

Tauranga : zweitgrösster Exporthafen Neuseelands

Autor(en): **Gubler, Rolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie
= Swiss journal of geography = revue suisse de géographie =
rivista svizzera di geografia**

Band (Jahr): **22 (1967)**

Heft 1

PDF erstellt am: **05.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-47734>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Tauranga — zweitgrößter Exporthafen Neuseelands

Rolf Gubler

Tauranga besitzt heute den zweitgrößten Exporthafen Neuseelands. Noch vor wenigen Jahren war dieser Ort selbst im eigenen Land nur schlecht bekannt und unbedeutend.

Die wenig kontinuierliche, zum Teil schubweise voranschreitende Entwicklung Taurangas ist gesamthaft weitgehend durch Zufälle bedingt und damit einmalig. Gerade dies ist aber für viele Orte Neuseelands typisch. Dadurch, daß weder die Tradition noch eine differenzierte Infrastruktur die Entwicklung vieler neuseeländischer Siedlungen maßgebend zu beeinflussen vermögen, sind auch die Tendenzen für eine zukünftige Entwicklung nur äußerst schwierig abzuschätzen.

Es erscheint deshalb durchaus gerechtfertigt, am Beispiel der Region Tauranga den heutigen Zustand einer neuseeländischen Landschaft und den Zusammenhang mit ihrer Entwicklung zu beleuchten und damit auch auf die Grundlagen hinzuweisen, welche für die heute zur Diskussion stehende Planung dieser Region maßgebend sind.

Die Anregung zu dieser Arbeit verdanke ich vor allem Prof. Dr. K. B. Cumberland, Auckland University, welcher mir die Teilnahme zusammen mit seinen Studenten an einem zehntägigen Studienlager im Mai 1963 in Tauranga ermöglicht hat, und Dr. G. J. Fielding [früher Lektor an der Auckland University, jetzt Assistenzprofessor an der University of California, Irvine], der sich als besonderer Kenner dieser Region in jeder Beziehung bemühte, mir bei der Gewinnung meiner Unterlagen behilflich zu sein.

Wer die ganz abseits der großen Verkehrswege, an der Bay of Plenty gelegene Stadt Tauranga besucht, wird bestimmt sehr bald auf die alte Missionsstation und damit auf die frühe europäische Ansiedlung in diesem Gebiet aufmerksam. In sehr eigenartigem Kontrast dazu steht die nur bescheidene Zahl von alten Bauten. Heute beherrschen neue Wohn- und Geschäftshäuser, moderne Schulhäuser und Kirchen sowie großzügig angelegte Straßen das Stadtbild. Grünzonen, welche noch vor wenigen Jahren angrenzende Siedlungen deutlich voneinander trennten, sind überbaut worden. Allein seit 1946 wurden in das damals 1000 acres umfassende Tauranga Gemeinden mit 5580 acres Fläche eingemeindet, davon 3823 acres seit 1959.

Doch wie konnte es zu dieser Entwicklung kommen, die ganz im Gegensatz steht zum Trend, den

man üblicherweise in alten, peripheren Siedlungen Neuseelands beobachtet? Diese Frage stellt sich sogar noch herausfordernder, wenn man realisiert, daß nur wenige Industrien im Blickfeld liegen und nur dünn besiedelte Hügelrücken das nahe Hinterland begrenzen. Und wird die Dynamik auch die Zukunft beherrschen?

Historischer Rückblick

Die bis heute vorliegenden Unterlagen lassen darauf schließen, daß erst etwa im 12. Jahrhundert die früheste menschliche Dauersiedlung in der Region Tauranga¹ stattgefunden hat, obwohl andere Teile Neuseelands schon vorher besiedelt worden sind, vielleicht schon vor mehr als 1000 Jahren.

Die Spuren der vielen Maorifestungen auf den Hügeln in Küstennähe und die zahlreichen Funde meterdicker Schichten von Muschelabfällen weisen darauf hin, daß die eingewanderten Polynesier vorwiegend nach dem Meer hin orientiert waren. Immerhin erscheint sehr wahrscheinlich, daß sie schon vor den Europäern große Waldgebiete entweder gerodet oder verbrannt hatten.

Die Errichtung der Tauranga-Mission im Jahre 1834 und der etwa gleichzeitig einsetzende Kontakt mit weißen Händlern bildete einen Wendepunkt für die menschenbedingte Landschaftsgestaltung. Während die Kaufleute durch ihren gezielten Tauschhandel einen direkten Einfluß auf die Tätigkeit der Eingeborenen ausübten [Vernachlässigung des traditionellen Anbaus von Süßkartoffeln], war die Wirkung der Christianisierung mehr indirekt, auf die Dauer aber nicht weniger markant.

Noch 1853 schätzte man die weiße Bevölkerung von Tauranga und Umgebung erst auf etwa 100, die Maoris auf über 1000 Seelen, und entsprechend diesem Kräfteverhältnis schienen hier auch die Eingeborenen bis zum Gefecht von Gate Pa im Frühjahr 1864 noch weitgehend ihre früheren Siedlungen benützt zu haben. Dann aber erfolgten die Beschlagnahme von Maoriland durch die Regierung, die organisierte Ansiedlung von Europäern und dadurch ein rascher, grundlegender Landschaftswandel mit vielen neuen Siedlungen, Weiden und Äckern.

