

GRÜNWINKLER Geschichte/n



Die Sammel-Reihe des Grünwinkler Anzeigers – Folge 28 | Dez. 2024

Kraftpostwagen

Eine Hauptwerkstätte stand in Grünwinkler

28

Überblick:

Nur wenige Menschen können sich noch etwas unter dem Begriff Kraftpost vorstellen. In Grünwinkler vielleicht einige mehr als anderswo. Warum, das wollen Wolfgang Wurster und ich Ihnen zeigen.

Einem Zufallsfund verdanken wir ein Mosaiksteinchen der Geschichte des „Rössles“. Auf einer Postkarte aus dem Jahr 1904 habe ich eine Ansicht des Traditionslokals gefunden.

„Nunc est bibendum“. Diesem lateinischen Spruch liegt der Michelin Mann, auch Bib genannt, zu Grunde. Stefan Haas ist seit Jahrzehnten „Michelinler“ und klärt uns auf.

Herta Damolin und Gretel Knauber sind noch vielen Älteren aus der evangelischen Gemeinde bekannt. Andrea Krieg stellt uns die Mitgründerin des „Christusträger Waisendienstes“ vor.

Eine der Hauptwerkstätten der Kraftpost in Deutschland befand sich in Grünwinkel

Kraftpost! Wer kann sich heute unter diesem Begriff noch etwas vorstellen oder gar dessen Bedeutung erahnen?

Bis in die 1960er Jahre war die Kraftpost der älteste Verkehrsbetrieb auf Deutschlands Straßen. Mehr als 300 Jahre lang waren die Postkutschen und anschließend die gelben Omnibusse im Dienst der Allgemeinheit unterwegs. Sie verbanden Nachbarorte und bedeuteten für die Menschen Anschluss an den überregionalen Reiseverkehr mit der Bahn. Sie transportierten Fahrgäste, Waren und Postsachen. Sie bedeuteten Mobilität, Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und nicht zuletzt Schönheit des Reisens. Für die Bevölkerung, insbesondere im ländlichen Raum, bedeuteten sie ein Stück Lebensqualität.





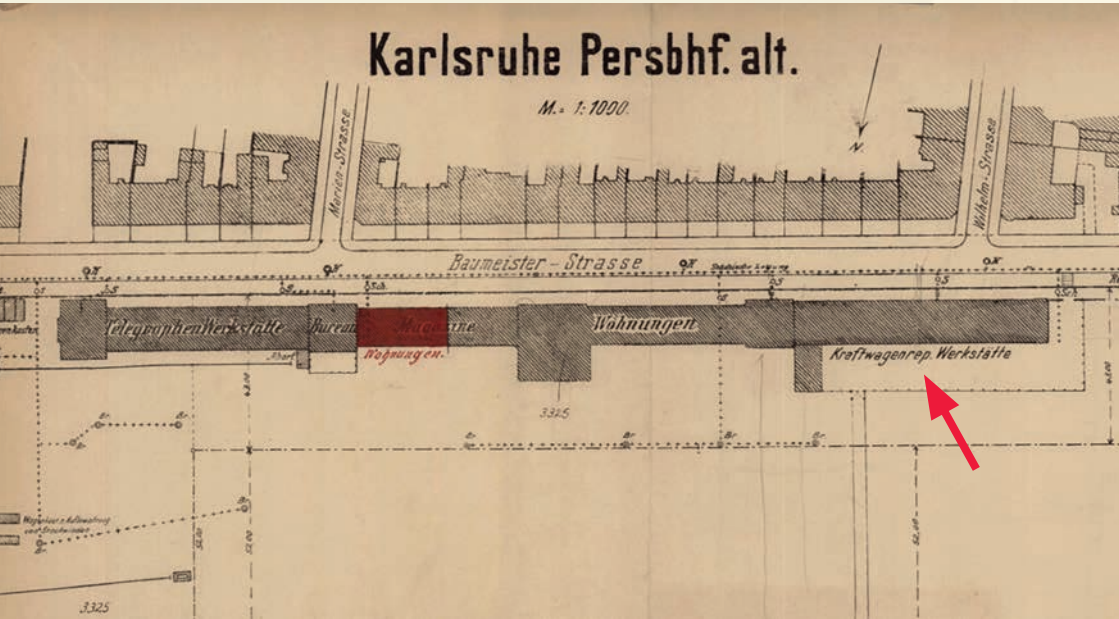
Ein Blick in das Innere der imposanten großen Werkhalle.

