sandte 1595 einen Makler nach London, um engl. Pferde zu kaufen.

Die Reduzierung auf Spezialaufgaben, wie der Einsatz als Trauerpferde, scheinen seltener vorgekommen zu sein: Bei der Leichenfeier für Maximilian II. in Prag aber wurden die in der Chronistik als Totenpferde bezeichneten Pferde als Opfertiere während des Seelenamtes im Dom aufgestellt und beim Offertorium feierl. um den Altar geführt; zum Vorteil der Kirche wurden die Pferde anschl. zu einem Seitenausgang gebracht und von der Domkirche einbehalten.

→ Farbtafel 31; Abb. 84

→ *vgl. auch Farbtafel 16; Abb. 9, 35, 54, 118, 157, 174, 257*

→ A. Militär am Hof → A. Reise → A. Unterhaltung/Zeitvertreib; Spiele → A. Versorgungsgebäude und Einrichtungen → B. Entrée [festliche, triumphale] → C. Turniere [Turnierplatz]

Q. Deutsche Privatbriefe des Mittelalters, 1899: Brief des Grafen Wilhelm von Henneberg an seinen Schwager, Markgraf Friedrich von Brandenburg, 1499, Nr. 508 S. 339f. – Deutsche Hofordnungen, 1, 1905, 2, 1907.

L. BÖHM, Werner: Ross und Reiter in der Kulturgeschichte, Hildesheim u. a. 1996. – BUMKE, Joachim: Höfische Kultur. Literatur und Gesellschaft im hohen Mittelalter, Bd. 1, München 1992. – DRABEK 1964. – FAHRBACH, Ute: Marstall, Marstallstraße und Heuscheuer in Heidelberg, Heidelberg 1989 (Kunsthistorisches Institut der Universität Heidelberg. Veröffentlichungen zur Heidelberger Altstadt, hg. von Peter Anselm RIEDL, 23). – GELBHAAR, Axel: Mittelalterliches und frühneuzeitliches Reit- und Fahrzubehör aus dem Besitz der Kunstsammlung der Veste Coburg, Hildesheim u. a. York 1997. – GLESS, Karlheinz: Das Pferd im Militärwesen, 3. Aufl., Berlin 1989. – MAURER, Hans-Martin: Die landesherrliche Burg in Wirtemberg im 15. und 16. Jahrhundert. Studien zu den landesherrlich-eigenen Burgen, Schlössern und Festungen, Stuttgart 1958 (Veröffentlichungen der Kommission für Geschichtliche Landeskunde in Baden-Württemberg. Reihe B: Forschungen, 1). – SCHOLZ, Michael: Residenz, Hof und Verwaltung der Erzbischöfe von Magdeburg in Halle in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts, Sigmaringen 1998 (Residenzenforschung, 7).

Dagmar BOECKER

Kutschen

1200–1450 Reiten war Statussymbol und für den Adel von standesdefinierender Bedeutung. Personentransporte in Wagen waren nicht die Regel; nur Gebrechliche und Damen wurden gefahren. Aus dem Ackerwagen ging der Leiterwagen mit Plane hervor, der die Rolle eines einfachen Reisewagens übernahm. Planwagen mit verzierten, vermutl. gedrechselten Speichen sind in der Buchillustration, wie der »Weltchronik« des Rudolf von Ems (um 1250), abgebildet. Seit dem 13./14. Jh. gab es Sonderformen des Reisewagens, Kammer- oder Rüstwagen (für Hausrat, Mobiliar sowie Rüstzeug), Frauen- und Brautwagen (auch Kobelwagen gen.). Der Wagenkasten (Kobel) bestand aus einem festen Boden, auf dem sich ein mehrrippiges tonnenförmiges Gewölbe erhob, das mit textilen oder ledernen Planen ganz oder teilw. bedeckt war. Die Einstiegsöffnungen zur Kobel befanden sich an den Schmalseiten; erst seit der Mitte des 15. Jh.s stieg man an der Langseite ein. Links vor dem kutschersitzlosen Wagen lief das sog. Sattelpferd, von dem aus ein Reiter den Wagen lenkte. Ks. Heinrich VII. soll auf seiner Italienreise 1312/1313 eine lange Wagenkolonne aus Kammer- und Kobelwagen für die Frauen des Zuges und zum Transport von Waffen, Zelten, Betten, Kanzlei- und Kücheneinrichtungen, Wandteppichen, Kleidern, Kissen, Decken und vermutl. sogar einen Kapellenwagen mit Altar mit sich geführt haben (vgl. Farbtafel 32).

