

Niklot Klüßendorf ist ein ebenso kenntnisreicher wie lesbarer Überblick zur Münz- und Geldgeschichte Hessens vom ausgehenden 8. bis ins frühe 21. Jahrhundert gelungen. Seine Darstellung kann auch außerhalb dieses Bundeslandes mit höchstem Gewinn gelesen werden. Viele Entwicklungen, die Klüßendorf für den hessischen Raum beschreibt, gelten auch für Württemberg und andere deutsche Landschaften, wie beispielsweise die Prägung von Goldgulden nach Florentiner Vorbild seit der Mitte des 14. Jahrhunderts, das Auftreten neuer großformatiger Silbermünzen seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert, die Krise der „Kipper- und Wipperzeit“ während des Dreißigjährigen Krieges oder die Vereinheitlichung der Währungen im 19. Jahrhundert. Klüßendorfs Werk hat deshalb weit über Hessen hinaus Bedeutung und kann auch als Vorbild für die noch zu schreibende moderne Münz- und Geldgeschichte des deutschen Südwestens dienen.

Matthias Ohm

Martin STINGL (Hg.), 175 Jahre Eisenbahn am Oberrhein, „Baden wird ein Weltmarktplatz werden“, Begleitband zur Ausstellung des Generallandesarchivs Karlsruhe vom 5. Juli bis 22. November 2013, Stuttgart: Kohlhammer 2013. 114 S. ISBN 978-3-17-023265-5. € 12,-

Der reich bebilderte Begleitband zur Ausstellung im Generallandesarchiv Karlsruhe gibt einen Überblick über die Anfänge des Eisenbahnwesens in Baden vor 175 Jahren. Anhand zahlreicher, einzeln und detailliert vorgestellter Exponate wird die Geschichte der Eisenbahn im Großherzogtum Baden ab den ersten Überlegungen Anfang der 1830er Jahre und dem Beschluss über ihre Einführung im Jahr 1838 nachvollzogen. Mit der Entscheidung zum Bahnbau wurde – anders als in anderen deutschen Staaten – auch festgelegt, dass die Umsetzung nicht durch private Investoren, sondern durch den Staat erfolgen sollte. Von der Einweihung der ersten Strecke zwischen Mannheim und Heidelberg 1840 bis zur Fertigstellung der Bahn bis Konstanz 1863 reicht dabei der Spannungsbogen. Ein wichtiges Anliegen des Buches ist es, das Spannungsfeld zwischen technischem Fortschritt und den Auswirkungen der Einführung des neuen, revolutionären Fortbewegungsmittels auf das Leben der Menschen und die Umwelt im Auge zu behalten.

Die Ausstellung wurde überwiegend mit Exponaten aus dem Archivbestand „Bundesbahndirektion Karlsruhe“ erstellt. Dieser dokumentiert die Entwicklung „von den Anfängen in den 1830er Jahren bis zur Privatisierung der Deutschen Bundesbahn“ (S. 5). Ergänzend wurden Unterlagen aus den Ministerien und dem Landtag hinzugezogen sowie Stiche und Grafiken. So entsteht ein aussagekräftiges Bild über die Entwicklungsgeschichte der badischen Eisenbahn.

In seinem einleitenden Aufsatz thematisiert Martin Stingl die „Hoffnungen und Ängste bei Badens Start ins Eisenbahnzeitalter“. So verweist er zu Beginn darauf, dass ähnlich wie bei den heutigen Auseinandersetzungen um den Bau von Stuttgart 21 schon damals die Befürworter und Gegner des Projektes die unterschiedlichsten Argumente ins Feld führten. Denn „technische Neuerungen und ehrgeizige Großprojekte jeder Art rufen in der Öffentlichkeit immer gemischte Reaktionen hervor“ (S. 7). Kurz geht er auf die Entscheidungsfindung der 1830er Jahre ein, die schließlich zum Bahnbau führte. Sie dauerte von 1833 bis 1838, und noch im selben Jahr begann der Bau der ersten Strecke. Die Befürworter versprachen sich wirtschaftlichen Aufschwung für das agrarisch geprägte Land und eine Verbesserung des Transports, der auf Landstraßen und dem Rhein stark vom Einfluss des Wetters abhängig war.

