

der Historienmalerei nur in Einzelfällen bringen sollten. Der Stellenwert der spanischen Stillebenmalerei des *Siglo de Oro* übersteigt bei weitem jenen der zeitgleichen Theorie, und es ist deshalb nicht verwunderlich, daß die Künstler mit den »gemalten« Argumenten für die Anerkennung der Malerei als *arte liberal* überzeugender und nachdrücklicher wirken als die schriftlichen Versuche.

Die beiden Monographien ergänzen sich mit ihren unterschiedlichen Schwerpunkten ausgezeichnet und präsentieren eine Fülle von bislang unbekanntem Werken sowie zahlreiche neue Ergebnisse. Damit leisten sie eine wichtige Grundlage für weitere Forschungen und geben zahlreiche Anstöße für eine weitere Behandlung des Themas.

Karin Hellwig

Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Kutschen, Schlitten und Sänften aus dem Marstallmuseum Schloß Nymphenburg

Hrsg. und bearb. von RUDOLF H. WACKERNAGEL, mit Beiträgen von URSULA BAUMER, AXEL GELBHAAR, ULRIKE VON HASE-SCHMUNDT, VALENTIN KOCKEL, JOHANN KOLLER, THOMAS KÖPPEN, CHRISTOPH KREKEL, ELMAR D. SCHMID, RUDOLF TRABOLD, BRIGITTE VOLK-KNÜTTEL und PETER VOLK. *Stuttgart, Arnoldsche Art Publishers 2002. Bd. 1 mit 328 S. und 377 Abb. (davon 350 in Farbe), Bd. 2 mit 360 S. und 447 Abb. ISBN 3-925369-85-6, 3-925369-86-4*

Das Marstallmuseum in Schloß Nymphenburg ist eine der bedeutendsten europäischen Sammlungen dieser Art. Wie die vergleichbaren Bestände der Wiener Hofwagenburg in Schönbrunn oder das Museo dos Coches in Lissabon, die größte Sammlung von Galawagen des 17. und 18. Jh.s, erinnert das Münchner Marstallmuseum an Traditionen fürstlicher Hofhaltung, die in den verbliebenen europäischen Königshäusern – z. B. in den Royal Mews, den Marställen des Buckingham Palace – lebendig geblieben sind, wenn bei besonderen Anlässen, so erst kürzlich zum 50. Regierungsjubiläum der Königin Elisabeth II., der königliche Galawagen im Fernsehen einem Millionenpublikum präsentiert wird.

Das von Rudolf H. Wackernagel herausgegebene und bearbeitete zweibändige Katalogwerk umfaßt die von der Bayerischen Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen betreuten und ausgestellten Bestände des Marstallmuseums an Kutschen, Schlitten und Sänften der Wittelsbacher Kurfürsten und Könige (seit 1923 Eigentum des Wittelsbacher Ausgleichsfonds), außerdem acht ehemals Wittelsbachische Fahrzeuge im Besitz anderer

Museen, darunter Fahrzeuge der Prinzen Adalbert, Alfons und Ludwig Ferdinand von Bayern in den Museums of Stony Brook, N.Y. Angesichts des kleinen Führers von 1923 durch das Münchner Marstallmuseum und mehrerer Auflagen der von Luisa Hager 1959 neu bearbeiteten und seit 1974 von Elmar D. Schmid überarbeiteten amtlichen Führer mit ihren vergleichsweise dürftigen Angaben kann man der Bayerischen Schloßerverwaltung nur dazu gratulieren, daß es nach mehrjähriger, von der Siemensstiftung großzügig unterstützter Forschungsarbeit gelungen ist, dieses erste wissenschaftliche Katalogwerk des Marstallmuseums herauszubringen. Der Katalog dokumentiert auch eine Auswahl der zu den Wagen und Schlitten gehörigen Fahrgeschirre, muß allerdings auf die Fülle der nur zum geringen Teil ausgestellten Utensilien aus der Sattelkammer, auf Schlittendecken, Peitschen u. a. verzichten. In dem für eine breitere Leserschaft bestimmten 1. Band mit englischen Übersetzungen sind die Katalogbeiträge und die zusätzlichen Texte kürzer gefaßt. Mit seiner prachtvollen Ausstattung ergänzt er die ausführlichen wissenschaftlichen Katalogtexte



