



taxis gefällig?

MIT GLANZ UND GLORIA!

Kutschen der Fürsten von Thurn und Taxis

19. September 2007 bis 28. Februar 2008
Wagenburg, Schloss Schönbrunn

Mit rund 70 erhaltenen Fahrzeugen zählt das Marstallmuseum der Fürsten von Thurn und Taxis in Regensburg zu den wichtigsten Kutschenmuseen der Welt. Zugleich ist es der einzige komplett erhaltene Adelsfuhrpark überhaupt. Seit vielen Jahrzehnten unterhält dieses Museum einen engen, freundschaftlichen Kontakt zur Wiener Wagenburg: So wurden 1966 die Neueinrichtung des Regensburger Marstallmuseums und die Publikation des Regensburger Sammlungskataloges von der Wagenburg maßgeblich gefördert und mitbetreut.

In Fortsetzung dieser alten Freundschaft wurde 2007 die Übernahme von 17 hochrangigen Fahrzeugen des Regensburger Museums als Dauerleihgaben in die Wiener Wagenburg vereinbart. Sie alle haben einen direkten Bezug zu Wien und zum österreichischen Kaiserhaus und stellen damit nicht nur den größten Sammlungszuwachs seit Bestehen der Wagenburg, sondern auch eine wichtige thematische Bereicherung dar. Im Rahmen der Ausstellung Mit Glanz und Gloria! werden 13 dieser Fahrzeuge zusammen mit Gemälden und Skulpturen aus den fürstlichen Sammlungen erstmals den Wiener Museumsbesuchern präsentiert.



Pomp and Gloria

The Carriages of the Princes of Thurn and Taxis

With some 70 vehicles the Carriage Museum of the Princes of Thurn and Taxis in Regensburg ranks among the most important in the world. At the same time it is the only aristocratic transport fleet that has been preserved in its entirety.

For many decades now, this museum has maintained close and friendly relations with Vienna's Wagenburg (Museum of Carriages): in 1966, for example, the Wagenburg played an important role in supporting and supervising the refurbishing of Regensburg's Carriage Museum and the publication of the catalogue on its collection.

In a continuation of this old friendship, the transfer of 17 important vehicles from the Regensburg museum as a permanent loan to the Wagenburg was agreed upon in 2007. They all have a direct connection with Vienna and the Austrian imperial house and thus represent not only the largest addition since the founding of the Wagenburg but also an important thematic expansion. On the occasion of the exhibition Pomp and Gloria!, 14 of these vehicles, along with paintings and sculptures from the Princely Collections, will be presented for the first time to visitors at Vienna's Wagenburg.

Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis - Erfinder der Post

1490 begründete Francesco Tasso das moderne Postwesen: Im Auftrag des späteren Kaisers Maximilian I. schuf er eine ständig beschickte Postlinie zwischen Innsbruck und Brüssel. Durch Stationen, an denen alle 15 Kilometer Reiter und Pferd ausgewechselt wurden, gelang der Brieftransport auf dieser Strecke innerhalb von 5 ½ Tagen. Diese revolutionäre Idee brachte den Taxis 1615 mit dem Reichspostgeneralat eine Monopolstellung ein.

1695 erhob Kaiser Leopold Alexander Ferdinand für seine „Verdienste um Kaiser und Reich“ in den Fürstenstand des Heiligen Römischen Reiches. 1748 kam Fürst Alexander Ferdinand als kaiserlicher Prinzipalkommissar (Repräsentant) nach Regensburg an den Sitz des Immerwährenden Reichstags. Von der im gesamten Reich bekannten Hofhaltung der Familie zeugen bis heute die fürstlichen Museen in Schloss St. Emmeram in Regensburg.

Das Ende des Heiligen Römischen Reiches 1806 brachte auch das Erlöschen des kaiserlichen Reichspostlehens. Nach dem Wiener Kongress von 1815 wurde der Familie der Postbetrieb in Teilen Deutschlands erneut übertragen. Unter Bismarck fand die Thurn und Taxis-Post im Jahr 1867 ein endgültiges Ende, sie wurde 1871 zum Staatsbetrieb des Deutschen Reiches.

The Princely House of Thurn and Taxis - Founder of the Postal Service

In 1490 Francesco Tasso founded the modern postal service: at the behest of the later Emperor Maximilian I, he set up a postal route that operated regularly between Innsbruck and Brussels. With a change of horse and rider at stations every 15 kilometres, the service could deliver letters within five and a half days. With this revolutionary idea the Taxis in 1615 became the imperial hereditary postmaster-general, thus enjoying a monopoly position.

In 1695 Emperor Leopold I elevated Alexander Ferdinand to the rank of prince of the Holy Roman Empire for his "merits for emperor and empire". Prince Alexander Ferdinand came to Regensburg, the seat of the permanent diet of the Holy Roman Empire, as imperial principal commissioner (representative) in 1748. Down to the present day, the Princely Museums in Regensburg's St. Emmeram Palace bear witness to the history of the family court, which was famous throughout the empire.

The dissolution of the Holy Roman Empire in 1806 also brought an end to the imperial postal privilege. Following the Congress of Vienna in 1815, the family was once again entrusted with postal services in some parts of Germany. In 1867, under Bismarck, the Thurn and Taxis postal service came to a final end, becoming a state-owned enterprise of the German Reich in 1871.

Der Marstall der Fürsten von Thurn und Taxis

In den Jahren 1829–1832 ließ Fürst Maximilian Karl durch Jean-Baptiste Métivier ein prachtvolles Marstallgebäude errichten. Dieser beeindruckende Bau enthielt eine 600 m² große Reithalle und bot Platz für 80 Pferde und rund 60 Fahrzeuge. Heute ist hier das fürstliche Marstallmuseum untergebracht.

Um die Jahrhundertwende war der Bedarf an Pferden, Kutschen und Automobilen so stark angewachsen, dass ein Neubau notwendig wurde: 1906–1911 entstand der Neue Marstall, ein riesiger Komplex mit Büros, Stallungen, Werkstätten, Kutschenhallen und Garagen sowie Wasch- und Umkleieräumen für Kutscher und Chauffeure. Die Kutschenhallen lagen nun in drei Stockwerken übereinander. Die täglich gebrauchten Fahrzeuge waren ebenerdig untergebracht. Ein heute noch existierender elektrischer Kutschenaufzug erlaubte den Transport der Nutzfahrzeuge in den Keller und der Galawägen in den ersten Stock.

Aufgrund der Überwölbung eines Teils des Innenhofs mit einer imposanten Glas-Stahl-Konstruktion konnte ab 1912 das Einspannen im Trockenen vorgenommen werden.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurde der Fuhrpark aus Kostengründen stark reduziert. Mit der Auflösung des Marstallamtes im Jahr 1935 endete auch die fürstliche Pferdehaltung in Schloss St. Emmeram.

