

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 anfang. 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-

siert d'Ixnards strenge klassizistische Bauweise, legt ausführlich vor allem ihren Eklektizismus dar: allein für St. Blasien standen das Pantheon, die Kuppel des Invalidendoms und die Fassade von St. Sulpice in Paris Pate. Franz legt auch d'Ixnards Mängel offen, wie sie sich vor allem bei seinen Plänen zum Koblenzer Schloß kundtaten. Das Buch ist so ein Beitrag zur Geschichte der Architektur in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. In erster Linie aber ist es ein Kompendium für jeden, der sich für den einen oder anderen Bau von d'Ixnard interessiert. Jedes ausgeführte und jedes nur geplante Werk ist genau in seiner Entwicklung beschrieben und mit einer seltenen Ausführlichkeit durch Pläne, Aufrißzeichnungen und Photographien ergänzt, so daß ein Vergleich von d'Ixnards Absichten mit der heute noch erkennbaren Realität möglich ist. Freilich hätte am Schluß eine etwas ausführlichere Gesamtanalyse dieses Baumeisters stehen können.

Rainer Zerbst

BERT, HARRY und KUNO SCHLICHTENMAIER: **Theodor Schüz (1830–1900). Gemälde und Ölstudien aus öffentlichen und privaten Sammlungen.** Katalog zur von der Galerie Schlichtenmaier, Schloß Dätzingen, der Universitätsstadt Tübingen und der Stadt Haigerloch veranstalteten Ausstellung. Galerie Schlichtenmaier Grafenau 1984 (zu beziehen über: Galerie Schlichtenmaier, Schloß Dätzingen, oder Kulturamt der Stadt Tübingen). 56 Seiten mit 26 Abbildungen. Broschiert DM 12,–

Dem Andenken des bedeutenden schwäbischen Genre- und Landschaftsmalers Theodor Schüz (1830–1900) gewidmet war eine von der Galerie Schlichtenmaier (Grafenau-Dätzingen) initiierte und gemeinsam mit der Universitätsstadt Tübingen und der Stadt Haigerloch durchgeführte Ausstellung, die zunächst auf Schloß Dätzingen, dann im Bürgerhaus Haigerloch und im Tübinger Theodor-Haering-Haus zu sehen war. Den Kunsthistorikern Bert, Harry und Kuno Schlichtenmaier, die gemeinsam den Katalog verfaßt haben, kam es vor allem darauf an, Werden und Reifen dieses in seiner Kunst so eng mit der schwäbischen Heimat und Landschaft verbundenen Malers aus seiner Zeit heraus verständlich zu machen. Wie so manch anderer bedeutender schwäbischer Künstler seiner Generation – Carl Ebert, Albert Kappis, Anton Braith, Christian Mali – ist der 1830 in Tumlingen bei Freudenstadt geborene und in Nufringen bei Herrenberg aufgewachsene Pfarrersohn Theodor Schüz nach Anfangsstudien an der Stuttgarter Kunstschule an die Münchner Akademie abgewandert, wo der Historienmaler Carl von Piloty sein Lehrer und Franz von Lenbach sein Freund wurde. Des schwäbischen Malers Stuttgarter Anfangserfolge («Konfirmationsmorgen» 1851) wiederholten sich in München; er wurde durch seine Bilder rasch populär. Hier entstanden unter anderem 1859 der «Osterspaziergang», kunsthistorisch deshalb bedeutsam, weil uns der Künstler eine minutiöse Eigeninterpretation des Bildes gegeben hat, ferner sein 1861 gemaltes populärstes Gemälde, die »Mittagsruhe in der Ernte«, ein in München gemalter Hymnus auf die heimatliche Gäulandschaft, auch heute noch ein Publikumsmagnet in der Württembergi-

schen Staatsgalerie. Trotz seiner Erfolge in München zog es Schüz nach Düsseldorf, dem damaligen Zentrum der Genremalerei. Hier lebte er von 1866 bis zu seinem Tode 1900. Im Katalog vorangestellt haben die Verfasser mehrere tabellarische Übersichten, einmal zum Leben und Schaffen von Theodor Schüz, dann zur Entwicklung des Kunstlebens in Stuttgart von 1800 bis 1880 sowie des Münchner und des Düsseldorfer Kunstlebens in jener Zeit. Die überwiegend farbigen Abbildungen zeigen vor allem Landschaften und bisher kaum bekannte Ölstudien, die den Maler als fortschrittlichen, den Pinsel locker handhabenden Pleinairisten ausweisen, in dessen Freilichtstudien sich bereits gewisse impressionistische Ansätze finden lassen.

Walter Rebmann

BRIGITTE REINHARDT: **Reinhold Nägele.** Mit einer Einführung von Thomas Naegele. Konrad Theiss Verlag Stuttgart 1984. 312 Seiten, mit 74 Farbtafeln und 193 Schwarzweiß-Abbildungen. Werkverzeichnisse der Gemälde und Radierungen mit 422 Abbildungen. Leinen DM 128,– Vom Wesen des schwäbischen Volkes zeugten seine Bilder, so meinte Oskar Wolfer 1931. Auf die schwäbischen Wurzeln seines Lebens verwies im selben Jahr Otto Roecker angesichts von Reinhold Nägeles Bildern. Und gar so weit entfernt scheint man gelegentlich auch heute noch nicht zu sein. Reinhold Nägele, das ist für viele der Maler schwäbischer Landschaften, der Maler Stuttgarts. Immerhin fand allzu weit über die Landesgrenze hinaus die große Stuttgarter Doppelausstellung zu seinem 100. Geburtstag im vergangenen Jahr in den Feuilletons weniger Erwähnung.

Dabei ist Nägeles Werk, bei aller Verwurzelung in der schwäbischen Heimat, mehr als bloße Lokalkunst. So war eine umfassende Analyse seines Werkes dringend notwendig, und Brigitte Reinhardts Monographie leistet die nötige Korrektur umfassend. Immerhin war ihr Anliegen, Nägeles Werk *aus der Klammer des Kauzig-Schwäbischen* zu lösen. Sie leitet es konsequenterweise aus den Kunstströmungen der Zeit her. Sie deckt die Einflüsse auf, die Nägele – der sich nicht so ohne weiteres einer Kunstströmung oder gar Kunstmode anhängte – 1908/1909 in Berlin empfing: nicht die des Impressionismus freilich, sondern die Karl Walsers. Und wenn man über Walser sagt, er male nur scheinbar die Dinge der sichtbaren Welt, in Wirklichkeit vielmehr Visionen und damit auch zwangsläufig Übertreibungen, so ist damit bereits ein wesentliches Charakteristikum auch der Bilder Reinhold Nägeles gegeben. Gewiß malte er Landschaften und Städte; doch ein traumhafter Zug, ein bisweilen skurriler Übertreibungsdrang ist fast allenthalben zu spüren: in den überexakten geraden Straßenzügen Stuttgarts etwa, den Baugerüsten, die die Bilder wie ein Gitter strukturieren – Nägele malte gern Baustellen, weniger die Prunkfassaden. Doch mit solchen Malprinzipien deckte Nägele in seinen besten Arbeiten die Wahrheit unter der Oberfläche auf, zeigte er das Wesen der Dinge, nicht bloß die Dinge selbst. Die Wolkenkratzerlandschaft von New York – Nägele lebte seit 1940 in den USA – ist keine realistische Wie-