Abb. 1 Leo von Klenze, ehem. Hof-Reitschule, (1819-22), seit 1923 Wagenhalle des ersten »Marstallmuseums in München« (Staats- und Galawagen..., Bd. 1, S. 55)

und die Bilddokumentation des 2. Bandes, der auch die ungekürzten bzw. die zusätzlichen Beiträge der verschiedenen Autoren des Gesamtwerks enthält. Die folgenden Bemerkungen halten sich deshalb vor allem an die Texte des 2. Bandes, auch wenn man nicht nur wegen der Fülle des Bildmaterials zu den einzelnen Fahrzeugen immer auf beide Bände Bezug nehmen wird (die Bibliographie und das vorzügliche Glossar zur Wagenbaukunde finden sich nur im ersten Band).

Das einzige Standardwerk zu einer unter kunsthistorischen Gesichtspunkten betrachteten Geschichte des Wagenbaus blieb lange Zeit Heinrich Kreisels 1927 erschienenes Buch *Prunkwagen und Schlitten* (dazu die Besprechung von Richard Graul in *Zeitschrift für bildende Kunst* 62, 1928/29, S. 139), ein grundlegender erster Versuch, der auch mit den auf die Münchner Marstallinventare gestützten Wagenbezeichnungen Neuland betrat (dazu Bd. 2, S. 44-47 der Kreisel korrigierende Beitrag »Sesselkutsche und Kaiserkutsche« von Brigitte Volk-Knüttel). Einer der ersten gründlichen Bestandskataloge war Max Piendl's 1966 erschienener Katalog des Fürstlichen Marstalls in Regensburg, und erst in den 80er und 90er Jahren erschienen zahlreiche Sammlungskataloge und umfas-

sende Darstellungen des Wagenbaus der einzelnen europäischen Länder sowie eine Fülle von Detailstudien (eine Übersicht über die Entwicklung der wagenbaukundlichen Forschung gibt Wackernagels Einführung zu Band 1, S. 12-14). Wackernagel, seit seiner 1964 erschienenen Dissertation über den französischen Krönungswagen durch eine ganze Serie von einschlägigen Publikationen als bester Kenner der Materie ausgewiesen, hat zu seinem *opus magnum* als allgemeine Einführung nicht nur eine kurze Wagenbaugeschichte vom mittelalterlichen Kobelwagen bis in die Anfänge des Automobilzeitalters beigetragen (Bd. 2, S. 9-42), sondern beschreibt, in Verbindung mit einem Überblick über frühe Schausammlungen höfischer Wagenbestände, die Entstehung der ersten Marstallmuseen und die Einrichtung von Wagensammlungen in verschiedenen europäischen Museen (Bd. 2, S. 77-80), auch die Anfänge des Münchner Marstallmuseums und das Schicksal des kgl. bayerischen Hofuhrparks, aus dem nach der Revolution 1918 alle neueren Alltagsfahrzeuge abgegeben und versteigert wurden. Dagegen blieb das als historisch wertvoll betrachtete Inventar an Galawagen, Schlitten, Geschirren und Sattelzeug bewahrt und wurde 1923 in der von Klenze 1819 bis 1822 am Marstallplatz errichteten Hofreitschule als Münchner Marstallmuseum eröffnet (Abb. 1). Der erste Führer von A. Hausladen und H. Kreisel verzeichnet mit 23 Wagen, sechs Schlitten und zwei Sänften bereits die wichtigsten Bestände der dann 1952 in den ehem. Hofstallungen auf der Südseite des Ehrenhofs von Schloß Nymphenburg eröffneten und seit 1986 in der heutigen Neuaufstellung präsentierten Sammlung. Zur Geschichte der Transferierung des Museums, die bereits 1939 geplant war, wäre vielleicht nachzutragen, daß die Bestände 1941 – drei Jahre vor der Zerstörung der Hofreitschule am 24./25. April 1944 – weniger wegen der Bombengefahr ausgelagert worden zu sein scheinen, sondern auf Druck