So verwundert es nicht, dass einer der frühesten Verfechter des Bahnbaus der Mannheimer Kaufmann Ludwig Newhouse war. Unterstützt wurde das Eisenbahnprojekt ebenfalls durch den Eisenbahnpionier Friedrich List, der 1835 neben wirtschaftlichen Vorteilen einen Aufschwung des Fremdenverkehrs prophezeite. Die zahlenmäßig geringeren Zeugnisse der Gegner zeigen die Furcht von Gastwirten und ländlich geprägten Gemeinden vor Nachteilen durch die Einführung des neuen Verkehrsmittels mit höherer Reisegeschwindigkeit und kürzerer Verweildauer in den Orten an der Strecke.

Die Geschichte hat letztendlich den Fürsprechern des Bahnbaus recht gegeben. Denn tatsächlich war er ein wichtiger Motor für die Industrialisierung. Besonders der Maschinenbau profitierte vom Bau der Eisenbahn, wie beispielsweise die Karriere Emil Keßlers belegt. Allerdings hatte die Bahn nicht nur Folgen für die Wirtschaft, sondern auch Auswirkungen auf die Menschen und die Gesellschaft. Kommunikation und Reisen wurden erleichtert, regionale Unterschiede ausgeglichen. Der Bau der Bahn brachte Arbeitsplätze, veränderte aber dabei die Umwelt sowie die Arbeitswelt. Und nicht zuletzt war die Bahn bedeutend für Politik, Verwaltung und Militär in dem noch jungen Land Baden. Dies zeigte sich bereits in der Revolution 1848/49.

Anschließend werden in fünf Kapiteln unterschiedliche Aspekte der Entwicklung beleuchtet. Kapitel I befasst sich mit den „Konzepte[n] und Entscheidungen“ und dem „Eisenbahnlandtag“ im Zeitraum von 1831 bis 1838. Hier werden die konkreten Ideen für die Umsetzung des Bahnbaus vor Ort, aber auch die Pläne von Friedrich List vorgestellt. List sah in der Strecke zwischen Mannheim und Basel eine der wichtigsten Verkehrsachsen im europäischen Verkehr. Das zweite Kapitel widmet sich dann unter dem Titel „Anfänge und Impulse“ der ersten Strecke von Mannheim nach Heidelberg, dem Verkehr auf ihr und dem rollenden Material, das zunächst aus Großbritannien bezogen wurde. 1842 wurde dann die erste in Baden durch Keßler und Martiensen gefertigte Lokomotive ausgeliefert.

Im dritten Kapitel geht es um „neue Landschaften und neue Städte“ entlang der Strecke von Mannheim über Basel nach Konstanz. Hier werden der Ausbau des Streckennetzes und die Bauwerke der Bahnhöfe vorgestellt. Sie hatten nach den Entwürfen von Friedrich Eisenlohr in ganz Baden ein ähnliches Erscheinungsbild. Eine weitere Folge des Eisenbahnbaus waren seine Auswirkungen auf die städtebaulichen Entwicklungen. Beispielsweise wurde in Karlsruhe der Bahnhof verlegt, nachdem die Gleise die weitere Ausdehnung der Stadt behinderten.

Das vierte Kapitel richtet dann den Fokus auf die übernationalen Auswirkungen der badischen Eisenbahn. Als „Grenzland“ war Baden dazu prädestiniert, dass sein Eisenbahnnetz an die angrenzenden Länder angeschlossen wurde. Hier verliefen wichtige Routen von Süden nach Norden und von Ost nach West. Schon beim Bau der Strecke nach Konstanz war es notwendig, dass ein Teil der Trasse über Schweizer Territorium verlief, was internationale Vereinbarungen notwendig machte. 1933 kam es dann tatsächlich zu internationalen Verwicklungen, als am Gebäude des Badischen Bahnhofs in Basel eine Hakenkreuzfahne gehisst wurde.

Im letzten Kapitel geht es dann um den „reisende[n] Mensch, seine Zeit und seine Umwelt“. Die gestiegene Mobilität der Menschen durch den Bahnbau forderte allerdings auch die Unterordnung der Menschen unter die „Zwänge“ der Eisenbahn. Ein wesentlicher Punkt war dabei, dass durch die Eisenbahn in Baden die Vereinheitlichung der Uhrzeit befördert wurde. Als „Urmeter“ diente dabei die Uhr des Kaufhauses in Mannheim. Auch gab es Auswirkungen auf die Wahrnehmung des Reisens durch die Passagiere, die nun Strecken in deut-

lich kürzeren Zeiträumen zurücklegen konnten. Eine Folge war, dass zur Erklärung der vorbeiziehenden Landschaften Panoramakarten angefertigt wurden.

