

wichtige Berufe, darunter auch die nach den heutigen Verhältnissen nicht erwarteten des Weingärtners, des Küfers und des Bergmanns neben dem des Bauern, des Metzgers und des Müllers werden behandelt. Aber auch der Scherenschleifer und der Hausierer fehlen nicht. Sie alle werden bei ihren charakteristischen Tätigkeiten und mit ihrem bis in Einzelheiten abgebildeten Handwerkszeug und in ihrer Berufskleidung dargestellt. Gerade diese Bilder und die zugehörigen Kommentare waren es, die nach der Auffindung der Handschrift auf besonderes Interesse gestoßen sind. Als mögliches Vorbild Pfisterers vermutet Eva-Maria Klein den *Orbis sensualium pictus* des Johann Amos Comenius, der seit den 1670er Jahren auch unter den württembergischen Theologen und Pädagogen Beachtung gefunden hatte.

Gottes Allmacht und Unerforschlichkeit hervorzuheben, gehört auch bei den Tieren und Pflanzen zu den Absichten Daniel Pfisterers. Sie sind ihm Objekte aus der Sicht des Menschen gesehen, nicht Gegenstand naturwissenschaftlicher Untersuchung, stellt Armin Geus fest. Das *Heer der Tulpen*, in Europa seinerzeit erst seit anderthalb Jahrhunderten bekannt, beschäftigt Pfisterer sehr. Auch Heilpflanzen haben es ihm angetan. Bei der Tierwelt hat er eine beschränkte Auswahl getroffen, die vom Elefanten bis zur Maulwurfsgrille und zur Lachtaube reicht. Auch das gute Essen und Trinken vergißt er nicht. Bei der Gans kommentiert er: *Ich lobe sie auch sehr, wann sie gebraten seyn, und esse sie mit Lust bey einer Kanne wein.*

Hans-Ulrich Roller geht auf die Darstellung von Möbeln, Geräten, Instrumenten und Gefäßen ein. Er mißt den Darstellungen bei den handwerklichen, land- und hauswirtschaftlichen Tätigkeiten einen hohen Grad von Authentizität bei, weniger den Wohnungseinrichtungen. Hierfür vermutet er ebenfalls den *Orbis pictus* als Vorbild.

Angesichts der Erfahrungen mit Währungsreformen und der schleichenden Inflation unserer Tage erscheint es uns kaum glaublich, daß Münzen über ein Jahrhundert hinweg gültig sein können, wie wir das aus der Römerzeit oder aus dem Großbritannien der neueren Zeit kennen. Ulrich Klein als Spezialist für Münzen kommentiert die von Daniel Pfisterer gebotene Stichprobe. Der Geistliche ordnet die Münzen seinem Gesichtspunkt unter, indem er darauf hinweist, daß jede Münze von ihrem Prägeherrn kündigt wie jedes Geschöpf von Gott.

Im abschließenden Aufsatz greift Christel Köhle-Hezinger die in der Einleitung gestellte Frage noch einmal auf, inwiefern die Welt des Dorfes, wie Daniel Pfisterer sie zeigt, die barocke Welt widerspiegelt. Der Köngener Pfarrer steht in seinen Wertbegriffen dem Mittelalter näher als den Aufbrüchen in die Moderne, deren Zeitgenosse er ist –, aber er registriert sie. Das Außerordentliche findet ebenso sein Interesse wie das Normale: Krieg, Soldatenleben und Soldatenelend, das Leben auf den Straßen. Sein Werk ist kein Lebensbericht, darum klammert er Persönliches aus. Pfarrhaus und Volk waren im Alltag durch die zur Besoldung gehörende Landwirtschaft verbunden. Sie tritt in seiner Handschrift jedoch hinter der Hauswirtschaft und dem Hausgesinde zurück. Der in der Genera-

tion nach Pfisterer sich ausbreitende Pietismus hat das Dorfleben mehr umgestaltet als das Barock. Man kann sagen: Es gab eine barocke Gesellschaft, aber kein barockes Volk. Daniel Pfisterer hat sich «seine Welt in der Stube» geschaffen, sein gemaltes und gedichtetes Welttheater.

Es wäre noch mancher von den Verfassern genannte Punkt erwähnenswert, doch verbietet das die gebotene Beschränkung. Da die Verfasser ihrerseits einräumen, daß sie nicht jede Einzelheit ausschöpfen und jedem Gedanken nachgehen konnten, darf sich der interessierte und aufmerksame Leser auf manche eigene Entdeckung freuen. Die betrachtende Lektüre des Buches lohnt sich auf jeden Fall!