Gegen Ende des MA nahm der gefahrene Personentransport zu. Festl. geschmückte Wagen wurden bei feierl. Ein- und Aufzügen, bei Hochzeiten und Begräbnissen eingesetzt, um den Glanz der Veranstaltungen zu heben.

1450–1550 Reiten als Fortbewegungsart verlor an Bedeutung. Aus dem Kobelwagen ging ein Wagentyp hervor, dessen Wagenkasten geschlossen oder halbgeschlossen gefahren wurde. Die Tonnenbügel waren am unteren Ende in einem Drehpunkt fächerartig zusammengefasst, so daß die Tuch- oder Lederplanen zw. den Bügeln durch Aufrichten derselben gespannt werden konnten.

Die Kutsche, vermutl. eine ungar. Erfindung des 15./16. Jh.s, unterschied sich davon v. a. durch größere Hinterräder, die Aufhängung des

Sonderdruck aus: Höfe und Residenzen im spätmittelalterlichen Reich.
Bilder und Begriffe (= Residenzenforschung, Bd. 15.II).
ISBN 3-7995-4519-0
© Jan Thorbecke Verlag, Ostfildern 2005

rechteckigen Wagenkastens an Riemen (stoßmindernde Wirkung) und den Kutscherbock. Ihr Dach war zunächst auf einen Baldachin reduziert, der von vier Eckpfosten (mitunter zudem von Binnenpfosten) gestützt wurde; später sind auch die Seiten mit Stoff, der von Zierwerk, Holztafeln, Fenster- und Einstiegsöffnungen durchbrochen sein konnte, geschlossen worden.

Die bequemer werdende Ausstattung und prachtvollere Verzierung der Wagen deutete auf den Rang der Besitzer hin. Zudem konnten Wappen als Zeichen der Legitimation angebracht sein: Der reich vergoldete und mit roter Farbe abgesetzte Krönungswagen Ks. Karls V. (Aachen, 1520) war mit rotem Samt, goldenen Fransen und reichen Stickereien versehen. Der Ks. saß unter einem, von zwei marmorierten Säulen getragenen, roten Baldachin. Die Räder des Wagens liefen in Scheiben, die den ksl. Adler, auf Goldstoff mit schwarzer Seide gestickt, zeigten.

Vergoldungen und reiche Farben prägten das Bild der Wagen und Kutschen: Die Gemahlin des Kfs.en Joachim I. von Brandenburg fuhr 1509 zu einem Turnier in Ruppin in einem vergoldeten Wagen, begleitet von zwölf Damen ihres Gefolges in mit scharlachroten Stoffen ausgeschlagenen Wagen. Den Damen des bayer. Hofes zur Zeit Hzg.in Jakobeas (1522 vermählt mit Hzg. Wilhelm V.) standen ein vergoldeter Frauenkobel und drei Frauenzimmerwagen, von denen einer ebenfalls vergoldet war, zur Verfügung (vgl. Inventar der bayer. Hofkarossen, 1600). Über Hzg. Albrecht von Preußen, den seine Gemahlin auf Reisen gelegentl. begleitete, ist durch den Chronisten Michael Hzg. aus Thorn überliefert, daß beide 1530 in einem mit goldenem Zierrat behangenen Wagen, dazu 300 Pferden und 36 anderen Wagen in Krakau einzogen.