von Christian Weber, einer berühmten Münchner Nazigröße, Herr der Riemer Reitställe, der die »Nächte der Amazonen« in Nymphenburg organisierte und die Reithalle wieder für ihren ursprünglichen Zweck nützen wollte.

Die meisten der 48 Nummern des Katalogteils hat Wackernagel selbst bearbeitet, mit Ausnahme der barocken Rennschlitten (Kat.-Nr. 5-9 von Peter Volk), der Galawagen und Galaschlitten König Ludwigs II. (Kat.-Nr. 41-46 von Elmar D. Schmid) sowie der Darstellung von drei – nicht erhaltenen – frühen Automobilen, zwei Doppel-Phaetons und einer Limousine des Prinzregenten (Kat.-Nr. 49 a-d von Rudolf B. Trabold). Die Katalogtexte, die auch die ungewöhnliche Fülle der seit dem 16. Jh. erhaltenen Inventare des Münchner Marstalls einbeziehen konnten (Verzeichnis der 41 Inventare zwischen 1560 und 1933 von Brigitte Volk-Knüttel Bd. 2, S. 348-351), gehen nicht nur auf die Entstehungsgeschichte, sondern auch auf die mit der späteren Nutzung verbundenen Veränderungen und Restaurierungen ein. Viele Datierungen konnten aufgrund technik- und stilgeschichtlicher Merkmale präzisiert werden. So wird die Gartenkalesche für junge Prinzen (Kat.-Nr. 1), bisher »Münchner Werkstatt um 1725/30«, als Werk eines französischen Wagenbauers um 1697/98 erkannt, könnte also von Kurfürst Max Emanuel für Kurprinz Joseph Ferdinand erworben worden sein, mit dessen frühem Tod Bayerns Ansprüche auf das spanische Weltreich zu Grabe getragen wurden. Da auch die mit reich gesticktem roten Samt tapezierte Sänfte (Kat.-Nr. 3) als Leibsänfte der Kurfürstin Maria Antonia identifiziert und Pariser Meistern um 1684/85 zugewiesen werden kann, besitzt das Museum wenigstens zwei kostbare Relikte aus dem Marstall des »Blauen Kurfürsten«, zu dem noch der um 1827 auf ein neues Schlittengestell montierte Kampf des Herkules mit der Hydra (Kat.-Nr. 5) gehört hat – von Peter Volk jetzt dem Umkreis Andreas Faistenber-

gers um 1680/83 zugeschrieben, während er bisher als Werk Johann Baptist Straubs galt, der den eleganten Rennschlitten mit Diana (Kat.-Nr. 9) geschaffen hat.

