



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Die Festdekoration in Wort und Bild

Bischoff, Eugen

Leipzig, 1897

3. Die Festwagen

[urn:nbn:de:hbz:466:1-84606](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-84606)

Die Korkindustrie (Carl Lindemann, Raschau, durch den die Korkindustrie 1855 in Sachsen eingeführt wurde): Ein reitender Herold mit Fahne — ein Festwagen: ein wirklicher grüner Korkbaum, der eigens zu diesem Zweck aus Afrika bezogen wurde; unter demselben Korkballen und thätige Korkarbeiter; hinter demselben ein Zelt, in dem Arbeiter auf verschiedene Weise beschäftigt sind; — dem Wagen folgen Spanier, Portugiesen, Kabylen (Nordafrika) mit Rohmaterial und Schälwerkzeugen — auf einer Schultertrage die Burg Wettin aus Kork dargestellt.

Die sächsische Sängerschaft stellt einen Festwagen mit allegorischer Darstellung des Gesanges: Eine Gruppe von vier Knaben (wie am Julius Otto-Denkmal), den Quartett-Gesang versinnlichend; Hauptgruppe: ein alter Barde, beschützt von dem Genius des Ruhms; ihm zu Füßen zwei weibliche Idealgestalten, das weltliche und kirchliche Lied vorstellend; — am Podium des Wagens sind die Namen der beteiligten Vereine angebracht. Es folgen ca. 600 Sänger mit ca. 100 Bannern und Fahnen.

Festwagen des Friedens (gestellt von der Stadt Dresden): Musik, 75 weissgekleidete, blumenbekränzte Jungfrauen mit Palmenzweigen — der Wagen: auf dessen Vorderteil der Altar des Friedens, von Amoretten bekränzt, umgeben von vier allegorischen Figuren (Kunst, Wissenschaft, Gewerbe, Handel), überragt von dem geflügelten Friedensgenius mit der Palme vor einer tempelartigen Nische, auf deren Bekrönung eine weisse Taube mit dem Ölweig; den Hintergrund bilden ein Palmenhain und reiche Blumengewinde. — Abordnungen der Dresdner Turnvereine, ca. 200 Turner mit ihren Fahnen.

3. Die Festwagen.

a. Allgemeines. Zunächst dürften ein paar Worte über die Geschichte der Wagen überhaupt am Platze sein.

Die **Figur 361** stellt Ramses II. zu Wagen dar. Man hatte also im alten Ägypten schon im 14. Jahrhundert vor unserer Zeitrechnung elegante zweirädrige Kriegswagen, die von zwei Pferden gezogen und von hinten bestiegen wurden. Die Deichsel endigte in ein Schulterjoch, dessen beide Schalen gepolstert waren und durch Gurten und Riemen befestigt wurden. Ähnlich waren die Kriegs- und Triumphwagen der Assyrer und der Griechen, sowie die Rennwagen der Letztern und der Römer. Die Räder der Kriegs- und Triumphwagen hatten einen Durchmesser von etwa 90 cm; der Wagenkasten war circa 1,5 m breit und gewährte zwei Personen zum Stehen Raum. Die zylindrisch gebogene Brüstung war etwa 60 cm hoch. Eine darüberhinlaufende Stange war nach hinten beiderseits bündelartig umgebogen, beim Besteigen des Wagens als Handgriff dienend. Der Rennwagen, der nur von einer Person benützt wurde, dürfte entsprechend schmaler und leichter gewesen sein. Mit zwei Pferden bespannt hiess der Wagen **Bigä (Fig. 362)**; er wurde zur **Quadriga**, wenn zwei weitere Pferde zu beiden Seiten der ersteren an die erwähnte Stange angesträngt wurden. Die vier Pferde liefen also der Breite nach nebeneinander in einer Reihe.

Der römische Triumphwagen, mit vier weissen Rossen bespannt, unterschied sich von dem oben beschriebenen Wagen, abgesehen von der Ausstattung in kostbarem Material, nur durch eine höhere Brüstung.

Die **Tensa** war der Triumphwagen der Götter- und Kaiserbilder, die in der *Pompa circensis* mitgeführt und nachher auf der *Spina* im Cirkus aufgestellt wurden. Die **Tensa**, die von Sterblichen nicht betreten werden durfte, hatte zwei Räder und einen mit Gold und Elfenbein gezierten Kasten, der auf Pfosten oder Säulchen eine Verdachung trug. Sie war also ein fahrbarer Thronhimmel, gezogen von weissen Pferden, Stieren oder Elefanten.

Das **Cisium** war ebenfalls zweirädrig. Sein Kasten hatte aber einen Sitz mit Rück- und Seitenlehnen. Es wurde im Gegensatz zum Streit- und Rennwagen von vorn bestiegen und glich ungefähr dem modernen **Gig** oder unverdeckten **Kabriolett**.