Aus den Res.en sind neben prachtvoll repräsentativen aber auch eher prakt. zu nutzende Wagen bekannt: In der Hofordnung Hzg. Albrechts des Beherzten von Sachsen (ca. 1470–80) unterscheidet man neben einem hzgl. Wagen Kammer- und Küchenwagen. Für Hzg. Albrecht von Mecklenburg sollte jederzeit ein Kammerwagen mit vier Pferden und dem Wagenknecht bereitstehen; der Kaplan, ein Barbier und der Schneider sollten bei Reisen des Hofes gemeinsam auf einem Kammerwagen fahren (vgl. Hofordnung von 1524).

Bequemere Reisewagen kamen erst im 16. Jh. auf. Jetzt vollzog sich auch der Wandel vom alten Frauenkobel zum neuen, auch für Männer gesellschaftsfähigen Wagen. Die (ungar.) Kutschen, oft schwarz und mit (zum Teil ausladenden) Klappverdecken, dienten als zwei- und viersitzige Reisewagen. Auch Ks. Maximilian II. (reg. 1564–76) z. B. benutzte Wagen dieser Art für mehrere Städtereisen.

1550–1650 Die weite Verbreitung verdankten Wagen und Kutschen bei Hofe auch ihrer wachsenden Bequemlichkeit. Hzg. Julius von Braunschweig-Lüneburg versuchte, die weitere Verbreitung des Fahrens im Wagen unter seinen Lehensleuten und Rittern 1588 durch Verbot zu verhindern, weil es die männl. Tugend-, Redlich-, Tapfer-, Ehrbar- und Standhaftigkeit beeinträchtige; er befahl ihnen, zum Hofdienst nur zu Pferd zu erscheinen. Später bemühten sich auch andere regierende Fs.en, so Mgf. Johann Friedrich von Brandenburg (1607), dem Adel vom Kutschefahren abzuraten.

Trotz Interventionen gewann das Gefahrenwerden an Bedeutung. Eine standesgemäße Differenzierung erfolgte nun nicht mehr zw. getragen und geritten, sondern zw. getragen und gefahren: Auf einem Holzschnitt des 16. Jh.s z. B. ist ein schwerer Reisewagen abgebildet, den der sächs. Kfs. Johann Friedrich der Großmütige 1552 benutzt haben soll, nachdem er von – dem in einer Sänfte getragenen – Ks. Karl V. verabschiedet worden war.

Repräsentative Kutschen und Wagen verliehen ihrem Besitzer persönl. Ansehen und gesellschaftl. Prestige. So wurden Kutschen auch als Geschenk verehrt: Hzg. Albrecht von Preußen ließ 1562 durch seinen frz. Faktor dem Kg. und seiner Mutter, Katharina von Medici, elf Pferde und eine Kutsche übergeben, wofür sich die Beschenkten mit der Erteilung von Handelsprivilegien und einer reich verzierten Sänfte samt vier Mauleseln bedankten. 1592 ließ Ks. Wilhelm V. eine sog. Kaiserkutsche, vermutl. eine Art Reisewagen, für seinen Bruder, Hzg. Ernst, Ebf. und Kfs. von Köln, anfertigen. Hzg.

Sonderdruck aus: Höfe und Residenzen im spätmittelalterlichen Reich.
Bilder und Begriffe (= Residenzenforschung, Bd. 15.II).
ISBN 3-7995-4519-0
© Jan Thorbecke Verlag, Ostfildern 2005

August d. J. von Braunschweig-Lüneburg bestellte im Mai 1615 einen Kutschwagen mit hängendem Wagenkasten als Weihnachtsgeschenk für seine Gemahlin. Er sollte sechsspännig gefahren werden und ausgestattet sein, wie es für Fs.en angebracht sei (z. B. wie der Brautwagen des Pfgf.en von Neuburg, 1613), außen mit schwarzem Leder, innen mit schwarzem Samt, die Eisenstangen möglichst versilbert. Er sollte sechs Personen Platz bieten und für breite und enge Gleise geeignet sein (was bezeugt, daß die Wagenspurbreite zw. den einzelnen Territorien nicht genormt war). Zur Ausstattung sollten zudem zwei Öllampen gehören, wie man sie an Kutschen- oder Betthimmel hänge.