Höhepunkt eines Besuchs im Nymphenburger Marstallmuseum ist natürlich der berühmte Krönungswagen Kaiser Karls VII. (Kat.-Nr. 2), den Kurfürst Karl Albrecht für den festlichen Einzug in Frankfurt am Main und am Tag der Kaiserkrönung (31. Januar 1742) benutzte. Zur Geschichte dieses vergoldeten Prunkwagens im Typ der seit dem 17. Jh. am Hof Ludwigs XIV. entwickelten »grand carosse« – heute die schönste Karosse dieser Art, einzigartig, weil sich auch in Frankreich keine vergleichbare Staatskarosse erhalten hat – hat Wackernagel mit seinem Katalogbeitrag eine Fülle neuer, über Petzet-Wackernagel (*Bayerische Krönungswagen im Marstallmuseum Nymphenburg*, München 1967) hinausgehende Erkenntnisse beigetragen. Danach dürfte die Karosse bereits 1721/22 in der Manufacture Royale des Gobelins entstanden sein, zu der auch eine »fabrique de carosses« gehörte, vermutlich im Auftrag des Comte de Toulouse, eines Sohns Ludwigs XIV., der die Karosse für die Krönungsfeierlichkeiten Ludwigs XV. verwendet haben könnte. Wie ein von Wackernagel »nach Redaktionsschluß« nachgetragener Fund in den »Fürstensachen« des Hauptstaatsarchivs (Bd. 1, S. 72) beweist, gelangte die über einen Pariser Händler erworbene Karosse bereits im Frühjahr 1741, also zu einem Zeitpunkt, als die Wahl Karl Albrechts zum Kaiser noch nicht gesichert war, nach Frankfurt, und zwar für 31.534 livres – eine beträchtliche Summe für eine Karosse vom Pariser Gebrauchtwagen-Markt, allerdings laut Rechnung vom Sattlermeister Plon frisch renoviert und die Paneele von Carl Van Loo neu bemalt (die Gemälde zum Teil bei der Renovierung des Wagens für König Ludwig II. 1866/67 überarbeitet), dazu die prachtvollen neuen Galageschirre für den Achterzug.

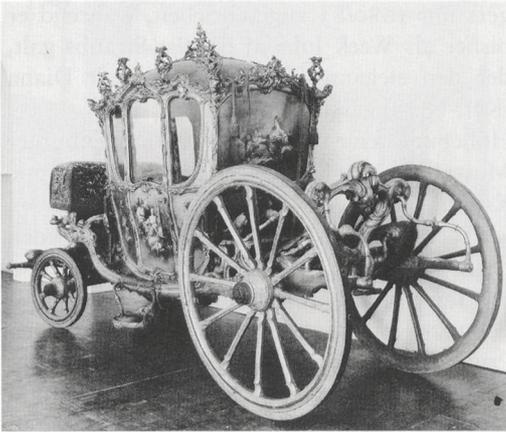


Abb. 2 Gala-Berline des Kurfürsten Karl Theodor. Paris 1747/50, Neufassung 1758. Rückwandgemälde nach F. Boucher bzw. Stich von J. Daullé 1758. München, Marstallmuseum (Archiv Wackernagel)

Die Geschichte der Pariser Gala-Berline im Rokokostil (Kat.-Nr. 11), ein um 1710 aufgekommener Wagentyp, der gegen Mitte des 18. Jhs auch als Galawagen die schwerfälligen Karossen verdrängte, hat Wackernagel ebenfalls neu geschrieben: Die um 1750 in einem Pariser Wagenatelier entstandene Gala-Berline war nicht, wie von Kreisel vermutet, der Hochzeitswagen der Kurfürstin Maria Anna, sondern kam aus dem Mannheimer Fuhrpark des Kurfürsten Karl Theodor nach München. Ihre besondere Bedeutung besteht in dem fast unveränderten Originalzustand der Vergoldung und Lackierung mit Paneelbildern nach François Boucher (Abb. 2), Ergebnis einer Renovierung dieses damals etwa ein Jahrzehnt alten »Gebrauchtwagens«. Die inzwischen stark verbräunte Lackierung ist als »Vernis Martin« oder als »Vernis de Paris« ein Beispiel für die Hochblüte der französischen Lackkunst des mittleren 18. Jhs, also vielleicht samt den Malereien ein Werk der peintre-vernisseurs Guillaume-Jean oder Etienne Simon Martin. Höhepunkte in der an mehreren Beispielen des Marstallmuseums zu verfolgenden weiteren Entwicklung