The Princely Stables of Thurn and Taxis

In the years 1829–1832 Prince Maximilian Karl commissioned the architect Jean-Baptiste Métivier to construct magnificent princely stables. The impressive building housed a indoor riding arena with an area of 600 m² and accommodated 80 horses and some 60 vehicles. Today, the building houses the Carriage Museum.

At the turn of the century, the demand for horses, carriages and motor cars had increased to such a degree that a new building became necessary: the new princely stables, a huge complex of offices, stables, workshops, carriage halls and garages as well as washing and changing rooms for the coachmen and chauffeurs, was built between 1906 and 1911. The carriage halls were now laid out over three floors with the vehicles for daily use being housed on the ground floor. A still existing electric carriage elevator allowed the transport of the commercial vehicles down to the cellar and of the state carriages to the first floor.

Because of an impressive arched roof construction, made of glass and steel and covering part of the inner courtyard, after 1912 harnessing could be carried out sheltered from the weather.

After the First World War, the transport fleet was reduced considerably in order to save money. With the dissolution of the princely stables in the year 1935, horses were no longer kept at St. Emmeram Palace.

Maximilian Karl (1802-1871) und die Kutschen-Ankäufe in Wien

1827 trat der jugendliche Maximilian Karl die Regierung an. Er hatte sich in die schöne, aber nicht standesgemäße Freiin Wilhelmine von Dörnberg verliebt; 1828 heiratete er sie. Das Fürstenpaar brauchte nun einen modernen und eleganten Fuhrpark, der in den kommenden Jahren überwiegend aus Wien beschafft wurde. Über Vermittlung des Kunstagenten Rau wurden 1828 drei prunkvolle Kutschen bei Simon Brandmayer bestellt, der auch den Kaiser, den Papst und den türkischen Sultan belieferte. Zwei dieser Fahrzeuge haben sich bis heute erhalten (Kat.-Nrn. 1 und 2). Im darauf folgenden Jahr lieferte Brandmayer dann auch eine Gruppe von Jagd- und Reisewägen.

1833 reiste der fürstliche Bereiter Franz Fischer nach Wien, um nicht weniger als elf neue Kutschen anzukaufen. Diesmal erhielt den Auftrag der Fabrikant Johann Engl, der nach den genauen Wünschen des Fürsten unter anderem einen eleganten Nachmittags-Stadtswagen (Kat.-Nr. 3) baute. Engl lieferte bis 1856 immer wieder Fahrzeuge nach Regensburg. Dennoch verloren die Wiener Wagenfabrikanten um 1840/50 ihre Monopolstellung als Regensburger Hoflieferanten. Erst um 1900 wurden wieder vermehrt Kutschen in Wien bestellt.

Maximilian Karl (1802-1871) and Carriage Acquisitions in Vienna

In 1827 the young Maximilian Karl came to power. He had fallen in love with the beautiful Baroness Wilhelmine of Dörnberg, who, however, did not befit his social status. They were married in 1828.

The princely couple was now in need of a modern and elegant transport fleet, which was acquired mainly in Vienna in the following years. In 1828, by arrangement with the art dealer Rau, three magnificent carriages were ordered from Simon Brandmayer, who also supplied the emperor, the pope and the Ottoman sultan. Two of these vehicles are preserved today (Cat. Nos. 1 and 2). The following year Brandmayer also delivered a group of hunting and travelling carriages.

In 1833 the princely equerry Franz Fischer travelled to Vienna to purchase no fewer than eleven new carriages. This time the commission went to the coach-maker Johann Engl, who built an elegant afternoon town-carriage (Cat. No. 3), among others, according to the prince's exact specifications. Engl continued to deliver vehicles to Regensburg until 1856. Nevertheless the Vienna coach-makers lost their monopoly as suppliers to the Regensburg court sometime between 1840 and 1850. Not until about 1900 were carriages again ordered in appreciable numbers in Vienna.

Viersitziger Stadtwagen (Berline) des Fürsten Maximilian Karl von Thurn und Taxis

Simon Brandmayer, Wien, 1828
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 087

Der 1828 vom berühmten Wiener Wagenfabrikanten Simon Brandmayer für den Fürsten angefertigte Wagen ist eine viersitzige Berline mit Schwanenhals-Gestell und C-Federn aus englischer Produktion. Der viersitzige Kasten ist in der damals aktuellen Modefarbe „Olivbraun“ lackiert und reich mit gemalten und applizierten Wappen verziert. Das Kasteninnere ist mit rotem Tuch, roter Seide und roten Borten staffiert. Auf Wunsch des Fürsten sollte dieses Fahrzeug einerseits als eleganter Stadtwagen und andererseits als hochrangiger Galawagen für außergewöhnliche Anlässe zu verwenden sein. In Kombination mit einer zweiten (heute verlorenen), besonders reichen Bockdecke aus rotem Samt, die bei Bedarf den erhaltenen Kutschbock ersetzte, konnte der Wagen daher zum hochrangigen Galafahrzeug verwandelt werden.



Four-seat Town-Carriage (Berlin Coach) of Maximilian Karl, Prince von Thurn und Taxis

Simon Brandmayer, Vienna, 1828
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 087

This carriage, built by the renowned Viennese coach-maker Simon Brandmayer for the prince in 1828, is a four-seat Berlin coach with crane-necked undercarriage and C-springs of British manufacture. The four-seat body was painted an olive-brown colour, which was the fashion at the time, and richly decorated with painted and appliquéd coats of arms. The interior of the body is fitted with red fabric, silk and trimmings. At the prince's request, the vehicle was designed to serve as both an elegant town-carriage and an important state carriage for special occasions. In combination with a second, particularly ornate hammercloth of red velvet (now lost), which could replace the still extant coach-box as needed, the vehicle could be turned into an opulent carriage of state.

Zweisitziger Stadtwagen (Coupé) des Fürsten Maximilian Karl von Thurn und Taxis

Simon Brandmayer. Wien, 1828
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 088

Der 1828 vom berühmten Wiener Wagenfabrikanten Simon Brandmayer für den Fürsten angefertigte Wagen ist ein zweisitziges Coupé mit Schwanenhals-Gestell und C-Federn aus englischer Produktion. Sein Kasten mit dunkelblauer Lackierung und weißer Innenausstattung zeigt ähnlichen Dekor wie die gleichzeitig angefertigte Berline (Kat.-Nr. 1). So wie diese sollte nämlich auch das zweisitzige Coupé zugleich als Stadt- und Galawagen verwendbar sein.

1890 wurde das Coupé durch den Münchner Hofwagenfabrikanten Johann Michael Mayer vollständig restauriert, wobei u. a. die gesamte Lackierung und die Klapptreppen im Kasteninneren erneuert wurden. Bei dieser Gelegenheit dürfte die ursprüngliche Vergoldung der Räder zugunsten einer roten Linierung aufgegeben worden sein. Eine weitere Restaurierung wurde 1909 vom Berliner Wagenfabrikanten Joseph Neuß durchgeführt.



