

doch reicht der Vorgang des Landesausbaus – man denke an die Wirkung der Zisterzienserklöster oder die Stadtgründungen der Zähringer – bis weit ins 13. Jahrhundert hinein.

Dem Verhältnis weltlicher und geistlicher Herrschaftsträger im 9. und 10. Jahrhundert auf dem Hintergrund personaler Verflechtungen und Abhängigkeiten gelten die Untersuchungen Gerd Althoffs über *Episkopat und Adel Alemanniens im frühen Mittelalter* und von Thomas Zotz über *Die Grundlagen und Zentren der Königsherrschaft im deutschen Südwesten in karolingischer und ottonischer Zeit*. Die Beiträge Alfons Zettlers über *Die Burgen im mittelalterlichen Breisgau* und von Hans Schadek über *Vorstädtische Siedlungen und Gründungsstädte der Zähringer* führen überwiegend in die Zeit nach der Jahrtausendwende. Beide Autoren betonen die Notwendigkeit einer verstärkten Zusammenarbeit von historischer und archäologischer Forschung. Besonders die Stadtkernarchäologie hat in den letzten Jahren große Erfolge zu verzeichnen. Sie steht aber angesichts einer ungezügelt fortschreitenden Bautätigkeit in den Ortskernen vor kaum zu bewältigenden Problemen.

Erste Ansätze einer «Industrialisierung» im deutschen Südwesten sieht Heiko Steuer im Blei- und Silberbergbau des Schwarzwaldes. Sein Aufsatz begründet ein Forschungsprogramm *Zur Frühgeschichte des Erzbergbaus und der Verhüttung im südlichen Schwarzwald*. Die umfangreichen Untersuchungen von Michael Borgolte zur *Conversatio Cottitiana* gehörte nicht zum ursprünglichen Programm des Forschungsverbundes. Diese *Zeugnisse vom Alltag in frühmittelalterlicher Überlieferung* ergänzen jedoch ebenso wie der Aufsatz *Breisach – ein Refugium für Rebellen im frühen Mittelalter?* von Gerd Althoff die Thematik des Bandes um interessante Aspekte.

Ohne Zweifel ist das Anliegen des Forschungsverbundes zu begrüßen, und das interdisziplinäre Gespräch ist eine Forderung der Zeit. Die in dem vorliegenden Band dargelegten Problembereiche zeigen, auf welch schwankenden Füßen viele Aussagen zur frühen Geschichte Südwestdeutschlands heute noch stehen und welche Aufgaben der Forschung gestellt sind. Der Preis des Buches, so ist zu befürchten, wird für manchen Studierenden oder an der Landeskunde interessierten Laien recht hoch sein, zu hoch. Dennoch kann man der Reihe nur Erfolg wünschen. Siegfried Albert

HANS EUGEN SPECKER (Hg): **Ulm im 19. Jahrhundert. Aspekte aus dem Leben der Stadt. Zum 100. Jahrestag der Vollendung des Ulmer Münsters. Begleitband zur Ausstellung.** (Forschungen zur Geschichte der Stadt Ulm, Reihe Dokumentation, Band 7). W. Kohlhammer Verlag Stuttgart 1990. 660 Seiten mit 250, teils farbigen Abbildungen. Broschiert DM 68,-

Die Vollendung mittelalterlicher Bauwerke im 19. Jahrhundert war vaterländisch gesinnten Bürgern, inspiriert von historischem Geschichtsbewußtsein, Sinnbild für die gelungene Anknüpfung an lange unterbrochene nationale Kontinuitäten, und solche Bauwerke gerieten zu Ob-

jekten geradezu kultischer Verehrung. Als ein *heiliges Vermächtniß* mittelalterlicher Vergangenheit sah der Publizist Joseph von Görres bereits 1814 den Fragment gebliebenen Dom zu Köln, der durch den Weiterbau im vorigen Jahrhundert, innere Erneuerung symbolisierend, zum Nationaldenkmal wurde. Görres 1814: *In seiner trümmerhaften Unvollendung, in seiner Verlassenheit ist es ein Bild gewesen von Teutschland, seit der Sprach- und Gedankenverwirrung; so werde es denn auch ein Symbol des neuen Reiches, das wir bauen wollen.* Nicht nur die Fertigstellung des Kölner Doms, auch der durch die Restaurierungsarbeiten zwischen 1844 und 1890 mit 162 Meter zum höchsten Kirchturm der Welt emporgewachsene Münsterturm in Ulm geriet so zu einem Signum nationaler Identität.

