

liegt gerade 5 Kilometer Luftlinie nördlich der baden-württembergisch-hessischen Grenze. Es tritt seit einer Reihe von Jahren mit baulichen Rekonstruktionen und einer Art experimenteller Archäologie an die Öffentlichkeit. Jenseits der hessischen Grenzen erfahren die Lorscher Aktivitäten eine erstaunlich geringe Würdigung, was angesichts ihrer Bedeutung bedauerlich ist. Die hier zu besprechende Veröffentlichung geht auf eine 2017 durchgeführte Tagung des Freilichtlabors Laresham zum Thema „mittelalterliches Hausschwein“ zurück. Tatsächlich war das Schwein eines der wichtigsten tierischen Lebensmittel, so dass es fast verblüfft, dass es bisher dazu kaum größere Untersuchungen gibt. Insgesamt neun Beiträge von Fachleuten unterschiedlicher Fachdisziplinen beleuchten das Thema mit den verschiedensten Methoden.

Karl Banghard befasst sich mit der Möglichkeit von Rückzüchtungen, um Schweine vom Aussehen des mittelalterlichen Hausschweins, das sich erheblich von den heutigen Hausschweinen unterschied, wenigstens als Phänotyp wieder erstehen zu lassen. Corina Küpper und Kerstin Pasda können mit archäologischem Fundmaterial die Bedeutung für die Ernährung der Lorscher Mönche nach methodologisch interessanten Methoden quantifizieren. Schweine machten fast drei Viertel des verzehrten Fleisches aus, wobei es Unterschiede zwischen dem Früh-, Hoch- und Spätmittelalter gibt. Im Spätmittelalter ging der Anteil an Schweinen zurück. Aber auch innerhalb des Klosters variierte der Schweinefleischverzehr, der im Infirmarium besonders hoch war. Sogar die nahen Herkunftsregionen der Lorscher Schweine können ermittelt werden.

Doris Döppes und Dieter Lammers stellen die archäologische Entdeckung eines kompletten Schweineskeletts in Lorsch und dessen Bedeutung vor. In dieselbe Richtung führt der Beitrag von Wolf-Rüdiger Teegen, der das Schweineskelett paläopathologisch untersucht. Diana Graubaum und ihre Mitarbeiterinnen zeigen das Aussehen von Hausschwein-Rückzüchtungen im Berliner Museumsdorf Drüppel. Goran Gusic befasst sich mit der Bedeutung der Eichelmast und Schweineweide an der Save, während R. Johanna Regnath ein damit eng verwandtes Thema von der historischen Seite her angeht: die Schweinemast und den Schweinezehnt im Mittelalter und deren allmähliches Ende in der Frühen Neuzeit. Tatiana Becue und ihr Team untersuchen die mittelalterlichen bildlichen Darstellungen von Hausschweinen, und Claus Kropp beschreibt die aktuellen Erfahrungen mit rückgezüchteten Schweinen im Freilichtlabor Laresham.

Die Anregungen des Sammelbandes sind vielfältig und unterstreichen ein weiteres Mal, dass die heutige Geschichtsforschung sich nicht mehr nur auf Schriftquellen beschränken darf, sondern multidisziplinär vorgehen muss. Gerhard Fritz

Ulrich VOLKMER, *Pferdebahnen und Pferdeomnibusse in Stuttgart. Eine Dokumentation über die Anfänge des öffentlichen Stadtliniverkehrs in Stuttgart 1860–1897.* Heidenheim/Stuttgart: Verlag Uwe Siedentop 2021. 452 S. mit zahlr. Abb. ISBN 978-3-925887-41-3. Geb. € 49,-

Ein in jeder Hinsicht sehr gewichtiges Buch! Der Autor hat akribisch tausende von Belegstücken aufgetrieben, ausgewertet und sinnhaft geordnet und arrangiert: Archivalien aller Art, Photographien, Stadtpläne, Konstruktionsskizzen, Sitzungsprotokolle und Fahrpläne, Betriebsanweisungen und Aktenvermerke, Plakate sowie Berichte und Kommentare der Presse, Auszeichnungen und kunterbunte Fahrscheinchen etc. – eine immense Fleißarbeit im allerbesten Sinn!