der Gala-Berline, zu deren europaweiter Verbreitung das Vorbild der für die Hochzeit Napoleons mit der Erzherzogin Marie-Louise 1810 benötigten 34 vergoldeten »Stadt-Berline« beigetragen hat – ein Beispiel die Gala-Berline des Prinzen Eugène Beauharnais von dem Pariser Wagenfabrikanten Grosjean frères (Kat.-Nr. 17) –, sind die beiden Krönungswagen König Max I. Joseph. Die von Hofwagner Georg Lankensperger nach Entwürfen des kgl. Wagenbau-Inspektors Johann Christian Ginzrot geschaffenen Krönungswagen verkörpern mit ihren von Franz Jakob Schwanthaler d. Ä. geschaffenen Figuren und einer auf dem Dach montierten Kopie der Kroninsignien das 1806 geschaffene neue Königreich Bayern mit seinen wechselnden politischen Allianzen: Der 1813 in Dienst gestellte Erste Krönungswagen (Kat.-Nr. 18) im Empirestil ist an einem Projekt von Charles Percier zum Pariser Krönungswagen Napoleons orientiert, während der nach dem Sturz Napoleons 1818 in Zusammenhang mit der neuen bayrischen Verfassung entstandene Zweite Krönungswagen (Kat.-Nr. 20) im Stil der Restauration an den in der Revolution zerstörten Krönungswagen Ludwigs XVI. erinnert.

Wie die bayerischen Krönungswagen können auch die übrigen Staatswagen aus dem von der königlichen Familie genutzten Fuhrpark zu einer europäischen Geschichte des Fahrzeugbaus im 19. Jh. beitragen, von den Gala-Berline und den zahlreichen Gala-Coupés bis zu den beliebten Landauern und zweiseitigen Landaulets oder einem leichten Stadtcoupé wie dem Brougham König Ludwigs II. (Kat.-Nr. 33) mit geschmiedetem Langbaumgestell mit Schwanenhälsen und einem doppelten Federsystem aus C-Federn und Druckfedern, dazu die unterschiedlichsten Fahrzeugtypen wie der Gala-Phaeton-Schlitten des Kronprinzen Maximilian, die Jagd-Kaleschen und Bergwagen des Prinzregenten Luitpold, schließlich sogar der Hofzug der Könige Maximilian II. und Ludwig II., von dem der

1868/69 »im Renaissance-Stil, Genre Louis XIV« umgestaltete Salonwagen Ludwigs II. im Verkehrsmuseum Nürnberg (Kat.-Nr. 40) erhalten geblieben ist (Abb. 3), das erste Prunkfahrzeug, auf dessen Gestaltung nach Entwürfen von Franz Seitz der König selbst starken Einfluß genommen hat.

Für die folgende Serie der berühmten Prunkwagen und Schlitten des Königs, eine der Hauptattraktionen des Marstallmuseums (Kat.-Nr. 41-46, bearbeitet von Elmar D. Schmid), wurden die in der Schlösserverwaltung (Archiv des König Ludwig II-Museums) vorhandenen Quellen zu dem vom König mit Vorschlägen und Korrekturen begleiteten Entwurfprozeß leider nicht genügend berücksichtigt. Dabei waren schon 1968 im Katalog der Ausstellung *König Ludwig II. und die Kunst* zusammen mit dem 1878/79 geschaffenen, mit seinem Schlittengestell auch als Prunkschlitten verwendbaren Kleinen Galawagen die meisten einschlägigen Entwürfe und Modelle ausgestellt (vgl. Ludwig II-Ausstellung Kat.-Nr. 779-813, wo der Kleine Galawagen Kat.-Nr. 778 fälschlich 1873 datiert ist) – eine durchaus überschaubare Entwurfsserie, vor allem von Seitz, der auch die Prunkgeschirre und die passenden Kostüme des Personals entworfen hat, alles im Stil des für den gleichzeitigen Bau von Schloß Linderhof entwickelten, vom König als »Louis XV« bestellten Zweiten Rokoko. Dieses wenigstens z. T. auch in die Dokumentation der Bände des Katalogwerks einbezogene Bildmaterial aber ist nicht zu trennen von der hier nur gelegentlich (Bd. 2, S. 251, 260) nach dem oben genannten Katalog von 1968 zitierten Korrespondenz mit den Hofsekretären Lorenz von Düfflipp und Ludwig von Bürkel, neben wenigen eigenhändigen Schreiben des Königs vor allem seinen den Lakaien diktierten Anweisungen – insgesamt eine der wichtigsten Quellen zu den unterschiedlichen Kunstbestrebungen Ludwigs. Dazu gehören auch die Briefserien des – im Personenregister des Katalogwerks kein einziges Mal auftauchenden –

