



Staatliche Naturschutzverwaltung
Baden-Württemberg

Naturschutz Info

Landschaftswandel aus der Vogelschau

Sonderdruck aus
Naturschutz-Info 3/2007
1/2008

LU:BW



Baden-Württemberg

Impressum

Herausgeber	LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg Postfach 10 01 63, 76231 Karlsruhe, Tel.: 0721/5600-0, Fax: 0721/5600-1456 www.lubw.baden-wuerttemberg.de , poststelle@lubw.bwl.de
ISSN	1434 - 8764
Redaktion, Bearbeitung und Gestaltung	LUBW, Abteilung 2 – Ökologie, Boden, Naturschutz Fachdienst Naturschutz – Michael Theis, Christine Bißdorf E-Mail: michael.theis@lubw.bwl.de
Umschlag und Titelbild	Stephan May, Karlsruhe
Satz	Agentur & Druckerei Murr GmbH – Marc Depuhl
Druck	Greiserdruck, Rastatt
gedruckt auf	100 % Recyclingpapier
Vertrieb	Verlagsauslieferung der Naturschutzverwaltung BW bei der JVA Mannheim Herzogenriedstr. 111, 68169 Mannheim, Fax: 0621/398-370, E-Mail: bibliothek@lubw.bwl.de

Karlsruhe, März 2008

Namentlich gekennzeichnete Fremdbeiträge stimmen nicht in jedem Fall mit der Meinung des Herausgebers überein. Für die inhaltliche Richtigkeit von Beiträgen ist der jeweilige Verfasser verantwortlich. Nachdruck unter Quellenangabe gestattet.

Landschaftswandel aus der Vogelschau

Albrecht Brugger fotografisches Vermächtnis

Sommer 2007, Flugplatz Hülben: Die rechte Flügeltür der kleinen Piper Cup PA 16 hochgeklappt, den Steuerknüppel zwischen den Knien, die Füße auf den Seitenruderpedalen, in beiden Händen die schwere, selbst konstruierte Kamera haltend, demonstriert der Nestor der deutschen Luftbildfotografie, *Albrecht Brugger* (82), seine frühere atemraubende Arbeitsweise einem staunenden Aufnahmeteam des SWR-Fernsehens. Grund für die Filmaufnahmen war eine Dokumentation über baden-württembergische „Luftbildfotografen und ihr Blick“.



Albrecht Brugger in seinem Element.

Foto: W. Grönitz

Über sechs Jahrzehnte prägte *Albrecht Brugger*, Flieger und Fotograf in einem, unseren Blick aufs Land aus der Vogelschau. Insbesondere Veränderungen (in) der Kulturlandschaft haben es ihm angetan. Wiederholt hat er im Laufe seines langen Berufslebens

bestimmte Objekte und Landstriche angefliegen und deren Wandel festgehalten. Ob Flussbegradigungen oder Siedlungsfraß, Landschaftszerschneidung oder Flurbereinigung, ob industrielle Überbauung der Neckartalaue oder Ausbau des Karlsruher Rheinhafens, nichts entging seinem besonderen Blick!

Zahlreiche Bildbände und Ausstellungen sowie Fotos in weit über 500 Büchern belegen seinen Erfolg. Mehrere Auszeichnungen würdigen die Qualität seines Schaffens.

Brugger hielt nicht nur gravierende Umweltsünden des Wirtschaftswachstums fest, er betätigte sich auch als kritischer Geist und Mahner. In Vorträgen bis in den universitären Bereich hinein, hat er beharrlich die Finger in die Wunden unserer Industriegesellschaft gelegt und vor ungebremstem Flächenverbrauch und dessen landschaftszerstörerischen Auswirkungen gewarnt. *Brugger* verstand es wie kein Zweiter fortschrittlichste Errungenschaften im Städtebau „durch bissig gewählte Perspektiven aus der Luft zu karikieren“ (etwa mit seinem Ulmer „Antimünster“). Seine von Leidenschaft geprägte, mitunter unbequeme Argumentationsweise kulminierte in einem „zornigen Blick zurück“ auf Motive seiner Anfangszeit, die er 1990 über den Theiss-Verlag in einer vielbeachteten „kritischen Bilanz in Luftbildern aus 35 Jahren“ veröffentlichte.