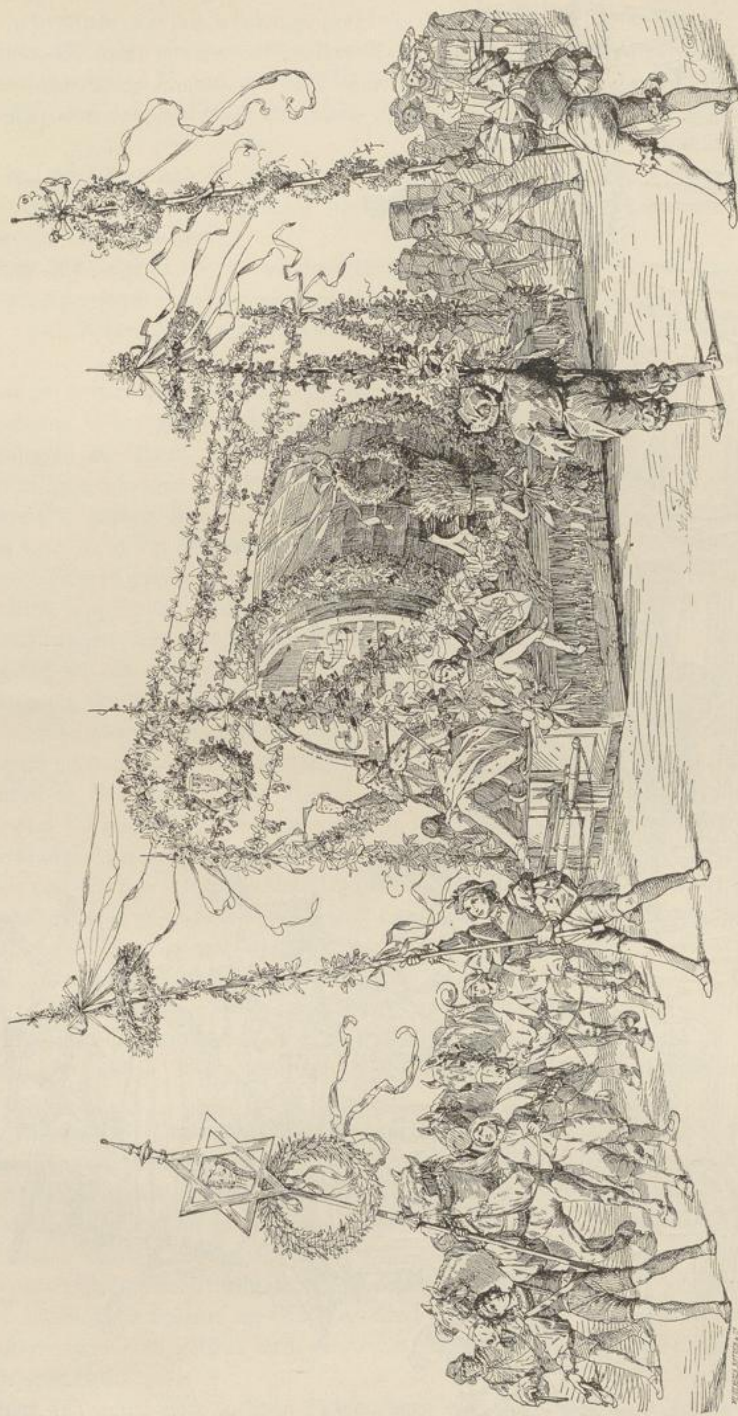


Fig. 382. Wagen der Bierbrauer. Karlsruher Festzug 1896.
(Jubiläums-Festzug 1896. Verlag von J. Bielefelds Hofbuchhandlung, Karlsruhe.)

