

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

5

Band 1

- Kurzfassung -



Herausgegeben und bearbeitet von: Rudolf H. Wackernagel

Beiträge von: Axel Gelbhaar, Ulrike von Hase-Schmundt, Elmar D. Schmid,

10 *Rudolf Trabold, Brigitte Volk-Knüttel und Peter Volk sowie*

Rudolf H. Wackernagel

*Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen – Kataloge
der Kunstsammlungen*

Verlag Arnoldsche Verlagsanstalt, Stuttgart, 2002

15 *ISBN 3-925369-85-6*

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 Reprä-
sentationsfahrzeugen, 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
25 (WAF) – die museale Betreuung erfolgt durch die Bayerische Verwaltung der
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 darin leider weitgehend unberücksichtigt.

30

Im ersten Band der beiden in königlichem Blau gestalteten Schmuckbände, der
sich als Katalog und sehr leicht verständliches Handbuch mit kurz gefassten Auf-
sätzen versteht, schreiben drei Autoren in sechs Kapiteln, die dem 230-seitigen
Katalog vorangestellt sind, über die Geschichte der Wagen. Unter Mitwirkung
von zahlreichen Mitarbeitern der Bayerischen Schlösserverwaltung haben vier
35 weitere renommierte Autoren den folgenden Katalogteil kommentiert.

Die dem Katalogteil vorangestellten Kapitel führen den Leser mit kurzen und
leicht lesbaren Texten in die Thematik der Fahrzeuge ein.

Die beiden ersten Kapitel führen in die **Wagenbaugeschichte** und die Hierarchie
der für den Münchener Hof zuständigen Mitarbeiter im **Oberstallmeisteramt**
40 ein.

Das dritte Kapitel beschäftigt sich mit den seit dem 16. Jahrhundert entstandenen
Hofstallungen und Wagenhäusern in München. Mit der Gründung des König-
reiches Bayern kamen 1806 weitere Neubauten, wie Sattelkammer und Reit-
schule, hinzu. Im vierten Kapitel finden sich nun Ausführungen über die Berufe
45 der bei jedem Objekt beteiligten Handwerker, wie **Wagen, Wagenbauer und**

Wagentypen. Das Kapitel schließt mit einer Zusammenstellung der neun wichtigsten im Marstallmuseum erhalten gebliebenen Fahrzeug- und Wagentypen anhand von nachgezeichneten Modellen.

50 Einen historischen Überblick bekommt der Leser im fünften Kapitel mit einer Darstellung vom **Königlich Bayerischen Fuhrpark zum Marstallmuseum**. Die Hof-Wagenburg umfasste bereits damals eine stattliche Anzahl an Fahrzeugen, die es durchaus mit dem Berliner und Wiener Hof aufnehmen konnte. Eine Auswahl der schönsten Fahrzeuge konnte mit Gründung des Marstallmuseums seit 1923 in der ehemaligen Hofreitschule der ehemaligen Residenz öffentlich besichtigt werden. Eine museale Neu-Aufstellung erfolgte dann 1986 und 1994. Die fünf „Prachtgefährte“ von König Ludwig II. von Bayern gehörten übrigens nicht zum Grundbesitz des Hofmarstalls, da sie Privataufträge des Königs waren.

60 Fortbewegen konnten sich die Kutschen-Kunstwerke natürlich nur mit Hilfe von Pferden. So widmet sich das sechste Kapitel endlich dem **herrschaftlichen Gestüt, den Wagenpferden, Geschirren und der Anspannung**. Das Kapitel schließt mit den Anspannungsformen und der Fahrkultur des 19. Jahrhunderts.

65 Viele Detailfotos im **Katalogteil** 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.

70 Zur Besprechung der einzelnen Fahrzeuge findet der Leser eine Flut von Detailinformationen, teilweise als vorangestellte Erläuterung auf Extra-Seiten, teilweise übersichtlich in einer Randleiste. So geht trotz der vielen technischen Details wie Hersteller, Baujahr usw. die Übersicht nicht verloren. Der Leser erfährt die Geschichte der Vorbesitzer und späteren Nutzer. Der Leser lernt sechs Sänften unterschiedlicher Ausstattung kennen, erfährt darunter auch, dass es in München gegen Ende des 18. Jahrhunderts Mietsänften gab.

75 Nach den Anfängen der ausgestellten Fahrzeuge der bayerischen Geschichte, ist der so genannte Erste Krönungswagen bemerkenswert, der als Indiz dafür vorgestellt wird, dass eine Krönungszeremonie (1806) geplant war. Der Prunk des Fahrzeugs wurde in der Presse als Unterstreichung der Bedeutung der Eröffnung bayerischer Landtage gedeutet. Es werden nicht nur zeremonielle Fahrzeuge der Herrscher vorgestellt, sondern auch Sport- und dezente Reisefahrzeuge sowie Fahrzeuge von Prinzen und Prinzessinnen der Nebenlinien.

80 Mit dem Bau der **Eisenbahn** wurde Mitte des 19. Jahrhunderts auch die Überwindung der Kleinstaaten in Deutschland angestrebt. Die Waggons wurden zunächst nach Vorbild der Kutschen gebaut, ja es gab sogar Kutschen, die selbst als Fahrzeug auf Schienen mit Pferden fuhren. Fast 50 Seiten des Kataloges widmen sich **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.“ Seinen Abschluss findet der Katalog mit **Automobilen** im Hofbesitz. Die einzelnen Fahrzeuge werden kurz kommentiert und mit historischen Fotos illustriert.

90 Der ausführliche **Anhang** enthält überwiegend erstmals erarbeitete Biographien der mit dem Wagenbau beschäftigten Persönlichkeiten. Diese werden im ersten

95 Band in einer Kurzfassung wiedergegeben. Das anschließende Glossar ist zweigeteilt in Fachausdrücke der „Wagenbaukunde“ und „Pferde, Geschirre, Anspannung“. Die Inventar-Auszüge sind ebenso enthalten wie eine umfangreiche Bibliographie. Ergänzend zum Personen-Register findet sich eine (unvollständige) „Genealogie des Hauses Wittelsbach“ mit den Daten der Regierungszeit der bayerischen Herzöge, Kurfürsten und Könige.

100 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
105 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.

110 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>