© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

Georg Kugler:

DIE WAGENBURG IM SCHLOSS SCHÖNBRUNN (Winterreitschule)

Als im Sommer 1974 die Wagen und Schlitten der Wiener Wagenburg in die umgebaute und vergrößerte ehemalige Winterreitschule des Schlosses Schönbrunn einzogen, hatte nach einem halben Jahrhundert ein Provisorium ein Ende gefunden, mit dem man sich schon fast abgefunden hatte.

Die Fahrzeuge des kaiserlichen Hofes hatten nach dem Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1918 ihre traditionellen Aufgaben verloren. Dem pulsierenden Leben entzogen, sollten sie als museale Schaustücke von dessen glanzvollster Seite weiterhin zeugen. Allerdings wurden nur historisch bedeutende Fahrzeuge und die künstlerisch gestalteten Leib- und Galawagen, sowie die prunkvollen Geschirre und Pferdedecken aufbewahrt, nicht aber die zahlreichen Nutzfahrzeuge und die sportlichen Wagen moderner Bauart. Nur etwas mehr als ein Viertel des Bestandes der Hofwagenburg wurde dem Kunsthistorischen Museum zur Betreuung übergeben, alles übrige verkauft oder staatlichen Dienststellen, vor allem landwirtschaftlichen Betrieben zur Verwendung und damit zum Verbrauch übergeben.

Dem Marstall erging es nicht anders, nur die wenigen herrlichen Pferde der Spanischen Hofreitschule blieben erhalten. Die erhaltenen Wagen wurden zusammen mit der Hofsattelkammer der Waffensammlung des Kunsthistorischen Museums angegliedert, später als eigene Sammlung geführt.

Die rund 100 erhaltenen Wagen und Schlitten, Sänften und Tragsessel, Geschirre und Schabracken der ehemaligen K. u. K. Hofwagenburg wurden im Jahre 1977 aus dem Hofstallgebäude, das seither als Messepalast verwendet wird, nach Schönbrunn gebracht und in der ehemaligen, provisorisch adaptierten Winterreitschule, die nun als Schauhalle diente, untergebracht. Im Jahre 1931 wurde zum erstenmal ein kurzgefaßter Katalog von August Grosz und Heinrich Klapsia publiziert. Er ist die Grundlage für alle weiteren kunsthistorischen und historischen Forschungen in dem Bemühen um einen neuen, umfangreichen wissenschaftlichen Katalog.

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

Im zweiten Weltkrieg erlitten das Gebäude und viele Wagen erheblichen Schaden; auch die in mehreren Depots verlagerten Objekte wurden beschädigt und devastiert.

Die ersten Anstrengungen des damaligen Leiters der Wagenburg, Dr. Erwin M. Auer, galten der Sicherung des Bestandes, der sukzessiven Restaurierung der wichtigsten Wagen und der Wiedereröffnung der notdürftig reparierten Halle, die schon im Mai 1947 erfolgte. Die konservatorischen und volksbildnerischen Arbeiten nahmen Dr. Auer und seine Mitarbeiter noch jahrelang in Anspruch, die wissenschaftlichen ruhten fast ausschließlich auf ihm allein. Die „Sammlung historischer Prunk- und Gebrauchswagen" des Kunsthistorischen Museums — wie ihre amtliche Bezeichnung lautet — wurde von vielen Wissenschaftlern aufgesucht und zum Vorbild für die Arbeit in mehreren europäischen Wagensammlungen genommen.

Die Wagenburg in Schönbrunn ist der Kernbestand des einstigen Fuhrparks des Wiener Hofes. Solange dieser existierte, hatten die Wagen ihre althergebrachte Aufgabe zu erfüllen und waren in nächster Nähe der Hofburg, im Gebäude der Hofstallungen, untergebracht, unter einem Dach mit den herrlichen Zug- und Reitpferden aus den beiden kaiserlichen Gestüten von Lipizza und Kladrub.

Seit der Regierungszeit Kaiser Franz I. von Österreich gab es, etwa seit den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts, eine Art Sammlung der kostbaren Wagen und Geschirre im Hofstallgebäude. Besucher, die sich im Oberstallmeisteramt angemeldet hatten, konnten die Stallungen besichtigen, ebenso die Wagenremisen, die Hofsattelkammer und die Hofgewehrkammer. Ein kleiner Teil der Wagen wurde schon damals aus Pietät und historischem Interesse aufbewahrt und nicht mehr verwendet, weitaus die meisten Wagen aber dienten bis zum Jahre 1918 dem täglichen Gebrauch, der Ausfahrt in die Stadt und in die nächste Umgebung: nach Schönbrunn, Hetzendorf, Laxenburg und in den Prater.

Die Prunk- und Galawagen standen für festliche Ausfahrten zur Verfügung und wurden nur selten verwendet, grundsätzlich aber fahrbereit gehalten. Den Fernverkehr bewältigte man seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit der Eisenbahn, deren dichtes Netz sich über ganz Mitteleuropa ausgebreitet hatte. Auch in den großen Städten hatte man seit der Mitte des Jahrhunderts notwendigerweise Massenverkehrsmittel eingeführt. Sie hatten sich in Wien aus den Linien der sogenannten Stellwagen entwickelt, die es seit Beginn des 19. Jahrhunderts gab. Der Stellwagen hieß im Vormärz auch Omnibus, weil er „für alle" Personen zur Verfügung stand. Die Omnibuslinien wurden um 1860 durch die schienengebundene Pferdetramway ersetzt. Dieses erste

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

Massenverkehrsmittel wurde also noch von Pferden gezogen. Der einzelne fuhr damals — wenn er sich's irgendwie leisten konnte — noch mit der eigenen Equipage oder dem Mietwagen, in Wien bekanntlich Fiaker genannt.

Mit Beginn des 20. Jahrhunderts fand auch in Österreich das Automobil weite Verbreitung, wurde zum Nobelfahrzeug und verdrängte das Pferdegespann. Auch die Tramway stellte sich seit den achtziger Jahren um und verwendete an Stelle der Pferdekraft zuerst die Dampfkraft und seit der Jahrhundertwende die Elektrizität. Die Umstellungen des Liniennetzes zogen sich allerdings Jahrzehnte hin.

Der Wiener Hof bediente sich während der Regierungszeit Kaiser Franz Josephs I. (1848—1916) fast ausschließlich des reichen Wagenbestandes, und selbst ausgediente Fahrzeuge wurden bis zum ersten Weltkrieg durch Neubauten und nicht durch Automobile ersetzt.