Two-seat Town-Carriage (Coupé) of Maximilian Karl, Prince von Thurn und Taxis

Simon Brandmayer, Vienna, 1828
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 088

This carriage, built by the renowned Viennese coach-maker Simon Brandmayer for the prince in 1828, is a two-seat coupé with crane-necked undercarriage and C-springs of British manufacture. Its body with dark blue paintwork and white interior fittings has decoration similar to that of the Berlin coach (Cat. No. 1), which was built at the same time. Like the Berlin, this two-seat coupé was intended to serve as both town and state carriage. In 1890 the coupé was completely overhauled by the Munich court coach-maker Johann Michael Mayer; among other things, the entire paintwork and the folding steps in the body's interior were renewed. On this occasion the original gilding of the wheels seems to have been abandoned in favour of red tracing. A further restoration was carried out by the Berlin coach-maker Joseph Neuss in 1909.

Zweisitziger Nachmittags-Stadtwagen (Coupé) des Fürsten Maximilian Karl von Thurn und Taxis

Johann Engl. Wien, 1833
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 089

1833 wurde der Regensburger Bereiter Franz Fischer nach Wien geschickt, um in der kaiserlichen Metropole Kutschen für das Fürstenhaus anzukaufen. Diesmal erging der Auftrag an den angesehenen Wagenfabrikanten Johann Engl. Er baute insgesamt elf Wagen für den Fürsten, die nach dessen exakten Wünschen ausgeführt wurden. Dazu gehörten ein einfacherer Morgen-Stadtwagen, der sich nicht erhalten hat, und der hier gezeigte Nachmittags-Stadtwagen dessen Ausstattung wunschgemäß reicher war.

Der Nachmittagswagen ist ein zweisitziges Coupé, dessen braun lackierter und rot ausgestatteter Kasten in einem Langwiedgestell mit C-Federn und Schwanenhälsen hängt. Sein reicher Dekor mit blinden Spreitstangen, gemalten und applizierten Wappen sowie zwei Laternen erinnert an jenen des fünf Jahre zuvor angekauften Brandmayer-Coupés (Kat.-Nr. 2). Der Nachmittagswagen ist nach derzeitigem Wissensstand das einzige Fahrzeug des berühmten Fabrikanten Johann Engl, das sich bis heute erhalten hat.



Two-seat Afternoon Town-Carriage (Coupé) of Maximilian Karl, Prince von Thurn und Taxis

Johann Engl, Vienna, 1833

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 089

In 1833 the Regensburg equerry Franz Fischer was sent to Vienna to purchase carriages for the princely house in the imperial capital. This time the commission went to the renowned coach-maker Johann Engl. He built a total of eleven carriages, according to the prince's precise wishes. These included a less elaborate morning town-carriage, which has not been preserved, and the present afternoon town-carriage, which featured, as requested, a more ornate design.

The present afternoon town-carriage is a two-seat coupe; its body with brown paintwork and red interior fittings is attached to an undercarriage with perches, C-springs and crane-necks. Its rich decoration with "sham joints" (false landau irons), painted and appliquéd coats of arms as well as two lamps is reminiscent of the Brandmayer coupé (Cat. No. 2) purchased five years earlier.

As far as we know today, the present afternoon carriage is the only vehicle by the renowned coach-maker Johann Engl that has been preserved.

Reisen um 1830

Als die Familie Thurn und Taxis im Auftrag der Habsburger ein weit verzweigtes System von Postwegen aufbaute, schuf sie damit auch eine wesentliche Voraussetzung für das Entstehen internationaler Reiserouten. Jahrhunderte lang war das Reisen mit der Post die einfachste, sicherste und preisgünstigste Möglichkeit, um große Distanzen zurückzulegen.

Auch vornehme und wohlhabende Persönlichkeiten benützten auf ihren Reisen die Postwege und wechselten ihre Pferde an den Poststationen. Bei den Fahrzeugen, mit denen sie unterwegs waren, handelte es sich allerdings nicht um die überfüllten und unbequemen Postkutschen, sondern um mit allem Komfort ausgestattete private Luxusgefährte. Wie man sich diese vorzustellen hat, zeigen in unserer Ausstellung zwei etwa gleichzeitig entstandene fürstliche Reisewägen der Zeit um 1830: der in Wien gebaute Reise-Schlafwagen des österreichischen Kaisers Franz und der aus London stammende Reisewagen der Fürstin Wilhelmine von Thurn und Taxis.

Travelling around 1830

When the Thurn und Taxis family set up an extensive system of postal routes at the behest of the Habsburgs, they also laid an important foundation for the development of international travel routes. For centuries travelling on postal routes was the easiest, safest and cheapest way of covering long distances.

Even noble and wealthy figures used the postal routes for their travels, changing their horses at coaching inns. They did not, however, travel in the overcrowded, uncomfortable stage-coaches, but in private luxury vehicles equipped with all the latest amenities. In our exhibition, two princely travelling carriages, both dating from around 1830, convey a picture of how these luxury vehicles looked: the Vienna-built travel-sleeper of Austria's Emperor Franz I and the London-built travelling carriage of Princess Wilhelmine von Thurn und Taxis.

Zweisitziger Leib-Reisewagen Kaiser Franz I.

Wien, um 1830

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. W 051

Kaiser Franz I. (1768-1835) unternahm im Laufe seines Lebens rund 125 Reisen, die ihn in alle Teile seines Reiches führten. Da er auf diesen Fahrten stets viele Stunden im Wagen verbringen musste, war der kaiserliche Reisewagen mit allem Komfort ausgestattet: Er ist eine so genannte Dormeuse, in der ein Bett eingerichtet werden kann und sogar eine Toilette eingebaut ist. Für die Sicherheit des Reisenden sorgten die Aufhängung des Kastens in doppelten Lederriemen, die herausklappbare Bergstütze und der gusseiserne Bremsschuh. Das Gepäck wurde im Koffer auf dem Dach und im Stauraum über dem Hintergestell untergebracht, der zugleich auch als Sitz für den mitfahrenden Lakaien diente.

Für einen Reisewagen ungewöhnlich sind die



verschwenderische Vergoldung von Fahrgestell und Rädern sowie die reiche Verzierung mit vergoldeten Bronzereliefs. Sie sind ein deutlicher Hinweis auf den außergewöhnlich hohen Rang des Reisenden.

Two-seat Personal Travelling Carriage of Emperor Franz I

Vienna, ca. 1830

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. W 051

In the course of his life, Emperor Franz I (1768-1835) made about 125 journeys that took him to all parts of his empire. Because he had to spend many hours in the carriage during these journeys, the imperial travelling carriage was equipped with all modern conveniences: it is a so-called *dormeuse* (French: sleeper), in which a bed could be set up and which even had a built-in toilet. The suspension of the body on double leather-braces, the fold-out mountain-check and cast-iron drag-shoe ensured the passenger's safety. The luggage was stowed away in cases fixed to racks on the roof and in the storage compartment at the rear, which also served as a footman's seat.

