

Verkehrs, der Wirtschaft, Kunst und Kultur – Musik eingeschlossen –, ferner über Natur und Landschaft, Land und Leute. Und auch die enthaltenen Werturteile, Subjektivismen der Betrachtungsweise sind Beiträge zur Geistes- und Gesellschaftsgeschichte; gerade sie machen die Lektüre oft äußerst spannend. Eine Brücke vom «homo viator» der Vergangenheit zu dem der Gegenwart wird sichtbar.

Anmerkungen, sowohl zur Person des Reisenden als auch dessen Angaben, stellen die angedeuteten zeit- und personenbedingten Mißverständnisse und Fehlerurteile richtig, geben dem Erwähnten seinen räumlich und zeitlich richtigen Ort. Der Rahmen ist weit gespannt. Die Schilderungen heben an mit der Missionsreise des hl. MAGNUS und seiner Begleiter um 720/30; sie enden mit der Ferienreise des Gymnasiasten ULRICH REH 1857. Orts-, Personen- und Sachweiser vermitteln Zugang von den verschiedensten Bezügen her. Für Württemberg besonders ergiebig sind der Bericht des englischen Juristen FYNES MORRISON (1592 und 1595), der des Kardinals GARAMPI (1761–63), des P. KONSTANTIN STAMPFER (1784), des P. PLACIDUS SCHARL von Andechs (1757 und 1758), des JOH. EBERH. DEWALD (1838). Das Ganze: ein lustig zu lesendes und lehrreiches Unterhaltungs- und Bildungsbuch im besten Sinne. Adolf Schahl

Die Württembergischen Staatseisenbahnen

ALBERT MÜHL und KURT SEIDEL: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. Stuttgart und Aalen: Konrad Theiss Verlag 1970. 340 Seiten, 20 umfangreiche Tabellen, 104 Typenskizzen, zwei Karten auf dem Vorsatz, eine Organisationsübersicht, eine Kartenskizze und 87 Dokumentarfotos. DM 49,-.

Ende Oktober letzten Jahres fand die Feier des 125-jährigen Bestehens der ersten, zwischen Cannstatt und Untertürkheim errichteten Bahnstrecke in Württemberg statt. Das Jubiläum stand mehr im Zeichen der schnellsten E-Lok, des neuesten Vororttriebwagens und anderer technischer Wunderdinge als des «Oldtimers», der zwischen Stuttgart und Cannstatt schnaufte. Wenn auch viele damals mitfahren wollten, so empfand man doch das Ganze als ein Museumsstück aus grauen Tagen der technischen Vorzeit.

Daß mit dieser kleinen Eisenbahnstrecke ein großartiges Netz von Eisenbahnlinien in den auf 1845 folgenden Jahren hierzulande entstand, weiß man. Weiß man aber auch (noch), welche Superlative mit dieser Einrichtung der Württembergischen Staatseisenbahnen verbunden sind? Den ersten Gebirgsübergang auf dem europäischen Kontinent stellt der Albaufstieg bei Geislingen dar, die erste elektrische Eisenbahn auf deutschem Boden, ein Werk OSKAR VON MILLERS, fuhr zwischen Tettngang und Meckenbeuren. Schließlich für unser Land bedeutsam: der höchstgelegene Bahnhof Württembergs wurde 1928 in Gosheim (806 m) errichtet, die erste Privatbahn bereits 1863 zwischen Unterboihingen

und Kirchheim in Betrieb genommen (1899 wurde sie dann verstaatlicht), die erste Schmalspurbahn verkehrte 1891 zwischen Nagold und Altensteig, drei Jahre später zwischen Marbach a. N. und Beilstein. Was ist davon geblieben?

Dieses neue Wissen hat man präsent, wenn man das üppig aufgemachte Jubiläumswerk studiert und die Geschichte des Eisenbahnbaus und vor allem diejenige der Trassenführungen vor dem Leserauge vorüberziehen läßt. Wieviel Großzügigkeit steht hier neben Länder-Kleinstaaterei! Staatsverträge mit Bayern, mit Preußen (wegen Hohenzollerns) und immer wieder mit Baden, das ohnedies wegen der Schwarzwaldbahn mit Württemberg im Interessenkonflikt lag, blockierten, hemmten und verzögerten den souveränen Ausbau des Eisenbahnnetzes. Da gab es die «isolierte Bahn» zwischen Pforzheim und Mühlacker, eine richtige «Inselbahn», da mußte der Bahnhof Zollern für die allerhöchst dort einfahrenden Herrschaften einen Salon aufweisen (auch ein Turm war geplant). *Tempi passati.*

Der historische Teil von KURT SEIDEL läßt die Geschichte unseres Landes gleichsam von einer anderen Seite her sehen. Sie ist aber auch zum guten Teil Technikgeschichte, wie sich am Ausspruch des Erbauers der Schwarzwaldstrecke von Freudenstadt nach Schiltach ablesen läßt: «Mit dieser Strecke war ein Stück Erdoberfläche zu projektieren, welches fast alle Unliebsamkeiten vereinigt, die sich der Erbauung von Eisenbahnen irgend entgegenstellen können.» SEIDEL stellt die Stufen heraus, in denen sich der Ablauf dieser Geschichte vollzog: bis zur Jahrhundertwende Ausbau des Hauptnetzes, dann anschließend die Blütezeit der Nebenstrecken. Wie viele Fehlplanungen dabei unterlaufen sind, wird klar ausgesprochen. Voll unterstreichen aber darf man die pauschale Aussage: «Erst durch die Eisenbahnen wurde aus dem reinen Agrarland das heutige Württemberg mit seiner leistungsfähigen Industrie» (S. 108).

Eine Geschichte der Lokomotiven sowie viele Tabellen runden das Bild dieses Buches, das – nicht umsonst – auf dem Umschlag das bekannte Eisenbahnbild HERMANN PLEUERS trägt. Es gab und gibt eine «Eisenbahnromantik». Allen, die sich ihr verbunden fühlen, wird die Lektüre dieses Buches ein Genuß sein. Nur derjenige, der an Kursbuchlektüre seine Freude hat, hätte gerne im Tabellenwerk vielleicht etwas über die Entwicklung des Fahrplans, der Geschwindigkeiten, der Zugdichte usf. erfahren. So bleibt dieses Randkapitel noch zu schreiben.

Wolfgang Irtenkauf

Schwäbisch von A bis Z

KARL GÖTZ: Schwäbisch von A bis Z. Bodman: Hohenstaufen-Verlag 1970. 190 Seiten. DM 15,80.

«Schon wieder ein neues Schwabenbuch?» fragt man sich stirnrunzelnd bei der Ankündigung des Verlags. Aber man horcht auf und wird neugierig, wenn man