



Angela Jursitzka  
Helmut Pawelka

*150 Jahre  
Brenner-  
bahn*



CARL  
VON  
ETZEL

Ein Leben für die Eisenbahn



TYROLIA

Angela Jursitzka / Helmut Pawelka  
Carl von Etzel





Angela Jursitzka  
Helmut Pawelka

# CARL VON ETZEL

Ein Leben für die Eisenbahn

Tyrolia-Verlag · Innsbruck-Wien

# INHALT

Vorwort . . . . .	7
KURZVITA UND ETZELS LETZTE REISE . . . . .	9
WIE ES BEGANN: ARCHITEKTUR ODER TECHNIK? . . . . .	18
Streitgespräche über die Formensprache . . . . .	20
Dem Ingenieur ins Stammbuch geschrieben . . . . .	26
LEHRJAHRE IN PARIS . . . . .	28
VOM ARCHITEKT UND KÜNSTLER ZUM INGENIEUR . . . . .	31
ZWISCHENSPIEL IN WIEN: 1839 BIS 1843 . . . . .	37
Intermezzo: Folge der Geraden . . . . .	44
Beginn der großen Bahnsteighallen Österreichs . . . . .	48
ETZELS PUBLIKATIONEN BIS 1848 . . . . .	51
„Karl Etzel, Ingenieur“ . . . . .	54
BAHNBAU IN ETZELS HEIMAT . . . . .	57
Die Gutachten von Negrelli und Vignoles . . . . .	58
Etzel und die „erste Section der Württembergischen Eisenbahnen“ . . . . .	63
Hochbauten und die Normalien . . . . .	65
Ein Bahnbau bringt Arbeit ins Land . . . . .	68
Die Neckarbrücke beim Rosenstein . . . . .	71
Die Ostbahn und Abschied von Württemberg . . . . .	73
IN DER SCHWEIZ UM SCHIENENLÄNGEN VORAUSS . . . . .	76
Große Namen und Pläne . . . . .	79
Trassenfindung im Aktionsradius der Lokomotiven . . . . .	81
Das Bahnsystem der Schweiz . . . . .	85
Die Schweizerische Centralbahn-Gesellschaft . . . . .	87
Der Hauenstein-Tunnel . . . . .	91
Die Katastrophe im Hauenstein-Tunnel am 28. Mai 1857 . . . . .	94
Eisenbahnknoten Olten . . . . .	96

Brücken und Viadukte . . . . .	101
St. Gallen-Appenzellische Eisenbahn . . . . .	107
Verschiedene Gutachten, meist für gut erachtet . . . . .	111
Bau der Bank in Basel . . . . .	117
Etzels Mitarbeiter . . . . .	119
Etzels Berufung nach Österreich . . . . .	121
DIE K. K. PRIV. KAISER FRANZ JOSEPH-ORIENTBAHN . . . . .	122
Das österreichische Eisenbahnsystem: Privat oder Staat? . . . . .	122
Männer und Mächte um die neue Orientbahn . . . . .	126
Also schrieb Carl von Etzel . . . . .	132
Bedingungen bis zum scheinbar Nebensächlichen . . . . .	133
Die Hochbauten . . . . .	135
Vom Baubeginn zur Sicht aufs Ganze . . . . .	141
Rothschild gegen Pereire . . . . .	147
ETZELS LETZTE STATION: DIE K. K. PRIV. SÜDBAHN-GESELLSCHAFT . . . . .	151
Österreich verkauft seine Bahnen . . . . .	153
Zum lombardisch-venetianischen Netz . . . . .	158
Die Organisation des Baudienstes . . . . .	160
Publikationen im Zeitraum der Südbahn . . . . .	161
Werkstätten in Marburg/Maribor . . . . .	164
Die ungarischen Linien . . . . .	165
Die Linie Wien–Triest über den Semmering . . . . .	170
Etzels Erneuerungsprogramm der Brücken Wien–Triest . . . . .	174
Neue Hochbauten . . . . .	175
Die Kärntner Bahn Marburg–Villach . . . . .	177
EIN SIEBENJAHRESPLAN FÜR DIE BRENNERBAHN . . . . .	181
Vorprojekte . . . . .	183
Vermessung und Planung . . . . .	186
Vorarbeiten, ein Vorwärtstasten . . . . .	189
Varianten sonder Zahl . . . . .	192
Die Organisationsstruktur . . . . .	196
Keine Kurve zu viel . . . . .	200

Kommissionen fort und fort . . . . .	203
Endlich die Baubewilligung . . . . .	207
Die Bauvergabe . . . . .	209
Die Normalien . . . . .	212
Kein Spatenstich, aber viele Schaufeln . . . . .	214
Ein Hoch den Brücken . . . . .	222
Fortschritte im Tunnelbau . . . . .	228
Die soziale Situation der Arbeiter . . . . .	235
Von Etzels Landhaus in Vöslau zu den Hochbauten der Brennerbahn	238
Baukosten . . . . .	249
Eine Eröffnung mit Nachholbedarf . . . . .	249
Die Etzel-Feier am Brenner im Jahr 1892 . . . . .	252
 EPILOG: EINE FAHRT ÜBER DEN BRENNER IM DEZEMBER 1867 . . . . .	 256
 Bildnachweis . . . . .	 258
Quellen und Literatur . . . . .	258
Dank . . . . .	263
Endnoten . . . . .	264

## VORWORT

Das 19. Jahrhundert war das Zeitalter der großen frühen Eisenbahningenieure, Spezialisten ohne festgelegte Fachgebiete, bewandert in Hoch- und Tiefbau, darüber hinaus beschlagen in der Kunst, einen Nagel gerade einzuklopfen. Wahrscheinlich fühlten sie sich oft überfordert, ehe Worte wie Stress und Managerkrankheit den heutigen Lebensstil verkörperten. Carl von Etzel besaß auch eine Fähigkeit, die für Architekten höchst selten ist: Er lernte, auf eine kostspielige Selbstverwirklichung zu verzichten. Einfach war es nicht. Das ist es nie.





## KURZVITA UND ETZELS LETZTE REISE

„Ich bin der Sohn des Oberbauraths v. Etzel, d(en) 6. Jan 1812 zu Stuttgart geboren und evangelischen Glaubens“, so begann der am 28. Mai 1835 verfasste Lebenslauf des Carl Etzel. Der junge Mann hatte dieses sehr umfangreiche Schreiben seinem Ansuchen um Zulassung zur Prüfung für das Baufach beigefügt. Anfang 1836 legte Carl die Staatsprüfung an der Stuttgarter Gewerbeschule, dem späteren Polytechnikum, ab. Er zeichnete sich „besonders in der schönen Baukunst aus“. Denn als Beweis seines Könnens lieferte er auch den Entwurf für ein Nationalmuseum.

Prüfer waren seine Lehrer, der Architekt und Maler Nikolaus Friedrich von Thouret sowie Oberbaurat von Barth. Die treibende Kraft hinter seinen Studien war sein Vater Eberhard von Etzel, ein bekannter Stuttgarter Baumeister, der zweifellos die Richtung für den Sohn vorgab. Für die praktische Prüfung im Hochbauwesen überreichte Carl neben den verpflichtenden mathematischen, geometrischen und bauhistorischen Aufgaben auch hölzerne Modelle von Gewölben und Dachkonstruktionen. Sie ließen schon den exzellenten Ingenieur erahnen.<sup>1</sup>

Es war eine Baumeisterfamilie, in die Carl hineingeboren wurde. Über mehrere Generationen hinweg hatten die Etzels diesen Beruf ausgeübt, vor allem im Brücken- oder Straßenbau. Carls Vater wollte seinem Erstgeborenen eine akademische Ausbildung zukommen lassen. Entgegen der Familientradition plädierte er für ein Studium der Theologie, denn damit, so das Familienoberhaupt, wäre eine krisensichere Position verbunden. Ein verständlicher Wunsch des Vaters: 1810 hatte ihn der württembergische König Friedrich vorübergehend entlassen, ein Schock für die kinderreiche Familie. Und ein Akademiker, insbesondere ein Geistlicher, war in dieser Zeit etwas Besonderes. Carl besuchte zunächst das Königliche Gymnasium in Stuttgart, um dann mit 13 Jahren ins Evangelisch-Theologische Seminar nach Blaubeuren zu wechseln. Obwohl er im Gymnasium hervorragend abschnitt, meinte Carl: „allein eine vorherrschende Neigung zu mechanischen Arbeiten, zu den zeichnenden Künsten und Sinn für Naturwissenschaften zog mich unab-