Der Begriff „Kraftpost“ wurde durch den Reichspostminister 1922 festgelegt. Er vereinigte die zuvor unterschiedlich bezeichneten motorisierten Personen-, Poststück- und Postsachenbeförderungen.

Seit jeher befasste sich die Post auch mit der Beförderung von Personen. Bevor es die Eisenbahnen gab, war die Postkutsche das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel und in vielen Ländern auch Bestandteil des

Postmonopols. Der Ausbau des Eisenbahnnetzes in Deutschland ab Mitte des 19. Jahrhunderts schränkte die Personenbeförderung der Post zunächst sehr ein. Doch mit der Erfindung des Automobils und dessen rasanter Entwicklung nahm diese wieder an Bedeutung zu. So kam es seit 1906/07 vermehrt zur Errichtung von Kraftomnibuslinien. Sie wurden als „Postkraftwagen-Überlandverkehr“ bezeichnet oder kurz als „Kraftposten“ genannt. Sie wurden vor allem in den Jahren 1924 bis 1929 ausgebaut. Am 1. April 1929 unterhielt die Deutsche Reichspost knapp 2.000 Kraftpostlinien mit einer Betriebslänge von 37.000 km. Sie beförderte damit bereits 68 Millionen Reisende.





I. o.: Das in der Weimarer Republik eingeführte Haltestellenzeichen für Kraftpostlinien.

I. u.: Die Haltestelle bei der Hauptpost 1952. Der Krauss-Maffei/Kässbohrer KMO 133 wird gleich nach Rußheim abfahren. An der Einstiegstür befand sich ein Briefkasten.

r. o.: Im westlichen Flügel des alten Bahnhofs befand sich die erste Kraftwagenreparatur-Werkstätte der Post.

DAS NEUE KARLSRUHER KRAFTPOSTWERK

Am 21. August 1928 berichtet das Karlsruher Tagblatt, dass das Reichspostministerium fünf Instandsetzungsbetriebe geschaffen hat, deren Wirkungskreis sich auf das gesamte Reich erstreckt, mit Ausnahme von Bayern und Württemberg. In Karlsruhe befand sich eines davon, weitere standen in Berlin-Borsigwalde, Breslau, Dortmund und Erfurt. Anfangs war der Betrieb in der alten Kraftwagen-Reparaturwerkstätte in der Baumeisterstraße untergebracht. Das Werk habe aber den Ansprüchen nicht mehr genügt, weshalb sich die Post nach einer Alternative umschaute. Diese fand sie in Grünwinkel, in der Zeppelinstraße 13. Sie kaufte die in Konkurs geratene Badische Herdfabrik E. Köpfer AG, vormals Hofherdfabrik Karl Ehreiser. Eugen Köpfer hatte das Grundstück 1920 von der Stadt Karlsruhe erworben, die es ihrerseits durch die Eingemeindung vom Dorf Grünwinkel übernom-

men hatte. Er hatte damit seinen Betrieb aus der Herrenstraße in das Industriegebiet am Westbahnhof verlagert, bestand dort aber nur wenige Jahre.

Die Post baute die Fabrikanlage nach den zeitgemäßen Erfordernissen um. Zum Zeitpunkt des Erscheinens des Zeitungsberichts im Karlsruher Tagblatt war der Umbau noch nicht abgeschlossen, ein kleiner Teil der Werkstätte befand sich noch in der Baumeisterstraße 3. Dort war sie in einem Teil des ehemaligen Bahnhofgebäudes untergebracht. Seit 1913 befindet sich der „neue“ Bahnhof weiter südlich, am damaligen Ende der Stadt.