Aber dieser Wechsel vollzog sich weder kontinuierlich, noch zielgerichtet. Nur allzuoft mußten neu-

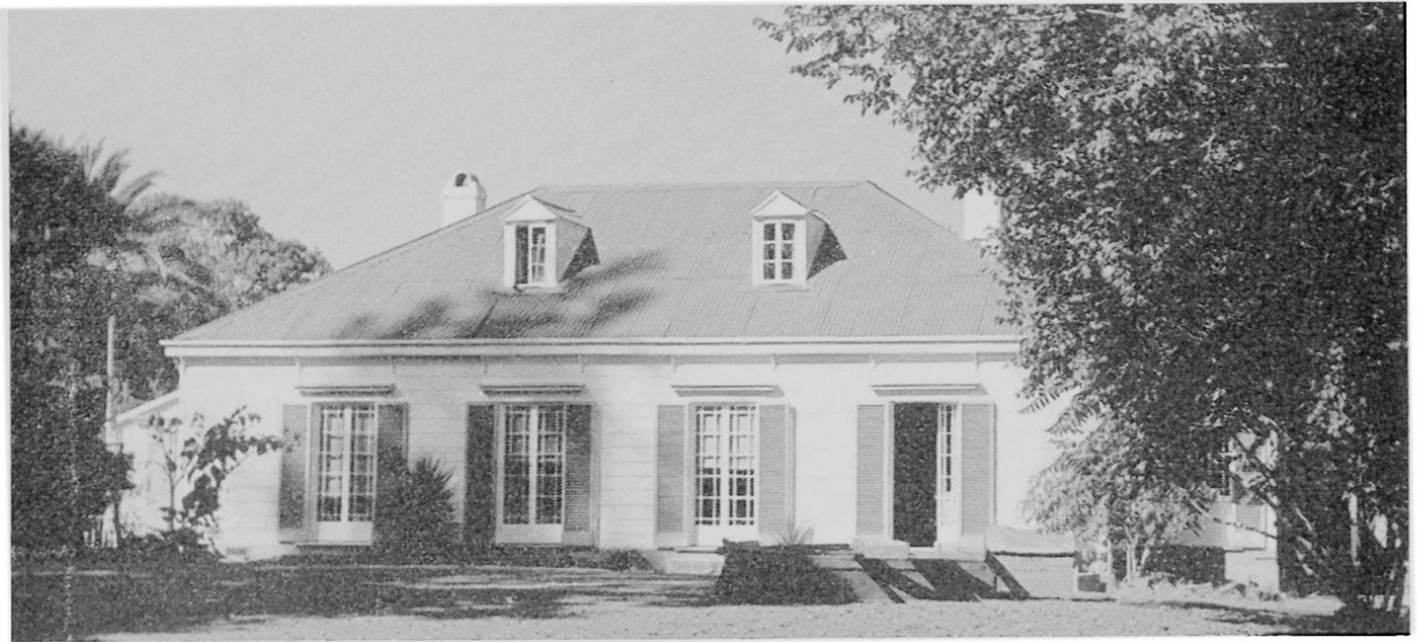


Abb. 1 Das ehemalige Missionshaus von Tauranga ist eines der ältesten Häuser Neuseelands

gerodete Landflächen wieder verlassen werden. Anbauversuche mit Gerste, Mais, Rüben und anderem schlugen fehl. Den unzähligen Versuchen mit Viehzucht war immer und immer wieder ein Mißerfolg beschieden. Der vorwiegend aus vulkanischer Asche oder Schmelztuff [Igninbrit] bestehende Untergrund ist arm an Spurenelementen, und erst nach 1930 konnte man das Geheimnis der vielgefürchteten *bushsickness* lüften: den Kobaltmangel.

Auch die Verkehrsverhältnisse wirkten sich für die Entwicklung von Tauranga und die gesamte Bay of Plenty über eine ungewöhnlich lange Zeit sehr nachteilig aus. Während die in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts fast gänzlich fehlenden Straßen in den andern Gegenden Neuseelands systematisch gebaut und fortlaufend verbessert wurden, geschah hier wenig. Der bescheidene, sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entwickelnde Touristenverkehr mit Rotorua versiegte unmittelbar nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie Auckland—Rotorua im Jahre 1894.

Anfangs der zwanziger Jahre mußte der ganze Handel mit Auckland immer noch mit Schiffen aufrechterhalten werden, und 1924 konnte es noch vorkommen, daß man wegen der schlechten Straßen 3½ Stunden Fahrzeit brauchte, um von Tauranga das 29 km entfernte Kati Kati zu erreichen.

Die im Jahre 1927 erfolgte Eröffnung der Bahnlinie nach Auckland brachte zwar eine spürbare Lockerung der Isolierung von den prosperierenden Gebieten im Osten und Norden, aber zugleich die Lahmlegung des lokalen Hafens. Im ganzen gesehen wirkt Tauranga auch jetzt noch wenig attraktiv. Die

nach dem Ersten Weltkrieg errichteten Kriegsveteranenfarmen gingen in den dreißiger Jahren größtenteils wieder ein.

