



50
BAROCKBERICHTE

Abb. 1

Johann P. Schor, erster (?) nicht ausgeführter Entwurf für die Einzugs-carrozza di rispetto Königin Christinas, bez. per la regina, 1655
Leipzig, Museum der Bildenden Künste, Sammlung Rensi, . Inv. Nr. 7444



Rudolf H. Wackernagel
Carrozze romane

Rom

Während seiner zwölf Studienjahre in Rom (1670/1671-1683), die dem jungen Bildhauer Fischer eine bisher nie gesehene Welt eröffneten, muss er im architektonisch maßgeblich von Papst Alexander VII. Chigi (Siena 1599, 1655-1667 Rom) geprägten, in ganz Europa als einmalig angesehenen Stadtbild viele *Carrozze romane* (schwere viersitzige Privatwagen) gesehen haben.¹ Unter dieser Fahrzeuggattung, die mit ihrem reichen *ornato* einem offensichtlich „römischen Stil“ entsprachen, werden ihm massig wirkende *carrozze di rispetto* (Staats- oder Paradewagen) mit reich vergoldeten oder versilberten Schnitzereien besonders aufgefallen sein. Für deren allegorische Figuren – besonders über den rückwärtigen Radgestellen – sowie die farblich kontrastierende Textilausstattungen wirkten namhafte Künstler (als *disegnatori*, *intagliatori* etc.),

„romanische Bildhauer“ und Sticker (*ricamatori*) wohl schon zu Zeiten Papst Pauls V. Borghese (Rom 1552, 1605-1621 Rom) zusammen mit erfahrenen *carrozzai* oder *facochi* (Stellmacher oder Wagenbauer). Fantasivolle Erzeugnisse ihrer Gilde – 1564 als päpstlich protegierte *Università dei Cocchieri* (oder *Facochi*) begründet² – prägten den römischen Wagenbau von 1620 bis 1630 und noch bis gegen 1700, Jahre erster Beeinflussungen durch das modernere, französische Wagendesign.³ Doch bereits seit dem Pontifikat Urbans VIII. Barberini (Florenz 1568, 1623-1644 Rom) zählten historisch bedeutende *carrozze* zu jenem anspruchsvollen Aufgabenbereich, dem in der kunstwissenschaftlichen Forschung seit den 1980er Jahren eine zunehmende Bedeutung zugewachsen ist.⁴ Parade- oder Audienzwagen von Nepoten, Kardinälen, namhaften *Principi*, von deren

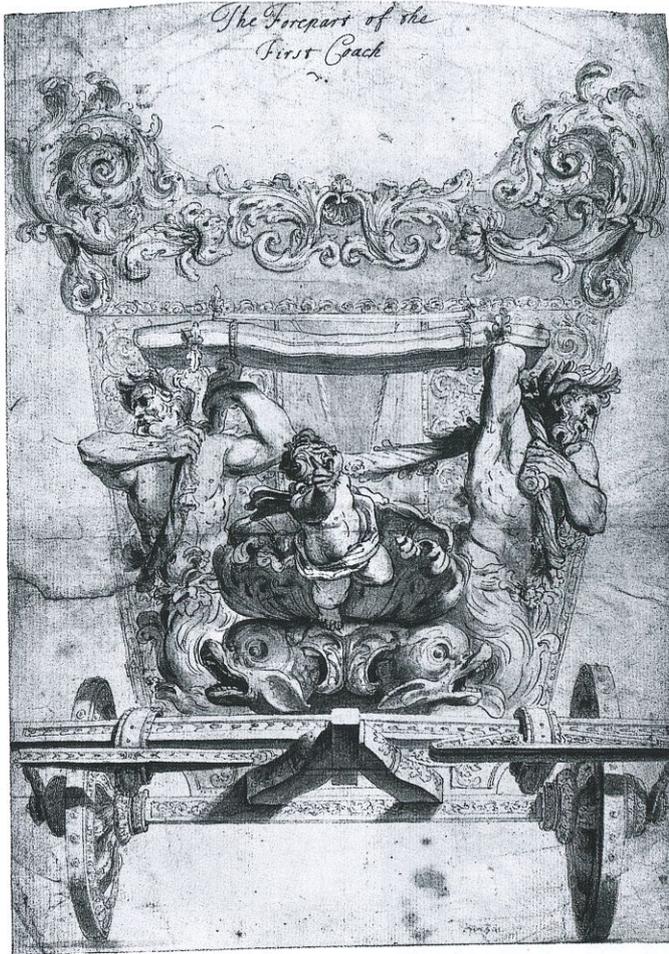


Abb. 2
nach Ciro Ferri, „The Forepart of the First Coach“ Lord Castlemaine’s,
1687
Windsor Castle, RL, Inv Nr. 1400

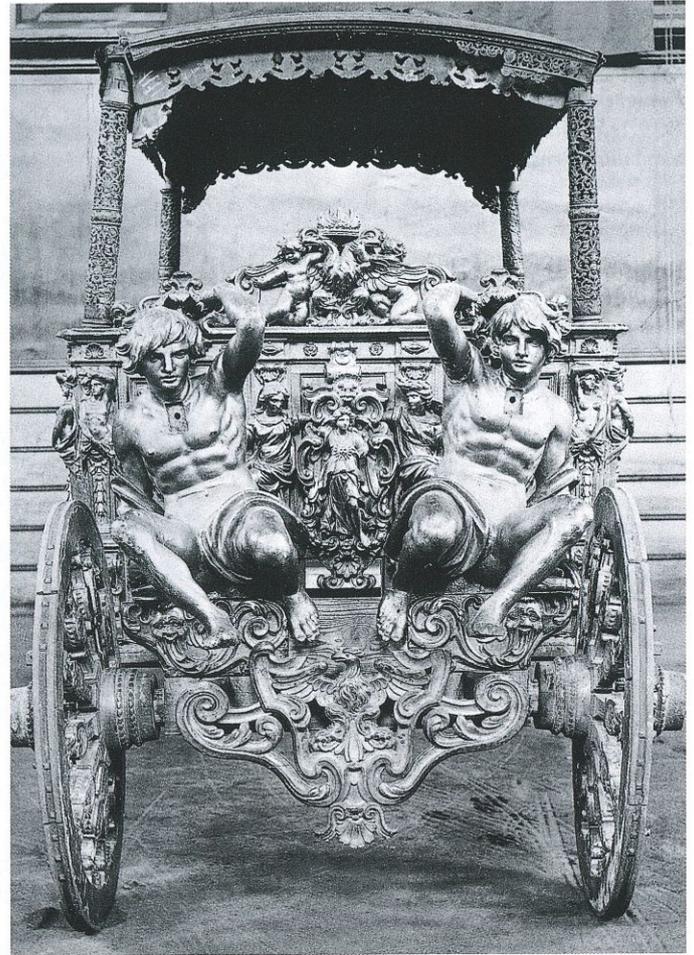


Abb. 3
Wagenbauer Maestro Giosepe Fiochini
Rückseite der Audienz-Karosse Fürst Johann Antons I. von Eggenberg,
1638, Ěesky Krumlov, Schloss