Für die Stadt Karlsruhe war die neue Hauptwerkstätte ein „Jobmotor“, wie man heute sagen würde. Reparaturbedürftige Wagen aus fünf Reichspostdirektionsbezirken, Karlsruhe, Frankfurt am Main, Koblenz, Trier und Speyer, wurden hier wieder auf Vordermann gebracht, und die Entwicklung des Kraftpostwesens stand erst am Anfang. Eineinhalb Jahre später, im Januar 1930, stand man vor der Vollendung der Hauptwerkstätte. Inzwischen hatten hier 200 Facharbeiter eine neue Stelle gefunden. Dabei war das Kraftfahrwesen der Post wenige Jahre zuvor zum Ende der Inflation völlig zusammengebrochen. 60 Kraftpostkurse verkehrten wieder im Schwarzwald,

im Odenwald und in der Rheinebene und verbanden hunderte von Gemeinden mit dem Hauptschienenetz. Der Ausflugs- und Fernreiseverkehr im Bezirk Karlsruhe hatte einen ungeahnten Aufschwung erfahren. Für das Jahr 1930 war geplant, den Fernreiseverkehr aus Frankreich, der Schweiz und Oberammergau nach Baden im großen Stil aufzunehmen und die Landeshauptstadt Karlsruhe sollte Ausgangspunkt des Höhenverkehrs werden.

FÜR DIE NS-MACHTHABER WAR DAS KRAFTPOSTWERK EIN MUSTERBETRIEB

Eine funktionierende Infrastruktur, zu der das Transportwesen ganz entscheidend beizutragen hatte, war ein Grundpfeiler der Kriegsvorbereitungen der Nationalsozialisten. Nicht von ungefähr haben sie deshalb das Karlsruher Kraftpostwerk für die Eröffnung des Gauentscheids des Reichsberufswettkampfs im März 1939 gewählt.



Modifizierte Version des Haltestellenschildes aus den 1930er Jahren, jetzt in Reichsfarben.



Das Luftbild aus dem Jahr 1958 aus südwestlicher Richtung aufgenommen zeigt im Vordergrund die Werkstätte der Kraftpost. Rechts daneben sieht man die ROTAG und gut zu erkennen ist die Zeppelinstraße mit dem Bahnübergang. Die Grünwinkler Brücke war damals noch nicht gebaut.

Marschmusik und Kampfparolen von NS-Prominenten dröhnten durch die große Halle, in der 1.100 Wettkämpferinnen und Wettkämpfer verschiedener Berufsgruppen sowie die Abordnungen der Belegschaft Aufstellung genommen hatten.

Nur kurze Zeit später wurde dem Kraftpostwerk eine weitere Ehrung der Nazis zuteil. Am 1. Mai 1939 erhielt das Werk als einer von drei Betrieben in Baden die Auszeichnung „Nationalsozialistischer Musterbetrieb“, die höchste Auszeichnung, die das Regime vergab, und die vom „Führer“ auf der Jahrestagung der Reichsarbeitskammer am 30. April 1939 selbst vorgenommen wurde. „Planvolle Förderung des Leistungsgedankens, Lösung von Nachwuchsfragen und Förderung des Gemeinschaftsgeistes“ waren laut Bericht im „Der Führer“ die Kriterien für die Auszeichnung. Hier könne man „an guten Werkzeugmaschinen unter günstigen Bedingungen arbeiten“, so die Propagandazeitung weiter. Während kleinere Schäden am Wagenpark der Reichspost immer in örtlichen Werkstätten behoben werden, kommen Fahrzeuge, die überholt werden müssen, in die damals sechs Hauptwerke. Nach Karlsruhe aus dem gesamten südwestdeutschen Raum: Omnibusse, Lastkraftwagen von Bautrupps und Personenkraftwagen, insgesamt waren dem Werk 2.000 bis 3.000 Wagen unterstellt, 60 bis 100 Fahrzeuge waren täglich im Werk. Diese Fahrzeuge waren in der Zeit des „Dritten Reiches“ nicht mehr gelb lackiert, wie seit Urzeiten im Postwesen. Um die „Einheit von Bewegung und Staat“ zu symbolisieren, wurden sie ab 1934 mit hellroter Farbe überstrichen, der Farbe der NS-Bewegung. Die Alliierten verordneten 1946 die Rückkehr zum traditionellen Gelb.