Die Bilanz der wenig glücklichen, über 100 Jahre dauernden Entwicklung zeigte vor dem Zweiten Weltkrieg eine zwar wirtschaftlich stark, aber undeutlich gegliederte Landschaft ohne klare Perspektive für die Zukunft. Im Verlaufe der Zeit hatte sich aber auch hier, wie überall in Neuseeland, das Verhältnis der Zahl der Weißen zu der der Eingeborenen entscheidend geändert. 1951 waren noch wenig mehr als 16 Prozent der Bewohner des Tauranga County Maoris².

Jüngste Vergangenheit und Gegenwart

Drei Faktoren trieben, erst nach 1950, durch ihr zufälliges Zusammenwirken die Entwicklung entscheidend voran: 1. neue Möglichkeiten und Schwerpunkte in der Landwirtschaft; 2. der Ausbau von Mount Maunganui als Ferienzentrum; 3. die Benützung des Hafens von Tauranga für den Export von Holz und Holzprodukten aus den großen Wäldern des Volcanic Plateau.

Landwirtschaft. Im Mai 1949 wurden in Neuseeland die ersten ernsthaften Versuche mit Kunstdüngerbehandlung aus der Luft gemacht. Heute finden wir allein im Tauranga County 112 Farmflugplätze, von denen aus jährlich beinahe 100 000 Tonnen kobaltisierter Superphosphatdünger verteilt werden. Diese Düngung durch Flugzeuge bildet die grundlegende Existenzbedingung für die größten

