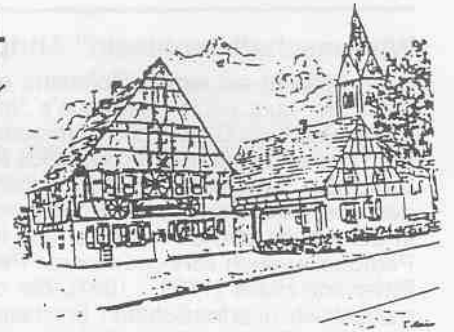
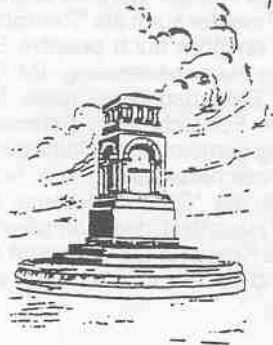
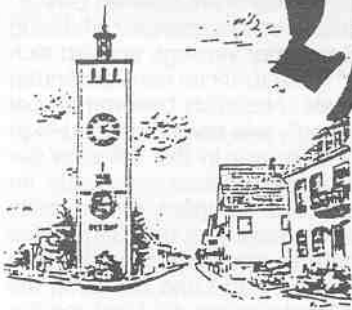


# Heimat-Blatt

für Altrip



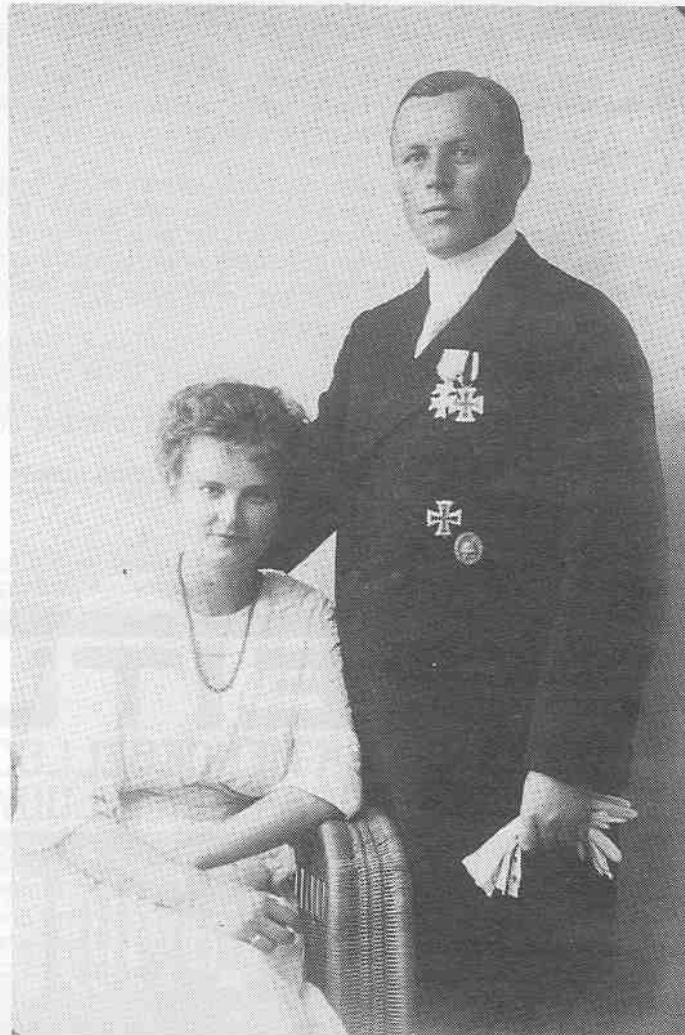
Herausgeber:

Heimat- und Geschichts-  
verein Altrip

Jahrgang VII

Februar 2000

Nr. 23



**"Perhobstler"**

**Wilhelm Michael Schneider**

**geb. 04.12.1891**

**gest. 07.04.1975**

## Wissenschaft "entdeckt" Altriper Schriftsteller

Beim Stöbern auf einem Flohmarkt entdeckte der Wissenschaftler Dieter Storz einen Ersten-Weltkrieg-Roman aus dem Jahre 1929, der kurz nach Remarque's "Im Westen nichts Neues" herauskam: "Infantrist Perhobstler". Beim Lesen entdeckte der Konservator am Bayerischen Armeemuseum in Ingolstadt sehr schnell, dass die handelnden Personen keine erfundenen Gestalten, sondern tatsächlich existierende Bayern waren. Auch die Kriegstoten konnte er über die Verlustlisten im Kriegsarchiv eindeutig zuordnen. Unter dem Pseudonym Wilhelm Michael, hinter dem sich der Altriper Wilhelm Michael Schneider verbirgt, schrieb sich der "alte Marschierer" seine Kriegserlebnisse von der Seele. Wenn Schneider auch als "Perhobstler" harte Kritik an den Zuständen in der Armee übt, so macht er aus ihr doch kein Panoptikum und erwähnt auch positive Beispiele. Natürlich bekommen bei Perhobstler auch sehr prominente Persönlichkeiten, wenn auch ohne Namensnennung, ihr "Fett weg", wie etwa General Hugo Ritter von Huller (1859 - 1931), der den vielsagenden Spitznamen "Bayernschreck" hatte. Und Huller war in der Tat eine der menschlich unerfreulichsten Erscheinungen der bayerischen Armee. Für Schneider-Perhobstler ist der Infanteristenstatus im doppelten Sinne bestimmend. Zum einen ist damit die Waffengattung gemeint, also Soldaten, die zu Fuß kämpfen, andererseits der Platz in der militärischen Hierarchie, nämlich die Gruppe der Mannschaftsdienstgrade. Schneider verwendet den Begriff des Infanteristen in seiner sozialen Dimension als Proletarier des Krieges, der "Du" zu Millionen Brüdern sagen kann. Die Infanterie war die zahlenstärkste Waffengattung im Ersten Weltkrieg, die die "Hauptlast des Kampfes" zu tragen hatte und der auch die größten Opfer abverlangt wurden. Schneider vermeidet heroisierende Stilisierungen, verlangt aber Anerkennung der Leistung der Kriegsteilnehmer. Hass auf den Feind ist ihm fremd. Tote Feinde sind für Perhobstler nicht etwa Gegenstand der Genugtuung, sondern ebenso wie tote Deutsche Opfer des Krieges.

### Menschliche Ratlosigkeit wühlte Thomas Mann auf

In einem Brief an Thomas Mann schrieb er "von meinen vielen toten Engländern um mich herum". Thomas Mann, der sich "Infantrist Perhobstler" zusenden ließ und das Werk zügig durcharbeitete, schrieb zurück: "Ich kann nicht sagen, was Ihre Erzählungen alles in mir aufgewühlt haben an menschlicher Ratlosigkeit" und "dass ich Sie und Ihresgleichen von ganzen Herzen ehren und, gerade mit dieser Ehrerbietung, den Krieg aus ganzer Seele verwerfen kann. Ihr sehr ergebener Thomas Mann." Perhobstler wartet nicht mit Allerweltsbeschreibungen, wie "Im Westen", "An der Somme" oder "Im Osten" auf, sondern schreibt das Geschehen stets konkreten Orten, wie "dem Lehmhügel von St. Eloi", der "Hohenzollernschanze" bei Auchy oder Roubaix zu. Schneider wurde, wie Perhobstler, fünfmal verwundet. Trotz rauher Formen fehlt es der Titelgestalt nicht an kulturellem Schliff. Er pflegte Tischmanieren und beschrieb Landschaftseindrücke mit Vergleichen aus der bildenden Kunst. Sein Persönlichkeitsbild weist zahlreiche menschenfreundliche Züge auf:

Er steckt armen Kindern Brot zu, verzichtet auf Bestrafung eines französischen Quartiergenossen, der mit gezogenem Messer auf ihn losgegangen ist, hilft als Vorgesetzter den Mannschaften bei schwerer Arbeit, versucht, unsinnige Bestrafungen abzumildern, liebt wehmütige und verabscheut "saumäßige" Lieder. Er versucht, einem australischem Stoßtruppführer, der verwundet in deutsche Gefangenschaft gerät, als Sterbendem Linderung zu verschaffen, und Schneider führte selbst 1937 in der Aufarbeitung der Kriegserlebnisse noch mit englischen Stellen Schriftwechsel, um etwa eine Bibel an Angehörige zurückzugeben, die ihm ein verwundeter Engländer als Dank für seine Rettung geschenkt hatte.

Verständlich, dass im "Dritten Reich" der Roman 1936 auf die Liste der ungeeigneten Bücher gesetzt und 1939 mit einem Verbot belegt wurde. Aber auch die DDR setzte ihn 1953 auf die "Liste der auszusondernden Literatur". Die Bundesrepublik hatte Schneiders Werk dagegen schlichtweg "vergessen". Nunmehr wurde es von der Wissenschaft (wieder)entdeckt. Der Roman lässt sich weder unter "Militaria" noch unter "Belletristik" einordnen, sondern stellt eine eigenständige schriftstellerische Richtung von überhöhter und manchmal verfremdeter Autobiografie dar. In vielen Landesbibliotheken, so auch in Speyer, kann "Infantrist Perhobstler" entliehen werden.