Ministri oder Ambasciatori, die für denkwürdige Anlässe (*ingressi, cavalcate*) geschaffen wurden, zählten zu Roms spektakulären „elementi degli apparati celebrativi e festivi“.⁵ Auch in Neapel, Fischers zweitem Aufenthaltsort (1684-1687), galten dergleichen Fahrzeuge als Statussymbole und Ausdrucksträger bestimmter Machtverhältnisse ihrer Eigner.⁶ Noch in Rom, während seiner Einschulung bei dem dort führenden „Dekorationsingenieur“ Johann Paul Schor (Innsbruck 1615-1674 Rom) müsste er zumindest von jener *bellissima Carrozza*, mit *lettiga, sedia* und prunkvollen Geschirren gehört haben, einer *inventione del celebre Cavaliere Bernino*, die Alexander VII. 1655 der zum katholischen Glauben übergetretenen Königin Christina von Schweden (Stockholm 1626-1689 Rom) zu ihrem *Ingresso Solenne* am 23. Dezember 1655 geschenkt hatte.⁷ Für ihre Ausführung *tutta d'argento* (versilbert) *con statue, figurine, intagli* war derselbe Schor (*Giovanni Paolo Tedesco*) als *disegnatore* und *Soprintendente de detti lavori* verantwortlich. Zu dessen Mitarbeitern, dem Bildhauer Ercole Ferrata

(Pellio Inferiori/Valle d'Intelvi 1610-1686 Rom)⁸, den Kastentischlern Carlo Fabri und Antonio Chiccarì (Kicker)⁹ – alle mit Bernini und Schor engst verbunden – sowie dem Franzosen Antonio Forniero (Fournier: *intagli fatti al Carro della Carrozza*) soll Fischer freilich kein befriedigendes Beschäftigungsverhältnis gefunden haben.¹⁰ Einer mythenbildenden Nachricht zufolge könnte er Zugang zu Berninis Atelier¹¹ und damit auch Kenntnis über dessen *inventierte* königliche *carrozza* erworben haben. Anders als die ikonographisch beeindruckende Vorstudie Schors (Abb. 1) dürfte rückwärts eine Figur mit (oder zwischen) zwei *alberi di cerqua inargentati* zu sehen gewesen sein, die Berninis Sohn Domenico (Rom 1657-1723 Rom) als ein *artificio meraviglioso intagliato* beschrieb.¹² Laut einem englischen Reisenden (1659) übertraf die damals wohl ranghöchste *carrozza di rispetto* zweifellos *any Coach in Rome*¹³ und galt noch 1701 als eine bedeutende, überaus kostspielige Sehenswürdigkeit.¹⁴ Sie wird auch Ciro Ferri (Rom 1633-1689 ebd.), einem geschätzten *Wagen-disegnatore*¹⁵ bekannt gewesen sein.

Mögliche Motivanregungen übernahm er für seine *prima carrozza* des Earl of Castlemaine (Abb. 2) der 1686-1687 als Sonderbotschafter König James' II. mit dreizehn *suitable Coaches* Papst Innozenz XI. Odescalchi (Como 1611, 1676-1689 Rom) aufwartete.¹⁶ (Abb. 4) Deren weitverbreitete Stiche einer zweisprachig kommentierten Festpublikation von 1687/1688, die 1762 W. Chambers' *Royal State Coach* (London, RM) beeinflussten,¹⁷ könnten Fischer als engstem Mitarbeiter des jüngeren Schor noch in Neapel zu Gesicht gekommen sein. Merkwürdigerweise zeigen die bekannten Stiche des *Ingresso der bellissima Carrozza* Christinas eine rückseitig weithin erkennbare Figurengruppe so wenig deutlich wie an einer moderneren *carrozza*, die ein Stich ihrer *Pompa funebris* von 1689 zeigt.¹⁸ Sie lässt indes auf den bislang unbekanntem, kaum bildlich dokumentierten königlichen Fuhrpark schließen.¹⁹ Während längerer Aufenthalte in Hamburg (1666-1668) könnte sich die Königin auch einer französischen *grande carrosse* bedient haben, möglicherweise dokumentiert auf zwei

