

des Rezensenten über Michel Kerner und seine Heimat, das Gandelgut in Flatschach (S. 124), auf Grund der Forschungen Lenckners sowie einen Kurzbeitrag von K. Seeber über die Weinberger Vögte Ulrich und Georg Renz als Kerners Ahnen (S. 131). Wu

Ferdinand Geldner: Konradin, das Opfer eines großen Traumes. Größe, Schuld und Tragik der Hohenstaufen. Bamberg: Meisenbach 1970. 170 S., Beiheft mit Karte und 7 Stammtafeln. DM 32,—.

Die tragische Geschichte und der Untergang Konradins, des Herzogs von Schwaben und Königs von Jerusalem, ist 700 Jahre nach seiner Hinrichtung (1268) wieder stärker in das Bewußtsein der Geschichtsfreunde getreten. Es ist daher dankenswert, daß der Verfasser nach dem heutigen Stand der Forschung eine kurze, „nur das Wesentliche berücksichtigende Geschichte Konradins“ (S. 77) vorlegt. Er geht aus von der Frage, welche Möglichkeiten mit Konradins Tod „für immer verloren gingen“, und antwortet selbst, daß auch ein Sieg auf den Palentinischen Feldern dem jungen Prinzen kaum eine dauerhafte Chance gegeben hätte (S. 113). Ausgehend von einem knappen Überblick über die Geschichte der Staufer, die dem Nachfahren eine „über-schwere Last“ vererbten, schildert der Verfasser Konradins Geschichte vor dem zeitlichen Hintergrund. Von besonderem Wert ist der Überblick über die Urteile der Historiker zu Konradins Prozeß (S. 98), die Erörterung der Rechtlosigkeit dieses politischen Scheinverfahrens und des Anteils des Papstes, der „das Lamm zur Schlachtbank“ ziehen ließ. Auf Grund der spärlichen Überlieferung verzichtet der Verfasser bewußt auf den Versuch einer Charakteristik Konradins; vielleicht hätten aber doch die ihm oder seinem Vater zugeschriebenen Minnelieder herangezogen werden können. Ob sich freilich Konradin „als Sizilianer fühlte“ (S. 51), ist wohl nicht damit zu beweisen, daß er sich bei dem Zug nach Italien auf italienische Anhänger stützen mußte; Manfreds Ansprüche auf Sizilien rührten aber sicher nicht von seiner norditalienischen Mutter her (S. 30), sondern vom väterlichen Erbe. Auch den Ausdruck „Lockungen des Südens“ (S. 17) würden wir lieber vermeiden, um den Mißverständnissen des 19. Jahrhunderts zu entgehen. Französische Kapetinger (S. 4) gehören zu den Ahnen von Konradins Vater ebenso wie zu denen seiner Mutter, nämlich Adelheid, die Tochter Roberts II. Friedrich von Schwaben († 1191) war, wie G. Baaken 1968 nachgewiesen hat (Deutsches Archiv 24, 1), nicht der älteste, sondern der zweite überlebende (ursprünglich Konrad genannte) Sohn Barbarossas. Die Burg der Reichs-schenken nennen wir Limpurg, um sie von den verschiedenen Limburgen zu unterscheiden (zu S. 52). Aber diese Bemerkungen sollen den Wert der interessanten Schrift nicht einschränken.

Wu

Nico Sapper: Die Schwäbisch-Österreichischen Landstände und Landtage im 16. Jahrhundert. Schriften zur südwestdeutschen Landeskunde, 6. Band). Stuttgart: Müller & Gräff 1965. 144 S. DM 17,—.

Eine Geschichte der schwäbisch-österreichischen Landstände fehlte bisher. Im Vergleich etwa zu den württembergischen Ständen hatten sie wesentlich geringeren Einfluß, weniger Wichtigkeit und politische Bedeutung. Die vorliegende Arbeit unternimmt es, besonders die Frühgeschichte der schwäbisch-österreichischen Landstände und Landtage zu erhellen. Spät erst kam es zu eigenständigen Landtagen. Der erste eigentliche schwäbisch-österreichische Landtag wurde 1536 in Altdorf (Weingarten) abgehalten. Vorher war es nur zu lokalen Ständeversammlungen gekommen. Zu den Kompetenzen gehörte vor allem — wie üblich — die Steuerbewilligung. Die Entwicklung wurde durch die wenig straffe Verwaltungsgliederung und die gestreute Besitzlage gehemmt, erhielt jedoch Auftrieb von außen durch die Türkengefahr, die das Kaiserhaus politisch band. — Die Frage, ob jener „vorderösterreichische“ Streubesitz zwischen oberem Neckar, Donau und Bodensee ein „Land“ gewesen sei, kann — zumal mit modernen staatsrechtlichen Kriterien — nicht, auch nicht für einen kürzeren Zeitraum, exakt beantwortet werden. Man hat den Eindruck, der Vf. hätte dies gerne bewiesen, doch schließt er sich letzten Endes K. S. Baders Auffassung an, der den vorderösterreichischen und schwäbisch-österreichischen Gebieten die Qualität als „Land mit einheitlichem Recht und mit einer gleichmäßig geordneten Staatsverwaltung“ abspricht.

U.

Gerhard Nebinger: Biberacher Bürgerbuch 1490—1600. Biberach (Kunst- und Altertumsverein) 1969. 128 S.

