

Der «inneren» Geschichte von neun Reichsstädten zwischen Schussen und Lech ist dieser sorgfältig bebilderte Band gewidmet. Neben der heute so beliebten Alltagsgeschichte – Arbeiten, Wohnen, Ernährung, Krankheiten, Alter, Sitten – werden politisches Regiment, Sozialstruktur, Stadtbild und bürgerliche Kultur in den durch vielerlei Beziehungen miteinander verbundenen neun Kommunen ausführlich dargestellt. Der Band vermittelt zwar keine wesentlich neuen Erkenntnisse, faßt aber das weit verstreute Material geschickt und im großen und ganzen auch zuverlässig zusammen und erschließt so insbesondere dem historisch interessierten Laien auf sympathische Weise die bunte und faszinierende Welt des spätmittelalterlichen Bürgertums.

Peter Eitel

**PAUL SAUER: Das Werden einer Großstadt: Stuttgart zwischen Reichsgründung und Erstem Weltkrieg 1871–1914.** Silberburg-Verlag Stuttgart 1988. 424 Seiten mit 120 Abbildungen auf Tafeln. Halbleinen DM 89,-

Hätte die Stuttgarter Lokalgeschichtsschreibung in den vergangenen beiden Jahrzehnten einen Boom erlebt wie die Wirtschaftskraft der Stadt, hätte die Zahl der Veröffentlichungen auch nur annähernd vergleichbare Steigerungsraten erfahren wie die Lebenshaltungskosten und die Mieten in der – seien wir nicht unbescheiden – Metropole des Schwabenlandes, Stuttgarts Vergangenheit zählte zu den besterforschten Themen der Landesgeschichte. Eigentümlicherweise führt die Geschichte in Stuttgart jedoch – anders als die Kunst etwa – ein wahres Schattendasein. Hat die Landeshauptstadt doch bis heute kein Stadtmuseum, zählten Ausstellungen in der Vergangenheit zu den kulturpolitischen Rarissima.

Stuttgarts neuer Stadtarchivar Paul Sauer hat sich nach der Berufung in sein Amt mit Elan und offensichtlich mit Freude darangemacht, diesem für die Hauptstadt eines wahrlich nicht armen Bundeslandes beschämenden Zustand ein Ende zu bereiten. Unter anderem legte der unermüdlich Tätige – die Anzahl seiner in rascher Folge erscheinenden Veröffentlichungen darf als Phänomen gelten – dieses Werk zur Geschichte Stuttgarts im Kaiserreich vor.

Es wird schwerfallen, in dem gefällig aufgemachten Band auch nur einen Aspekt des politischen, sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens im wilhelminischen Stuttgart zu finden, der dem Autor nicht wenigstens ein paar Zeilen wert gewesen wäre; und so findet der Leser eine geradezu atemberaubende Vielzahl von Ereignissen, Themen und Problemkreisen angesprochen. Im Layout des Bandes, im zwispaltigen Satz und den mehr als tausend (!) gliedernden Zwischenüberschriften spiegelt sich das hinter Werk und Text stehende, erkenntnisleitende Interesse wider: Aufarbeiten, was jahrelang versäumt wurde, Fakten festhalten, der Ortsgeschichte, aber auch dem interessierten Laien einen ersten Zugang zu einer Epoche zu ermöglichen, in der die heutige Landeshauptstadt sich von einer noch schläfrigen, mittleren Residenz

zur modernen Großstadt entwickelte. Im Mittelpunkt des – übrigens reich bebilderten – Bandes steht nicht die tief-schürfende Analyse mentalitätsgeschichtlichen Wandels, keine salbadernde Erörterung eines vermeintlichen Zeitgeistes und gewiß nicht jene schönggeistige Unterhaltung, die in der landesgeschichtlichen Literatur bisweilen die Fakten verdrängt. Gedrängt und knapp, sich auf Wesentliches beschränkend, wird dieses Werk wohl für lange Zeit das Fundament für weitergehende Forschungen bilden; ganz so, wie es sich der Autor im Vorwort wünscht. Kurz, Paul Sauer hat eine Bresche geschlagen, hat erstes Licht ins Dunkel gebracht. Nun würde man sich noch ein ähnlich faktenreiches Werk über die ersten 70 Jahre des 19. Jahrhunderts wünschen.

Raimund Waibel

**GERHARD TADDEY, WALTER RÖßLER und WERNER SCHENK: Öhringen, Stadt und Stift.** (Forschungen aus Württembergisch Franken, Band 31.) Jan Thorbecke Verlag Sigmaringen 1988. XVI, 716 Seiten mit 370 Abbildungen, darunter 121 in Farbe. Leinen DM 48,-

Die anlässlich der Gründung des Chorherrenstifts erfolgte erstmalige urkundliche Erwähnung Öhringens im Jahr 1037 lieferte den äußeren Anlaß, die Geschichte der einst bedeutendsten Stadt der Hohenlohe eingehend zu würdigen. Das Ergebnis liegt nun in Form eines wahrhaft schwergewichtigen Sammelbandes vor.