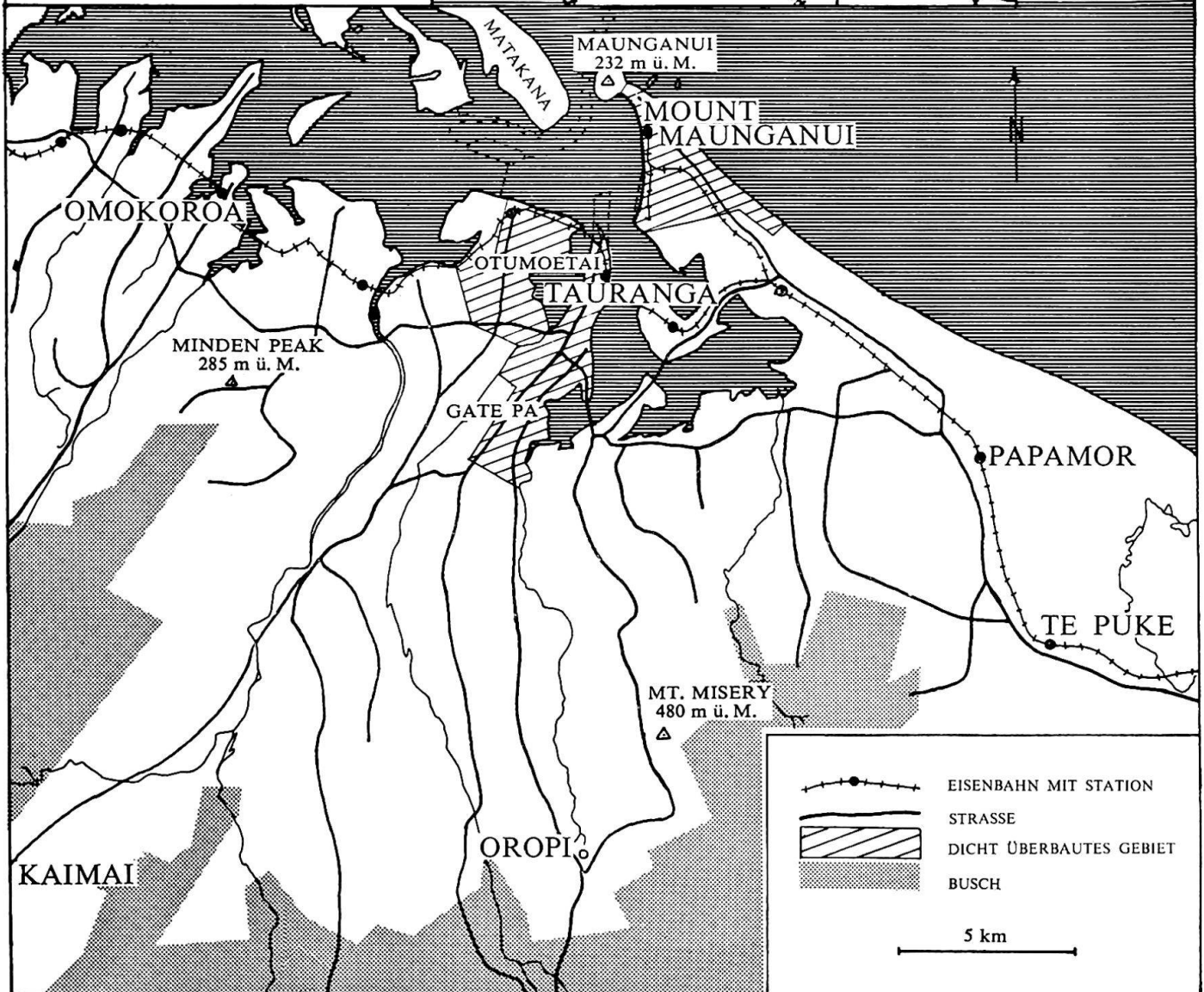
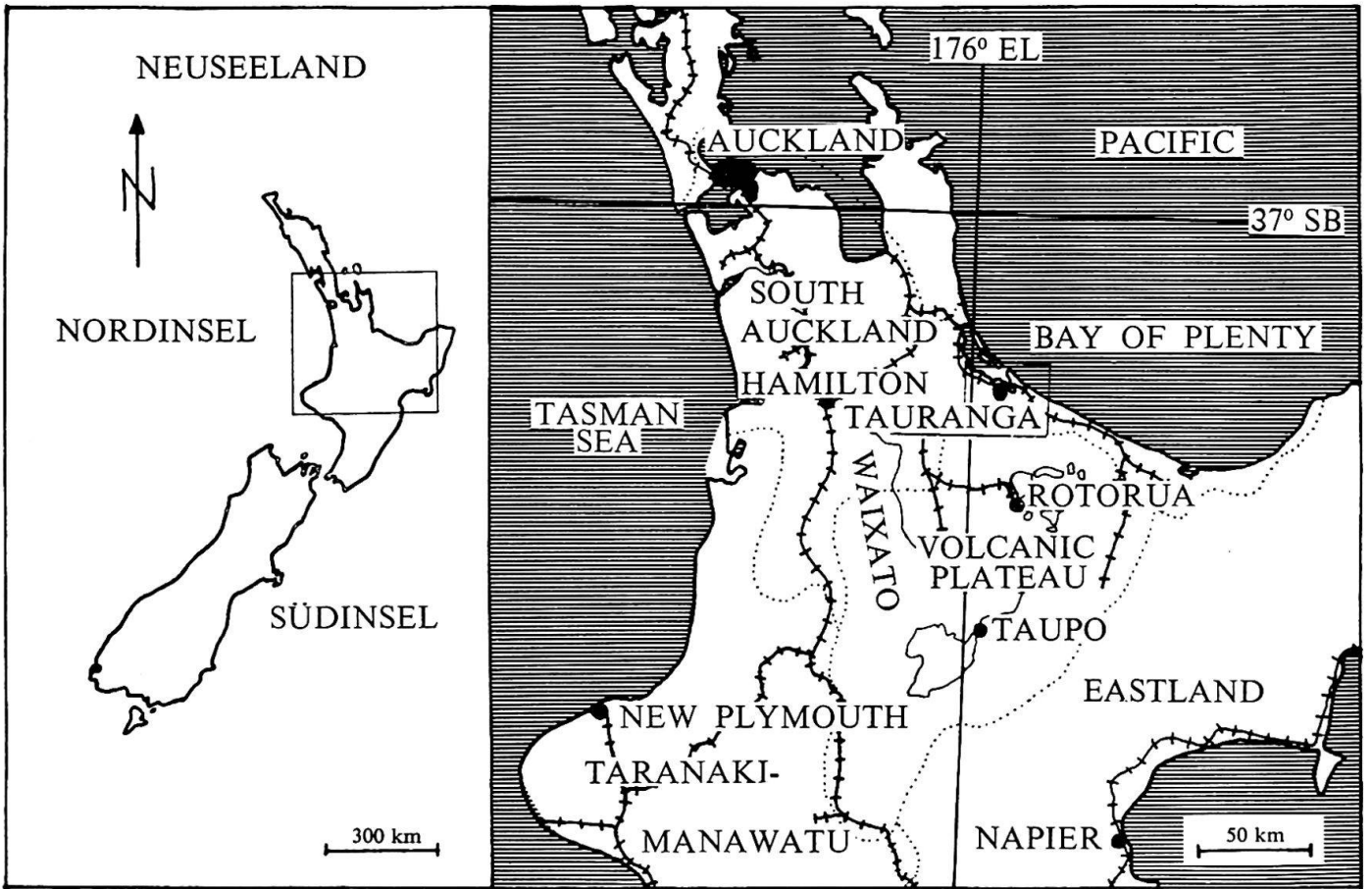




Abb. 2 Blick vom Mt. Misery [480 m ü. M.] gegen Tauranga und Mt. Maunganui

und höchstgelegenen Farmen, welche alle an den Hängen zu finden sind, die Tauranga in einer Entfernung von 8 bis 16 km vom Minden Peak über Kaimai zum Mt. Misery in einer halbkreisförmigen Zone umschließen. Darum treffen wir dort heute neben sich rasch ausdehnenden, scharf umgrenzten grünen Weideflächen auch von Stechginster und anderer Sekundärvegetation überwucherte Gebiete, die an den unglücklichen Ausgang der Versuche in der Vergangenheit erinnern. Heute ist es aber nicht mehr die mühsame Muskelarbeit hoffnungsvoller Pioniere, mit welcher die Weideflächen unentwegt vergrößert werden; vielmehr sind es meist recht wohlhabende Farmer, die mit Berechnung ihr Kapital optimal einzusetzen versuchen, und zwar durch wohl abgewogenen Einsatz von Fahrzeugen, Pferden, Maschinen, Dünger und Weidetieren. Arme Leute trifft man darum überhaupt nicht in dieser Randzone vor dem noch unerschlossenen Busch.