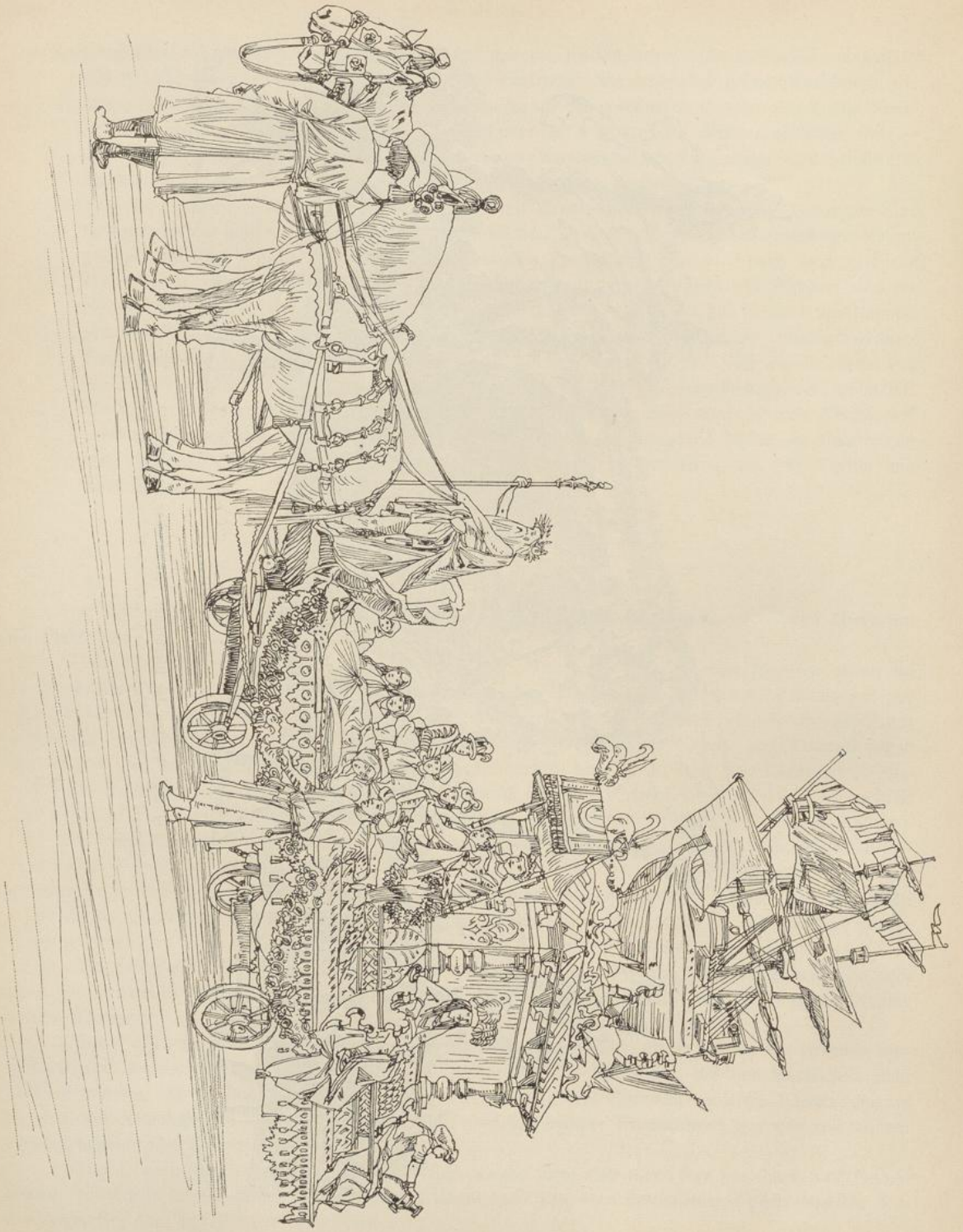


Fig. 388. Wagen des überseeischen Handels. Münchener Centenarfeier 1888.

Das Carpentum war ein zweiräderiger, mit Verdachung versehener Staats- und Reisewagen.

Die **Figur 363** zeigt einen zweiräderigen Karren als Lastwagen. Derartige Karren hatten je nach dem Zweck verschiedenartige Kasten, und ihre Räder waren Vollscheiben, während diejenigen der Personenwagen vier, sechs oder acht Speichen zu haben pflegten. Neben den Karren gab es auch vierräderige Lastwagen.

Ohne Not zu fahren galt im Altertum für weichlich; man überliess es den Frauen und Kranken. Für sie gab es auch vierräderige Wagen, die nach den Namen zu schliessen (carruca, petrorritum, reda etc.) eine Einführung aus Gallien waren.

Die **Figur 364** zeigt einen vierräderigen römischen Wagen für zwei Personen (Pilentum?)

Die Nachfolger jener unverweichlichten Römer, die im Stehen zu sterben wünschten, nahmen es weniger genau. Von Kaiser Nero wird behauptet, dass er auf seinen Reisen an die 1000 Wagen mit sich geführt habe.

Das wurde später wieder anders. Im frühen Mittelalter wurden Personenwagen wenig benützt, weil es nur schlechte Wege gab. Beide Geschlechter ritten auf Pferden oder Maultieren. Nur alte und kranke Leute pflegten zu fahren. So fuhr z. B. Karl der Grosse in seinen alten Tagen auf einem von Ochsen gezogenen zweiräderigen Karren, und die Bischöfe predigten von ihren Wagen aus.

Im Mittelalter kamen auch die Fahnenwagen auf, die im Kriege das Befehlszentrum markierten. Der Erfinder des Carrocio war der Mailänder Erzbischof Aribert (1037). Der vierräderige, grosse, rotbemalte Wagen wurde von Stieren gezogen, und auf ihm war am roten Pfahl die Kriegsfahne wie ein Segel befestigt. Das Palladium hatte eine Ehren- und Schutzwache; sein Verlust galt als Schmach.

Der Frachtwagen des früheren Mittelalters war ein zweiräderiger Karren. Er wurde von sechs bis zehn Pferden gezogen, die voreinander in langer Linie gingen. Mit der Verbesserung der Wege brachte das spätere Mittelalter den vierräderigen Fracht- oder Fuhrmannswagen mit seiner über Bögen gehängten Plane und mit einem unter dem Gestell an Ketten oder Seilen hängenden „Schiff“. Er ist ohne wesentliche Veränderung heute noch üblich. Aus jener Zeit stammt auch das sog. Nürnberger Pferdegeschirr mit den messingenen Scheiben, Nägeln und roten Tuchstücken, das sich ja auch bis heute erhalten hat.

Im 14. und 15. Jahrhundert begann man die noch immer wenig benützten Personenwagen etwas besser und bequemer auszustatten. Sie waren meistens zweiräderig; die Kasten hingen aber zum Teil schon in Riemen und wurden mit Samt und Teppichen ausgeschlagen und behängt. Männer benützten die Wagen nur ausnahmsweise und die Frauen zogen es meistens vor, sich in Sänften tragen zu lassen.

Im 16. Jahrhundert benutzte man vierräderige Wagen zur Personenbeförderung, deren Typ der Leiterwagen ist, in den Sitze eingefügt und dessen Öffnungen mit Korbgeflecht oder mit Brettern geschlossen wurden. Ihnen folgten die Wagen mit prismatischen oder nach unten verjüngten Kasten, denen Säulchen aufgesetzt wurden, die ein gewölbtes Dach trugen und mit Vorhängen versehen waren. Zunächst waren die Einsteigstellen inmitten der beiden Langseiten noch offen; später wurden sie mit Teppichen oder Lederbehang geschlossen.