Die Wagenburg blieb daher bis zum Ende der Monarchie ein lebendiger Organismus, mit ihr war die Blüte des Wagenbaus, des Sattlerhandwerks und zahlreicher anderer Gewerbe in Wien aufs engste verbunden. Der kaiserliche Hof war nicht der alleinige Auftraggeber, auch die Hocharistokratie hielt nach dem Vorbild des Hofes größere oder kleinere Fuhrparks, die bald nach dem Jahre 1918 aufgelöst, manche erst im zweiten Weltkrieg zerstört wurden. Einige dieser Wagen sind heute ebenfalls in der Schönbrunner Wagenburg zu sehen.

Die k. k. Wagenburg wurde nach dem Zusammenbruch der österreichisch-ungarischen Monarchie vom ehemaligen Oberstallmeisteramte zuerst erhalten, dann als eine zwecklos gewordene Institution aufgelöst und ein großer Teil der sogenannten Ordinari-Wägen verkauft oder an verschiedene Ämter zur Verwendung und damit zum „Verbrauch" verteilt. Alle leichten sportlichen Wagen und die einfachen Nutzfahrzeuge — weit mehr als die Hälfte des gesamten Bestandes — gingen damit verloren. Dem Marstall erging es nicht anders, nur die wenigen herrlichen Pferde der Spanischen Hofreitschule blieben erhalten. Es wurden also nur die Prunkwagen und die anderen historisch bedeutungsvollen Fahrzeuge und Textilien aufbewahrt und dem Ensemble der ehemals kaiserlichen Sammlung angeschlossen. Diese waren enteignet, aber als museale Einheit belassen worden; die Wagenburg wurde zusammen mit der Hofsattelkammer der Waffensammlung des Kunsthistorischen Museums angegliedert, später als eigene Sammlung geführt.

Die Wiener Wagensammlung ist eine gewachsene, das heißt an einem bestimmten Ort entstandene Sammlung, deren Aufgaben jahrhundertelang gleichgeblieben waren. Dieser Umstand macht sie zu einer Quelle kulturhistorischer Erkenntnisse und bietet die

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

Möglichkeit, sich Anschauung von der Lebensweise der Vergangenheit in einem bestimmten Bereich zu erwerben.

Ein Teil des öffentlichen Lebens war ja ohne die oft stundenlang dauernden Wagenauffahrten oder die Schlittagen ebensowenig denkbar wie ohne den pompe funèbre der Begräbnisse der Mitglieder des Herrscherhauses, gar eines Kaisers. Haben doch das Begräbnis des Kaisers Franz Joseph oder jenes der Bürgermeister Lueger auf die Teilnehmer und die Zuschauer nicht unbegründeterweise einen unauslöschlichen Eindruck gemacht. Schlittenkarusselle auf den Plätzen der Stadt, Praterfahrten, an denen hunderte Wagen teilnahmen. Hofjagden am Lande waren für unzählige Schaulustige ebenso unterhaltsame wie unvergeßliche Erlebnisse. Die feierlichen Einfahrten ausländischer Potentanten, die Auffahrten der Gesandtschaften, nicht zuletzt das Einholen der zukünftigen Kaiserinnen als Braut waren Ereignisse der österreichischen, ja, der europäischen Geschichte.

An der Herstellung eines Wagens waren zahlreiche Handwerker beteiligt, weshalb diese alten Fahrzeuge sowohl für die Geschichte des Handwerks von Bedeutung sind, als auch für die Kunstgeschichte, soweit sich das Handwerk zu künstlerischer Höhe erhoben hat. Bei den barocken Wagen und Schlitten, vor allem bei Imperialwagen, aber auch bei vielen Wagen der Empire- und Biedermeierzeit, ist dies ohne Zweifel der Fall. Auch bei einfacheren Wagen soll nicht die Kunstfertigkeit übersehen werden, mit der jede Einzelheit geformt und gearbeitet wurde. Hier lebt wahrhaftig die Kunst im Detail, und das Detail läßt den letzten verzögerten Widerhall der großen Kunst noch erkennen. Die Entwicklung des Wagenbaus in den beiden Jahrhunderten seiner höchsten Vervollkommnung — zuerst in ästhetischer, dann in technischer Hinsicht — ist zudem ein Kapitel aus der Geschichte des Reisens, des Verkehrswesens und der Technik, das mit Hilfe der Bestände der Wagenburg ausgezeichnet illustriert werden kann. Besonders gilt dies im Hinblick auf das Wien der letzten beiden Jahrhunderte, wo die meisten Wagen entstanden und fast alle im Gebrauch waren. Es darf nicht übersehen werden, daß die ältesten Wagen der Sammlung vom Beginn des 18. Jahrhunderts stammen und nur höfische Wagen vorhanden sind. Postkutschen und Pferdeomnibusse sind hier ebensowenig zu finden wie Kriegsfahrzeuge oder Bauernwagen. Während es immerhin Prunkwagen (Karossen) des 17. und sogar des 16. Jahrhunderts in anderen fürstlichen Sammlungen gibt, in Lissabon oder in Stockholm etwa, und sogar der Oberteil eines spätgotischen Kobelwagens Kaiser Friedrichs III. aus dem Jahre 1452 im Joanneum in Graz erhalten ist, so sind die allgemein verwendeten Gebrauchswagen vor dem 19. Jahrhundert so gut wie nur im Bilde und nicht in Originalen überliefert. Sie wurden schlechtweg verbraucht und von nieman-

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

dem vor dem Untergang bewahrt. Moderne Sammlungen, die solche Fahrzeuge zu erfassen suchen, müssen viele Typen und Gruppen als unwiederbringlich verloren erkennen.
Die Wiener Wagenburg hat keine Anstrengungen auf diesem Gebiet unternommen. Ergänzungen des Bestandes sind wohl gelungen, aber sie fügten sich in das Ensemble ein, dessen Bedeutung in seiner Begrenzung und Geschlossenheit liegt, in seiner historischen Relevanz.
In der nach dem Umbau eingerichteten Ausstellung ist in der großen Halle eine möglichst exakte chronologische Reihung der Objekte vorgenommen worden. Sie beginnt mit den Wagen der Regierungszeit Kaiser Franz Josephs I., die in der Art einer zweireihigen Auffahrt aufgestellt sind, wie sie auf bildlichen Darstellungen der Zeit zu sehen sind. Auf diese Doppelreihe folgt die Gruppe der Wagen der Biedermeierzeit und die stilistisch noch dem Klassizismus oder dem Empire zugehörigen der Kongreßzeit. Die ältesten Objekte der Wiener Sammlung sind die besonders mannigfaltigen Gefährte des Barock und Rokokos, deren Mittelpunkt der sogenannte Imperialwagen bildet.

