

entstand eine neue künstlerische Ausdrucksform mit einer einfachen, nüchternen und klaren Formensprache, die einen Gegenpol zu der Bewegtheit, glitzernder Pracht, Sinnenfreude wie auch zur betonten religiösen Verinnerlichung des zuvor herrschenden Barocks und Rokoko bildete. Franz Martin Kuens Fresken aber zeichneten sich noch durch eine große Prachtentfaltung und gleichzeitig tiefe Frömmigkeit aus. Seine Wand- und Deckengemälde mit Inhalten des christlichen Glaubens, mit Heiligen und göttlichen Heilsbotschaften sollten einen Abglanz des himmlischen Geschehens zeigen. Ein opulentes Spiel mit Licht und Farbe offenbarte das Wunderbare, Märchenhafte, Sensationelle. Visionäre – Architekturbühnen unter Scheingewölben öffneten unendliche Himmelsräume. Schon wenige Jahre nach Kuens Tod war die Ablehnung dieser Barockkunst so stark, dass einige seiner Fresken abgeschlagen wurden. Erst die weitere Heimatforschung konnte dann im Lauf der letzten Jahrzehnte eine neue Würdigung herausbilden: Die noch vorhandenen sakralen Werke wie auch wiederentdeckte Zeichnungen wurden zugeordnet und katalogisiert, seine hervorragende Stellung innerhalb der schwäbischen Freskomalerei des 18. Jahrhunderts erkannt. Es stellte sich heraus, dass aus den dreißig Jahren seiner Malertätigkeit zahlreiche Grafiken, Altar- und Porträtmalereien erhalten sind; außerdem finden sich an rund fünfzig Orten zwischen Donau, Ammersee und Bodensee von ihm ausgeschmückte Kirchen und Schlösser. Zu Kuens Auftraggebern zählten einfache Pfarrer, namhafte Prälaten sowie bedeutende Repräsentanten des Adels. Das Heimatmuseum Weißenhorn konnte einen Zeichnungsschatz erwerben und ihn als Grundlage für die Ausstellung zu Franz Martin Kuens 300. Geburtstag 2019 nehmen. Zusammen mit dem Bildungszentrum am Kloster Roggenburg, wo er fast 20 Jahre wirkte, und weiteren Kultureinrichtungen wurde ein breites Programm aufgelegt. Das vorliegende Buch präsentiert nun die Erkenntnisse des Jubiläumsjahres, würdigt seine Entwicklung, die zahlreichen Facetten seines Werks und wird durch ein Verzeichnis der Fresken und Gemälde ergänzt. Alle Beiträge sowie das Werkverzeichnis sind reich bebildert.

Der zentrale Beitrag von Matthias Kunze, Kunsthistoriker und Leiter des Weißenhorer Museums, schildert zunächst den Werdegang Kuens zu einem der »tüchtigsten Meistern in Bayrisch Schwaben«. Nach den Lehrjahren in der Werkstatt des Vaters vervollständigte er die Ausbildung in Augsburg im Umkreis von Johann Georg Bergmüller. Dieser leitete dort die reichstädtische Akademie, schuf monumentale Freskenzyklen sowie Altargemälde und hatte eine druckgrafische Werkstatt. Kunze zeigt an zahlreichen Beispielen den Einfluss dieses Meisters. Eine weitere Förderung erfuhr Kuen durch bedeutende Geistliche des Familienverbands; ein Onkel, zwei Brüder und ein Vetter hatten wichtige Kirchenämter in St. Michael zu den Wengen in Ulm und im Kloster Roggenburg inne und konnten zu ersten großen Aufträgen beitragen.

Wesentliche Impulse für eine neue Entwicklung seines Stils brachte ihm ein Aufenthalt in Rom und Venedig. Der Höhepunkt seiner Italienreise war die Aufnahme in der Werkstatt Giovanni Battista Tiepolos. In Kuens Fresken lassen sich nach seiner Rückkehr nach Weißenhorn immer wieder stilistische und auch inhaltliche Anlehnungen an Tiepolos Werke finden. Es war eine weitverbreitete Kunstpraxis, ja eine Empfehlung für den Künstler, sich Vorbilder der italienischen Malerei durch Zeichnungen nach dem Original anzueignen und sie in das eigene Werk einfließen zu lassen. Matthias Kunze zeigt an zahlreichen Beispielen die »venezianische Pracht« Tiepolos, die ihren Niederschlag in den Fresken Kuens fand.

Ulrich Hoffmann, Theologe und Vorstand des Museumsvereins Weißenhorn, würdigt den Beitrag, den Kuen zur Ausstattung des damals neu erbauten Prämonstratenser-Klosters Roggenburg leistete. Protegiert von seinen geistlichen Verwandten und selbst mit der Spiritualität der Prämonstratenser vertraut, konnte er hier nach seinem Italienaufenthalt eine einheitliche Ausstattung fast aller Klostergebäude schaffen, die eine besondere Einheit der typischen Volksfrömmigkeit des Ordens mit venezianischem Glanz darstellt.

