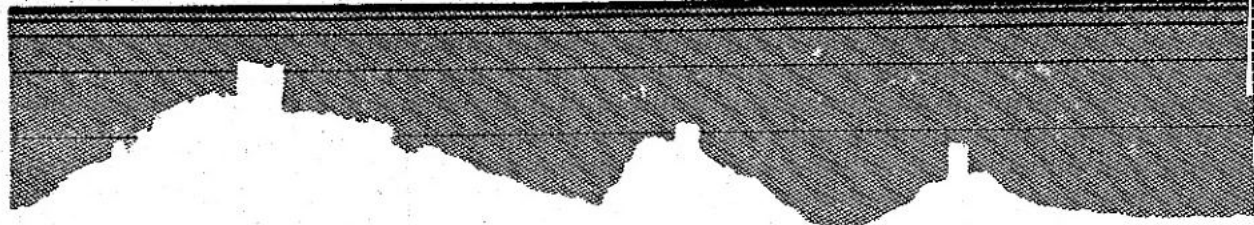


3
Straße in ihrer geologischen und
Bedeutung
1932, Nr. 4
2
Pfalz. 89 / 1932
Pfalz. 228 / 1932 FHW



Der Triffl

Jahrg. 1932

HEIMATBEILAGE DER PFAELZISCHEN RUNDSCHAU

Die neue Kalmitstraße

In ihrer geologischen und verkehrsgeographischen Bedeutung / Von Prof. Dr. Häberle in Heidelberg

Daß die Kalmit als höchste Erhebung (683 m) des Pfälzerwaldes fast unmittelbar an dessen Steilabfall gegen die Rheinebene liegt, hängt mit deren geologischen Entstehungs-geschichte zusammen; aber gerade deshalb ist sie auch einer unserer lohnendsten Aussichtspunkte. Bis zum Kalmitgipfel sind es von der in ein grünes Meer von Weinbergen eingelagerten Doppelgemeinde Maikammer-Altterweiler (178 m), zu deren Baan und Gemeindegewald die Kalmit gehört, in der Luftlinie etwa 4 km; hieraus ergibt sich auf diese kurze Strecke ein Höhenunterschied von rund 500 m. Die Folge davon ist, daß bei dieser geringen Entfernung die von Maikammer dorthin führenden Fahrwege eine starke Steigung besitzen müssen, wodurch einerseits die Zugänglichkeit des Gemeindegewaldes, andererseits auch die Verwertung der reichen Holzbestände beeinträchtigt wird; der Wanderer jedoch kann den Kalmitgipfel durch das Altterweilerthal auf gutem Fußpfad, allerdings streckenweise mit starker Steigung, dem blauen Strich folgend, erreichen.

Um den Gemeindegewald besser zu erschließen und auch den Kalmitgipfel mit seiner umfassenden Rundschau im Interesse der Förderung des Fremdenverkehrs auf bequemem Wege leicht zugänglich zu machen, hat die Gemeindeverwaltung Maikammer, veranlaßt durch Gründe der sozialen Fürsorge, in wirklich großzügiger Weise ein bemerkenswertes Unternehmen in Angriff genommen, nämlich eine Fahrstraße bis auf die Kalmit zu bauen, und zwar als Kottfandsarbeit unter Heranziehung von Erwerbslosen, die namentlich durch die Stilllegung des Email- und Stanzwerkes Ulrich ihr Brot verloren hatten.

Die etwa 7 km lange Straße ist nunmehr zum größten Teil im Rohbau fertiggestellt. Da mir von Herrn Kommerzienrat Heinrich Kohl in Neustadt freundlichst mitgeteilt worden war, daß eine Wanderung auf ihr manches geologisch-geographische Interessante bieten würde, machte ich mich am 15. Dezember 1931 dorthin auf den Weg, um mich selbst an Ort und Stelle davon zu überzeugen. Ich sollte auch nicht enttäuscht werden.