Von Pferden gezogene Schienenbahnen hat es in größeren Städten der USA bereits seit dem ersten Drittel des 19. Jahrhunderts gegeben. Sie waren in erster Linie das Vorbild, das dem vermögenden Stuttgarter Bauunternehmer Georg Heinrich Schöttle (1823–1897) vor Augen stand, als er ein Jahrzehnt nach der Jahrhundertmitte mit dem Gedanken umging, solche Schienenbahnen auch im Stuttgarter Raum zu installieren. Schließlich stellte er im Februar 1862 – also noch zu Lebzeiten von König Wilhelm I. – beim Königlich-Württembergischen Ministerium des Innern den Antrag auf entsprechende Konzessionierung, dem schon binnen weniger Wochen durch „höchste Entschließung Seiner Königlichen Majestät“ stattgegeben wurde. Begründet hatte Schöttle seinen Antrag vor allem mit der im Zug der Industrialisierung stark wachsenden Bevölkerung der Haupt- und Residenzstadt, aber zum Beispiel auch mit der Anziehungskraft der Mineralbäder im bereits 1836 eingemeindeten Vorort Berg.

Nach der Konzessionierung sollte es allerdings noch runde sechs Jahre dauern, bis die erste, von einer privaten Aktiengesellschaft betriebene Pferdebahnstrecke zwischen dem Tübinger Tor (beim jetzigen Österreichischen Platz) und dem Vorort Berg Ende Juli 1868 feierlich eröffnet werden konnte. Ursächlich für die Verzögerungen waren vielerlei Umstände, so laufende Finanzierungsprobleme, Fehlkalkulationen, Streitereien über Strecken- und Erweiterungsplanungen, andauernde Querelen mit staatlichen und städtischen Instanzen, juristische Schwierigkeiten, Differenzen bei zahllosen technischen Fragen, Lieferengpässe und anderes mehr.

Auch nach der Eröffnung dauerten derlei Probleme unvermindert an. Dennoch wurde der Streckenbau fortgesetzt und netzartig erweitert. Hatte Stuttgart zum Zeitpunkt der Konzessionierung anno 1862 mit dem Projekt einer Pferdeisenbahn noch im deutschen Raum und – Paris ausgenommen – auf dem europäischen Kontinent die Nase vorn, so war Stuttgart inzwischen infolge der Verzögerungen von den Großstädten Berlin und Hamburg überholt worden. Seit etwa 1880 wurden die Pferdebahnlinien durch Linien mit voluminöseren Pferdeomnibussen ergänzt und aufgewertet. Weil 1884 die (damals noch dampfbetriebene) Zahnradbahn zwischen dem jetzigen Marienplatz und der rund 200 Meter höher gelegenen Ortschaft Degerloch in Betrieb gehen würde, war es vielen Beteiligten angezeigt erschienen, demnächst auch das Stuttgarter Pferdebahnnetz hier anzuschließen und es somit bis zur Talstation der Zahnradbahn in Heschlach zu verlängern.

Auch der weitere Verlauf der Pferdebahn-Geschichte war komplex und kompliziert. Einerseits wurde das Netz ausgedehnt, andererseits wurden unrentable Strecken aufgegeben. Zeitweise, von 1885 bis 1888, hat es zwei Pferdebahngesellschaften gegeben, die sich zum Teil Konkurrenz machten. Diese Umstellungen haben jeweils enorm viel bürokratischen, technischen und logistischen Aufwand verursacht. Zeitgleich gab es auch Versuche, die Rösser zu Ersparniszwecken durch Motorkraft zu ersetzen, sei es mit Gottfried Daimlers Verbrennungsmotor, sei es mit Dampfmaschinenantrieb; derlei Experimente verliefen aber durchweg im Sande. Ab 1886 firmierte eine Gesellschaft als „Neue Stuttgarter Straßenbahn“. 1889 kam es zur Vereinigung der beiden Gesellschaften unter dem Namen „Stuttgarter Straßenbahnen AG“; diese Bezeichnung (abgekürzt „SSB“) hat sich bis heute erhalten.

