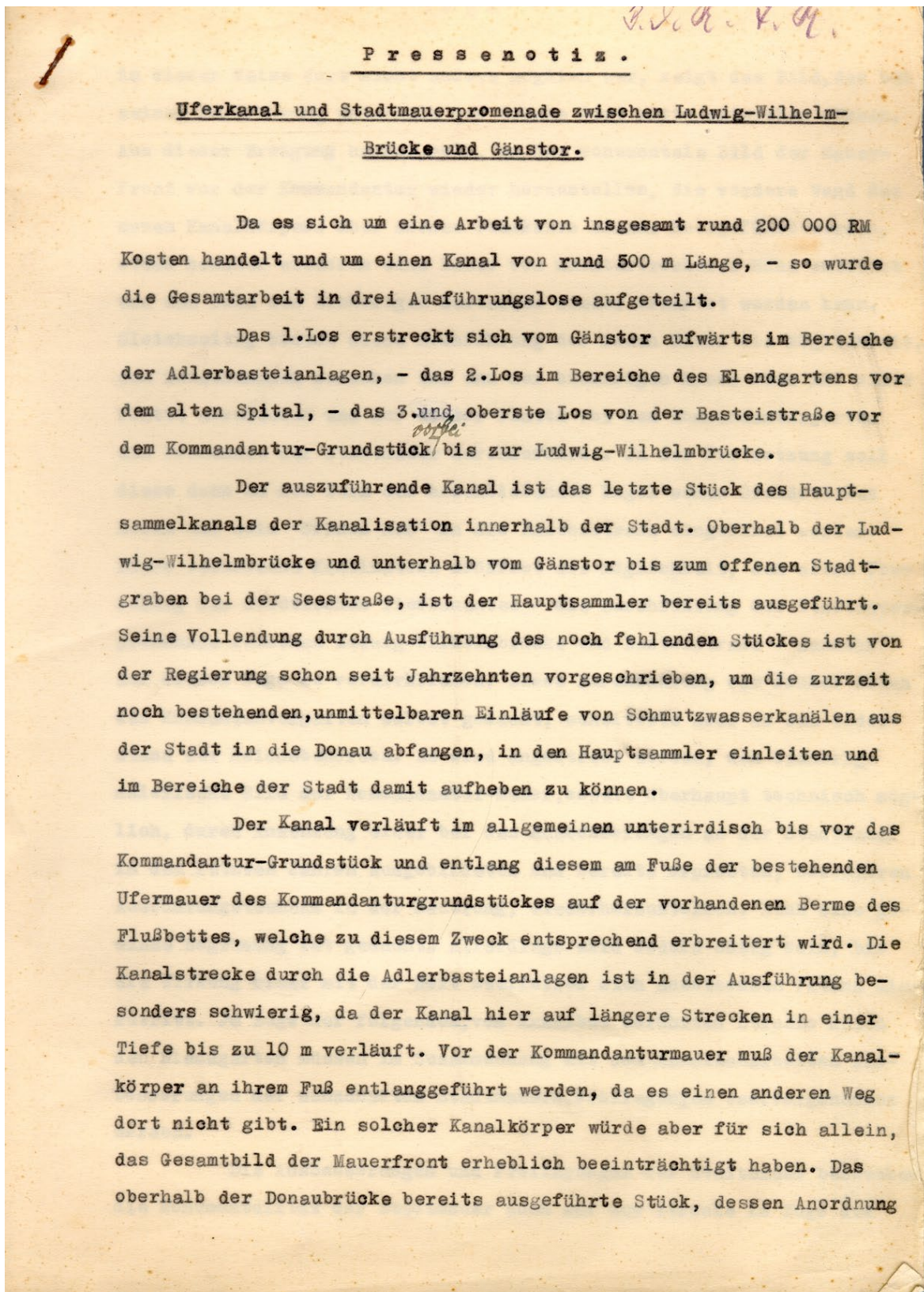
Namens des Vereins Württembergischer und Hohenzollerischer Viehhändler sprach Herrmann-Nürtingen. Die ständige Einrichtung eines Viehmarktes in dieser Halle wäre erwünscht und vielleicht lasse sich auch bezüglich des Schlachtviehmarktes einmal ein Wörtchen reden. Bei gutem Willen beim Handel, bei den Metzgerei und bei der Landwirtschaft wäre dies möglich.

Es sprachen dann noch Herrmann-Hausfelden als Vertr. der Arbeitsgemeinschaft des würtf. Fleckviehzüchterverbandes, Präsident Maier von der Handwerkskammer, Dr. Zellner von Landw. Hauptverband und dessen Bezirksvereinen, ein Vertreter des Oberamts Kirchheim u. Teck, der seine besondere Freude darüber zum Ausdruck brachte, daß die Halle Max Eyth-Halle genannt werde. Max Eyth sein Kirchheim u. Teck geboren.