Einen Einblick in das Innenleben der Werkstätte erfährt man aus einem Bericht über die Betriebsfeier aus diesem Anlass. „Der

Führer“ beschreibt am 8. Mai 1939 den „Kameradschaftsabend“. „Festlich geschmückt war die Kraftposthalle, die [am Samstagabend] zu einem großen Raum der Gemeinschaft umgestaltet war“. Musikalisch umrahmt wurde die Feier von der Werkkapelle, die Lehrlinge warteten mit Vorführungen im Bodenturnen auf und die Betriebsturner mit „hervorragenden turnerischen Leistungen am hohen Reck“. Spitzentanz und Kleinkunst mit Karlsruher Künstlerinnen und Künstlern bereicherte das Programm, das mit Tanz bis in die tiefe Nacht endete.

Während des Zweiten Weltkrieges kam der Werkstatt eine besondere Bedeutung zu. Hier wurden die zuvor konfiszierten Kraftwagen auf ihre Kriegseinsätze vorbereitet und gewartet. Kein Wunder, dass sie deshalb auch ins Visier der alliierten Angriffe geriet. Beim Großangriff auf Karlsruhe am 27. September 1944 wurden insgesamt 30 Postbusse aus dem südwestdeutschen Raum durch Fliegerbomben zerstört.

Nach dem Ende des Krieges war die Reaktivierung der Kraftpostbuslinien eines der vordringlichen Ziele. Soziale aber auch wirtschaftliche Gründe lagen zu Grunde. In den BNN vom 28. August 1947 wird berichtet: „Die Einrichtung weiterer Kraftpostlinien ist heute das Gebot der Stunde, nachdem auch das flache Land sehr stark mit Flüchtlingen belegt ist, die im allgemeinen nur in den benachbarten Städten in Arbeit und Brot kommen können.“ Weiter heißt es: „Es fehlen also sehr viele Arbeitskräfte, weil sie mangels Verbindungen nicht zu einer Arbeitsstelle kommen können.“ Folglich war auch der Wiederaufbau des zerstörten Werkes am Westbahnhof mit Nachdruck angegangen worden. Auch dazu findet sich in den BNN ein Bericht anlässlich des Richtfestes. Am 20. April 1949 schreiben sie: „In Karlsruhe befindet sich die größte Hauptwerkstätte für Postfahrzeuge in der Bizone.



Die große Werkhalle kurz vor ihrem Abbruch.

Die beiden anderen Werkstätten sind in Dortmund und Bamberg. Nach einem großzügigen Wiederaufbau...wird es möglich, in aller Kürze die schwersten „Generalüberholungen“ von Fahrzeugen aus Baden, Württemberg und Hessen vorzunehmen.“

DURCH DIE ZUSAMMENLEGUNG MIT DER BAHN UND DIE PRIVATISIERUNG WIRD DAS ENDE DER KRAFTPOST EINGELÄUTET

220 Beschäftigte zählte die Bezirkswerkstatt 1972. 80 Omnibusse, 950 Fahrzeuge der

Post und 1.200 Fernmelde-Dienstfahrzeuge wurden hier betreut. Obendrein Paketbehälter, Elektro- und Bahnhofswagen, Wertzeichengeber und Briefkästen. 1979 wurde die bis dahin selbständige Betriebswerkstatt dem Postamt 2 Karlsruhe als Abteilung für Kraftfahrzeug- und Maschinenteknik angegliedert.

Da hatte die Privatisierungswelle bei der Post bereits begonnen. Erste Anzeichen, den Postreisedienst auf die Bahn zu verlagern, gab es bereits 1973. Die erste Ölkrise

befeuerte diese Forderungen. Ein Gutachten der Unternehmensberatung McKinsey führte zu ersten Zusammenführungen von Busdiensten des Bundes. Nachdem diese erfolgreich waren, lag eine bundesweite Umsetzung nahe. Die Zukunft der Bundesbusdienste unter dem Dach der Deutschen Bundesbahn war folgerichtig, die Bahn hatte die Kernkompetenz der Personenbeförderung, bei der Post war die Fahrgastbeförderung nur ein Nebengeschäft. Am 31. Mai 1985 fuhr der letzte Linienbus der Deutschen Bundespost, 80 Jahre nachdem die

Königlich Bayerische Post die erste Buslinie mit Daimler-Bussen in Bad Tölz in Betrieb genommen hatte.