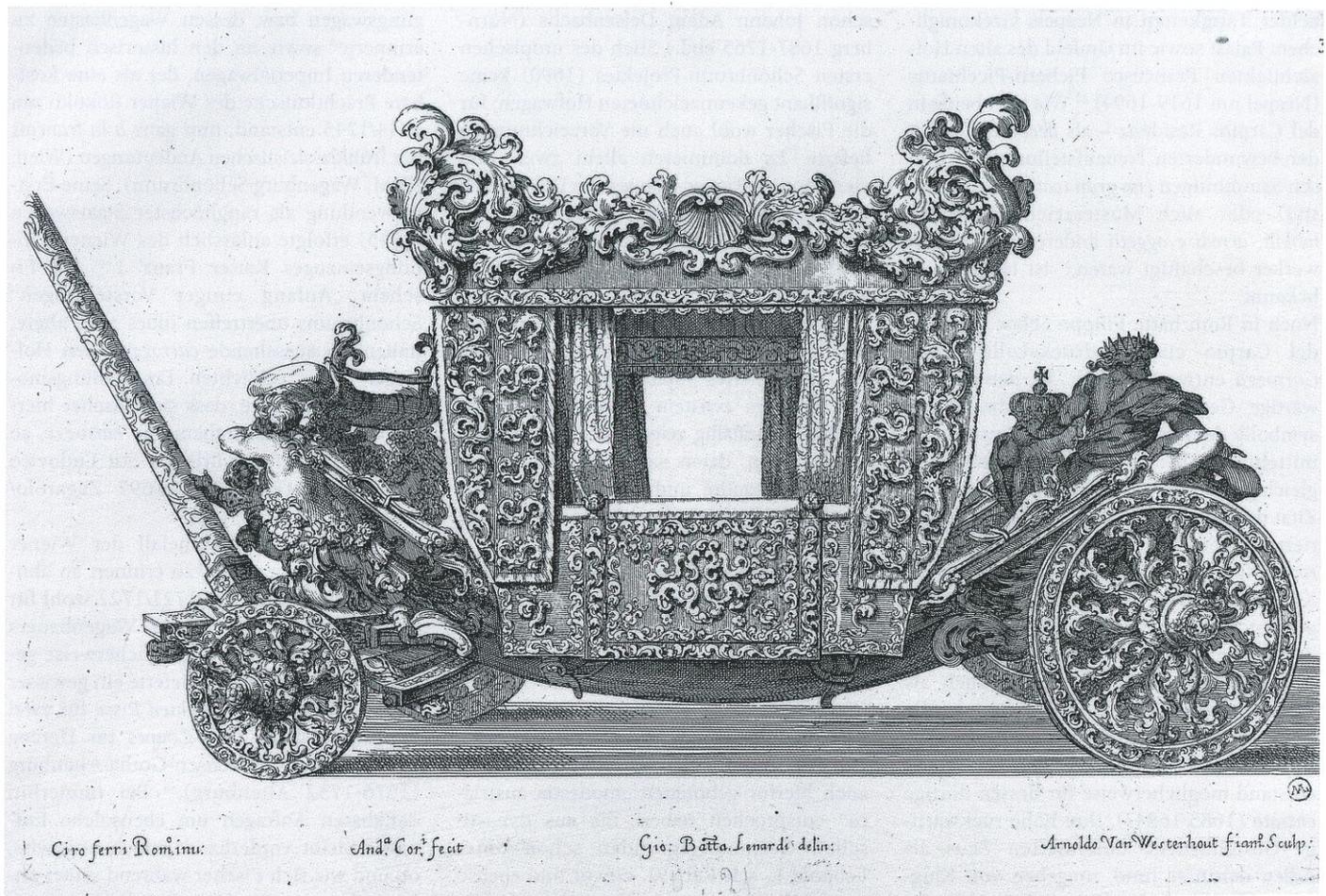


Abb. 3
Ciro Ferri inv., „The first Coach“, 1687, Privatbesitz

Einzugsdarstellungen David Teniers d. J. (Antwerpen 1610-1690 Brüssel) in der Gemäldegalerie Kassel.²⁰ Der negativen Wahrnehmung der genannten Stiche widerspricht jedoch, dass an einem der drei bewunderten *romanischen Audienzwagen* des Sonderbotschafters Fürst Johann Anton I. von Eggenberg (1610-1649) – d. h. wohl am zweiten *tutto indorato* – eine größere Figurengruppe bereits 1638 zu sehen war (Ěeský Krumlov, Schloss, Abb. 3). Formvollendete *ignudi* überragen hier als kräftige Träger der Kasten-Hängeriemen bereits die Hinterräder der gut erhaltenen, indes verständnislos restaurierten *carrozza di rispetto*, für deren *opera e disegno* ein in Rom längst renommierter *maestro Gioseppe Fiochini* überliefert ist.²¹ Mächtigere Figuren-Szenarien reichten ab ca. 1660 bereits in die Gesimszonen derartiger Wagenkästen.²² Auf die beeindruckende Schöpfung Johann Paul Schors, eventuell die erwähnte Figur auf der Rückseite von Christinas *Carrozza*, scheint ein berninesker und *per la Regina* abgezeichneter Entwurf hinzuweisen.²³ Daneben erinnern die flankierenden *doi alberi di cer-*

qua zweifellos an Berninis Atelier-Zeichnung des von Chiccardi geschnitzten Orgelprospekts in Santa Maria del Popolo (1657).²⁴ Verwandt ist hiermit auch der höchst künstlerische Entwurf einer bizarr anmutenden Gestellbrücke mit zwei verschlungenen Eichenstämmen.²⁵ Wenn Fischer sie wahrgenommen hätte, wäre sein Eindruck von dieser *carrozza* wohl nur der eines wenig wagenbaukundigen, auf die Umsetzung skulptural passender Ideen jedoch neugierigen Bildhauer-Dekorateurs gewesen, der seit 1674 bereits als selbstständiger Mitarbeiter Filippo Schors (Rom 1646- nach 1713) Fuß fassen konnte.²⁶ Ältere bedeutende Wagenaufträge an Johann Paul Schor und Alessandro Algardi (Bologna 1598-1654 Rom) aus den Jahren 1639 und 1647 blieben Fischer wohl unbekannt; von großzügigen Karossen-Geschenken Alexanders VII. an drei seiner Neffen (1655/1656) könnte er indes gehört haben.²⁷ Schors 1663 monumental inszeniertes Muschelbett der Madama Colonna (Maria Mancini, Rom 1639-1715 Pisa, Abb. s. S. 292) wird Fischer noch 1694 zu einem *silbernen beth* auf

Löwenfüßen für Graf Maximilian Thun angeregt haben, sein bislang einziger überlieferter Möbelentwurf, ein verlorenes Gemeinschaftserzeugnis von Fischer und Zacharias Rejman, einem Wiener Goldschmied.²⁸ Doch sollten ihm nicht auch von anderen Auftraggebern solche Wünsche – ebenso für Kutschen – angetragen worden sein?

Neapel

Nach allem Bekanntem und vagen Vermutungen zu dem *Scolarn und Practicanten* Fischer in beider Schor Werkstätten – bis 1682/1683, da der spanische Botschafter Marchese del Carpio (Sizilien 1660-1725 Neapel), nun Vizekönig Neapels, als Architekten den jüngeren Schor und Fischer zu sich rief – müssten sich dessen praktische Erfahrungen bis 1687, dem Todesjahr del Carpios, bedeutend erweitert haben. Bekanntlich pflegte der Marchese²⁹ schon in Rom nachbarliche Beziehungen zu Bernini, den beiden Schor sowie zu Fischer, den er mit zwei BronzemedailLEN beauftragte (1679 und 1682).³⁰ Ungeklärt bleiben allerdings

beider Tätigkeiten in Neapels vizeköniglichem Palast sowie im Umfeld des alten Hofarchitekten Francesco Pichetti-Picchiattis (Neapel um 1619-1694).³¹ Wie weit beide in del Carpios Residenz – als *decoratori* – mit der bewunderten Neuaufstellung von dessen Sammlungen (*un gran teatro di ... curiosita*) oder auch Musterzeichnungen für *mobili, arredi e oggetti* anderer Kunsthandwerker beschäftigt waren,³² ist leider nicht bekannt.

