brillanter sein – und durchweg gut ausgewählt. Der Text beschränkt sich im wesentlichen auf knappe Einleitungen zu den einzelnen Abschnitten und auf Bildunterschriften mit präzisen Angaben; das Abkürzungsverzeichnis sollte wohl sinnvoller am Anfang stehen.
Aus dem südwestdeutschen Raum sind, anhand des Ortsregisters leicht auffindbar, eine ganze Anzahl Bilder abgedruckt, insbesondere von der Paradestrecke der württembergischen Staatseisenbahnen Stuttgart–Ulm mit der Geislinger Steige. Insgesamt ist das Buch für alle Leser, nicht nur für ausgesprochene Eisenbahnfans, empfehlenswert und als Geschenk geeignet.
Uwe Jens Wandel

WERNER WALZ. **Die Eisenbahn in Baden-Württemberg. Geschichte der Bahnen in Baden und Württemberg von 1840 bis heute.** Motorbuch-Verlag Stuttgart. 198 Seiten mit 110 Abbildungen. Leinen DM 38,–
Was der Verlag als *lebendige Eisenbahngeschichte und ein Stück Kulturgeschichte Süddeutschlands* bei der Vorstellung des Buches anpries, ist tatsächlich nicht nur ein bebildertes Sachbuch für die Freunde der Eisenbahn, sondern ein umfassendes Kompendium mit Fakten, Plänen, Daten und Histörchen. Den Reiz des Buches machen dabei weniger die technischen Angaben zum «rollenden Material» oder zu den Pioniertaten im Schwarzwald, bei Geislingen oder Honau aus, sondern die Hintergründe und Randinformationen. Hier werden die Personen vorgestellt, die die Verhandlungen führten, Verträge abschlossen, Anweisungen gaben und mitunter auch peinliche Fehler machten. Wer kann sich heute schon vorstellen, daß die Planung beim Bahnbau im vorigen Jahrhundert sich auch an den militärischen Sachzwängen zu orientieren und die württemberg-badische Grenze zu respektieren hatte? Die Aktualität des Themas Eisenbahn entspringt nicht nur dem in Mode gekommenen Griff nach dem «Alten», sondern im vorliegenden Fall der noch immer recht tief verwurzelten Erinnerung an die Eigenständigkeit der beiden Landesteile Baden und Württemberg, denn die Geschichte zweier Eisenbahnen ist eben zugleich auch ein Stück Geschichte zweier Länder. Wenn auch die Bahn in unserem Land heute Teil eines bundesumfassenden, modernen Wirtschaftsunternehmens ist, so bestehen noch immer – mehr als sechs Jahrzehnte nach der Übernahme der beiden Staatsbahnen durch die seinerzeitige Reichsbahn – zwei Bahndirektionen in Baden-Württemberg: Die eine in Karlsruhe und die andere in Stuttgart.
Rudolf Bütterlin

WERNER WALZ: **Daimler-Benz. Wo das Auto anfing.** Verlag Stadler Konstanz 1981. 196 Seiten mit über 160, teils farbigen Abbildungen. Leinen DM 48,–
In fesselnder Weise führt der Autor in die Werkstätten jener Männer, die vor inzwischen schon mehr als hundert Jahren an zwei verschiedenen Orten unseres Landes und völlig unabhängig voneinander jene Erfindungen machten, die wie kaum ein anderes Phänomen das Bild unserer Umwelt und die Erwerbsquellen der folgenden Generation veränderten.
Vor den Augen des Lesers experimentieren Gotthilf Daimler und Wilhelm Maybach in einem Gartenhaus beim Cannstatter Kursaal mit einem Gasmotor, der sich vom Gewicht her sogar zum Einbau in ein «Reitrad» eignete. Hier werden die Sorgen und Nöte des Mechanikers Carl Benz ebenso lebendig, dem es in Mannheim erst nach etlichen Fehlschlägen gelang, eine Kutsche mit dem «neuen Aggregat» zu bestücken.
Wie aus den bescheidenen Anfängen zweier Werkstätten schließlich in den zwanziger Jahren eine große Firma zusammenwuchs, diese nach einem verheerenden Krieg wieder auferstand und wie sie sich heute darstellt, ist das Thema des hervorragend ausgestatteten Buches.
Rudolf Bütterlin

Kunstgeschichte

ERICH FRANZ: **Pierre Michel d'Ixnard 1723–1795. Leben und Werk.** Anton H. Konrad Verlag Weißenhorn 1985. 320 Seiten mit 276 Abbildungen. Leinen DM 98,–
Eine seltsame Karriere wies jener Pierre Michel Fermand alias Pierre Michel d'Ixnard auf. Über die ersten vierzig Jahre dieses Mannes, der die südwestdeutsche Kirchenbaulandschaft so nachdrücklich geprägt hat, ist kaum etwas bekannt, außer, daß er ein Mann von eigenen Gnaden war. Den wie einen Adelstitel anmutenden Namen «d'Ixnard« – das x wird nicht gesprochen – gab er sich selbst wie auch den Titel eines Architekten. Denn gelernt hatte er die Schreinerei: als Architekt jedenfalls war er Autodidakt.
Mit vierzig aber kam er nach Deutschland, und hier eröffnete sich eine steile, wenn auch recht kurze Karriere: der Name, die französische Herkunft mögen ihm dabei geholfen haben. Es begann mit der Neugestaltung des Ostflügels des Hechinger Schlosses, was freilich im Stadium der Planung verblieb. Dann kamen in rascher Folge das Schloß in Königseggwald, das Stiftsgebäude in Buchau, die Abtei von St. Blasien, das Sickingen-Palais in Freiburg, die Deutschordens-Residenz in Ellingen, die Innenausstattung des Meersburger Schlosses – d'Ixnard konzentrierte sein Wirken auf den Südwesten. Bauten in Straßburg waren da eher die Ausnahme, erst recht sein ehrgeizigstes Unternehmen: das Koblenzer Schloß. Hier freilich scheiterte er. Das Unternehmen verlangte wohl einen richtigen Architekten, und d'Ixnard war eben eher ein von der Praxis kommender Baumeister, der es allerdings verstand, durch Aufgabenteilung einen wohl funktionierenden Bauapparat zu etablieren. Er kannte offenbar genau seine Schwächen. So beschäftigte er für seine Pläne fast immer einen Zeichner und wurde wegen seiner Pläne allenthalben gelobt, obgleich seine Begabung nicht gerade im Zeichnen lag.
Die Monographie von Erich Franz über dieses Phänomen in der spätbarocken südwestdeutschen Baulandschaft gibt einen detaillierten und bisweilen spannenden Einblick in die Baupraxis jener Zeit, in das Ausschreibungswesen, in den Konkurrenzkampf auch: Der Franzose hatte nicht wenig unter Neidern zu leiden. Franz analy-