Heute zählen seine Aufnahmen als fotografisches Gewissen zu den unverzichtbaren Zeitdokumenten der Kultur- und Landschaftsgeschichte im Südweststaat. Seit 1999 lagert sein Lebenswerk im Landesmedienzentrum Baden-Württemberg (LMZ-BW), dem er rund 70.000 ausgewählte Schrägluftbilder zur Dokumentation, Auswertung und Pflege übergeben hat.

Albrecht Brugger – Leben und Werk

- 1925** Am 26. Juli in Stuttgart geboren
- 1948** Selbständiger Fotograf
- 1952** Erste Luftbildaufnahmen
- 1954** Erwerb der Luftbildlizenz
- 1960** Unabhängigkeit mit erstem eigenen Flugzeug
- 1960** Verleihung des „Photokina-Auge“
- 1961** Erster Bildankauf durch das Museum of Modern Art (MoMA), New York
- 1969** Gründungsmitglied des „Bundes freischaffender Fotodesigner“
- 1990** Bildband „Baden-Württemberg – Landschaft im Wandel. Eine kritische Bilanz in Luftbildern aus 35 Jahren“ (Theiss-Verlag)
- 1999** Übergabe seines Bildarchivs an das Landesmedienzentrum Baden-Württemberg (LMZ-BW)
- 2007** Exklusiv-Interview mit der LUBW, aufgenommen und teilgesendet vom SWR-Fernsehen
- 2007** Kooperationsprojekt LMZ-BW und LUBW zwecks Herausgabe eines Luftbildbandes mit historischen Brugger-Aufnahmen
- 2007** Fernsehfilm „Beobachten und festhalten – Luftbildfotografen und ihr Blick“ (SWR-Fernsehen, Landesschau unterwegs, 17. November)



Schutzumschlag von J. Reichert zum Brugger-Luftbildband 1990 (Theiss-Verlag), unter Verwendung von zwei Brugger-Luftbildern (Sipplingen 1956/1988).

Gut 18 Jahre nach seiner kritischen Bilddokumentation „Baden-Württemberg – Landschaft im Wandel“ kommen Brugger-Luftaufnahmen erneut zu Ehren: Im Rahmen eines Kooperationsprojektes wollen LMZ-BW und LUBW Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg einen Luftbildband herausbringen, der historische Luftbilder Albrecht Bruggers aus den 1950er bis 1980er Jahren aktuell geflogenen Aufnahmen gegenüberstellt.

Das Ergebnis soll in Zusammenarbeit mit einem Verlag publiziert und – durch regionale Aufnahmen erweitert – als 2 1/2-jährige Wanderausstellung durch die Schulen des Landes ziehen. Die Publikation sieht auch den Teilabdruck eines von *Wolfram Grönitz*, LUBW, mit Albrecht Brugger im Juli 2007 geführten Exklusiv-Interviews vor, dessen vollständiger Wortlaut nachfolgend erstmals zum Abdruck kommt.

Quellen

SWR-Fernsehen: *Beobachten und festhalten. Luftbildfotografen und ihr Blick. – Landesschau unterwegs vom 17. November 2007: Stuttgart (SWR)*

Albrecht Brugger: *Baden-Württemberg – Landschaft im Wandel. Eine kritische Bilanz in Luftbildern aus 35 Jahren. – 144 Seiten; Stuttgart 1990 (Konrad Theiss)*

Roland Heinzmann M.A.
LUBW, Ref.24

Nachgefragt, nachgehakt bei ...

Albrecht Brugger – Altmeister der Luftbildfotografie

Herr Brugger, Sie haben die Entwicklung unseres Landes über mehr als fünf Jahrzehnte aus der Vogelperspektive mitverfolgt und mit der Kamera dokumentiert – wie sind Sie eigentlich zur Luftbildfotografie gekommen?

Als Fotograf ist man immer bemüht, Perspektiven zu finden, die andere noch nicht gesehen haben. Und dann steigt man auf die Bäume, auf Feuerwehrleitern, auf Hochhäuser und ins Flugzeug. Das Flugzeug war für mich im Prinzip eigentlich nichts anderes als eine erweiterte Leiter. Ursprünglich war ich Architektur- und Werbefotograf gewesen und hatte dann nach dem Krieg das große Problem, überhaupt Räume zu finden, in denen man arbeiten konnte. Da hatte ich die Gelegenheit, auf dem Flughafen Stuttgart Räume zu mieten. An Fliegen war damals natürlich noch nicht zu denken, geschweige denn an Fotografieren aus der Luft. Es war ja alles unter amerikanischer Hoheit und verboten. Aber so langsam hat sich die Fliegerei dann wieder gemauert und schon 1952 habe ich – noch gegen das alliierte Gesetz gewissermaßen – die ersten Aufnahmen für die Stadt Stuttgart gemacht, für die Stadtplanung und zwar für den Neckarhafen. 1954 kam dann die Möglichkeit, das legal zu machen. Da bin ich natürlich eingestiegen.