Die über 40 Autoren der 50 Einzelbeiträge, zuzüglich 17 Lebensbeschreibungen *Bedeutende Öhringer*, sind sichtlich darum bemüht, neben Stadt und Stift auch die Geschichte des Umlandes mit in ihre Untersuchungen einzubeziehen. Dem Redaktionsausschuß ist es gelungen, die vorgelegten Forschungsergebnisse, in denen neben der Geographie und Archäologie nicht nur die politische Geschichtsschreibung zu Wort kommt, sondern auch wirtschafts-, sozial- und religionsgeschichtliche Untersuchungen Platz finden, zu einem umfassenden, von der Steinzeit bis in die jüngste Gegenwart reichenden Gesamtbild des Öhringer Gemeinwesens zu vereinen. So reiht sich das Werk ein in die bald unübersehbare Menge der in den letzten beiden Dezennien erschienenen wissenschaftlich exakten Ortsgeschichten. So weit, so gut.

Bei allem Verdienst von Autoren und Redaktion um die Geschichte der Stadt seien doch einige kritische Anmerkungen im formalen Bereich erlaubt. Es ist sicher kein einfaches Unterfangen, so viele Beiträge untereinander abzustimmen und zu einem Ganzen zu ordnen. Man wird sich daher den Aufbau nicht anders als chronologisch – wie geschehen – vorstellen können. An vielen Stellen wird aber die, unseres Erachtens notwendige, chronologische Darstellung durch Einschübe, die nicht einzusetzen sind, geradezu gewaltsam gesprengt. Auf die Darstellung des Mittelalters folgt zwar die frühe Neuzeit mit Bauernkrieg und Reformation, wer nun aber folgerichtig die Barockzeit und schließlich eine Darstellung der Mediatisierung erwartet, wird überrascht feststellen, daß die nächsten Kapitel *Buchdruck und Zeitungen in Öhringen* (um 1500

bis 1977) und dem *Öhringer Schloß* (1611–1975) gewidmet sind. Von der jüngsten Vergangenheit springt der Text daraufhin zurück zum Dreißigjährigen Krieg, dem ein Beitrag zur Geschichte des Hauses Hohenlohe vom 16. bis zu Anfang des 19. Jahrhunderts folgt. Ohnehin ist bedauerlich, daß die die Entwicklung der Stadt wesentlich prägende Dynastie erst mit dem 16. Jahrhundert ins Blickfeld des Autors gerät, obgleich doch Gerhard Taddey im selben Werk ihr erstes Auftreten in Öhringen um 1250 erwähnt. Eine übersichtliche Genealogie wäre sicherlich auf das Interesse der Leser gestoßen.

Das Aufsprengen der chronologischen Darstellung durch sich über mehrere Jahrhunderte erstreckende Spezialthemen scheint durchaus gewollt, hat Methode, wengleich dem Rezensenten der Sinn dieses Vorgehens verschlossen blieb: Völlig unvermittelt folgen der vorzüglichen Darstellung des 19. Jahrhunderts acht verschiedenen religiösen Gemeinschaften in Öhringen gewidmete Kapitel, die vom 16. Jahrhundert bis um 1985 reichen. Die Fortsetzung dieser «Echternacher Springprozession» in Form von fünf Beiträgen zu den Schulen in Öhringen vermag dann den nun ohnehin verwirrten Leser ebensowenig mehr zu überraschen wie die sich direkt daran anschließenden Seiten zur Energieversorgung (1896–1987). Die beiden folgenden, den Jahren 1914–1945 und der Gegenwartsgeschichte seit 1945 gewidmeten Artikel sind dann erneut durch einen Einschub zur städtebaulichen Entwicklung Öhringens (1833–1985) unterbrochen.