*Carl Etzel – Jugend-Selbstbildnis  
um 1828, schließlich hatte er  
sich in der Kunstschule auch im  
Zeichnen nach lebenden Modellen  
ausgebildet.*



lässig von den Arbeiten ab, die mir der Besuch des Gymnasiums auferlegte.“ Auch im Theologischen Seminar schien Etzel nicht sehr glücklich zu sein: „Die Neigung zu Nebenbeschäftigungen oben bezeichneter Art erwachte in der Einförmigkeit des Klosterlebens mit verdoppelter Stärke und ich zog mir häufig den Tadel meiner Eltern u. Lehrer zu.“ Nach seinem Abschluss in Blaubeuren im Jahr 1829 sollte er in das Theologische Stift von Tübingen eintreten. Dazu kam es nicht mehr. Nach einer Prüfung gestand Tübingen dem 18-jährigen Carl die Hochschulreife zu. Er jedoch entschloss sich, zitiert nach Gaukel/Müller, „nach reiflicher Überlegung der inneren Stimme zu folgen und mich dem Baufach, das mich immer am meisten angezogen hatte, zu widmen“.

Aus Carl wäre gewiss ein guter Pastor geworden, und so dachte und handelte er als Bauherr sozial. Sicher hätte er, aufgrund seiner Erbanlage, irgendwo ein neues Haus Gottes errichtet. Vater Eberhard jedenfalls förderte ab jetzt den Wunsch seines Sohnes nach Kräften und schickte ihn in Stuttgart in die Gewerbeschule. Zusätzlich begann Carl bei seinem Vater zu arbeiten und damit im Alter von 18 Jahren wichtige Erfahrungen zu sammeln. Es müssen



*Und hier, Jahre später und offensichtlich nicht ganz freiwillig, Carl von Etzel im dekorierten Lehnstuhl, in dem er bestimmt selten saß. Das gute Stück wirkt nahezu unbenützt.*

glückliche Lehrjahre gewesen sein, die viel zur Besonnenheit des Technikers beitrugen.

An der Gewerbeschule belegte er das Architekturfach bei den Professoren M. Heigelin, Nikolaus von Thouret und Oberbaurat Ferdinand von Fischer. Gleichzeitig bildete er sich an der Kunstschule im Zeichnen nach antiken und lebenden Modellen aus. Der Studienabschluss erfolgte am 2. Februar 1836 im Hochbauwesen. Auf Wunsch des Vaters, der sich intensiv in die Prüfungsvorbereitung eingeschaltet hatte, prüfte man Etzel auch im Baufach.<sup>2</sup> Mit dem positiven Ergebnis besaß Carl nun das Rüstzeug, sich im Ausland weiterzubilden. „Da ich nach Beendigung meiner Prüfungen erst noch einige Zeit zu practizieren, alsdann aber einige Jahre zu meiner ferneren Ausbildung auf Reisen zu verwenden gesonnen bin ... [hoffe ich] mit den gesammelten Kenntnissen und Erfahrungen dereinst meinem Vaterlande nützlich seyn zu können“.<sup>3</sup> Damit begann ein unstetes Wanderleben zwischen Frankreich, Württemberg, Schweiz und Österreich. Die dabei gewonnenen Erfahrungen ließen ihn zum bedeutendsten Bahnbauer seiner Zeit und zum angesehenen Architekten werden. In den folgenden Kapiteln

wird sein Schaffen für die Eisenbahnen Mitteleuropas detailliert nachgezeichnet.

Am 3. April 1847 heiratete Etzel im Alter von 35 Jahren die 19-jährige Marie Pauline Gärtner, eine Tochter des württembergischen Finanzministers. Ob die junge Frau von einem trauten Familienleben träumte? Eisenbahn-Techniker sind wie Zugvögel. Während der Schwiegervater eine Dienstwohnung im oberen Stock des Stuttgarter Bahnhofs bezog, baute Etzel für seine neue Familie ein Haus in der Cannstatter Vorstadt am Neckarufer. König Wilhelm I. schenkte im Juli 1845 dem inzwischen zum württembergischen Oberbaurat avancierten Etzel das Grundstück samt einem Bauzuschuss von 10.000 Gulden. Nicht nur aus reiner Wohltätigkeit, sondern weil sich der König eine rasche und möglichst einheitliche Bebauung des Neckarufers erwartete.

In diesem Haus wurde auch Carls älteste Tochter Clara geboren. Auf sie gehen die heute noch lebenden Nachkommen Carl Etzels zurück, die Familie Moser von Filseck. Sein zweites Kind war der Sohn Carl, geboren in Cannstatt, der zunächst seinem Vater beruflich folgen sollte, aber schließlich beim Militär als Kavallerie-Major diente. Die Tochter Flora, 1858 in Wien geboren, starb bereits nach einem Jahr, der Sohn Richard, 1862 in Wien geboren, starb unverheiratet wie sein Bruder Carl.

In Stuttgart lebten damals zahlreiche bedeutende Persönlichkeiten, mit denen sich Etzel bald befreundete. Unter der Bezeichnung „Die Glocke“ schloss sich diese erlesene Gesellschaft zusammen. „Der bedeutende geistige Verkehr, der daselbst stattfand und wozu besonders Etzel mit seinen Talenten vieles beitrug, konnte nicht verfehlen, in verschiedenen Richtungen anregend zu wirken.“ Etzel arbeitete nach Einschätzung seiner Zeitgenossen mit einer genialen Klarheit und fast unbegreiflicher Leichtigkeit, auch auf den Gebieten der bildenden Kunst, Literatur und Musik. Besonders der Gesang hatte es ihm angetan. In der Naturwissenschaft brachte er es zum Spezialisten für Schmetterlingskunde.<sup>4</sup> Als gewandter Redner gelang es ihm, sich sowohl in französischer Sprache wie auch in seiner Muttersprache präzise auszudrücken. Von seiner Fähigkeit, Sachverhalte auf den Punkt zu bringen, ganz zu schweigen.

Gemessen am Stil der damaligen Zeit verblüfften seine Schriften durch ihre Kürze und Klarheit, womit sie sogar Laien verständlich waren. Etzel wusste, wovon er sprach und zu wem; als hätte ihn die Erfahrung gelehrt, dass im Staats- und Verwaltungsrat oder in einer Baukommission nicht immer Leu-



*1847 heiratete Etzel die 19-jährige Marie von Gärtner aus Kreisen, in denen sich ein Eisenbahner nun einmal bewegte. Marie war eine Tochter des Karl von Gärtner, unter anderem Organisator des württembergischen Eisenbahnwesens. Das Foto stammt aus den Jahren um 1860.*

te vom Fach sitzen. Über Carl von Etzel schrieb 1868 ein Reiseschriftsteller: „Die Ehrlichkeit und Tüchtigkeit dieses Meisters erkennt man am besten aus dem, was er nicht gebaut hat.“ Kessler meinte, dass Etzel seine gerühmte Heiterkeit und Geselligkeit nach und nach einbüßte, vor allem als die Aufgaben in Österreich immer schwieriger zu lösen waren. Er wurde ernster und strenger, blieb aber für seine Umgebung ein wohlwollender Chef. Dabei half ihm wohl auch seine große Menschenkenntnis.<sup>5</sup>

Neben zahlreichen Ehren wurde er 1853 mit dem Württembergischen Friedrichsorden ausgezeichnet und damit in den persönlichen Adelsstand erhoben. In Österreich wurde ihm die Anerkennung als Ritter des kaiserlich-österreichischen Ordens der Eisernen Krone zuteil.<sup>6</sup>

Als Alterssitz plante Etzel ein Haus in der Jägerstraße 30 in Stuttgart. Er erwarb das Grundstück 1862/63 in Hanglage mit einem Weinberg. Dazu errichtete Etzel auch ein Belvedere. Das Haus entwarf er im italienischen Stil einer





Florentiner Renaissance-Villa. Typisch für Etzel: Er plante von der Form der Türschlösser bis hin zum Parkett aus eichenen Bahnschwellen alles selbst. Das Haus, aus massivem Haustein gebaut und verputzt, entpuppte sich aber als recht unwohnlich.

