

Auseinandersetzung von Hermann Hesse mit seinen Freunden Ludwig Finkh und Wilhelm Schussen angesichts derer positiver Haltung zum Nationalsozialismus hätte wohl in diesen Rahmen gepasst, aber solches Fehlen dem Sammelband vorzuwerfen, wäre abwegig. Denn gerade die Mischung von «scheinbar marginalen» und repräsentativen «Konstellationen und Konfliktzonen zwischen Literatur und Politik» macht die Lebendigkeit dieses äußerst gelungenen Projekts aus. So wird der Blick des Lesers in überraschender Vielseitigkeit und Vielschichtigkeit auf das Literaturland Baden-Württemberg gerichtet und eine Fülle von Anregungen gegeben, sich weiter mit der Materie zu befassen.

Alle Beiträge sind getreu des «Spuren»-Konzepts flüssig geschrieben und unterhaltsam zu lesen. Sie richten sich nicht nur an die germanistische Fachwelt, sondern auch an interessierte Laien. «Von Hölderlin bis Jünger» ist eine wirkliche Bereicherung der landeskundlichen Literatur Baden-Württembergs.

*Ulrich Maier*

*Ulrich Holtz*

**150 Jahre Eisenbahn in Ehingen. Eisenbahngeschichte in Ehingen und Umgebung**

*Museums-gesellschaft Ehingen 2019. 335 Seiten mit zahlreichen Abbildungen. Gebunden € 20,-. ISBN 978-3-982083-50-6*

Am Sonntag den 13. Juni 1869, also vor über 150 Jahren, erreichte die Eisenbahn Ehingen. Grund für den Autor, dieses Ereignis in einem Buch zu würdigen. Ein Bahnanschluss war nicht nur der Anschluss an die weite Welt, er war auch wichtig für die weitere wirtschaftliche Zukunft und Entwicklung der betroffenen Stadt oder Gemeinde. Dass dies nicht nur damals für die Prosperität eines Ortes eine immense Bedeutung hatte, zeigt sich ganz aktuell in Merklingen auf der Alb, das, bislang bahnlos, nicht ohne Grund erfolgreich um einen Bahnhof gekämpft hat.

In zehn Kapiteln wird die Bahngeschichte in Ehingen und auch in

der weiteren Umgebung dargestellt. Nach einer Einleitung zur historischen Entwicklung der Eisenbahn wird auf das stetige Wachsen der Bahnstrecke von Ulm durch das Blautal nach Ehingen und weiter durchs Donautal eingegangen. Der Bau des Bahnhofs Ehingen, die feierliche Eröffnung mit der Ankunft des ersten Zuges wird detailreich geschildert. Die Funktion des Bahnhofes im Wandel der Zeit, seine Organisation, der Betriebsablauf, sein Einfluss auf die Stadtentwicklung, lokale Gleisanschlüsse und vieles mehr kommt zur Sprache. All das wird mit vielen zeitgenössischen Dokumenten, Plänen und Bildern vertieft. Eindrücklich wird dabei auch klar gemacht, dass seinerzeit die Versorgung mit Gütern nicht über die Straße, sondern hauptsächlich über die Schiene erfolgte.

Aber nicht nur Ehingen steht im Fokus, auch die Bahnhöfe im Oberamt/Altkreis Ehingen werden berücksichtigt. Weitere Bahnen, regionale Wünsche und nicht verwirklichte Eisenbahnprojekte in der Region sind in einem weiteren Kapitel beschrieben. Ausführlich wird der Betrieb der Donautalbahn von der Eröffnungszeit bis zum Betrieb nach der Bahnreform 1994 dargestellt und mit vielen historischen Fahrplänen sichtbar gemacht. Dabei wird auch der militärischen Nutzung und dem Betrieb in den beiden Weltkriegen Beachtung geschenkt.

Da die Schiene zukünftig wieder mehr in den Vordergrund rücken

soll, werden Zukunftsprojekte, wie die Entwicklung einer Regio-S-Bahn, vorgestellt. Besonderheiten und Kurioses kommen ebenfalls nicht zu kurz. In einem weiteren Kapitel lässt der Autor Zeitzeugen berichten, deren Aussagen auch passend zum Thema an der jeweiligen Stelle schon eingefügt wurden. Hier erfährt man hautnah, wie die Menschen Eisenbahn erlebt haben, wie wichtig sie einmal war und welche Rolle sie gespielt hat.