Oberbürgermeister Dr. Schwammberger faßte in seinem humorvollen Schlußwort all die vielen Glückwünsche zusammen und glaubte, daß es nicht fehlen könne, wenn alles so in Erfüllung gehe. Wenn einige Organisationen es bisher übersehen haben, einen Beitrag zu geben, so könnten sie das noch nachholen. Verwendung ist dafür da. Er bittet alle, daß sie, so wie versprochen, die Werbetrümmel rühren möchten und die Halle werde dann ihren Zweck erfüllen. Er dankte dann auch den Technikern, die wieder einmal ihr ganzes Können gezeigt haben und schloß mit dem Wunsche, daß die Halle zum Segen der ganzen würtf. Landwirtschaft samt dem angrenzenden Bayern von Nutzen und Segen sein möge.

Material 4: Bau des Uferkanals und der Stadtmauerpromenade

Pressemitteilung der Stadt Ulm, Januar 1934 (StA Ulm, B 702/13 Nr. 4).



in dieser Weise dort nicht anders möglich war, zeigt das Bild, das bei seiner Fortführung unterhalb der Brücke dort hätte entstehen müssen. Aus dieser Erwägung heraus, soll, um das monumentale Bild der Mauerfront vor der Kommandantur wieder herzustellen, die vordere Wand des neuen Kanalkörpers über dessen Oberkante hinaus hochgeführt werden, sodaß nachher wiederum eine Mauer von ununterbrochener Höhe entsteht und das Bild des bisherigen Zustandes wieder erwartet werden kann. Gleichzeitig bietet diese Hochführung der neuen Mauer die Möglichkeit, den Zwischenraum zwischen ihr und der bisherigen Mauer oben mit einer Platte abzudecken und auf dieser Platte vor dem Kommandanturgarten die Promenade der Stadtmauer durchzuführen. In der Fortsetzung soll diese dann um den Turm des anschließenden Engel'schen Grundstückes herum und beim "Grünen Hof" in die Basteistraße eingeführt werden. Diese technische Kombination eröffnet die Möglichkeit, den alten Vorschlag des Städtischen Tiefbauamtes - die Durchführung der Stadtmauerpromenade zwischen Ludwig-Wilhelmbrücke und Basteistraße - nunmehr auf diesem Wege zu verwirklichen. Diese Durchführung war früher durch den Kommandanturgarten selbst gedacht, scheiterte aber an dem Widerstand der Reichsbehörden. Es wird angestrebt werden, das bisherige malerische Bild der Kommandantur-Mauer, soweit überhaupt technisch möglich, durch Anwendung einer bei den Ausbesserungen an der Stadtmauer in den letzten Jahren ausgebildeten und bereits erprobten, besonderen Ausführungstechnik in der Mauerung, wiederherzustellen. Auch eine gewisse Begrünung ist gedacht. Allerdings wird Geduld nötig sein, bis die Wirkung einer mit der Zeit zweifellos sich ansetzenden Patina hinzutritt. Im Zuge der folgenden, vom Kanalbau berührten Strecke durch den Elendgarten müssen im Zusammenhang mit den Kanalbauarbeiten Ausbesserungen der schadhaften Stadtmauern, Freilegungen usw. vorgenommen werden.

Die Ausbesserungen und Freilegungen der Stadtmauer bezwecken die Monumentalität der Stadtmauer auch auf der Strecke im Zuge des

Elendgartens wiederherzustellen und so neu und stärker als bei dem jetzigen Zustand in Erscheinung treten zu lassen.

Die Idee ist, in größerem Zusammenhang, - wie bei den Stadtmauerarbeiten oberhalb der Brücke in den letzten Jahren bereits planmäßig verfolgt, durch stärkere Freilegung der Mauerflächen der Stadtmauer, deren Wirkung für die herrliche Flußfront der Stadt so wichtig und seither dafür nicht genügend ausgenützt worden ist, - auf möglichst weite Längenausdehnung die monumentale Gesamtwirkung der Flußfront zu steigern.

Die Gesamtarbeit wird als Notstandsarbeit mit Zuschüssen aus der Erwerbslosenfürsorge und mit Hilfe von Leihgeldern der Deutschen Gesellschaft für öffentliche Arbeiten ausgeführt. Da rund 8 000 Tagewerke anfallen werden und über die Hälfte der Gesamtausgabe auf Lieferungen entfällt, welche so gut wie ausschließlich Ulmer Geschäftsleuten zufallen werden, so wird die Ausführung dieser umfangreichen Arbeit stark zur Befruchtung des Geschäftslebens und zur Verminderung der Arbeitslosigkeit beitragen.