In der benachbarten, nach der Küstenebene hin abfallenden, tief zerfurchten Zone bieten die durchschnittlich 45 bis 60 ha großen Farmen ein recht vielfältiges Bild der Landnutzung. Schafzucht, Milchwirtschaft, Rindviehzucht, gemischtwirtschaftliche Betriebe, selten auch Hühnerfarmen und Obstgärten wechseln je nach den besonderen persönlichen Interessen der Landwirte in bunter Folge.

Im Küstengebiet westlich von Tauranga erhält die Landschaft ihr charakteristisches Gepräge durch die Intensität der Landnutzung. Das in Tauranga besonders sonnenreiche Klima mit der relativ langen frostfreien Zeit und einem Wintermaximum der Niederschläge³ scheint wahrscheinlich in Neuseeland die optimalen Voraussetzungen für den Anbau von Zitronen, Orangen, Mandarinen und Grapefruits aufzuweisen. Aber auch die Äpfel-, Tomaten- und mannigfachen Gemüsekulturen finden hier rasch immer mehr Verbreitung. Die einige Hektaren umfassenden Familienbetriebe mit den schmucken, sorgfältig gestrichenen hölzernen Wohnhäusern und den vor Wind schützenden Grünhecken drängen die extensive Weidewirtschaft mit Großvieh- und Schafhaltung stets mehr zurück. Mit mageren und ungepflegten, von Unkraut durchsetzten Weiden und verwahrlosten Häusern bildet der Küstenraum im Osten von Tauranga ein eigenartiges Gegenstück. Kinderreiche Maorifamilien bevölkern als Landwirte mit kleinen Viehbeständen oder als Arbeiterbauern die vor 100 Jahren nach den Maorikriegen den Eingeborenen überlassenen Felder. Diese verlangen mit ihren sandigeren Böden und der teilweise herrschenden Überschwemmungsgefahr einen besonders großen Aufwand an Geld für die Bodenverbesserung und sehr viel organisatorisches Geschick.