In ihrem Anfang ist die in Ausführung begriffene Straße zunächst noch Feldweg, der hinter Altterweiler bei einem Bildstock von der in das Altterweiler Tal hinein führenden Straße nach rechts abweicht. Sie zieht zuerst über ein mit tertiären und diluvialen Ablagerungen bedecktes Hügelgland, das wie allenthalben an der Haardt, auch hier mit Weinbergen bedeckt ist, die sogar in Terrassen weit hinauf die steilen Südhänge erklimmen; darin eingestreute zahlreiche Wingerthäuschen geben der Landschaft ein ungemein freundliches Gepräge. Dem Boden beigemengte hellfarbige Sandsteine und

Sande lassen erkennen, daß wir uns bereits der entfärbten Randzone, die den Abbruch der Rheinebene gegen den Ostabfall des Pfälzerwaldes andeutet, allmählich nähern. Bald hinter dem unsere Straße kreuzenden Quermweg überschreiten wir diese hier allerdings nicht besonders in Erscheinung tretende große Berwerfungsspalte und kommen dann am Waldrand in das Oberrotliegende, kennlich an den durch den Straßenbau hier angechnittenen roten, leichten Lagen, die sich auch noch weiter taleinwärts erstrecken und das Grundgebirge für den sich darüber aufbauenden, demnach auch geologisch jüngeren Buntsandstein bilden. Hoch über uns deutet am Hang des Sommerberges ein heller gradliniger Streifen im Waldkleid schon aus der Ferne den weiteren Verlauf der langsam ansteigenden Straße an.

Nach Ueberschreitung der neuerbauten stattlichen Brücke, an der das eingebaute Anno anscheinend noch die Jahreszahl der Vollendung des Straßenbaues offen läßt, wenden wir uns nach rechts und wandern mit einer Steigung von etwa 8 Prozent am Ostabfall des Wetterkreuzberges aufwärts. Wir lassen das Oberrotliegende bald zurück, kreuzen auf unserem Wege den unteren Buntstein mit seinen schieferigen und sandigen Schichten und gelangen dann in die darüber folgende Trifelszone des mittleren Buntsandsteins, deren feste, hier in der Nähe der Berwerfungsspalte entfärbte Bänke einen früher ausgebehten Steinbruchbetrieb erkennen lassen, der leider jetzt wie so viele andere brach liegt. Velsch schneidet hier an der Kurve die Straße dessen alte Abraum- und Schutthalde an, erschließt auch an einigen wenigen Stellen den anstehenden stark zerklüfteten Fels.

Beim Weiterwandern um den Wetterkreuzberg herum bieten sich herrliche Ausblicke in die Rheinebene: wie ein Film rollt sich die weiträumige Landschaft vor uns ab, während sich zu unseren Füßen das anmutige Klauental gegen die Ebene öffnet. Bald haben wir die flache Einsattelung zwischen dem Wetterkreuzberg und Sommerberg erreicht und wir sehen, daß hier auf der einen Seite der Straße feste Bänke, auf der anderen Seite dagegen leittige Lagen aufstehen, ein Beweis dafür, daß hier eine Störung im Schichtenbau vorliegt, daß wir also eine kleine Berwerfung kreuzen, die der großen am Gebirgsrand verlaufenden ungefähr parallel zieht.

Nun folgt eine aussichts- und genuehrliche Wanderung an dem gegen das Altterweiler Tal abfallenden Hang des Sommerberges bis zum oberen Abschluß von dessen steilem Taltrichter. Der Sandstein hat mit der Entfernung vom Gebirgsrand seine gelbweiße Schattierung verloren und tritt uns nun in seiner natürlichen rotbraunen Farbe entgegen. Mächtige Felsblöcke der Trifelschichten bedecken die Hänge

und zeugen von der Widerstandsfähigkeit dieser Schichten gegen die Verwitterung; an einzelnen Stellen bilden sie sogar ausgedehnte Blockhalden und Felsenmeere.

Dieser Teil der Strecke gewährt auch einen guten Ueberblick über die Art der Ausfüh-rung der Straße im allgemeinen. Dank der wohlwollenen Linienführung gewinnt sie in Anpassung an das Gelände in weitausholenden Krümmungen und Kehren ohne stärkere Steigung die Höhe. Größere Erdbewegungen wurden dadurch vermieden. Allerdings mußten beim Ausschneiden der Gehänge öfters größere Felsblöcke und mächtige Baumwurzeln entfernt werden; die gewonnene Erde fand zur Einnebung der Fahrbahn Verwendung.