Es war doch seinerzeit nicht so ohne weiteres möglich, einfach mit dem Flugzeug abzuheben und zu fotografieren. Mussten Sie Genehmigungen einholen?

Die Luftbildgenehmigungen waren natürlich eine äußerst komplizierte Sache. Man wurde grundsätzlich gründlich gefilzt, ob man politisch zuverlässig ist und, und, und ... Vor dem Start musste man umfangreiche Fragebogen ausfüllen, was man zu fotografieren gedachte, was natürlich absoluter Blödsinn war. Denn in der Praxis steigt man auf, und sieht dann was geht. Das ist ja in der Luftbildfotografie immer das Problem, dass wir bei uns kein stabiles Wetter haben, d. h., man kann nicht sagen, heute fotografiere ich dies oder heute fotografiere ich jenes. Ich hatte eine lange Liste an zu fotografierenden Motiven, die nach Sonnenstand, Uhrzeit, Flughöhe, Ansprüchen an das Wetter aufgliedert war. Und dann ging's los, und man sah was ging und was eben nicht. Und wenn Wolken aufkamen, flog man eben in die andere Richtung. Es waren alles, wie es bei den Behörden ja heute oft noch ist, am Schreibtisch ausgedachte Dinge, die in der Praxis nicht realisierbar sind.

Sie haben in Ihrer Anfangszeit Flugzeuge mit Pilot gechartert, dann aber bald selbst eine Pilotenlizenz erworben. Damit waren Sie beides in einer Person – Fotograf und Pilot. Warum haben Sie sich über Jahrzehnte hinweg dieser Doppelbelastung ausgesetzt?

Dass ich selbst Fliegen und Fotografieren angefangen habe, hatte einen ganz einfachen Grund: Ich habe damals mit einem Charterunternehmen einen Vertrag abgeschlossen, dass ich im Jahr so und soviel Stunden abnehme. Dafür bekam ich einen günstigeren Preis. Und wenn dann irgendeiner dahergelaufen kam, der den Normalpreis bezahlt hat, der etwas höher war, dann hat man mich hängen lassen. Und das war natürlich nicht denkbar. Deswegen hab ich dann das Selbstfliegen angefangen. Anfangs hatte ich noch eine ganze Reihe von Piloten auf dem Flughafen, die für mich geflogen sind. Die waren froh, dass sie fliegen durften und zu ihren Stunden kamen und haben mich nichts gekostet. Aber irgendwann hat das mal nicht geklappt und da habe ich gedacht, probier's doch mal selber und habe festgestellt, dass das viel besser ging. Denn die ganze Übertragung meiner Wünsche auf den Piloten, wie viel Drehen usw., das ist ja alles entfallen. Knüppel zwischen die Knie, die Füße hat man eh' im Pedal, und schon konnte ich die feinsten Korrekturen machen. Das Flugzeug war eine Person leichter, was auch sehr wichtig war, weil ich ja immer sehr hoch geflogen bin. Es war also eine fantastische Sache.

Sie sind dann von Stuttgart nach Hülben gezogen. Welche Gründe haben hier eine Rolle gespielt?

Auf dem Flughafen wurde es immer enger, immer langsamer. Sie müssen sich vorstellen, wenn ich in 6.000 Meter Höhe fotografiert habe, wie ich da angezogen sein musste. Dort oben ist es ungefähr 30, 40 Grad kälter als am Boden. Dann stehen Sie da in dieser

warmen Montur auf der knallheißen Betonpiste bei 30 Grad Hitze und gehen schier ein und müssen warten, bis sie endlich starten dürfen. Deswegen habe ich mir einfach gesagt, das muss anders werden, du musst auf einen kleinen Flugplatz. Ich habe dann ganz genau überlegt und strategisch geprüft, was kommt da in Frage? Wo habe ich einen guten Überblick über das Wetter? Wo habe ich Funkempfang für die Wetterstationen und Wettermeldungen, auf die ich ja sehr angewiesen war. Wo habe ich günstige Verkehrswege nach Stuttgart zu meinem Labor und Büro? Schließlich kam eigentlich nur Hülben in Betracht. Letztlich auch weil es ganz außen am nördlichen Albrand liegt. Da ist der Schnee sehr viel früher weg, weil die warme Luft von unten herauf kommt. Es hat natürlich unheimliche Kämpfe gekostet, auf dem Segelflugplatz die Genehmigung zu kriegen, aber ich hab's geschafft.