Zu Anfang des 17. Jahrhunderts baute man diese Wagen geschlossen mit Ausnahme der beiden Langseitenfenster. Den Kasten hing man an seinen vier Ecken vermittelt Riemen oder Seilen über die dem Vorder- und Hintergestell aufgesetzten Schragen. Das waren die ersten Kutschen. Als Verbesserungen folgten nun bald die Fensterscheiben, ein Kutschersitz oder Bock und die geschweiften Lang- und Seitenbäume. Die letzteren ermöglichten es, den Kasten dem Boden näher zu bringen, und ausserdem konnten die niedrigen Vorderräder „unterlaufen“, wodurch der Wagen an Lenkbarkeit gewann.

Das 18. Jahrhundert brachte die Glanzzeit der Personenwagen. Die Kasten wurden in geschweiften Formen, offen oder geschlossen, gebaut, reich geschnitzt, vergoldet und mit Lackfarben bemalt. Tonangebend war der französische Hof.

Die **Figur 365** zeigt einen offenen Prachtwagen der Rokokozeit mit geschweiften Seitenbäumen, Kutschersitz und Lakaientritt. Die geschlossenen Wagen erhielten nunmehr verschliessbare Türen. Eine



Fig. 384. Wagen des Handels. Karlsruher Jubiläums-Festzug 1896.
(Jubiläums-Festzug 1896. Verlag von J. Bielefelds Hofbuchhandlung, Karlsruhe.)

grosse Fensterscheibe bildete den oberen Teil der letztern, und zwei weitere Scheiben wurden beiderseits der Thüre eingefügt. Auch die Einführung der Chaisen oder Kaleschen mit aufschlagbarem Verdeck fällt in diese Zeit. Zu Ende des 18. Jahrhunderts erfanden die Engländer die elastischen Eisenfedern, die sog. C-Federn, an welche die Wagenkasten aufgehängt wurden. (Vergl. Fig. 387.)

Im 19. Jahrhundert kamen zu den C-Federn die elliptischen Druckfedern \ominus . Die letzteren haben die ersten grossenteils verdrängt und sind heute allgemein üblich. Die Wagen wurden durchschnittlich einfacher und leichter gebaut. Die dekorative Seite wurde weniger berücksichtigt, die zweckliche um so mehr.

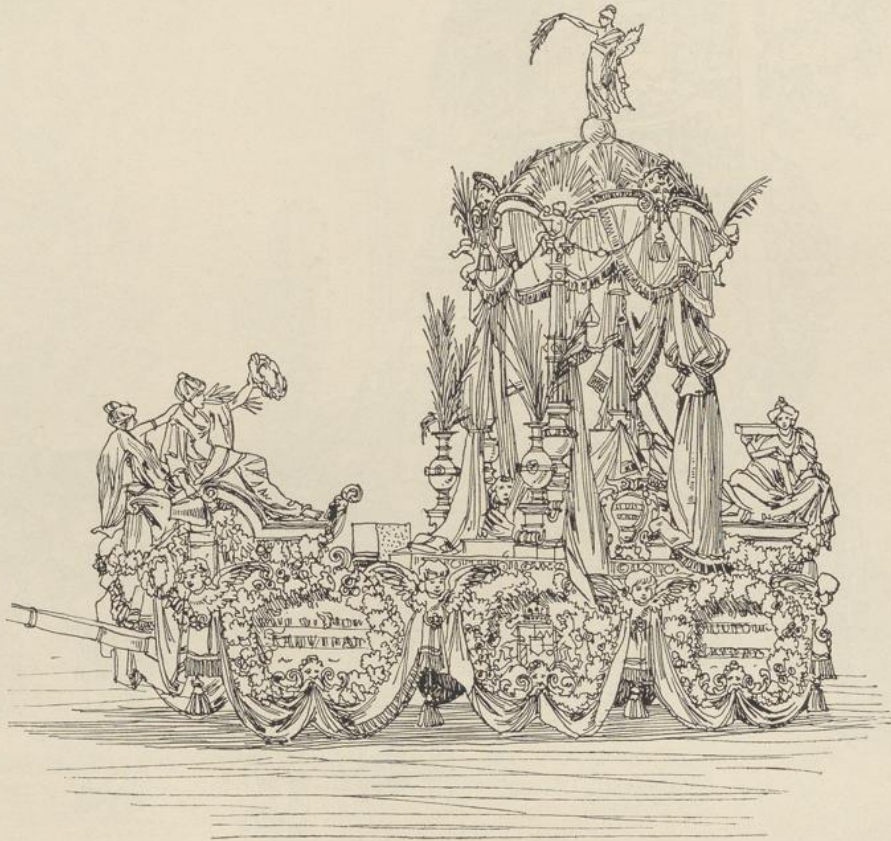


Fig. 385. Wagen der Möbelfabrikanten und Dekorationskünstler. Münchener Centenarfeier 1888.

Hatte man früher einen Langbaum und zwei seitliche Tragbäume, so begnügte man sich fortan mit dem Langbaum allein und auch dieser wurde zum Teil als entbehrlich fallen gelassen, so dass seitliche Eisenbahnschienen an den Langseiten des Kastens die Verbindung von Vorder- und Hintergestell bilden.

Die heutige Zeit verfügt über eine Menge von Personenwagenformen. Zweiräderig sind das Gig, das Kabriolett, das Tandem, das Tilbury etc.; vierräderig dagegen der Feldwagen, der Stadtwagen, die Droschke, die Kalesche, der Landauer, der halbe Landauer, der Phaeton, das Buggy, der Ponywagen, der American, der Omnibus etc.