Vermutl. gehörte nun das prunkvoll-elegante Gefährt zum feierl. Ereignis wie das kostbare Gewand: Zur repräsentativen Ausstattung großer Prunkwagen wurden neben Vergoldungen roter, blauer und häufig schwarzer, in Gold und Silber bestickter Samt oder widerstandsfähigeres, vermutl. gepunztes, in sich gemustertes Leder verwandt, um eine ähnl. Wirkung wie mit der textilen Bespannung zu erreichen.

Wappen schmückten, und sie legitimierten den Besitzer der Kutsche: An einem Brautwagen (2,47 m hoch, 4,92 m lang, 2,04 m breit) aus der Zeit um 1560 waren die Wappen von Braunschweig-Lüneburg und Dänemark angebracht worden, die von, die vergoldeten Kipfen (Stützen der vorderen Radachse) bekrönenden, Löwen gehalten werden. Der mit Beschlagwerk verzierte, vergoldete, teils polychrom gefaßte Sitzkasten wiederholte an der Schmalseite vorn das Wappen von Braunschweig-Lüneburg, hinten das von Dänemark. Vier schräggestellte Balustersäulchen, die den Sparrenhimmel tragen, und Zierbänder an den Dachrippen, die mit Ornamenten aus Pappmaché versehen sind, schmücken den Wagen zudem. Seitl. der Mitteltüren aufgesetzte Schnitzereien wirken wie Sichtblenden (Farbtafel 33). Diesen Wagen, den vermutl. Prinzessin Dorothea von Dänemark 1561 als ihren Brautwagen mitgebracht hatte, nutzte erneut ihre Tochter Margarethe von Braunschweig-Lüneburg zu ihrer Hochzeit, 1599, mit Hzg. Johann Casimir von Coburg-Gotha (reg. 1586–1633). Den 1586 in Sachsen entstandenen Brautwagen von Hzg. Casimirs erster Gemahlin, Prinzessin Anna von Sachsen, schmücken an den Kipfenpaaren aufgesetzte Löwen und eine mächtige Wappenkartusche.

Aber auch Anzahl und Farbe der vorgespannten Pferde scheinen standesdefinierende Symbolik angenommen zu haben: Eine Stichfolge über die Hochzeit des späteren Hzg.s Wilhelm V. mit Renata von Lothringen, am bayer. Hof, 1568, zeigt den von sechs Schimmelhengsten gezogenen Brautwagen, der ein Geschenk des Bräutigams war. Es handelte sich dabei um einen eher konservativen, hängenden Brautkobel, bei dem vier an den Kastenecken sitzende vergoldete Löwen Wappen hielten. Der Wagen war mit rotem, goldenem und mit Laubwerk-Goldstickerei verziertem Tuch verkleidet. Im tonnenförmigen rotsamtenen Himmel stand eine in Gold gestickte Sonne. Die roten Geschirre mit vergoldeten Spangen und die rotsamtenen Schabracken der Pferde erhöhten den Prunk des Gefährts. Dem Brautwagen folgten schwarzsamtene, zum Teil mit silbernen und goldenen Stücken verbrämte Wagen der Hofgesellschaft (der Zeitgenosse Heinrich Wirre hat diesen prachtvollen Aufzug, und die wohl zeitgenöss. Arbeit der Wagner, Holzschnitzer und anderer am Bau Beteiligter in einem Gedicht gelobt).

Die mobile Ausstattung von Wagen und Kutschen konnte verschieden kostspielig sein: In der Münchener Res. wurden für Hzg. Maximilian I. kostbar ausgestattete Sesselkutschen (ab um 1600 als solche bezeichnet) als persönl. Leibwagen bereitgestellt, in die samtüberzogene, atlassene, bestickte, aber auch zusammenklappbare Sessel (wie sie z. B. auch 1635 in Wien angefertigt wurden) als Sitzmöbel hineingestellt wurden. Anderen Zierrat nennt die Hofordnung Hzg. Johann Friedrichs von Pommern, 1575: Die herrschaftl. Wagen mit Kummet, Schellen, Zäumen, Wagentüchern u. a. sollten gut gepflegt werden, damit sie nicht verstockten, nichts zerbräche oder gestohlen werde und sie allzeit reisebereit seien.

