

Klaus Herrmann: Thurn und Taxis-Post und die Eisenbahnen. Vom Aufkommen der Eisenbahnen bis zur Aufhebung der Thurn und Taxis-Post im Jahre 1867. – Kallmünz: Lassleben, 1981. – 371 S. (Thurn und Taxis-Studien; 13)

Im Deutschen Bund von 1815–1866 war bekanntlich mit den Postrechten der Fürsten von Thurn und Taxis ein Relikt des alten, 1806 zugrundegegangenen Reiches wiederauferstanden. Zwar umfaßte der Postbezirk der Thurn und Taxis bei weitem nicht das ganze Bundesgebiet, aber etliche mittel- und süddeutsche Klein- und Mittelstaaten bedienten sich der Postdienste des Fürstengeschlechts. Der wichtigste Staat im Thurn und Taxis-Postbezirk war Württemberg (allerdings nur bis 1851, dann schied Württemberg aus), gefolgt von den nicht ganz unwichtigen Staaten des Kurfürstentums und des Großherzogtums Hessen.

Klaus Herrmann greift nun die wirtschaftspolitisch wichtige Frage auf, wie sich die Thurn und Taxis-Post in den Jahren um und vor allem nach 1830 gegenüber dem neuen Verkehrsmittel der Eisenbahnen verhielt. Der Personen- und Gütertransport war ein wichtiges Privileg der Thurn und Taxis-Post. Das Aufkommen der Bahn berührte deshalb die Postinteressen elementar. Wenn das Recht der Personenbeförderung ohne weiteres auf die Bahn übergang, dann mußte das die Thurn und Taxis-Post in ihrer Existenz treffen. Herrmann stellt nicht nur die komplexen juristischen Verwicklungen zwischen Thurn und Taxis und den Staaten seines Postgebiets dar, sondern auch die Beziehungen der nicht Thurn und Taxis unterstehenden Landesposten z.B. in Preußen, Bayern oder Sachsen. Thurn und Taxis versuchte seine Transportrechte juristisch hartnäckig zu verteidigen und forderte von den Eisenbahngesellschaften Entschädigungszahlungen für den Personen- und Gütertransport. Seit 1848 klärte sich in einem Land nach dem anderen das Verhältnis zwischen Bahnen und Thurn und Taxis. Die Bahnen leisteten finanzielle Entschädigung in der Regel nicht. Das durch viele Prozesse strapazierte Verhältnis zwischen Thurn und Taxis und Bahnen entspannte sich erst, als Thurn und Taxis seit etwa 1845 erkannte, daß die Bahnen auch für das unbestritten weiterhin Thurn und Taxis gehörige Recht der Postbeförderung genutzt werden konnten. Das Verhältnis der Thurn und Taxis-Post zu den Bahnen hatte sich damit im wesentlichen parallel zum Verhältnis der Staatsposten zu den Staatsbahnen außerhalb des Thurn und Taxis-Postbezirks entwickelt. Versuche von Thurn und Taxis, selbst Eisenbahngesellschaften zu gründen, waren dagegen gescheitert. Angesichts der Bedeutung des dargestellten Sachverhalts wundert es, weshalb es bis 1981 dauerte, bis die Thematik wissenschaftlich aufgearbeitet wurde.

*G. Fritz*

Handwerker in der Industrialisierung. Lage, Kultur und Politik vom späten 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert / hrsg. von Ulrich Engelhardt. – Stuttgart: Klett/Cotta, 1984. – 667 S. (Industrielle Welt. Schriftenreihe des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte; Bd. 37) Dieses Buch, das im Anschluß und als Ergebnis einer Sondertagung des Arbeitskreises für moderne Sozialgeschichte entstand, auf der namhafte Wirtschafts- und Sozialhistoriker ihre Forschungsergebnisse vortrugen, kann und will keine abgeschlossene Handwerksgegeschichte sein. Jedoch geben die zahlreichen Regionalstudien, die von der Gewerbegesetzgebung in Preußen über das Verhalten der Handwerker in der Revolution von 1848/49 in Württemberg, bis hin zum ökonomischen und sozialen Strukturwandel im Wiener Handwerk reichen, einen Einblick in die umwälzenden Veränderungen, denen sich ein Handwerker im Industrialisierungsprozeß des 19. Jahrhunderts gegenüber sah.

*O. Windmüller*