

rungsbereitschaft förderten. Auswanderung wurde aber als wirtschaftlicher und nationaler Substanzverlust betrachtet, da ja in der Regel nicht die Ärmsten und Dümmeisten neue Chancen in der Fremde suchten. Vor allem die Abwanderung von Facharbeitern und Landwirten wurde als Verlust betrachtet, der allenfalls durch Erschließung neuer Märkte durch die Auswanderer kompensierbar erschien. So schien die Gründung geschlossener deutscher Siedlungen z. B. in Südamerika ein Mittel zu sein, das Deutschtum zu erhalten. Die zunehmende Auswanderungsneigung stieß jedoch auf restriktive Einwanderungspolitik in den meisten Aufnahmeländern, vor allem auf die seit 1921 wirkende Quotengesetzgebung in den USA. Eine offizielle Förderung der Auswanderung gab es nicht, im Gegenteil. Das 1919 gegründete Reichswanderungsamt suchte durch Beratung und Information sowie durch Kontrolle der von der Auswanderung Profitierenden – Siedlungsvereine, Reedereien, Auskunftsbüros – ohne eigentliche Verletzung des Grundrechts auf freie Wahl des Wohnorts die Auswanderung zu kanalisieren, zu reduzieren. Im Reichstag spielte das Thema keine Rolle. Der Entwurf eines Auswanderungsgesetzes kam nicht einmal ins Plenum. *G. Taddey*

Roland Bauer: Bäuerliche Lebensformen sterben mit den alten Leuten. Mit einer Einführung von Hellmut G. Haasis. Stuttgart: edition cordeliers 1982. o. S.

Der in Winterberg Gde. Braunsbach ansässige Fotograf R. Bauer hat mit seiner Kamera faszinierende Bilder aus dem Leben des alten Geschwisterpaares Kathe und Gottfried Wendel (†) aufgenommen. Winterberg unterhalb von Burg Tierberg ist nach der Oberamtsbeschreibung von Künzelsau »ein sehr abgeschiedener, winterlich gelegener Weiler, erscheint 1563 erstmals im Kirchenbuch von Steinkirchen, hatte um 1770 6 Haushaltungen«; nach dem Stand von 1981 lebten hier nur noch 8 Einwohner, zwei davon waren die Geschwister Wendel. Die Aufnahmen sind so unmittelbar und echt, daß sie eigentlich keines Kommentares bedürften. Doch Roland Bauers Einführung lebt aus demselben Geist, sie wird den Bildern gerecht. Als ganz unpassend aber muß man den vorangestellten Text von H. G. Haasis bezeichnen, der einen Sinn des Buches erst dann sieht, »wenn... die ungestillte Wut von Generationen gequälter Bauern auf uns überspringt.« *U.*

Albert Mühl, Kurt Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. Mit 106 Typenskizzen von Rudolf Stöckle. 2. verb. und erg. Aufl. Stuttgart: Theiss 1980. 311 S. mit Abb. Seit die Deutsche Bundesbahn die Grundsätze Albert Maybachs, des früheren Präsidenten des Reichseisenbahn-Amtes, aufgegeben hat, die »Eisenbahnen seien als öffentliche Verkehrs-Anstalten zu betrachten, sie sollten daher nicht Finanzquelle, sondern Mittel zur Hebung der öffentlichen Wohlfahrt sein« und ständig ihr Streckennetz abbaut, steigt im umgekehrten Umfange die Anzahl der Veröffentlichungen eisenbahnhistorischer Literatur. So liegt auch hier ein umfangreiches Werk zur Eisenbahngeschichte vor.

Es überrascht mit einer Lithographie von Eminger aus der Frühzeit, vielleicht kurz nach der Eröffnung des Rosenstein-Tunnels in Stuttgart. Hier kommt ein Drei-Wagen-Zug aus dem alten Tunnel (1843/44) unter dem Schloß hervor. Es veranlaßte den Rezensenten, an Streckenplänen, Bahnhofs- und Zugbildern aus verschiedenen Bundesstaaten zu prüfen, ob die Eisenbahn in ihrer Entstehungszeit »links« gefahren sei. In der Jubiläumsschrift der Deutschen Reichsbahn wird aber 1935 festgestellt, daß bereits bei den ersten zweigleisigen Strecken in Deutschland die Züge stets auf dem rechten Gleis fuhren. Es kann sich also bei Emingers Werk um eine »künstlerische Freiheit« gehandelt haben.

In dem Werk selber findet der Eisenbahn-Liebhaber alles, was zur württembergischen Eisenbahngeschichte gehört: von der zaghaften, sparsamsten Entwicklung der Eisenbahnpolitik – die wohl kaum mit der wirtschaftlichen Entwicklung des gewerbetreibenden Landes Schritt hielt – bis zu den beachtlichen technischen Leistungen der Bahn.