Auch die Lastwagen haben sich am Fortschritt beteiligt, wenngleich in nicht so ausgesprochener Weise. Zu den altherkömmlichen Formen des Karrens, des Fracht-, Leiter-, Bretter- und Steinwagens sind

als neu hinzugekommen der Pritschenwagen, der Möbelwagen, der Leichenwagen u. a. m. Sie haben gewöhnlich Tragbäume aus I-Eisen und elliptische Druckfedern.

Was nun die Festwagen im besondern betrifft, so kann man nach den überkommenen Abbildungen

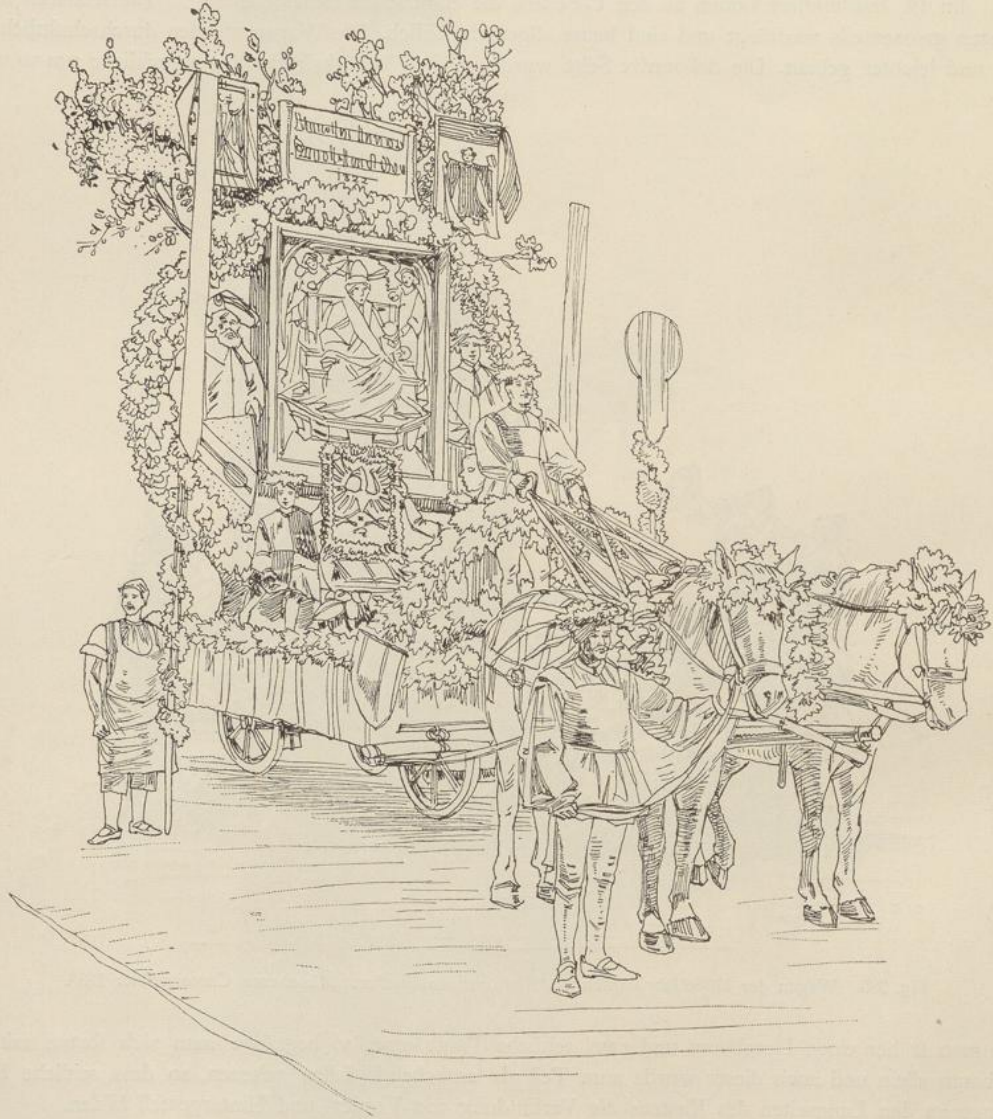


Fig. 386. Wagen der Bäcker. Münchener Centenarfeier 1888.

annehmen, dass sie vom Mittelalter ab bis zum 19. Jahrhundert jeweils im ganzen speziell für ihren Zweck gebaut wurden, während man heute in den meisten Fällen einen vorhandenen Wagen für den Unterbau benützt. Das hatte den Vorteil, dass man im Entwurf weniger gebunden war; anderseits aber war der Aufwand erheblicher. Das glich sich dann wieder dadurch aus, dass die Zahl der Wagen eines Festzuges

geringer war als heute. Die Abbildungen dürfen übrigens nicht für untrüglich genommen werden. Sie machen häufig den Eindruck, dass der ausgeführte Festwagen von dem Entwurf doch wesentlich verschieden gewesen sein dürfte.