Noch in Rom hatte Filippo Schor 1673 für del Carpio eine eindrucksvolle *Prima Carrozza* entworfen (Abb. 5), deren rückwärtige Gestellbrücke eine reiche Staatsymbolik der spanischen Casa d'Austria vermittelt. Im Zentrum steht *Castilia*, die gleichsam Schors bekanntes Dinokrates-Zitat des Londoner Carpio-Albums präfiguriert.³³ Somit könnten diese und weitere *carrozze*³⁴ für dessen *Entrata* bei Papst Clemens X. Altieri (Rom 1590, 1670-1676 Rom) geplant gewesen sein. Die Qualität dieser Zeichnung bestätigt Berninis ausdrückliche Bewunderung für Schors Talent auch als Wagenentwerfer.³⁵ Eine ebenso prunkvolle Entwurfsskizze Schors für eine *carroça de respeto*, nun für del Carpio *Vicere di Napoli*, entstand möglicherweise für dessen dortige *entrata* (1683/1684?). Ihre hohe rückwärtige Gestellbrücke dominierten Zeus als Adler, darunter Juno, umgeben von Klugheit, Frieden und Wohlstand.³⁶ Nach der altmodisch kantigen Bauweise früherer neapolitanischer *carrozze* (um 1650) könnten spätere Fahrzeuge – etwa für einen Principe di Montesarello (?) – entsprechenden Entwurfsideen Schors, vielleicht auch Fischers (?) und del Carpios durchaus gefolgt sein, was bis um 1690 allein schon prunkvolle Möbelentwürfe lokaler Meister vermuten lassen.³⁷ Doch worin und wie weit hat der noch bis 1725 in Neapel tätige Schor³⁸ seine Arbeiten mit jenen des 1687 abgereisten Fischer abgesprochen oder gar geteilt? Und wofür erhielt Fischer letztendlich – als Honorar del Carpios – die überlieferte „gute Goldbörse“? Seine Beteiligung an ephemeren Festapparaten Schors kann „bei Umkehr traditioneller Beweisführung“ (Sladek 1995) als gesichert gelten, so etwa bei der Gestaltung königlich spanischer Prachtgaleeren (1685) und vielleicht auch bei del Carpios Karnevalswagen (1687). Vorstellbar wären auch Hilfestellungen Fischers beim *decorum* von *carrozze* einer Festveranstaltung von 1686, zu der ein mit *Phelipe Schor* bezeichneter Stich tatsächlich einige modisch fortschrittlichere *carrozze* zeigt.

Österreich

Fischer, seit Juni 1687 wieder in Österreich und zeitweise arbeitslos, beschäftigte sich seit 1705 mit dem „Entwurf einer Historischen Architectur“.³⁹ Unter etlichen Stafage-Fahrzeugen im 4. Buch zeigt jedoch

schon Johann Adam Delsenbachs (Nürnberg 1687-1765 ebd.) Stich des utopischen ersten Schönbrunn-Projektes (1690) keine signifikant gekennzeichneten Hofwagen, für die Fischer wohl auch nie Vorzeichnungen lieferte. Es dominieren allein zwei- und vierspännige Kaross-*Coupés*, die Delsenbach naheliegenderweise in Fahrzeugtyp und -stil der um 1715/1720 aktuellen Wagenmode recht genau wiedergab. Neben nur zu vermutenden *ordinari*-Hofwagen und Adelskutschen fährt im Vordergrund wohl ein sechsspänniger Botschafter-Audienz-Wagen auf, ein isoliertes Sujet auch auf dem Stich von Fischers zweitem Schönbrunn-Projekt (1696). Unauffällig zeigten sich gewiss auch Leihkutschen, deren sich Botschafter, *extra ordinari*-Gesandte und Geschäftsträger aus gesellschaftlich zwingenden Gründen zu bedienen wussten.⁴⁰

Somit könnte Fischers erstes Schönbrunn-Projekt – gleichsam visionär – die höhere schickliche Gesellschaft Wiens dargestellt haben, in Auffahrt begriffen zu einem imperial habsburgischen Ringelspiel-Turnier. Hierbei wird die offensichtliche Abwesenheit auffälliger Gala- oder Staatswagen eines keineswegs glanzlosen Kaiserhofs der auch hierfür gebotenen „modestia austriaca“ entsprochen haben, die aus dynastischen Gesinnungsgründen schon unter Leopold I., seit Karl VI. erneut und ebenso in verschiedenen Schlossbereichen zunehmend gepflegt wurde.⁴¹ Noch bis gegen 1740, Jahre der allorts dominierenden Pariser Wagenmode,⁴² verwehrt diese „Modestie“ als Bescheidenheitsdemonstration die Verwendung spektakulärer, eleganter Staats- oder Paradewagen, eine Einstellung, die zwangsläufig den Bedarf an künstlerisch anspruchsvollen Entwürfen und kostspieligen Aufträgen verkümmern ließ. In Zurückhaltung blieb man eben dem *alten Style* und der „Tradition mehr als der Moderne“ verpflichtet (Lorenz). Zu einem politisch gewichtigen Ausnahmefall gerieten dagegen drei prestigeträchtige *praesent-carossen* Karls VI. an den Zarenhof Katharinas I. Für die Entwürfe dieser *newen parada wägen* nach *Wienerisch neuester façon* wurde 1726, nur drei Jahre nach Fischers Tod, überraschenderweise ein *Hofingenieur*, nämlich Antonio Beduzzi (Bologna 1675-1735 Wien) gebeten, bisher nur als Maler, Architekt und Theater-Ingenieur bekannt. Zwei dieser von Wiener *Hof-Handwercks leuth* gefertigten Kaross-*Coupés* – eines in deutlich italianisierendem Stil – blieben im Moskauer Kremlin-Museum bis heute erhalten.⁴³

Eine neue Aufgeschlossenheit kündigte sich um 1734/1735 an, in mutmaßlichem Zusammenhang mit der seitens Frankreich erst spät erfolgten Anerkennung der Pragmatischen Sanktion.⁴⁴ Unter ersten, nun auch modisch repräsentativen Hofwagen ist zunächst an den so genannten Trauerhuldi-

gungswagen bzw. dessen Wagenkasten zu erinnern⁴⁵ sowie an den historisch bedeutenderen Imperialwagen, der als eine kostbare Prachtkutsche des Wiener Rokoko um 1744/1745 entstand, nun ganz *à la français* mit frühklassizistischen Andeutungen (Wien, KHM, Wagenburg Schönbrunn). Seine Erstverwendung als ranghöchster Staatswagen (1745) erfolgte anlässlich des Wiener Krönungseinzuges Kaiser Franz' I.⁴⁶ Auf Fischers „Anfang einiger Vorstellungen“ Schönbrunns übertreffen indes zwei ältere, italienisch aussehende *carrozze* jeden Hofwagen eines schlichten Erscheinungsmodus. Denkbar wäre, dass sich Fischer hierfür doch noch an italienische *carrozze*, so etwa an Wagenentwürfe im Stil Ludovico Gimignanis (Rom 1643-1697 Zagarolo/Rom) erinnerte.⁴⁷

