19. Jahrhundert auch Eingang in die Literatur findet, wie dem Beitrag über »Die Darstellung der Flößerei in Literatur und Malerei« zu entnehmen ist.
Die große wirtschaftliche Bedeutung, die die Flößerei einst besaß, beschreibt der Aufsatz über »Die Flößerei in Deutschland und ihre Bedeutung für die Volks- und Forstwirtschaft«.
Dem Floßbau, der Floßfahrt und dem Leben der Flößer sind vier weitere Beiträge gewidmet: »Vom Baum zum ›schwimmenden Dorf‹. Der Bau von Flößen« – »Die Floßfahrt und ihre Technik« – »Arbeits- und Lebenswelt eines Flößerdorfes am Beispiel von Unterrodach« – »Rauhe Schale, weiches Herz. Die Entstehung des Mythos ›Flößer‹«.
Der letzte Aufsatz »Gaudiflößerei – ein Stimmungsbericht« schildert die Flößerei als heutige touristische Attraktion.
Die zahlreichen Abbildungen des Bandes ergänzen die Textbeiträge in gelungener Weise. Wenn auch an diese Publikation keine hohen wissenschaftlichen Ansprüche gestellt werden können, so animiert sie gerade aufgrund ihres populärwissenschaftlichen Charakters eine breite Öffentlichkeit zum Studium. Demjenigen, der sich intensiver mit dem Thema beschäftigen möchte, bietet ein Verzeichnis weiterführender Literatur die Möglichkeit dazu.
Ein Glossar, das die wichtigsten Fachtermini erläutert, und ein Register der Orts- und Flußnamen erleichtert die Benutzung. *H.-D. Bienert*

Wolf-Dieter Rommel: Die Haalholzflösserei von 1385 bis zur Übernahme der Saline Schwäbisch Hall durch das Königreich Württemberg. Freiburg, Institut für Forstpolitik und Raumordnung. Dipl. Arbeit 1983. 139 S., Abb., mschr.
Der Verfasser stellt – weitgehend an Hand der handschriftlichen Chronik von G. W. Ch. Bühler- das Floßwesen auf dem Kocher zur Versorgung der Haller Saline eingehend dar. Es ist zu begrüßen, daß ein Ausbau dieser Arbeit beabsichtigt ist, bei dem wohl auch die Veränderungen in der Geschichte und die Auseinandersetzung zwischen Hall und Limpurg eingehender behandelt werden. Die vorliegende Arbeit regt den Appetit auf mehr an! *G. Wunder*

Hans-Peter Schäfer: Die Anfänge der fränkischen Eisenbahn. Würzburg: Stürtz 1985. 120 S., 55 Abb., 13 Ktn.
Die erste deutsche Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth wurde am 7. Dezember 1835 eröffnet. Diese »unternehmerische Pioniertat« ist nach Meinung des Autors an ihren verkehrstechnischen und verkehrswirtschaftlichen Voraussetzungen und Begleitumständen zu messen. So unternimmt er es denn sehr sorgfältig, die seinerzeit in den neubayerischen Provinzen herrschende Verkehrs-Infrastruktur auszuleuchten, welche schlichtweg als katastrophal zu bezeichnen war. Dargestellt werden die wichtigsten Postrouten, auch der Güterverkehr auf der Straße und per Schiff.
Schwerpunktthemen sind – naturgemäß – der Bau der Strecke Nürnberg–Fürth, die Begründung der ersten fränkischen Fernbahn von Hof über Nürnberg bis Lindau, Planung und Bau der Ludwigs-Westbahn Bamberg–Würzburg–Aschaffenburg, Planung und Bau der Strecken über Frankens Grenzen hinaus und schließlich der Ausbau des innerbayerischen Hauptstreckennetzes. Der zeitliche Rahmen umfaßt die Jahre 1835 bis 1880.
Die Abhandlung basiert im wesentlichen auf nichtedierten archivalischen Quellen, insbesondere auf Akten bayerischer Ministerien. Wie reichlich aus solchen Quellen zu schöpfen ist, beweist dieses Werk anschaulich. Besonderes Lob gebührt dem Autor für den gelungenen Versuch, ein Thema aus »vor-photographischer« Zeit so lebhaft zu illustrieren, daß es allein schon die Abbildungen rechtfertigen, das Buch zur Hand zu nehmen. *St. Müller*

Gemeinsam mehr leisten. 1881–1981. Hrsg. vom Württembergischen Genossenschaftsverband Raiffeisen/Schulze-Delitzsch e. V. Tübingen: Tübinger Chronik 1981. 201 S., 46 Abb.
Im Juli 1881 schlossen sich 36 landwirtschaftliche Darlehenskassen zum »Verband landwirthschaftlicher Creditgenossenschaften in Württemberg« zusammen. Die 100jährige Wiederkehr dieses Ereignisses nahm der Württembergische Genossenschaftsverband Raiff-