In der kleinen Halle sind wechselnde Ausstellungen möglich, in denen die deponierten Wagen, Schlitten und Schabracken im Laufe der Jahre gezeigt werden können.
Um ein verständnisvoller Besucher der Wagenburg zu sein, muß man sich über die Entwicklung des europäischen Hof- und Luxuswagens ein Bild machen. Erst das Studium der historischen Umstände, die zur Wagenkultur des 18. und 19. Jahrhunderts führen, schenkt uns die Voraussetzung für eine verständnisvolle Betrachtung der Sammlungsobjekte.
Es handelt sich nämlich nicht um irgendwelche, zufällig erhalten gebliebene Prunk- und Gebrauchsfahrzeuge der letzten 300 Jahre, von denen es bedeutendere und viel mehr im Laufe der vergangenen Jahrhunderte gegeben hätte, die nicht erhalten geblieben sind, sondern es handelt sich um die vollendeten Endprodukte einer relativ kurzen, aber geradezu einzigartigen kulturhistorischen Entwicklung, die im Krönungswagen des absoluten Herrschers um 1700 kulminiert. Erst die danach einsetzende Entwicklung des Wagenbaus führt zu einer Differenzierung mehrerer Grundtypen von Wagen, denen im 19. Jahrhundert weitere Spezialfahrzeuge folgen, von denen einige wenige Vorbilder der ersten Automobile wurden.
Die Bestände der fürstlichen Wagensammlungen Europas illustrieren also durch die Fahrzeuge des ausgehenden Barockzeitalters und des Rokokos den Höhepunkt des ersten großen Kapitels und durch die Wagen des späten 18. Jahrhunderts und des 19. Jahrhunderts ziemlich lückenlos das zweite und letzte Kapitel der Geschichte der Wagen in Europa. Lediglich das Museo dos coches

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

in Lissabon hat darüber hinaus noch zahlreiche Wagen des 17. Jahrhunderts, also des Barocks aufzuweisen. Einige wenige noch ältere, meist fragmentarische Einzelstücke anderer Sammlungen sind von besonderem Interesse für die nun zu zeichnende Entwicklung, denn sie zeigen, daß es im Spätmittelalter einen einzigen Typ fürstlichen Reisewagens gegeben hat.

Es ist also nicht so, daß es von all den zahlreichen, verschiedenen Wagentypen des 19. Jahrhunderts (Coupé und Dormeuse, Victoria und Duc, Mylord, Buggy und Spider usw.), wie sie uns in fast allen Wagensammlungen begegnen, entsprechende Vorgänger in der Barockzeit, in der Renaissance, im Mittelalter gegeben hätte; sondern es ist vielmehr so, daß der Wagen, nachdem er als Nutzfahrzeug jahrhundertelang unverändert Verwendung fand, und nach einer Zeit der Ablehnung und Verurteilung als Beförderungsmittel für Weichlinge, aus sogleich darzulegenden Gründen am Anfang der Renaissance als Fahrzeug einer kleinen Schicht hochgestellter Personen akzeptiert und kultiviert wurde, um schließlich in seiner luxuriösesten und künstlerisch vollendetesten Form Inbegriff des absolutistischen Zeitalters und seiner Mächtigen zu werden.

Die repräsentative Rolle, die etwa ein Musikinstrument, eine Waffe, ein Harnisch seit der Spätgotik und in der Renaissance zuerst in den Höfen Westeuropas und dann ganz Mitteleuropas gespielt hat, sind bekannt; nicht zuletzt durch die Wiener Sammlung und dank ihrer wissenschaftlichen Erschließung!

Daß wir durchaus vergleichbare Verhältnisse bei Sänften, Wagen und Schlitten feststellen können, ist weitgehend unbekannt. Aber auch sie haben als Gebrauchsgegenstände eine jahrhundertelange Geschichte, ohne daß sie in der Kultur- und Kunstgeschichte in Erscheinung getreten wären. Ihre Entwicklung ist rein handwerklicher Natur und kennt nur praktische bzw. technische Verbesserungen.

Erst als mit den verfeinerten Lebensformen im 13. Jahrhundert der Gebrauch des Frauenreisewagens aufkam, wurde dieser standesgemäß ausstaffiert und geschmückt. Alsbald wurde die Verwendung von Reisewagen nur privilegierten Damen vorbehalten. „Nulle Bourgoise n'aura de char" bestimmte 1294 der französische König Philipp der Schöne.

Die französischen Verhältnisse waren für die Geschichte des Wagens damals und jahrhundertelang vorbildlich für ganz Europa. Bezeichnenderweise beauftragte man bald Hofkünstler mit der meist textilen Ausschmückung und erkannte die Möglichkeit, Wagen für höfische Zeremonien und Feste zu verwenden.

Für die Entwicklung des Wagens zum Luxusfahrzeug, die hiemit einsetzt, war die wichtigste dieser Zeremonien der feierliche Einzug eines Herrschers in einer Stadt. Dieser ist zunächst nicht

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

anders, als das Ende einer Reise und im Mittelalter zog der Herrscher ein, wie er gereist war: zu Pferde.
Aus den spärlichen Quellen läßt sich aber seit dem 14. Jahrhundert auch die von Pferden oder Maultieren getragene Sänfte — ein uraltes Reisegefährt — für den zeremoniellen Einzug nachweisen; doch nur selten für Könige, vielleicht nur für sehr alte oder kranke Herrscher, wie die Darstellung des Einzugs Kaiser Karls IV. in St. Denis vermuten ließe. Da der Gebrauch von Sänften in Deutschland damals überhaupt noch unbekannt war, stellte der französische König Karl V. seinem deutschen Namensvetter eine besonders bequeme Sänfte für die ganze Reise nach Frankreich zur Verfügung.
Hingegen verwendeten die französischen Königinnen die Sänfte bis in die Barockzeit bei allen entrées solennelles.
Weniger hochgestellte Damen, etwa im Gefolge einer Köngin, durften schon im 14. Jahrhundert beim zeremoniellen Einzug ihrer Herrin Wagen benützen. Die Stufenleiter lautet also: der König zu Pferd, die Königin in der Sänfte, die Hofdamen im Wagen. Seit Beginn des 15. Jahrhunderts wurden auch schon fürstliche Bräute oder Fürstinnen nach der Hochzeit in Wagen eingeholt.
Das prominenteste Beispiel ist aber der sogenannte Wagen Kaiser Friedrichs III., der wahrscheinlich 1452 Eleonore von Portugal als Brautwagen diente. Sein tonnenförmiger Oberteil ist in Graz erhalten. Es wäre möglich, daß niemals mehr als dieser Kobel vorhanden war; dann hätte er dazu dienen können, auf der Reise Eleonores von der Hochzeit in Rom nach Österreich bei Durchfahrten durch Städte, auf den Reisewagen aufgesetzt zu werden. Es wäre dann auch eine Art Einzugswagen gewesen.