DAS ENDE DER HAUPTWERKSTÄTTE IN GRÜNWINKEL

Damit wurden auch die großen Werkstätten nicht mehr benötigt. In Grünwinkel wurde die ehemalige Hauptwerkstätte in den Jahren 1993 bis 1996 sukzessive abgebrochen und an ihrer Stelle ein überregionales Briefverteilzentrum gebaut.

Gerhard Strack und Wolfgang Wurster



Nur die Mauer mit der ehemaligen Hauptzufahrt an der Zeppelinstraße erinnert noch an die frühere Hauptwerkstatt der Kraftpost.



Das Rössle um die Jahrhundertwende

Bei unserer Geschichtsarbeit stoßen wir immer mal wieder auf Zufallsfunde, die unsere Recherchen weiterbringen oder bestätigen. So auch bei der Geschichte des ehemaligen Gasthauses „Zum Rössle“. Für die Ausstellung von alten Postkarten mit dem Motiv der Albkapelle am diesjährigen Tag des offenen Denkmals werteten wir die Postkartensammlung aus, die uns Hans-Werner Renner leihweise überlassen hatte. Darunter fand sich auch eine im Jahr 1904 abgestempelte Postkarte, die neben der Turnhalle das „Gasthaus zum Rössle“ abbildet. Auf diesem Foto ist gut zu erkennen, wie das Gasthaus vor dem Brand im Jahr 1906 und dem anschließenden Wiederaufbau ausgesehen hatte. Dem üblichen traufständigen Haupt-

bau wurde entlang der Straße ein Anbau angefügt. Damit ist belegt, dass die Planung aus dem Jahr 1872 vom damaligen Besitzer Joseph Bitter auch umgesetzt wurde. Dieter Kraft hatte in seinem Beitrag „Rössle adel“ in unserer Folge 26 der Grünwinkler Geschichte/n darüber berichtet. Ursprünglich war das Rössle ein anderthalbstöckiges Wohngebäude, das wie viele andere Gebäude senkrecht zur damaligen Hauptstraße Grünwinkels stand. Die Postkarte aus dem Jahr 1904 verrät uns ferner den Besitzer um die Jahrhundertwende, W. Fuchs. Damit können wir der Geschichte des „Rössle“ ein weiteres Mosaiksteinchen hinzufügen.

Gerhard Strack

Vor 130 Jahren entstand eine Idee: **Bibendum, der Michelin Mann**

Wenn wir uns über die Vogesenbrücke dem nordwestlichsten Zipfel unserer Gemarkung nähern, begrüßt uns von den Wänden eines früheren Lagergebäudes freundlich-winkend der Michelin Mann, der in der Firma und unter Insidern als Bibendum – kurz und liebevoll auch Bib genannt – bekannt ist.

Zu seinem 120. Geburtstag war er 2018 von der Advertising Week in New York zum Icon des Jahrtausends gewählt worden, was er sicher der Tatsache verdankt, dass er ein größeres Eigenleben entwickelt hat als z.B. der Erdal-Frosch oder das Lacoste-Krokodil. Seine Entstehung reicht aber noch etwas weiter zurück. Wie war es dazu gekommen?

Das Unternehmen Michelin war 1889 aus einer Fabrik für Landmaschinen, die u. a. auch Gummitteile wie Bälle und Bremsklötze herstellte, hervorgegangen, als die Brüder André (1853–1931) und Edouard Michelin (1859–1940) von der Familie nach Clermont-Ferrand gerufen wurden, um die Firma ihres Großvaters vor dem Ruin zu retten. André hatte bis dahin in Paris eine Stahlbaufirma geleitet, während Edouard sich nach dem Kunststudium der Malerei widmen wollte. 1891 entwickelten sie einen demontierbaren Fahrradreifen, ließen ihn patentieren und brachten ihn auf den Markt. Er wurde zum Erfolg, so dass sich in der jungen Firma bald alles nur noch um den Reifen drehte.