Kunsthistoriker\*innen, Historiker und Restaurator\*innen ergänzen in ihren Beiträgen einzelne Facetten des Wirkens Kuens, sein künstlerisches Umfeld, seine

Bilder-Sprache, die spezifische Handschrift seiner Porträts und seine Maltechnik. Detaillierte Untersuchungen einzelner Fresken sowie ein Ausblick auf die Arbeiten seiner Schüler und Nachfolger vervollständigen die Perspektiven.

Wenn auch das Kulturprogramm und die Ausstellungen anlässlich seines Jubiläumsjahres vorbei sind, macht das vorliegende Buch neugierig auf die Werke Franz Martin Kuens. Ein abgedruckter Plan seiner Wirkungsstätten erleichtert den lohnenswerten Weg zu den Altarbildern und Fresken des Malers »zwischen schwäbischer Frömmigkeit und venezianischer Pracht«.

*Sibylle Setzler*



Ulrich Volkmer

**Pferdebahnen und Pferdeomnibusse in Stuttgart – Eine Dokumentation über die Anfänge des öffentlichen Stadtlinienverkehrs in Stuttgart 1860-1897**

Verlag Uwe Siedentop Heidenheim und Stuttgart 2021. 452 Seiten mit zahlreichen Abbildungen. Gebunden, Großformat € 49,-. ISBN 978-3-925887-41-3

Als der Stuttgarter Bau- und Subunternehmer der königlich-württembergischen Eisenbahn Georg Schöttle 1860 an die Stadt Stuttgart mit der Idee einer Pferde-eisenbahn herantrat, fuhr eine solche noch in keiner deutschen Stadt. Ja, in ganz Europa besaßen nur Paris und Birkenhead nahe Liverpool eine derartige Einrichtung. Schöttle hatte die Anregung dazu wohl aus einem Bericht des preußischen Eisenbahningenieurs Ludwig Henz über dessen Studienreise in die USA erhalten, wo in New York seit 1832 pferdegezogene Straßenbahnen existierten. Als er im Februar

1862 sein Konzessionsgesuch beim Innenministerium einreichte, wurde dies bereits nach wenigen Wochen genehmigt – erstaunlicherweise möchte man sagen. Doch sollte man nicht vergessen, dass Württemberg sich damals in der dynamischen Startphase der Industrialisierung befand. Freilich dauerte es dann aufgrund mannigfacher technischer, bürokratischer und finanzieller Hindernisse – von Differenzen über die Streckenführung (zunächst Nichtanbindung des Bahnhofs!), mannigfachen Versuchen mit verschiedensten Schientypen, bei denen es um Haltbarkeit bis hin zur Komptabilität mit menschlichen Gehgewohnheiten einerseits und Pferdehufen und -fuhrwerken andererseits ging, noch bis 1868, bis die erste Pferdebahn vom Tübinger Tor (heute Österreichischer Platz) bis in das 1836 eingemeindete Dorf Berg fuhr. Zu diesem Zeitpunkt stand Stuttgart nicht mehr an erster Stelle der deutschen Pferdeisenbahnpioniere; Berlin und Hamburg waren ihr zuvorgekommen.

Wenig später gab es vom Tübinger Tor einen Ringverkehr über Königstraße und Planie (königliche Privatstraße!) zum Charlottenplatz; 1887 wurde die Erweiterungstrecke nach Heschlach eröffnet und damit das ganze Stadtgebiet entlang des Nesenbachs bis zum Neckar erschlossen. An die naheliegende Weiterführung nach Cannstatt wurde wohl kaum gedacht, es war ja noch eine selbstständige Gemeinde und Hauptstadt des gleichnamigen Oberamts. Noch lange endete die Pferdebahnlinie vor der Neckarbrücke. Seit Anfang der 1880er-Jahre ergänzten Pferdeomnibuslinien die Pferdebahn, monströs große achtfenstrige »Waggons« mit dachfreiem Oberdeck, gezogen von nur zwei, wohl bedauernswerten, Pferden. Im Lauf der Zeit erweiterte man das Streckennetz: Teils Ring-, teils Stichbahnen führten zur Zahnradbahn nach Degerloch (seit 1887), zur Gewerbehalle, später Landesgewerbemuseum, zum Pragfriedhof im Nordosten, zur Olgastraße im Süden und vor allem in den entstehenden großen neuen Stadtteil Westen. In den Jahren 1892 bis 1897 ging die Ära der Pferdebahn zu Ende: Der öffentliche Nahverkehr in Stuttgart wurde elektrifiziert.