Jedenfalls ist er, wie alle diese Wagen, den Reisewagen zuzuzählen und gehört dem Typ des Kobelwagens an, mit starren Radachsen und ohne Drehvorrichtung der Vorderräder.
Da also die Wagen ein bestimmtes gesellschaftliches Ansehen erlangt hatten, wurden sie nicht nur prunkvoller ausgestattet, sondern es wurde auch an die Bequemlichkeit gedacht.
Im 15. Jahrhundert kam die wichtigste technische Verbesserung auf, die Aufhängung des Wagenkastens mit Seilen, Ketten oder Lederriemen. Jean Jouvenel des Ursins nennt einen solchen Wagen in seiner Lebensbeschreibung Karls VI. von Frankreich einen chariot branlant, also schwankenden Wagen.
Ein Gesandter König Ladislaus von Ungarn überbrachte im Jahre 1457 einen besonders gut gefederten Wagen als Geschenk seines Herrn an König Karl VII. nach Paris. Dieser Wagen scheint namensgebend für den mit Riemen gefederten Wagentyp geworden zu sein. Nach seinem Erzeugungsort Kocs an der Raab wurde er Gotschiwagen, coach, coche, Kutsche genannt. Diese Erfindung steigerte die Verwendungsmöglichkeit eines Wagens und machte

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

das Fahren zu einem relativen Vergnügen. Der Kasten hing in Riemen an den sogenannten Kipfstöcken zwischen Vorder- und Hintergestell, die durch einen Langbaum oder Langwied verbunden waren.

Er ist zunächst seitlich offen, nur im Bereich der einander gegenüberliegenden Sitze geschlossen. Die an den westeuropäischen Höfen verwendeten, luxuriöser ausgestatteten Wagen dieser Art, werden um 1540 Karossen genannt. Kennzeichnend für sie ist ein leichtgewölbtes Stoffdach auf Säulchen in Balusterform, das charakteristischerweise Baldachin, Himmel, ciel genannt wird, wie der Himmel, der, wie wir aus vielen Darstellungen wissen, auch über dem reitenden Monarchen gehalten wurde.

Tatsächlich kommt die Karosse nun auch als Wagen des Fürsten in Frage, im 16. Jahrhundert zuerst als Reisewagen, dann als Stadtwagen, im 17. Jahrhundert sogar als zeremonieller Wagen, um schließlich als einzigartiges königliches Gefährt zu gelten, als Krönungswagen.

Dementsprechend beginnen die Karossen im 16. Jahrhundert das Stadtbild der großen Städte zu beleben, im 17. Jahrhundert zu beherrschen, Im Wagen zu fahren, im 15. Jahrhundert noch als dem Ritter und Edelmann unwürdig empfunden, wird in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts ein Vorrecht, wie Turnierreiten und Jagen. Später einmal wird es neben dem Herrenreiter den Herrenfahrer geben. In Paris wird vom König als besondere Auszeichnung das Recht verliehen, mit dem Wagen auch in den Hof des Louvre einzufahren.

Große Straßen und weite Plätze sind nicht nur künstlerischer Ausdruck des Barocks, sondern werden veranlaßt durch den Wagenverkehr. Sie bilden sodann die Voraussetzung zur weiteren Steigerung des Wagenaufgebotes. Schloßauffahrten und Ehrenhöfe sind der Karossen wegen gebaut worden, die dort auch mehrspännig wenden konnten.

Bei der ersten nachzuweisenden Verwendung eines Wagens für einen feierlichen Einzug — eine entrée solennelle — einer französischen Königin, begegnen wir nun aber nicht der Karosse oder etwa einer anderen Ableitung des Reisewagens, sondern einem Fahrzeug, das wir als Ausgeburt künstlerischer Phantasie anzusehen geneigt sind: der sogenannte calèche à Romaine. Infantin Maria Teresa benützte sie im Jahre 1660 bei ihrem Einzug als Gemahlin Ludwig XIV. Diese Calèche geht auf den Triumphwagen der Renaissance zurück, den wir bisher außer Acht gelassen haben. Wir stoßen hier auf die Spur der Wagen, die nicht aus der Entwicklung des mittelalterlichen Frauenreisewagens zu erklären sind, sondern mit der Geschichte des Wagenbaus zunächst kaum etwas zu tun haben.

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

Aus einem Gemisch von volkstümlichen Umzügen, kirchlichen Umgängen und höfischen Turnieraufzügen hatte sich im 15. Jahrhundert in Italien jener Triumphzug nach römischem Vorbild, der Trionfo genannt wurde, entwickelt. Die Hauptpersonen des Festes hatten sich dabei in höchster Pracht zu zeigen, der Fürst im Prunkharnisch, oder als römischer Imperator, die Fürstin im antikisierenden Wagen. Für diese Trionfi wurden offenbar die ersten Wagen gebaut, bei denen künstlerischer Formenreichtum und höfische Prachtentfaltung den Vorrang vor praktischen Erwägungen hatten. In Italien sind die beiden Arten von zeremoniellen Ereignissen — feierlicher Einzug und Triumphzug — bald nicht mehr streng zu scheiden. Im 16. Jahrhundert werden mit solchen Aufzügen anläßlich von Fürstenbesuchen oder bei einem Gesandtenwechsel bereits politische Akte gesetzt.

