

**Buchbesprechung:**  
**Staats- und Galawagen der Wittelsbacher**  
**Kutschen, Schlitten und Sänften**  
**aus dem Marstallmuseum Schloss Nymphenburg**

5

**Band 1**



*Herausgegeben und bearbeitet von: Rudolf H. Wackernagel*  
*Beiträge von: Axel Gelbhaar, Ulrike von Hase-Schmundt, Elmar D. Schmid,*  
*Rudolf Trabold, Brigitte Volk-Knüttel und Peter Volk sowie*

10

*Rudolf H. Wackernagel*  
*Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen – Kataloge*  
*der Kunstsammlungen*  
*Verlag Arnoldsche Verlagsanstalt, Stuttgart, 2002*  
*ISBN 3-925369-85-6*

15

*328 Seiten*  
*377 Abbildungen, davon 350 in Farbe*  
*zweisprachig (durchgehend deutsch und englisch)*  
*Preis: 64,80 Euro*



20

Seit 1952 befindet sich eine Sammlung mit ca. 25 historisch bedeutenden Repräsentationsfahrzeugen, Sänften und Schlitten im Marstallmuseum, das 1923 in den Hofstallungen des Schlosses Nymphenburg bei München gegründet wurde. Die Sammlungsbestände sind seit 1923 Eigentum des Wittelsbacher Ausgleichsfonds (WAF) – die museale Betreuung erfolgt durch die Bayerische Verwaltung der

25

staatlichen Schlösser, Gärten und Seen.

Der hier besprochene Katalog knüpft an den letzten amtlichen Wegweiser des Marstallmuseums von 1995 an. Deponierte Fahrzeuge und der sonstige Bestand der Sammlung bleiben leider weitgehend unberücksichtigt. Andererseits wurde aber Bestand aus anderen Museen und Leihgaben einbezogen.

30

Über die Fahrzeuge, die - neben dem privaten Gebrauch - der Sichtbarmachung von Macht und Rang der jeweiligen Herrscher zeugen, gibt es bereits einiges an Literatur. So finden sich zahlreiche Bücher zum Thema „Kutschen“ („Vom Streitwagen zum Stadtcoupé“, „So funktionieren Fahrzeuge“, „Vom Zauber alter Kutschen und Schlitten“ usw.), zu Schlitten und Sänften sowie zur wissenschaftlichen Bearbeitung, zur wagenbaukundlichen Forschung, zum Zeremonial-Ablauf sowie zu Arbeiten anderer Marstall-Museen. Dankbarerweise wurden einige der Titel in der Einführung vom Herausgeber auch genannt.

35

Das zweite Krönungswappen von Maximilian I. Joseph zierte nun die Buchrücken der beiden Katalog-Bände, die auch einzeln erhältlich sind. Dieses Wappen wurde 1806 eingeführt und im Oktober 1835 von König Ludwig I. von Bayern geändert. Ausgerechnet im Dezember 1835 wurde auch die erste deutsche Eisenbahnstrecke Nürnberg-Fürth eröffnet; vielleicht ein kleiner Fingerzeig des Verlags auf den Zusammenhang von Tradition und Fortschritt.

40

Im ersten Band der beiden in königlichem Blau gestalteten Schmuckbände, der sich als Katalog und sehr leicht verständliches Handbuch mit kurz gefassten Auf-

45

sätzen versteht, schreiben drei **Autoren** in sechs Kapiteln, die dem 230-seitigen Katalog vorangestellt sind, über die Geschichte der Wagen.

50 Unter Mitwirkung von zahlreichen Mitarbeitern der Bayerischen Schlösserverwaltung haben vier weitere renommierte Autoren den folgenden Katalogteil kommentiert.

Der Herausgeber, Rudolf H. Wackernagel, ist vielen sicherlich bekannt als Autor zahlreicher Veröffentlichungen zu historischen Wagen und zur Wagenbaukunde. Der studierte Kunsthistoriker arbeitete viele Jahre in Niedersachsen und Bayern als Konservator und Restaurator.

