

teils drastische Strafen verhängt: «Aus Gründen der Abschreckung und wohl, um sozusagen das Vorgehen der Militärpolizei nachträglich zu rechtfertigen» (S. 142). Am Ende steht das Resümee Müllers, dass die Auseinandersetzungen in Stuttgart im Oktober 1948 «Ausfluss einer seit 1946 stetig wachsenden Unzufriedenheit mit der Ernährungs- und Versorgungssituation, sodann mit der wirtschaftspolitischen Entwicklung im Allgemeinen und mit der Betriebsverfassung im Besonderen» (S. 146) waren.

Erst im Gefolge dieser gesellschaftlichen Unruhe wurden dann zumindest teilweise in der Folgezeit die sozialen Komponenten der sozialen Marktwirtschaft (bspw. das Gesetz zur Milderung sozialer Notstände) entwickelt. Die Nachkriegszeit war schließlich durch den Wiederaufbau der Städte geprägt. Dabei, so Alexander Wetzig in seinem Beitrag (S. 149–183), musste eine doppelte Problemstellung gelöst werden. Auf der einen Seite galt es, die elementaren Nöte der Bevölkerung zu lindern und Wohnraum zu schaffen, auf der anderen Seite eine stadtplanerische Konzeption längerfristig zu entwickeln. Allgemein freilich sieht sich die Wiederaufbauplanung der Kritik ausgesetzt, dass durch sie die Städte gleichsam ein zweites Mal zerstört wurden. Wetzig stellt nunmehr die Wiederaufbaupläne in einen größeren historischen Zusammenhang und zeigt, dass der Wiederaufbau von Kommune zu Kommune in ganz unterschiedlicher Form bewerkstelligt wurde. Nachdem es im Gefolge des Bombenkrieges zur Zerstörung der Innenstädte gekommen war, wurde der nunmehr notwendige Neuaufbau von vielen Stadtplanern durchaus als Chance gesehen: «Die mechanische Auflockerung durch Bombenkrieg und Endkampf gibt uns jetzt die Möglichkeit einer großzügigen und organischen Erneuerung», so Hans Scharoun vor dem Berliner Magistrat 1946 (Zit. S. 156). Wetzig weist ausdrücklich darauf hin, dass bei vielen Stadtplanern ein hohes Maß an personeller Kontinuität herrschte. Deren Amtszeiten erstreckten sich häufig von der Weimarer Republik über die NS-Zeit bis tief in

die bundesrepublikanische Zeit. Jedoch war es das Zusammenspiel von Oberbürgermeister, Baubürgermeister, Gemeinderat, Stadtplaner und Bürgerschaft, das letztlich bestimmte, wie sich das neue Stadtbild gestaltete. Dabei, so Wetzig, kam es vielerorts zu Zerstörungen, wobei der Autor zwischen Objektzerstörungen und strukturellen Zerstörungen unterscheidet: Die Wegnahme historisch bedeutender Objekte war in den ersten Nachkriegsjahren teilweise tatsächlich aufgrund Einsturzgefahr notwendig, jedoch wurden vielerorts wie bspw. das Deutschordenshaus in Ulm oder ein mittelalterlicher Wohnturm in Pforzheim in den 1950er- und 1960er-Jahren einfach gesprengt, aus mangelndem Kunstverständnis, und hier bestand keine Einsturzgefahr.

Schwerer als diese Objektzerstörungen wirkten strukturelle Zerstörungen. Über Jahrhunderte war das Bild der europäischen Stadt geprägt durch den öffentlichen Raum einerseits und die privat bebaute Parzelle andererseits. Der öffentliche Raum wurde vielerorts durch die Vielzahl privat bebauter Parzellen strukturiert. Gerade im privaten Bauen spiegelten sich die Individualität, das gesellschaftliche Ansehen und das Selbstverständnis des Bauherrn wider. Diese Art der Bebauung der privaten Parzelle ging nach 1945 verloren. Es war die Stadt, die unter rein funktionalen Aspekten aufgebaut wurde, wobei Rücksichten auf den Automobilverkehr eine ganz besondere Rolle spielten. Typisch hierfür ist eine Reihbauweise, die im Grunde vielerorts mehr oder weniger gleich aussieht, sodass das Gesicht einer Stadt verloren geht. Am stärksten jedoch machen sich «Eingriffe in den jeweiligen Stadtgrundrissen» (S. 272) bemerkbar.