Aus der oft langen Reihe von Wagen hatte sich jener der Hauptperson — sei es Fürst oder Botschafter — herauszuheben, was den Punkwagen eine neue Bedeutung verlieh. Andererseits glich die Rückkehr des siegrechen Alfonso V. von Aragon nach Neapel im Jahre 1443 einem Trionfo. Der König ließ bekanntlich die Stadtmauer an einer Stelle einreißen und zog auf einem „antiken" Wagen in die Stadt ein, was 15 Jahre später auf dem Triumphbogen des Castel Nuovo verewigt wurde. Außer diesem zweirädrigen Wagen mit Baldachin gibt es Plateau-Wagen, wie wir sie aus dem Triumphzug Kaiser Maximilians I. kennen, von der Trionfiserie der Wiener Tapisseriensammlung oder um ein anderes Beispiel vom Beginn des 16. Jahrhunderts zu nennen, den Triumphwagen bei der Totenfeier, der der spätere Kaiser Karl V. im Jahre 1516 für seinen Großvater Ferdinand von Aragon in Brüssel inszenieren ließ. Bei späteren Festzügen gibt es Plateauwagen, auf denen geradezu Theaterszenen dargestellt werden.

Der dritte Typus des Triumphwagens verbindet sich mit Traditionen des ritterlichen Turniers. Es ist eine Nachahmung antiker Rennwagen, bauchiger Triumphwagen, wie sie von Callot dargestellt wurden, dem man sogar deren Erfindung zugeschrieben hat. Von diesem Triumphwagen leitet sich eine Reihe phantasievoll, oft spielerisch gestalteter Wagentypen her, zu denen die erwähnte calèche à la Romaine der französischen Königin zählt, der Phaeton, schließlich aber die im 18. Jahrhundert und 19. Jahrhundert so beliebten Karussellwagen und Karussellschlitten.

Diese Fahrzeuge dienten keinen zeremoniellen Zwecken mehr, sondern vergnüglichen Veranstaltungen, die aber noch ein Mittelding zwischen Turnier und Theater waren, wie die Trionfi der Renaissance. Auch die Schaulust des Volkes wurde befriedigt. Den Teilnehmern wurden Geschicklichkeitsaufgaben gestellt, es mußten bestimmte Figuren gefahren werden, sei es hinter einem Anführer her, oder nach bekannten Regeln. Mit Pistolen oder Degen

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

mußten Mohren- oder Türkenköpfe getroffen werden etc.
An ein solches Karussell, das Damenkarussell vom Jänner 1743 erinnert der geschnitzte Muschelwagen, der einzige erhaltene von acht Exemplaren, die extra dafür angefertigt wurden. Maria Theresia feierte mit diesem Karussell in der Winterreitschule den endgültigen Abzug der Bayern und Franzosen aus Böhmen nach dem ersten Schlesischen Krieg. Sie selbst ritt die Quadrill, wie das Gemälde von Meytens im Karussellzimmer des Schlosses Schönbrunn zeigt. Nach dem Fest fuhren die Königin und einige ihrer Kampfgefährtinnen durch die Dorotheergasse und den Graben über den Kohlmarkt in die Burg, damit auch die Wiener ihr spectakel hätten.

Zu den Belustigungen des Hofes und der hoffähigen Gesellschaft zählten auch die Fahrten mit Rennschlitten oder Karussellschlitten. Sie fanden nicht nur in der Stadt, sondern vor allem in den Schloßparks und der Umgebung statt.

Die erhaltenen Objekte: Schlitten und Wagen, Geschirre und Darstellungen lassen uns ahnen, welcher Aufwand bei solchen Ausfahrten in der Faschingszeit getrieben wurde. Leider können wir heute auch die barocke Prachtkulisse der Kaiserstadt nur mehr ahnen.

Zur Schlitten-Equipage gehören noch Pölster, Decken und Fußsack, und aus Stoffen gleicher Farbe geschnittene Livréen für die Pagen, Läufer und Reiter, die den Schlitten zu begleiten hatten. Soweit das Karussell und seine bis ins 19. Jahrhundert hinein geübten Formen. Die erhaltenen Fahrzeuge lassen sich also von den Triumphwagen der Renaissance herleiten. Sie sind übrigens Zeugnis für den hohen Stand des Wagenbaus Wiens im 18. Jahrhundert.

Nun zurück zur Karosse, die wir verlassen haben, als wir feststellten, daß die Königin von Frankreich sich im Jahre 1660 nicht ihrer, sondern der calèche bediente.

Dem jungen, aus der Regentschaft entlassenen König Ludwig XIV. genügten die schwerfälligen Karossen nicht mehr. In den Jahren 1663—67 ließ er die königlichen Wagenbestände erneuern, dabei wurde dem Architekten Jean Lepautre Gelegenheit gegeben, einen neuen Wagentyp zu entwerfen, die Carosse moderne oder Grande Carosse.

Ihr Kasten ist nun geschlossen, die Seitenwand hat einen dreiteiligen Aufriß, der durch die konstruktiven Elemente gegliedert ist. Die dazwischenliegenden Felder sind von ihnen gleichsam gerahmt. Die ersten, nach diesen Entwürfen gebauten Wagen verwendete Königin Maria Teresa für ihre entrées in Arras und Douau im Jahre 1667. In Arras benützte erstmals auch Ludwig XIV. einen Wagen.

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

Der so geschaffene Wagentyp wurde beibehalten, als um 1695 in Paris jener Wagen geplant, und darauf in Stockholm gebaut wurde, der als der erste Krönungswagen anzusprechen ist. Jean Berain hat sehr schöne Dekorationsentwürfe geliefert, ein unbekannter Architekt die Gliederung des Aufbaus verbessert und gestrafft. Schließlich wurde der Kasten von einer Königskrone überhöht. Es ist der Krönungswagen Karls XI. von Schweden in den kgl. Livrustkammaren in Stockholm. Der Krönungswagen des absoluten Königtums war damit geschaffen.

Seine Exklusivität bewirkte, daß neben ihm nun ein einfacherer Wagen gebaut wurde, der zudem beweglicher und kürzer war, sich auch für Reisen eignete und nicht Gefahr lief, bei allzu scharfem Einschlagen umzufallen: Die Berline. Der Piemonteser Architekt Philippe de Chieze, der in preußischen Diensten stand, soll die erste Berline um 1663 konstruiert haben. Sie wird bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts nur variiert und zum allgemeinen Reise- und Stadtwagen erkoren. Sie nimmt also die Stellung der Karosse des 17. Jahrhunderts ein. Diese lebt nur weiter im Krönungswagen, obwohl technisch und modisch bald überholt, hält sie sich in Frankreich als voiture du Sacre bis zur Krönung Ludwigs XVI. im Jahre 1774 und wurde, wie so vieles, von den europäischen Fürstenhöfen übernommen.