Die textile Ausstattung des Kutscheninneren war oft nicht fest installiert. Vermutl. war dann die ganze Staffierung auswechselbar, um das Gefährt dem Rang des Benutzers oder einem bestimmten Anlaß entspr. ausstatten zu kön-

Sonderdruck aus: Höfe und Residenzen im spätmittelalterlichen Reich.
Bilder und Begriffe (= Residenzenforschung, Bd. 15.II).
ISBN 3-7995-4519-0
© Jan Thorbecke Verlag, Ostfildern 2005

nen, so auch bei den sog. Kaiserkutschen, die als eigentl. Hofkutschen in der Regel für Beamte, Kammerherrn, Frauen und weniger hochrangige Gäste und Gesandte verwandt wurden. Diese Kutschen bestanden aus einem großen gehängten Wagenkasten, dessen Wände mit strapazierfähigem Leder überzogen waren. Innen waren sie mit Sitz- und Lehnpolstern (keinen Sesseln) ausgestattet. Sie fanden v. a. bei Überlandfahrten Verwendung, wie z. B. bei der Einholung von Gesandten und Besuchern des Hofes. 1635 traf so z. B. der Mgf. von Baden in München ein, dem man, weil er auf dem Wasserweg angereist war, eine Kutsche entgegenschickte, um ihn in die Res. zu geleiten.

Die ersten Glasfenster besaß vermutl. auch der vergoldete und rotsamtene Brautwagen, den Maria Anna, eine in Graz geborenen Erzherzogin, zu ihrer Hochzeit mit Kfs. Maximilian I. 1635 an den Münchner Hof mitbrachte.

Wagen und Kutschen dieser Zeit waren verschiedener Herkunft: Neben den durch Heirat mitgebrachten Brautkutschen kamen die durch Musterbücher und Reiseberichte bekannten, z. B. ital. und anderen Wagentypen durch Kauf im Ausland in Gebrauch. So erstand Hzg. Friedrich I. von Württemberg über einen Gesandten 1595 eine engl. Kutsche in London. Am bayr. Hof standen um 1600 aber auch vier Kaiserkutschen einheim. Produktion (vgl. Inventar von 1603) zur Verfügung.

Für bes. Festaktivitäten bei Hofe konnten Wagen und Kutschen auch allegor. drapiert werden. Das höf. Fahrzeug wurde in seiner Fortbewegungsart dabei so verschleiert, daß der Gebrauch des ursprgl. nicht angemessenen Fortbewegungsmittels erstrecht mögl. wurde. Diese renaissancetyp. Erinnerung an den antiken Triumphwagen erleichterte so das Umsteigen vom Pferd auf die Kutsche zudem. Antikisierend gestaltet war z. B. auch der Krönungswagen Ks. Maximilians I.

Auch wenn das Gefahrenwerden immer übl. wurde, ritt Ks. Ferdinand II. selbst 1622 unter einem vom Doppeladler bekrönten Baldachin zum Regensburger Kurfürstentag ein. Seine Gemahlin Eleonore dagegen folgte ihm allein in ihrer pavillonartigen Kutsche altmod. Typs, der drei weitere Kutschen für die Hofdamen folgten. Erst seit dem Friedenskongress in Münster, 1648, erfuhr der Personenwagen die eigentl. Aufwertung zu einem Instrument politisch-diplomat. Funktion, bei dem die prunkvolle Dekoration ein Gradmesser fsl. Autorität war.