Für die Festwagen, die einer Person oder zwei Personen gewissermassen als Triumphwagen zu

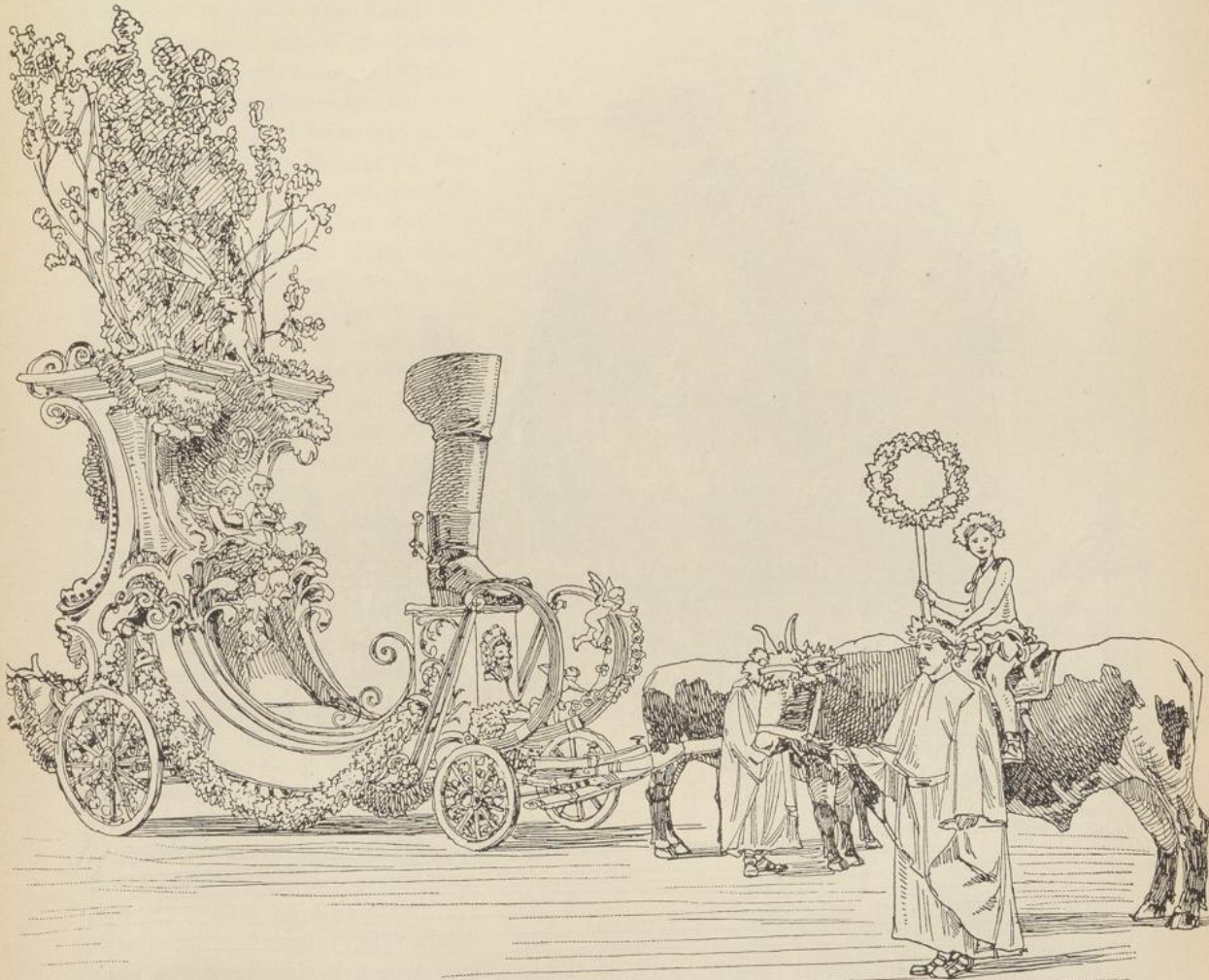


Fig. 387. Wagen der Schuster. Münchener Centenarfeier 1888.

dienen hatten, war in vielen Fällen das römische Cisium mit erhöhter Rücklehne vorbildlich. Man erhielt auf diese Weise einen fahrbaren, zweirädrigen Thronessel.

Die **Figur 366** zeigt ein gotisches Beispiel aus dem 15. Jahrhundert nach einem flämischen Gobelin im Schlosse zu Madrid.

Sollten mehrere Personen auf dem Wagen Unterkunft finden, so baute man ihn vierrädrig. Das

hintere Ende erhob sich dann wieder thronartig für die Hauptperson oder es erhielt eine baldachinartige Verdachung.

Die **Figur 367** zeigt ein hieher zu rechnendes Beispiel nach einem Bilde von David Teniers im Museo del Pardo zu Madrid, also etwa aus der Mitte des 17. Jahrhunderts stammend. Ein anderes Beispiel bringt die