Rudolf Moser von Filseck, sein Schwiegersohn, verwies in seinen Erinnerungen darauf, dass sich die Nähe des Stuttgarter Bahnhofs mit seinen rauchenden Lokomotiven in Haus und Garten unangenehm bemerkbar machte. Was einem Eisenbahningenieur unter Umständen noch Freude bereiten konnte, war für seine Nachkommen alles andere als ideal, so dass sie das Haus 1938 verkauften. Im Bombenhagel des Zweiten Weltkriegs wurde es zerstört.

Zwei Jahre vor Eröffnung der Brennerbahn trat ihr Erbauer seine letzte Reise an. Am 13. November 1864 hatte er in seiner Wiener Wohnung in der Schmöllergasse 5 einen Schlaganfall erlitten, von dem er sich nicht mehr erholen sollte. Offensichtlich dem Stress nicht mehr gewachsen, reichte er am 10. April 1865 seinen Abschied von der Südbahn-Gesellschaft ein, der am



*Villa Etzel – oberhalb der Villa der Weinberg mit Belvedere, denn zu einem Landsitz oder selbst einem hochgelegenen Haus in der Stadt gehörten unstreitig Belvederes. Andererseits, schrieb Etzel, wüsste jeder Baumeister um die Schwierigkeiten, „welche der graue Himmel Deutschlands der Übertragung dieser Zierde der italienischen Villen entgegengesetzt“.*

*Seite 14: Villa Etzel in Stuttgart, 1944 durch Bomben zerstört, gemeinsam mit unerzetzlichen Andenken und Fotos*

18. April mit großem Bedauern zur Kenntnis genommen wurde. „Ihr klarer und scharfer Blick, der der Verwaltung so oft den besten Rat sicherte, das ist Ihr energisches Wollen, das ist endlich Ihr gerechter, stets auf das wahre gesellschaftliche Interesse gerichteter Sinn. Für alles das schuldet Ihnen die Gesellschaft viel, sehr viel ...“, hieß es unter anderem im Schreiben des Verwaltungsrats.

Etzels Frau war mit den Kindern nach Stuttgart vorausgefahren. Carl löste inzwischen in Wien den Haushalt auf, als ihn wieder ein Schlaganfall traf. Etzels Frau kehrte sofort nach Wien zurück, wo die Südbahn-Gesellschaft für Etzels Heimtransport nach Stuttgart einen Sonderwagen zur Verfügung stellte. Etzel schien sich wieder erholt zu haben und wurde mit bewegenden Worten am 29. April 1865 in Wien verabschiedet.

Den Kranken begleiteten seine Frau, ein Wiener Chirurg – und sein Ober-Ingenieur Rudolf Paulus. In Kimmelbach (heute Ybbs an der Donau) erlitt Etzel erneut einen Schlaganfall, worauf der Sonderwaggon vom Zug





*Ein Bahnbau bringt Arbeit ins Land. Carl von Etzel war sowohl Architekt als auch Ingenieur, aber seine Fähigkeiten gingen weit darüber hinaus.*

abgehängt wurde. Zwei weitere Ärzte, telegrafisch aus Wien hinzugerufen, erklärten den Zustand für lebensbedrohlich.

Carl von Etzel, 53 Jahre alt und nie frei von Sorgen, starb am 2. Mai 1865 um 19 Uhr. Sein Tod in einem Eisenbahnwaggon hat nichts mit Ironie des Schicksals zu tun, sondern ist die letzte Konsequenz seiner vielen Reisen, überwiegend auf jenen Bahnstrecken, die er geplant und gebaut hatte. Das Grabmal am Pragfriedhof von Stuttgart besteht zum größten Teil aus einem Gesteinsblock vom Bau der Brennerbahn: für jenen Architekten, dem teure Selbstverwirklichung fremd war.

## WIE ES BEGANN: ARCHITEKTUR ODER TECHNIK?

Ist eine Bahnhofshalle primär ein Werk der Architektur oder eines der Technik? Soll man den Ingenieurbau isoliert von der Architektur des 19. Jahrhunderts sehen oder nur als einen Strang des Architekturgeschehens?

Jürgen Pahl hängt offensichtlich der ersten Ansicht an, wenn er die Architekturen seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus den neuen Baustoffen Gusseisen und in späterer Folge Eisenbeton in eine Vor-Moderne einreihet. Damit scheint er der Theorie eines zeitversetzten gleitenden Übergangs zwischen den Großepochen Historismus und Moderne beizustimmen.<sup>7</sup>

John Ruskin (1819–1900) aber unterschied in seinem 1849 erschienenen Werk „The Seven Lamps of Architecture“ strikt zwischen Architektur und Bauen, wobei er unter Letzterem den Nutzbau verstand. Die Bedeutung dieser Aussage wurde von ihm noch dadurch unterstrichen, dass er sie ganz an den Anfang seines Traktats stellte. Ruskin griff tief in die Schatzkiste seines Wissens: „It is the addition of the mental  $\alpha\rho\chi\eta$  – in the sense in which Plato uses that word in the ‚Laws‘ – which separates architecture from a wasp’s nest, a rat hole, or a railway station.“ Die Nomoi (Gesetze) von Platon, unter anderem das Prinzip der Mäßigung: „... true architecture does not admit iron as a constructive material, and such works as the cast-iron spire of Rouen Cathedral or the iron roofs and pillars of our railway stations, and some of our churches, are not architecture at all“. Soweit ein Zitat Ruskins, der den Ingenieurbau „Bahnhofshalle“ einem Wespennest oder gar einem Rattenloch gleichsetzte. Starke Worte, um eine radikale Ablehnung neuer Konstruktionsprinzipien zu verdeutlichen. Ruskin wusste mit dem neuen Baustoff nichts anzufangen und verschob das Ästhetik-Problem im eisenbegeisterten England in eine ferne Zukunft. Eisen war für ihn keine konstruktive Komponente, höchstens unterstützendes Element, und daher musste er jene Hallen, die das neue Gestaltungsprinzip ungeschminkt zeigten, ablehnen.

In diesem Punkt war er einer Meinung mit Heinrich Hübsch (1795–1863), dass „sie in einer eisernen Decke die schwindsüchtige Architektur der eng-



*Der Architekt und Baumeister  
mit den Symbolen seiner Zunft*

lischen Industriehütte nachahmen“. Trotzdem hatte Hübsch 1828 in seiner Schrift „In welchem Style sollen wir bauen?“ zwei grundlegende Prinzipien der Konstruktion von weitreichender Bedeutung formuliert. Zur Auswahl standen das horizontale, aus der griechische Architektur stammende und das bogenförmige, beziehungsweise gewölbte Bauglied. Dabei hielt er das horizontale Bauglied für nördliche Länder denkbar ungeeignet. Seinem Stil-Begriff lag kein historisches, sondern ein technologisches Prinzip zugrunde. Es ging darum – stets den Erfordernissen der Zeit entsprechend –, größere Dimensionen zu bewältigen. Unter Berücksichtigung des richtigen Materials sowie des idealen Stils für das jeweilige Klima, verpflichteten die Kategorien von Heinrich Hübsch zu Rationalität und Sachbezogenheit, dem jeweiligen Stand der bautechnischen Möglichkeiten angemessen. Die Formensprache des Rundbogens wurde auch von anderen begierig aufgegriffen, da sie sich entsprechend den neuen Konstruktionsmethoden und Baumaterialien wie Eisen als sehr anpassungsfähig erwies.