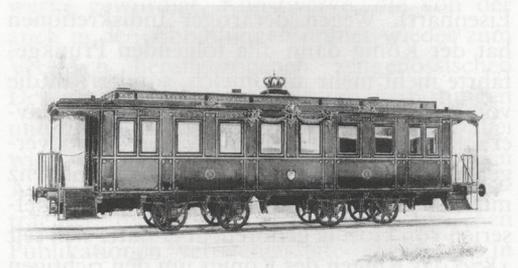


Abb. 3 Eisenbahn-Salonwagen König Maximilians II., später König Ludwigs II. Entwurf / Veränderungen Friedrich Bürklein / Franz u. Rudolf Seitz. Hersteller: Klett & Comp., Nürnberg 1860. Wittelsbacher Ausgleichsfonds, (WAF München)

Stallmeisters Richard Hornig, den der König nicht nur als Berater in Fragen seiner Kutschen und Schlitten zu schätzen wußte, während er dem damaligen Oberstallmeister Max Graf von Holnstein nicht einmal bei der Auswahl der passenden Pferde vertraute (Korr. Düfflipp 28. August 1872, Brief von Kabinettssekretär Eisenhart). Nachdem Ludwig zunächst den Krönungswagen Karls VII. in Vorbereitung für seinen schon bald geplatzen Hochzeitstermin als »Trauungswagen« hatte renovieren lassen, ist der nach Entwurf von Seitz bei Hofwagenfabrikant Franz Paul Gmelch d. Ä. 1870 in Auftrag gegebene Neue Gala-Wagen (Kat.-Nr. 42) eine alle Staatswagen dieser Zeit an Prunk überbietende goldene Karosse »im Genre des 18^{ten} Jahrhunderts Rococo-Styl«. Diese auch im Bildprogramm Ludwig XV. huldigende Beschwörung eines Ludwig II. in der bürgerlich geprägten Welt des 19. Jh.s versagten absoluten Königtums aber mußte schon angesichts des gleichzeitigen Frankreich-Feldzugs unter Beteiligung der bayerischen Armee aus der deutsch-nationalen Perspektive von Ludwigs Zeitgenossen reichlich abwegig erscheinen, und der auf strengste Geheimhaltung bedachte König war empört, als die *Abendzeitung* 1872 über den königlichen Galawagen berichtete (Korr. Düfflipp 16. August 1872, Brief von Kabinettssekretär