Die Fahrbahnbreite beträgt 4 m, bei Kurven 6 m; daneben ist ein Fußpfad vorgesehen. An der Bergseite ziehen Wasserleitungsgräben, die durch zahlreiche Durchlaßbauten nach dem Steilhang entwässert werden. Das Mauerwerk dieser Durchlässe ist mit einbauebenen Tierköpfen, Mauerwerkzeugen, Weinblättern und -trauben, Glas und Kacheln usw. liebevoll verziert. Für die noch auszuführende Steinpackung der Fahrbahn liegt streckenweise das beim Bau gewonnene Material schon bereit.

In ihrem weiteren Verlauf wendet sich die Straße in dem obersten Ausläufer des Altterweiler Tales, wo sie von dem zur Kalmit führenden markierten Fußpfad (blauer Strich) geschnitten wird, zu dessen Umgehung über eine Brücke im scharfen Bogen nach Südosten und steigt am Hang des Breitenberges durch die über die Trifelschichten folgenden jüngeren Rehberg-schichten mit ihren zahlreichen Wellenfurchenplatten zu einer Ebung auf. Etwa auf halbem Wege sind rechts von der Straße lose, feinförnige, etwa 1 1/2 m mächtige, jetzt aber von einer Pflanzendecke überzogene Sandanküfungen durch den Straßenbau angechnitten worden, die vielleicht als Dünenbildungen anzufassen sind; der durchwachte Boden gestattet keine nähere Untersuchung. Das Material stammt wohl aus der oben erwähnten flachen Ebung, von der es in einer weit zurückliegenden trockenen Erdperiode, während der unsere Berge kein Pflanzenkleid trugen, ausgeblasen und in deren Windschatten angehäuft worden ist. Nach einer weiteren großen Kurve gelangen wir auf die eigentliche Ebung; hier verläuft die Straße ganz eben und man kann beobachten, wie es auf dieser fast abfuhlosen Fläche zu Rohhumusbildungen und unter dem Einfluß der Humusäure in dem etwas vertorfsten Gelände auch zur Ausbleichung des Sandes gekommen ist.

Bis zu dieser Berechnung zwischen Breitenberg und Kalmit sind wir in den Rehberg-schichten gewandert. Beim Aufstieg zum Gipfel, wo wir in weit ausholendem Bogen dem noch nicht

ausgebauten alten Fahrweg folgen, gelangen wir in die Karststallhöhlen, deren mächtige, vielfach durch die Verwitterung zerfessene Felshöhlen uns allenthalben am Gehänge entgegen treten; hier und da können wir darin auch die eigentümlichen Kugelbildungen beobachten, die auf dem benachbarten Taubenköpfchen einen Durchmesser bis zu 70 cm erreichen.

Schließlich gelangen wir auf den Gipfel, der von den geröllführenden Bänken des Hauptkonglomerats, mit dem der Mittlere Bunt sandstein abschließt, eingenommen werden. Der darüber folgender Obere Bunt sandstein ist bereits durch das sowohl hier als auch auf dem benachbarten Zwergberg auftretende Carneol konglomerat angebeutet.

So bietet die etwa vierstündige Wanderung auf der oberhalb der Täler und um die Berg nalen sich herumwindenden neuen Straße zum Kalmitgipfel, die ausschließlich auf Maifammer Gelände verläuft und, von wenigen Strecken abgesehen, nur durch Gemeindegewald auf die Höhe führt, dem Naturfreund einen außerordentlichen Genuß, sowohl durch die wechselvollen Landschaftsbilder, als auch durch die Möglichkeit, den Gebirgsbau und die Schichtenfolge der Gesteine im einzelnen bequem kennen zu lernen.

Auf dem Gipfel bietet die Ludwigs hafen er Hütte des Pfälzerwald-Bereins dem Wanderer gastfreundliche Aufnahme. Neben ihr erhebt sich der in den Jahren 1928 und 1929 vom Pfälzerwald-Berein errichtete 21 m hohe Turm als weißschauende Aussichtswarte, in dem die von Dr. Sonntag betreute Meteorologische Station untergebracht ist. Leider wird sich der vom Pfälzerwald-Berein in Aussicht genommene Bau eines Höhenhauses unter den heutigen Verhältnissen, abgesehen von manchen anderen Schwierigkeiten, sobald nicht verwirklichen lassen.