Auf der Exposition internationale et coloniale in Lyon – einer Messe, die vom 29. April bis 11. November 1894 etwa 3,8 Mio. Besucher anzog – betrieb die junge Firma einen Stand. Als die Firmengründer dort eintrafen, fanden sie am Eingang einen Stapel Reifen unterschiedlicher Größen vor. Edouard bemerkte darauf zu André: „Schau mal, wenn er Arme und Beine hätte, wäre er ein Männchen.“

Die Idee geriet zunächst in Vergessenheit, bis André Anfang 1898 in seinem Büro von dem Werbegraphiker Marius Rossillon alias „O'Galop“ (1867–1946) aufgesucht wurde. Dieser zeigte ihm den von einer Münchener Brauerei abgelehnten Plakatentwurf, auf dem eine dicke Gambrinus-Figur zu dem Slogan *Nunc est bibendum* (Jetzt wollen wir trinken – die Einleitung zu einem Gedicht, mit dem Horaz zum Feiern des Siegs über Kleopatra nach der Seeschlacht bei



Die Michelin-Brüder vor dem Reifenstapel.



Das erste Bibendum-Plakat von 1898.

Actium 31 v. Chr. aufruft) ein Bierglas hebt. Daraus entstand die Idee zu einem Plakat, das im Juni 1898 erstmals in der Werbung erschien. Der einprägsame Slogan wurde übernommen, die Gambrinus-Figur durch den Reifen-Mann und das Bierglas durch einen Kelch ersetzt, der Glasscherben und Nägel enthält. Rechts und links sitzen kümmerliche Konkurrenten, und das Plakat erklärt: Nunc est bibendum, das heißt: Auf Ihr Wohl, der Michelin Reifen schluckt das Hindernis.

Die Verknüpfung des Wortes Bibendum als Namen einer Person ergab sich schon einen Monat später. Anlässlich des Autorennens Paris-Amsterdam-Paris im Juli 1898 sah der erst neunzehnjährige Rennfahrer Léon Théry (1879–1909), der den Gordon-Bennett-Cup 1904 im Taunus und 1905 in Clermont-Ferrand gewinnen sollte, André Michelin auf seinem Panhard-Levassor-Wagen Nr. 120 herankommen und rief: „Seht, da kommt Bibendum! Es lebe Bibendum!“

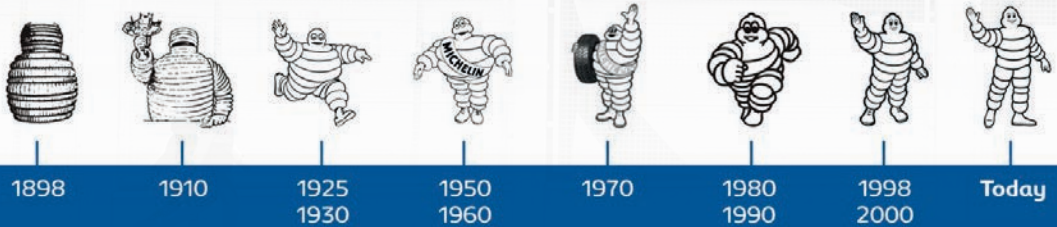
Reifen für vierrädrige Fahrzeuge befanden sich 1894 noch im Entwicklungsstadium; auf den Straßen Frankreichs waren damals kaum 200 Autos unterwegs. Fahrräder waren ein Luxusgut und kosteten einen Jahreslohn, ein Paar Luftreifen den halben Monatslohn eines Arbeiters. Luftreifen für Pferdefuhrwerke in Paris setzten sich im Laufe des Jahres 1896 durch, dagegen erwies

sich die Übertragung auf Motorwagen, die außerhalb der Stadt auf rauen Straßen fuhr, der Pannenhäufigkeit wegen als schwierig. Der Werberummel im Wettbewerb mit Vollgummireifen verlief damals oft aggressiv, dabei war praktisch alles erlaubt. Der Michelin Mann gewann hier als Ratgeber und Freund der Rad- und Autofahrer, denen er den Umgang mit dem neuen Luftreifen erklärt, große Sympathie.