## STREITGESPRÄCHE ÜBER DIE FORMENSPRACHE

Carl von Etzel, dessen baukünstlerisches Credo dem von Heinrich Hübsch ähnelte, bewies 1841/43 mit dem Rundbogenstil beim Bau des Dianabades in Wien, dass dieses Konstruktionsprinzip auch in Eisen sehr wohl angewandt werden konnte. 1842 forderte er in der Allgemeinen Bauzeitung eine Unterscheidung in öffentliche, bürgerliche und ländliche bzw. wirtschaftliche Baukunst: „... erstens, dass die Schönheit nicht eine zufällige Eigenschaft, sondern das notwendige Resultat des Vorhandenseins aller wesentlichen Eigenschaften eines Bauwerkes sei. Zweitens, dass unter die wesentlichen Eigenschaften als Elemente der Schönheit eines Bauwerkes außer der Bequemlichkeit und der Festigkeit auch die Sparsamkeit gehöre.“ Nur bei den öffentlichen Bauten dürfe auf die Sparsamkeit verzichtet werden, da diese Bauwerke Macht und Dauer verkörpern sollten. „Drittens, dass jede Gattung von Bauwerken eines gleich hohen Grades von architektonischer Schönheit fähig sei. Viertens, dass aber jeder Gattung von Bauwerken eine eigenthümliche charakteristische Schönheit zukomme.“

Die Konstruktion müsse offen und klar ablesbar sein. Die Formen der antiken Baukunst, Säulen und Gebälk, lehnte er „aus der Natur der zu Gebot stehenden Baumaterialien“ ebenso ab wie aus klimatischen Gründen. Damit erfolgte eine strikte Abkehr vom Klassizismus, den er aufs heftigste geißelte, ja sogar lächerlich fand. Die Säulen und Pilaster der römischen Antike, einfach als Zierrat an falscher Stelle und in unterschiedlicher Länge eingesetzt, wurden für ihn zum geistlosen Begriff einer vermeintlich schönen Baukunst. Mit dem Vorwurf, dass die Architekten die Einfachheit und die Einheit vermissen ließen, erneuerte Etzel den Kritikpunkt eines Stilgemisches. Wenn er die Bequemlichkeit = Zweckmäßigkeit als Kriterium für die Schönheit ansah, wurde damit die Zweckmäßigkeit 50 Jahre vor Otto Wagner zur einer ästhetischen Doktrin. Die Merkmale Sparsamkeit (*économie*) und Bequemlichkeit (*convenance*) hatte auch 1802 Jean-Nicolas-Louis Durand (1760–1834) formuliert, damit opferte er sowohl den Dekor als auch die Säulenordnungen. Denn die Baumaterialien seien schon an sich schön. Diese Prämissen waren vermutlich die gemeinsamen Berührungspunkte von Carl Etzel und Wilhelm Flattich, seinem Chef-Architekten späterer Jahre. Sparsamkeit und Einfachheit sind wohl die hervorstechendsten Eigenschaften ihrer Konstruktionen und lassen sich aus deren gemeinsamer Pariser Studienzeit erklären. Und,



*Ein Beispiel für die Arbeit von Heinrich Hübsch ist die Rekonstruktion der zerstörten Westfassade des Doms zu Speyer.*

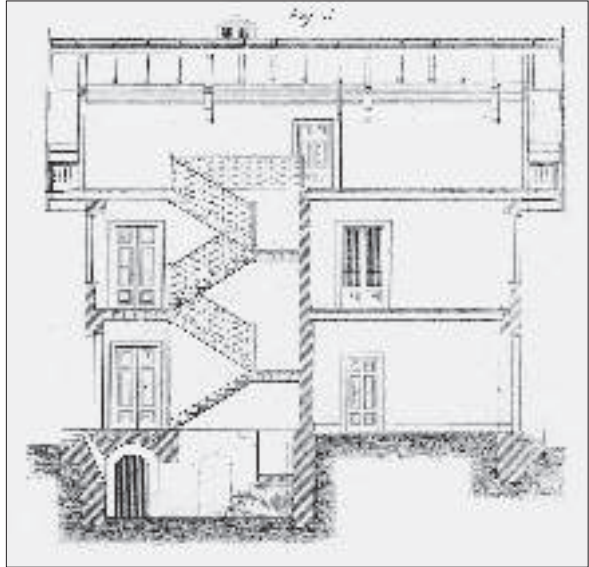
vielleicht noch etwas überrascht: Etzel stellte Architekten den Künstlern gleich.<sup>8</sup> Für seine Zeit nahezu eine Provokation, während sich Architekten heute eher als Kunstschaffende betrachten.

Gottfried Semper (1803–1879) – ihm wird ein unverwirklichter Entwurf für den Hauptbahnhof in Zürich zugeschrieben – äußerte sich im zweiten Band seines Hauptwerks „Der Stil in den technischen und tektonischen Künsten“ 1860 und 1863 zur Eisenarchitektur. Für ihn war der sichtbare, einfache und eiserne Dachstuhl des Eisenbahn-Ingenieurs bei „Einsteighallen und sonstigen Schuppen“ ein Wahrzeichen ihres Provisoriums. Gegenüber der sichtbaren Anwendung von Eisen in der „ernsten“ Architektur war Semper sehr reserviert. Der Architekt dürfe sich mit diesem gleichsam unsichtbaren Stoff nicht einlassen, wenn es sich um Massenwirkungen und nicht



*Landhaus in Vöslau,  
Querschnitt 1842. Statt  
eines verschnörkelt  
geschmiedeten Stiegen-  
geländers setzte Etzel,  
seinem architektonischen  
Credo entsprechend, auf  
solide Tischlerarbeit.*

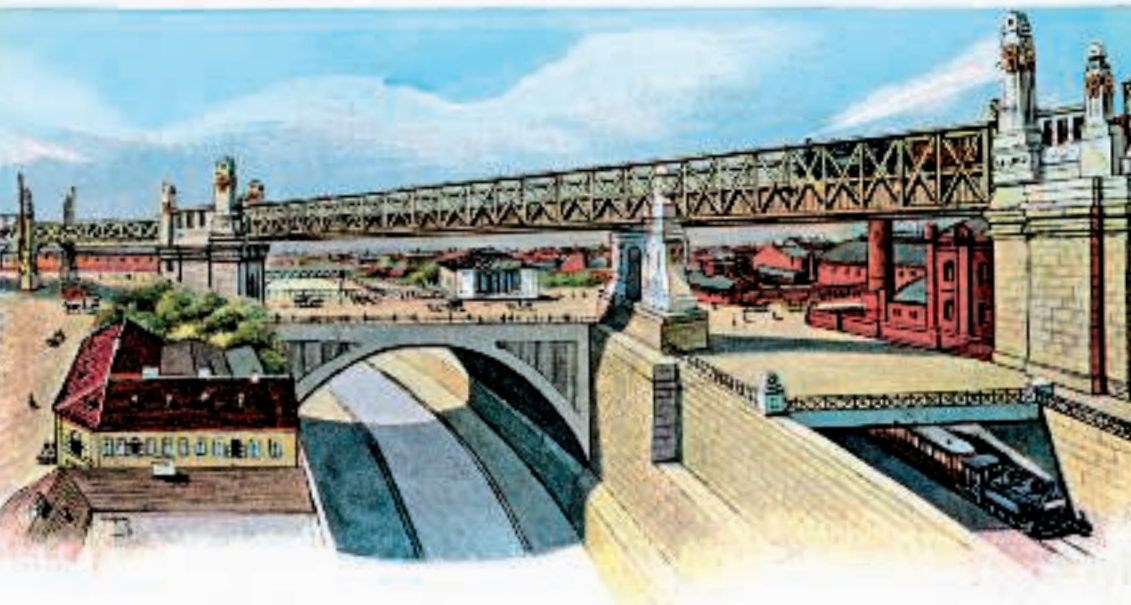
*Seite 23: Otto Wagners  
Stadtbahn in Wien,  
eröffnet 1898*



um leichtes Beiwerk handelte. Damit musste er auch Labroustes Bibliothek *Sainte-Geneviève* in Paris und dessen wenig später errichtete Pariser *Bibliothèque Nationale* ablehnen. Indirekt statuierte Semper, dass der monumentale Stab- und Gussmetallstil letztlich „unsichtbare Architektur“ sei. Diese Bemerkung wurde im Anschluss von anderen Autoren, wie Hermann Lotze 1868 dankbar aufgenommen und betont, dass die Schlankheit der Eisensäule den ästhetischen Eindruck der Festigkeit nicht verlange.<sup>9</sup>