Eisenhart). Wegen derartiger Indiskretionen hat der König dann alle folgenden Prunkgefahrte nicht mehr an Gmelch, sondern an die von Johann Michael Mayer begründete Mayer'sche Hofschlittlerei und Wagenfabrik vergeben. In der umfangreichen Korrespondenz mit dem Hofsekretär, zu der auch ganze Briefserien von Hornig gehören, aber hätte sich seit 1870 das Ringen des Königs um den richtigen Stil und das passende Bildprogramm seines neuen Prunkwagens ebenso in allen Details verfolgen lassen wie die Entstehung des mit einem Schlittengestell auch im Winter verwendbaren Kleinen Galawagens von 1878/79 (Kat.-Nr. 46) und des 1872 geschaffenen Galaschlittens mit der von Putten gehaltenen Krone, „die zugleich als Laterne dienen soll“ (Korr. Düflipp, Brief Hornigs vom 23. Mai 1873), zunächst mit Kerzen, später dank einer Batterie elektrisch beleuchtet, – Gefährte, deren magischer Glanz bei den nächtlichen Schlittenfahrten durch die Bergwelt um Linderhof und Neuschwanstein das Bild des »Märchenkönigs« geprägt haben. Auch zu dem aus Dresden angekauften und nach Entwürfen von Seitz 1875 zum Ersten Nymphenschlitten Ludwigs II. (Kat.-Nr. 44) umgestalteten Gefährt findet sich eine Fülle von unbearbeitetem Material in der Korrespondenz (zur Erwerbung des Dresdener Schlittens Korr. Düflipp 17. und 18. Dezember 1874, 9. Januar 1874, zu seiner Umgestaltung und Neuausstattung Briefe Hornigs vom 16. und 23. Januar, 20. Mai, 14. Juni, 19. September, 22. November und 2. Dezember 1875), das vielleicht erlaubt hätte, nach dem nicht uninteressanten Zustand des Schlittens vor dem Umbau zu fragen – etwa einer der Figurenschlitten aus den reichen Hofschlittenkammern in Dresden, von denen abgesehen von einer bei Kreisel abgebildeten Serie von Entwürfen (dazu Volk, Bd. 2, S. 108) nichts erhalten geblieben ist?

Die Korrespondenz mit den Hofsekretären hätte im übrigen auch die von Ulrike von Hase-Schmundt ermittelten biographischen

Daten aller am Bau der Kutschen beteiligten Handwerker und Künstler (Biographien Bd. 2, S. 338-347) ergänzen können, vorbildliche Recherchen, in die selbst entlegenste Quellen wie Firmenarchive, Sterbebücher und Grabinchriften einbezogen wurden (zu Seitz, 1868-1880 Kostümbildner und technischer Direktor des Münchner Hoftheaters, wäre sein umfangreicher Personalakt im Hauptstaatsarchiv, Staatstheaterakten Nr. 1059 nachzutragen, vgl. D. und M. Petzet, *Die Richard Wagner-Bühne Ludwigs II.*, München 1970, Anm. 127, 997). Über die Biographien hinaus werden einzelne für die Blüte der Münchner Wagenbaukunst verantwortliche Persönlichkeiten im Katalogwerk Wackernagels erstmals umfassend gewürdigt, an erster Stelle natürlich der kgl. Wagenbauinspektor Ginzrot, der für Max I. Joseph die beiden Krönungswagen entworfen und gemeinsam mit Hofwagner Lankensperger den neuen Münchner Wagenbau begründet hat (Bd. 2, S. 294-303). Der gegen 1808 von Straßburg nach München übersiedelte Ginzrot war auch Autor der Oberstallmeister Karl Ludwig Freiherr von Kessling gewidmeten zwei Bände zum *Kutschenbau neuester Zeiten* (1830), eines der bedeutendsten Quellenwerke zum europäischen Kutschenbau, und erstmals werden in dem Beitrag des Archäologen Valentin Kockel (Bd. 2, S. 290-293) auch die Quellen zu Ginzrots bereits 1817 erschienenem Werk *Wägen und Fahrwerke der Griechen und Römer* untersucht.

Im übrigen erreichte München im 19. Jh. zwar nicht die Bedeutung der europaweit exportierenden Zentren des Kutschenbaus in Paris, London oder Wien, hatte aber doch eine auch international beachtete eigene Fabrikation, für die zunächst Lankensperger, der Erfinder der Achsschenkelenkung, später die Hofwagenfabrikanten Gmelch und Mayer stehen, dessen von den Söhnen übernommene Wagenfabrik noch in den Anfängen des Automobilzeitalters tätig war. Ein Glücksfall sind hier die im Besitz der Familie erhaltenen, von Ulrike von Hase-