→ Farbtafel 32, 33

→ *vgl. auch Farbtafel 16; Abb. 54, 83, 89, 91*

→ A. Familie [engere]; Frauen → A. Familie [engere]; Männer → A. Reise → A. Versorgungsgebäude und Einrichtungen → B. Entrée [festliche, triumphale] → C. Totengedenken, Begräbnis und Begängnis; Trauerzüge

Q. Der Briefwechsel zwischen Philipp Hainhofer und Herzog August d. J. von Braunschweig-Lüneburg, 1984. – Deutsche Hofordnungen, 1, 1905, 2, 1907. – SCHWARZWÄLDER 1987.

L. BERNS, Jörg Jochen: Die Herkunft des Automobils aus Himmelstrionfo und Höllenmaschine, Berlin 1996. – KREBS, Rudolf: Fünf Jahrtausende Radfahrzeuge. 2 Jahrtausende Straßenverkehr mit Wärmeenergie. Über 100 Jahre Automobile, Berlin u. a. 1994. – SCHADENDORF 1959. – TARR, László: Karren, Kutsche, Karosse, 2., erw. Aufl., Berlin 1978. – WACKERNAGEL, Rudolf: Zur Geschichte der Kutsche bis zum Ende des 17. Jahrhunderts, in: Rad, Achse, Wagen. Fünftausend Jahre Kultur- und Technikgeschichte, hg. von Wilhelm TREUE, Göttingen 1986, S. 197–235. – WACKERNAGEL 2002, S. 9–44.

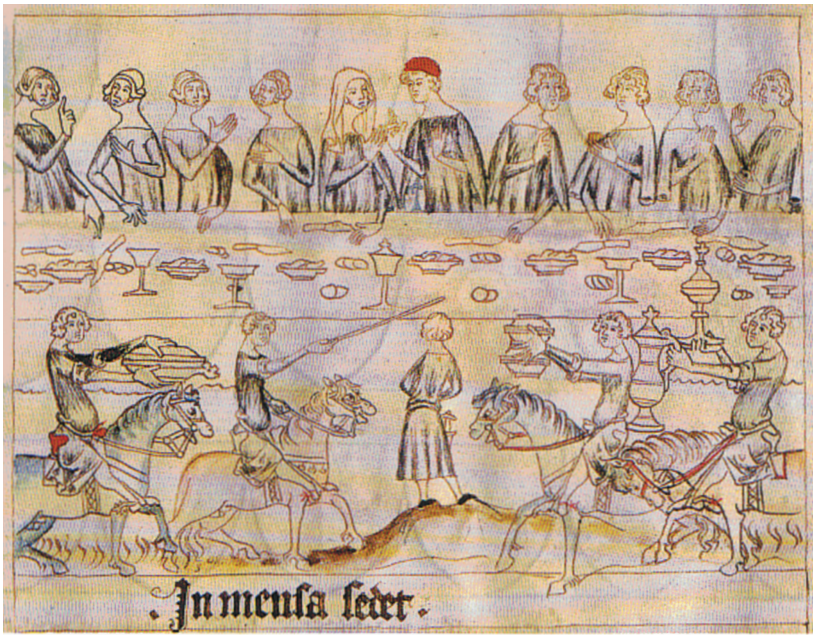
Dagmar BOECKER

Sänften

1200–1450 Sänften, ein aus dem Orient stammendes Beförderungsmittel, wurden im europ. MA nach den Kreuzzügen wiederentdeckt, wobei das byzantin. Vorbild prägend gewirkt haben könnte. Galt diese Art der Fortbewegung bis dahin als unmännl., ließen sich jetzt in Europa auch gesunde und kräftige Herrscher wieder in Sänften tragen.

Sänften, kleine offene oder geschlossene Kabinen für zumeist eine Person, wurden entweder von zwei kräftigen Männern oder von Maultieren, Eseln und mitunter auch von Pferden getragen. Von Maultieren getragene Sänften sind von Männern wie Frauen gleichermaßen benutzt worden. Tragesänften, die von zwei Dienern getragen werden mussten, fanden v. a. für Damen und auf kürzeren Strecken Verwendung. Verbreitet war der Einsatz von Sänften bei feierl.