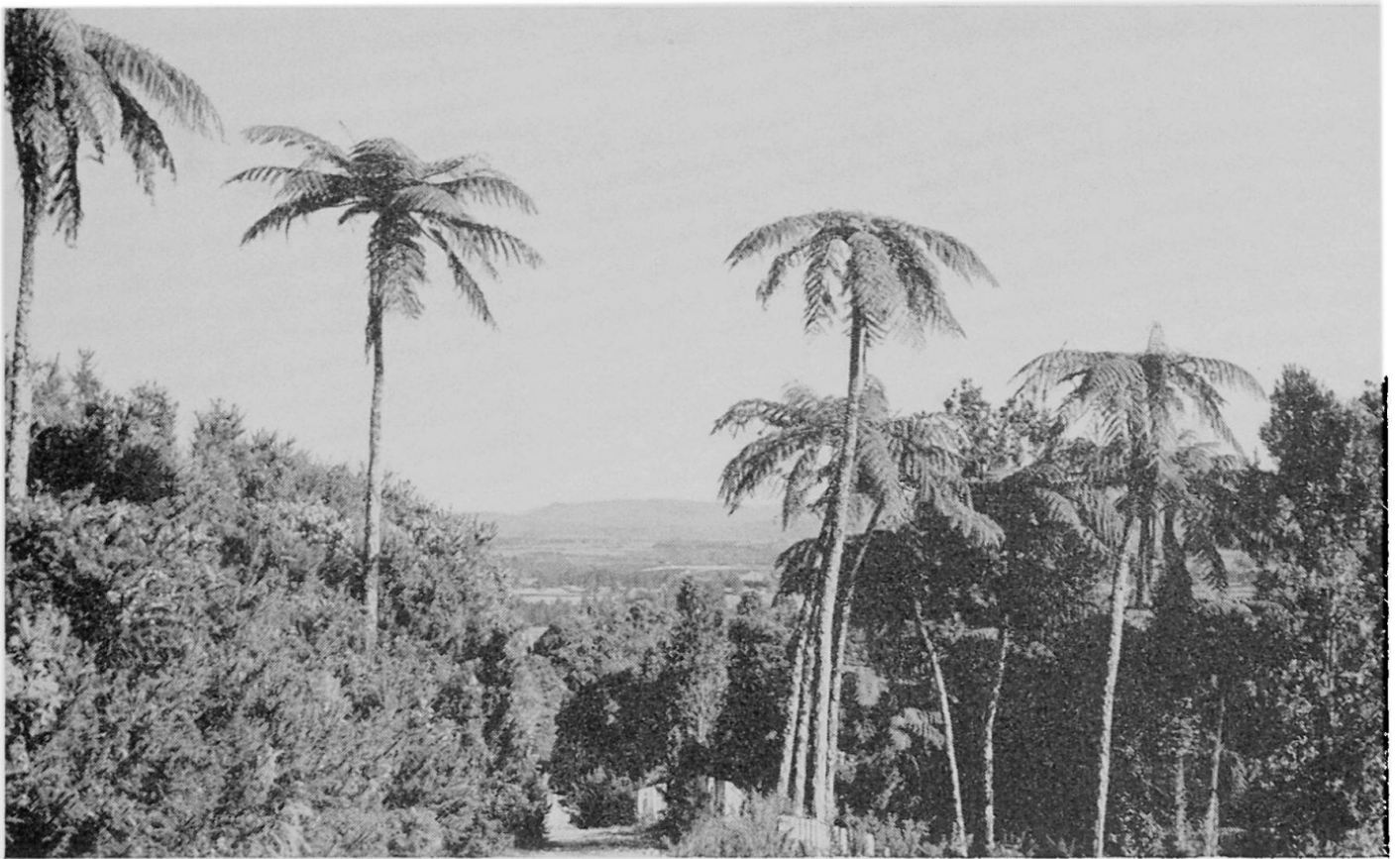


Abb. 3 Mit Sekundärwuchs bedeckte ehemalige Weiden am Nordhang des Mt. Misery

Tourismus. Das angenehme Klima, der zum Baden geeignete Strand an der Pazifikküste und am ruhigen Tauranga Harbour, der Mount [Maunganui] mit seiner parkartigen geschützten Vegetation und die allgemein im Zunehmen begriffene Reise-freudigkeit der Neuseeländer mögen dazu beigetragen haben, daß sich Mt. Maunganui innerhalb weniger Jahre zu einem beliebten Ferienort entwickelt hat. Während der Weihnachts- und Neujahrstage, der Hochsaison des neuseeländischen Sommers, verwandelt sich der Ort immer ausgeprägter in einen Rummelplatz mit vielen Tausend meist jugendlichen Gästen, die in Motor-Camps, auf Zeltpätzen, in Hotels, in Ferienhäusern und bei Privatleuten Unterkunft finden.

Holzexport. Als man im Jahre 1925 für das Volcanic Plateau⁴ die Neupflanzung von 300 000 acres Wald innerhalb von 10 Jahren plante, ahnte wohl niemand, wie schlagartig und tiefgreifend sich die Folgen dieses Eingriffs auswirken würden. Um das Jahr 1950 herum wurde das Problem der systematischen Holzverwertung dieser [mittlerweile nahezu auf 500 000 acres angewachsenen] Wälder plötzlich akut. Die wirtschaftlichen Verhältnisse Neuseelands, das vorhandene Eisenbahn- und Straßennetz sowie die kurze Distanz zur Pazifikküste an der Bay of Plenty waren maßgebend für den Aufbau eines Verwertungs- und Transportsystems,

welches nur Tauranga als Export- und Umschlagsort besitzt. Darum wurde innerhalb eines Dezeniums [von 1953 bis 1963] aus dem vorher unbedeutenden Küstenort mit dem ebenso bedeutungslosen Hafen ein relativ wichtiger Umschlagplatz mit dem zweitgrößten Exportvolumen aller neuseeländischen Häfen⁵.

Dieser extrem spezialisierte Export — über 95 Prozent des gesamten Exportvolumens besteht aus Holz- und Holzprodukten — beherrscht heute die ganze Entwicklung Taurangas. Auch der rasch zunehmende Import, der Bau von Lagerhäusern, Oeltankanlagen, zweier Getreidemühlen und einer Düngerfabrik mit einer Produktion von jährlich 100 000 Tonnen Superphosphat wurden durch den Export induziert.

Der Kern der 1963 zur City ernannten Stadt Tauranga befindet sich nur wenige hundert Meter von dem jetzt noch erhaltenen, in einem prächtigen Park auf dem höchsten Punkt einer Landzunge liegenden Missionshaus. Als Verwaltungszentrum eines Countys vermochte die Stadt die zentralen Funktionen auch in den letzten Jahren mit der besonders stürmischen Entwicklung von Mt. Maunganui zu bewahren. Als Administrations- und Geschäftszentrum im Mittelpunkt eines radialen Straßennetzes profitiert sie in höchstem Maße von der Entwicklung in der Umgebung.

Die Auswirkung der neuen Impulse in der Landwirtschaft, in Tourismus und Holzexport hat dazu geführt, daß Buckland und Fieldling⁶ dies zum Anlaß nahmen, eine Verlegung der Großlandschaftsgrenzen zu verlangen und eingehend zu begründen, warum es vor 10 Jahren noch gerechtfertigt gewesen sei, Tauranga und die Bay of Plenty zum östlich anschließenden Gebiet von Südauckland zu zählen, diese Landschaft heute aber wegen dieser raschen Entwicklung eindeutig dem Volcanic Plateau im Süden zuzuordnen.