Sie kommen beruflich ursprünglich aus der Architektur- und Industriefotografie. Bereits in den 50er-Jahren haben Sie sich der Landschaftsfotografie gewidmet – eben vom Flugzeug aus. Weshalb lag Ihnen das Thema „Landschaft“ so am Herzen?

Das war es eigentlich von Anfang an. Ich habe z.B. für die Ausstattung einer Kreissparkasse in Tuttlingen die Bilder für den Sitzungssaal fotografiert. Alles nur Landschaft. Also Landschaft lag mir immer am Herzen. Landschaft und Natur. Ich wollte ja ursprünglich Tierfotograf werden, habe dann aber gemerkt, davon kannst du nicht leben.

Sie gelten in Fachkreisen, wenn es um fotografische Technik und Handwerk geht, als „kompromissloser Perfektionist“. Können Sie unseren Lesern in einigen Worten schildern, welche Faktoren in der Luftbildfotografie von besonderer Bedeutung sind?

Das Wichtigste ist natürlich die Wetterbeobachtung. Ich hatte im ganzen Jahr ungefähr 200 Stunden, die vom Wetter her geeignet waren, um meinen Ansprüchen für gute Luftbilder zu genügen. Und die zu erhaschen ist das große Problem. Das setzt voraus, dass man sieben Monate im Jahr immer Gewehr bei Fuß steht. Diese schönen, klaren Wetterlagen treten ja meistens hinter Kaltfronten auf. Es sind also schnelle Wetterlagen. Manchmal dauern sie bloß ein, zwei Stunden an. Da muss man einfach da sein und sofort starten können, wenn sich die Möglichkeit bietet. Und die Wetterbeobachtung selber lief anfangs nur über die Wetterwarte: Ich musste mir da auch erst die Wetterschlüssel, es ist ja alles verschlüsselt, aneignen. Es war zuerst auch ein Problem, als ich hierher nach Hülben zog, diese Informationen zu erhalten. Dann habe ich über Kurzwellen-Fernschreiber die militärischen Quellen angezapft. Später habe ich mir hier einen direkten Satellitenwetterempfänger hingestellt, wo ich also immer die Ist-Lage genau verfolgen konnte. Und schließlich war ich immer sehr viel draußen in der Natur, da entwickelt man natürlich auch einen gewissen Wetterinstinkt. Gelegentlich



Albrecht Brugger bei Filmaufnahmen im Sommer 2007.

Foto: W. Grönitz

war es so, dass die Wetterwarte bei irgend so einer schwierigen Wetterlage sagte, „da ist heute nichts mehr drin, da kommt eine Kaltfront mit Störung“. Ich habe die Sache beobachtet, bin unten durchgeflogen, und habe dann diese herrliche klare Luft an der Rückseite wieder ausgenützt.

An die Wetterbeobachtung schließt sich die Flugplanung an?

Das ist der Idealfall. Aber das war natürlich anfangs durch die Luftbildgenehmigungsverfahren eine schauerliche Sache. Man musste vor dem Flug eine Menge Papierkrieg erledigen, bevor man überhaupt los durfte. Die wirklichen Probleme, die für den Luftbildfotografen tatsächlich anlagen, die haben natürlich bei der Behörde keinerlei Niederschlag gefunden.

Wenn das Wetter wirklich gut war, musste die letzte Minute ausgenützt werden, das waren bis zu sechs Stunden, so lange wie der Sprit reichte. Wenn ich da unterwegs mal menschliche Bedürfnisse hatte, dann wäre es eine Katastrophe gewesen, einen Flugplatz anzufliegen, die Abfertigung nach dem Fluge zu machen, die Probleme zu erledigen, wieder in die Klammotten zu steigen, die Abfertigung vor dem Fluge zu machen, rauszurollen und zu warten bis man endlich starten darf. Da bin ich halt irgendwo auf der Alb auf einer Wiese gelandet und habe mein Bedürfnis schnell erledigt.