Unusual for a travelling carriage is the lavish gilding of the undercarriage and wheels as well as the ornate decoration with gilded bronze reliefs. They are a clear indication of the exceptionally high rank of the traveller.

Reisewagen der Fürstin Wilhelmine von Thurn und Taxis

Baxter & Pearce, London, 1833

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 090

Zeitgleich mit den umfangreichen Wagenankäufen in Wien (Kat.-Nr. 3) wurde 1833 in London dieser, den modernsten technischen Errungenschaften entsprechende Reisewagen angekauft. Anders als die *Dormeuse* von Kaiser Franz I. war er für kurze Reisen bestimmt und ist daher weder mit einer Toilette versehen, noch zum Schlafen eingerichtet. Zu seiner ursprünglichen Ausstattung gehörte jedoch eine Leselampe.

Der Reisewagen ist ein *Landaulet*, dessen Dach bei Schönwetter geöffnet werden konnte. Besonders innovativ ist die um 1830 neu aufgekommene achtfache Federung mit auf elliptischen Druckfedern gelagerten C-Federn. Für Reisewägen typisch sind der



über der Hinterachse angebrachte Bedientensitz mit Klappverdeck und die Ausstattung mit zahlreichen, teils mobilen Gepäckbehältern. Zur Sicherheit des Fahrgastes dienten die stabförmige Bergstütze und der gusseiserne Bremsschuh, die bei Berg- und Talfahrten eingesetzt wurden.

Travelling Carriage of Wilhelmine, Princess von Thurn und Taxis

Baxter & Pearce, London, 1833

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 090

The present travelling carriage, built with the latest technological features, was purchased in London in 1833, at the same time as the extensive carriage acquisitions in Vienna (cf. Cat. No. 3). In comparison to the *dormeuse* (French: sleeper) of Emperor Franz I, it was intended for short journeys and thus equipped neither with a toilet nor for sleeping. However, its original equipment included a reading-lamp.

This travelling carriage is a *landaulet*, the hood of which could be opened in fair weather. A particularly innovative feature, which emerged around 1830, is the eight-spring suspension with C-springs over elliptic springs. Characteristic of travelling carriages are the servant's seat with collapsible hood over the rear axle, and the numerous luggage compartments, some of them portable. The bar-shaped mountain-check and cast-iron drag-shoe were used to ensure the passenger's safety on steep slopes.

Helene, Sisi und das fürstliche Haus

1853 war Herzogin Helene in Bayern zur Braut des österreichischen Kaisers Franz Joseph bestimmt worden. Beim Antrittsbesuch in Bad Ischl verliebte sich der Kaiser jedoch in ihre jüngere Schwester Sisi, die er 1854 auch heiratete.

Helene vermählte sich 1858 mit Erbprinz Maximilian Anton von Thurn und Taxis, doch sollte ihr Glück nur von kurzer Dauer sein: 1867 starb ihr noch jugendlicher Gemahl, kurz nachdem sie ihm das vierte Kind geboren hatte.

Als 1871 Helenes Schwiegervater, Fürst Maximilian Karl, starb, wurde ihr neunjähriger Sohn Maximilian Maria zum neuen Chef des Hauses. Bis zu seiner Volljährigkeit im Jahr 1883 führte Helene für ihn die Regierung. Vor allem kümmerte sie sich erfolgreich um die Sicherung der wirtschaftlichen Verhältnisse des fürstlichen Hauses nach dem Verlust der Postrechte. 1883 übergab Helene die Regierung an Maximilian Maria, doch als er 1885 überraschend verstarb, musste sie ein zweites Mal die Leitung des Hauses übernehmen. 1888 trat ihr zweiter Sohn Albert die Regentschaft an. Zwei Jahre später (1890) starb Helene im Beisein ihrer berühmten Schwester Kaiserin Elisabeth von Österreich.

Helene, Sisi and the Princely House

In 1853 Duchess Helene in Bavaria was intended to become the bride of the Austrian Emperor Franz Joseph I. At his first formal visit in Bad Ischl, however, he fell in love with her younger sister, Sisi, whom he married in 1854.

Helene got married to Hereditary Prince Maximilian Anton von Thurn und Taxis in 1858, but her happiness was short-lived: her young husband passed away in 1867, shortly after she gave birth to their fourth child.

When Helene's father-in-law, Prince Maximilian Karl, died in 1871, her nine-year-old son Maximilian Maria became the new head of the princely house. Helene assumed the reins of government until he came of age in 1883. Above all, she successfully secured the economic situation of the princely house after the loss of the postal rights. In 1883 Helene handed over power to Maximilian Maria, but when he died prematurely in 1885, she had to assume control of the princely house once again. In 1888 her second son, Albert, succeeded to the throne. Helene passed away two years later (1890) in the presence of her famous sister, Empress Elisabeth of Austria.

Leib-Victoria à la Daumont des Wiener Hofes

Laurenzi & Comp. Wien, 1852

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. W 030

Die nach der englischen Königin benannte Victoria war um 1850 ein eleganter Modewagen. Sie war ein reines Schönwetterfahrzeug für zwei Personen, das durch ein Faltdach vor plötzlich einsetzendem Regen geschützt werden konnten. Da der Kasten auf Türen verzichtete, konnten die Insassen besonders gut gesehen werden. Dies machte die Victoria zu einem beliebten Damenwagen, mit dem die Besitzerinnen ihre Garderobe bei der Ausfahrt wirkungsvoll zur Geltung bringen konnten.

Diese 1852 von Ludwig Laurenzi gebaute Victoria ist für eine Bespannung à la Daumont eingerichtet: Sie hat keinen Bock, da sie von berittenen Kutschern oder Jockeys gelenkt wurde. Als Leibwagen war sie ausschließlich für den Kaiser und seine Gemahlin bestimmt und somit eines jener Fahrzeuge, das die frisch vermählte Kaiserin Elisabeth regelmäßig benutzte.

Ludwig Laurenzi war ein Schüler von Simon Brandmayer (Kat.-Nrn. 1 und 2) und zählte ab ca. 1830 selbst zu den berühmtesten Wagenfabrikanten Wiens. 1852 nahm er Jacob Lohner (Kat.-Nr. 10) und Joseph Neuß (Kat.-Nr. 7) in seine Firma auf, welche fortan „Laurenzi & Comp.“ hieß. Beide Mitarbeiter wurden später führende Fabrikanten in Wien und Berlin.



Personal Victoria à la Daumont of the Vienna Court

Laurenzi & Comp. Vienna, 1852

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. W 030

Named after the British queen, the victoria was a fashionable, elegant carriage in use around 1850. It was purely a fine weather vehicle, accommodating two persons, but could be closed with a folding top if the travellers were caught in the rain. The absence of doors meant that the passengers were easily visible. This made the victoria a popular lady's carriage, allowing the owners to show off their wardrobe to its best advantage when they went for a drive.