Das Begleitbuch zur Ausstellung gibt einen guten Einblick in die Diskussionen und Argumente über die Einführung der Eisenbahn in Baden, ihre Protagonisten und die Auswirkungen, die der Bau für das Großherzogtum hatte. Mit seinen zahlreichen, durchgehend farbigen Abbildungen der Exponate, die allesamt jeweils näher erläutert werden, ist das Buch nicht nur informativ, sondern auch unterhaltsam und in jedem Fall ein guter Einstieg für die Auseinandersetzung mit dem Thema. Besonders hervorzuheben ist, dass durch die im Anhang publizierten Quellen sowohl die Befürworter als auch die Gegner des Bahnbaus sowie mit einem Schreiben der Maschinenfabrik Kessler und Martiensen auch die Hersteller des fahrenden Materials zu Wort kommen. Dies ermöglicht einen guten Einblick in die jeweiligen Denkweisen und Argumentationen der Zeit.

Christian Rilling

*Kultur- und Bildungsgeschichte, Literatur- und Musikgeschichte*

Die Zisterzienser und ihre Bibliotheken, Buchbesitz und Schriftgebrauch des Klosters Altzelle im europäischen Vergleich, hg. von Tom GRABER und Martina SCHATTKOWSKY, (Schriften zur sächsischen Geschichte und Volkskunde 28), Leipzig: Leipziger Universitätsverlag 2008. 420 S. ISBN 978-3-86583-325-9. € 58,-

Gerade für den Bereich, der durch den Titel dieser Aufsatzsammlung in den Blick gestellt wird, bietet das Zisterzienserkloster Altzelle Chancen, die durch die vierzehn hier versammelten Aufsätze, die auf Vorträge einer Tagung aus dem Jahr 2006 zurückgehen, unter verschiedenen Aspekten und aus der Perspektive verschiedener Fachdisziplinen mit großem Erfolg wahrgenommen werden. Das Kloster Altzelle, das 1175 besiedelt wurde, aber dessen Gründung schon seit 1162 durch den Markgrafen Otto von Meißen geplant war, gehört nicht zuletzt wegen seines Status als Hauskloster der Wettiner und Begräbnisstätte der Markgrafen von Meißen zu den bedeutendsten kirchlichen Institutionen des sächsischen Raums. Während seine Bedeutung für die Landesgeschichte und für die klassischen Themen der bisherigen deutschen Zisterzienserforschung, wie die Rodungs- und Kolonisationsleistungen des Ordens, Wirtschaftsgeschichte und Bergbau, in einem Vorgängerband (hg. von Martina Schattkowsky/André Thieme 2002) ausgelotet wurde, widmet sich dieser zweite Aufsatzband einem Thema, das für die deutsche Geschichtsforschung relativ neu ist, nämlich den intellektuellen und spirituellen Leistungen des Ordens.

Zur Bibliotheksgeschichte, die in diesem Band eine zentrale Rolle spielt, und zu den literaturwissenschaftlichen bzw. kodikologischen Untersuchungen über die erhaltenen mittelalterlich-frühneuzeitlichen Handschriften- und Druckbestände tritt in verschiedenen Aufsätzen die Frage nach dem Stellenwert der Schriftlichkeit im Zisterzienserorden hinzu, und damit ein Thema, das Bereiche der Schreibpraxis zu berücksichtigen hat, die nicht nur die Bibliothek, sondern auch das Klosterarchiv mit seinen zahlreichen Urkunden und sonstigen Archivalien ins Spiel bringen. Das Projekt, die Geschichte von Kloster Altzelle in einem interdisziplinären Zusammenhang zu beleuchten und als Ausgangspunkt für weitere historische Fragen zu benutzen, ist im Institut für Sächsische Landesgeschichte und Volkskunde in Dresden verankert und steht im Zusammenhang mit dem von Tom Graber verantworteten Akademieprojekt, ein sechsbändiges Urkundenbuch von Altzelle zu erstellen, von dem der