Sonderdruck aus: Höfe und Residenzen im spätmittelalterlichen Reich.
Bilder und Begriffe (= Residenzenforschung, Bd. 15.II).
ISBN 3-7995-4519-0
© Jan Thorbecke Verlag, Ostfildern 2005

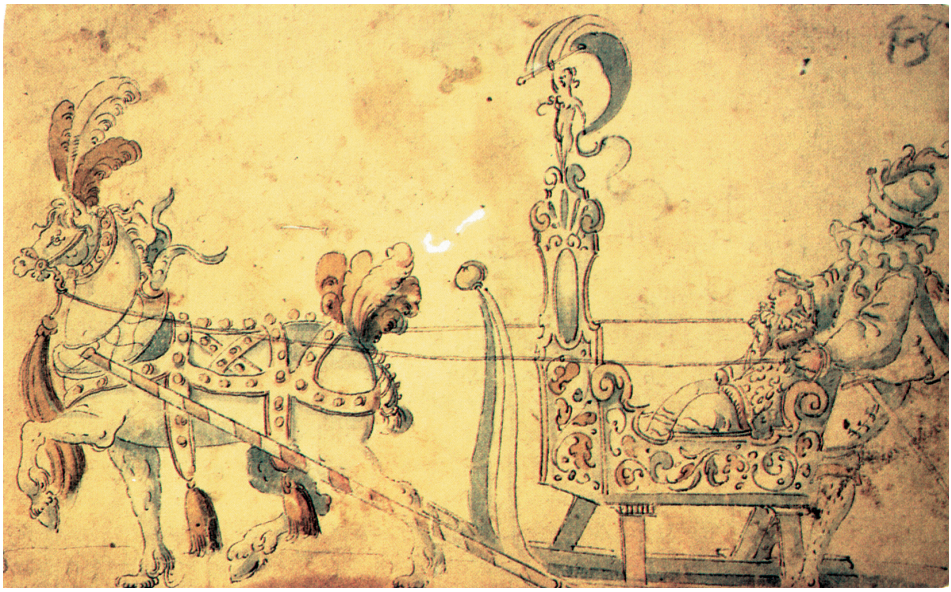


Farbtafel 31: Gastmahl zur Einsetzung Balduins von Luxemburg. Koblenz, Staatsarchiv Abt. 1 C Nr. 1, fol. 3 r, um 1340, nach: ROHR 2002, S. 86.

Farbtafel 32: Frauenzimmerwagen mit kobelförmigem Wagenaufbau, südwestdeutsch, um 1360. Zürich, Zentralbibliothek, nach: HAUPT, Herbert: Der Wagen im 14. Jahrhundert, in: Aus dem Leben gegriffen. Beiträge und Katalog zur Ausstellung, hg. von Mamoun FANSA, 2., verb. Aufl., Oldenburg 1995, S. 158.

Sonderdruck aus: Höfe und Residenzen im spätmittelalterlichen Reich.
Bilder und Begriffe (= Residenzenforschungen, Bd. 15. II).
ISBN 3-7995-4519-0
© Jan Thorbecke Verlag, Ostfildern 2005

Farbtafel 33: Prunkwagen der Prinzessin Dorothea von Dänemark, um 1560. Veste Coburg, Inv.-Nr. XII/3, nach: WACKERNAGEL 2002, S. 20, Abb. 11.



Farbtafel 34: »Fortuna«-Schlitten, Kolorierte Federzeichnung aus dem Jost-Amman-Kreis, um 1570. Nürnberg, Germanisches Nationalmuseum, nach: MOSER, Dietz-Rüdiger: Maskeraden auf Schlitten. Studentische Faschings-Schlittenfahrten im Zeitalter der Aufklärung, München 1988, S. 64.

Sonderdruck aus: Höfe und Residenzen im spätmittelalterlichen Reich.
Bilder und Begriffe (= Residenzenforschungen, Bd. 15. II).
ISBN 3-7995-4519-0
© Jan Thorbecke Verlag, Ostfildern 2005