The present victoria, built by Ludwig Laurenzi in 1852, was designed for harnessing à la Daumont: it did not have a coach-box, as it was driven by mounted coachmen or postillions. A personal carriage, it was intended for the exclusive use of the emperor and his wife, and was thus among the vehicles used regularly by the newly-wedded Empress Elisabeth.

Ludwig Laurenzi studied with Simon Brandmayer (cf. Cat. Nos. 1 and 2), and by around 1830 he ranked among the most renowned Vienna coach-makers himself. In 1852 he brought Jacob Lohner (cf. Cat. No. 10) and Joseph Neuss (cf. Cat. No. 7) as partners into his business, which was henceforth called Laurenzi & Comp. Both partners would later become leading coach-makers in Vienna and Berlin.

Victoria à la Daumont der Erbprinzessin Helene von Thurn und Taxis

Joseph Neuß zugeschrieben. Berlin (?), um 1858

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 095

Der berühmte Berliner Wagenfabrikant Joseph Neuß baute 1858 für Erbprinzessin Helene eine modische Victoria, die vermutlich mit dem hier gezeigten Fahrzeug identisch ist. In allen wesentlichen Details ähnelt sie jener Victoria, die von Helenes Schwester Sisi in Wien verwendet wurde.

Ein kleiner Unterschied besteht darin, dass Helenes an sich zweisitziger Wagen zusätzlich noch mit einem gegen die Fahrtrichtung angebrachten, klappbaren Notsitz für eine dritte Person ausgestattet ist. Für Victorias charakteristisch ist das über der Vorderachse angebrachte, große geschwungene Spritzleder, welches die Insassen vor Staub und Kot schützte, die von den Vorderrädern aufgewirbelt wurden. Der (heute nicht mehr existierende) Kutschersitz war auf Eisenstreben montiert und konnte bei Bedarf abgenommen werden, wenn der Wagen ohne Kutscher von berittenen Jockeys gelenkt werden sollte. Tatsächlich war diese Art der Bespannung besonders beliebt, weil sie den Wageninsassen freie Aussicht gewährte, die nicht durch einen Kutschbock behindert wurde.



Victoria à la Daumont of Helene, Hereditary Princess von Thurn und Taxis

Attributed to Joseph Neuss, Berlin (?), ca. 1858

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 095

In 1858 the renowned Berlin coach-maker Joseph Neuss built a fashionable Victoria for Hereditary Princess Helene, which was probably the present vehicle. It resembles in all significant details the Victoria used by Helene's sister Sisi in Vienna.

A small difference is the equipment of Helene's original two-seat carriage with an additional, rear-facing fold-away seat for a third person. A characteristic feature of the Victoria is the large, curved mud wing at the front axle, which protected the passengers from dust and dirt whirled up by the front wheels. The coachman's seat (now lost) was mounted on iron braces and could be removed if the carriage was not driven by a coachman but steered instead by mounted riders. As a matter of fact, this type of harnessing was extremely popular since it afforded the passengers a clear view, unobstructed by a coachman's seat.

Zweisitziger Leibwagen (Coupé) der Erbprinzessin Helene von Thurn und Taxis

Johann Michael Mayer. München, 1858
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 093

1858 wurden anlässlich der Hochzeit von Erbprinz Maximilian Anton von Thurn und Taxis mit Prinzessin Helene in Bayern zahlreiche neue Kutschen angefertigt, zu denen auch dieses qualitätvolle Coupé gehört. Als „Leibwagen“ war es für den alltäglichen Gebrauch der Erbprinzessin bestimmt. Es präsentiert sich daher als Stadtwagen mit drei Fenstern, zwei Laternen und zurückhaltendem Dekor.

Das Fehlen einer Lakaienbrücke an der Kastenrückseite, der einfache und niedrige Kutschersitz, auf dem auch der Bediente Platz findet, und der außen angebrachte einfache Auftritt mit Spritzschutz sind typische Charakteristika eines Wagens für den täglichen Gebrauch, der nicht nur elegant, sondern auch praktisch sein musste. Nur die technische Konstruktion des Wagens mit Langwiedgestell, Schwanenhälsen und in C-Federn hängendem Kasten gab dem Eingeweihten einen Hinweis auf den hohen Rang der Eigentümerin.



Two-seat Personal Carriage (Coupé) of Helene, Hereditary Princess von Thurn und Taxis

Johann Michael Mayer, Munich, 1858
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 093

On the occasion of the wedding of Maximilian Anton, Hereditary Prince von Thurn und Taxis and Princess Helene in Bavaria in 1858, a large number of new carriages were built, including this high-quality coupé. A “personal carriage”, it was intended for the daily use of the hereditary princess. Thus it is a town-carriage with three windows, two lamps and muted decorations.

The absence of a footman’s platform behind the box, the simple and low coachman’s seat, where the liveried footman took his place next to the driver, and the simple outside running board with mud guard are typical characteristics of a carriage for daily use, which had to be both elegant and practical. Only the technical construction of the carriage with perches, crane-necks and the suspension of the body on C-springs gave initiates a hint of the high rank of its owner

Geschlossene Kalesche der Erbprinzessin Helene von Thurn und Taxis

Franz Paul Gmelch. München, 1858
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 094

Auch der königlich bayrische Hofwagenbauer Franz Paul Gmelch, neben Johann Michael Mayer der zweite bedeutende Münchner Kutschenfabrikant, wurde 1858 anlässlich der Hochzeit des Erbprinzenpaares mit Aufträgen bedacht.

Zu den von ihm gebauten Fahrzeugen gehört dieser elegante Leibwagen der Erbprinzessin Helene. Es handelt sich um eine geschlossene Kalesche und somit einen Allwetterwagen, der sowohl offen als auch geschlossen gefahren werden konnte: Bei Regen oder Kälte wurde der Wagenkasten mit Klappverdeck, Steckdach und Fenstern ganz verschlossen. Bei Schönwetter hingegen wurde das Klappverdeck zurückgeschlagen, das Steckdach wurde entfernt und zusammen mit den Fenstern in den Magazinen unter Lakaien- und Kutschersitz verstaut. So verwandelte sich das Fahrzeug in einen eleganten Promenadewagen. Kaleschen dieser Form waren um 1850 ausgesprochene Modewägen, die sich bei der eleganten Welt besonderer Beliebtheit erfreuten.



Closed Barouche of Helene, Hereditary Princess von Thurn und Taxis

Franz Paul Gmelch, Munich, 1858

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 094

Franz Paul Gmelch, coach-maker to the Royal Bavarian Court and the second important Munich coach-maker alongside Johann Michael Mayer, was also granted commissions on the occasion of the hereditary princely couple's wedding in 1858. Among the vehicles he built was this elegant personal carriage for Hereditary Princess Helene, a closed barouche and thus an all-weather carriage, which could be driven either open or closed: In rainy and cold weather the body of the carriage with collapsible hood, removable top and windows was completely closed, while in fair weather the collapsible hood was folded back, and the top and windows were removed and stowed away in the storage compartments underneath the footman's and coachman's seat. Thus the vehicle was turned into an elegant promenade carriage. Around 1850 barouches of this kind were the latest fashion and enjoyed great popularity among elegant society.