Hat Dr. Kurt Seidel, Experte für historisches Eisenbahnwesen, diesen ersten Teil bearbeitet, bringt Albert Mühl einen fundierten Überblick über die technische Entwicklung. Die

Wagentypen und ihre Entwicklung werden ebenso dargestellt wie (in einem sehr umfangreichen Tabellenteil) die Strecken und der organisatorische Aufbau.

Rudolf Stöckle fertigte Typenskizzen aller Lokomotiven und Wagen. Zahlreiche Photographien runden das Werk ab, das einen aufschlußreichen Einblick in die württembergische Wirtschaftsgeschichte bietet. fdg

R/ Die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg. Denkschrift zum fünfzigsten Jahrestag der Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg am 22. Oktober 1845. Bearb. von (Otto) Supper (= Kohlhammer Edition Eisenbahn, hrsg. von Wolfgang Fiegenbaum). Stuttgart: Kohlhammer 1895. 215 S., 59 Abb.; Nachdruck 1981, mit zusätzl. 44 Abb. und Nachwort.

Als Denkschrift zum 50. Jahrestag der ersten Eisenbahnstrecke in Württemberg hat Dr. Supper 1895 seine »Entwicklung des Eisenbahnwesens im Königreich Württemberg« im Kohlhammerschen Verlage vorgelegt, das Wolfgang Fiegenbaum im Nachdruck um 44 Bilder erweitert hat.

Organisation der Eisenbahnverwaltung, Eisenbahnbau, Eisenbahnbetrieb, Eisenbahnverkehr, Eisenbahnpersonal und Privatbahnen bilden die sechs Abschnitte des Werks. Fiegenbaum hat das Suppersche Werk ergänzt und auch schon Streckenabbauten aufnehmen müssen! Schienenprofile, Streckenpläne und Bahnhofsbilder werden ebenso dargeboten wie sehr detaillierte Grundrißpläne von Personenwagen. Der Eisenbahnfreund findet zahlreiche Literaturangaben, insbesondere die einschlägige Gesetzgebung. Suppers verdienstvolles Werk ist einem breiteren Leserkreis wieder zugänglich gemacht worden. Fiegenbaum hat durch seine Ergänzungen den Eisenbahnfreunden einen guten Dienst erwiesen. fdg

Handbuch der Museen. Handbook of Museums. Bundesrepublik Deutschland, Deutsche Demokratische Republik, Österreich, Schweiz, Liechtenstein. Redaktion: Harald Gläser, Wolfgang Hermann [u. a.]. 2. neubearb. Aufl. München, New York, London, Paris: Saur 1981. 780 S.

In der 2. ergänzten und verbesserten Auflage enthält das Handbuch der Museen Adressen und Daten von über 3400 Museen aus der Bundesrepublik Deutschland, der DDR, aus Österreich, der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein. Darüber hinaus wird über den Museumsträger, Museumsleiter und Stellvertreter, Öffnungszeiten, Eintrittspreise, Ausstellungsfläche, Sonderausstellungen, Führungen Auskunft gegeben. Bei größeren Museen finden sich auch Angaben zur Unterbringung der Sammlung und zur Sammlungsgeschichte; über besondere wissenschaftliche Einrichtungen und ihre Leiter, über geplante Erweiterungen, über die Publikationen seit 1970 und die Ausstellungskataloge seit 1975. Das Handbuch ist nach Ländern, innerhalb der Länder ortsalphabetisch, geordnet.

Die Register ermöglichen ein schnelles Auffinden nach Orten und nach Museumsnamen. Das Stichwortregister ordnet und erschließt etwa 2000 Sammelgebiete. Das ausführliche Nachschlagewerk erweist sich als nützliche Hilfe für jeden im Museum Beschäftigten. Bei einer künftigen Auflage könnte die Rubrik Museumsleiter entfallen, da zwischen den Erscheinungsdaten sich manches verändert haben dürfte. Trotz der hohen Anzahl der genannten Museen darf nicht auf Vollständigkeit geschlossen werden, wie das Beispiel für Schwäbisch Hall beweist: Das Feuerwehrmuseum in der Hirtenscheuer wird hier noch nicht genannt. Leider hat sich auch bei der Bindung ein Fehler eingeschlichen. Seite 743, 746 und 747 sowie Seite 750 sind blind. Trotz dieser kleinen Fehler ist das Handbuch der Museen ein Standardnachschlagewerk geblieben. He

R/ Erich Kleinschmidt: Stadt und Literatur in der frühen Neuzeit. Voraussetzungen und Entfaltung im südwestdeutschen, elsässischen und schweizerischen Städteraum. Köln, Wien: Böhlau 1982. 415 S.

Die frühneuzeitliche Stadt hat mehr als der Adelssitz und das Land kulturellen Eigenbedarf.