Hans Binder

WERNER WILLHAUS: **Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn – Dampfkraft für Schiene, Straße und Landwirtschaft.** H & L-Verlag Wolfgang Bleiweis, Schweinfurt 1995. 199 Seiten mit 9 Farb- und 152 SW-Fotos. Gebunden DM 69,80

Das Fabrikgelände besaß keinen Gleisanschluß, um die fertigen Lokomotiven abzutransportieren, und es war zu eng, als daß der Werkfotograf die größten Maschinen hätte auf einmal fotografieren können. Aber das hinderte die Maschinenbau-Gesellschaft Heilbronn (MGH) nicht, von ihrer Gründung 1858 bis 1917 ein erstaunlich weitgefächertes Programm technischer Großgeräte anzubieten, von Kränen, Brücken, landwirtschaftlichen Geräten über Dampfpflüge und Dampfwalzen bis hin zu kompletten Dampfloks. Eine «Nische» als Hersteller kleiner Feldbahnlokomotiven für in der Gründerzeit stark aufkommende Bauunternehmen sicherte der Firma über die Jahrhundertwende gute Absätze. Weltweit, bis in die Ukraine und für die Baustelle der Bagdadbahn, wurde vom Unterland aus geliefert, und ein Zwischenhändler in Paris entwickelte sich so zum Großabnehmer, daß man ihm großzügig erlaubte, eigene Fabrikschilder ohne Hinweis auf den eigentlichen Hersteller anzubringen, Hauptsache, die Kasse stimmte.

Das Buch enthält die komplette Lieferliste der Dampfwalzen und Lokomotiven. Zahlreiche Hinweise auf spätere Zweitbesitzer – aufgrund von Ersatzteilbestellungen dokumentiert – zeigen die Langlebigkeit und weite Verbreitung der Produkte aus Franken. Maßzeichnungen der Fahrzeuge sowie zahlreiche Werkfotos, bei denen man bevorzugt den kleinsten «Stift» mit dem größten Werkzeugschlüssel vor die Maschine stellte, um deren Größe nochmals extra zu betonen, illustrieren die Geschichte. Mit dem Baukastensystem ihrer Konstruktionen konnte die MGH auf fast jeden individuellen Kundenwunsch eingehen, wie generell die große Angebotsvielfalt angesichts des kleinen Firmenareals und der eher geringen Kapitalausstattung fast unglaublich erscheint. Aufträge für «richtige» Loks der Württembergischen Staatsbahn mußten denn auch mühsam errungen werden; an den vier größten Maschinen, von der Staatsbahn wohl mehr als «Versucherle» bestellt, übernahm man sich fast, aber

die Qualität stimmte. Offenbar im Bestreben, ja keinen Kunden fortzuschicken, verstieg man sich sogar zum Bau einer – einzigen – Elektrolok, bei der man freilich die eigentliche elektrische Ausstattung intern an eine Fachfirma vergab.

Der zunehmende Wunsch der Besteller nach größeren, leistungsfähigeren Fahrzeugen, was den erneuten Bezug größerer Fabrikanlagen erfordert hätte, sowie das Ende der Württembergischen Staatsbahn im Gefolge der beendeteten Monarchie führte zum Schlußstrich beim Schienenfahrzeugbau, doch hielt sich die MGH mit dem Bau von Lastwagen und Motorradmotoren über Wasser. Den technisch erfolgreichen Prototypen einiger Dreirad-Lieferwagen war angesichts ihres Erscheinens während der Wirtschaftskrise kein Erfolg beschieden, zeigt aber gleichwohl die Wendigkeit der Heilbronner Werkstatt, die auch nach der Zerstörung Heilbronn im Zweiten Weltkrieg wieder erstand. Bis heute hat sich das Unternehmen als Hersteller von Produktionsanlagen behaupten können, fürwahr keine Selbstverständlichkeit.

So ist die Chronologie der rund 140jährigen Entwicklung regelrecht spannend zu lesen. Das einwandfrei gedruckte Buch mit Katalogfaksimiles, mancher Einsatzaufnahme und einer Aufstellung der erhaltenen Fahrzeuge füllt nicht nur eine Lücke über den bisher fast unbekanntesten kleinsten Hersteller von Schienenfahrzeugen in Württemberg und erlaubt damit die Vervollständigung vieler technikhistorischer Einzeldarstellungen, es leistet auch einen beachtlichen Beitrag zur Erforschung der regionalen Wirtschaftsgeschichte.