In seiner Entstehungsphase hatte er noch aus vielen dünnen hellbeigen Ringen bestanden. Einerseits waren Reifen zum Verkauf damals in helle Tücher verpackt, andererseits waren sie selbst hellgrau, da sie noch keinen Ruß enthielten, der die Reifen schwarz einfärbt. Dieser wird erst seit 1912 als Füllstoff und zur Verringerung des Abriebs beigefügt.

Im Laufe der Zeit erlebte Bibendum einige Veränderungen seiner Figur. Als Symbol der wohlhabenden Autofahrer trug er anfangs einen Kneifer und rauchte bis zum Ende der 1920er Jahre sogar Zigarren. Danach wurde sein Mund kleiner und die Augen größer. Seine Haut wurde weißer, die Zahl seiner Ringe nahm ab und deren Dicke zu; mal stehend und mal laufend, trug er zeitweilig auch eine Schärpe mit dem Firmennamen. 1998, zu seinem hundertsten Geburtstag unternahm er eine Abmagerungskur und kommt seither wieder etwas schlanker daher.

Stefan Haas



Die Entwicklung des Michelin Mannes Bibendum in den 126 Jahren seines Lebens.



o.: Herta Damolin bei der Feier ihres 100. Geburtstages.

l.: Herta Damolin (links) und Gretel Knauber (rechts mit Perlenkette).

Zwei Karlsruherinnen gründen ein internationales Hilfswerk – Herta Damolin und Gretel Knauber

Herta Damolin, geborene Hofmann, kam 1921 in Karlsruhe zur Welt und wuchs zusammen mit mehreren Geschwistern in Knielingen auf. Das Wohnhaus der Familie stand direkt am Rhein, denn der Vater war Wasserbaumeister und für einen längeren Rheinabschnitt verantwortlich. Gretel Knauber, ebenfalls 1921 geboren, wuchs mit ihren Geschwistern in Mühlburg auf, wo der Vater zeitweise eine Tankstelle betrieb.

Beide Frauen blieben ihrer Heimatstadt Karlsruhe über alle Veränderungen hinweg eng verbunden. Als junge Frau heiratete Herta den Opernsänger Giovanni Damolin, sie bekamen zwei Söhne und lebten als Familie in der Oststadt. Dabei war Herta die meiste Zeit berufstätig und als Kanzleivor-sitzende beim Landgericht Karlsruhe tätig. Gretel Knauber blieb, nachdem ihr Verlobter im Zweiten Weltkrieg gefallen war, alleinstehend. Sie wohnte in Dammerstock und arbeitete als Angestellte beim Bundesverfassungsgericht sowie beim Evangelischen Oberkirchenrat.

Gretel und Herta waren Freundinnen von Kindheit an. Sie lebten mit großer Über-

zeugung ihren christlichen Glauben, waren bewusst aktive Mitglieder ihrer Kirchengemeinden und engagierten sich ehrenamtlich, wie zum Beispiel in der Jugendarbeit. Bei einer Skifreizeit im Allgäu (ca. 1966) kamen sie in Kontakt mit dem Laienorden der „Christusträger“, der unter anderem Krankenhäuser in einigen afrikanischen und asiatischen Ländern unterhielt. Durch den direkten Informationsaustausch mit den Ordensbrüdern erfuhren die beiden Karlsruherinnen ganz unmittelbar von der großen Not vieler Familien in diesen Ländern. Beide sahen sich herausgefordert, etwas aktiv dagegen zu tun. So kam es 1968 zur Gründung des „Christusträger-Waisendienstes“. Bereits Ende des Jahres waren es achtzig Kinder in Pakistan, die von Menschen aus der Region Karlsruhe finanziell unterstützt wurden. Durch die Patenschaft konnten sie zur Schule gehen und erhielten alles zum Lebensunterhalt. Die Zahl der Patenschaften wuchs schnell an. Herta Damolin und Gretel Knauber setzten sich dafür viele Jahre lang neben ihrer Berufstätigkeit mit vollem Einsatz ein. Sie bauten den Waisendienst weiter aus bis schließlich tausend Kinder betreut werden konnten.

