

nach Meinung der Autoren nur richtig verstanden werden als eine Strukturkrise, die durch das „Jahr ohne Sommer“ besonders augenfällig hervortrat. Dabbert und Fellmeth heben immerhin nicht nur auf die Initiativen von Regierung und Königshaus zur Lösung der Probleme in der Landwirtschaft ab, sondern betonen auch den Beitrag der Agrarreformer, der auf Rationalisierung, Intensivierung, Spezialisierung und Marktorientierung hinauslief. Alle Bemühungen zeigten langsam ihre Wirkung, und die Modernisierung der württembergischen Landwirtschaft schritt insbesondere in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts voran. An dem nachhaltigen Strukturwandel hatte das landwirtschaftliche Institut, seit 1848 Akademie Hohenheim, einen nicht unwichtigen Anteil.

Mit der württembergischen Sparkassengründung beschäftigt sich Thorsten Wehber (S. 85–105). Nachdem auch er noch einmal die wirtschaftlichen und sozialen Folgen des „Jahrs ohne Sommer“, die Reaktionen des württembergischen Staates und die Reform der Wohltätigkeits- und Armenpflege skizziert hat, schildert er die Gründung der Württembergischen Spar-Casse. Anhand von Quellenzitatens belegt der Autor, dass sich Königin Katharina tatsächlich für die Sparkassengründung interessierte. Wie alle frühen Sparkassen hatte auch die Württembergische nicht nur eine ökonomische Zielsetzung. Die Sparer sollten den Wert der Selbsthilfe erkennen und zu vernünftigen und planvoll handelnden Menschen „erzogen“ werden. Wehber gibt zudem Einblick in die Geschäftsentwicklung der ersten Jahre und zieht vergleichend die gleichzeitigen Sparkassengründungen in den Nachbarländern Baden und Bayern heran, wo man dieselbe Politik verfolgte.

Der Band bietet zwar für den Laien einen leicht zu lesenden Einstieg in das Thema „Jahr ohne Sommer“; darüber hinaus sind die Beiträge aber leider ein Beweis, dass nicht alles, was als Vortrag seine Berechtigung hat, auch als Publikation geeignet ist. Für die Veröffentlichung wäre weniger Redundanz, ein stärkerer Quellenbezug und die Berücksichtigung aktueller Literatur wünschenswert gewesen.

Nicole Bickhoff

Stefan LANG (Hg.), Von Zeiten und Zügen. Eisenbahngeschichte(n) im Landkreis Göppingen, Göppingen 2018. 356 S. mit 330 Abb. ISBN 978-3-87437-584-9. € 24,-

Der Eisenbahngeschichte in den ehemaligen württembergischen Oberämtern Göppingen und Geislingen bzw. im heutigen Landkreis Göppingen von der vorindustriellen Zeit bis in die Gegenwart widmet sich dieser überaus reich bebilderte Band. In neun Beiträgen werden darin die mit dem Eisenbahnbau und dem Bahnverkehr zusammenhängenden Phänomene und ihre Auswirkungen auf die gesellschaftliche, infrastrukturelle und wirtschaftliche Entwicklung im Untersuchungsgebiet behandelt. Denn das neue Verkehrsmittel veränderte den „Alltag und die langen stabilen Gewohnheiten der Menschen“ nachhaltig. In seiner Analyse berücksichtigt das Buch in besonderer Weise auch größere Zusammenhänge und erleichtert so die Einordnung des Stoffes in allgemeine Geschichtsverläufe.

Den Auftakt macht Stefan Lang mit einem Beitrag über „Die Welt vor der Eisenbahn“. Vor allem mit Hilfe der nur wenige Jahre vor Aufnahme des Bahnbetriebes erschienenen Oberamtsbeschreibungen der Oberämter Göppingen und Geislingen beschreibt er die dort jeweils unterschiedlichen strukturellen und historischen Voraussetzungen. Dabei zeichnet er – nicht zuletzt durch ausführliche Quellenzitate, die sich im gesamten Buch finden – ein detailliertes Bild des stark agrarisch geprägten Lebens unmittelbar vor Beginn des Eisenbahnbaus, das vor allem abseits des Filstals von Armut geprägt war. Schon damals wies die Stadt Göppingen, begünstigt durch das Vorhandensein von Wasserkraft, Anfänge eines

Industrialisierungsprozesses auf, der auch im mittleren und unteren Filstal spürbar war. Das Oberamt Geislingen war dagegen stark durch (Bau-)Handwerk geprägt. Hierher gelangte mit der Eisenbahn eine Verkehrsader, die einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region im 19. Jahrhundert leistete.