### Info:

"Infantrist Perhobstler". Ein vergessener Frontroman der Weimarer Republik. In "Hans-Schmidt-Gedächtnisschrift". Traugott-Bautz-Verlag, Herzberg.

Vorabdruck beim Heimat- und Geschichtsverein Altrip e.V. 54 Seiten, geheftet, Preis 10,00 DM. Erhältlich bei Schreiners Apotheke in Altrip.

Schneider schrieb unter dem Pseudonym "Wilhelm Michael" und "Perhobstler". Altrip nannte er in seinen Werken "Amrhein", "Hohenufen" und "Allhausen".

1971 wurde er Ehrenbürger von Altrip.

(C Wolfgang Schneider, 2/2000)

# WERKZEITUNG

I.C.FARBENINDUSTRIE AKTIENGESSELLSCHAFT.

WERKE: BADISCHE ANILIN- & SODA-FABRIK LUDWIGSHAFEN <sup>am</sup> RH.

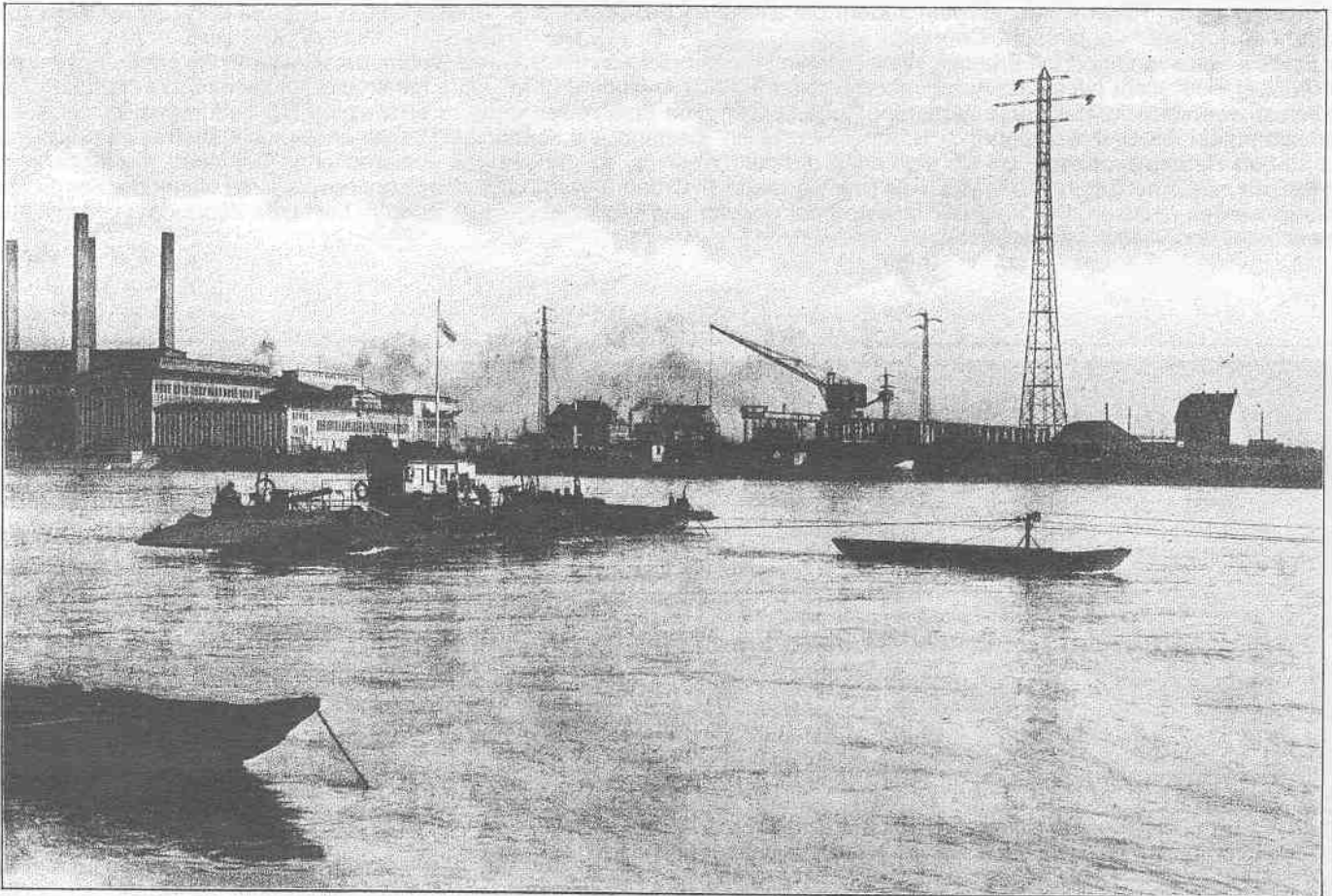


16. JAHRGANG  
NUMMER 8

LUDWIGSHAFEN <sup>am</sup> RH.  
AUGUST 1928

## Ein Rheinbild bei Ludwigshafen

Es ist schon viel, und oft nicht mit Unrecht, über die Verunstaltung der Landschaft durch industrielle Bauten geschrieben. Blick vom pfälzischen Orte Altrip aus (römische Gründung) nach der auf der badischen Seite gelegenen, industriereichen Rheinau.



Rheinfähre bei Altrip

Bildn. von Alf. Löwenberg

worden. Daß jedoch moderne technische Anlagen auch malerisch und schön in die Landschaft eingegliedert werden können, beweist unser Bild aus der Nähe von Ludwigshafen. Es zeigt einen

Im Vordergrund sehen wir die den Verkehr zwischen dem pfälzischen und badischen Ufer vermittelnde Pendelfähre; links türmen sich die monumentalen Gebäude des Großkraftwerkes Mannheim

### Werkzeitung

Manche werden sich noch erinnern, als man ohne große Umwege und Anstrengungen Spaziergänge oder Fahrradausflüge von Mundenheim nach Altrip und umgekehrt unternehmen konnte.

Von Mundenheim kommend, führte der Weg über das Fabrikgelände der Firma Gebr. Giuliani, im Volksmund die "Kutt" genannt. Am Ende des Fabrikdurchganges, direkt am beginnenden Rheindamm, befand sich ein "Gutselheis'l". Heute würde man sagen: Kiosk. Dort konnte man die ersten Erfrischungen zu sich nehmen. Nun konnte man den Damm entlang bis zur Rehbachwirtschaft (schöner Biergarten. Direkt am Rehbach) wählen oder kurz nach dem erwähnten "Gutselheis'l" über ein kleines "Brück'l" über den Rehbach den direkten Weg zum Weißen Häusel nehmen. Er führte durch einen schönen Auwald. Durch die Ausbaggerung und Verlegung der Straße nach Altrip bis auf das "Brück'l" über den Rehbach ist dieser Weg nicht mehr vorhanden.

