

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 Brelochs 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