Otto Wagner (1841–1918) wandte sich 1895 in Wien scharf gegen die rein ingenieurmäßige Ausbildung. Künstlerische Gestaltung und die Arbeit mit den neuen Materialien gedachte er nicht allein den Ingenieuren zu überlassen. Für ihn war die Konstruktion die Urzelle der Baukunst. Er verwies auf die Leitvorstellung des gemeinsamen Nutzens. Demnach hatte der Ingenieurbau aus einem reinen Utilitätsprinzip heraus eine „für die Menschheit unsympathische Sprache“. Ihm gelang dann auch eine Lösung des Problems mit den Bauten der Wiener Stadtbahn: die Kombination von Stein und Eisen.<sup>10</sup>

Kurz gesagt: Ingenieure betrachtete man zu Beginn des 19. Jahrhunderts keineswegs als gleichrangig mit den Architekten. Zum einen hinkte die technische Entwicklung den stolzen Plänen hinterher. In den meisten Fällen ge-



nügte das Handwerk. Der Rest war der praktische Gebrauch von Kreativität. Zum anderen fehlte bis etwa 1830 eine entsprechende Ausbildung. Wohl deshalb widmete sich Etzel an der Stuttgarter Gewerbeschule dem Architekturstudium und erarbeitete sich Ingenieurwissen in den kommenden Jahren in der Praxis. Außerdem war das Prestige eines Architekten höher. Denn das Arbeitsfeld eines Architekten hatte sich im 19. Jahrhundert erweitert. Man baute weiterhin für die Kirche und die soziale Oberschicht, also den Adel, jedoch zunehmend auch für die zu Reichtum gekommenen Bürger. Gegen die Jahrhundertmitte hin hatte sich das Berufsbild gewandelt, der Architekt wurde zum freien Unternehmer oder zum Beamten, der für die Kommune oder eine Eisenbahn-Gesellschaft plante.

Zwar gab es seit 1736 in Wien die erste Ingenieursschule der Monarchie, der 1747 in Frankreich die *École polytechnique* für Straßen- und Brückenbau folgte, die Ausbildung fand aber sehr oft fern dieser beiden Einrichtungen statt. Vorwiegend zählten die militärischen Ingenieurkorps zur Elite der technischen Disziplinen. Und gemäß der Definition der Französischen Akademie war der Ingenieur primär der Entwerfer und Leiter von Festungsbau-Arbeiten. Erst in zweiter Linie bezeichnete die Funktion private Bereiche, wobei in Frankreich im 19. Jahrhundert immer das Kennzeichen der Tä-



tigkeit hinzukam. Der *Ingénieur géographe*, der *Ingénieur pour les instruments de mathématiques* usw. Daher bürgerte sich im deutschen Sprachgebrauch der französische Begriff ein, der trotz aller Anglizismen noch heute gültig ist.<sup>11</sup>

Für Basel kann als Gründungszeitpunkt einer technischen Schule das Jahr 1858 gelten, als Allgemeine Gewerbeschule bezeichnet. Gelehrt wurde „Unterricht im Elementar- Kunst- und technischen Zeichnen bis hinauf ins Bau-fach und die Mechanik“. Die Bezeichnung Gewerbeschule hingegen stand bereits ab 1853 für das Obere Realgymnasium, das zum Übertritt in eine technische Fachschule befähigte.<sup>12</sup>

Es ist daher bezeichnend, dass im Königreich Württemberg einer der ersten Planer der Ostbahn der Festungsbaudirektor Major von Prittwitz war. Auch Österreich hatte sein Militär im Bahn-Einsatz. Für einen Bahnbau links der Donau von Wien nach Pressburg/Bratislava leistete Oberleutnant Anton Confalonieri im Jahr 1839 technische Hilfe. Nicht vergessen werden sollte auch, dass der Habsburger Erzherzog Johann 1837 von Kaiser Ferdinand die Erlaubnis erhielt, das Gelände zwischen Gloggnitz über den Semmering in die Steiermark durch vier ihm unterstehende Ingenieure aus dem Offizierskorps für einen Bahnbau erkunden zu lassen.<sup>13</sup>

Die Gründung des „Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins“ erfolgte bereits 1837, elf Jahre vor Österreich. Die jährlichen Treffen fanden in den wichtigsten Städten der Eidgenossenschaft statt, so zum Beispiel 1852 in Basel. Eine eigene Zeitschrift etablierte sich erst 1874 mit dem Titel „Die Eisenbahn“ im Orell-Füssli-Verlag, absolut der Fortschrittsträger. Ab 1883 erschien stattdessen die Schweizerische Bauzeitung.

1864 versuchte ein Redakteur der Zeitschrift des 1848 gegründeten Österreichischen Ingenieur-Vereines, den Ingenieursstand und seine Beziehungen zu anderen Berufsfächern, vor allem den Architekten herauszuarbeiten. Der Autor stellte fest, dass auf Grund der engen Verwandtschaft in den Kenntnissen und Leistungen keine Differenz bestehen müsse. Grundlage war die wissenschaftliche Bildung beider Berufsstände. Ein Architekt benötige aber zusätzlich Fantasie, aus der neue Baumotive entstünden. Daher sei der Architekt auch den Künstlern zuzuzählen. Diesen Gedanken vertrat auch Etzel. Es sei ein Unding, beide Berufsgruppen zu trennen, denn neue Materialien wie Glas und Eisen würden vermehrt auch in der Architektur verwendet. Das bedeute eine intensive Zusammenarbeit. Dieser Artikel trug Früchte, denn

seit dem Jahr 1864 nannte sich die Gruppe „Österreichischer Ingenieur- und Architekten-Verein“ – und das bis heute.<sup>14</sup>

Von Anfang an war Etzel, der gemeinsam mit Ludwig Klein aus Wien im Jahr 1843 die Eisenbahn-Zeitung in Stuttgart gründete, in seinen Artikeln auch die Architektur ein Anliegen, die ja im Eisenbahnwesen eine wichtige Rolle spielt. Sei es bei den Wärterhäuschen, oder bei den Hochbauten der Bahnhöfe, wie Aufnahmegebäude (Empfangsgebäude) oder Remisen. Beide Männer fungierten als Herausgeber und bezeichneten sich im Untertitel des Blattes als „Ingenieurs, Mitglieder der Königl. Württemberg. Eisenbahn-Kommission“. Das dürfte eine der ersten Erwähnungen Etzels sein, wo er sich selbst nicht als Architekt, sondern als Ingenieur bezeichnete. Im Jahr 1849 gedachten Etzel und Klein bereits zu resignieren, da das Interesse „an einem ausschließlich dem speziellen Fach der Eisenbahnen gewidmeten Blatt hätte veranlassen können, auch unsererseits ein Unternehmen aufzugeben, welches den Erfolg nicht gefunden, den wir uns davon versprochen“.



*Frankreich, Trassierung von Eisenbahnen. 1839 veröffentlichte Etzel seine Notizen über die Ausführung von Erdarbeiten bei dem Bau von Straßen, Eisenbahnen und Kanälen. Er griff dabei auch auf Informationen über derartige Arbeiten in Frankreich und England zurück, verglich außerdem die Verfahren hinsichtlich Effektivität und Kosten.*

Der Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sprang daraufhin ein, indem er die Eisenbahn-Zeitung zu seinem Organ machte. Ab 1861 wurde sie als Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnen unter neuen Herausgebern fortgeführt.

