

■ Weitere Untersuchungen behandeln eine Kachelwerkstätte in Stein am Rhein (S. 38 ff.), Kacheln mit der Signatur von Hans Berman und verwandte Stücke (S. 67 ff.), den Grafenegger Kachelofen (S. 90 ff.), den Kunsttöpfer Hans Kraut in Villingen 1510/12 – 1592 (S. 104 ff.), ein altes Thema des Verfassers (vgl.: *Altes Kunsthandwerk*, Wien 1928, S. 215 ff.), wie Kachelfunde auf Burg Lauenstein (S. 124 ff.). Zu jedem der genannten Aufsätze gibt es ein eigenes Literaturverzeichnis (S. 153 – 157). Da Norddeutschland und das Rheinland nicht berücksichtigt wurden, wäre es vielleicht angebracht gewesen, diese Einschränkung auch bei der Wahl des Titels zu berücksichtigen. Wünschenswert wären einige Übersichtskarten gewesen, und bedauerlicherweise fehlt jeder Index. Die Anordnung der Abbildungen ist teilweise altmodisch, die Klischees sind nicht immer scharf und in Format und Maßstab oft ganz verschieden (vgl. Taf. 16 und 17); andererseits stört z. B. ein sehr grober Raster bei der Wiedergabe einer Stichvorlage (Taf. 80, 2). Zweckmäßiger als einige schlecht erkennbare Klischees von Kachelfragmenten (vgl. Taf. 77/78) wären Umzeichnungen gewesen, die man als Strichätzungen im Zusammenhang mit dem Text hätte reproduzieren können. Befremdlich wirkt, daß man nicht, wie es sonst heute allgemein üblich ist, alle Abbildungen am Ende des Textes brachte, sondern jeweils getrennt am Schluß der einzelnen Aufsätze, so daß an diesen Stellen spezielle Abbildungsverzeichnisse notwendig wurden; das trägt nicht zur Übersichtlichkeit des Ganzen bei. Auch angesichts des hohen Preises (DM 84.–) hätte man dem Werk eine bessere typographische Qualität gewünscht. Dies sind jedoch Einschränkungen, die sich ausschließlich auf das äußere Erscheinungsbild dieses Buches beziehen und deshalb dem Verlag anzulasten sind, keineswegs dem Autor. Er hat zur Geschichte der Kachelkeramik in den deutschsprachigen Ländern einen sehr verdienstvollen Beitrag geleistet.

Gerhard Woeckel

MAX PIENDL, *Der Fürstliche Marstall in Regensburg*. (Thurn und Taxis-Studien, Bd. 4) Kallmünz (Verlag Michael Laßleben) 1966. 199 S., 144 Abb.

Am 7. Mai 1966 wurde das Fürstlich Thurn und Taxische Marstallmuseum in Regensburg eingeweiht. Seine qualitätvolle Sammlung von Wagen, Sänften, Schlitten und Geschirren stammt zum größten Teil aus dem 19. Jahrhundert. Als Museumsgebäude dienen die in den Jahren 1829 bis 1832 von dem königlich bayerischen Baurat und Hofbau-Dekorateur Jean-Baptiste Metivier errichtete und bis 1955 benützte Reitschulhalle und die beiden flankierenden Stallbauten, eine klassizistische Trikliniumsanlage mit vergittertem Ehrenhof. Umfangreiche Bau- und Restaurierungsarbeiten in den Jahren 1964 bis 1966 ließen die künstlerisch wertvolle Substanz der Architektur samt ihrer originalen plastischen Dekoration unangetastet.

Museal vorbildlich ist die Aufteilung des gesamten Ausstellungsgutes in Schau- und Studiensammlungen. So werden in der repräsentativen Reithalle 18 Galawagen (darunter auch elegante Stadt- und seltene Reisewagen) und 7 Schlitten, im südlichen Stallflügel 17 Wagen und 2 Schlitten „aus dem täglichen Gebrauch“ vorgestellt, während im Nordflügel eine ganze Reihe weiterer Gebrauchswagen und -schlitten zu besichtigen

ist. Diese Aufstellung nimmt Rücksicht auf ein unterschiedlich interessiertes Publikum und scheint für die in neuerer Zeit stets beliebter werdenden Marstallmuseen empfehlenswert.

