

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

Goldshöfe her, 1867 von Hall her erreichbar und erhielt 1869 die Verbindung mit Mergentheim, 1875 bis zur bayerischen Landesgrenze. Erst 1880 war die Verbindung von Hesselental nach Backnang hergestellt, 1892 nach Künzelsau und 1924 nach Forchtenberg. Das geschah aber bereits in der Zeit des beginnenden Autoverkehrs. Die Tabelle der Streckeneröffnungen (S. 247 ff.) zeigt uns also die sehr langsame wirtschaftliche Erschließung des fränkischen Raumes (im Vergleich zu anderen Verkehrsräumen). Mit diesem Buch gewinnen wir einen künftig unentbehrlichen Beitrag zur Geschichte des 19. Jahrhunderts. Wu

Heimat und Arbeit. Der Kreis Aalen. 307 S., Ill. — Der Kreis Tuttlingen. 263 S., Ill. — Aalen: K. Theiß 1970. Je DM 19,80.

Die privaten Kreisbeschreibungen des Aalener Verlags werden um zwei neue Bände bereichert: erstmalig Tuttlingen, als erweiterte Neubearbeitung der Heimatkreis der Herausgeber Konrad Theiß und Hermann Baumhauer, Aalen. Wie die anderen Bände enthalten auch diese Beiträge der Bürgermeister und Landräte, Darstellungen der Wirtschaft und werbende Selbstdarstellungen der Firmen („Wirtschaftskurzbiographien“) sowie in knapper Form Geschichte und Kunst, gut ausgewählte Fotos illustrieren den Text. Der Tuttlinger Band zeigt dem Leser aus dem Unterland, wie wenig er von den landschaftlichen Schönheiten und Kunstdenkmälern dieses Kreises kennt; hervorzuheben sind die „Volkskundlichen Skizzen“ von Josef Zepf. Der Aalener Band, den die Herausgeber mit besonderer Liebe gestaltet haben, bringt Beiträge von Karl Fik und Hans Pfeifer über Ellwangen, Ottmar Engelhardt über Neresheim und Wolfgang Irtenkauf über den eigentlichen Aalener Raum; auch den kunstgeschichtlichen Beitrag des Herausgebers Baumhauer möchten wir hervorheben. Die Bände bewahren ihre Tradition einer knappen und ansprechenden Orientierung. Wu

Joachim Ahlborn: Die Familie Landauer. Vom Maler zum Montanherrn — (Nürnberger Forschungen 11) Nürnberg 1969. 185 S. M. Abb.

Ausgehend von der Geschichte des Zwölfbrüderhauses, das Matthäus Landauer 1510 begründet hat, legt der Verfasser eine höchst interessante Geschichte der Nürnberger Familie Landauer vor, die mit dem Maler Bertold aus Landau a. Isar beginnt, in seinem Sohn Marx († 1468) einen bedeutenden Fernhändler hervorbringt und mit dem Enkel Matthäus († 1515), einem großen Montanherrn, im Mannesstamm schließt. Der Verfasser untersucht auch die verflochtenen Familien wie Schreyer und Stark, die zugleich Partner in den Handelsunternehmungen der Landauer waren. Erst in der letzten Generation gibt es Heiratsverbindungen zum Patriziat. Für uns ist von besonderem Interesse der mehrfach erwähnte Ott Sulmeister, der die Firma in Posen und Krakau vertrat und 1455 Klara Stark heiratete, deren Bruder Hans mit Cäcilie, der Tochter des Marx Landauer, verheiratet war. Dieser Ott Sulmeister stammte aus Hall und war der letzte Vertreter seines alten Namens in Hall, während eine andere Linie der Familie unter dem angenehmen Namen Senft weiterlebte. Ott Sulmeister war der Sohn des Haller Ratsherrn Ulrich Sulmeister und seiner Frau Ursula von Rinderbach aus Gmünd; Ulrich läßt sich als Sohn des Konrad Peter(er), gen. Sulmeister, und der Guta Mangold, also Enkel Burkhard Sulmeisters und der Sanna Peter nachweisen. Der Abstammung nach gehörte also „Ott von Posen“, der eine reiche bürgerliche Kaufmannstochter zur Frau nahm, völlig dem alten Stadtadel an. Übrigens endete Ott Sulmeister 1478 durch Selbstmord (Nürnberger Städtechroniken 4, 352); auch sein Sohn Hans starb jung (1493), aber die Enkelin Ursula (1484—1529) wurde 1501 die Frau des großen Stadtschreibers Lazarus Spengler. Wu

Gottfried Mälzer: Johann Albrecht Bengel. Leben und Werk. Stuttgart: Calwer Verlag 1970. 495 S., Ill. DM 34,—.

Albrecht Bengel (1687—1752) von schwäbisch-fränkischer Abstammung war ein Nachkomme von Johannes Brenz und Ahn von Ernst Kretschmer; er gehört also in die soziale und geistige Tradition, die typisch für die schwäbische Ehrbarkeit ist. Der Theologe Bengel begründete zumindest in Deutschland die wissenschaftliche Textkritik am Neuen Testament; sie bildete die Voraussetzung seiner Exegese, seiner Bibeldeutung, die bis heute weitergewirkt hat; endlich entwickelte er besonders aus der Offenbarung des Johannes eine Heilstheologie, die starken Einfluß vor allem auf den schwäbischen Pietismus hatte. Der Verfasser schildert das Leben des Klosterpräzeptors in Denkendorf, der schließlich Prälat in Herbrechtingen und Alpirsbach wurde (bis S. 121); dann stellt er im Kernstück des Buches die Werke Bengels dar (S. 123—283), um schließlich die Grundzüge seines Denkens herauszuarbeiten (S. 285—399). Ausführliche Literaturangaben, Anmerkungen und Register schließen den Band ab (allerdings