Es folgt ein allgemeiner Überblick von Nadine Beiter über „[d]ie Entwicklung der Eisenbahn in Württemberg“. Sie zeichnet darin detailliert die Geschichte des Eisenbahnwesens von den ersten Plänen und Gutachten in den 1830er Jahren bis hin zur aktuellen Entwicklung des 21. Jahrhunderts. Dabei richtet sie ihr Augenmerk nicht nur auf die unterschiedlichen Planungen und Ereignisse seit dem Beschluss zum Eisenbahnbau, sondern geht auch auf die Entwicklung der Eisenbahn in ganz Württemberg vor ihrem jeweiligen geschichtlichen Hintergrund ein.

Im Abschnitt über den „Eisenbahnbau im Filstal bis 1850“ beschreibt Stefan Lang die Umsetzung der Bauarbeiten für die „Zentralbahn“ nach Ulm vom Entschluss, die Bahnstrecke durch das Fils- und nicht durch das Remstal zu führen, bis zur Erschließung der Geislinger Steige. Dabei berichtet er von den Vorbereitungen zum Bau, Planungen und Grundstückserwerb und von den Menschen, die diese Pläne in die Realität umsetzten. Er zeigt auch, wie stark in den einzelnen Gemeinden entlang der geplanten Trasse der Wunsch war, durch einen Bahnanschluss von der neuen Technik und ihren erhofften positiven wirtschaftlichen Auswirkungen zu profitieren. Über die Baugeschichte hinaus thematisiert er dabei auch das verwendete Lokomotivmaterial und den Betrieb der frühen Eisenbahn.

Eine kurze Würdigung des Baus der Geislinger Steige unter der besonderen Berücksichtigung ihrer landschaftsprägenden und -verändernden Auswirkungen auf ihre Umgebung gibt Hartmut Gruber. Er zeigt auf, welche topographischen Besonderheiten und Schwierigkeiten es zu überwinden galt, und welche Eingriffe in das bestehende Landschaftsbild hierzu notwendig waren.

Es folgen zwei weitere Beiträge von Stefan Lang. Zunächst untersucht er die Auswirkungen des Eisenbahnbaus auf die industrielle Entwicklung im Filstal und seiner Umgebung. Denn hier stellte die Eisenbahn einen Standortvorteil dar, den der zweigleisige Ausbau der Strecke bereits 1859 noch begünstigte. Damit erwies sich das neue Verkehrsmittel als wichtiger Motor der Industrialisierung in der Region. Gleichzeitig zeigt der Autor, welche gesellschaftlichen Auswirkungen die neue Technik mit sich brachte und wie man sich den Betrieb der Bahn vorzustellen hat.

Der Bau von Nebenbahnen im Untersuchungsgebiet begann nach Abschluss der Arbeiten an den württembergischen Hauptverbindungen seit 1890. Sie untersucht Lang im zweiten Teil für das Kreisgebiet. Zunächst wurde 1901 die Strecke nach Weißenstein eröffnet. Hier zeichnet er das Bild von den ersten Plänen über den Bau bis zur Aufnahme des Betriebes und seinen Auswirkungen für das erschlossene Gebiet. Analog hierzu folgt ein Abschnitt über die Strecke von Geislingen nach Wiesensteig, die 1903 den Betrieb aufnahm. Es folgt ein kurzer Ausflug in die Archäologie von Reinhard Rademacher, der über die Geschichte eines angeblich beim Bahnbau gefundenen keltischen Schwertes berichtet.