Ein Jahrhundert ist seitdem vergangen. Das Jubiläumsdatum wurde im letzten Jahr vom Ulmer Stadtarchiv zum Anlaß genommen, mit einem stattlichen Buch, konzipiert als Begleitband zur gleichnamigen Ausstellung, die Stadtgeschichte eines Jahrhunderts in ihrer Totalität auszubreiten. Panoramatische Weite deutet sich im ausholenden Titel an, eine Weite, die freilich mit dem bereits bescheideneren Untertitel *Aspekte aus dem Leben der Stadt* zurechtgerückt wird. Die angestrebte Breite mag waghalsig erscheinen, gemessen am Ergebnis ist der Versuch um so bemerkenswerter: Ein Team meist junger Wissenschaftler und Wissenschaftlerinnen schlägt Schneisen aus unterschiedlichster Perspektive durch das Dickicht Ulmer Stadtgeschichte vom Zeitpunkt des Verlusts der Reichsunmittelbarkeit zu Anfang des Jahrhunderts, als Ulm 1802 zunächst Bayern und acht Jahre später Württemberg zugeschlagen wurde, bis zur Jahrhundertwende, als durch die Auflassung der Stadtumwallung der Weg für weitere entscheidende Expansionen frei wurde.

Wie sich die Stadt um ihr architektonisches Herzstück, das Münster, schmiegt, so sind auch die vierzehn Aufsätze um die das Ulmer Leben im 19. Jahrhundert bestimmende Baugeschichte des Münsters herum angelagert. Hubert Fink, ehemaliger Leiter der Abteilung Neuzeit im Stadtarchiv Ulm, hat die Baugeschichte des Münsters detailgenau zusammengetragen, doch bei der Präzision der historischen Sezierungsarbeit geraten zuweilen die weltanschaulichen Dimensionen des Baus fast außer acht. Daß sich Ulmer Leben im vorigen Jahrhundert außerordentlich stark um das mächtige Münsterbauwerk zentrierte, ist allen folgenden Beiträgen immer wieder abzulesen. Verschiedene Stichworte schaffen Zugang zum Ulmer Leben im 19. Jahrhundert: Regionale Sozialgeschichte (Uwe Schmidt), ergänzt durch Wirtschaftsgeschichte (Peter Schaller), Bürgertum (Eckard Trox) und Arbeiterbewegung (Uwe Schmidt) markieren gesellschaftliche Pole des städtischen Lebens. Die Geschichte lokaler Öffentlichkeit wird im wesentlichen als Institutionengeschichte geschrieben: Wenn der Modernisierungsprozeß kommunaler Verwaltung nachgezeichnet wird, dann wird vor allem gezeigt, wie umfassend die Obrigkeit das Leben der einzelnen erreichen konnte (Raimund Waibel). Die Entwicklung des kirchlichen Lebens umfaßt die Spanne vom Ende der «Magistratskirche» im ersten Jahrzehnt bis zu den konfessionellen Spannungen unter dem Eindruck des

neuen Nationalstaats gegen Ende des 19. Jahrhunderts (Martin König). Schule (Manfred Kindl) und Presse (Karin Weltin) schließlich stecken den Zuschnitt kommunaler Öffentlichkeit im vergangenen Jahrhundert ab. Weitere Möglichkeiten zum Verständnis Ulmer Vergangenheit liefert die Kategorie der Kultur, die durch die Behandlung der Theatergeschichte (Georg Loges), Ulmer Schmucks und Ulmer Möbel (Helga Müller-Schnepper) und durch die Skizzierung der Fotografiegeschichte (Wolfgang Adler) den Blick auf die Historie Ulms eröffnet. Wenn dann abschließend die Stadtentwicklung (Walter Güßmann) und das Verhältnis von Garnison und Stadt (Bernd Lemke) skizziert werden, dann wurde insgesamt der Beweis geliefert, wie produktiv Stadtgeschichtsschreibung sein kann, wenn durch einzelne, ein Netz von Bezügen schaffende Aspekte die Gesamtheit historischen Lebens in lokalem Horizont erschlossen wird.

Friedemann Schmoll

WERNER WALZ: Hohenzollern und seine Bahnen. Geschichte – Technik – Fahrzeuge. Motorbuch-Verlag Stuttgart 1990. 112 Seiten mit 60 Abbildungen. Pappband DM 36,-

Als die Zollernbahn vor gut 120 Jahren ihre Jungfernfahrt antrat und das Schienennetz im geeinten deutschen Reich zwei Jahrzehnte später eine ungeahnte Ausdehnung erfuhr, konnten weder die Konstrukteure, die Militärs oder die am technischen Fortschritt wie noch immer an Eigeninteressen hängenden deutschen Majestäten voraussehen, daß die *Jahrhundertinvestition* schon vier Generationen später zwar nicht in ihrer Existenz, sehr wohl jedoch in ihrem seinerzeitigen Bestand bedroht sein könnte. Schwindende Auslastung und privatwirtschaftliches Renditedenken führten in den letzten Jahren zur Einstellung vieler Nebenstrecken. Ohne die auf Dauer gesicherte finanzielle Hilfe von Kreisen und Ländern wird es mit Sicherheit auch weiterhin Stilllegungen geben. Allenfalls das nostalgische Freizeitvergnügen wird uns dann noch die Eisenbahn an der Schmiech, der Lauchert oder z. B. im Ermstal bescheren. Wie ein fester Steg in den Wogen der Verkehrspolitik unserer Tage steht dagegen mit der Hohenzollerischen Landesbahn ein privat betriebenes Unternehmen, für das der Steuerzahler weder Verluste auffangen noch Investitionen tragen muß.

