

auch bei Meltinger die gleichzeitig unterschiedliche Anwendung der Buchführung aufzeigen. Kenntnis und Anwendung der Buchführungssysteme sind, wie das Beispiel Meltingers zeigt, nicht zwingend, wie dies z. B. Werner Sombart in seinem Werk „Der moderne Kapitalismus“ annimmt. Auffallend ist auch, dass Meltinger größere Geldgeschäfte innerhalb der Stadt abschließt. Dabei kann der Verfasser herausarbeiten, dass die Verfügbarkeit über Bargeld knapp war, selbst für Inhaber der großen Basler Handelsgesellschaften. Eine größere Bargeldknappheit ist im Basler Umland nachzuweisen, wobei der Verfasser die Kreditbeziehungen – und hier vor allem die Warenkreditbeziehungen – zwischen Meltinger und seinen verlegten ländlichen Produzenten im spätmittelalterlichen Verlagssystem analysieren kann.

Die vorgelegte Untersuchung kann auch die Fernhandelsbeziehungen und -orte aufzeigen. Die bevorzugten Handelsplätze waren Messeplätze am Oberrhein sowie der zu Ende des 15. bzw. Anfang des 16. Jahrhunderts in Europa immer stärker in den Vordergrund gerückte niederländische Handelsraum. Bei Metall und Metallwaren wurde Meltinger zu einem der Hauptimporteure in Basel, und seine Investitionen in den Todtnauer Silberbergbau weisen ihn als kapitalkräftigen Basler Unternehmer aus.

Im Vergleich zu anderen europäischen Handelshäusern ergibt sich eher das Bild eines kleineren bis mittleren Kaufmanns, dem direkte Verbindungen zu Spanien und Italien fehlten und der vor allem als Vermittler zwischen Fern- und Regionalhandel fungierte. Soweit ist dann auch dem Verfasser zuzustimmen, dass Meltinger für den lokalen und regionalen Handel eine wichtige Funktion zukam. Ob dies, wie der Verfasser meint, für die Mehrzahl der spätmittelalterlichen Kaufleute typisch ist, bedarf jedoch weiterer Forschungen.

Gert Kollmer-von Oheimb-Loup

Schwelle zur Moderne. 150 Jahre Eisenbahn in Tübingen. Hg. von Evamarie *Blattner*, Ulrich *Hägele* und Sarah *Willner*. Tübingen: Stadtmuseum Tübingen 2011. 176 S. mit zahlr. Abb. ISBN 978-3-941818-08-8. € 14,80

Mit der Fertigstellung der Oberen Neckarbahn von Reutlingen nach Rottenburg erhielt Tübingen im September 1861 den lange ersehnten Eisenbahnanschluss. Aus Anlass des 150-jährigen Jubiläums gestaltete das Stadtmuseum Tübingen 2011 eine Ausstellung, zu der ein Katalog erschien. Dieser enthält 17 Beiträge zu unterschiedlichen Themen, die alle die Eisenbahn und den Bahnhof als Bezugspunkt haben. Nach einer literarischen Einleitung des Schriftstellers Peter Härtling und einer fotografischen Detailaufnahme von Ulrich Hägele beschäftigen sich Rupert und Gudrun Emberger mit der Entstehung der Oberen Neckarbahn und der Baugeschichte des Tübinger Bahnhofs. Wolfgang Sannwald setzt sich in seinem fundierten Beitrag mit den Impulsen auseinander, die die Eisenbahn für die Industrialisierung des Neckar- und Steinlächtales gegeben hat. Er kommt zu dem Ergebnis, dass die Eisenbahn zunächst zum Pendeln der Arbeiter nach Reutlingen und Hechingen diente. Später entstanden in den Orten entlang der Eisenbahn zahlreiche Industriebetriebe, so in Kirchentellinsfurt, Lustnau, Derendingen und Rottenburg, aber auch in Dußlingen und Bodelshausen. Die Stadt Tübingen selbst blieb mangels verfügbarer Arbeitskräfte von dieser Entwicklung abgekoppelt, wie der Autor überzeugend darlegt.