Der erwähnte Ausnahmefall der Wiener Präsentkarossen von 1726 erinnert an ähnliche Bemühungen des 1721/1722 wohl für den Dresdner Hof tätigen Wagenbauers Samuel Wollan. Als ein möglicherweise gefragter Wagenentwerfer lieferte ein gewisser Maler Niether die *gemachten Risse* für zwei modisch-elegante Gala-*Coupés* für Herzog Friedrich II. von Sachsen-Gotha-Altenburg (1676-1732 Altenburg).⁴⁸ Bei immerhin denkbaren Anfragen um ebensolche Entwürfe bleibt vorderhand jedoch ungewiss, ob und wie sich Fischer während seiner anfänglich mangelhaften Auftragslage zwischen der bescheideneren Aufgabe eines Niether und einer zweifellos rühmlicheren Beschäftigung mit den *Wienerischen ... praesent-carossen ... neuester façon* entschieden hätte – *Parade-Wagen* einer ihn gewiss verlockenderen *surprenante magnificence*.⁴⁹

Anmerkungen:

(1) Richard Krautheimer: *The Rome of Alexander VII, 1655-1667*, Princeton 1985, S. 26-29 zu *Verkehrsproblemen seit den 1560er Jahren*: "when coaches increasingly ... replacing ... [ältere] sedan chairs, litters, saddle horses and mules". Hans Aurenhammer: *Johann Bernhard Fischer von Erlach*, Ausst. Kat. Graz-Wien-Salzburg 1956/1957, S. 11-12; Hans Sedlmayr: *Johann Bernhard Fischer von Erlach*, Wien 1997, S. 31-37, Texte, II, S. 426. Peter Prange: *Johann Bernhard Fischer in Rom und Neapel*, in: *Entwurf und Phantasie, Zeichnungen des Johann Bernhard Fischer von Erlach (1656-1723)*, Ausst. Kat. Salzburger Barockmuseum, Salzburg 2004, S. 13-14.

(2) E. Rodocanachi: *Statuti dell'Università dei Cocchieri di Roma*, in: *Archivio della R. Società Romana di Storia Patria*, Vol. XV, Roma 1892, S. 217-228; weitere Statuten von 1610, 1668, 1688: *Roma, Archivio di Stato, Statuti Roma, Filza N° 8, Nr. 337, 377/5 und 645/1. Ähnliche Handwerksinstitutionen sind in Frankreich (1577) und England (1671)*

Abb. 5

Filippo Schor, Präsentationsentwurf für die Audienz-Karosse des Marchese di Carpio, „Am(assadore) venturo di Spagna“, Rom 1673



nachweisbar, s. François Husson: *Les Selliers-Carrossiers et les Bourreliers*. Paris 1906, S. 156-157 sowie Harold Nockolds (Hrsg.): *The Coachmakers, A History of the Worshipful Company of Coachmakers and Coach Harness Makers*, London/New York 1977, S. 27-28.

(3) Rudolf H. Wackernagel: *Fahr- und Fahrzeugsicherheit. Zum Fahrkomfort barocken Reisens*, in: Uta Lindgren (Hrsg.): *Naturwissenschaft und Technik im Barock*. Bayreuther Historische Kolloquien, Bd. 11, Köln/Weimar/Wien 1997, S. 175-176.

(4) Jennifer Montagu: *Roman Baroque Sculpture. The Industry of Art*, Yale/New Haven/London 1989, S. 188-190, 205, n. 54. Zum Status reichster Karossen s. Patricia Waddy: *Seventeenth-Century Roman Palaces. Use and the Art of the Plan*, Cambridge Mass.-London 1990, S. 61-63.

(5) Marcello Fagiolo dell'Arco: *L'effimero di stato. Dal Conclave al Possesso*, in: *La Festa a Roma dal Rinascimento al 1870*, Turin 1997, S. 182. Allgemein hierzu: Wackernagel, Artikel „Festwagen“, in: *RDK*, VIII, 1983, Sp. 348-422.

(6) Gregorio Leti: *Il Livello politico ò sia la giusta Bilancia, nella quale si pesano tutte le Massime di Roma, & attioni de' Cardinali viventi*, Roma 1678.

(7) Georgina Masson: *Papal Gifts and Roman Entertainments in Honour of Queen Christina's Arrival*, in: Magnus von Platen (Hrsg.): *Queen Christina of Sweden. Documents and Studies*, Stockholm 1966, S. 244-245. Schors nicht realisierter Entwurf, bez. „per la regina“: Leipzig, *Museum der Bildenden Künste*, Slg. Rensi, Bd. XII, S. 17-18; zugehörig eventuell auch S. 4.

(8) 1655: „modelli fatti per la Carrozza, Lettiga, Sedia“. Mit Werkverzeichnis in: Orreste Ferrari/Serenita Papaldo: *Le Sculture a Roma del Seicento*, Roma 1999, S. 643; ausführlicher bei Montagu, wie Anm. 4, S. 4-5 und 190 mit Abb. 263, 264: zwei Bilderrahmen nach Ferrara, keinesfalls Fensterrahmen von carrozze, eine falsche Behauptung nach G. Incisa della Rocchetta: *Frammenti di una carrozza seicentesca*, in: *Colloqui del sodalizio*, II (1951/1952-1953/1954, 1956), S. 135-140; ebenfalls zu keiner Karosse passend: Abb. 265, eine Zeichnung J. P. Schors. Dagegen erkannte Giulia Fusconi: *Disegni decorativi del barocco romano*. Istituto Nazionale per la Grafica, Roma 1986, S. 46-48 und 110, Abb. 35, alle drei Fälle zu Recht „di difficile identificazione“.

(9) Ferrari/Papaldo, wie Anm. 8, S. 310, zu Chiccaris vergoldeten „rami di quercia“ von

Berninis entworfener Orgel in S. M. del Popolo (1656-1658).

(10) Sedlmayr, wie Anm. 1, S. 31, 426. Über die unsichere Wegfindung vom Dekorateur-Architekten zum späteren, „echten“ Architekten Fischer referierte Martin Krummholz 2006 über: „J. B. Fischer von Erlach: Bildhauer, Dekorateur, Architekt“, in: Einsiedeln, 7. Barocksommerkurs: „Architekt und/versus Baumeister um 1700“. Für die Überlassung seines Textes danke ich dem Referenten.

(11) Helmut Lorenz: Johann Bernhard Fischer von Erlach, Zürich 1992, S. 9-10.

(12) Domenico Bernini: Vita del Cavaliere Bernini, Roma 1713; Repr. Perugia 1999, S. 103: Cocchio ... conforme il disegno del Bernino, s. auch Fagiolo dell'Arco, wie Anm. 5, S. 164, mit Zitat nach Gualdo Priorato 1655 und C. Festini 1656.