Margarete und Albert - der Hofstaat wird wieder lebendig

Erzherzogin Margarete kam am 6. Juli 1870 in Ungarn zur Welt. Sie war eine Enkelin des französischen Königs Louis Philippe und eine Urenkelin Kaiser Leopolds II. 1890 heiratete sie Fürst Albert von Thurn und Taxis, der erst zwei Jahre zuvor seinem verstorbenen Bruder Maximilian Maria in der Leitung des fürstlichen Hauses gefolgt war. Über seine Mutter, Erbprinzessin Helene, war er ein Neffe von Kaiserin Elisabeth.

Albert und Margarete bauten das Schloss St. Emmeram zur „zweiten Wiener Hofburg“ aus, deren prunkvolle Hofhaltung großes Aufsehen erregte. Dazu gehörten ein minutiös geregeltes Zeremoniell und eine riesige Dienerschaft in goldbetressten Livreen und gepuderten Perücken, aber auch ein großes soziales Engagement und die Förderung von Kunst und Wissenschaft. Fürstin Margarete war übrigens selbst eine begabte Künstlerin, die zahlreiche Gemälde und Plastiken hinterließ.

Die verwandtschaftlichen Beziehungen zu Wien wurden stets gepflegt: Kaiser Franz Joseph wurde Taufpate des 1893 geborenen ersten Sohnes des Paares. Im Regensburger Bahnhof stand ein eigener Eisenbahn-Salonwagen für Fahrten nach Wien bereit.

Margarete and Albert - The Revival of the Court

Archduchess Margarete was born in Hungary on 6 July 1870. She was a granddaughter of the French king Louis-Philippe I and a great-granddaughter of the Holy Roman Emperor Leopold II. In 1890 she married Prince Albert I of Thurn and Taxis, who had succeeded his deceased brother Maximilian Maria as ruler of the princely house only two years earlier. Through his mother, Hereditary Princess Helene, he was a nephew of Empress Elisabeth of Austria.

Albert and Margarete converted St. Emmeram Palace into a “second Vienna Hofburg” and the magnificence of the court caused a sensation. It included a meticulously precise ceremonial and an enormous entourage of servants in gold-braided livery and powdered wigs, as well as great social commitment and patronage of the arts and sciences. Princess Margarete was, incidentally, a talented artist herself and left to posterity numerous paintings and sculptures.

The family relations with Vienna were always maintained: Emperor Francis Joseph I was the godfather of the couple's first son, born in 1893. And at the Regensburg station a private railway saloon car was always kept ready to leave for family trips to Vienna.

Galawagen (Berline) für Gäste der Fürsten von Thurn und Taxis

Louis Rühle, Berlin, 1910

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 097

Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden die viersitzigen Berlinen nach und nach von den vielseitigeren Landauern und den kompakteren Coupés verdrängt. Im höfischen Bereich wurden sie jedoch bis ins frühe 20. Jahrhundert als hochrangige Galafahrzeuge gebaut und verwendet. So ließen sich auch die Fürsten von Thurn und Taxis noch im Jahr 1910 von der renommierten Berliner Wagenfabrik Rühle eine Berline bauen, die als Galawagen für hochstehende Gäste dienen sollte. Zahlreiche konstruktive und gestalterische Details verweisen auf den hohen Rang des Wagens: Die Konstruktion des Fahrgestells



mit Langwied und achtfacher Federung ist ebenso ein Hoheitszeichen wie die an der Kastenrückseite angebrachte Lakaienbrücke, die prunkvolle Gala-Bockdecke und die Ausstattung mit vier reich geschmückten Laternen.

In reizvollem Kontrast zur konservativen Bauweise und Gestaltung des Fahrzeugs steht seine technische Innenausstattung: 1912 wurde die Berline mit elektrischer Innenbeleuchtung versehen - ein außergewöhnlicher Luxus, der am Kaiserhof in Wien nie erreicht wurde.

State Carriage (Berlin Coach) for Guests of the Princes of Thurn and Taxis

Louis Rühle, Berlin, 1910

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 097

In the course of the 19th century the four-seat Berlin coach was increasingly replaced by the more versatile landau and smaller coupe, which, however, continued to be built until the early 20th century for use at court on important ceremonial occasions.

As late as 1910, the Princes of Thurn and Taxis commissioned a Berlin coach from the renowned carriage manufacturers Rühle in Berlin. It was intended to serve as a state carriage for distinguished guests. Numerous details of construction and design suggest the importance of this vehicle: the construction of the undercarriage with perch and eight-spring suspension as well as the footman's platform at the rear of the body, the magnificent hammercloth and the four richly decorated lamps are insignia of sovereignty.

The technical equipment of the interior provides a charming contrast to the conservative construction and design of the vehicle: in 1912 this Berlin coach was equipped with electrical interior lighting, an extraordinary luxury that was never introduced at the imperial court in Vienna.

Sommer-Leibwagen (Coupé d'Orsay) der Fürstin Margarete von Thurn und Taxis

Joseph Neuß, Berlin, 1909

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 098

Zweisitzige Fahrzeuge, deren Kasten mit fix verbundenem Kutschbock in einem Langwiedgestell mit achtfacher Federung hängt, werden als Coupé d'Orsay bezeichnet. Sie waren eine elegante Form der Stadtwägen und wurden meist als Alltagsfahrzeuge für hochrangige Auftraggeber gebaut.

Dieses äußerlich zurückhaltende Coupé d'Orsay besticht vor allem durch seine verschwenderische Innenausstattung. Besonders schön ist die Staffierung aus roter Seide und roten Blumenborten. Unter dem Frontfenster ist ein mit rotem Leder bezogener Behälter für Toiletteartikel montiert. Zusätzlich gibt es einen Aschenbecher und eine Halterung für Zigaretten und Zünder. So wie bei der 1910 gebauten Berline (Kat.-Nr. 8) ist auch hier eine elektrische Beleuchtung eingebaut. Ein neben der Sitzbank montierter Blasbalg ist über einen Schlauch mit einer Pfeife an der Außenseite des Wagens verbunden. So konnte die Fürstin dem Kutscher durch Pfeifsignale Nachrichten übermitteln.

Margarete besaß noch ein zweites, äußerlich vollkommen gleichartiges Coupé d'Orsay, das sich nur in einem einzigen Detail unterschied: Als „Winter-Wagen“ war es nicht mit Seide, sondern mit wärmendem, rotem Tuch tapézirt.



Personal Summer-Carriage (Coupé d'Orsay) of Margarete, Princess of Thurn and Taxis

Joseph Neuss, Berlin, 1909

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 098

The term coupé d'Orsay refers to two-seat vehicles whose body with fixed coach-box is attached to a perch undercarriage with an eight-spring suspension. They were an elegant type of town-carriage and built mainly for everyday use by high-ranking customers.