Vom Weißen Häusel, damals wie heute ein beliebtes Ausflugsziel, führte der Weg durch den Auwald oder den Rhein entlang bis zum Prinz Carl Wörth, lange Jahre Verladestation der in Altrip ansässigen Backsteinbrennereien. Weiter ging es den Altrhein entlang, dieser Weg ist heute noch vorhanden, bis an der Wirtschaft "Zum Karpfen" der nordöstliche Rand Altrip erreicht wurde. Was lag näher, als nach solch einem Spaziergang oder einem Fahrradausflug eines der weit über Altrip hinaus bekannten Fischlokale aufzusuchen?

Den Rückweg konnte man, wie in dem Bericht erwähnt, antreten. Also mit der Fähre über den Rhein, um dann mit der Elekrischen, so sagte man damals zur Straßenbahn, die Heimfahrt nach Ludwigshafen anzutreten.

Erich Schneider



## Friedrich Brunner fuhr das erste Privatauto in Altrip

Die ersten Automobilisten in Altrip waren nicht etwa die gut betuchten Dampfziegeleibesitzer oder der erste Dorfarzt, sondern technikbesessene Tüftler. Und so kam es, dass der berufslose Friedrich Brunner (1889 - 1975), der schon vor dem Ersten Weltkrieg ein Motorrad mit Keilriemenantrieb, vorn liegendem Auspuff und Karbidlampe besaß, sich zusammen mit einem Freund ein Automobil zulegte. Überliefert ist, dass der Schweizer Staatsangehörige, der sich in Altrip die Tochter aus einer neunköpfigen Maurerfamilie zur Frau nahm, bereits 1920 ein nur auf ihn zugelassenes Motorvehikel fuhr. Friedrich Brunner, der mit seiner Frau Antonia sieben Kinder hatte, fuhr ab 1929 ein rotes Opel P 4-Coupé mit schwarzen Kotflügeln. Das Vierzylinderfahrzeug mit seinen 16 PS hatte ein Dreiganggetriebe mit Rückwärtsgang, eine schwarze Lederpolsterung sowie ein Faltdach mit Rückfenster. Für ausreichenden Regenschutz sorgten zudem die seitlichen Celluloidfenster. Bereits seit 1924 produzierte Adam Opel das berühmt gewordene "Laubfrosch"-Coupé.