Zur Bewältigung dieser großen Aufgabe mussten Herta und Gretel in ihrer Freizeit eng zusammenarbeiten. Sie beschlossen, ihre Wohnungen aufzugeben und eine Wohn- und Arbeitsgemeinschaft zu gründen. Das Haus dafür fanden sie in der Heidenstückersiedlung im Langeckweg. Ab dem Jahr 1975 wohnten und wirkten sie etwa dreißig Jahre lang in Grünwinkel. Sie hatten sich für das damals ungewöhnliche Modell einer Wohngemeinschaft entschieden, die auch als Seniorinnen-WG funktionieren konnte. Auch in dieser Hinsicht waren sie Pionierinnen. Mehrere Jahre lebten sie mit einer dritten überzeugten Christin, Schwester Anni Abel, in der WG zusammen. Sr. Anni hatte davor in Pakistan gearbeitet, wo sie die Leitung eines Kinderheims verantwortete.

Im Rahmen ihres Engagements für den Waisendienst pflegten Herta Damolin und Gretel Knauber Kontakte und Freundschaften, übersetzten Patenbriefe, die an die Kinder in Indien und Pakistan, später auch in Südamerika, geschickt wurden, sie bauten das Netzwerk von Patenschaften kontinuierlich aus. Als aktive Mitglieder der evangelischen Stephanus-Kirchengemeinde, heute Hoffnungsgemeinde, waren sie bestens bekannt und geschätzt. Sie besuchten Schulen und Kirchengemeinden weit über Karlsruhe hinaus, hielten Vorträge und warben für Patenschaften. Auch die erforderlichen Reisen, insbesondere zu den Heimen in Indien, wurden von den Gründerinnen des Waisendienstes unternommen („nicht als Tou-

ristinnen, sondern wie die Landsleute mit rumpeligen Fahrzeugen viele Hunderte Kilometer zu den Kinderheimen“). Nach wie vor taten sie dies ehrenamtlich als „normal Berufstätige“ und später, so lange es möglich war, als Rentnerinnen.

Aufgrund der enormen Ausweitung der Tätigkeiten des Waisendienstes wurde dieser 1986 in hauptamtliche Verantwortung übergeben mit Verwaltungssitz in Braunschweig. Die beiden Gründerinnen blieben dem groß gewordenen „Christusträger Waisendienst“ CTW eng verbunden, sie begleiteten die Entwicklung in dessen Beirat und hielten bis ins hohe Alter weitere Vorträge.

Im Jahr 2007 entschieden sich beide, das selbständige Wohnen in Grünwinkel aufzugeben. Sie wechselten in die Nähe von Frankfurt a.M. in eine Anlage mit Betreutem Wohnen, das die Ordensgemeinschaft der Christusträger-Schwestern unterhält. Auch dort lebten sie in Gemeinschaft mit anderen.

Gretel Knauber starb mit 88 Jahren. Herta Damolin wurde 100 Jahre alt und starb einige Wochen nach ihrem Geburtstag.

Die Organisation CTW hat inzwischen mehr als 10.000 Kindern in Indien, Pakistan, Indonesien und Südamerika einen Schulbesuch und einen guten Bildungsweg ermöglicht. Informationen unter: www.waisendienst.de

Andrea Krieg

REDAKTION: GRÜNWINKLER GESCHICHTSKREIS (GERHARD STRACK, HUBERT BUCHMÜLLER)

GESTALTUNG: HOB-DESIGN, OLIVER BUCHMÜLLER

BILDNACHWEIS: Seite 361: StadtA KA 8/Alben 175/254 | Seite 363: StadtA KA 1/BOA 16755 | Seite 364 o.: Wikipedia | Seite 364 u.: Volkhard Stern „Mit dem Postbus durch Deutschland“ | Seite 365: StadtA KA 1/BOA 252 | Seite 366: Wikipedia | Seite 367: StadtA KA 8/Alben 175/253 | Seite 369: StadtA KA 1/BOA 16755 | Seite 370: Gerhard Strack | Seite 371: Hans-Werner Renner | Seite 372–374: Fa. Michelin | Seite 375: privat