While its outside design is rather discreet, the present coupé d'Orsay has an impressively lavish interior. The trim of red silk edged with red flowers is particularly beautiful. A compartment upholstered in red leather and intended for toiletries is mounted beneath the front window. In addition there is also an ash-tray and a holder for cigarettes and matches. Like the Berlin coach built in 1910 (Cat. No. 8), it features electrical interior lighting. A bellows is mounted next to the bench-seat and connected through a tube with a whistle outside the carriage. In this manner the princess could signal the driver.

Margarete owned a second, outwardly completely identical coupé d'Orsay, which only had one small distinguishing feature: as a "winter-carriage" it was not lined with silk but with a warm red fabric.

Fahrbarer, geschlossener Tragsessel der Fürsten von Thurn und Taxis

Sebastian Armbruster. Wien, um 1905/06
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 102

Von der berühmten Wiener Wagenfabrik Armbruster wurde kurz nach 1900 dieses außergewöhnliche Fahrzeug gebaut. Es ist zweifelsohne ein Unikat, bei dem es sich um eine Auftragsarbeit handeln dürfte.

Der Kasten des Wagens ähnelt einem Tragsessel: Diese hatten den Einstieg an der Vorderseite, da seitlich die Tragholme fixiert waren. In unserem Fall ist der Kasten jedoch nicht zum Tragen eingerichtet, sondern mittels elliptischer Druckfedern auf ein kleines Kutschen-Fahrgestell montiert. Ein besonderes Kuriosum ist dabei die Tatsache, dass er verkehrt zur Fahrtrichtung angeordnet ist, was für den Insassen natürlich unbequem war. Dennoch war diese Konstruktion notwendig, da an der

Vorderseite des Wagens das Pferd eingespannt werden musste und eine Türe dort sinnlos gewesen wäre. Das Fahrzeug hat keinen Kutschbock und wurde demnach vom Sattel aus gelenkt. Wie der berittene Kutscher die am Kasten links angebrachte Kurbelbremse bedienen sollte, bleibt allerdings ein Rätsel.



Wheeled, Closed Sedan Chair of the Princes von Thurn und Taxis

Sebastian Armbruster, Vienna, ca. 1905/06
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 102

This unusual vehicle was built by the renowned Vienna carriage manufacturer Armbruster shortly after 1900. It is undoubtedly unique and was probably built on commission.

The body of the carriage resembles a sedan chair: these had the entry at the front as the carrying poles were fixed at the sides. In this case, however, the body is not designed for carrying but mounted on a small undercarriage with elliptic springs. Curiously enough it is placed facing backwards, which was, of course, uncomfortable for the passenger. Nevertheless this construction was necessary since the horse was harnessed at the front end of the carriage and a door would thus have been useless there.

The vehicle did not have a coach-box but was steered from the saddle. How the mounted rider was supposed to operate the crank-brake attached to the left side of the body remains a mystery, however.

Korbwagen (Cabriolet à la Daumont) der Fürsten von Thurn und Taxis

Gebrüder Kölber. Budapest, 1889
Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 100

Wägen mit Kästen aus Korbgeflecht wurden vor allem in Osteuropa hergestellt. Sie wurden um 1865 in Paris als sommerliche Fahrzeuge modern und erfreuten sich in den folgenden Jahrzehnten in ganz Europa steigender Beliebtheit.

Der Ankauf dieses kleinen Korbwagens bei den Gebrüder Kölber in Budapest könnte bereits im Hinblick auf die bevorstehende Vermählung der dort lebenden Erzherzogin Margarete mit Fürst Albert I. erfolgt sein. Er entspricht vom Typus her einem vierrädrigen Cabriolet à la Daumont. Kennzeichen dieser eher seltenen Wagenart sind der türlose, muschelförmige Kasten ohne Verdeck, der für zwei Personen eingerichtet ist, der an der Rückseite des Kastens fixierte Bedientensitz und der Verzicht auf einen Kutschbock, da das Fahrzeug von der Herrschaft selbst gelenkt wurde.

Eine Besonderheit dieses Wagens bildet der vom französischen Fabrikanten Merville konstruierte längliche Sonnenschirm aus weißer Seide, der mittels einer Stange in eine Halterung an der Rückseite der Sitzbank gesteckt werden kann. Er schützte die Herrschaft vor zu starker Sonne und ist zugleich ein dekoratives Element, das wesentlich zum elegant-verspielten Erscheinungsbild des Fahrzeugs beiträgt.



Basket-Carriage (Cabriolet à la Daumont) of the Princes von Thurn und Taxis

Kölber Brothers, Budapest, 1889

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 100

Carriages with basketwork bodies were mainly manufactured in Eastern Europe. They became fashionable summer vehicles in Paris around 1865 and enjoyed increasing popularity throughout Europe in the following decades.

This small basket-carriage was probably acquired from the Kölber brothers in Budapest in view of the forthcoming marriage of Prince Albert I to Archduchess Margarete, who lived in Budapest. In its style it resembles a four-wheel cabriolet à la Daumont. Characteristic of this rather rare vehicle type accommodating two persons is the shell-shaped body without doors and top, the footman's seat at the rear of the body and the absence of a coach-box, as the owner drove the vehicle himself.

A special feature of the present carriage is the elongated umbrella-top of white silk, constructed by the French manufacturer Merville. It can be fastened with a pole to a support device at the back of the seat. It protected the passengers from the blazing sun; at the same time it is also a decorative element that contributes considerably to the vehicle's elegantly playful appearance.

Gesellschaftswagen (Break de Chasse) der Fürsten von Thurn und Taxis

Jacob Lohner, Wien, 1884

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 099

Der Break wurde um 1840/50 in England als Einfuhrwagen für junge Pferde entwickelt.

Sein besonderes Charakteristikum ist der hohe Bock, der den Kutscher vor ausschlagenden Pferden schützte. Das Fahrzeug fand bald auch auf dem Kontinent Verbreitung, wo es in verschiedenen Varianten weiterentwickelt wurde.

Bei dem hier gezeigten, 1884 von Jacob Lohner in Wien gebauten Wagen handelt es sich um einen so genannten Break de Chasse; er entspricht somit einer gehobenen Form dieses Typs, die bei Jagden und Pferderennen Verwendung fand.

Sein offener Kasten ist mit zwei einfachen, einander gegenüberliegenden Sitzbänken für die Herrschaft ausgestattet. An der Rückseite befindet sich eine mittels Eisenstützen fixierte erhöhte Bank für die Bedienten. Der direkt an den Kasten angesetzte Kutschbock ist ebenfalls erhöht. Sein Unterbau enthält einen Magazinraum, der durch seitliche Lamellen belüftet werden kann.

Zur technischen Ausstattung des Wagens gehört eine Backenbremse, die durch ein am Kutschbock angebrachtes Rad betätigt werden kann, und ein an einer langen, lederbezogenen Kette hängender Bremsschuh.