Schmundt ausgewerteten Firmenunterlagen der Mayerschen Wagenfabrik, zu denen sogar noch die Muster von Wagenbeschlägen (Bd. 1, Abb. 32) gehören. Von grundlegender Bedeutung für die Geschichte des Kutschenwesens, das an europäischen Höfen seit der 2. Hälfte des 16. Jh.s ungeheuren Aufschwung nahm, ist schließlich der Beitrag von Brigitte Volk-Knüttel über das Oberstallmeisteramt am Münchner Hof (Bd. 2, S. 48-52). Ihre anschließende Darstellung der Hofstallungen und Wagenhäuser in München (Bd. 2, S. 53-60) ergänzt in mancher Hinsicht die Bände 63 und 87 der Arbeitshefte des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege (Heinrich Habel, *Der Marstallplatz in München*, 1993, und M. Petzet, *Die Alte Münze in München*, 1996). Allerdings wurden für das Marstall- und Kunstkammergebäude Herzog Albrechts V. nur die Akten zu den Reparaturen ab 1599, nicht die erhaltenen Hofbauamtsrechnungen 1580/81 und 1587-1594 (BHSTA, HR II, Fasz. 12) herangezogen, insbesondere die ständige Reparaturen an den Pferdeständen und Böden des Marstalls betreffenden, Woche für Woche geführten Abrechnungen, deren systematische Auswertung vielleicht gewisse Rückschlüsse auf das Temperament der an die 200 herzoglichen Rösser ergeben hätte.

Wackernagels vorbildliches Katalogwerk setzt insgesamt neue Maßstäbe für die Bearbeitung vergleichbarer Sammlungsbestände. Denn hier werden die an die Geschichte eines Herrscherhauses erinnernden »Exponate« eines Museums nicht nur von einem Kutschenspezialisten mit ihren technischen Daten als ein Stück europäischer Technikgeschichte und Wirtschaftsgeschichte vorgestellt, sondern die in besonderer Weise den Rang eines Staates und den Glanz eines Fürstenhauses darstellenden Staats- und Galawagen auch als wahre Kunst-

werke gewürdigt, Kunstwerke, die von der auch in den Abbildungen immer wieder zum Vergleich herangezogenen zeitgenössischen Dekorationskunst, von Raumausstattungen und Mobiliar, nicht zu trennen sind. Dabei wird der jeweilige Zustand auch mit den Augen des Restaurators Wackernagel betrachtet, die in so vielen kunsthistorischen Publikationen vernachlässigte »Fassung« in Verbindung mit der Restaurierungsgeschichte analysiert, und zum Thema Kutschenlack/Wagenlack sogar eine eigene Untersuchung beigetragen (Bd. 2, S. 323-329), die Johann Koller und weiteren Mitarbeitern des Doerner-Instituts der Bayerischen Staatsgemäldesammlungen zu verdanken ist. In den Beiträgen des Hippologen Axel Gelbhaar über herrschaftliche Gestüte, Wagenpferde, Geschirre und Anspannung wird schließlich auch noch »die Kunst, Kutsche und Pferd recht zu fahren« erläutert (Bd. 2, S. 61-76).

So kann das Katalogwerk des Marstallmuseums Schloß Nymphenburg auch dank der hervorragenden photographischen Dokumentation viel vom authentischen Geist der Wittelsbachischen Staats- und Galawagen vermitteln, deren besondere Rolle bei feierlichen Einzügen und Auffahrten auch in zeitgenössischen Darstellungen gewürdigt wird. »Das Volk sehe«, so heißt es 1830 bei *Ginzrot (Die Wagen und Fahrwerke*, München 1830, Bd. 3, S. 190/191), »mit einem frommen Blicke den prächtigen Staatswagen des Königs langsam ... herannahen und sich vor allen Gegenständen, die ihn in dem feierlichen Zuge umringen, auszeichnen: es glaubt einen prächtigen Tempel zu erblicken, der ein höheres Wesen einschließt, den Gegenstand seiner Verehrung, seiner Liebe und seiner ehrfurchtsvollen Huldigung«.

Michael Petzet