Hans-Joachim Knupfer

KARL NEIDLINGER: 1896–1996: Hundert Jahre Realschulen in Laupheim. Darstellungen und Quellen zur Geschichte des mittleren Bildungswesens in Laupheim. Friedrich-Adler-Realschule Laupheim 1996. 79 Seiten mit einigen Abbildungen. Broschiert DM 12,-

Schulgeschichten spiegeln, wenn sie mehr sind als lokalgeschichtliche Jubelschriften, allgemeine Entwicklungen wie in einem Brennglas. Dann können sie Fundgruben detailgetreuer sozialgeschichtlicher Beobachtungen sein. Das zeigt auch der Rückblick auf hundert Jahre Realschule in Laupheim. Die *Darstellungen und Quellen zur Geschichte des mittleren Bildungswesens* am Ort wurden von einem Lehrer der Laupheimer Friedrich-Adler-Realschule engagiert und kenntnisreich zusammengestellt und mit Abbildungen und Quellenauszügen versehen.

Die ersten Kapitel zeichnen die für das 19. Jahrhundert typischen Bemühungen Laupheimer Bürger um eine weiterführende Schule nach, die in den «Reakien» unterrichtet. Die Schule sollte zukünftige Kaufleute und Gewerbetreibende ausbilden, und so waren statt des bildungsbürgerlichen Fächerkanons der traditionellen Lateinschulen und Gymnasien neuzeitliche Fremdsprachen und Naturwissenschaften gefragt. Die rasch steigenden Schülerzahlen belegen den Erfolg dieses modernen Bildungsange-

bots in der aufstrebenden, erst 1869 zur Stadt erhobenen Marktgemeinde. Dennoch geriet die Schule wie viele andere Realschulen im Lauf ihrer Entwicklung zunehmend in den Sog der Höheren Schulen, weil diese als einzige zum Universitätsstudium berechtigten. Schließlich verlor die Laupheimer Realschule als Zweig der älteren Lateinschule ihre Selbständigkeit und in der NS-Zeit auch noch ihren Namen. Erst lange nach dem Krieg, 1968, kam es mehr oder weniger überstürzt zur Neugründung einer Realschule, die sich seitdem wieder großer Beliebtheit erfreut und 1995 zur schülerstärksten Realschule im Landkreis Biberach aufstieg.

Seitdem trägt die Schule den Namen Friedrich Adlers. Sie erinnert damit nicht nur an einen bekannten und vielseitigen Künstler und Pädagogen, sondern auch an ein Laupheimer Opfer der nationalsozialistischen Judenpolitik, das lange Zeit «vergessen» war. Erst die vielbeachtete Ausstellung «Friedrich Adler zwischen Jugendstil und Art Deco» von 1994/95 (siehe die Besprechung des Katalogs in SH 95, Heft 3) machte wieder auf Lebenswerk und Schicksal dieses Laupheimer Künstlers auch überregional aufmerksam. Eine Kurzbiographie zeichnet am Ende des knapp hundert Seiten starken Bandes die wichtigsten Stationen von Adlers Leben nach.

Friedrich Adler war aber nicht der einzige jüdische Schüler der Laupheimer Realschule. In der Stadt, die in den 1860er und 1870er Jahren zu den größten Judengemeinden Württembergs zählte, machten Kinder aus jüdischem Haus zeitweise fast die Hälfte der Realschulklassen aus. Erst die Abwanderung der jüdischen Familien in die zukunftsöffneren Großstädte dezimierte die Zahl der jüdischen Schüler und Schülerinnen, lange bevor die Nationalsozialisten Juden den Besuch weiterführender Schulen verboten. Bis dahin aber zeugen die Berichte und Protokolle wie auch die Erinnerungen ehemaliger Latein- und Realschüler von einem auskömmlichen, ja friedlichen Miteinander der drei in der Stadt vertretenen Konfessionen. Dazu gehört dann auch, daß in die städtische Aufsichtsbehörde, in die «Studienkommission», der örtliche Rabbiner immer mit der höchsten Stimmenzahl gewählt wurde. Vielleicht gehört zum Bild eines nahezu normalen Miteinanders gerade auch die überlieferte Quälerei eines eher schwächlichen jüdischen Schülers. Denn immerhin erhielt der betreffende Präzeptor 1898 eine Geldstrafe und eine *ernstliche Zurechtweisung* durch das Kultusministerium, nachdem sich drei katholische wie der betroffene jüdische Vater dort über ihn beschwert hatten.

Wie anders das dann nach 1933 aussah, veranschaulichen die knapp skizzierten Lebenswege der Abschlußklasse von 1926. Für alle ehemaligen Schüler und Schülerinnen bedeutete der Zweite Weltkrieg einen großen Einschnitt. Doch während die überlebenden nichtjüdischen Laupheimer nach dem Krieg meist rasch wieder Fuß faßten, verloren die jüdischen Schüler durch die Nationalsozialisten ihre Heimat, mehr noch das Gefühl, dort sicher und zu Hause zu sein. Sie wurden ihrer finanziellen Grundlagen beraubt, mußten fliehen oder emigrieren, das Konzentrationslager Dachau aushalten, die Ermordung nächster