Auch in Wien, der neben Paris bedeutendsten Stätte des Wagenbaus, wurden Karossen dieser Art gebaut. In unserer Sammlung ist aber kein Wagen erhalten, sondern eine Galasänfte, deren Kasten durchaus an den einer Karosse alten Typs erinnert. Es ist die Sänfte mit der zur Erbhuldigung der Erzherzogshut aus dem Stift Klosterneuburg nach Wien und nachher wieder zurück gebracht wurde. Also ein zeremonielles Gefährt.

Die Ausstattung mit rotem Leder oder Samt und vergoldeten Messingnägeln wird auch von vielen Karossen berichtet; z. B. vom Brautwagen der Infantin Margarita zur Vermählung mit Kaiser Leopold I.

In Lissabon ist jedoch der Wiener Brautwagen der Erzherzogin Maria Anna, einer Tochter Leopolds I. erhalten, die 1708 König Johann V. von Portugal heiratete.

Als Frankreich aber nach 1774 die ehrwürdige Carosse moderne durch die Gala-Berline ersetzte und dieser Wagentyp nach der Revolution von der Republik ebenso verwendet wurde, wie von Napoleon I. zu Krönungen und Hochzeit, da folgte Europa wiederum dem französischen Beispiel.

Empire und Restauration ließen sich neue Krönungswagen bauen und entwickelte dafür einen relativ schlichten, einfärbig lackierten Berlinen-Typus. Nur der kaiserliche Hof zu Wien verwendete weiterhin eine Karosse, den Imperialwagen, bis 1918. Damit sind

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

wir beim Hauptstück der Sammlung angelangt: dem Imperialwagen.

Es war meine Absicht, klar zu machen, daß wir in ihm nicht nur den letzten erhaltenen Krönungswagen römischer Kaiser vor uns haben, sondern daß er wahrscheinlich der einzige ist, den das Haus Habsburg erbauen ließ. Der historischen Entwicklung entsprechend konnte Kaiser Joseph I. noch keinen Krönungswagen verwenden, als er 1690 in Augsburg zum römischen König gekrönt wurde; frühestens Karl VI. hätte sich 1711 einen Krönungswagen nach dem Vorbild Frankreichs bauen lassen können. Doch war die Krönung des von den Kurfürsten gewählten deutschen Königs trotz aller Feierlichkeit die Erhebung eines primus intepares auf den Thron, weshalb es nicht zur Ausbildung des geheiligten Krönungswagen kommen konnte wie in Frankreich. Es muß daran erinnert werden, daß die Revolution in Frankreich zuerst dreierlei forderte: 1. Das Haupt des Königs, 2. die Ampulle mit dem heiligen Öl von Reims, 3. (den) voiture du Sacre — den Krönungswagen.

Allerdings benützten die Habsburgischen Herrscher natürlich seit dem 16. Jahrhundert Reisewagen und Einzugswagen bei Reichstagen und zu den Krönungen.

Man hatte lange Zeit mit guten Gründen den Imperialwagen für den Krönungswagen Karls VI. gehalten. Der Legende nach, die von den Führern in den Hofstallungen sicher seit der Zeit Kaiser Franz I. von Österreich erzählt wurde, stammt er aus Spanien, und Rubens hätte ihn bemalt. Deshalb wurde im Katalog der Wagenburg von 1931 seine Entstehung um 1700 angenommen. Genauere Kenntnisse machten eine Datierung um 1711 wahrscheinlicher. Uns scheint es heute unmöglich, den Wagen so früh anzusetzen. Vor allem aus kunsthistorischen Gründen. Er ist ein Werk des Rokokos, wie jedes Detail erweist, und ist später entstanden, als die Karossen französischer Prägung, wie seine Silhouette erweist.

Offenbar war Karl Albrecht VII. der erste Römisch-Deutsche Kaiser, der sich einen Krönungswagen bauen ließ, wie wir schon sagten, in Paris. Als einziger Kaiser in Jahrhunderten, der nicht dem Hause Österreich entstammte, war er in mehrfacher Weise von Frankreich abhängig. Nach kaum dreijähriger Regierung starb er. Franz Stephan von Lothringen wurde gewählt und sollte 1745 in Frankfurt gekrönt werden. Dafür war, nach dem einmal gesetzten Vorbild, ein Krönungswagen notwendig geworden.
Die Pracht der Krönung des Konkurrenten war noch in zu frischer Erinnerung. Paris war für den Wiener Hof kein Ort, um hochoffizielle Aufträge zu vergeben. Deshalb wurde das heimische traditionsreiche Handwerk herangezogen.

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

Der Imperialwagen ist meiner Meinung nach 1744/45 in Wien gebaut worden. Seine erste Veränderung erfuhr er bei seiner Adaptierung zur Frankfurter Krönung Josephs II., 1763. Damals bemalte F. X. Wagenschön die Kastentafeln mit allegorischen Darstellungen, die man einmal Rubens zugetraut hat. Und noch oft wurden Veränderungen vorgenommen, wenn ein große Festlichkeit vorbereitet wurde, meistens an der Innenstaffierung. Bei Krönungen, Erbhuldigungen, Hochzeiten und großen kirchlichen Festen wurde der Wagen verwendet. Für den Transport nach Frankfurt, Mailand oder Budapest mußte der Wagen zerlegt und verladen werden, für weitere Fahrten über schlechte Straßen setzte man an Stelle der goldgeschnitzten Räder einfachere auf und verpackte die goldenen in dafür vorgesehene Kisten.

Der Imperialwagen wurde nach spanischer Art, bzw. Zeremoniell nicht vom Bock, sondern vom Sattel aus gelenkt und ursprünglich sechsspännig, seit der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts achtspännig gefahren. Das Gespann bestand traditionsgemäß aus Schimmeln des Hofgestüts in Kladrub, die kräftiger und schwerer als Lipizzaner waren, bzw. sind. Da der Imperialwagen 4200 kg wiegt, konnte er nur im Schritt gefahren werden und die nicht gesattelten Mittelpferde wurden von nebenherschreitenden sogenannten Mitteljungen geführt.