Alles in allem bietet das Buch eine umfangreiche, sehr ausführliche und gut recherchierte Beschreibung der regionalen Eisenbahngeschichte im Raum Ehingen, mit vielen Dokumenten und noch mehr Bildern, wenngleich bei einigen Aufnahmen eine größere Abbildung nicht geschadet hätte. Kurzweilig und unterhaltsam wird nicht nur Eisenbahn und lokale Eisenbahngeschichte präsentiert. Es wird auch deutlich gemacht, dass man zu lange (politisch und gesellschaftlich) dem Niedergang der Eisenbahn als umweltfreundliches Verkehrsmittel tatenlos zugeschaut hat.

Das preisgünstige Buch in ansprechendem Layout, gestaltet von Bertsche & Spiegel/Ulm, ist nicht nur jedem Bahnfreund, sondern auch all jenen, die an regionaler (Verkehrs-) Geschichte interessiert sind, nachdrücklich zu empfehlen.

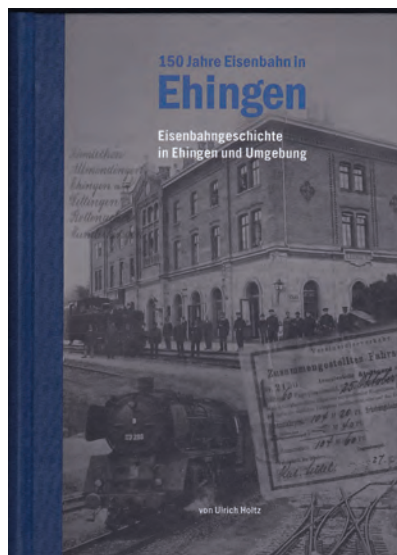
*Manfred Hagen*

*Eszter Bánffy, Kerstin P. Hofmann, Philipp von Rummel (Hrsg.)*

**Spuren des Menschen – 800000 Jahre Geschichte in Europa**

*WBG Theiss Darmstadt 2019. 552 Seiten mit über 500 Farbabbildungen. Fest gebunden € 50,-. ISBN 978-3-8062-3991-1*

Man wird es wohl nicht endgültig klären können, wann und wo die Wiege der Menschheit stand, in Georgien, Afrika, China, Nordspanien, Nordeuropa oder im Ostallgäu, wo kurz vor Drucklegung des Buches 11,6 Millionen Jahre alte Knochen eines aufrecht gehenden Wesens entdeckt worden sind. Die Autoren des Buches beteiligen sich Gottseidank



nicht an einer Kür der Funde für das Guinness-Rekorde-Buch, auch nicht an der Frage, ob die Funde von Menschen oder doch eher von Vormenschen stammen, sondern stellen sachlich fest, dass es mehrere etwa 800.000 Jahre alte Funde gibt, die man als Ausgangspunkt der Menschheitsgeschichte bezeichnen kann. Da danach gleich mal 400.000 Jahre mit weitgehender Fundleere folgen, ist es sowieso müßig, über die Geburtsstunde unserer Art zu streiten.

Das stattliche Werk hält sich an die übliche Gliederung von Geschichtsbüchern und an die Perioden von der Steinzeit bis zur Neuzeit, und doch unterscheidet es sich vom Schulbuch: Es geht den Herausgebern und sachkundigen Autoren vor allem um die Klärung von Sachzusammenhängen und von Entwicklungslinien, also letztlich um die Frage, warum Europas Kultur und Gesellschaft heute so ist, wie wir sie erleben. Wer hat wann an welchem Schräubchen gedreht, wann wurde was erfunden und wie hat es sich ausgewirkt. Exzellente Beiträge von absolut kompetenten Autoren ermöglichen es dem Leser, Zusammenhänge zu erkennen und einen einzelnen Fund einzuordnen in das Zeitgeschehen und die nähere und weitere Umgebung. Was besonders erfreulich ist: Die Beiträge sind wissenschaftlich top, aber so geschrieben, dass es auch Laien verstehen und gerne lesen.

Dazu trägt natürlich auch die Vielzahl von Beschreibungen archäologischer Fundstätten bei, wodurch der Leser regionale Bezüge erhält. Und natürlich sind auch die vielen hervorragenden Fotos, Karten und Schaubilder dazu angetan, dass einem Geschichte, die vielen einst durchs Jahreszahlen-Einbläuen in der Schule verleidet worden ist, Spaß macht. Das soll an einem Beispiel, vom Rezensenten selbst erlebt, geschildert werden. Auf einer Reise durch Thüringen vor Jahren zufällig in Bilzingsleben einem Wegweiser «Grabung» gefolgt, steht man auf einem Acker und wird unter einem Grabungszelt mit einem Tümpel und einer Fundstelle von Knochen konfrontiert, die einen etwas ratlos machen und zu zügiger Wei-

terreise veranlassen. Nun, im Buch Seite 60 bis 62, finden sich zu dieser Örtlichkeit zwar nur wenige Sätze, aber dabei geht einem ein Licht auf: Man war an einer Stelle, wo schon vor 400.000 Jahren Menschen lebten und wirtschafteten und Spuren in der Landschaft hinterließen, die bis heute facettenreiche Nachwirkungen haben.