Der Beitrag von Gerhard Prinz beschäftigt sich mit den Eisenbahnen im Königreich Württemberg, Werner Willhaus gibt einen Überblick über die Fahrzeugtechnik der ersten Lokomotiven und den Bahnbetrieb, während Andreas Feldtkeller einen Blick auf 200 Jahre Stadt- und Bahnentwicklung im Neckartal wirft. Im Anschluss daran geht Udo Rauch in

seinem gut recherchierten Beitrag der Geschichte des Tübinger Güterbahnhofs nach, der anstelle eines Exerzierplatzes auf dem Wöhrd angelegt und dessen Bahngebäude ebenso wie das imposante Bahnbetriebswerk von Baurat Carl Bosch entworfen wurde. Mit dem 1901 als separatem Gebäude für König Wilhelm II. errichteten Hofwartesaal beschäftigt sich Sarah Willner, während sich Sylvia Takacs mit der Bahnmissionsmission, Martin Ulmer mit der Rolle der Reichsbahn in der nationalsozialistischen Judenpolitik und Elke Thran mit der Universität und ihrem Verhältnis zur Eisenbahn auseinandersetzen. Weitere Beiträge betreffen die Kleingärten an der Eisenbahn, die mit der Bahn in Tübingen angekommenen Politiker und die mittels der Fotografie sichtbaren Veränderungen des Bahnhofs. Der Band schließt mit einem Blick in die Zukunft.

Insgesamt bietet der gut gestaltete Katalog ein buntes Spektrum an Beiträgen zur Tübinger Eisenbahngeschichte. Die meisten davon sind gut recherchiert und bringen Unbekanntes ans Tageslicht. Dies kann allerdings nicht für den Beitrag von Rupert und Gudrun Emberger gelten, der auf einem 1984 gehaltenen Vortragsmanuskript basiert. Trotz Überarbeitung werden hier neuere Forschungsergebnisse ignoriert und inzwischen nachweislich falsche Dinge aus der älteren Literatur wiedergegeben. So ist auf S. 26 dieses Beitrags zu lesen, dass die Gründe nicht ganz ersichtlich seien, warum die württembergische Regierung den Bau der Oberen Neckarbahn so lange hinauszögerte. Wie in der in Anmerkung 6 dieses Beitrags genannten Broschüre „Die Welt bewegt sich“. Quellen und Beiträge zur frühen regionalen Eisenbahngeschichte, S. 22 nachgelesen werden kann, handelte sich es beim Eisenbahnbau um das größte Investitionsprojekt des Königreichs Württemberg im 19. Jahrhundert. Allein der Bau der Hauptbahnen kostete 28 Millionen Gulden bei einem damaligen Jahresetat des Königreichs von 11 bis 12 Millionen Gulden. Dadurch wird verständlich, dass König Wilhelm I. und die Regierung zunächst einmal sehen wollten, ob sich diese Investitionen auch rechneten, ehe an den Bau weiterer Strecken gegangen wurde. Im Beitrag Emberger folgt dann die stets gerne zitierte Äußerung von König Wilhelm I., es sei nicht zu viel verlangt, dass die Städte Reutlingen und Tübingen beim Eisenbahnbau noch etwas Geduld haben sollten, wenn man bedenke, wie viel Geduld die Regierung mit diesen Städten wegen der Revolution von 1848/49 gehabt habe. In der oben genannten Publikation S. 36 wird nachgewiesen, dass diese Äußerung gar nicht von König Wilhelm I. stammt.

Detailliert beschäftigt sich der Beitrag Emberger mit dem Architekten Joseph Schlierholz, nach dessen Plänen eine größere Zahl an Bahnhöfen in Württemberg, so nicht nur in Tübingen, sondern beispielsweise auch in Reutlingen, Metzingen, Rottenburg oder Blaubeuren, errichtet wurde. Insofern ist in der Bildunterschrift auf S. 31 Ludwig Friedrich von Gaab zu streichen und durch Joseph Schlierholz zu ersetzen. Anzumerken ist noch, dass die Stadt Reutlingen seit 1859 über einen Eisenbahnanschluss verfügt und nicht seit 1858, wie im Vorwort auf S. 9 zu lesen ist. Trotz dieser kleinen Mängel kann der Band dem Leser zur Lektüre empfohlen werden.

Rolf Bidlingmaier

Gert Kollmer-von Oheimb-Loup / Jochen Streb (Hg.): Regulierung: Wettbewerbsfördernd oder wettbewerbshemmend? (Stuttgarter historische Studien zur Landes- und Wirtschaftsgeschichte, Bd. 17). Ostfildern: Jan Thorbecke Verlag 2012. 220 S. ISBN 978-3-7995-5567-8. € 46,-

Der Band geht auf ein vom Wirtschaftsarchiv Baden-Württemberg und der Gesellschaft für Wirtschaftsgeschichte Baden-Württemberg veranstaltetes Symposium im Jahr 2010 zu-