Sehr bedauerlich ist der völlige Verzicht auf Fußnoten. Daß die Anmerkungen im Stadtarchiv Öhringen eingesehen werden können, ist alles andere als ein gangbarer Kompromiß zwischen wissenschaftlicher Sorgfalt und der offenbar von höherer Stelle verfügbaren Kostenreduzierung. Es ist dem wissenschaftlich interessierten Leser wohl kaum zuzumuten, sich zur Überprüfung der Forschungsergebnisse nach Öhringen zu begeben. Kurze Quellenhinweise am Ende der Kapitel wie *Hauptstaatsarchiv Stuttgart, Bestand E 146* darf man nachgerade als Hohn empfinden. Besteht dieser Bestand doch aus weit mehr als 200 laufenden Metern Akten! Bei der Fülle des Materials wird man auch ein Register – im Zeitalter der elektronischen Textverarbeitung beileibe kein Wunderwerk mehr – schmerzlichst vermissen. Ein wissenschaftlicher Apparat anstelle der hundert Seiten, die den um Öhringen liegenden Orten gewidmet sind, hätte den wissenschaftlichen Charakter des Sammelbandes unterstrichen. Ohnehin wird die Geschichte der Dörfer um Öhringen mehr gestreift als ausführlich dargestellt. Etwas weniger wäre mehr gewesen!

Raimund Waibel

**KURT SEIDEL: Die Remsbahn. Schienenwege in Ostwürttemberg.** Konrad Theiss Verlag Stuttgart 1987. 168 Seiten mit 100 Abbildungen. Gebunden DM 59,-

Der Autor, der schon vielfach als Eisenbahnhistoriker hervorgetreten ist und unter anderem zusammen mit Albert Mühl das Standardwerk über die württembergische

Staatseisenbahn herausgebracht hat, legt ein neues Werk zur regionalen Verkehrsgeschichte vor: Es handelt von der Remsbahn, die 1861 eine alte Durchgangslandschaft erschloß. In dem Buch wird Eisenbahngeschichte – im Unterschied zu anderen Publikationen, die nur für eine gewisse Art von Eisenbahnfans gedacht sind – im Rahmen der Landesgeschichte dargestellt und macht somit mit dem Anspruch ernst, tatsächlich Geschichtsschreibung zu sein. Demgemäß beginnt der Verfasser mit der Verkehrslage vor dem Bau der Eisenbahn, d. h. mit dem Post- und Chausseewesen, und den politischen Voraussetzungen, also der napoleonischen «Flurbereinigung» im deutschen Südwesten; Mömpelgard, Horburg und Reichenweiher darf man wohl mit ihren deutschen Namen nennen, ohne gleich Nationalist zu sein, S. 16.

Geschildert wird sodann die erste Diskussion über die Eisenbahn in Württemberg, die schon 1834/35 begann, besonders in Ulm, wo bereits 1835 eine Eisenbahn-Gesellschaft gegründet wurde zugunsten der Strecke über die Geislinger Steige, während andere Interessenvertreter eine Linie durchs Remstal favorisierten. 1843 setzte sich im Königreich Württemberg das Staatsbahnprinzip durch, eine Eisenbahnkommission wurde gebildet und die Bahn über die Geislinger Steige gebaut. Doch 1858 schließlich wurde die Remsbahn per Gesetz beschlossen und gegen Ulmer Einwände und nach Erörterung verschiedenster Projekte die heutige Linienführung verwirklicht.

Was im Nachhinein kaum noch vorstellbar erscheint, nämlich politische Auseinandersetzungen, Konkurrenzdenken bei Eisenbahnstrecken zwischen Nachbarstaaten – hier zwischen Bayern und Württemberg, Stichwort «Brenztalklausel» –, wird in einem eigenen Kapitel dargestellt. Das Opfer der Klausel wurde die Verbindung Heidenheims mit Ulm, die erst 1876 hergestellt werden durfte.

Aus der weiteren vielgestaltigen Geschichte der Remsbahn seien beispielhaft genannt: erste Truppentransporte schon 1866; Mörikes Beziehung zur Eisenbahn (in Lorch); der Bau von Nebenbahnen (und viele, viele Projekte für solche); Betrieb, Fahrplan, die Lokomotiven der Remsbahn – also auch den Fans wird etwas geboten.

Der Niedergang der Eisenbahn nach 1919, die Konkurrenz des Kraftfahrzeugs, das seine Wegekosten und viele andere Kosten im Gegensatz zur Bahn nicht tragen muß, die planmäßige Untergrabung der Eisenbahn durch das Autobahnprogramm der Nazis, deren Mißbrauch der Bahn für die Verschleppung der Juden in die Vernichtungslager der Verfasser ebensowenig verschweigt wie die großwahnsinnigen Breitspureisenbahn-Pläne, die noch 1943 ausgearbeitet wurden, die Zerstörung im Kriege, schließlich der Wiederaufbau und die Modernisierung der Remsbahn führen bis in die Gegenwart. Der Verfasser findet – berechnete – kritische Worte über die Fehlentwicklung der heutigen Verkehrspolitik, insbesondere den forcierten Straßenbau und die Vernachlässigung der Nebenstrecken: *Um die Gelder, die in diesen Tagen für einen namhaften Automobilproduzenten im badischen Raume vom Herrn Ministerpräsidenten in großzügiger Manier ausge-*