Ich möchte einen weiteren Faktor herausgreifen, der für die Qualität eines Luftbildes wichtig ist, die Ausleuchtung der Landschaft durch die Sonne. Je nach Tageszeit und Beleuchtung stellt sich eine Landschaft ganz unterschiedlich dar.

Wie sind Sie denn mit dem Faktor „Sonnenlicht“ umgegangen?

Das ist ja ganz einfach. Wenn ich im Atelier fotografiere, dann kann ich die Lampen rücken, in der Luftbildfotografie muss ich mich selbst rücken. Ich muss den richtigen Zeitpunkt auswählen, die richtige Flughöhe und einiges mehr. Die lange Liste, auf der ich meine Aufträge aufgelistet hatte, enthielt all diese Faktoren, vom erforderlichen Sonnenstand bis zur erforderlichen Flughöhe. Ich habe beispielsweise bei gewissen hohen Sonnenständen grundsätzlich nicht mehr fotografiert, weil dann einfach die Plastik im Bild fehlte.

Also wenn ich da so heute die Produkte der so genannten Häusles-Luftbildfotografen sehe, die zu jeder Tageszeit, das Ding „abschießen“, dann werd' ich ganz blass. Das ist ja die Krux bei der Luftbildfotografie, dass die Leute glauben, das Wichtigste sei ein Flugzeug. Das Wichtigste ist aber der Fotograf!

Zu Ihren berühmtesten Fotografien zählt die Aufnahme des Steinheimer Beckens im Raureif. Können Sie sich noch erinnern, wie seinerzeit die Bedingungen waren und welche Bildidee Sie hatten, als Sie diese wunderbare Landschaft von oben gesehen haben?

Das ist wirklich ein Bild, das rumgekommen ist. Eine Bildidee hatte ich dabei gar nicht. Es war eine der typischen Situationen, wo man meinte, „also heute ist eigentlich bei dem Wetter gar nichts mehr los“. Es herrschte Nebel vom Bodensee bis an die Alb und auch am Flugplatz zunächst noch. Das hat sich dann so langsam gelockert. Aber schon am Blauton des Himmels hab' ich erkannt, „da ist was drin in dem Wetter“ und bin dann eben so bald es ging gestartet. Da hab' ich dann gesehen, dass es drüben im Osten der Alb besser wird, also nichts wie hin. Und hab' das angetroffen und schnell die Aufnahme geschossen. Wäre ich eine Stunde später gekommen, dann wäre der klirrend kalte Raureif natürlich von den Bäumen schon runter gefallen gewesen. Zufall!

War es nicht auch im Flugzeug klirrend kalt?

Ja, es war klirrend kalt, aber das war ich ja gewohnt. Wie gesagt, ich habe ja im Hochsommer da oben in 6.000 Metern Höhe oft 15 bis 20 Grad minus erlebt.



Das Steinheimer Becken 1968 umgeben von raureifbedeckten Hügeln.

Foto: A. Brugger/LMZ-BW



Die Jagst bei Westhausen im Jahr 1966 ...



... und im Jahr 1977.

Fotos: A. Brugger/LMZ-BW

Lassen Sie uns über Ihre ganz persönlichen Eindrücke aus der Vogelperspektive sprechen. Wie haben Sie die Entwicklung unseres Landes vom Flugzeug aus erlebt?

Zunächst nimmt man natürlich keine Veränderungen wahr, weil diese Entwicklungen langsam von statten gehen. Erst nach einer gewissen Zeit, wenn man dann eben ein Stück Land wieder sieht, wo einstmals ein wunderschönes, mäandrierendes Bächlein durch einen hässlichen Kanal ersetzt wurde, wird man stutzig. Und dann fing ich eben auch an, Vergleichsaufnahmen zu machen. Anfangs waren es Zufallsbeobachtungen, aber dann immer gezielter. So langsam kam dann der Einblick, dass es schauerlich ist, was wir mit unserem Ländle anstellen.

Auf Grundlage dieser Bildvergleiche haben Sie Vorträge gehalten und schließlich ein kritisches Buch mit dem Titel „Baden-Württemberg – Landschaft im Wandel“ publiziert. Wie hat das Publikum auf die Bildvergleiche reagiert?