55 Die dem Katalogteil vorangestellten Kapitel führen den Leser mit kurzen und leicht lesbaren Texten in die Thematik der Fahrzeuge ein. Es gibt sicher viele Zielgruppen in der Leserschaft, die ein Verlag mit einem solchen Band ansprechen möchte; bei den „Staats- und Galawagen“ wurden gleich mehrere bedacht. So erschließt sich erfreulicherweise auch dem interessierten Laien der Kosmos  
60 von historischen Fortbewegungsmitteln, wie Kutschen und Waggon, durchaus verständlich.

Das Buch beginnt im Textteil mit einem Aufsatz über die **Wagenbaugeschichte** ab dem 14. Jahrhundert (z. B. die repräsentativen Aufzüge der Fürstenhochzeiten); die frühesten Exponate stammen allerdings „erst“ aus dem Jahre 1684/85.  
65 Nach einer kurzen Einführung in die Konstruktionssysteme, Grundformen, Abfederungen und Wagenaufhängungen beschreibt der Autor auch die künstlerischen und architektonischen Aspekte. Die bayerischen Handwerker müssen demnach einen internationalen Vergleich mit den zu jener Zeit führenden Ländern, wie Italien, Spanien, Ungarn, die Niederlande und natürlich Frankreich, nicht  
70 scheuen.

Das zweite Kapitel widmet sich dem **Oberstallmeisteramt am Münchener Hof** und beschreibt hier die Hierarchie im fürstlichen Hofstaat. So hatte der Stallmeister – nach dem Hofmeister, dem obersten Kämmerer und dem Hofmarschall – die Oberaufsicht; diese umfasste den Marstall, die Sattel-, Harnisch- und  
75 Rüstkammer sowie den gesamten Fuhrpark sowie die Gestüte. Hierzu stand eine stattliche Anzahl an Personal zur Verfügung. Zunächst waren dies Handwerker mit anderen Schwerpunkten, die sich erst nach und nach zu „Spezialisten“ entwickelten. Neben den Reparaturen und Neu-Anschaffungen plante der Oberstallmeister auch die Reisen der Herrscher, hatte die Dienstaufsicht über die „Stallpartei“, die aus den einzelnen Gewerken, wie Schmieden, Schlosser, Sattler und anderen Handwerkern bestand. Hinzu kamen später noch die Kutscher, Knechte,  
80 Vorreiter, Trompeter und Lakaien sowie die Ausbildung der Edelknaben (Pagen). Das Kapitel schließt mit einer vollständigen Liste der Oberstallmeister von 1580 bis 1918.

85 Mit den seit dem 16. Jahrhundert entstandenen **Hofstallungen und Wagenhäusern** in München beschäftigt sich das dritte Kapitel. Zunächst wurden hierzu Marstall- und Kunstkammergebäude mit Stallungen, Wohnungen und Getreidespeicher sowie einer Wagenremise und Bierkeller errichtet. Mit der Gründung des Königreiches Bayern kamen 1806 weitere Neubauten, wie Sattelkammer und  
90 Reitschule, hinzu. Erwähnt wird auch die Nutzung der Gebäude seit der Übernahme in Volkseigentum, soweit sie nicht im Zweiten Weltkrieg zerstört worden sind. Mit einem „Verzeichnis der Inventare“ schließt das Kapitel – allerdings

handelt es sich hier nur um eine Auswahl, die aber im Band 2 vollständig wiedergegeben wird.

- 95 Im vierten Kapitel finden sich nun Ausführungen über die Berufe der bei jedem Objekt beteiligten Handwerker, wie **Wagen, Wagenbauer und Wagentypen**. Hier werden die bereits erwähnten Berufsbilder seit dem 17. Jahrhundert weiter ausgeführt, beginnend mit den beteiligten Handwerkern, über die seit dem 18. Jahrhundert einbezogenen Wagenbau-Werkstätten bis hin zu den Kunst- und  
100 Dekorationsberufen. Das Kapitel schließt mit einer Zusammenstellung der neun wichtigsten im Marstallmuseum erhalten gebliebenen Fahrzeug- und Wagentypen anhand von nachgezeichneten Modellen.