Break de Chasse of the Princes von Thurn und Taxis

Jacob Lohner, Vienna, 1884

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 099

The break was developed in England between 1840 and 1850 and used for breaking in young horses. Its characteristic feature is the high coach-box, which protected the coachman from the kicking horses. The vehicle was soon in widespread use in Europe, where it was further developed in various versions.

The present carriage, built by Jacob Lohner in Vienna in 1884, is a so-called break de chasse, a more exclusive version that was used for hunting and horse-races.

The open-topped carriage is equipped with two simple bench-seats for the passengers, facing each other. A raised platform for the footmen, which is fixed with iron braces, is situated at the rear. The coach-box is directly attached to the body and also raised. Its base contains a storage space, which can be aired through slats at the sides.

The technical equipment of the carriage includes a shoe-brake, which can be applied by a wheel attached to the coach-box, and a drag-shoe fastened to a long, leather-covered chain.

Dogcart der Fürsten von Thurn und Taxis

H. Hänel, Waldenburg, um 1900

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv.-Nr. D 103

Während die fürstlichen Gala- und Stadtwägen stets bei berühmten Fabrikanten in großen Städten wie Wien, München oder Berlin bestellt wurden, ging das Haus Thurn und Taxis beim Ankauf sportlicher Fahrzeuge wesentlich preisbewusster vor. So wurde der hier gezeigte, zweirädrige Wagen 1910 in gebrauchtem Zustand um einen vergleichsweise niedrigen Betrag aus Privatbesitz erworben.

Das Fahrzeug ist ein so genannter Dogcart, ein um 1800 in England entwickelter, zweirädriger Jagdwagen. Er war für die Bespannung mit einem großen Pferd gedacht und wurde daher stets besonders hoch gebaut. Sein Kasten wurde üblicherweise mit zwei Längsfedern über der Achse des Fahrgestells fixiert. Er war als Magazin gestaltet, in welchem die Jagdhunde mitgeführt werden konnten. Um die Tiere mit ausreichend Sauerstoff zu versorgen, wurden an den Seiten Lüftungsgitter oder (wie bei unserem Wagen) Jalousien eingebaut. Dogcarts wurden stets vom Eigentümer selbst gelenkt, der auf dem einfachen Sitz an der Kastenvorderseite Platz nahm. Dahinter war ein zusätzlicher Sitz für den Bedienten angebracht, der gegen die Fahrtrichtung Rücken an Rücken mit seinem Herrn saß und seine Beine auf der umgeklappten Kastenrückwand abstellen konnte.



Dogcart of the Princes von Thurn und Taxis

H. Hänel, Waldenburg, ca. 1900

Kunsthistorisches Museum, Wagenburg, Inv. No. D 103

While the princely state and town-carriages were always commissioned from renowned coach-makers in big cities such as Vienna, Munich and Berlin, the House of Thurn und Taxis was much more price-conscious when acquiring sporty vehicles. The present two-wheel carriage was bought second-hand from a private owner for a comparatively small sum in 1910.

It is a so-called dogcart, a two-wheel hunting carriage, which was developed in England around 1800. It was intended for harnessing to a big horse and was thus always built especially high. Its body was usually fixed on two longitudinal springs on the axis of the frame. It was designed as a box to carry hunting dogs. In order to ensure that the animals had enough oxygen, the sides were either fitted with gratings or (as in the case of our carriage) with louvered blinds. Dogcarts were always driven by the owner himself, who was seated on a simple seat at the front of the body. Behind was an additional rear-facing seat for the footman, who sat back to back with his master and could rest his feet on the fold-down back wall of the carriage-body.

Die Zeiten ändern sich

Der Erste Weltkrieg brachte ein jähes Ende der „guten alten Zeit“: Das Fürstenhaus verlor rund die Hälfte seines Grundbesitzes, und die Regensburger Bevölkerung verarmte. Zur Linderung der Not eröffnete Fürst Albert 1923 die „Fürstliche Notstandsküche“, die Bedürftigen jeden Tag gratis eine warme Mahlzeit zur Verfügung stellt. Noch heute nehmen täglich weit über 200 Menschen dieses Angebot in Anspruch.

Obwohl der Zweite Weltkrieg weitere Gebietsverluste brachte, blieb das fürstliche Haus mit 25.000 Hektar Land bis heute der größte private Grundbesitzer in Europa.

1950 begingen Albert und Margarete ihre Diamantene Hochzeit. Zwei Jahre später starb der Fürst mit 85 Jahren; 80.000 Menschen erwiesen ihm in der Basilika St. Emmeram die letzte Ehre. Fürstin Margarete folgte ihrem Gemahl 1955.

Von der gemeinsamen Liebe des Fürstenpaares zu Kutschen und Pferden legen die hier gezeigten Fahrzeuge noch heute ein deutliches Zeugnis ab.

The Times Change

The First World War brought a sudden end to “the good old days”. The princely house lost about half of its land and the population of Regensburg became impoverished. To relieve the distress, Prince Albert opened the “princely charity kitchen” in 1923, where those in need got a warm meal for free every day. Even today, more than 200 people daily take advantage of this service.

Although the Second World War brought further loss of land, the princely house, with some 25,000 hectares of land, remains the largest private landowner in Europe to this day.

In 1950 Albert and Margarete celebrated their diamond wedding anniversary. Two years later, the prince died at the age of 85, and 80,000 people came to St. Emmeram Basilica to pay him their last respects. Princess Margarete followed her husband in 1955.

The vehicles presented in this exhibition bear clear testimony to the princely couple’s shared fondness for carriages and horses.



Öffnungszeiten Wagenburg

April - Oktober täglich 9 - 18 Uhr

November - März täglich außer Montag 10 - 16 Uhr

Eintrittspreise

Erwachsene € 4,50

Gruppen ab 10 Pers., p. P. € 3,-

Audio Guide in Deutsch, Englisch, Italienisch € 2,-

Die Preise beinhalten den Eintritt in die Sonderausstellung und die Sammlungen des Kunsthistorischen Museums. Änderungen vorbehalten.

Publikationen zur Ausstellung

Zur Ausstellung erscheint ein Katalog, welcher im Shop des KHM oder online unter www.khm.at zum Preis von € 22,- erhältlich sein wird.

Tourismus-Information

Mag. Maria Gattringer

Abteilung Öffentlichkeitsarbeit | Marketing

Tourismusmanagement

Tel.: + 43 1 525 24 - 4031 (Achtung: neue Durchwahl!)

Fax: + 43 1 525 24 - 4098

e-mail: maria.gattringer@khm.at

www.khm.at

Änderungen vorbehalten,
Stand 2. Oktober 2007

kunsthistorisches museum
mit mvk und ötm
wissenschaftliche anstalt
öffentlichen rechts

A-1010 Wien, Burgring 5
Phone +43 1 525 24/4031
Fax +43 1 525 24/4098
www.khm.at, tourist@khm.at