Der Entwicklung in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts widmet sich wieder Stefan Lang. In diesen „Aufbruchs- und Krisenzeiten“ setzte sich zunächst der wirtschaftliche Aufschwung in der Region fort. Berichtet wird über den Bau der 1912 eröffneten Strecke Göppingen–Gmünd. Es geht weiter mit der logistischen Bedeutung der Bahn für die Kriegsführung im Ersten Weltkrieg und dessen Auswirkungen auf den Bahnverkehr in der Heimat, gefolgt von der Geschichte der 1926 eröffneten Nebenbahn Göppingen–Boll sowie der

Elektrifizierung der Hauptstrecke zwischen 1931 und 1933, die in wirtschaftlich schwierigen Zeiten erfolgte. Die Zeit des Nationalsozialismus brachte eine weitere Nebenbahnlinie nach Altenstadt zur Erschließung der dortigen Erzvorkommen.

Ausführlich geht Lang auch auf die Zeit des Zweiten Weltkriegs ein. Hier berichtet er über die Deportation der jüdischen Einwohner/innen des Kreisgebiets und die letzten Kriegsmonate mit zahlreichen Fliegerangriffen auf den Bahnverkehr. Große Bedeutung hatte die Bahn auch nach Kriegsende: Sie ermöglichte der Stadtbevölkerung „Hamsterfahrten“ in die ländlichen Gebiete und brachte seit 1946 zahlreiche Menschen u. a. aus der ehemaligen Tschechoslowakei nach Württemberg, die als Heimatvertriebene in die amerikanische Besatzungszone gelangten.

Im Anschluss beleuchtet Stefan Lang die Entwicklung von 1950 bis heute. Sie ist vor allem durch technologischen Wandel sowie das Ende der Nebenbahnen geprägt, die seit 1966 nach und nach ihren Betrieb einstellen mussten, was ausführlich und problembewusst dargestellt wird. So gab es zwar auch weiterhin Neuerungen und Modernisierungen – aber lediglich an der Hauptstrecke. Vor allem der zunehmende Individualverkehr brachte das „Aus“ für die Nebenbahnen, gegen das sich aber immer wieder auch Proteste erhoben. Den Abschluss bilden Betrachtungen über den Zugverkehr „auf und an der Filstalstrecke“ seit den 1980er Jahren und vor allem in den letzten Jahrzehnten. Hier geht der Autor auf die Bemühungen zum Ausbau des S-Bahn-Betriebs und Regionalverkehrs mit Einbindung in den Verkehrsverbund Stuttgart ein. Er thematisiert aber auch die Auswirkungen der Bahnreform und der aktuellen Pläne zur Hochgeschwindigkeitstrasse Stuttgart–Ulm, die dazu führen werden, dass der Personenfernverkehr das Kreisgebiet nur noch berühren wird.

Abschließend gibt Korbinian Fleischer steckbriefartige Überblicke über die „Bahnstrecken des Landkreises Göppingen“. Jeder der acht Eisenbahnstrecken im Kreisgebiet widmet er eine kurze Beschreibung zu Bau, Verlauf und Betrieb und listet ihre wichtigsten Daten und Besonderheiten auf.

Das Buch ist dank umfangreicher Quellenzitate und -belege, den ausführlichen Beschreibungen und der nicht nur auf die reine Eisenbahngeschichte fokussierten Darstellung nicht nur für Eisenbahnfreunde, sondern auch für lokalgeschichtlich Interessierte lesenswert. Neben zahlreichen Abbildungen zeitgenössischer Fotografien, Postkarten, Pläne und Dokumente sind die ausführlichen Register, Literaturverzeichnis und Bildnachweis ein großer Vorteil des Bandes. Kleinere Ungenauigkeiten wie die durchgängig für die Zeit vor 1918 verwendete Bezeichnung „Reichsmark“ (1924 bis 1948 in Gebrauch) statt „Mark“ oder die Bezeichnung der infolge der Beschlüsse der Potsdamer Konferenz von 1945 aus Ost-Mitteleuropa vertriebenen Deutschen als „Flüchtlinge“ fallen zwar vermutlich nur dem Fachmann auf, schmälern jedoch den ansonsten guten Eindruck des Buches etwas.

Christian Rilling