- Einen historischen Überblick bekommt der Leser im fünften Kapitel mit einer Darstellung vom **Königlich Bayerischen Fuhrpark zum Marstallmuseum**. So  
105 war eine Besichtigung der Wagenremisen und Sattelkammern des Hofes seit 1838/40 möglich. Die Hof-Wagenburg umfasste bereits damals eine stattliche Anzahl an Fahrzeugen, die es durchaus mit dem Berliner und Wiener Hof aufnehmen konnte. Seit 1918 fand eine Bestandsreduzierung der Reit- und Wagenpferde sowie im Bereich der Alltagsfahrzeuge statt. Eine Auswahl der schönsten  
110 Fahrzeuge konnte dann mit Gründung des Marstallmuseums seit 1923 in der ehemaligen Hofreitschule der ehemaligen Residenz öffentlich besichtigt werden. Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg wurde das Marstallmuseum 1952 in Nymphenburg wieder eröffnet. Eine museale Neu-Aufstellung erfolgte dann 1986 und 1994. Die fünf „Prachtgefährte“ von König Ludwig II. von Bayern gehörten  
115 übrigens nicht zum Grundbesitz des Hofmarstalls, da sie Privataufträge des Königs waren.

- Fortbewegen konnten sich die Kutschen-Kunstwerke nur mit Hilfe von Pferden. So widmet sich das sechste Kapitel endlich dem **herrschaftlichen Gestüt, den Wagenpferden, Geschirren und der Anspannung**. Für den Pferde-Fan ist dieses  
120 Kapitel sicherlich das interessanteste, schließlich geht es hier um die Prachtrösser, die vor die Kutschen-Kunstwerke gespannt wurden. Man lernt etwas über die Pferdezucht (über die der Antike leider weniger, obwohl hier die Anfänge zu suchen sind) sowie über die repräsentative Funktion der Geschirre. Anspannung hingegen ist hier ausnahmsweise kein Zustand der Erregung, sondern nur die Zahl  
125 der Pferde vor einer Kutsche: Je höher der Rang des Beförderten, desto mehr Pferde standen ihm zu. Könige ließen sich von Achtspännern ziehen, niederrangige Edelmänner mussten sich mit zwei PS begnügen.

- Der umfangreiche **Katalog** enthält viele wirklich schöne Fotos, wobei manche leider genau über die Buchnaht gehen und den Gesamteindruck etwas trüben. Die  
130 Bilder sind alle durchgehend nummeriert, so dass ein Bezug zu den Erwähnungen im Text leicht möglich ist.

- Viele Detailfotos (z. B. von Zierschnallen) unterstützen die Angaben im Text, wobei die Bild-Nummerierung bisweilen recht unübersichtlich oder gar unvollständig ist – so schön die einzelnen Motive und Bilder (teils auch in Ausschnitten) sind, so verwirrend ist auf manchen Seiten die Zuordnung.  
135

Den einzelnen Besprechungen der Fahrzeuge ist aber ein zweiseitiger Text zur Erläuterung der entsprechenden Fahrzeuggattung mit Angabe der Fabrikanten, dem Baujahr und –Ort, Veränderungen und Reparaturen vorangestellt – es gibt in der Randleiste weitere Informationen zu den technischen Gegebenheiten, wie

140 Wagenkasten, Garnitur, Fahrgestell usw. Weitere Angaben zu den Maßen und  
Literaturangaben findet man anschließend zu jedem Objekt neben Angaben über  
Anschaffung, Nutzungen und den mit der Herstellung verbundenen Preisen und  
Berufen. Sehr praktisch sind die Anmerkungen am Ende der jeweiligen Beschrei-  
bungen und Querverweise auf Texte und erwähnte oder ergänzende Abbildungen  
145 in Band 2!

