

Jedenfalls hat Krebs in seiner Monographie einen wertvollen Beitrag zur Verwaltungs- und Kulturgeschichte Kursachsens um die Wende des 17. und 18. Jahrhunderts geliefert. Es ist ein Stück gründlichster Quellenarbeit, denn der Verfasser hat eine ganze Zahl von Archiven und die wichtigste Postliteratur durchforscht.

Ein Vorzug des Werkes sind die sorgfältigen Orts- und Namensregister. Gern ist auch der Abbildungen aus der Keesschen Postzeit zu gedenken; sie machen den Wunsch rege, daß der Verfasser noch etwas mehr hätte tun sollen. Besonderes Interesse beanspruchen die nach Familiengemälden trefflich ausgeführten Miniaturporträts der beiden Kees. Es sind markante und geistvolle Gesichter, die uns aus den würdigen Lockenperücken anblicken.

Die Ausstattung des Buches in Papier und Druck seitens der Verlagshandlung ist vorbildlich gut. Doch wird die Munifizenz der Herausgeber der Keesschen Familiengeschichte, Dr. Paul Kees und Dr. Hermann Kees, hierbei das erste Wort gesprochen haben. Jedenfalls haben die beiden Herren ihren Ahnen ein vornehmes Denkmal gesetzt.

Großgraupa.

Thieme.

**Die Vorgeschichte des Sächsischen Eisenbahnwesens.** Von Dr.-Ing. **Theodor Uhlich**, Regierungsbauführer. (Abhandlungen aus dem volkswirtschaftlichen Seminar der Technischen Hochschule zu Dresden. Heft 6.) München und Leipzig, Duncker & Humblot. 1913. VII, 133 SS. 8°. M. 3.

Das Jahr 1833 wurde bisher als das Anfangsjahr der sächsischen Eisenbahngeschichte und List mit seiner Schrift „Über ein sächsisches Eisenbahnsystem . . .“ als erster Vorkämpfer für die Einführung dieses modernen Verkehrsmittels in Sachsen betrachtet. Im Verhältnis zu anderen Ländern mußte das als ein sehr später Termin erscheinen. Aber auch in Sachsen, wie in seinen Nachbarländern, war schon lange vor 1833 die Eisenbahnfrage nicht nur Gegenstand lebhafter allgemeiner Erörterung gewesen, sondern hatte sich auch bereits zu mehreren interessanten Projekten verdichtet. Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, ein Bild von der Vorgeschichte des sächsischen Eisenbahnwesens zu entwerfen und die auffallende Tatsache zu klären, daß in Sachsen, welches früher immer als das Herz nicht allein des deutschen, sondern des ganzen europäischen Handels gegolten hat, diese wichtige Verkehrsfrage immer wieder in Vergessenheit geraten konnte.

Auf Grund eines reichhaltigen Materials, das durch umfangreiches und fleißiges Quellenstudium gewonnen wurde, gibt der Verfasser eine lebendige Schilderung der einschlägigen Fragen. Zunächst werden die wirtschaftlichen und politischen Grundlagen untersucht, dabei die ungünstigen wirtschaftlichen Folgen der Freiheitskriege, der Einfluß der Zölle, die Verfassungskämpfe und der Mangel der zur Lösung so wichtiger Aufgaben passenden Organisationen behandelt. Die Geldfrage und der Widerstand einzelner Berufskreise, die ja überall wieder eine große Rolle bei Eisenbahnprojekten gespielt haben, werden gebührend berücksichtigt, und die für Sachsen besonders bedeutsame Möglichkeit, von den benachbarten Eisenbahnsystemen umgangen und somit aus seiner hervorragenden verkehrspolitischen Stellung verdrängt zu werden, eingehend beleuchtet. Der Staat verhielt sich nach der Darstellung des Verfassers in dieser Periode der Vorgeschichte völlig zurückhaltend. — Ein zweiter Abschnitt ist den technischen