

Die Biografie der beiden Offiziere, die man in den 1940er-Jahren im Rang von Kapitänleutnanten (vulgo: Kaleus) abgebildet sieht, eröffnet dem Firmenhistoriker die Möglichkeit, sich mit Osiander vor, im und nach dem Zweiten Weltkrieg zu befassen. Dabei schreibt er Klartext und beschweigt, wie das oft in Firmenchroniken gemacht wird, nichts. Sowohl Pezold als auch Jordan waren Mitglied in der NSDAP und lange vor 1933 im deutschnationalen Milieu unterwegs. Nach dem Ausscheiden von Pezold im Jahr 1930 führte Jordan den Verlag allein weiter.

Der Name Riethmüller taucht in den Annalen erst 1962 auf. Brigitte Jordan, Tochter von Richard und Eva Jordan, heiratete am 12. Dezember 1943 Konrad Dietrich Riethmüller und seither steht dieser Familienname für das Osiander-sche Unternehmen, das mit der Zeit geht und sich auf Innovationen im digitalen Bereich einlässt. Die Entscheidung, etwa im E-Commerce-Bereich auf die Reader der Tolino-Allianz zu setzen, bedeutet nicht mehr und nicht weniger, als dem Lesegerät Kindle von Amazon Paroli zu bieten. Dieser unternehmerische Mut passt gut zu einem Führungspersonal, das sich nicht im Elfenbeinturm verschanzt, sondern als soziale Wesen agiert. Ein Beispiel – das allerdings im Buch nicht vorkommt – ist Christian Riethmüller. Er ist nicht nur als Triathlet unterwegs, sondern auch als Präsidiumsmitglied im Aufsichtsrat des VfB Stuttgart 1893 e.V.

Fazit: Die Chronik zum 425. Geburtstag des Osiander-Verlags ist weit mehr als eine Familiensaga. Es ist eine penibel dokumentierte Reise durch (deutsche) Verlags-, Verleger-, Sortimenter- und Literaturgeschichte. Das imposante Literatur- und Personenverzeichnis im Anhang lässt Lesende ahnen, wie viel Zeit und Fleiß Günther Fetzer in seine Recherche investiert hat. Er konnte sich dabei u.a. auf eine zum 375-jährigen Firmenjubiläum von Brigitte Riethmüller vorgelegte Unternehmensgeschichte stützen.

Reinhold Fülle



Berner, Wolfram und
Hans-Joachim Knupfer
**Unvergessene Bottwartalbahn:
Die Schmalspurbahn Marbach –
Beilstein – Heilbronn**

Verlagsgruppe Bahn, GeraMond Media
München 2022. 258 Seiten mit zahlreichen
Abbildungen. Großformat, gebunden 45,- €. ISBN 978-3-96453-295-4

Man muss kein eingefleischter Eisenbahn-Liebhaber sein, um an diesem prachtvoll ausgestatteten und gestalteten, großformatigen Buch seine helle Freude zu haben! Das Werden und Vergehen der 34 km langen Bottwartalbahn durch eine der reizvollsten und abwechslungsreichsten Gegenden des Landes wird von den kompetenten Autoren in allen Details dargestellt. Sie hieß immer »Bottwartalbahn«, wiewohl nur 14 km in diesem Seitental der Murr verlaufen; 20 km führten die Schienen der Schmalspurbahn mit 75 cm Abstand durch das windungsreiche Tal der Schozach, die in Heilbronn in den Neckar mündet. Der Scheitelpunkt der Bahn war bei Beilstein. 1894 wurde der erste Abschnitt Marbach – Beilstein eingeweiht, fünf Jahre später der zweite Teil. Eingehend beschrieben werden Streckenführung, technische Ausstattung, Bahnhöfe und Betriebsanlagen, Nebengleise, Lokomotiven, Personen- und Güterwagen, Bahnhofswirtschaften, Fahrpläne, Rollschemelbetrieb, Unfälle, besondere Ereignisse und manches andere mehr. Unzählige Fotos, mühsam gesammelt aus Archiven und von Privatleuten, veranschaulichen das ganze Bahnwesen und den Betrieb in hervorragender Weise. Selbst das Personal, vom Bahnhofsvorstand bis zum Heizer, wird

gezeigt und, soweit noch bekannt, sogar namentlich benannt.