Im Fremdenbuch der Meteorologischen Station befindet sich unter dem 19. November 1931 der Eintrag, daß der Gemeinderat von Maifammer und Vertreter des Pfälzerwald-Bereins (Heinrich Kahl und Emil Ohler) die nunmehr im Rohbau fertiggestellte Straße abgegangen haben. Aus dem Eintrag klingt ein berechtigter Stolz, wenn man sich vergegenwärtigt, daß das Unternehmen nachdrücklich durch das Bürgermeisteramt Maifammer erteilten Auskunst in der Zeit vom April bis November 1931 von durchschnittlich 70, meist ungelerten Arbeitern mit dem verhältnismäßig geringen Kostenaufwand von 54 000 RM. durchgeführt werden konnte.

Es ist das nicht allein eine bemerkenswerte bauliche Leistung, sondern, was besonders hervorzuheben werden muß, auch eine soziale Tat, da bei Erstellung der Straße zahlreiche brachliegende Kräfte in produktiver Arbeit willkommenen Beschäftigung und Brot gefunden haben.

Die erste Etappe ist erledigt und die Gemeinde fest entschlossen, das Werk auch zu vollenden. Hoffentlich findet sie bei den zuständigen Stellen die entsprechende Unterstützung, damit sie ihr Unternehmen auch zu Ende führen kann. Und wenn sie dieses Ziel vereinst erreicht, dürfte es auch ganz berechtigt sein, wenn sie in Rücksicht auf die gebrachten großen Opfer für die laufende Unterhaltung der Straße von den Benützern eine Gebühr erhebt.

An der Projektierung und Bauausführung der Straße hat ein Sohn der Gemeinde, Geheimrat Almaras in Berlin, in hervorragender Weise mitgewirkt und darüber sowie auch über die einschlägigen sozialen und wirtschaftlichen Fragen in der Beilage zum „Bezirks-Anzeiger“ vom 10. und 14. Oktober 1931, Nr. 235 und 238, einen inhaltreichen Aufsatz veröffentlicht, der auch manche noch zu lösenden Fragen der Förderung des pfälzischen Fremdenverkehrs anspricht.

Auf diesem Gebiete ist schon viel geschehen, aber immer noch manches zu tun. Für unsere Heimat sind unzweifelhaft alle Voraussetzungen für einen regen Fremdenverkehr gegeben, nur muß er, namentlich für den Pfälzerwald, noch bequemer gemacht werden. Es ist ja in den letzten Jahren von der Korbbehörde bzw. von Gemeinden eine ganze Reihe von Straßen zu seiner Erschließung gebaut worden, so auf den Peterstopf bei Dürkheim und von Elmstein über die Blauskiff gegen den Grotkopf, andere sind in Ausführung begriffen, z. B. von der Hornesselwiese über das Gebirge zur Wellbachstraße u. a. Dadurch können nicht nur die wertvollen Holzbestände

in diesen Teilen des inneren Pfälzerwaldes, die sich infolge der schlechten Wegeverhältnisse für Holzfahrwerke nicht immer entsprechend verwerten lassen, vorteilhafter abgeleitet, sondern auch der Verkehr gefördert werden, wie dies z. B. durch die vom Pfälzerwald-Berein schon vor Jahren auf das Hambacher Schloß gebaute Autostraße bereits geschehen ist.

Die im Schwarzwald und auch sonst gemachten Erfahrungen haben gezeigt, daß durch Autohochstraßen der Verkehr eine außerordentliche Belebung erfahren hat: in unserer Heimat bietet die auf den Peterstopf erbaute Straße hierfür einen deutlichen Beweis. Es soll zwar nicht verschwiegen werden, daß viele von Autostraßen auf unsere Höhengipfel nicht recht was wissen wollen, weil dadurch die Erholungsabsichten der Fußwanderer beeinträchtigt würden; aber der Bau solcher Straßen bietet ein ganz vorzügliches Mittel, um die Schönheiten unserer Höhen und Wälder einer großen Zahl von Besuchern, auch solchen, die nicht mehr gut zu Fuß sind, möglichst zugänglich zu machen. Der Fußgänger wird wohl kaum die Autostraßen beim Aufstieg benötigen, sondern abtürzende

Spade einschlagen, die rascher, wenn auch steiler, zum Ziel führen.