Zur Biberacher Tagung des Arbeitskreises für südwestdeutsche Stadtgeschichtsforschung legte der Verfasser diese vorbildliche Ausgabe eines frühen Bürgerbuchs vor. Der Text ist chronologisch wiedergegeben, und von Beginn der Kirchenbücher an (1572) fügt Nebinger aus den Ehebüchern die jährlichen Trauungseinträge an, die Herkunftsangaben und Fort-

setzung der Familien ergänzen. Ein ausführliches Orts- und Personenregister erschließt den Band. Die Orte sind durch Kraftfahrkennzeichen näher bestimmt (allerdings fragt man sich, ob ein Benutzer in 100 Jahren das Verzeichnis der heutigen Autokennzeichen findet). Das Einzugsgebiet ist vor allem das oberschwäbische Hinterland der Reichsstadt, aber auch aus Alt-Württemberg, ja sogar aus Bayern gibt es Zuzug, dazu vereinzelt aus dem weiteren Umland Mitteleuropas (wir zählen 28 Orte). Davon entfallen 3 auf das württembergische Franken: Bartholome Ziegler aus Creglingen 1540, Susanne, Wilhelm Greilichs Tochter aus Hall 1584 (in Hall nicht feststellbar — wohl vom Lande) und Michel Brellochs aus Westgartshausen 1590. Wu

Otto Borst: Über Alt-Esslingen, Wandlungen eines Stadtgesichts. Hrsg. vom Kulturamt der Stadt Esslingen am Neckar. 472 S., Ill., 2 Karten. DM 17,80.

Das zweite große Buch des Vf. über Esslingen umspannt die ganze Geschichte der Stadt von den Anfängen bis in die Zukunft hinein. Über zwei Dutzend Bilder und Zeichnungen veranschaulichen den Text. Als einzige der größeren Neckarstädte hatte Esslingen keine Kriegsverluste zu beklagen; die Stadt steht also vor der gewaltigen Aufgabe, ihren historischen Bestand in die zukünftige moderne Großstadt zu integrieren.

Borst geht in seinem Buch nicht streng chronologisch vor. Er flicht die Geschichte in Bildbeschreibungen ein, in die Darstellung der Maler der Stadt und ihrer Malkunst, ihrer romantischen Sänger und der Lexikographen. Die Besonderheit der geographischen Situation Esslingens bedingte ihre geschichtliche Existenz: die Lage am Flußübergang, an der Handelsstraße, der Fernhandel, der Markt. Das stellt Borst im Kapitel „Stadtgrundriß und Stadtgeschichte“ dar. Bis zum Übergang an Württemberg schien der architektonische Bestand der Stadt in guter Ordnung gewesen zu sein: doch haben sich die Zerstörungen des 19. Jahrhunderts schon im 18. Jahrhundert abgezeichnet. Nun verlor sich auch die bürgerliche Verantwortlichkeit; die alten Geschlechter zogen ab. Viele, z. T. kunstgeschichtlich wertvolle Gebäude, Kirchen, die Stadtmauer, die Pliensaubrücke wurden abgebrochen oder verändert. Esslingen entwickelte sich abseits des Stadtkerns zur Industriestadt. Die Zukunftsforscher müssen sich bei ihren Städteplanungen auch den historischen Gegebenheiten anpassen, und Borst gibt ihnen für Esslingen einen Katalog von Gebäuden und Straßen an, die in das Esslingen der Zukunft eingegliedert werden können. U.

Manfred Akermann: Göppingen. Eine Text- und Bildmonographie der Stadt und ihrer Umgebung. Frankfurt: Weidlich 1970. 104 S., Ill. DM 20,—.

Es ist ein besonderes Anliegen des Verfassers, des tüchtigen Göppinger Stadtarchivars, geschichtlich gesicherte Ergebnisse in einer für weitere Kreise verständlichen und ansprechenden Form „unter die Leute zu bringen“ und damit das Verständnis für die geschichtlichen Wurzeln unseres Seins zu wecken. Das ist ihm in dem vorliegenden Band wieder ausgezeichnet gelungen. Mit vorzüglichen Bildern, von denen eine ganze Anzahl seine eigenen Aufnahmen sind oder von Traute Uhland-Clauss stammen, stellt er die „Zeugnisse der Vergangenheit“ vor, die noch heute zu sehen sind, zieht die Folgerungen für die heutige und künftige Gestaltung des Stadtbilds und gibt im übrigen eine lesenswerte knappe Übersicht über die Geschichte der Stadt. Die beigegebenen Kartenskizzen erwähnen wir nur deshalb, weil sie leider in Büchern solcher Art sonst nicht selbstverständlich sind. Das schöne Buch verdient Empfehlung. Wu

Albert Mühl und Kurt Seidel: Die Württembergischen Staatseisenbahnen. Stuttgart-Aalen: K. Theiß. 311 S., Ill., mit zahlreichen Skizzen. DM 49,—.

Das Jubiläum der württembergischen Eisenbahnen gibt Anlaß zur Vorlage dieses schönen Bandes, der die Entwicklung der Staatsbahnen schildert und vor allem auf technische Einzelheiten, auf den Bau der Lokomotiven ausführlich (von S. 117 ab) eingeht. Die zahlreichen beigegebenen Tabellen vermitteln Unterlagen, die nicht nur für das engere Thema, sondern vor allem auch für die Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte des Landes höchst aufschlußreich sind. Obwohl der Initiator der deutschen Staatsbahnen, Friedrich List, württembergischer Untertan gewesen war, hat man hier verhältnismäßig spät mit dem Bahnbau begonnen: die erste Strecke von Cannstatt nach Untertürkheim wurde im Oktober 1845 eröffnet. Die vorhergehenden Erörterungen, Programme und Auseinandersetzungen werden anschaulich geschildert. Zuerst wurde der mittlere Neckarraum erschlossen: bereits 1848 ging die Bahn bis Heilbronn. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Erschließung ist noch nicht überall in ihrer ganzen Tragweite erkannt. Hall bekam erst 1862 seine Verbindung mit Heilbronn, Crailsheim wurde 1866 von