Irgendwie ist aber nicht immer ganz klar, wonach der Katalog eigentlich struktu-  
riert ist; möglicherweise richtet er sich nach der Präsentation in der Ausstellung.  
Der Katalog jedenfalls bietet eine bunte Aneinanderreihung. Begonnen wird mit  
einer „Garten-Kalesche“ für Kinder aus dem Jahre 1697, die „im Winter auch in  
150 den Innenräumen der Münchener Residenz gefahren“ wurde.

Nach den Anfängen der ausgestellten Fahrzeuge der bayerischen Geschichte, ist  
der so genannte Erste **Krönungswagen** bemerkenswert, der als Indiz dafür vorge-  
stellt wird, dass eine Krönungszeremonie (1806) geplant war. „Aufgrund ge-  
scheiterter Konkordatsverhandlungen mit der römischen Kirche wurde sie mehr-  
155 fach verschoben. Sie fand in Bayern (...) jedoch nie statt.“

Ein „Zweiter Krönungswagen“ wurde dann 1819 fertig und diente bis 1912 aus-  
schließlich für Landtagseröffnungen; dieser wurde aber später „Staats-Kutsche“  
genannt. Der Prunk des Fahrzeugs wurde in der Presse als Unterstreichung der  
Bedeutung der Eröffnung bayerischer Landtage gedeutet.

160 Hierauf folgt der „Krönungswagen“ König Ludwig II.; auch wenn dieser Krö-  
nungswagen ein renovierter „Gebrauchter“ war, sollte er zur Hochzeit des Königs  
mit Sophie in Bayern, einer Schwester der späteren Kaiserin Elisabeth von Öster-  
reich, zum Einsatz kommen. Passenderweise sieht man in der Abbildung aber nur  
den König alleine im Wagen (also ohne die Ex-Verlobte), denn zur Hochzeit kam  
165 es ja bekanntermaßen nie. Die Karosse wurde wohl auch nicht weiter verwendet.

Der Leser lernt dann sechs **Sänften** unterschiedlicher Ausstattung kennen, erfährt  
nebenbei auch, dass es in München gegen Ende des 18. Jahrhunderts Mietsänften  
gab. Die Sessel waren zwar im Protokoll den Karossen nachgeordnet, waren aber  
oftmals genauso detailliert und prunkvoll ausgestattet wie die Staats- oder Para-  
170 dewagen. Hierzu waren ebenfalls zahlreiche Handwerker aus den verschiedensten  
Gewerken beschäftigt.

Es werden aber nicht nur zeremonielle Fahrzeuge der Herrscher vorgestellt, son-  
dern auch Sport- und dezente Reisefahrzeuge sowie Fahrzeuge von Prinzen und  
Prinzessinnen der Nebenlinien. Ein herausragendes Unikum ist wohl auch der  
175 Musikschlitten für dreißig Musiker vom Typus des „niedrigen Wurstschlittens“,  
dessen Vorbilder nur in Bildern überliefert sind.

In die Geschichte der Fahrzeuge gehört unweigerlich die Erfindung der **Eisen-  
bahn!** Wenn die Eisenbahn selbst auch in England (Stephenson, 1825) erfunden  
wurde, so beginnt doch das Eisenbahnzeitalter in Deutschland mit der Dampf-  
180 eisenbahn der Strecke von Nürnberg nach Fürth im Jahre 1835. Im Prolog zu den  
Hofzügen gelingt der Übergang zu dieser völlig neuen Gattung ganz ausgezeich-  
net.

Mit dem Bau der Eisenbahn wurde auch die Überwindung der Kleinstaaten in  
Deutschland angestrebt. Erstmals konnte durch die Industrialisierung eine Ver-  
185 netzung ermöglicht werden, die die Städte und das Land näher aneinander

brachte. So wird zum einleitenden Text auch ein Hinweis zu den gigantischen Baumaßnahmen, dem stetig wachsenden Streckennetz, vermisst.

190 Die Waggons wurden zunächst nach Vorbild der Kutschen gebaut, ja es gab sogar Kutschen, die selbst als Fahrzeug auf Schienen mit Pferden fuhren. Die Bahnhöfe als Kathedralen des Fortschritts finden leider überhaupt keine Erwähnung im Katalog.