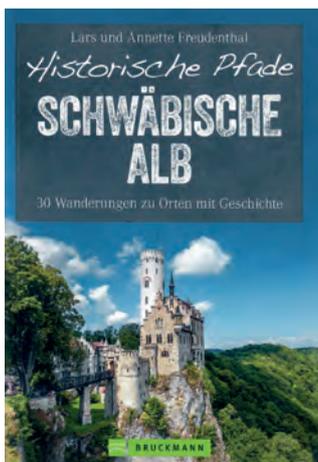
Sieben Jahrzehnte bedeutete die Bahn für eine ganze Reihe vorher abgelegener Ortschaften den Anschluss an die »weite Welt«: Aus vielen Kleinbauern wurden Pendler in Richtung Ludwigsburg und Heilbronn, umgekehrt strömten an den Wochenenden zahlreiche Städter in die Weingegend und förderten Verdienstmöglichkeiten im aufkommenden Tourismus. Das alles klappte zur Zufriedenheit aller prima – die Bahn ging mittels ausgefeilter Fahrpläne auf die Bedürfnisse der Kundschaft ein. Diese Glanzzeit der Bahn wird in historischen Fotos und Zeitzeugnissen dargestellt, die man unwillkürlich mit Wehmut betrachtet: »Ach ja, die gute alte Zeit...«

Was lange Jahre funktioniert und sich bewährt hat, wurde in den 1960er-Jahren auf einmal als unmodern empfunden und systematisch demontiert. Fahrplanausdünnung zunächst an den Wochenenden, dann während der Woche, Reduzierung auf den Güterverkehr und schließlich 1968 die Stilllegung. Wer daran schuld war, lässt sich gar nicht richtig festmachen, man sagt in solchen Fällen gerne: die Zeitumstände seien schuld. Mittels akribischer Archivarbeit konnten die Autoren allerdings belegen, dass die Bundesbahn selbst den Exodus herbeigeführt hat. Sie wollte die Strecke unter steigendem Kostendruck loswerden, aber nicht zulassen, dass die damalige Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft, die um 1965 die Strecke übernehmen und privat betreiben wollte, bewiese, es wirtschaftlicher zu können als die Bundesbahn selbst. Der »Erfolg«: Seither sind die Straßen im Bottwartal verstopft und sogar die schweren Rübentransporte, einst ein Schwerpunkt des Güterverkehrs auf der Strecke, belasten seither die Straßen. Viele sehnen sich die Bahn zurück und sie wird irgendwann kommen, denn die Ortschaften wachsen weiter, die Staus werden länger und der Leidensdruck aller Verkehrsteilnehmer nimmt zu. Die beiden Autoren sehen das auch so und haben deshalb ein Konzept vorgestellt: TramTrain Bottwartal, eine moderne, flexible, leise Regional-Stadtbahn. Während die über solch kenntnisreiches privates Engagement staunende

Politik und Verwaltung seit Jahren diskutieren, wie man die Wirtschaftlichkeit einer solchen Bahn berechnen soll, geben sich die Autoren zuversichtlich: Selbst zwischenzeitlich überbaute Trassenabschnitte lassen sich umfahren, und Investitionen in eine attraktive Bahn sind in Zeiten des Klimawandels allemal sinnvoller als in immer neue Straßen, bei denen merkwürdigerweise weit weniger nachgefragt wird, ob sich diese rechnen. Wer das Bottwar- und das Schozachtal nicht kennt, kann das derzeit auf einem durchgehenden Radweg, der in weiten Teilen auf der ehemaligen Bahntrasse liegt, erleben. An verschiedenen Stellen sieht man noch manche Relikte, vor allem die Bahnhöfe. Dieser vielbefahrene Radweg soll übrigens kein Hindernis für eine neue Bahnlinie sein – dafür finden sich leicht Lösungen!

Der Rezensent, einst selbst Nutzer der Bottwartalbahn, ist sich sicher: Man kann das Buch mit Vorfreude auf eine früher oder später wieder auflebende »Bottwartalbahn 2.0« lesen und somit nicht nur als Geschichtsbuch, sondern quasi auch als Reiseführer empfehlen.