(13) Francis Mortoft: His Book. Being His Travels Through France and Italy 1658-1659, zit. von Hugh Mac-Andrew: A Drawing by Algardi, in: Festschrift zu Erik Fischer, European Drawings from six Centuries, Kopenhagen 1990, Note 19. Die Kutsche der Königin übertraf sogar jene der Gattin Don Agostinos II. Chigi, des Neffen Alexanders VII.: ... durchweg rot Samten staffiert, "imbroidered ... with gold and silver", die Pferdegeschirre ... "of the same work".

(14) Zum Verwahrungsort in den neuen Hof-Remisen des damaligen Palazzo Riario s. Johann Georg Wahrmond (Verlg.): Curieuse und vollständige Reiß-Beschreibung, von ganz Italien, ... von einer berühmten Feder vorgestellt ..., Freyburg, 1701, 15. Brief (nach Papstwahl Clemens XI.), S. 313: „In diesem Pallast wird ... das Laboratorium, der Königin Audienz-Cammer und geheime Academie, ihre Carrosse von hundert tausend und ihr Tragsessel von sechzigtausend Reichthalern gewiesen ...“.

(15) Jörg Martin Merz: Pietro da Cortona und sein Kreis. Die Zeichnungen in Düsseldorf, Berlin 2005, S. 225-293 sowie Ferrari/Papaldo, wie Anm. 8, S. 154 mit Ferris architektonischem Taufbecken-Aufsatz im Battistero Lateranense. Zu einem komplexen Tabernakel nach Ferris Entwürfen, s. Alessandro Angelini: La Scultura del Seicento a Roma, Milano 2005, Tav. 57.

(16) Merz, wie Anm. 15, S. 234, 241-242, 275-278. Insgesamt führen im Festzug 133 Wagen auf; in Castlemaines persönlichem ersten Wagen zählten zur Begleitung sechs Erzbischöfe sowie Frankreichs Nuntius. Zum niederländischen (?) Holzbildhauer und Kupferstecher Andrea Cornely verweist dessen „fecit“ eher auf einen Wagen-Bildhauer und wohl auch -Zeichner figuraler Motive (s. Castlemaine's 2nd coach). Als vermutlichen Wagen-Bauer (carrozzai) – wie Merz meint – sieht ihn allerdings auch Jay A. Levenson: The Age of the Baroque in Portugal, in: Ausst. Kat. Washington/New Haven/London 1993, S. 92. Zu cortonesken figürlichen Kompositionssche-

mata an Karossen-Gestellbrücken vgl. Cortonas Entwurf zum Trinitätsbild in St. Peter (1628), hier Merz, wie Anm. 15, Abb. 40, mit nahen Abwandlungen an Castlemaine's first coach Abb. 298 sowie auch auf Abb. 301, 303. Hierzu verwandte Zeichnungen oder Nachzeichnungen Ferris in Bruce William Davis: The Drawings of Ciro Ferri, New York/London 1986, Abb. 20, 22, 23, 94.

(17) Michael Wright: An Account of ... Roger Earl of Castlemaine's Embassy ..., London 1688 (im Besitz des Verf.), 116 S. 13, Stiche meist von G. B. Lenardi. Zu den coaches S. 33-50: die 2 ersten coaches: Stich-Nrn. 3-5 (Ferri: inv., Cornely: fecit, Lenardi: delin., A. Van Westerhout: sculp.), Nr. 6-8 (Cornely: inv. et fecit, Lenardi u. Van Westerhout: wie zuvor). Zu Chambers' s. Wackernagel, wie Anm. 5, Sp. 380-381., Abb. Sp. 394, f, g. Mit den Tritonen, Symbole der Seemacht Britanniens, 1687 Dekormotive des letzten katholischen Stuart-Monarchen, spielte Chambers wohl bewusst auf die 1763 unter dem Hannoveraner George II. erreichte koloniale Vormachtstellung Englands an.

(18) Rose Marie San Juan, in: Suecoromana IV: Politics and culture in the age of Christina. Stockholm, 1995, S. 118, mit Erwähnung der Trauerfarben "royal purple and veiled with funeral black", gefolgt von 12 weiteren carrozze (nicht auf der Stichabbildung).

(19) Berlin, Gemäldegalerie, Johannes Lingelbach, s. Henning Bock (Hrsg.): Gemäldegalerie Berlin, Gesamtverzeichnis, SMPK, Berlin 1996, Kat. Nr. 443, Abb. 1416. Im Vordergrund einer auf 1670 datierbaren Auffahrt Clemens' IX. oder X. könnte unter drei schwarzen Karossen die vorderste mit rotem Dachhimmel dem königlichen Fuhrpark angehört haben. Allein Wurzbachs Niederländisches Künstler-Lexikon (1906, Bd. 2, S. 54-55) bestätigt des Künstlers späten Aufenthalt (1670) in Rom.

(20) Bernhard Schnackenburgs Datierungsvorschlägen (1651, 1654) zu Teniers d. J. zwei Einzugsdarstellungen eindeutig fürstlicher Auffahrten zur Brüsseler Residenz der Habsburger Statthalter widerspricht die detailgenau erfasste Karosse beider Gemälde (Gesamtkatalog Gemäldegalerie Alte Meister, Kassel, 1996, S. 293-294). Ihr geschlossener Kastenbau mit Fenstertüren und figürlich-ornamentaler Ausstattung – denkbar als ein Pariser oder gar Brüsseler Erzeugnis (ohne jede identitätstypische Figurengruppe) – entstand keinesfalls vor 1665, hierzu s. Rudolf H. Wackernagel: Der Französische Krönungswagen von 1696-1825, ein Beitrag zur Geschichte des repräsentativen Zeremonienwagens, Berlin 1966, S. 44 sowie 53-55.

(21) Nach Giacinto Gigli: Diario Romano 1608-1670, a cura di Giuseppe Ricciotti, Roma 1958, S. 182, sah man „l'Imbasciatore a cavallo“ sowie die erste „superba ... carrozza a sei Cavalli tutta di argento massiccio di valore di 35 mila Scudi“, wonach zwei „altre car-

rozze tutte indorate“ folgten – was allein, wie bisher stets übersehen, der erhaltenen Carrozza in Krumlov entspricht. Diese wohl unlängst neu übergoldet; unverständlich die Zusetzung der Bohrlöcher der Eisen-Stützen-Halterungen an den Ignudi, die – aufgrund der seit langem fehlenden Hängeriemen – eine falsche Direktlagerung des Wagenkastens suggeriert. Älteste Aufnahmen in J. Koula: Vuz Eggenberský, in: Památky archaologické a mistopisné ..., XVII, 1896, Sp. 153-158, Tab. XVII-XIX. Zuletzt: Gerhard Bernd Marauschek: Die Fürsten zu Eggenberg. Unter besonderer Berücksichtigung ihres Kunstmäzenatentums 1568-1717, Ms.-Diss., Graz 1968, S. 126-127. Zu Eggenbergs schwarz-goldenen Bedienten-Livreen s. Stefanie Walker u. Frederick Hammond (Ed.): Life and the Arts in the Baroque Palaces of Rome, Ambiente Barocco. New York/New Haven/London 1999, Kat. Nr. 32. Montagu, wie Anm. 4, S. 190 blieb die Karosse unbekannt. Eine 1609 von (maestro) Gian Maria Fangaresi gebaute Carrozza Papst Pauls V. verzierte der „scultore in legno ... assai famoso“ Giovanni Anguilla, s. A. Bertolotti: Artisti francesi in Roma nei secoli XV, XVI e XVIII, Mantua 1886, S. 68-69, 199.