Die Gründung des Vereins für Baukunde durch Etzel und Klein in Stuttgart diente auch diesem Ziel. Hier besprach man Bauentwürfe von Architekten und Ingenieuren, zum Beispiel Brücken, aber auch Eisenbahnen. Architekt Christian Friedrich Leins, der Architekt und Maler Professor Nikolaus Friedrich Thouret, der Direktor der Maschinenfabrik in Esslingen, Emil Kessler, aber auch Ingenieur Kalbfell, Mitarbeiter Etzels in Württemberg und der Schweiz, nahmen an den Veranstaltungen teil. Im Jahr 1855 beteiligten sich rund 40 bis 50 Männer an diesen monatlichen Treffen, vermittelte die Eisenbahnzeitung.

„Die Freiheiten, die Kaiser Ferdinand der Gütige und mit ihm in den Märztagen dieses Jahres ihren Völkern gewährten, haben ... auch bei den Technikern und Künstlern die Hoffnung erregt, dass die Zeit zu einem mächtigen Aufschwunge ihrer geistigen und gewerblichen Tätigkeit gekommen sei.“ Mit diesen Worten kündigte Christian Ludwig Förster, der Herausgeber der in Wien seit 1836 erscheinenden Allgemeinen Bauzeitung, im September 1848 einen Ergänzungsteil an. Das „Notizblatt der Allgemeinen Bauzeitung für die Tagesereignisse auf dem Gebiet des Bauwesens und aller damit zusammenhängender Fächer“ konnte nun als Diskussionsforum dienen, wovon auch lustvoll Gebrauch gemacht wurde.

## **DEM INGENIEUR INS STAMMBUCH GESCHRIEBEN**

Auch die Allgemeine Bauzeitung hatte im Polizeistaat unter der Zensur gelitten, jede scharfe Kritik an Staatsbauten und Staatsorganen war gestrichen worden. Im Notizblatt konnte man jetzt freimütig die Bautätigkeit der Regierung besprechen. „Auch die Arbeiterfrage, welche in jüngster Zeit auf das praktische Bauwesen einen nicht unbedeutenden Einfluss genommen hat, soll in diesem Blatte verhandelt werden.“ Förster spielte dabei auf die Vorkommnisse beim Bau der Semmeringbahn an. Die Bahnarbeiter erreichten im April 1848 eine Herabsetzung der Arbeitszeit und gewisse Mindeststandards an Sozialleistungen.<sup>15</sup> Damit waren aber Ingenieure und Architekten noch nicht gleichgestellt.

Das Volk bewunderte prachtvolle Paläste und herausragende Kirchenbauten. Erbaut von Architekten! Der Ingenieur musste sich seinen Platz in der Gesellschaft erst erkämpfen. Man stelle sich die Lage eines ganzen Berufsstandes vor, der durch Einsatz der modernsten Erkenntnisse der Naturwissenschaften einen wirtschaftlichen Aufschwung und Fortschritt ermöglichte, aber am unteren Ende der akademischen Hierarchie rangierte. Heinrich Seidel (1842–1906), Ingenieur und Konstrukteur der Halle des Anhalter Bahnhofs in Berlin, beschritt einen ungewöhnlichen Weg. Ab 1880 nur mehr als Schriftsteller tätig, verfasste er unter anderem 1871 das „Ingenieurlied“:

Dem Ingenieur ist nichts zu schwere  
Er lacht und spricht: Wenn dieses nicht, so geht doch das!  
Er überbrückt die Flüsse und die Meere,  
Die Berge unverfroren zu durchbohren ist ihm Spass.  
Er thürmt die Bogen in die Luft,  
Er wühlt als Maulwurf in der Gruft,  
Kein Hindernis ist ihm zu gross –  
Er geht drauf los!

Was bisher nach kirchlicher Lehre einem Schöpfergott zustand, galt nun für den Ingenieur. Die in der ersten Strophe angeführten Brücken und Tunnel sind nach Wolfgang Bickel technische Urphänomene, ja Symbole, weil sie dem Menschen seine Grenzen aufzeigten. Diese konnte nun der Ingenieur sprengen.<sup>16</sup> Dennoch dauerte es bis in das erste Drittel des 20. Jahrhunderts, bis der Ingenieurberuf seine verdiente Anerkennung fand. Noch 1906 musste der „Dr.-Ing.“ in Frakturschrift geschrieben werden, um sich vom „Dr. phil.“ oder „Dr. theol.“ zu unterscheiden. Der Verfasser des Artikels in der Deutschen Bauzeitung wandte sich daher im Jahr 1906 an das preußische Kultusministerium, diese Anordnung der Schreibweise in Fraktur aufzuheben: „Erst dann hätten die Techniker einen tatsächlichen Dokortitel“.

Die Frage Architektur oder Technik kann für Carl von Etzel so beantwortet werden: Er war sowohl Architekt als auch Ingenieur, aber seine Fähigkeiten gingen weit darüber hinaus. Universal gebildet, war das Wesen seines Genies der Scharfblick, nicht dies oder das zu entwerfen, sondern die Beziehung zum Ganzen zu sehen.

## LEHRJAHRE IN PARIS

Paris im ausgehenden 18. Jahrhundert, künstlerische Hauptstadt Europas, die es zu bereisen galt. Diese Chance ergriffen zahlreiche Württemberger. Um 1800 entdeckten auch die Engländer Paris, wie die Stadtansichten William Turners belegen. Der Landschaftsmaler John Constable stellte im „Pariser Salon“ aus. Kurzum, Paris war ein Muss für viele Künstler. Anders die Österreicher, etwa Joseph Führich aus Böhmen und Joseph Anton Koch aus Tirol, die es nach Italien zog. Aber auch in die andere Richtung florierte der Austausch. Im Architekturfach arbeiteten mit Maximilien de Traux und M. J. Peyre oder Charles Moreau sehr wohl Franzosen in Wien, die sich vorwiegend im Palastbau engagierten. Charles Moreau erbaute schließlich 1808 das Dianabad, das Carl von Etzel 1841 bis 1843 neu gestaltete.<sup>17</sup>

Im Jahr 1836, nach Abschluss seiner Studien in Stuttgart, führte Etzels Weg ebenfalls ins damalige Mekka europäischer Kunst. Er hatte sich inzwischen schon den Ruf eines bedeutenden Talents geschaffen. Ein 24-Jähriger, der äußerst geschickt Architektur entwarf, sowie Ornamente und Figuren zeichnete, laut Kessler im Jahr 1877. Allerdings fehlte es noch an der Umsetzung in der gebauten Wirklichkeit.

In Paris gedachte Etzel seine Studien fortzusetzen, denn die französische Hauptstadt bot nicht nur württembergischen Studenten eine geistige Heimat.<sup>18</sup> Mit Franz Christian Gau (1790–1853) und besonders Jakob Ignaz Hittorff (1792–1867), dem Erbauer des Bahnhofs Gare du Nord, waren im Jahr 1810 zwei bedeutende Architekten aus deutschen Landen nach Paris übersiedelt. So konnte auch die Architekturszene kräftige Impulse verzeichnen. Beiden freundschaftlich verbunden, entschied sich Etzel für Gau als Lehrer, zunächst als Zeichner im Architekturbüro. Franz Christian Gau übertrug ihm die Entwürfe für den Dekor der zu planenden Gebäude. Dazu gehörte auch die Konzeption von Festdekorationen und Bauplastik.