Noch eine zweite Rokoko-Karosse ist in der Wagenburg erhalten geblieben, der Trauerhuldigungswagen. Er besteht aus einem Kasten von ca. 1740, der auf ein älteres Karosse-Gestell von Anfang des Jahrhunderts aufgesetzt ist. Man hat ihn für die Erbhuldigung von 1790 adaptiert und auch 1792 wieder verwendet, da man damals die Trauerzeit des Hofes nicht abwarten wollte oder konnte, um dem neuen Herrscher zu huldigen. Während der Hoftrauer konnte aber der Imperialwagen nicht gefahren werden. Unter der schwarzen Farbe blitzt die goldene Originalfassung heute wieder durch. In den schon erwähnten Berlinen haben wir den vornehmen Stadtwagen des 18. Jahrhunderts vor uns, deren technisches Charakteristikum der unten abgerundete Kasten und die zwei Langwieden sind, französisch Brancard genannt. Ihretwegen ist der Wagenbauer gezwungen, die Riemen der Zahnradwinden anzusetzen, um sie nachstellen zu können, denn der Kasten mußte so hoch hängen, daß der Schlag über den Brancards zu öffnen ist, während er ja bei der Karosse seitlich der zentralen Langwied heruntergezogen war. Als dann immer häufiger die in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts bereits erfundenen C-förmig geschmiedeten Stahlfedern verwendet wurden, kam der Kasten noch höher zu hängen und büßte an eigener Höhe ein, weil die Maße der Tore diese begrenzten. Wie schon angedeutet, macht die Berline eine der Karosse ähnliche Entwick-

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

lung durch: vom Reisewagen zum Stadtwagen, in der Mitte des 18. Jahrhunderts zum repräsentativen Fahrzeug bis zum Gala- und Krönungswagen. Mit der viersitzigen Berline hängt auf das engste das zweisitzige Coupé zusammen, dessen Name daher kommt, daß es sich gleichsam um eine coupierte Berline handelt. Das nur für eine Person gebaute Coupé nannte man Désobligeante (Unhöfliche), weil sich damit die Pflicht, einen Gast zur Mitfahrt einzuladen, erübrigte.
Für passionierte Fahrer wurden im 18. Jahrhundert schon Wagen gebaut, die selbst zu kutschieren waren. Die schnittigen Phaetons, die große Geschicklichkeit im Lenken erforderten, waren, wie Ginzrot in seiner Geschichte des Wagenbaus zu Beginn des 19. Jahrhunderts schreibt, nur für jugendliche Waghälse geeignet; eine Form hieß in passender Weise Diable.

Größere technische Möglichkeiten und neue Ansprüche der höfischen Gesellschaft führen somit zur größeren Differenzierung der Wagentypen. Dazu kommt die stilistische Veränderung, denen der Wagen in der Napoleonischen Zeit unterworfen wurde. Die Empire-Berline in Wien, vertreten durch den Krönungswagen Napoleons, der 1805 für Mailand gebaut wurde, sieht völlig anders aus, als ihre Vorgängerin. Der Wagen ist allerdings nicht im Originalzustand erhalten, denn er wurde während des 19. Jahrhunderts äußerlich mehrfach verändert und schließlich sogar bronzefarben lackiert. Seine Innenausstattung dürfte aber weitgehend original erhalten sein, da am Himmel, in Silber gestickt, die Eiserne Krone von Monza zu sehen ist.
Das Galacoupé des Feldmarschalls Karl Philipp Schwarzenberg, das dem zuletzt siegreichen Gegenspieler Napoleons im Jahre 1809 zum Einzug in Paris diente, wo er als erster österreichischer Botschafter bei Napoleon akkreditiert wurde, ist viel altmodischer seiner Form nach, während es durch seine Dekoration von Silber, Messing und gepreßten Metallverkleidungen sich als ein frühes Beispiel der Neugotik erweist. Eine andere französische Gala-Berline ist der etwas kleinere Wagen der Erzbischöfe von Wien. Nach einer vor kurzem entdeckten Signatur von Grosjean in Paris gebaut, entspricht er genau den bildlich überlieferten und teilweise im Trianon erhaltenen französischen Stadtwagen von 1810. Er könnte mit Kaiserin Maria Louise nach dem Sturz Napoleons nach Wien gekommen sein. Während die feine Hinterglasmalerei original ist und der übrigen Ausstattung des Wagens entspricht, wurde das erzbischöfliche Wappen erst nachträglich aufgemalt.
Noch einmal zurück zu den exklusiven Wagen eines kaiserlichen Hofes führt uns der Kinderwagen des Sohnes Napoleons und Marie Louisens. Er ist ein offener Gartenwagen, nur mit einem „Parasol" zu decken, der von Merinoschafen gezogen wurde. Der meisterhafte Entwurf stammt von Antonio Carassi, die Ausfüh-

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

rung vom Karossier Tremblay. Der schon damals Aufsehen erregende Wagen zählt heute zu den erlesensten Kostbarkeiten der Wiener Sammlung. An hohen zierlichen C-Federn hängt ein ganz leicht wirkender Kasten, sozusagen die Wanne einer kleinen Berline, deren Seitenpartien über den unteren Kastenschwellen ausgespart sind. Die nach oben auslaufenden Kotflügel sind als Adlerschwingen gebildet, über dem Drehschemel oder Reibscheit sitzt ein „aiglon". Der Kasten ist mit vergoldeten Bronze-Reliefs von höchster Qualität geschmückt, die auf hellblauem und dunkelblauem Grund montiert sind.

Die politischen Ereignisse der Epoche, der kometenhafte Aufstieg des Korsen, seine Heirat mit der Tochter des ersten Kaisers von Österreich, die Niederlage Napoleons gegen das Heer der Verbündeten unter Feldmarschall Schwarzenberg und der Wiener Kongreß — sie alle spielen für den Wagenbau, die Wagenmode eine Rolle und spiegeln sich letztlich in der Wiener Wagenburg. Der Wiener Kongreß hatte zu einer luxuriösen, auf weite Kreise ausgedehnten Wagenmode den Anstoß gegeben. Die Friedensstimmung hatte ein neues Lebensgefühl gefördert, in dem auch die Lust in Ausfahrten vor die Stadt, an Praterfahrten und Jagdausflügen ihren Platz hatten. Dementsprechend wächst Vielfalt und Formen der Wagen.

Was in Andeutungen in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts entstanden war, und sich in dessen zweiter Hälfte ausgebildet hatte, erblühte in der Biedermeierzeit. Als Beispiel sei ein Jagdwagen aus der Zeit Franz I. von Österreich genannt. Die Jäger saßen rittlings auf einem langen Sitz mit ledernem Polster in der Mitte des schmalen Wagens. Der Sitzpolster wurde Wurst genannt und gab dem Gefährt den Namen Wurstwagen.