Neben den hier etwas näher vorgestellten Beiträgen enthält der Band noch weitere Aufsätze, so u. a. von Heike Krösche, die sich mit dem Umgang mit NS-Belasteten und NS-Tätern in Baden-Württemberg in den sechziger Jahren anhand zweier Beispiele beschäftigt (S. 101–118), und Ute Dahmen stellt schließlich die Wirtschaftswunderfrau Anne Burda vor (S. 21–60). Dabei wird der Leser mit

einer Frau bekannt gemacht, die stellvertretend für das Wirtschaftswunder steht und sich von keinerlei Rollenklischees vereinnahmen ließ. Auch in diesem Jahr ist aus dem Stuttgarter Symposium heraus wieder ein leserwerter Band entstanden, der mit den vielen Gesichtern und dem je unterschiedlichen Erleben der Nachkriegszeit vertraut macht *Michael Kitzing*

[Text aus Informationsmittel (IFB): digitales Rezensionsorgan für Bibliothek und Wissenschaft, leicht gekürzt]

Matthias Ohm und Nina Willburger

Der römische Münzfund von Köngen.

Likias Verlag Friedberg 2017. 88 Seiten mit 118 Abbildungen. Hardcover € 19,-. ISBN 978-3-9817006-7-1 (zu beziehen beim Geschichts- und Kulturverein Köngen e.V. bei Brigitte Aschenbrenner: Tel: 07024 81098, Mail: aschenbrenner.josef@t-online.de)

Köngen zählt zu den wenigen Orten im deutschen Südwesten, von dem sich dank einer Bauinschrift der römische Name Grinario erhalten hat. Ab ca. 90 n. Chr. bis zur Mitte des 3. Jahrhunderts war dieses nordwestlich über dem Neckarufer errichtete Grinario besiedelt, bis zur Mitte des 2. Jahrhunderts mit einem Kastell. So verwundert es nicht, dass hier über all die Zeiten hinweg römische Münzen gefunden wurden. Geradezu spektakulär war der 1967 bei Aushubarbeiten gemachte Fund von 615 römischen Silbermünzen, von denen 550 den Weg in das Landesmuseum in Stuttgart gefunden haben, wo sie in der Schausammlung «Legendäre Meisterwerke» zu besichtigen sind. Dieser Fund, dessen Münzen überwiegend die Zeit von Kaiser Commodus (161–192) bis zu Kaiser Philippus Arabs (204–249) abdecken, hat aufgrund seiner überregionalen Bedeutung auch Eingang in das Standardwerk von Georges Depeyrot über die wichtigsten Münzfunde der römischen Welt gefunden.

Auf Initiative von Detlev Rothfuß vom Kögener Geschichts- und Kulturverein haben Matthias Ohm, Leiter des Münzkabinetts, und Nina Willbur-

ger, Leiterin der Fachabteilung Archäologie, beide Landesmuseum Württemberg, diesen Münzfund als exemplarisches Zeugnis einer unruhigen Zeit für die Öffentlichkeit erlebbar gemacht. Anhand von 27 Münzen aus dem Münzschatz und 4 Streufundmünzen zeigt Matthias Ohm die Bedeutung der Köngener Münzen für Obergermanien. Nina Willburger eröffnet mit ihren Beiträgen einen vertieften Blick in den Geldverkehr der römischen Zeit im Hinterland des Weltkulturerbes Limes. Fachbeiträge von Sabrina Feickert und Martin Luik runden zusätzlich den gelungenen Einstieg in die römische Zeit des mittleren Neckarraumes ab.

Aus diesem Münzschatz können 508 einzelne Münzpräsentationen unter <http://landesmuseum-stuttgart.de/sammlungen/digitaler-katalog/koengen> abgerufen werden.

Wolfgang Grupp

Rudolf Röder

Carl von Etzel und Ludwig von Klein. Württembergs Eisenbahnpioniere und ihr Wirken in aller Welt.

Verlag Uwe Siedentop Heidenheim und Stuttgart 2016. 321 Seiten mit mehreren hundert meist farbigen Abbildungen.

Fest gebunden € 27,50.

ISBN 978-3-925887-04-8

Auf dem bekannten mahnenden pietistischen Erbauungsbild «Der breite und der schmale Weg» von Charlotte Reihlen, im 19. Jahrhundert massenhaft aufgelegt und verteilt, führt auf der einen Seite nur ein schmaler und steiler Weg zur Offenbarung und zum himmlischen Jerusalem. Die Mehrzahl der Menschen aber strebt auf der gegenüberliegenden Seite, Lustbarkeiten folgend, auf einer breit angelegten Straße zu den Höllenflammen – auf die unverkennbar auch ein Eisenbahnzug zufährt. Rudolf Röder bemerkt in der Bildunterschrift zu diesem in seinem prächtigen Buch über württembergische Eisenbahnpioniere wiedergegebenen Bild zu Recht, dass eine solche tief in die Bevölkerung wirkende religiöse Grundhaltung für die Entwicklung des Eisenbahnbaus in Württemberg nicht gerade förderlich war. Und dennoch:

Württemberg kommt in der Geschichte des internationalen Eisenbahnbaus eine die Größe des Landes weit überragende, überraschende und heute oft übersehene Bedeutung zu.