Projekte

Daß unter so dynamischen Verhältnissen die Behörden sich einerseits wehren müssen, die sich auf-türmenden neuen Probleme zu bewältigen und zugleich zu versuchen, sämtliche entwicklungshemmenden Kräfte zu eliminieren, ist nicht verwunderlich. Es sind deshalb in diesem Zusammenhang auch einige bedeutende langfristige Projekte ausgearbeitet worden. An erster Stelle steht ein großzügiges Ausbauprogramm für die Hafenanlagen. Man will die Umschlagsmöglichkeiten durch Verlängerung des bestehenden Quais, durch Errichtung gänzlich neuer Hafenanlagen auf einer noch zu schaffenden künstlichen Insel zwischen Otumoetai und der Matakanainsel sowie durch Neulandgewinnung und Ausbaggerung von Fahrrinnen⁷ vervielfachen. In diesem Zusammenhang rechnet man schon für 1970 mit der Möglichkeit der Verdoppelung des Warenumschlages.

Zur Verkürzung der Verbindung mit dem Waikato-gebiet um 80 km wurde 1963 der Regierung der Bau eines Tunnels durch die Kaimaiberge empfohlen. Bereits sind auch Pläne vorhanden für großzügige Straßenverbesserungen, neue Ansiedlungen von Industrien zur Verarbeitung von landwirtschaftlichen Produkten, den Bau von Kühlhäusern usw. Auch die Erstellung einer Eisenbahnverbindung mit Rotorua im Volcanic Plateau wird in Erwägung gezogen.

Ob eine Realisierung all dieser Projekte möglich und wünschenswert ist, erscheint allerdings noch recht unsicher. Wie beeinflußt die fortschreitende Rodung in der Randzone den Wasserhaushalt und die Erosionstätigkeit der zahlreichen, im weichen Untergrund tief eingeschnittenen Gewässer? Wie wirken sich die hauptsächlich für Mt. Maunganui geplanten neuen Industrien auf den jetzt vielversprechenden Fremdenverkehr aus? Kann auch ein vorzüglicher Ausbau des Straßennetzes Wesentliches ändern, solange das Gesetz alle Transporte von über 75 km der Bahn zuschlägt? Lohnt sich der Aufwand von 60 Millionen Franken für die Verbesserung der Bahnverbindungen zum Waikato mit dem einzigen Ziel, zugunsten von Tauranga das

Einzugsgebiet des Hafens von Auckland zu reduzieren? Wie steht es mit den zu erwartenden Veränderungen in der Gesamttonnage des Exportholzes? Jedenfalls ist es hier das Ziel des Staates, möglichst rasch die Menge nicht verarbeiteter Produkte erheblich zu vermindern. Für das Jahr 2025 rechnet man überdies damit, daß Neuseeland mit den jetzt vorhandenen Wäldern nur noch 50 Prozent des Eigenbedarfs an Holz decken können . . . Und wird Tauranga überhaupt in der Lage sein, die von den geplanten Hafen- und Industriebauten verlangten Anforderungen an die Infrastruktur zu erfüllen?

Da die für die heutige Dynamik gemeinsam verantwortlichen Kräfte mit ihrer Entwicklung je länger desto mehr gegeneinander zu wirken drohen, erscheint eine erfolgsversprechende Planung auf regionaler Basis infolge der allzuvielen unbekanntten Größen unmöglich zu sein. Wegen des Fehlens festverwurzelter Traditionen läßt hier überhaupt nur Landesplanung eine auf lange Sicht sinnvolle Investition der öffentlichen Mittel erwarten.

Anmerkungen

¹ Unter der Region Tauranga soll hier der zentrale Teil des Tauranga Countys zwischen dem Pazifik und der Linie Omokoroa—Minden Peak—Kaimai—Oropi—Mt. Misery—Papamor verstanden werden.

² Einwohner

	1951 inkl. Maoris	1951 Maoris	1962 inkl. Maoris
Tauranga County*	13 798	3 898	20 800**
Mt. Maunganui			
Borough	2 338	51	5 690
Tauranga Borough	7 823**	147	14 150**
Te Puke Borough	1 461	43	2 380
Tauranga Urban Area***			26 500
Total	25 420	4 139	43 020

* ohne Mt. Maunganui, Tauranga und Te Puke
** Zahlen wegen Eingemeindungen nicht direkt vergleichbar

*** Tauranga, Mt. Maunganui und angrenzende verstädterte Gebiete

³ Durchschnittliche Sonnenscheindauer [1935 bis 1960] 2316 Stunden, mehr als 8 frostfreie Monate, Jahresniederschlag [1921 bis 1950] 1270 mm, mit Niederschlagsmaximum im Juni 142 mm.

⁴ Die Großlandschaftsgrenzen [nach Cumberland und Fox] sind auf der Karte punktiert eingetragen.

⁵ Der Vergleich bezieht sich auf die Tonnage der nach Übersee exportierten Güter. Der Hafen von Tauranga liegt in Mt. Maunganui.

⁶ Siehe Literaturhinweise.

⁷ Projekt bei Detailkarte gestrichelt eingetragen.