Werner Walz widmet sich mit dem vorliegenden, sehr anspruchsvoll gestalteten und nicht ausschließlich für die Eisenbahnfreunde bestimmten Band dieser für unsere heutigen Begriffe so ungewöhnlichen Einrichtung sowie der historischen Landschaft, für die diese Bahn einst gebaut worden ist. Der Autor ist nicht nur ein anerkannter Verkehrsexperte, vielmehr hat er bereits mit seinen vor Jahren erschienenen Titeln *Die Geschichte der Bahn: Erlebnis Eisenbahn*, *Deutschlands Eisenbahn 1835–1985*, vor allem aber mit der *Eisenbahn in Baden-Württemberg* gezeigt, daß es ihm nicht nur um die engen Themenbereiche Schienennetz, Ausstattung, Technik und Verwaltung geht.

Eben dem landeshistorisch interessierten Leser öffnet

Walz mit seinem «jüngsten Kind» den Blick auf die so farbige Landkarte Südwestdeutschlands im vorigen Jahrhundert. Die Geschichte der Hohenzollernbahn offenbart sich dem Leser als eine Geschichte des ehemaligen Fürstentums Hohenzollern. Hier treten die Pioniere des Eisenbahnbaus vor dem Hintergrund wirtschaftspolitischer Ideen aus den Residenzstädten Sigmaringen, Hechingen, Stuttgart und Berlin wie aber auch der militärstrategischen Planung an der Grenze zum Königreich Württemberg auf. Anschaulich schildert Walz die uns heute kaum mehr verständlichen, aber vor 120 Jahren doch so tief sitzenden Animositäten zwischen den Schwaben diesseits und jenseits der Grenze, die schon eine gemeinsame Eröffnungsfeier für die grenzüberschreitende Strecke von Tübingen nach Hechingen im Jahr 1869 unmöglich machten.

Aus den Zeilen läßt sich unschwer der Stolz ablesen, mit dem der Autor über das Gelingen des seinerzeit so kühnen Vorhabens eines Bahnbaus in Hohenzollern, aber auch über den Umstand berichtet, daß vom gesamten, seit 1912 bestehenden Schienennetz bis heute kein Meter stillgelegt wurde. Die wohlgelungene Arbeit bezeichnet der Motorbuch-Verlag in seiner Presseerklärung nicht zu Unrecht als *eine Panoramareise von außerordentlichem Reiz*.

Rudolf Bütterlin

ERWIN HUXHOLD: Die Fachwerkhäuser im Kraichgau. Ein Führer zu den Baudenkmalern. Verlag Heimatverein Kraichgau e.V. 1990. 285 Seiten mit 433 Abbildungen. Leinen DM 34,- (zu beziehen bei der Geschäftsstelle 7519 Eppingen, Geranienstr. 19).

Rechtzeitig zu den Heimattagen Baden-Württemberg 1990 in Bretten konnte Prof. Dr.-Ing. Erwin Huxhold eine Dokumentation der erhalten gebliebenen Fachwerkhäuser im Kraichgau vorlegen, die insgesamt 208 Häuser in 72 Orten umfaßt. Einer eingehenden Darstellung der Entwicklung des Fachwerks im Kraichgau folgt, alphabetisch nach Orten gegliedert, eine allgemeinverständliche Beschreibung der Häuser. Jedes Gebäude wird zudem bildlich dargestellt. Fachwissen wird nicht vorausgesetzt, den vorzüglichen Erläuterungen der Konstruktionen, Zierformen und Fachausdrücke ist ein eigenes Kapitel gewidmet. Mit diesem Buch kann sich der Benutzer zu Hause eingehend kundig machen, um dann auf Fahrt zu gehen. Vorschläge für Fachwerkrouden sind maßstäblich aufgezeichnet und ermöglichen die Orientierung und gezielte Besichtigungsrunden. Ein abschließendes Verzeichnis der dargestellten Häuser und Literaturangaben vervollständigen die vorliegende Arbeit.

Der Autor konnte aus seinen profunden Kenntnissen schöpfen, die er sich in mehr als vierzigjähriger Forschungsarbeit erworben hat. Mit dieser gründlichen Darstellung des Fachwerks im Kraichgau liegt nun ein Handbuch vor, das nach Inhalt und Aufbau als einzigartig und beispielhaft bezeichnet werden kann: ein zuverlässiger Führer zu den Baudenkmalern in Fachwerkbauweise.

Helmut Förster