Württembergs Eisenbahngeschichte ist eng mit zwei Namen verbunden: Carl von Etzel, dem Sohn des bekannten Erbauers der Neuen Weinsteige in Stuttgart, und Ludwig von Klein; der eine von Haus aus Architekt, der andere Techniker. Doch ihr internationales Renommée erwarben sich beide im Brücken- und Tunnelbau, der Planung von Gebirgsstrecken im Rahmen des frühen Eisenbahnbaus und der Organisation der württembergischen Eisenbahnen. Etzel, Schüler des berühmten Architekten Nikolaus Friedrich Thouret, konstruierte bereits als 24-Jähriger seine erste Eisenbahnbrücke (Asnières bei Paris), ging 1840 nach Wien, wo er unter anderem die erste Schwimmhalle Europas in Stahlbauweise errichtete, und wurde 1843 als Oberbaurat bei der württembergischen Eisenbahn-Commission angestellt. Rudolf Röder schildert in vielen spannenden Details, wie Etzel in den folgenden Jahren, oft gegen nicht geringen Widerstand, Ränkespiele und Anfeindungen – seine Standhaftigkeit war bemerkenswert – die württembergische Hauptbahn von Heilbronn nach Ulm plante und baute – vor allem den bahnbrechenden Alaufstieg der Geislinger Steige, die erste Gebirgsquerung Europas. Auch der grandiose, im Kern noch erhaltene Bietigheimer Enztalviadukt, der erste Stuttgarter Hauptbahnhof und der Rosensteintunnel gehören zu seinen bleibenden Leistungen im Lande.

Das Buch ist nicht nur dem frühen Eisenbahnbau in Württemberg gewidmet – gleichwohl hier der Schwerpunkt liegt, und dies macht das Buch so attraktiv –, sondern dem gesamten beruflichen Wirken Etzels und Kleins. Etzel wechselte 1853 in die Schweiz und später nach Österreich. Sein Werk dort ist kaum weniger bedeutend als in Württemberg, zählen dazu doch neben unzähligen kühnen und Geschichte machenden Brückenkonstruktionen auch der Hauensteintunnel und sein größtes Werk, die Brennerbahn. 1864 verstarb Etzel auf

der Reise von Wien nach Stuttgart, wo er nach einem Schlaganfall seinen Ruhestand verleben wollte.

Ludwig Klein, Sohn eines böhmischen Gutsbesitzers, studierte technische Wissenschaften in Prag und kam über seinen Lehrer und Mentor Franz Anton von Gerstner zum Eisenbahnbau: zum Bau der Strecke St. Petersburg-Zarskoje-Selo. Mit Gerstner unternahm Klein ausgedehnte Reisen zum Eisenbahnwesen nach Belgien, England und in die USA. Vor allem letztere Reise hatte große Auswirkungen auf den württembergischen Eisenbahnbau. Und gleichsam ein passant revolutionierte Klein auf der Reise die Technik zur Vermeidung des im wahren Wortsinn brandgefährlichen Funkenflugs aus den Lokomotivkaminen. Auch dieses Detail wird vom Autor ausführlich dargestellt und erläutert. Die hohe fachliche Kompetenz Kleins blieb in Württemberg nicht unbekannt, und so bedeutete ihm die Eisenbahn-Commission, sich um die Stelle eines technischen Betriebsdirektors der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen zu bewerben. Sein zukünftiger Aufgabenbereich umfasste den gesamten technischen Betrieb, von der Belastbarkeit und Gestaltung des Oberbaus der Gleisanlagen über den Bahnhofsbaus, die Wasserstationen, die Werkstätten, die Beschaffung von Lokomotiven und Waggonen, die Fahrplangestaltung und Dienstvorschriften bis zur Nachrichtenübermittlung durch Telegraph, die gesamte Betriebsorganisation und anderes mehr. Und all diese Teilbereiche seiner Tätigkeit nutzt der Autor zugleich zu deren ausführlichen und reich bebilderten Darstellung.

Der in nur wenigen Jahren realisierte Bau der Zentralbahn und die folgende Blüte der württembergischen Eisenbahnen resultierte aus dem engen beruflichen Zusammenwirken des «Tandem Etzel und Klein», wie Rudolf Röder tituliert. Hinzu kam, dass Etzel und Klein vorzügliche «public relation» betrieben, für sich selbst und für ihre Aufgabe, auch durch Herausgabe von Memoranden, Denkschriften, Zeitungsartikeln und verschiedener international beachteter Eisenbahnzeitschriften. Es