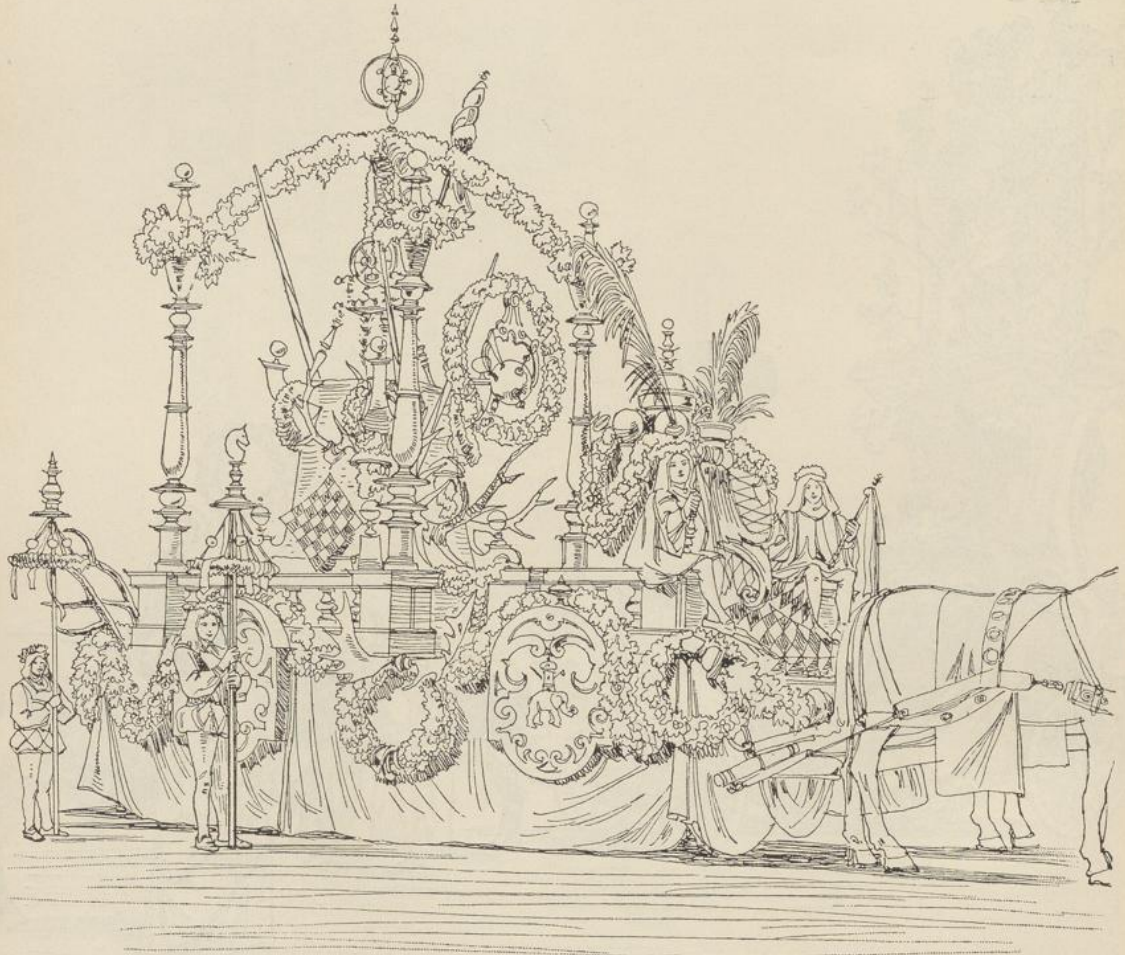


Fig. 388. Wagen der Drechsler. Münchener Centenarfeier 1888.

Figur 368 mit dem Triumph der Tugenden in verkleinerter Nachbildung eines Collaertschen Stiches nach M. de Vos, also dem 16. Jahrhundert angehörig. Weitere Beispiele bringen die Figuren 369 bis 374.

Auf vierräderigen Wagen fanden auch die häufig mitgeführten Orgeln und ähnliche Dinge Platz. Über die Konstruktion moderner Festwagenbauten wurde bereits im zweiten Abschnitt unter 1.1., fahrende Architekturen, und an anderen Stellen geredet und klar gelegt, dass der geeignetste Unterbau für gewöhnlich der Pritschenwagen ist. Immerhin kommen aber auch andere Fuhrwerke in Betracht, so z. B. die Leiterwagen für ländliche und landwirtschaftliche Festzugsdarstellungen, sowie für die Jagd; Wagen alten Stils

für historische Festzüge, Kutschen für die Post, moderne Luxusfahrzeuge für den Blumenkorso und ähnliches mehr.

b. Mythologische und allegorische Wagen. Die Kunst der Renaissance gefiel sich in der Behandlung griechischer und römischer Mythen. Die häufig dargestellten Gottheiten wurden dabei zu volkstümlichen Allegorien für allerlei Begriffe. Minerva ist Vertreterin von Kunst und Wissenschaft. Apollo und die neun Musen repräsentieren Gesang, Spiel und Tanz. Mars vertritt den Krieg, Merkur den Handel, Neptun die Schifffahrt, Diana die Jagd, Viktoria den Sieg u. s. w. Frau Venus und der kleine Liebesgott Cupido, die Glücksgöttin Fortuna, die liebliche Konkordia und die hässliche Diskordia sind beliebte Gestalten für allerlei Darstellungen. Sie erscheinen demnach auch zu Fuss oder zu Wagen, einzeln oder in passender Gruppierung in den Festzügen der Renaissance, der Barock- und Rokokozeit. Sie werden dabei kenntlich gemacht durch die Abzeichen und Attribute, die heute noch für sie üblich sind und grösstenteils schon im Altertume üblich waren.

Die Figuren 369 bis 374 bringen einige Beispiele aus dem Anfang des 17. Jahrhunderts, die recht charakteristisch sind. Sie stammen zum Teil aus einem Festzuge, der am 6. November 1609 zur Feier der Vermählung des Herzogs Johann Friedrich von Württemberg mit Barbara Sophia von Brandenburg in Stuttgart stattfand. Zum Teil beziehen sie sich auf einen Festzug, der einige Jahre später am nämlichen Hofe in Scene gesetzt wurde. Die betreffenden Stiche rühren von zwei verschiedenen Händen her und ebenso die Entwürfe (Fr. Brentel, E. von Hulsen, B. Kuchler etc.).