(22) Die Maßberechnungen nach dem „Palma Romane di architetto in 12 Once divisi-“ Maßstab auf J. P. Schors Präsentationszeichnung einer reichen carrozza di rispetto, Paris, Musée des Arts décoratifs, Inv. 17594, s. Rudolf H. Wackernagel: Zur Geschichte der Kutsche bis zum Ende des 17. Jahrhunderts, in: Wilhelm Treue (Hrsg.), Achse, Rad und Wagen, Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte, Göttingen 1986, S. 215-216 m. Abb.

(23) Nach einer Beurteilung durch Jörg Martin Merz (2005).

(24) Zu Chiccaris s. Anm. 9. Montagu, wie Anm. 4, S. 138-139 sowie Ferrari-Papaldo, wie Anm. 8, S. 310.

(25) Peter Fuhring: Design into Art, Drawings for Architecture and Ornament. The Lodewijk Houthakker Collection, London 1989, vol. 1, Kat. N° 710, eher früher als spätes 17. Jh.

(26) Elisabeth Sladek: Der Italienaufenthalt Johann Bernhard Fischers zwischen 1670/71-1686, Ausbildung – Auftraggeber – erste Tätigkeit, in: Friedrich Polleroß: Fischer von Erlach und die Wiener Barocktradition. Wien/Köln/Weimar 1995, S. 147-176. Zentral platzierte weibliche Sitzfiguren, wie auf Fischers Entwurf der Tetschener großen Fontaine von 1691, s. Sedlmayr, wie Anm. 1, S. 90, 93 und auf römischen Gestellbrücken-Zeichnungen oft variiert, könnte Fischer an mehreren carrozze gesehen haben.

(27) Die früheren Aufträge für zwei Hochzeitskarossen der Prinzen Paolo Borghese und Camillo Pamphili. Zur Kooperation s. Jennifer Montagu (Hrsg.): Algardi, l'altra faccia del barocco. Roma 1999, S. 303, 311 sowie Claudio Strinati/Rossella Vodret: Palazzo Chigi, Electa, Milano 2001, S. 8; die carrozze