Der jüngste Sohn von Friedrich Brunner, Walter, der in Emmenbrücke in der Schweiz wohnt, hat eine einfache Erklärung, warum die "Altriper Elite" nicht die ersten Autobesitzer im Dorf war: Zu Anfang der 20er Jahre hatten die Autos noch ihre "Mucken". Im Ort selbst war niemand, der Autos hätte reparieren können, von Ersatzteilen ganz zu schweigen. Die Fußbremse bestand aus Bremsstromeln mit Drahtseilzug, und "Bremsen einstellen" bestand aus Aufbocken, Seilen anspannen, Bremspedal drücken und an den Rädern probieren, ob sie sich noch drehten. Wenn ja, so musste das entsprechende Seil noch mehr gespannt werden, bis man das "Gefühl" hatte, dass die Bremse wieder in Ordnung war. Da gab es Schmiernippel, die oft mit der Fettpresse versorgt werden mussten. Der Vergaser musste öfter geputzt und wieder eingestellt werden. Dann die Zündung, Unterbrecher auswechseln und wieder neu einstellen.



Auch die Ventile waren häufiger einzu- stellen. Die Autobatterie musste mit destilliertem Wasser versorgt und nö- tigenfalls aufgeladen werden, und na- türlich waren die Lichtmaschine und der Anlasser ständig zu beobachten. Die Zylinderkopfdichtung konnte zu- dem plötzlich durchschlagen und war sodann zu ersetzen. Bei Plattfuß musste der Schlauch zu Hause ge- flickt werden. Störanfällig war vom Winker (Richtungsanzeiger) über den Keilriemen bis zu den Lampen so ziemlich alles. Auch ließ die Federung der Autos sehr zu wünschen übrig; vom Zustand der Straßen (ortsüblich: "Moor- und Schlammbad Altrip") gar nicht zu reden.

Opel Coupé P 4/16 aus dem Jahre 1929

Besitzer: Friedrich Brunner, Altrip

Aufnahme in der Schweiz

2. von rechts (mit Hut): Friedrich Brunner

Originalaufnahme bei Walter Brunner, Seetalstr. 40, Ch 6020 Emmenbrücke

Friedrich Brunner, der vor dem Krieg (1914 bis 1918) auch Fotos in Lebensgröße angefertigt haben soll und nach dem Krieg mit Genehmigung der Reichspost Radioapparate zusammenbastelte, organisierte auch Funkübertragungen im Ort. Er dokumentierte die französische Besatzungszeit auf Fotoplatten und widmete sich ab 1939 gar schon der Farbfotografie. Die Herstellung der Farbbilder war damals ein komplizierter Vorgang, und nur wenige Bilder konnten als "gelungen" bezeichnet werden (Die Leica aus dem Jahre 1939 befindet sich übrigens noch immer im Familienbesitz.). Der überaus fleißige Schweizer stieg schon bald zum Werksmeister in der Profilizherei eines Neckarauer Industriebetriebes auf. Im Dorf verschaffte er sich durch Reparaturarbeiten an Elektrokleingeräten noch ein Zubrot.

Bis zum Zweiten Weltkrieg stieg die Zahl der Autobesitzer auf rund 30 an. Viele Fahrzeuge davon waren "Marke Eigenbau". Davon zeugt auch der Spruch "Zehn Kilo Blech und zwei Kilo Lack gibt dem Karl Benkert sein Cadillac."

Das erste Luxusauto, einen Ford mit Speichenreifen, fuhr Karl Hört, dessen Sohn der erste "Flieger" von Altrip war. Er war der Vater des namensgleichen "Öi-Hörts" und ging in die Ortschronik als erstes Todesopfer eines Autounfalls auf Altriper Boden ein. Tragischerweise geschah der Unfall in unmittelbarer Nähe seines Anwesens und ausgerechnet in Verwicklung mit dem ersten Altriper Automobilisten.

### Anmerkungen:

1. Das Kennzeichen IVB steht für die Zulassung des Fahrzeugs in Mannheim. Früher war Altrip mehr nach Mannheim ausgerichtet, und auch der Weg über die Fähre war für viele günstiger als der nach Ludwigshafen. Erst nach 1933 war die Zulassung nur noch in Ludwigshafen möglich, Kennzeichen: II D.
2. Der tödliche Verkehrsunfall mit dem Kraftradfahrer Karl Hört sen. (geb. 20.01.1885) ereignete sich am 20.05.1939.