Zeitgenosse von Schneider (1847–1909), erlebte aber dessen relativ kurze Amtszeit von 1900 bis 1909 in Paderborn mit. Die Verbundenheit mit seinem Bischof prägt denn auch diese Biographie; Kritik ist nicht ihre Sache, sondern eher Werbung um Verständnis für den Gelehrten und Bischof. So widmet sich Liese auch nach einer knappen Darstellung des Werdegangs Schneiders neben der Bischofszeit vor allem der wissenschaftlich-literarischen Tätigkeit Schneiders, der vor der Bischofswahl Professor für Theologie in Paderborn war. Neben religiös-asketischen und moraltheologischen Schriften, hier vor allem das weit verbreitete „Das andere Leben“, widmete sich Schneider aber auch – etwas überraschend – der Völkerkunde (sein Hauptwerk hier: „Die Naturvölker“). Als Bischof zeichnete er sich vor allem durch seine Fürsorge für die Priesterausbildung aus. Ein kennzeichnendes Beispiel dafür ist etwa die Einführung von Übungen im Polnischen, um den im Ruhrgebiet neu entstandenen Arbeitergemeinden mit ihrem hohen Polenanteil seelsorgerlich gerecht zu werden. In vielfachen Visitations- und Firmungsreisen lernte er sein großes Bistum kennen. Sein Wirken als Bischof wird aber auch im Gesamtumfeld von Staat und Kirche dargestellt; der Leser erhält ein durchaus interessantes Bild des ersten Jahrzehnts des 20. Jahrhunderts im wilhelminischen Deutschland, also schon nach den Erlebnissen und Erschütterungen des Kulturkampfes, vor Augen gestellt.

Zwei Festschriften also, die für die westfälische Kirchengeschichte von Wert sind und die sowohl den beiden Jubilaren als auch den Herausgebern zur Ehre gereichen. Sie erneuern zugleich die Verbundenheit mit den Gefeierten, sowohl im Kollegenkreis als auch in der Mitgliedschaft unseres Vereins.

Bernd Hey

Wilfried Reininghaus/Karl Teppe (Hg.), Verkehr und Region im 19. und 20. Jahrhundert. Westfälische Beispiele (Forschungen zur Regionalgeschichte, Bd. 29), Ferdinand Schöningh, Paderborn 1999, 436 S., geb.

Das 150jährige Bestehen der Köln-Mindener Eisenbahn 1997 wurde u.a. mit einem wissenschaftlichen Kolloquium begangen; die Beiträge (nicht alle) werden hier veröffentlicht. Wie schon der Titel des Bandes anzeigt, geht es einmal darum, die „westfälischen Beispiele“ exemplarisch im Gesamtkomplex „Verkehr und Region“ zu sehen, zum anderen aber auch darum, die Eisenbahn nicht isoliert, sondern im Zusammenhang aller Verkehrsmittel zu sehen. So beschäftigen sich die 18 Aufsätze denn auch mit Eisenbahn-, Straßen- und Wasserverkehr.

Zu Beginn gibt Wilfried Reininghaus einen gelungenen Überblick über den aktuellen Stand der Verkehrsgeschichte, indem er sie von den beteiligten Nachbarwissenschaften her gleichsam einkreist und als geschichtliche Disziplin bestimmt. Ein Überblick über die bisherigen historischen Forschungen zum Verkehr, gliedert nach den einzelnen Verkehrsmitteln, erlaubt dann einen

Zugriff auf übergreifende historische Fragestellungen und Perspektiven bzw. Problemfelder einer regionalen Verkehrsgeschichte, z. B. auch die sozialen Auswirkungen der stürmischen technischen Fortentwicklung der Verkehrsmittel. Der Abschnitt „Agenda für eine Verkehrsgeschichte Westfalens in der Moderne“ benennt eine Reihe von Aufgaben für die künftige Forschung, und es versteht sich, dass der vorliegende Band diesen Kanon noch nicht abdecken kann. Deutlich überwiegen die Beiträge zur Wirtschafts- und Verwaltungsgeschichte des westfälischen Verkehrswesens (wohl auch bedingt durch die bessere Quellenlage in den entsprechenden Archiven): Bergbehörden, Zechen und Zechenbahnen; Staat und Chausseebaugesellschaften beim Straßenbau; die Eisenbahngesellschaften in den Westprovinzen; Eisenbahnkomitees und Eisenbahnräte; private Neben- und Kleinbahnen; staatliche Flussregulierungen und Kanalbauten; rheinisch-westfälisches Schnellbahnprojekt; Autobahnbau und -planung; Subventionierung der Siegerländer Schwerindustrie durch reduzierte Eisenbahnfrachttarife usw. Selbst bei Themen wie der Entwicklung des LKW-Fernverkehrs und der Integration von Radfahrern in den Verkehr wird die lenkende Hand des Staates und seiner Behörden deutlich. Und auch die Rolle der Fremdenverkehrsverbände bei der Förderung des Tourismus wird kritisch unter die Lupe genommen.

Man merkt: noch verbleibt eine solche Geschichte des westfälischen Verkehrs weitgehend im öffentlich-rechtlich geregelten Raum, in dem Staat, Kommunen und Verbände (durchaus mit Erfolg) zusammenwirken. Eine Kultur- und Sozialgeschichte des Verkehrs, wie sie Reininghaus und Tenfelde einleitend als *eine* mögliche Alternative einfordern, ist dies noch nicht, doch bleibt der vorliegende Band verdienstvoll: er referiert den aktuellen Forschungsstand, argumentiert auf hohem Niveau, zeigt die Vorteile interdisziplinärer Zusammenarbeit und regt zu weiterer Forschung auf diesem Gebiet an.

Bernd Hey

Wilfried Reininghaus (Hg.), Die Revolution 1848/49 in Westfalen und Lippe (Schriften der Historischen Kommission für Westfalen, 16), Aschendorff, Münster 1999, 523 S., geb.;

Wilfried Reininghaus/Horst Conrad (Hg.), Für Freiheit und Recht. Westfalen und Lippe in der Revolution 1848/49, Aschendorff, Münster 1999, 300 S., zahlr. Abb., geb.

Die 150. Wiederkehr der Revolution von 1848 stand in Westfalen zunächst im Schaffen der Feiern zum 350jährigen Jubiläum des Westfälischen Friedens im gleichen Jahr 1998. So war es taktisch klug, die Veranstaltungen zur 48er Revolution mehr auf das Jahr 1999 zu konzentrieren; aber so wurde auch das wissenschaftliche und öffentliche Interesse mehr auf das sonst eher weniger aufmerksam betrachtete zweite Revolutionsjahr 1849 gerichtet. Am 18. und 19. Februar 1999 fand in Iserlohn die Tagung der Historischen Kommission für Westfalen statt, deren Beiträge und Erträge der Leiter des Staatsarchivs