So geht es eigentlich durch das ganze Buch und alle Epochen: Grandiose und auch weniger spektakuläre archäologische Funde werden gut dargestellt und in ihren Bezug zur Menschheitsgeschichte gestellt. Das unterscheidet eben das Buch von anderen: Es geht nicht um Darstellung von Superlativen, nicht um Förderung des Tourismus, es geht nicht vordergründig um die Schönheit der Funde, es geht um die Aussagekraft der Funde für die Erklärung des Werdens europäischer Kulturlandschaften.

Sind schon die zeitlichen und räumlichen Verflechtungen innerhalb Europas komplex, so darf man natürlich nicht vergessen, dass die Menschheitsgeschichte Europas zu allen Zeiten auch außereuropäische Kulturen beeinflusste und umgekehrt, von außereuropäischen Kulturen beeinflusst wurde. Die Autoren öffnen deshalb den Blick «über den Tellerrand» durch eingeschobene Kapitel «Fenster zur Welt», mit denen die europäische Sichtweise je nach dem ergänzt oder relativiert werden kann.

Erwähnenswert ist weiterhin, dass in einem Einleitungs- und einem Schlusskapitel, aber auch in Zwischenkapiteln sehr anschaulich aufgezeigt wird, welche Quantensprünge die Archäologie in den letzten Jahren auf methodischem und wissenschaftlichem Gebiet gemacht hat, und welche Rolle die Archäologie in unserer heutigen Gesellschaft spielt. Der Einsatz von Fotodrohnen, die LIDAR-Technik, Isotopenanalysen usw. werden vorgestellt, sodass dem Leser klar wird, wie die modernen Erkenntnisse zustande kommen. Natürlich werden aber auch Beispiele gezeigt, wo einst mit Spaten und Hacke gearbeitet und dabei manches unwiederbringlich zerstört worden ist.

Dass dies alles nicht in einem schmalen Bändchen erfolgen kann, ist klar, und so liegt ein 2,5 Kilo schwerer Band vor einem. Für den Nachttisch ungeeignet, auch für den Liegestuhl, man muss sich schon an einen Tisch setzen. So verlockend es auch ist, mal hier, mal dort etwas zu lesen – empfehlenswert ist es schon, kapitelweise vorzugehen, denn nur so erschließen sich einem voll die Zusammenhänge.

Ein prachtvolles, wirklich empfehlenswertes Buch – übrigens als Geschenk gut geeignet –, an dem es fast nichts auszusetzen gibt. Eine unvollständige Bildunterschrift (S. 53) macht stutzig, und dass man die Bildlegenden zu den doppelseitigen, «Freisteller» genannten Kapitelbildern erst beim Bildnachweis findet, ist ungewöhnlich. Schade auch, dass die zahlreichen Autoren nicht vorgestellt werden; ein, zwei Sätze zu ihrer Herkunft und zu ihrem beruflichen Aufgabenfeld wären durchaus angebracht.

*Reinhard Wolf*

*Stefanie Berg, Jörg Bofinger,  
Rüdiger Schulz (Hrsg.)*

### **370 Kilometer Archäologie**

*Propylaeum, Universitätsbibliothek  
Heidelberg 2019. 378 Seiten mit  
zahlreichen zumeist farbigen  
Abbildungen. Hardcover € 40,-.  
ISBN 978-3-942227-40-7*

Was hat eine Pipeline mit Archäologie zu tun? Die Rohre selber nichts, aber der Graben, in dem sie verlegt werden und der im wahrsten Wortsinn «einschneidende Eingriffe» in den Untergrund mit sich bringt. In den Jahren 2007 bis 2011 wurde von Burghausen in Bayern quer durch Baden-Württemberg nach Ludwigshafen in Rheinland-Pfalz eine Ethylen-Leitung verlegt (Ethylen ist ein Zwischenprodukt aus Erdöl für die Chemie und Petrochemie). Auf 370 Kilometer Länge musste durch die Feldfluren auf zehn Meter Breite der Humus abgeschoben werden, um ein Arbeitsfeld für das Ausheben des Grabens zu bekommen. Dabei wurden bereits bekannte Fundstellen aufgedeckt, es kamen aber auch über 100 bislang unbekannte interessante Örtlichkeiten zum Vorschein.