- erhielten folgende Papstneffen: Don Mario 3, Agostino 5 und Flavio 6.
- (28) Sedlmayr, wie Anm. 1, S. 93. Eine weiterführende Textpassage verdanke ich Martin Krummholz; s. hierzu seinen Beitrag „J. B. Fischer von Erlach und Böhmen“ in diesen Barockberichten, S. 273-278.
- (29) Daniela del Pesco: *Il viceré del Carpio e la statua equestre di Luigi XIV di Bernini*, in: Roberta Rinaldi (Red.): *Studi sul Barocco romano. Scritti in onore di Maurizio Fagiolo dell'Arco*. 13, Biblioteca d'arte Skira, 2004.
- (30) Sladek, wie Anm. 26, S. 153-154, Abb. 47, 49 sowie Stefanie Walker: *Ein Regisseur des barocken Welttheaters. Johann Paul Schor und die internationale Sprache des Barock*, Rom, 6.-7. 10. 2003, in: *Tessin, Roman Decorative Arts and the Designer Giovanni Paolo Schor*, in: *Konsthistorisk Tidskrift* 72, 2003, Nr. 1-2, S. 103-111. Zum wohlhabenden Bauherrn Schor s. Sedlmayr, wie Anm. 1, S. 37, Texte, II, S. 426.
- (31) Jörg Garms: *Imperatore, chiesa, aristocrazia, architettura. Vienna e Napoli: confronti e connessioni*, in: *Settecento Napoletano, Sulle ali dell'aquista imperiale 1707-1734*. Ausst. Kat. Neapel 1994, S. 93-94, 100.
- (32) Zitat: del Pesco, wie Anm. 29, S. 313 sowie Maria Grazia Bernardini/Mauricio Fagiolo dell'Arco: *Gian Lorenzo Bernini, Regista del Barocco*. Milano 1999, S. 387-395.
- (33) *Erstmals (?) Galerie Arnoldi-Livie*, München 1986, Kat. Nr. 7. 1988: London, Hazlitt, Gooden & Fox, *European Drawings*, Nr. 49 (Sommer 1991: verkauft für £ 16.000). Giulia Fusconis Bestätigung zu Filippo Schor: 7. Okt. 2004, mündl. Mitteilung an Stefanie Walker, anlässlich der römischen Schor-Tagung der Bibliotheca Hertziana. Zum Carpio-Album s. Giulia Fusconi: *Disegni decorativi di Johann Paul Schor*, in: *Bollettino d'Arte*, S. 33-34, 1985, Anm. 85, Abb. 31 und Sladek, wie Anm. 26, S. 156, Abb. 50; vgl. Stefanie Walker in diesen Barockberichten, Abb. 16 und 17, S. 299.
- (34) Evtl. hierfür vorliegende Entwürfe: Leipzig, wie Anm. 7, Bd. 12, S. 34 (bez.), 45 (bez.), 46, 70 (bez.).
- (35) Berninis Äußerung, Paris, 10. Okt. 1665: *Veut-on un carrosse – il en fait le dessin; une chaise? un dessin; de l'argenterie? un dessin; et généralement de tout*. Zitat: s. Stanic Milon (Hrsg.): *Journal de Voyage du Cavalier Bernin en France*, Paris 2001, S. 246.
- (36) Leipzig, wie Anm. 7, Bd. 12, S. 70, 45, 46; S. 34 eine schlichtere carrozza di seguito (mit Rad-Detail). S. 30 die carrozza di rispetto, verwandt zu einer J. P. Schor zugeschriebenen Zeichnung in Rom, s. Fusconi, wie Anm. 33, S. 44.
- (37) Zwei mit Namen dieses Auftraggebers bezeichnete Entwürfe in Leipzig, wie Anm. 7, Bd. XII, S. 17-18, eventuell zugehörig auch S. 4, 6 und 11. Möbel zur Hochzeit Karls II. von Spanien: s. Raffaello Causa (Hrsg.): *Civiltà del Seicento a Napoli*. *Electa*, Napoli 1984, Bd. 2, Abb. S. 29, 260-261 und Beitrag Renato Ruotolo, Kat.Nr. 5.103, 107-108. Ältere carrozze um 1650: s. Neapel, Museo di San Martino, Carlo Coppola (attr.), *Il tribunale della Vicaria*. Zuletzt: Teodoro Fittibaldi: *Il Museo di San Martino, Napoli* 1995, S. 79.
- (38) Garms, wie Anm. 31, S. 93.
- (39) Bernd Evers/Christof Thoenes: *Johann Bernhard Fischer von Erlach (1656-1723)*, in: *Architekturtheorie von der Renaissance bis zur Gegenwart*, Köln 2003, S. 575-576.
- (40) George Kunoth: *Die Historische Architektur Fischers von Erlach*, Düsseldorf 1956, S. 218 sowie Rouven Pons: *Gesandte in Wien. Diplomatischer Alltag um 1700*, in: *Susanne Claudine Pils/Jan Paul Niederkorn: Ein zerteilter Ort? Hof und Stadt in der Frühen Neuzeit*, Innsbruck/Wien/Bozen 2005, S. 177.
- (41) So infolge der seit 1701 lähmenden Kriegssorgen, zum ändern aus dynastischen Gesinnungsgründen. Hierzu Hellmut Lorenz: „... im Alten Style glücklich wiederhergestellt ...“ Zur repräsentativen Rolle der Tradition in der Barockarchitektur Mitteleuropas, in: *Österr. Zeitschrift für Kunst und Denkmalpflege*, Bd. LI, 1997, H. 3-4, S. 477, 479-480 sowie ders.: *Dichtung und Wahrheit – das Bild Johann Bernhard Fischers von Erlach in der Kunstgeschichte*, in: *Polleroß*, wie Anm. 25, S. 129-146. Zur dynastischen Traditionspflege bereits unter Leopold I. s. ders.: *Pro decore Majestatis, Zur Repräsentation Kaiser Leopolds I. in Architektur, Bildender und Angewandter Kunst*, in: *Jb. d. KHM*, Bd. 4/5, 2004, S. 210-211.
- (42) Mit Geltung bis um 1760/1762, als auch in Paris die modernere englische Wagenmode als modisch rezipiert wurde. Zu dem bekannten Einzugsbild Martin van Meytens' (1763?), Schloss Schönbrunn, mit durchweg modischen à la française-Galawagen, 1760 in Wien auffahrend, siehe Rudolf H. Wackernagel/Herbert Haupt/Georg Kugler: *Der Goldene Wagen des Fürsten Joseph Wenzel von Liechtenstein*. *Kunsthistorisches Museum*. Wien 1977, Kat. Nr. 13.
- (43) Mario Döberl: „Ein paar schöne wägen nach der Wienerischen neuesten façon“. Zur Geschichte eines Geschenks Kaiser Karls VI. an den Zarenhof anlässlich der russisch-habsburgischen Allianzverträge des Jahres 1726, in: *Jb. KHM Wien*, Bd. 4/5, 2002/2003, S. 297-331.
- (44) Anlässlich des dritten Wiener Friedensschlusses (3. Okt. 1735) zugunsten Erzherzogin Maria Theresias (ihre Verlobung mit Herzog Franz Stephan von Lothringen erfolgte allerdings erst am 12. Februar 1736). Monica Kurzel-Runtscheiner: *Die historischen Fahrzeuge der Schausammlung*, in: *Schwannenhals und Goldkrepine, Höfischer Prunk und Zeitgenössische Kunst – eine Konfrontation*, Ausst. Kat. Wien, *Kunsthistorisches Museum*, 2004, S. 92.
- (45) Über ersetztem, älteren Fahrgestell. Georg J. Kugler: *Die Wagenburg in Schönbrunn. Hofwagenburg, Reiche Sattel- und Geschirrkammer der Kaiser von Österreich*. Graz 1977, S. 42, Abb. 22, 23. Der Wagenkasten ersatzweise (wg. Zerstörung, Verlust?) über älterem Karossen-Fahrgestell der Zeit Leopolds I. (1658-1705) von ca. 1700. Nach dem Tod Josephs II., 1790, wie der Kasten ebenfalls geschwärzt und mit neuen Rädern versehen. Zuletzt siehe Monica Kurzel-Runtscheiner, wie zuvor, S. 92.
- (46) Kugler, wie zuvor, S. 37-38. Der legendenumwobene „Imperialwagen“ wurde in der Fachliteratur zwischen 1877-1995 wie folgt datiert: 1696, um 1700, 1711, 1745, um 1750 oder 1764. Kurzel-Runtscheiner, wie Anm. 44, mit Datierungsvorschlag um 1735/1740. Zu damalig frühen französischen Einflüssen, möglicherweise auch auf das Kunstgewerbe, s. Horst Schweigert: *Italienische und französische Reflexe in der steirischen Barockplastik*, in: *Kunsthistorisches Jahrbuch Graz* Bd. 25, 1993, S. 217-218.
- (47) Sedlmayr, wie Anm. 1, Abb. 161. Soweit nach der Rückansicht der vorderen carrozza bzw. ihrer Gestellbrücke in der Art Gimignanis ersichtlich (s. Fusconi, wie Anm. 33, S. 51-57), dürften beide Wagen gegen bzw. um 1700 entstanden sein.
- (48) Uwe Jens Wandel: *Gala-Coupés aus Dresden für den Gothaer Hof. Neu entdeckte Quellen aus den Jahren 1721 und 1722 im thüringischen Staatsarchiv Gotha*, in: *Archse, Rad und Wagen*, Heft 13, 2005, S. 74-81.
- (49) Zitat: Nicodemus Tessin d. J., 1688, zu den „carrossen vom card: d'Este“, s. Merit Laine and Börje Magnusson (Hrsg.): *Nicodemus Tessin the Younger, Sources Works Collections. Travel Notes 1673-1677 and 1687-1688*, Stockholm 2002, S. 333-336.

Abbildungsnachweis:

- Abb. 1: Leipzig, Museum der Bildenden Künste, Sammlung Rensi, Bd. 12, S. 37
 Abb. 2: Kat. A. P. Oppé, 1950, Nr. 116 (hier noch William Chambers zugeschrieben)
 Abb. 3: London, Victoria&Albert Museum
 Abb. 4: Wien, KHM, Wagenburg I, 23268
 Abb. 5: München, courtesy Galerie Arnoldi-Livie

Anschrift des Verfassers:

Rudolf H. Wackernagel
 Herzogstr. 58
 80803 München
 Deutschland
 rh.wackernagel@t-online.de