

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 mahnden 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 Bahnhofsbaubau, 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

würde den Umfang einer Rezension sprengen, wollte man schildern, wo und in welcher Funktion Ludwig von Klein sich im Land noch Verdienste erwarb: etwa als Aufseher der Bodensee- und Neckarschiffahrt sowie der Dampfkesselprüfung, als Mitglied des staatlichen Bergrats und fast möchte man sagen «Vater» des württembergischen Telegraphenwesens. Wegen fortschreitender Erblindung musste er 1877 aus dem Staatsdienst ausscheiden und noch ertragen, dass ihm von seiner Pension ein Drittel abgezogen wurde zur Finanzierung eines Stellvertreters. Er starb 1881 in München.

Präsentiert Rudolf Röder dem Leser ein Füllhorn an technik- und kulturgeschichtlicher Information, so ist das Buch zudem auch eine wahre Augenweide: Buchstäblich auf jeder Seite faszinieren prächtige Abbildungen, Konstruktionszeichnungen, herrliche Wiedergaben aus den Verkaufskatalogen der Esslinger Maschinenfabrik, Fotos, zeitgenössische Stiche und Pläne, allesamt sorgfältig ausgesucht, um den Leser zu fesseln, vor allem aber um mit bildlichen Zusatzinformationen den Text zu veranschaulichen. Das Buch ist bei aller Kompliziertheit des Dargestellten und Erklärten flüssig zu lesen, darüber hinaus ein wahrhaftes Kompendium zur Frühgeschichte des württembergischen Eisenbahnwesens – mit 28 Kurzbiographien der wichtigen Planer und Techniker (je mit Portrait), Darstellung nicht nur der Zentral-, sondern auch der Nord-, Süd- und Ostbahn und des so umstrittenen Anschlusses nach Westen, nach Baden. Und wer noch nie etwas vom «atmosphärischen Antriebssystem» für Eisenbahnen gehört hat, nämlich der Bewegung von Zügen nicht mittels Dampfkesseln in Lokomotiven, sondern durch von stationären dampfbetriebenen Pumpstationen erzeugtem Druck in zwischen den Gleisen liegenden ledernen Röhren, hier findet er die Erklärung – selbstverständlich samt Zeichnung.

Genug. Es macht Freude, das Buch in die Hand zu nehmen und darin zu schmökern – und dies immer wieder; und alles zu einem unglaublichen und angesichts der Qualität des Buches fast lächerlichen Preis.

Raimund Waibel

Hans Westphal

### **Sehnsucht nach dem himmlischen Jerusalem. Das Emblemmprogramm der Stettener Schlosskapelle (1682).**

*Eine Sonderveröffentlichung der Kommission für geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg. W. Kohlhammer Verlag Stuttgart 2017. XXXVII, 400 Seiten mit 477 Abbildungen. Fester Einband 44,00 Euro. ISBN 978-3-17-033571-4*

Die malerische Ausgestaltung der Kapelle von Schloss Stetten im Remstal ist der kunsthistorischen Forschung seit Werner Fleischhauers Publikation *Barock im Herzogtum Württemberg* (1958) seit längerem bekannt. In der kunsthistorischen Forschung wurden die Malereien anschließend als ein herausragendes Beispiel protestantischer Sakralmalerei des 17. Jahrhunderts eingestuft und als Ausdruck der tiefen Frömmigkeit von Herzogin Magdalena Sibylla von Württemberg bewertet, u.a. von Adolph Schahl in seiner Gesamtdarstellung *Die Kunstdenkmäler des Rems-Murr-Kreises* (1983). Hans Westphal hat dieser malerischen Ausstattung der Stettener Schlosskapelle erstmalig eine umfangreiche Monografie gewidmet. Durch bisher unbekannte Archivalien, die Hans Westphal ausgewertet hat, liegen jetzt neue Fakten zur Entstehungsgeschichte des Bildprogramms und dessen Funktion vor.

Neben neun Deckengemälden ist die Innenraumgestaltung der Stettener Schlosskapelle optisch von einem umfangreichen Emblem-Programm geprägt, das zwischen 1681 und 1682 von dem württembergischen Hofmaler Georg Thomas Hopfer in monochromer Grisaille-Technik gemalt worden ist. Insbesondere für dieses Emblem-Programm hat Hans Westphal intensiv nach Vorlagen in der Buchemblematik und weiteren druckgrafischen Werken geforscht. Der Abgleich zwischen den Stettener Emblemen und möglichen druckgrafischen Vorlagen ist das Hauptanliegen der Monografie. Erstmals liegt nun ein Katalog vor, der die gesamte Ausmalung der Stettener Schlosskapelle und ihre möglichen Vorlagen dokumentiert.

Ursprünglich waren in der Schlosskapelle 83 Embleme vorhanden, so zumindest ist es der Predigt von Special-Superintendent Ehrenreich Weismann zur Kirchweih vom 12. Februar 1682 zu entnehmen, die noch im selben Jahr im Druck erschien. 48 dieser Embleme sind bis heute erhalten geblieben. Das Stettener Emblem-Programm gehört damit zu den umfangreichsten Emblem-Vorkommen in protestantischen Schlosskirchen im deutschsprachigen Raum. Es sind vor allem zwei bisher unbekannte Quellen, die die konzeptionellen Vorarbeiten vor der eigentlichen Ausmalung dokumentierten. Im Hauptstaatsarchiv Stuttgart konnte Hans Westphal ein Manuskript aus der Feder Ehrenreichs nachweisen, betitelt als *Emblematischer Kirchen-Schmuckh*, das zwanzig Stettener Embleme beschreibt und auslegt (Westphal 2017, S. 12 ff.). In dieser Quelle wird die Bedeutung der Embleme als theologisch-erläuternde Vorbereitung für den Gottesdienst explizit genannt.

Dass Ehrenreich selbst als geistiger Vater des Bildprogramms in Frage kommt, verdeutlichen Ehrenreichs profunde Kenntnisse der Buchemblemantik und eigene Emblem-Kreationen, die sowohl publiziert als auch unveröffentlicht nachzuweisen und zum Teil unter der Mithilfe von Herzogin Magdalena Sibylla entstanden sind (Westphal 2017, S. 22 ff.). Eine zweite Quelle, die Westphal im Generallandesarchiv Karlsruhe entdeckt hat, muss aus Sicht der Emblem-Forschung als kleine Sensation bewertet werden. Die in der Einweihungspredigt von Ehrenreich beschriebenen 83 Embleme konnte Hans Westphal in einem Zeichnungsheft (GLA Karlsruhe, HfK-Hs Nr. 171) nachweisen, in dem insgesamt 114 Embleme skizzenhaft aufgeführt sind. Eine Verbindung zwischen dem Zeichnungsheft und den Emblemen aus der Stettener Schlosskirche wurde bisher nicht angenommen. Durch den Quellenfund hat man nun Kenntnisse über das Aussehen der 35 verlorengegangenen Embleme. Ein Großteil der Arbeit ist dieser Vergleichsdokumentation vorbehalten (Westphal 2017,