

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 tiefsetzenden 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 Fachwerkrouen 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 tiefen 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