Nach Fertigstellung der Höhenstraße auf die Kalmit wird der Besuch dieses herrlichen Aussichtspunktes sicher eine wesentliche Förderung erfahren, namentlich wenn einmal dort, wie auf dem Peterstopf, für entsprechende Bemertung und Unterkunft gesorgt sein wird. Durch die Straße wird nicht nur die Kalmitgruppe leicht zugänglich gemacht, sondern auch die Möglichkeit geboten, ohne größere Schwierigkeiten, worauf Geheimrat Almaras noch besonders hinweist, zur Hüttenhöhle, zum Totenkopf und Fortsthaus Heldestein weiterzuführen, nach Ausbau der Hochstraße Kieselacker Bild-Taubenschuß eine Verbindung mit den bereits bestehenden Höhenstraßen zu schaffen, damit die schönsten Teile unseres Pfälzerwaldes für den durchgehenden Verkehr zu erschließen und endlich darüber hinaus auch die Nordpfalz und die Westpfalz in dieses Netz von Autohochstraßen einzubeziehen.

In diesen weitaussehenden Plänen steckt ja zunächst noch viel Zukunftsmusik, aber wo ein Wille ist, findet sich auch die gegebene Zeit ein Weg.

Ludwigshafen und Chicago

Der Name von Chicago geht seit etwa einem Jahre mehr als vordem durch die Presse. Geldsorgen haben es der zweitgrößten Stadt der Union angehen. So der Staat nicht Hilfe bringe, könnte die Stadt ihren finanziellen Verpflichtungen unmöglich mehr gerecht werden, melden die Nachrichten.

Im Oktober 1931 waren es sechzig Jahre gewesen, daß das am Südwestufer des Michiganssees gelegene Chicago auch der Hilfe bedurfte. Ein verheerendes Feuer, durch starken Orkan angefaßt, hatte in den Tagen vom 8. bis zum 10. Oktober die halbe Stadt, die bis dahin meist noch aus Holzbauten bestand, die Hauptgeschäftsquartier, zahlreiche öffentliche Gebäude, Bahnhöfe, die ersten Hotels, Telegraphenbüros, Redaktionen, mehrere Zeitungen usw. vernichtet. Nur der eingetretene heftige und anhaltende Regen ließ das Feuer erlöschen. Mehr als 75 000 Menschen waren obdachlos, mehr denn hundert tot.

Zwei Tage später hatten die Nordamerikaner bereits mehr als drei Millionen Dollars für die schwer heimgesuchte Stadt gesammelt, die auch so manchem deutschen Auswanderer zur neuen Heimat geworden war.

Deutschlands Anteilnahme konnte so nicht fehlen. In Kaiserslautern, Neustadt, Frankenthal usw. begannen Sammlungen. Durch bayerischen Ministerialerlaß vom 28. Oktober 1931 fanden sie Genehmigung. Auf den Abend vom 6. November hatte auch in Ludwigshafen ein provisorisches Komitee zu einer Besprechung der Sache ins Deutsche Haus eingeladen. Hofmann, S. Leberle, C. Schwinn, L. Gelbert, Biederwolf, B. Johann, St. W. Ball, amerikanischer Konsul, Int. Goldschmitt und A. Lauterborn sind unterzeichnet. Konsul Ball, Grohe und Leberle wollten Beiträge und Gaben entgegennehmen und schnellstens an Ort und Stelle befördern. „Die Pfalz hat bei Ausbruch des deutsch-französischen Krieges mit gehobener Stimmung die Sympathien und Gaben Amerikas begrüßt; mögen sich nun auch recht viele edle Herzen finden, die bereit sind, das furchtbare Unglück mildern zu helfen, von dem die von so vielen Deutschen bewohnte Stadt so plötzlich betroffen wurde“, lesen wir in dem Bericht über die Ausprüche. 1094 Gulden 40 Kreuzer waren bis zum 29. November eingegangen und abgeschickt worden; weitere 1198 fl. 10 Kr. schlossen sich am 23. Dezember als Weihnachtsgabe an. Und am 13. Januar 1932 folgte die dritte Ludwigshafener Sendung in Höhe von 90 fl. 30 Kr.