Dem Rang der Sammlung wird der zur Eröffnung des Fürstlich Thurn und Taxischen Marstallmuseums erschienene Katalog gerecht. Da er auch ältere erbprinzliche Inventare berücksichtigt, dürfte er als neues Gesamtinventar des Fürstlichen Marstalles in Regensburg Anerkennung finden, zumal von älteren Verzeichnissen nur die „Übersicht der vorhandenen fürstlichen Wagen ...“ aus dem Jahre 1845 erhalten ist.

Die alle bemerkenswerten technischen Details knapp zusammenfassenden Angaben zu Herkunft, Datierung, Anschaffungspreis, Restaurierungen und Umbauten, zu Maßen und Gewichten sowie die Kurzbeschreibungen mit Angaben zu den konstruktiven und handwerklichen Fakten wurden – wie S. 110 erwähnt – nach einem Wiener Vorbild gestaltet (vgl. E. M. Auer, „Leib-Kutschierwagen des Kaisers Franz I.“, in: Der Wiener Kongreß, Ausstellung, Wien, 1965, S. 202f.). Dem auf 76 Seiten 61 Gala-, Stadt- und Gebrauchswagen, 5 Sänften, 13 Gala-, Renn- und einfachere Schlitten und 34 diverse Gala-, Kummel- und Suiten-Geschirre verzehrenden Katalog werden auf S. 111/112 noch die wichtigsten rangschaffenden Kennzeichen aller Objekte vorangestellt. So bezeichnet beispielsweise das „große fürstliche Hermelinwappen“ den Gala-Rang, das Monogramm mit Vließ-Kette und Fürstenhut die „Leib-Wagen“ des Fürsten (die der Fürstin zeigen das Allianzwapen); das fürstliche Hauswapen allein kennzeichnet die Fahrzeuge von Prinzen und Prinzessinnen, der Fürstenhut allein die „Suiten-Wagen“ (für Hofdamen und -kavaliere). Diese Unterscheidungen wurden bis 1913 beibehalten.

Unter den 114 Abbildungen, die die Wagen in meist bildparallelen Gesamtaufnahmen zeigen, wird man besonders vier Wiener Entwürfe zu drei Gala- und Stadt-Wagen (Abb. 30 – 33) sowie die zeitgenössische Darstellung einer Prinzipalkommissars-Auffahrt von 1785 (Abb. 33) schätzen. Die übrigen Abbildungen zu dem Metivierschen und dem „Neuen Marstallgebäude“ (1904 bis 1909 errichtet) werden erfreulicherweise noch durch Wiedergaben von Gemälden bereichert, die Reitstallszenen des 19. Jahrhunderts und Ausfahrten diverser Wagen schildern. Hinzu kommen daneben Großaufnahmen einfacher, mit 2 Pferden bespannter Gala-, Stadt- oder Landauer-Wagen und damit vergleichbarer Vierer- oder Sechserzug-Bespannungen.

In dem in Abb. 2 vorgestellten Entwurf einer Rokoko-Berline (deren Aufhängung bzw. Lagerung des Wagenkastens noch der altmodischeren des Karoßtypus verpflichtet scheint) möchte man eher einen „Suiten“- als den persönlichen „Leib-Wagen“ des am 7. November 1748 in Regensburg eingezogenen Prinzipalkommissars Fürst Alexander Ferdinand erkennen. Denn normalerweise zeigten solche repräsentativen Zeremonienwagen die Herrschaftszeichen des Souveräns oder zumindest die Haus-Insignia des ihn vertretenden Repräsentanten. An dem sicherlich nach dem Westen weisenden Entwurf (dessen stilistisch etwas rückständige Wagenkastenschnitzereien auch eine portugiesische Provenienz möglich erscheinen lassen) fehlen nun sogar Fürstenhut und -Wappen, während sie mit der CA-Chiffre am 1780 erbauten neuen Staatswagen des Prinzipalkommissars Fürst Carl Anselm wohl erkennbar sind. Der auf einem