Damals war fast eine Hundertschaft an Wagen der verschiedensten Typen betriebsbereit; entsprechend hoch waren die Kosten für Depots, Werkstätten, sonstige Betriebsgebäude, Dienstwohnungen und so weiter. Auch die Nutzung der natürlichen Pferdekraft war mit hohen laufenden Aufwendungen verbunden, für Gegenstände des Pferdebedarfs, Pflegepersonal, Stallungen, Vorratsspeicher, Entsorgung und dergleichen sowie dem damit ver-

koppelten Flächen- und Baubedarf inklusive der Instandhaltungskosten. Auf der Seite der Einnahmen konnten sich deshalb nur Angehörige der gehobenen Gesellschaftsschichten das Fahren mit den Pferdebahnen und Pferdeomnibussen leisten; ihnen wurde dafür auch allerhand Luxus geboten. Damit ergibt die Befassung mit dem Thema „Pferdebahnen“ auch eine erhellende und spannende Milieustudie zum letzten Drittel des vorvorigen Jahrhunderts. Eine herausragende Rolle spielen dabei die vielen aussagekräftigen Fotografien, die das Buch besonders zieren.

Je mehr die Jahrhundertwende sich näherte, desto deutlicher zeichnete sich die rasant zunehmende Elektrifizierung in vielen Lebensbereichen ab, darunter auch im Hinblick auf die Stuttgarter Schienenfahrzeuge. Der unvermeidliche Übergang war jahrelang fließend und ließ den erforderlichen Vorbereitungen dieser Wende hinreichend Raum; er hat freilich wiederum viel Mühe und Energie abverlangt. Im Jahr 1895 ballten sich die Ereignisse zusammen: Die Stadtgemeinde Stuttgart nahm ein leistungsfähiges Elektrizitätswerk in Betrieb, das auch den öffentlichen Schienennahverkehr mit Strom versorgen sollte. Die Anlieferung von elektrischen Triebwagen begann, das Montieren von Oberleitungen wurde forciert, und zwischen Charlottenplatz und Berg wurde bereits ein erster regelmäßiger elektrischer Zugbetrieb aufgenommen. Auch in den Folgejahren wurden die erforderlichen Maßnahmen energisch vorangetrieben. Ab Frühjahr 1897 war es mit dem Pferdebahnbetrieb in Stuttgart endgültig vorbei. Eine Ära von drei Jahrzehnten hatte ihr Ende gefunden.

Dass dieser erinnerungswürdige Zeitabschnitt nicht allmählichem Vergessen anheimfallen wird, ist nun vor allem das außerordentliche Verdienst von Ulrich Volkmer. Mit seiner Dokumentation hat er dem historisch interessierten Publikum ein Geschenk von bedeutendem Wert gemacht.

Helmut Gerber

Kirchengeschichte

Julia BECKER / Julia BURKHARDT (Hg.), *Kreative Impulse und Innovationsleistungen religiöser Gemeinschaften im mittelalterlichen Europa (Klöster als Innovationslabore 9)*. Regensburg: Schnell & Steiner 2021. 464 S. ISBN 978-3-7954-3627-8. Geb. € 59,-

Der neunte Band der 2014 vom interakademischen Forschungsprojekt „Klöster im Hochmittelalter: Innovationslabore europäischer Lebensentwürfe und Ordnungsmodelle“ initiierten Schriftenreihe „Klöster als Innovationslabore“ verschriftlicht die Ergebnisse einer 2019 in Heidelberg abgehaltenen Tagung. Auch diesmal bildet der unscharfe, immer wieder neu auszulegende und zu variiierende Terminus „Innovation“ den Anker, der die Beiträge zusammenhält. In ihrer Einleitung stellen die Herausgeberinnen Julia Becker und Julia Burkhardt die Grundsatzfrage, ob mittelalterliche Klöster überhaupt Innovations- und Transferleistungen mit nachhaltiger Wirkung erbracht haben und wollen dazu die Prozesse („kreative Impulse“) in den Blick nehmen, die zur Durchsetzung und gegebenenfalls auch zum Scheitern von Ideen führten.

Die Problemstellung wird in vier Sektionen exemplifiziert. Ins Zentrum der Thematik führt vor allem die zweite Sektion, die die technischen und architektonischen Innovationsleistungen der Klöster und Mönchsorden beleuchtet. Wie zu erwarten, stehen hier die Zisterzienser und die Bettelorden im Mittelpunkt der Betrachtungen. Oliver Auge gibt einen konzisen Überblick über den Stand der Forschung zu den klösterlichen Innovationen im technisch-ökonomischen Bereich, während Philipp Stenzig in seinem äußerst materialrei-