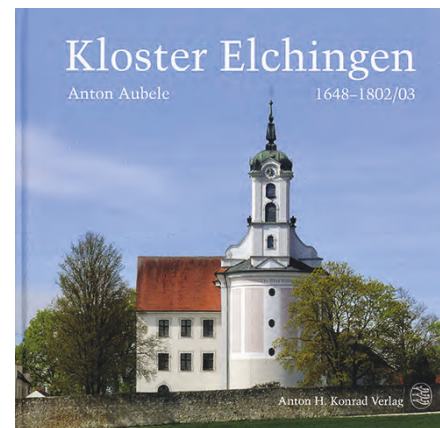
Ulrich Volkmer nennt sein Werk bescheiden eine »Dokumentation«, bei der er aus

seiner großartigen Sammlung zur Geschichte der Stuttgarter Pferde- und frühen Straßenbahn schöpfen kann. An erster Stelle fallen die meist großformatig wiedergegebenen historischen Stadt- und Straßenansichten mit Stuttgarter Pferdebahnen ins Auge, die der Autor in Archiven bis nach Paris recherchierte und die dazu animieren, in den Bildern auf Entdeckungsreise zu gehen. Nicht nur die Bahnen sind dabei von Interesse, noch spannender erscheinen die Personen in den Wagen und auf der Straße, etwa die autoritätsheischenden uniformierten, bärtigen Schaffner und Fahrer, versnobt wirkende Herren mit weißen Sommerhüten und Stöckchen, die vielen Dienstmädchen mit Wäschekörben auf dem Kopf und Einkaufskörben im Arm, die eben nicht mit der Bahn fuhren, da dies für sie unerschwinglich gewesen sein dürfte. Eine Fahrt kostete 1883 von Stuttgart nach Berg und zurück 40 Pfennig, eine innerstädtische Fahrt 10 Pfennig. Der Tagesverdienst eines Arbeiters lag damals bei einem zehn- bis zwölfstündigen Arbeitstag bei einer Mark bis 1,5 Mark und ein Dienstmädchen verdiente davon nur einen Bruchteil. Insofern war es keineswegs eine »gute alte Zeit«. Andererseits dokumentieren Straßen wie die Königstraße oder die Hauptstätterstraße ohne störenden Autoverkehr und aufdringliche Stadtmöblierung, aber mit regem Personenverkehr kreuz und quer, die Bedeutung eines in dieser Form längst untergegangenen öffentlichen Kommunikationsraums. Zu den Fotos treten Hunderte von faksimilierten Zeitungsannoncen, öffentlichen Anschlägen – etwa wechselnder Fahrpläne und Fahrpreise –, Konstruktionsplänen, technischen Zeichnungen, Stadt- und Streckenplänen und Wiedergabe von Fahrscheinen.

Nicht weniger nimmt die üppige inhaltliche Dokumentation in Form oft auch längerer Passagen aus schriftlichen Quellen und Dokumenten gefangen. Die Methode entführt den Leser unweigerlich und tief in die fremde Welt des letzten Drittels des 19. Jahrhunderts. Man lese etwa die auf drei dicht bedruckten Seiten wiedergegebene Polemik gegen die Pferdeisenbahn im Stuttgarter Gemeinderat 1883 und die öffentlichen Kommentare dazu. Man muss nicht unbedingt jedes abgedruckte Doku-

ment zur Kenntnis nehmen, doch je mehr man davon liest, je mehr man in den Fotos, selbst den kleinen, optisch »surft«, desto weniger kann man davon lassen. Ein größeres Kompliment kann man dieser herrlichen, spannenden »Dokumentation« kaum machen.

*Raimund Waibel*



Anton Aubele

### **Kloster Elchingen 1648–1802/03**

Anton H. Konrad Verlag Weißenhorn 2020.  
450 Seiten mit zahlreichen Abbildungen.  
Pappband € 49,80.  
ISBN 978-3-87437-582-5

In der Geschichte des um 1120 gegründeten Benediktinerklosters (Ober-) Elchingen bedeutete der Dreißigjährige Krieg eine tiefgehende Zäsur. Mit ihm ging gewissermaßen das Mittelalter zu Ende. Der Westfälische Friede 1648 führte zu einem Neubeginn unter schwierigen Bedingungen in allen wichtigen Bereichen, in Wirtschaft und Verwaltung, in Bildung, Wissenschaft und Kunst, in der Beziehung des Klosters nach außen zum Reich, zu seinen Untertanen, oder bei den inneren Verhältnissen, der Zusammensetzung des Konvents und dem Zusammenleben der Mönchsgemeinschaft. Mit Fug und Recht kann die bis zur Säkularisation 1802/03 reichende Epoche als ein eigener Zeitabschnitt in der wechselvollen Klostergeschichte gesehen und dargestellt werden, so wie es in dieser, 2018 an der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Stuttgart angenommenen, Dissertation geschehen ist.

Seine Arbeit eröffnet Aubele mit einem kurzen Überblick zum Leben und Wirken der neun im Zeitraum amtierenden Äbten,