Stich überlieferte Wagen könnte seiner strengen "à la grècque"-Formen wegen übrigens eine deutliche Beeinflussung gewisser Regensburger Werkstätten (Bildhauer: Simon Sorg, Schreinermeister: Joseph Kohlhaupt aus Steinweg) durch den zeitgenössischen Pariser Ornamentstich (etwa von J.-F. de Neufforge und J.-Ch. Delafosse) bezeugen.

Zeitlich genauer zu bestimmen blieben noch viele ornamentale Zutaten an Wagen und Schlitten, da Restaurierungsdaten stets erwähnt sind (so bei Nr. 20, 30, 32, 36, 37, 38, 42 und 47 – alle bei Joh. Mich. Mayer/München. Siehe dazu auch „Geschirrkatalog“ unter Nr. 1 – 4 und 6. Verwendung älterer, oft massiv silberner Beschläge und Kompletierungen: Nr. 8, 9, 26).

Die ausgestellten Wagen, Erzeugnisse namhafter älterer Wiener Wagenfabrikanten (etwa von Simon Brandmeier oder von k. k. Wagenfabrikant Joh. Engl), dann vor allem aber aus München und Berlin (Hofwagenfabrikant Joh. Mich. Mayer/Jos. Neuß, L. Rühle), Offenbach (Dick Kirschten) und London (Baxter & Pearce, Holland & Holland) lassen über eine Zeitspanne von etwa 85 Jahren hinweg fast alle charakteristischen Entwurfs- und Konstruktionstendenzen des europäischen Wagenbaues im 19. Jahrhundert erkennen. Zu einer umfassenden Übersicht müßten außer den entsprechenden theoretischen Schriften freilich auch die großen Pariser Ateliers (z. B. von Devaux, Cauyette-Getting, Daldringen, dann Charcot-Saussier, Ehrler, Mühlbacher und Binder frères) wie auch die zwischen 1830 und 1860 mit ihnen heftig konkurrierenden englischen Firmen (z. B. Holmes aus Derby, Guilford, Wyburn & Co. in Longacre) eingehende Beachtung finden, eine Aufgabe, für die allerdings bis heute weder in Frankreich noch England entsprechende Vorarbeiten geleistet sind. Für die Kastenformen kontinentaler Gala-Wagen der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts – wie hier z. B. die Nr. 1 – 5 – ließe sich dann beispielsweise die generelle Beeinflussung durch den 1810 von Devaux geschaffenen Prototyp einer Gala-Berline für Zeremonien nachweisen, wie er in der sogenannten „Opale“ in Malmaison erscheint, deren Vorbild wieder Fontaine-Perciers Krönungswagenentwurf für Napoleon I. (Paris 1804) ist.

In der zweiten Jahrhunderthälfte dagegen dürften neben französischen noch andere Einflüsse geherrscht haben, wie auch mit retrospektiven Vorstellungen des Historismus zu rechnen ist. Lieferten die teuren Londoner Fabrikanten technische Raffinessen, luxuriösen Komfort, nicht zu übertreffenden Glanz und Dauerhaftigkeit der Lackierung, so scheinen die großen deutschen Wagenbauer Anglizismen sowie Wiener und Pariser Eleganz zitiert zu haben, ohne die eigenen älteren Formen zu vergessen. Nach den hervorragenden Leistungen von Joh. Chr. Ginzrot und Hofwagner Lankensberger wurden die Münchner Hofwagenfabrikanten Joh. Michael Mayer – von 1858 bis 1922 mit 17 Wagen für Regensburg bezeugt – und F. P. Gmelch stark beschäftigt. (Auch hier sollten Nachforschungen in den reichen Nymphenburger Marstall-Museumsbeständen eine Lokaltradition aufweisen können.) Die Offenbacher Firma Dick Kirschten dagegen (um 1860 Regensburg beliefernd) sowie Jos. Neuß in Berlin (baut zwischen 1907/1913 17 Wagen für die Thurn und Taxis) sieht man vor allem englische Anregungen verarbeiten (vgl. dazu etwa Nr. 9, 18, 23). Retrospektiv dem ersten Empire verpflichtet

scheinen die relativ hoch ansetzenden Fensterbasen der Wagen Nr. 1, 7, 18, 21 und 22 sowie auch die starke Kastenrundung bei Nr. 9.