Freundschaft verband Etzel auch mit dem etwa gleichaltrigen Architektureleven Christian Friedrich Leins, seinem alten Bekannten aus Stuttgart, bei dem er in Paris im Haus Rue des Sts. Pères 27 wohnte. Leins kam 1837 in



*Carl von Etzel – Zeichnung des Historienmalers Müller etwa um die Zeit, als der gebürtige Reichenberger Rudolf Müller im Jahr 1835 an die Akademie der bildenden Künste nach Wien kam*

Paris an.<sup>19</sup> Er arbeitete bis 1840 im Büro von Henri Labrouste, Architekt der berühmten Bibliothek Sainte-Geneviève. Wesentliches Merkmal war die Dachkonstruktion in der Form von zwei Tonnengewölben aus Eisen, die von kannelierten Eisensäulen getragen wurden. Damit erregte Labrouste wiederum das Missfallen Gottfried Sempers. Semper warf ihm vor, einen nur wenig geglückten, sichtbaren Dachstuhl angebracht zu haben.<sup>20</sup> Bei diesem kritischen Lehrherrn darf es nicht verwundern, dass Leins auch für die Ingenieurwissenschaften Interesse zeigte, was ihn wohl mit Etzel verband.

Um sich zu vervollkommen, arbeitete Etzel auch abseits des Atelierbetriebs. Fekete hat zwei in das Jahr 1836 datierte Motive einer Mühle bei Paris und eines Zimmermanns in Privatbesitz ausfindig gemacht. Etzel entwarf sie als Aquarell beziehungsweise Sepiazeichnung. Erste Porträts des jungen Etzels zeigen eine enge Verbindung zur Künstlerkolonie. Und immer wieder interessierten ihn Ingenieursleistungen. Abgesehen von der eisernen Hallenkonstruktion des Magdalenen-Markts in Paris, über die er 1838 in der „Allgemeinen Bauzeitung“ berichtete, war ihm Hittorffs Kuppel der *Halle aux*

*blés* (Getreidehalle) sicher bekannt. 1763 mit einer Holzkuppel von 39,5 Meter Durchmesser versehen, welche 1802 abgebrannt war und 1811 durch eine Eisenkonstruktion ersetzt wurde. Dieser Umgang mit dem neuen Medium Eisen hat Etzel sicher beeindruckt. Was sich daraus für Etzel ergab? Ein Auftrag für die kegelförmige Überdachung eines Gasometers in Paris, bei dem der Architekt die Konstruktion entgegen dem Wunsch des Bauherrn in Eisen ausführte. Der Architekt dürfte mit hoher Wahrscheinlichkeit Etzel gewesen sein. Der Bau lag bereits im Grenzbereich zwischen Architektur und Ingenieurbau. Eine Grenze, die Etzel nun überschritt.

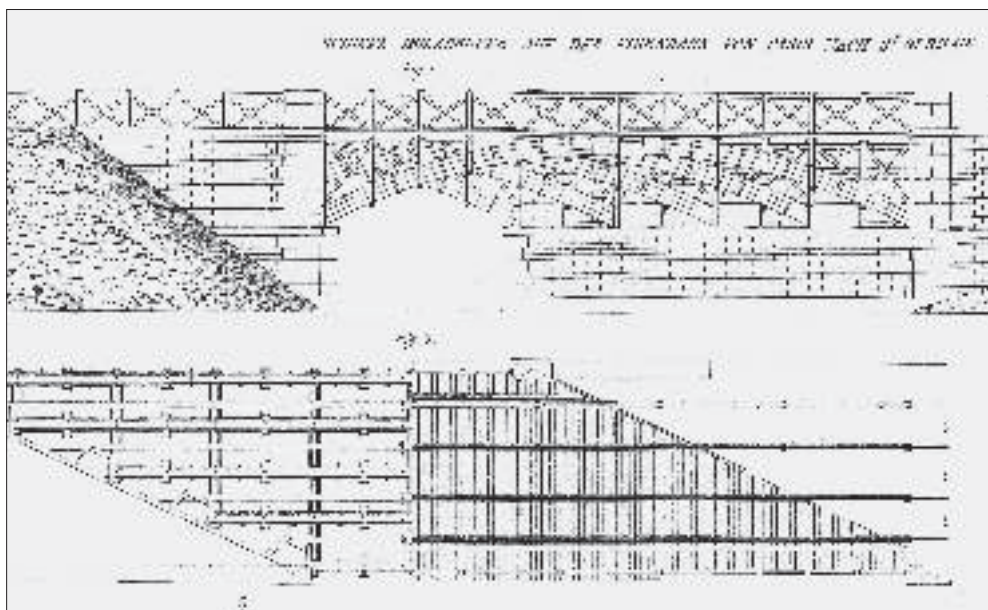
## VOM ARCHITEKT UND KÜNSTLER ZUM INGENIEUR

Das Jahr 1836 brachte einen Paradigmenwechsel, die Wende vom Architekten und Künstler zum Ingenieur. Jetzt arbeitete Etzel im Büro eines der großen Eisenbahn-Pioniere Europas, bei Benoit Paul Émile Clapeyron (1799–1864). Clapeyron hatte seine Ausbildung an der École Polytechnique und der École des Mines absolviert. Nach einem Aufenthalt in Russland kehrte er 1830 nach Frankreich zurück und übernahm die Bauleitung der Eisenbahn von Paris nach St. Germain am rechten Seineufer. Die Konstruktion einer Straßenbrücke bei Asnières wurde erstmals der alleinigen Verantwortung Etzels übertragen. Da die neue Bahnlinie eine Straße unterbrach, musste er eine dreijochige Brücke zur Überführung der Gleise schaffen.

Die Seinebrücke von Asnières hingegen baute Eugène Flachot, einer der ganz großen Eisenbahningenieure Frankreichs. Man darf nicht vergessen, dass Etzel noch am Beginn seiner Laufbahn stand und erst geringe Erfahrung hatte. Eine Mitarbeit kann jedoch durchaus angenommen werden. Die Konstruktion über die Seine ruhte auf vier gemauerten Steinpfeilern und überspannte den Strom mit fünf Holzbögen. 1837 dem Verkehr übergeben, brannte sie während der Februar-Revolution 1848 ab. Fluss-Schiffer, die sich der Konkurrenz der Eisenbahn entledigen wollten, hatten sie in Brand gesteckt. Etzel berichtete viele Jahre später, 1854 und 1862, in der Allgemeinen Bauzeitung über den Neubau. Es war die erste schmiedeeiserne Brücke Frankreichs, die Flachot diesmal nach dem Hohlkastenprinzip aus sieben Millimeter starkem Blech konstruierte. Die vier Gleise lagen oben auf Röhren mit rechteckigem Querschnitt, mit denen die Seine gequert wurde.<sup>21</sup>

1836/37 schickte Clapeyron den jungen Etzel nach England, dem Mutterland der Eisenbahn. Denn von britischen Innovationen konnte auch Frankreich profitieren. Als Resultat seiner Studien kann Etzels Publikation *Essay sur les grands chantiers de terrassement* gelten, in französischer Sprache verfasst und in Frankreich verlegt. Das beweist seine Sprachgewandtheit, die

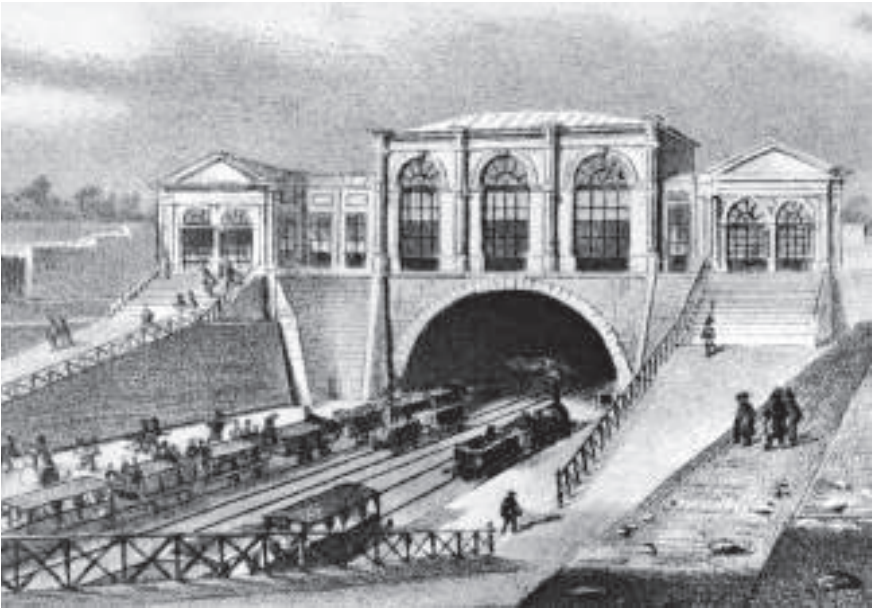




*Schiefe Holzbrücke bei Asnières. Dieser Baustoff war für Etzel stets eine Alternative, sowohl im Königreich Württemberg als auch später in Österreich.*