Reinhard Wolf



Lars und Annette Freudenthal
Historische Pfade Schwäbische Alb – 30 Wanderungen zu Orten mit Geschichte
 Bruckmann Verlag München 2021. 160 Seiten. Taschenbuch, flexibler Umschlag 19,99 €. ISBN 978-3-7343-1818-4

Man braucht überdimensionierte Anoraktaschen, um diesen Wanderführer (Format 23 x 16,5 cm) als Begleiter auf Wanderungen dabei zu haben. Für den

Rucksack ist er nicht gedacht, denn die detaillierten Wegbeschreibungen verlangen, dass man ihn stets zur Hand hat. Bestechend an diesem Buch ist die Aufmachung: Zahlreiche sehr schöne Abbildungen, die zeigen, auf was man rechts und links der Wanderwege achten sollte, sind kombiniert mit geschichtlichen Ausführungen zu den Wanderzielen und vielen praktischen Informationen zu Anfahrt, Informationsstellen und zur Einkehr. Man nimmt dieses Buch gern zur Hand, um darin zu schmökern und in Gedanken zu wandern, aber ob man das immerhin fast 500 Gramm schwere Buch 600 Höhenmeter von Owen auf die Teck hinaufträgt, um dort Wandervorschläge auf der Ostalb oder bei Sigmaringen zu studieren, erscheint doch fraglich.

30 Ziele mit historischer Bedeutung beschreiben Lars und Annette Freudenthal, verteilt über die ganze Alb zwischen Aalen und Beuron. Die Auswahl ist, wie bei derartigen Themen-Wanderführern üblich, subjektiv, aber akzeptabel. Es gäbe da noch zahlreiche Wanderziele mit Geschichte (z.B. die Achalm), aber Vollständigkeit ist kein Anspruch des Buches. Interessant ist eine Tabelle – »Für jeden Tag die richtige Tour« –, der man die Gehzeit, die Streckenlänge, die Höhenunterschiede, Einkehrmöglichkeit und Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln entnehmen kann. Eine ausgezeichnete Angebotspalette für die Ausflugsplanung!

Die Wandervorschläge sind gut gearbeitet und lesen sich anschaulich. Geschichtliche Informationen sind reichhaltig, aber manchmal etwas flüchtig recherchiert. Den Hohenstaufen als »das einstige Machtzentrum der Staufer« zu bezeichnen (S. 11, ähnlich S. 30), ist schon eine gewagte Interpretation. Dass gelegentlich der Eindruck entsteht, die Mächtigen hätten die Wanderwege selbst begangen (z.B. »Kaiserweg« Bisingen-Zimmern zum Hohenzollern), ist weniger den Autoren als den Touristikern anzukreiden, die in den letzten Jahren immer mehr Themenwege als »Alleinstellungsmerkmale« erfunden haben. Apropos Hohenzollern: Eine Eigentümlichkeit der Autoren ist es, verbale Klimmzüge zu machen: »Am Fuße der Hohenzollern«,

»... dass die Hohenzollern bis dato wirkt, als sei sie einem Märchenbuch entsprungen«, oder aber »Auf die Hohenneuffen«, »Aufstieg zur Hohenstaufen« klingt doch recht merkwürdig. Das hätten allerdings Redaktion und Lektorat merken und korrigieren müssen. Und schließlich muss auch noch die angebliche »Hebung des Oberrheingrabens« erwähnt werden, die bei einer Zweitaufgabe in einen »Einbruch des Oberrheingrabens« geändert werden sollte. Solche Fehler verderben etwas den ansonsten guten Eindruck.

Reinhard Wolf



Brunhilde Bross-Burkhardt
50 sagenhafte Naturdenkmale in Baden-Württemberg (Schwarzwald, Baar, Schwäbische Alb, Oberschwaben, Bodensee)

Steffen Verlag Stuttgart, 2021. 190 Seiten. Taschenbuch, flexibler Umschlag 14,95 €. ISBN 978-3-95799-107-2

Der Wanderführer zu Naturdenkmälern im nördlichen Baden-Württemberg (siehe SH 2021/1) hat mit dem zweiten Band eine schöne Vervollständigung erhalten, wobei auch hier die Auswahl der Gebiete ein persönliches Bekenntnis der Autorin ist: An manchen Stellen im Land häufen sich die Vorschläge, mittlerer Schwarzwald, Hotzenwald und Hochrhein, Balinger Alb und große Teile Oberschwabens hingegen sind unterrepräsentiert. Das macht aber nichts, denn die 50 Wandervorschläge bieten genügend Anregungen für viele Touren. Die Wegbeschreibungen sind durchweg gut und die Schilderungen der Naturdenkmale mitsamt den