Selbst zu kutschieren war sogar ein kaiserliches Vergnügen geworden. Auf einer Lithographie von J. B. Clarot von 1832 sieht man, daß der Monarch seinen Leibkutschierwagen noch im Alter benützte. Der grüngolden lackierte, sportliche, fast modische Wagen ist ein treffliches Beispiel für den hohen Stand des Wiener Wagenbaus der Biedermeierzeit. Da an diesen nicht nur die höchsten Anforderungen qualitativer Art gestellt wurden, sondern auch die Zahl der Aufträge rasch zunahm, so daß der Wagenverkehr zum erstenmal ein Problem der Großstädte wurde, entstanden aus den alten Handwerksbetrieben die ersten Wagenfabriken, von denen in der francisco-josephinischen Zeit Armbruster, Gräf und Stift, Marius und Lohner die bedeutendsten wurden.

In Wien gab es zur Kongreßzeit mehr als 5000 Kutschen. Die Zahl der vornehmlich herrschaftlichen Fahrzeuge und der Mietwagen, die im Jahre 1825 nach der Krönung Karls X. aus Reims nach Paris zurückkehrten, wurden auf mehr als 15.000 geschätzt — d. h. mehr als 40.000 Pferde!

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

Die wirtschaftlichen und sozialen Vorausrechnungen für die industrielle Wagenerzeugung waren zweifellos gegeben. Die Zahl der Wagentypen wird fast unübersehbar. Neben den verschiedenen Arten der Stadtwagen und Ausflugswagen gibt es viele neue Konstruktionen für spezielle sportliche Wünsche der Selbstfahrer, der Herrenfahrer. Nach dem Vorbild Englands, das etwa seit 1770 die Rolle Frankreichs als arbiter elegantiarum übernommen hat, wird der Pferdesport zum Thema Nr. 1 der Gesellschaft. Immer schnellere und leichtere Wagen werden gebaut; im 19. Jahrhundert läuft die Entwicklung des Wagenbaus ebenso ab, wie die des Automobils im 20. Jahrhundert. Je mehr Leute sich einen Wagen leisten können, desto differenzierter wird das Angebot, desto kostspieliger die Spitzenerzeugnisse.

In der Wagenburg sind die meisten dieser Wagentypen nicht erhalten geblieben, sondern im Jahre 1919 verkauft oder Dienststellen zum Verbrauch übergeben worden. Somit ist es den Wagen des 19. Jahrhunderts ähnlich ergangen, wie denen des 18. Jahrhunderts: es blieben im wesentlichen nur Gala- und Leibfahrzeuge erhalten, diese allerdings in größerer Zahl.

Kaiser Franz Joseph hat sehr viele verschiedene Wagen benützt — je nachdem, ob er einen ausländischen Gast in Wien vom Bahnhof abholte, oder von Schönbrunn in die Burg zurückkehrte, ob er von Ischl zur Jagd fuhr, oder sich zur Eröffnung einer Ausstellung begab. Für offizielle Anlässe hat er meist den Gala-Staatswagen verwendet, der von Marius um 1890 gebaut wurde, aber ähnliche Vorgänger hatte. Auch Kaiserin Elisabeth verwendete einen, diesem ganz ähnlichen Wagen, der z. B. 30 Jahre früher von de Sala in Mailand gebaut wurde.

Diese zweisitzigen Coupés wurden bei offiziellen Anlässen, z. B. bei der Fahrt zur Fronleichnamsprozession, achtspännig gefahren. Technisch vollkommen und aufs eleganteste ausgestattet, sind sie das vollendete Produkt einer 200jährigen Entwicklung des Luxusfahrzeuges und in gewisser Hinsicht unübertreffbar.

Ein alltägliches Leibfahrzeug des Herrschers war das dunkelgrün lackierte, schmale Coupé, das durch seine Schlichtheit so auffiel, daß jedermann wußte, wer darin unterwegs war, freilich auch wegen des livrierten Hofkutschers und der herrlichen Pferde. Auch die Kinder des Erzhauses hatten ihre Wagen. Sie wurden in den Parks von Laxenburg und Schönbrunn verwendet und in die Sommerfrische mitgenommen.

Nicht nur für die kaiserliche Familie standen Wagen bereit, für die Hofchargen und die Garden, sondern auch z. B. für die Kammerschauspieler und -sänger der Hoftheater. Auch der Konzertmeister des Hofopernorchesters Arnold Rosé wurde bis 1918 täglich mit einem Hofwagen von seiner Wohnung abgeholt. Die Wagenburg in Schönbrunn ist nur der Restbestand des 1918 auf-

© Bundesministerium f. Wissenschaft und Forschung; download unter www.zobodat.at

gelösten kaiserlichen Fuhrparks. Dieser war in Fischers von Erlach Hofstallungen nächst der Burg untergebracht, wie die Hofsattelkammer und der Marstall, von dem ebenfalls nur der vornehmste Teil erhalten blieb, die Lipizzaner der Hofreitschule. Von hier fuhren durch fast 200 Jahre Tag für Tag die Karossen, Gala- und Suitewagen aus, dorthin kehrten sie zurück; Pferde und Wagen, Kutscher und Lakaien gehörten zum Stadtbild, vermischten sich mit all den anderen Wagen zu jenem leicht vorstellbaren Getümmel in den engen Gassen der Innenstadt.

Deshalb ist die Wagensammlung auch Denkmal einer Zeit, einer Lebensweise und Quelle kulturhistorischer Erkenntnisse, aber, wie ich zu zeigen trachtete, noch mehr als das.

Der Prunkwagen ist in den drei Jahrhunderten, in denen er eine offizielle und zeremonielle Funktion an den europäischen Fürstenhöfen zu erfüllen hatte, auch ein Kunstwerk ersten Ranges gewesen. Die ersten Hofkünstler lieferten die Entwürfe, mit den kostbarsten Materialien wurde nicht gespart. Der Wagen wurde Repräsentant des Staates als Botschafterwagen, Repräsentant des Herrschers, selbst wenn er leer ausfuhr, war ihm Reverenz zu erweisen. So verbinden sich Kunst und Geschichte im fürstlichen Prunkwagen besonders eng und machen ihn zu einem höchst interessanten und faszinierenden Gegenstand der Forschung und der Betrachtung.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: Österreichs Museen stellen sich vor

Jahr/Year: 1978

Band/Volume: 9

Autor(en)/Author(s): Kugler Georg

Artikel/Article: Die Wagenburg im Schloß Schönbrunn (Winterreitschule) 7-24