

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 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, wenngleich 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 großenwahnsinnigen 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 – berechtigte – 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-*

worfen wurden, hätten sich mehrere Nebenbahnen der Umgebung schön sanieren lassen. Hier zeigte sich das Land sehr großzügig, verkannte aber seltsamerweise, daß diese Subventionen nur dazu dienen, die Automobilproduktion in unverantwortlicher Weise in die Höhe zu treiben (S. 152).

Die Bebilderung, die sorgfältig ausgewählt und vorzüglich wiedergegeben ist, entspricht dem im Vorwort gesetzten regionalen Schwerpunkt Schwäbisch Gmünd – Aalen vielleicht ein bißchen zu sehr. Lobend ist weiterhin, weil sonst bei Eisenbahnbüchern gar nicht selbstverständlich, ein genaues Quellen- und Literaturverzeichnis sowie ein Namensregister zu erwähnen.

Uwe Jens Wandel

FRIEDER STÖCKLE und ROLAND BAUER: Vom Schmied – solange die Esse noch glüht. Alte Handwerker – die letzten ihrer Zunft. Frankh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1989. 56 Seiten mit 22 Duotonabbildungen. Pappband DM 29,80

FRIEDER STÖCKLE und ROLAND BAUER: Vom Wagner – aus dem Holz die Felge formen. Alte Handwerker – die letzten ihrer Zunft. Frankh'sche Verlagshandlung Stuttgart 1989. 56 Seiten mit 30 Duotonabbildungen. Pappband DM 29,80

Manche ältere Handwerker beharren auf überkommenen Lebens- und Arbeitsformen, ignorieren die unbestreitbaren Erfolge rascher technologischer Entwicklungen und bilden eine Bastion der Zufriedenheit in einer Zeit, die mit Identitätsproblemen, Konsumzwang und Freizeitstreß belastet ist. Von den Medien und der Öffentlichkeit bisher kaum wahrgenommen, scheint der Niedergang alter Handwerke, das allmähliche, jedoch unaufhaltsame Verschwinden der letzten lebenden Repräsentanten ihrer Zunft, nahezu vollzogen. Heute können nur noch gelegentlich Schuster, Schmied oder Wagner im ländlichen Raum bei der Arbeit beobachtet werden. Mehr und mehr finden sich Werkstätten nur noch «inszeniert» in Heimat- und Freilichtmuseen, als unentbehrlicher Versuch, zumindest die Dingwelt des alten Handwerks festzuhalten. Frieder Stöckle und Roland Bauer bieten unter dem Titel *Alte Handwerker – die letzten ihrer Zunft* zwei Dokumentationen über das Handwerk des Schmieds und des Wagners. Frieder Stöckle beschreibt einfühlsam und detailliert die beiden Berufe, den gekonnten Umgang mit Werkzeug und Material, das «Wesen» der Arbeit, die keine Fragen nach Sinn und Selbstverwirklichung hervorruft, sondern vielmehr als sinnstiftend bis ins hohe Alter empfunden wird. Lebensgeschichtliche Interviews unterstreichen die atmosphärischen Eindrücke aus einem Arbeitsalltag, der das Leben früherer Generationen entscheidend bestimmt hat.

Roland Bauer gelingt es, mit der Kamera die eigentümliche Bedeutsamkeit der beiden Werkstätten festzuhalten, Arbeitsprozesse zu illustrieren und fertige Produkte vorzuführen. Hervorragende Momentaufnahmen schildern auf unspektakuläre und vielleicht gerade daher eindring-

liche Weise alltägliches Tun als Lebensgrundlage der dörflichen Gemeinschaft.

Die beiden Autoren schildern eine Arbeitsmentalität, die auf charakteristische Weise noch im Einklang mit der Natur sind. Kurz, zwei faszinierende Dokumentationen, die scheinbar neutral beobachtend dem Leser selbst eine entsprechende Wertung überlassen.

Susanne Goebel

SIEGFRIED BASSLER (Hg): Mit uns für die Freiheit. 100 Jahre SPD in Stuttgart. K. Thienemanns Verlag Stuttgart 1987. 240 Seiten mit etwa 80 Abbildungen. Gebunden DM 38,-

Sieht man von einer vermuteten, aber bisher nicht nachzuweisenden Sektion des *Bundes der Gerechten* in den 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts einmal ab, so datiert die erste Stuttgarter Arbeiterorganisation aus den Revolutionsjahren 1848/49. Der 1848 gegründete *Arbeiterbildungsverein* wurde dann aber bereits vier Jahre darauf ebenso zur Auflösung gezwungen wie mehr als 25 Jahre später die vielen Selbsthilfeorganisationen der Arbeiter infolge des Sozialistengesetzes von 1878. Obgleich die Bismarckschen Unterdrückungsmaßnahmen 1887/88 noch Gesetzeskraft besaßen, konnten in diesen Jahren doch die ersten dauerhaften Arbeitervereine in Stuttgart – auf der Prag, in Heschach und in Feuerbach – gegründet werden, die mit Fug und Recht als Keimzellen der späteren SPD in Stuttgart betrachtet werden können.

Manchmal vermeinen wir, in den Beiträgen der engagiert und politisch Stellung beziehenden Autoren Wehmut herauslesen zu können über Siege und Niederlagen «der Alten», deren Wirken die Partei noch heute verpflichtet ist. So einfach ist das in Wirklichkeit zwar nicht; für Clara Zetkin etwa, aber auch für viele andere Mitglieder der USPD, die 1914 – nach dem Sündenfall der Zustimmung der sozialdemokratischen Reichstagsfraktion zu den Kriegskrediten – von Stuttgart aus ihren Ursprung genommen haben soll, wäre heute in der Partei wohl schwerlich Platz. Doch ohne Zweifel können die Sozialdemokraten stolz sein auf das nach vielen Jahrzehnten der Unterdrückung, Verfolgung und der gesellschaftlichen Ächtung Erreichte. *Allein gegen rechts* allerdings, wie es Walter Nachtmann im Titel seines Beitrages über die Jahre 1926–1945 formuliert, stand die Partei weder in den 20er noch in den 30er Jahren. Schon aus Gründen der historischen Objektivität hätte auch der Widerstand der Stuttgarter KPD gegen die Nazi-Diktatur – von nicht wenigen Kommunisten mit dem Leben bezahlt – Erwähnung verdient. Gleiches gilt für den Widerstand christlicher Kreise. Der zeitgeschichtlich interessierte Leser wird die Fußnoten und eine Literaturliste im Anhang dankbar zur Kenntnis nehmen. In dem Beitrag über die schließlich auch heute noch kontrovers diskutierten Nachkriegsjahre vermißt man aber diese Sorgfalt. Um ein bekanntes Wort Heinrich Treitschkes abzuwandeln: Bernd Burkhardt meint gerade in diesem Kapitel, das politisch und historisch den meisten Sprengstoff enthält, in *voller wissen-*