Literaturhinweise

- J. F. Buckland and G. J. Fielding: The Bay of Plenty Litoral. *N. Z. Geographer*, Vol. 21, No. 2, 1965, p. 95 ff.
- K. B. Cumberland: «Jimmy Grants» and «Mihane-res»: *N. Z.* about 1853. *Economic Geography*, Vol. 30, No. 1, January 1954, p. 70 ff.
- K. B. Cumberland: Moas and Men: *N.Z.* about A. D. 1250. *The Geogr. Review*, Vol. LII, No. 2, 1962, p. 151 ff.
- K. B. Cumberland and J. W. Fox: *N. Z.*, A Regional View. Wellington 1963.
- K. B. Cumberland and R. P. Hargreaves: Middle Island ascendant: *N. Z.* in 1881, *N. Z. Geographer*, Vol. 12, No. 1, April 1956, p. 95 ff.
- Descriptive Atlas of N. Z.* Wellington 1960.
- Evelyn Dinsdale: Changing Pattern of settlement in Tauranga County. *N. Z. Geographer*, Vol. 16, no. 2, October 1960, p. 170 ff.
- R. G. Heerdegen: A Survey of *N. Z.* Port Statistics. *N. Z. Geogr. Soc. Record* No. 35, January—June 1963, p. 7 ff.
- D. C. Hounsell: The timber or the trees: Changing attitudes to *N. Z.* forests. *N. Z. Geogr. Soc. Record* No. 36, July—December 1963, p. 7 ff.
- Murray McCaskill: Population Changes by Migra-

tion 1956—1961. *N. Z. Geographer*, Vol. 20, No. 1, April 1964, p. 74 ff.

N. Z. Official Yearbook. Wellington 1963.

P. J. Rimmer: Changes in the Status of Seaports 1953—1963. *N. Z. Geographer*, Vol. 21, No. 1, April 1965, p. 65 ff.

K. Sinclair: *A History of N. Z.*, London 1960.

The N. Z. Herald: 100 Years of News. Auckland, 1963.

Résumé

Tauranga [Nouvelle-Zélande], il y a 15 ans seulement, était encore un lieu tranquille, situé loin des grandes-routes. Mais depuis 1950, un essor remarquable concernant à la fois l'agriculture, le tourisme, le commerce et l'industrie, a provoqué un changement rapide et inattendu. Puisque la région manque de traditions authentiques, il est impossible de prévoir la direction que prendra à l'avenir ce développement, d'autant plus que les forces en activité se révèlent de plus en plus antagonistes. Par conséquent, l'état risque de perdre les fruits de ses investissements dans l'infrastructure de la région de Tauranga.

Ein Markstein in der Entwicklung der Firma Kümmerly & Frey, Bern

Die Einweihung des Erweiterungsbaues der Kartographischen Firma Kümmerly & Frey in Bern bedeutet einen Markstein in der Entwicklung des Unternehmens. Seit nunmehr 115 Jahren, unter drei Generationen, ist dessen Aufbau vor sich gegangen, zuerst in kleinen, dann in immer größeren Schritten, aber in stetem Wachstum auch durch Krisen- und Kriegszeiten hindurch. Aus der ursprünglichen Kollektivgesellschaft dreier Familien entstand 1944 eine Familien-AG, der zwei Familien angehören. Weit vorausschauend wußten deren Leiter schon frühzeitig das Areal neben der Stamm-Liegenschaft an der Hallerstraße zu sichern, auf dem in der Folge die Neubauten entstehen konnten: 1931/32 auf dem Hinterland, 1953/54 im vorderen Teil des Grundstückes Hallerstraße 8, und 1965/67 auf dem ganzen Terrain Hallerstraße 10. Da die Bauklasse in dieser Bauzone nur drei Stockwerke über dem Erdgeschoß und darüber ein Attikageschoß zuläßt, nutzte man das Land auch unter dem Boden mit drei Untergeschoßen aus. Die Heizung, die Rohrpost und zentrale Rufanlage wie die Speditionsrampen usw. wurden zusammengefaßt. Das seit 13 Jahren bestehende Haus Nr. 8 ist vorwiegend Betriebsgebäude; es enthält die technischen Einrichtungen für

Reproduktion und Druck. Im Neubau 1967 (Haus Nr. 10) sind die Verwaltungsbüros untergebracht; das Erdgeschoß wird von dem eindrucklich weiten, durchgehenden Maschinensaal beherrscht, in dem die schweren Offsetpressen laufen.

Durch die Publikationen des eigenen Verlages, andererseits die festen Kundenaufträge, zeichnet sich die Offizin durch große Vielseitigkeit aus. Immer wieder fesseln auf einem Rundgang zumal die Leistungen auf dem Gebiet des Kartenwesens, in der speziellen Domäne des Betriebes also, der menschliche Betreuung und Gestaltungskraft zusammen mit hervorragend eingesetzten Maschinen und Präzisionsinstrumenten zu immer neuen schönen Resultaten und Erfolgen verhelfen. — In welcher Art sich in Zukunft die Arbeitsmethoden wandeln werden, läßt sich auf lange Sicht nicht voraussagen, so wenig wie die Entwicklung der Absatzmärkte in Europa und Übersee, die eine weltumspannende Vertriebsorganisation bedingen. Sollte das Unternehmen aber in gleichem Maße wie bisher weiter wachsen und gedeihen und sollte neuerdings Raumknappheit auftreten, so stehen dannzumal immer noch Bauplätze (Nr. 6 und Nr. 12) für weitere Ausbautetappen zur Verfügung. E. Schwabe