Am Anfang stand ein Vortrag an der Universität Stuttgart. Der Vortrag war ein toller Erfolg. Dieser Sitzungssaal im Uni-Gebäude war derartig überfüllt, dass man den Zugang sperren musste. Man hat dann begeistert eine Resolution an die Landesregierung abschicken wollen. Ich weiß nicht, ob es geschehen ist. Jedenfalls waren die Leute wirklich hin- und her gerissen, was sie da zu sehen bekamen. Und daraus sind dann das Buch und ein paar Wiederholungen des Vortrags entstanden.

Und wie sieht Ihr persönliches Fazit aus dieser Arbeit mit den Bildpaaren aus?

Das hat mich eigentlich dann doch sehr zum Denken angeregt. Als ich mir überlegte, dass eine einzige Generation so viel Land verbraucht hat wie die 30 Generationen in den 1000 Jahren zuvor, fing ich an nachzudenken: Warum ist das eigentlich so? Da komme ich natürlich total vom Luftbild weg, auf ganz andere Themen. Das Warum? ist eine Frage, die bei uns in unserer Gesellschaft nie so richtig zu Ende gedacht wird. Wir stellen ein Problem fest und sagen: Warum ist das so? Und dann kommen wir bei geringem Nachdenken zu einem Resultat und da setzen wir dann an, das Symptom zu flicken. Und da ist dann natürlich mit einer Denkstufe genug geschaffen. Man hat ein Alibi. Ja, wir haben ja was getan. Und damit hat sich's.

Aber das Weiterdenken bis ich wirklich am Boden bin, das findet nicht statt, sei es in der Politik, sei es in der Wirtschaft. Es richtet sich alles nur noch danach, was dem Geld dient und nicht mehr, was dem Menschen dient. Wenn ich persönlich weiterdenke dann komme ich immer wieder auf eine Hauptursache für unsere großen Probleme – sei es nun Arbeitslosigkeit oder sei es die Umweltzerstörung -, unser Wirtschaftssystem mit dem Wachstum und unser Geldsystem mit dem Zins. Zunächst zum Wachstum. Wenn man sich vorstellt, wir streben 3% Wachstum in einem Jahr

an, dann heißt das, dass ich im Alter von 80 Jahren zweieinhalb Mal so viel verbrauchen muss wie im Alter von 20 Jahren. Das kann doch nicht funktionieren! Man denke bloß an Schlagworte wie „Verbrauch ankurbeln“ und „Bedarf wecken“! Steht nicht die Bedeutung von „Verbrauchen“ dem „Zerstören“ und von „Bedarf wecken“ dem „Unzufriedenheit säen“ nahe? Und der Zins führt dazu, dass immer mehr von denjenigen, die arbeiten, abfließt zu denjenigen, die schon nicht mehr wissen, wohin mit dem Geld.

Sie haben sich dann Ende der 90er Jahre beruflich zur Ruhe gesetzt und Ihr fotografisches Werk – mehr als 70.000 Aufnahmen – dem Landesmedienzentrum Baden-Württemberg übergeben. Was hat Sie seinerzeit dazu bewogen, Ihr Werk einer staatlichen Stelle zu geben und nicht etwa einer kommerziellen Bildagentur?

Der Beweggrund, das Archiv abzugeben war ganz einfach ein Bedürfnis nach Freiheit. Denn das Archiv weiter zu betreiben hätte mich gebunden. Ich war lange genug angebunden. Wenn man über 30, 40 Jahre jeweils 7 Monate im Jahr keinen einzigen freien, geregelten Tag hat, dann hat man einfach das Bedürfnis nach Freiheit. Und wenn ich in Urlaub fuhr war immer mein Gedanke, einfach an den schönen Flecken bleiben zu können, wie ich Lust habe. Das habe ich angestrebt und dazu muss man einfach frei sein. Besitz bindet, Besitz kostet Freiheit. Einer privaten Stelle übergeben, da sah ich eben die Gefahr, dass die doch eines Tages dicht macht. Bei der staatlichen Stelle habe ich größere Hoffnungen gehabt. Und es ging mir ja um den Erhalt meines Archivs.

Herr Brugger, besten Dank für das Gespräch.

Wolfram Grönitz
LUBW, Ref. 24



Das Donautal bei Beuron im Jahr 1956

Foto: A. Brugger/LMZ-BW