195 So findet die Eisenbahn und deren Waggons im Katalog nur sehr wenig Beachtung. Allerdings ist das Thema wohl auch nur zur Vervollständigung gedacht – inwieweit sich nun in der Ausstellung Objekte zum Thema finden bleibt leider offen.

200 Fast 50 Seiten des Kataloges widmen sich dann etwas später dem so genannten Märchenkönig, **König Ludwig II.** von Bayern, der sich auffälligerweise (oder konsequenterweise?) wie bei seinen Schlössern auch beim Fahrzeugbau nahezu jedem Detail widmete. Ganze Fahrzeuggruppen entstanden „ab 1870 zeitgleich zur ‚Königlichen Villa‘ in Linderhof [...] im bewegten Rokoko-Stil des Schlosses.“ So wundert es nicht, dass viele (auch szenische) Modelle und Entwürfe von Galawagen und –schlitten „in bisweilen kostbarsten ‚Nippes‘-Formen“ existieren, aber dennoch betont wird, wie gegensätzlich dazu der moderne Alltags-Fuhrpark, ausgestattet mit fortschrittlicher Technik, den „existierenden Realitätssinn des Königs“ dokumentieren.

210 Seinen Abschluss findet der Katalog mit **Automobilen** im Hofbesitz. Wann die königliche Familie den ersten Kraftwagen anschaffte erfährt der Leser leider nicht, wohl aber, dass Carl Benz 1888 in München den ersten Patent-Motorwagen vorstellte. Das erste Automobil mit Verbrennungsmotor kostete 2.750 Reichsmark und schon 1899 gründen bayerische Auto-Enthusiasten den „Bayerischen Automobil-Club (BAC)“. Die einzelnen Fahrzeuge werden kurz kommentiert und mit historischen Fotos illustriert.

215 Der ausführliche **Anhang** enthält überwiegend erstmals erarbeitete Biographien der mit dem Wagenbau beschäftigten Persönlichkeiten. Diese werden im ersten Band in einer Kurzfassung wiedergegeben. Mit der Biographie wird auf die jeweilige Katalognummer verwiesen. Das anschließende Glossar ist zweigeteilt in Fachausdrücke der „Wagenbaukunde“ und „Pferde, Geschirre, Anspannung“. Natürlich fehlen die Inventar-Auszüge ebenso wenig wie eine umfangreiche Bibliographie. Ergänzend zum Personen-Register findet sich eine (unvollständige)

220 „Genealogie des Hauses Wittelsbach“ mit den Daten der Regierungszeit der bayerischen Herzöge, Kurfürsten und Könige. Hilfreich wäre vielleicht noch ein Stichwortverzeichnis.

225 Der Katalog ist wahrhaft umfassend, erschöpfend und schön zu durchblättern. Möglicherweise haben sich die Autoren aber doch etwas viel vorgenommen – bei der Masse an Bildern und Informationen ist es schwer, einen Überblick zu bekommen. In einigen Bereichen fehlen ausführlichere, tiefergehende Auskünfte, bei anderen sind die Erklärungen sicherlich zu umfangreich ausgefallen. Für Besucher der neuen Ausstellungsräume ist der Katalog gewiss mehr als nur ein Nachlesen des Gesehenen. Der Fahrzeug- und Technikbegeisterten wird aber das

230 ein oder andere Detail vermissen. So bleibt offen, an welche Zielgruppe Verlag und Autoren hier gedacht haben, da doch insgesamt einige Defizite bestehen, die

aber sicher im Zusammenhang mit der Ausstellung in Nymphenburg relativiert werden.

235 Ein Katalog – und als solcher versteht sich der Band – soll ein Spiegel der Ausstellung sein; man hält einen insgesamt schönen Fotoband vor sich, der den visuellen Eindruck adäquat wiedergibt. Die Theorie zum Thema „Staats- und Galawagen“ wird so ausführlich wie nötig und so übersichtlich wie möglich präsentiert.

© Michael Fuchs, Berlin, 27.05.2004  
<http://www.michaelfuchs.de>