weit über den normalen Sprachgebrauch hinausging. Betriebsspionage betrieben in dieser Zeit alle Bahnbauer, um die neuesten Fortschritte im Eisenbahnwesen kennenzulernen. „Die Pilgerfahrten der österreichischen Ingenieure und Beamten nach dem gelobten Lande Stephenson’s blieben noch lange beliebt.“<sup>22</sup> Aber auch die Vereinigten Staaten besaßen eine enorme „Zugkraft“. So fuhr Matthias Schönerer, Ober-Ingenieur der Wien–Gloggnitzer Bahn – sie ging später in Ghegas Südbahn nach Triest auf – 1838 mit dem Segelschiff über den Atlantik. William Norris in Philadelphia war inzwischen im Lokomotivbau das Maß aller Dinge geworden, so dass die Gesellschaft gleich drei dieser Maschinen bestellte.

Zugleich sandte Etzel aus Paris zahlreiche Beiträge an Christian Försters „Allgemeine Bauzeitung“. Förster unternahm ebenfalls 1836 eine mehrmonatige Werbetour durch Deutschland, die Schweiz und Frankreich. Wahrscheinlich, um seine neue Zeitschrift bekannt zu machen, aber auch um sich Korrespondenten zu sichern. Schließlich bahnte sich eine Freundschaft zwischen Etzel und Förster an.<sup>23</sup>

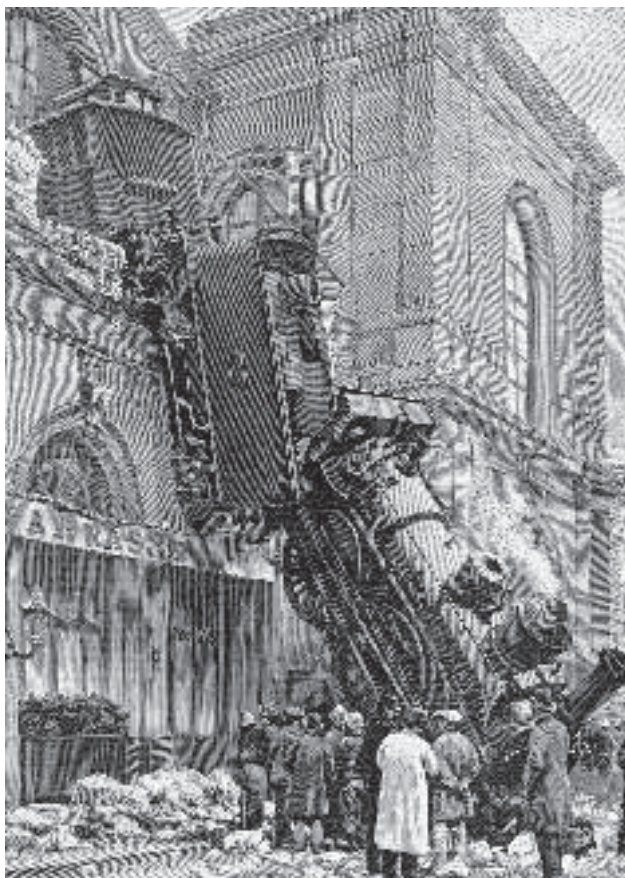


Paris, Bahnhof Place de l'Europe

Die Eröffnung der Linie von Paris nach St. Germain fand am 24. August 1837 in Anwesenheit von Königin Marie-Amélie statt. Zwei Bahnhöfe in Paris, Place de l'Europe und Saint-Lazare, waren Ausgangspunkt, die Fahrt bis zum Endbahnhof dauerte 26 Minuten. Die Eisenbahn war ein voller Erfolg, so nutzten bereits im ersten Jahr 400.000 Franzosen das neue Verkehrsmittel. Die erste Bahn für die französische Hauptstadt, und zum ersten Mal sahen die Pariser Dampflokomotiven! Eine derartige Sensation für die Hauptstadt, dass Jules Massenet das Lied „Au chemin de Fer de Saint Germain“ zur Eröffnung komponierte. Für die Finanzen der Privatbahn zeichneten die Bankiers Émile und Isaac Pereire verantwortlich, ihnen werden wir in der Schweiz, Österreich sowie in Ungarn wieder begegnen.<sup>24</sup>

Nach Vollendung der Eisenbahn rechts der Seine trat Etzel in das Büro der Bau-Leitung der Bahnarbeiten links der Seine (Rive Gauche) ein. Für die Linie von Paris nach Versailles entstand 1839 in der Hauptstadt ein Bahnhof, der einige Jahre später in *Gare Montparnasse* umbenannt wurde.<sup>25</sup> Es ist wert, kurz auf die Besonderheiten dieses Aufnahmegebäudes einzugehen, das als

*Bahnhof Montparnasse –  
Rive Gauche – Linkes  
Ufer, die Stadt südlich der  
Seine, unter anderem das  
Montparnasse-Viertel.  
Als am 22. Oktober 1895  
eine Lokomotive nach  
einem Bremsversagen die  
Frontseite des Kopfbahn-  
hofs durchschlug, ging  
das Bild des Unglücks um  
die Welt. Alle Waggons  
blieben übrigens auf den  
Gleisen stehen.*



Block vor der Bahnsteighalle stand. Drei große Glastüren dienten dem Eintritt in das rechteckige Vestibül von 33 Meter Länge. Ein halbrunder Raum enthielt die Fahrkartenausgabe. Über eine Treppe gelangten Reisende der ersten Klasse in das Obergeschoß zum Wartesaal. Der Warteraum der zweiten Klasse befand sich direkt über dem Vestibül. Das bedeutete, dass die Gleisanlagen mit den Bahnsteigen in Hochlage zum Aufnahmegebäude führten. Die Gleise waren von einer Bahnsteighalle überdacht. Das funktionale Konzept richtete sich nach der voraussichtlichen Anzahl der Reisenden und daraus resultierte die Größe von Vestibül und Bahnsteigen. Essentiell war die Größe von Ein- und Ausgang, um eine maximale Durchlässigkeit an Reisenden zu gewährleisten. Die ankommenden Reisenden hingegen wurden vom



*Carl von Etzel, porträtiert um 1837 von August Canzi. 1808 als Martin Kanz in Baden bei Wien geboren, hatte er in Stuttgart studiert und sich 1834 in Paris dem Maler Ingres angeschlossen.*

Obergeschoß über eine Treppe zum getrennten Ausgang geleitet. Die Halle war im Freien als solche nicht erkennbar und gehörte daher zum Typus der die Bahnhofshalle verbergenden Bauten. Etzel, der bei dieser Gesellschaft für kurze Zeit *Chef de bureau* war, musste die Planungen gekannt haben, ehe er nach Wien übersiedelte.<sup>26</sup> Der Bahnhof Montparnasse könnte Vorbild für den Wiener Bahnhof der Gloggnitzer Bahn gewesen sein.

Vor Wien stand noch ein mehrmonatiger Besuch in seiner Heimatstadt auf dem Programm. Dort brillierte er nicht unbedingt mit der Publikation „Über die Notwendigkeit und Ausführbarkeit einer Eisenbahn durch Württemberg und Vorschlag eines dem Verhältnisse dieses Staates angemessenen Konstruktionssystems für dieselben“. Während die Schrift in Stuttgart be-