Einem Wagen möchte man eine gesonderte Darstellung wünschen: dem an erster Stelle aufgeführten „Großgalawagen“ – einem Coupé, dessen Zuschreibung an den Münchener Hofwagenfabrikanten Joh. Mich. Mayer ebensowenig wie seine Datierung „um 1858“ gesichert ist. Könnte der dunkelblau lackierte, rot abgefaßte und mit goldenem Ornament bemalte Wagenkasten mit durchweg vergoldetem Oberbau nicht schon in den 40er Jahren angefertigt worden sein? Seine feuervergoldete Gesimsbekrönung mit Girlanden und feinen Laubgehängen zu Seiten des fürstlichen Wappens, die kostbaren Aufsätze der vergoldeten Laternen scheinen dagegen wie die Türgriffe Bereicherungen zu sein, die erst nach 1858 und teilweise vielleicht sogar erst 1890 (zur letzten Verwendung als Hochzeitseinzugswagen) dem älteren Wagenkasten angepaßt wurden.

Rudolf H. Wackernagel

AUSSTELLUNGSKATALOGE UND MUSEUMSBERICHTE

Amsterdam

Victor Vasarely. Serigrafieen. Ausst. Stedelijk Museum, Prentenkabinet 5. – 19. 1. 1967. Amsterdam 1967. 6 Bl. mit Abb. im Text.

William Klein. Schilderijen, fotos, films. Ausst. Stedelijk Museum 21. 1. – 12. 3. 1967. Amsterdam 1967. 10 Bl. mit Abb. im Text.

Wifredo Lam. Ausst. Stedelijk Museum 26. 1. – 12. 3. 1967. Text: Patrick Waldberg. Amsterdam 1967. 11 Bl. mit Abb. im Text.

André François. Ausst. Stedelijk Museum 23. 2. – 5. 4. 1967. Amsterdam 1967. 4 Bl., 2 Falttaf.

Baden-Baden

11. Jahresausstellung. Ausst. d. Gesellschaft der Freunde junger Kunst, Baden-Baden, in der Staatl. Kunsthalle 10. 3. – 16. 4. 1967. Einf.: Leopold Zahn. Gernsbach 1967. 7 Bl., 16 S.Taf.

Basel

Basler Baurisse. 1800 – 1860. Kupferstichkabinett der Öffentlichen Kunstsammlung Basel. Ausst. Kunstmuseum 4. 2. – 26. 3. 1967. Bearb.: Georg Germann. O. O. 1967, 2. Aufl., 41 Bl.

Berlin

Tadeusz Kuisiewicz. Ausst. Deutsche Akademie d. Künste zu Berlin Dezember 1966 – Januar 1967. Vorw.: Werner Klemke. Brandenburg/Havel 1966. 6 Bl., 12 S.Taf.

Arwed D. Gorella. Ausst. Galerie Nierendorf 30. 1. – 15. 3. 1967. Text: Edouard Roditi. Berlin 1967. 3 Bl., 4 Taf., 6 S.Taf.

Das spanische Kulturerbe im Südwesten der USA. Ausst. Amerika-Haus Mai – Juni 1967. Vorw.: Ernest J. Colton. Berlin 1967. 10 Bl., 6 S.Taf., 2 Taf.

Darmstadt

Neu Darmstädter Sezession. XV. Jahresausstellung 1967 auf der Mathildenhöhe 30. 4. – 11. 6. 1967. Bearb.: Jan Kettmann. Darmstadt 1967. 27 Bl., mit Abb. im Text.