Chicago entstand aus der Asche und auch mancher Pfälzer fand innerhalb seinen neuen Mauern Raum. Die deutsche Auswanderung nach Amerika war ja in jenen Jahren noch so recht auf dem Höhepunkt. Ab 1820 bis 1870 waren insgesamt 7 543 317 Menschen in die Vereinigten Staaten eingewandert. Davon waren 3 857 793 aus Großbritannien, 2 368 483 aus Deutschland gekommen; 1869 sind es 385 287, im Jahre 1870 = 379 788 Menschen, die dort ihr Glück suchten.

Immer wieder finden sich in den Tageszeitungen jener Jahre Anzeigen, in denen ausländische Reedereien für die verschiedensten Gegenden der

Pfalz Agenten suchen und zur Auswanderung nach Amerika ermunten. „In acht Tagen nach Amerika“ heißt es bis 1890 immer wieder in den Tagesblättern.

Unterm 18. März 1868 meldet z. B. das Mannheimer Journal: „Seit einigen Tagen gehen wieder starke Züge Auswanderer durch hiesige Stadt und hören wir, daß fast sämtliche Schiffsgelegenheiten bis in den Monat Mai hinein vergeben sind.“

El. Grohe, Agent der Niederländischen Dampfschiffreederei in Ludwigshafen und S. Leberle geben der Allgemeinheit um 1870 immer wieder Kenntnis über die regelmäßigen Fahrten ihrer Schiffe ab Ludwigshafen nach Rotterdam, wo alsdann die Reisenden Anschluß an die nach Amerika abgehenden Dampfer finden.

Louis Manz aus Bad Dürkheim empfiehlt 1867 den Auswanderern sein Gasthaus zur Pfälzer Heimat in Newport. Bei Anfuhr eines jeden Schiffes ist er im Einwandererhaus zugegen. Und die Völkerverbrüder aus Edenroben begründen in jenen Jahren ihren „Pfälzer in Amerika“.

Amerikas Goldfelder waren bereits entdeckt. Doch mochte der Amerikaner die finanzielle Hilfe Deutschlands nicht entbehren. Die eine Million Dollars umfassende Anleihe der Stadt Jersey City gegenüber von New York wird am 28. April 1871 auch bei den Banken von Mannheim zur Zeichnung aufgelegt und zum Bau der Missouri-Pacific-Eisenbahn ist deutsches Geld erwünscht.

Der Deutsche und Pfälzer in Amerika wollte aber die alte Heimat nicht vergessen. Bei der großen Wasserflut in Oypau 1882/83 ist er mit Geld und andern Liebesgaben zur Stelle. Besonders die kriegerischen Ereignisse von 1870 ziehen ihn in seinen Bann. Vom deutschen Hilfsverein in Amerika waren z. B. im Dezember 1870 beim Rezierungspräsidenten der Pfalz für notleidende Pfälzer Familien, verwundete Pfälzer Soldaten und die Hinterbliebenen von Gefallenen durch Vorstand Jakob Zimmerle in New-Jersey 530 fl., aus St. Louis 3500 eingegangen. Charles Jakob aus Glanmünchweiler, in Cincinnati wohnend, übermittelte 1871 den in Not gekommenen Kriegerfrauen seiner Heimat 200 fl.; Leute, die aus Billigkeit stammen und sich in Cincinnati sammelt gefunden, senden den Kriegern und Ortsarmen dort 1017 fl. 3 Kr.

Zu Beltsville in Illinois haben sich im März 1871 zahlreiche Pfälzer ein Stellwiderlein gegeben. Sie gedenken der errungenen deutschen Siege und des gewordenen Friedens. 1000 Gulden werden gesammelt und durch Heinrich Hübn, Redakteur vom „Stern des Westens“, nach Speyer übermittelte.

Das Begleitfahrende sagt: „Vor allem trat uns lebhaft die Tatsache vor Augen, daß das Land unserer Geburt, an dem wir noch immer durch die Bande inniger Liebe, durch lebhafteste Erinnerungen der Jugend gebunden sind, — daß die schöne Pfalz wie in allen durch fränkischen Aberglauben gegen Deutschland beanonnenen Kriegen auch in dem eben beendeten deutschen Ehrenkriege viel, ja mehr und schwerer leiden mußte als manches andere Land.“

Gg. Franz