Der Wagen der **Figur 369** zeigt Mars, Venus und Cupido in ansteigender

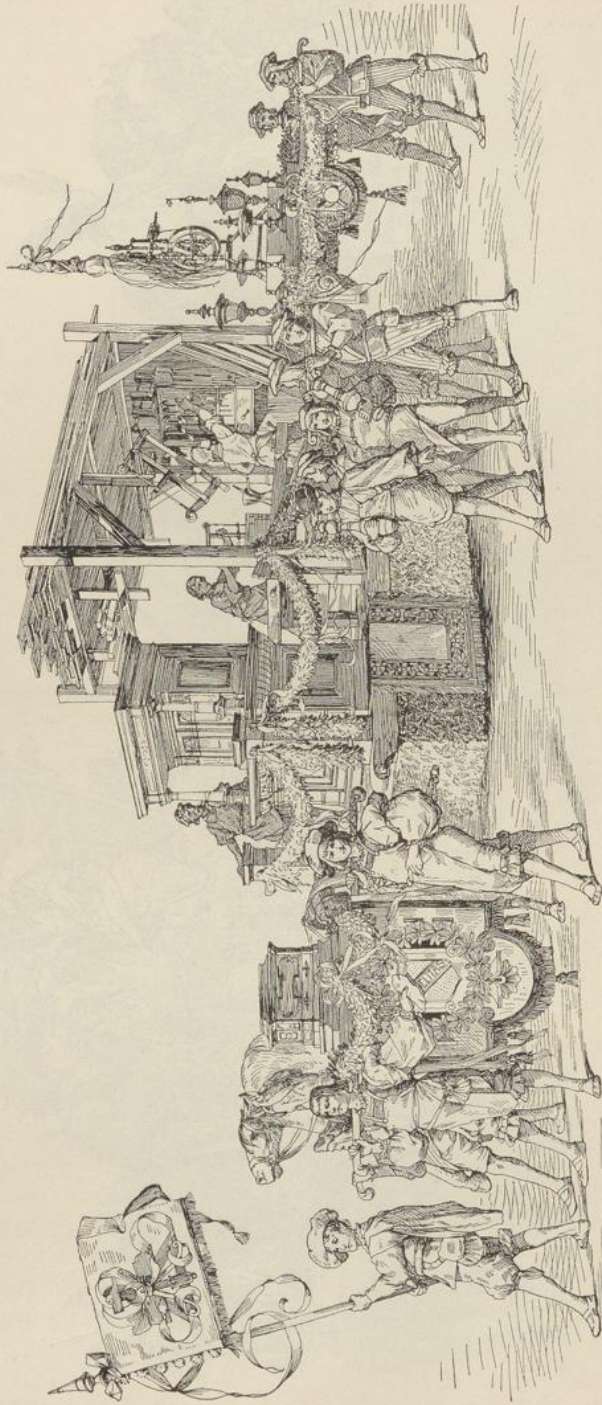


Fig. 380. Wagen der Schreiner. Karlsruher Jubiläums-Festzug 1806. (Jubiläums-Festzug 1806. Verlag von J. Bielefelds Hofbuchhandlung, Karlsruhe.)



Fig. 390. Wagen der SINGER. Karllsruher Jubiläums-Festzug 1896.
(Jubiläums-Festzug 1896. Verlag von J. Biedfeldts Hofbuchhandlung, Karlsruhe.)

Gruppierung. Kutscher und Pferdelenker ist Merkur. Der von Faunen geführte und begleitete Wagen der

Figur 370 zeigt vorn den Liebesgott und auf dem erhöhtem Rücksitz die Frau Venus. Sechs weitere allegorische Frauengestalten mit den Abzeichen eines Sterns, eines Halbmondes, eines Jagdhorns, eines Spiegels, eines Scepters und eines nicht sichtbaren Gegenstandes sind um ein Gestell gruppiert, welches den Himmelsglobus mit Tierkreis trägt, was für die astronomischen Spielereien jener Zeit ebenfalls bezeichnend ist.

Den Wagen der **Figur 371** ziehen zwei als Einhörner aufgeputzte Pferde. Über der Vorderachse steht in einer Muschel als Wagenlenkerin die dürftig gekleidete Glücksgöttin, in der Rechten ein Segel hochhaltend. Die Kugel, auf der sie sonst zu stehen pflegt, ruht hinter ihr auf besonderem Postament. Auf dem Thron des Wagenhinterteils sitzt die Siegesgöttin mit Palme und bekränzter Lanze. An den Wagen ist ein zweiter angebracht, und an der Verbindungskette geht die als hässliches Weib dargestellte Zwietracht.

Der Wagen der **Figur 372** ist eine Allegorie auf die Zeit und die Jugend, wobei die letztere etwas schwer verständlich erscheint.

Die **Figur 373** zeigt noch in höherem Masse, wie nötig die Beigabe deutlicher und allgemein gekannter Attribute für allegorische Figuren ist. Was bedeuten Palmen und Lorbeerkränze? Wer sind die Fahrgäste dieses Wagens?

Auch das, was **Figur 374** darstellt, dürfte ohne Kommentar dem Zuschauer kaum eingeleuchtet haben. Jedenfalls aber haben die Festzugsveranstalter, genau wie man dies heute noch macht, ein Programm ausgegeben, dem das Wissenswerte entnommen werden konnte, und so werden sie über das neue Carthago nicht ununterrichtet geblieben sein.

In den modernen Festzügen begegnet man mythologischen Darstellungen verhältnismässig selten. Am häufigsten werden noch Bacchus, der Gott des Weines, und Flora, die Göttin der Blüten und Blumen, als Alle-

Bischoff u. Meyer, Die Festdekoration.



Der Jagdschutzverein (die Rückkehr des Churfürsten August von der Jagd darstellend.)

Fig. 391. Wagen des Jagdschutzvereins. Wettinfier, Dresden 1889. (Albmann, Festschrift.)

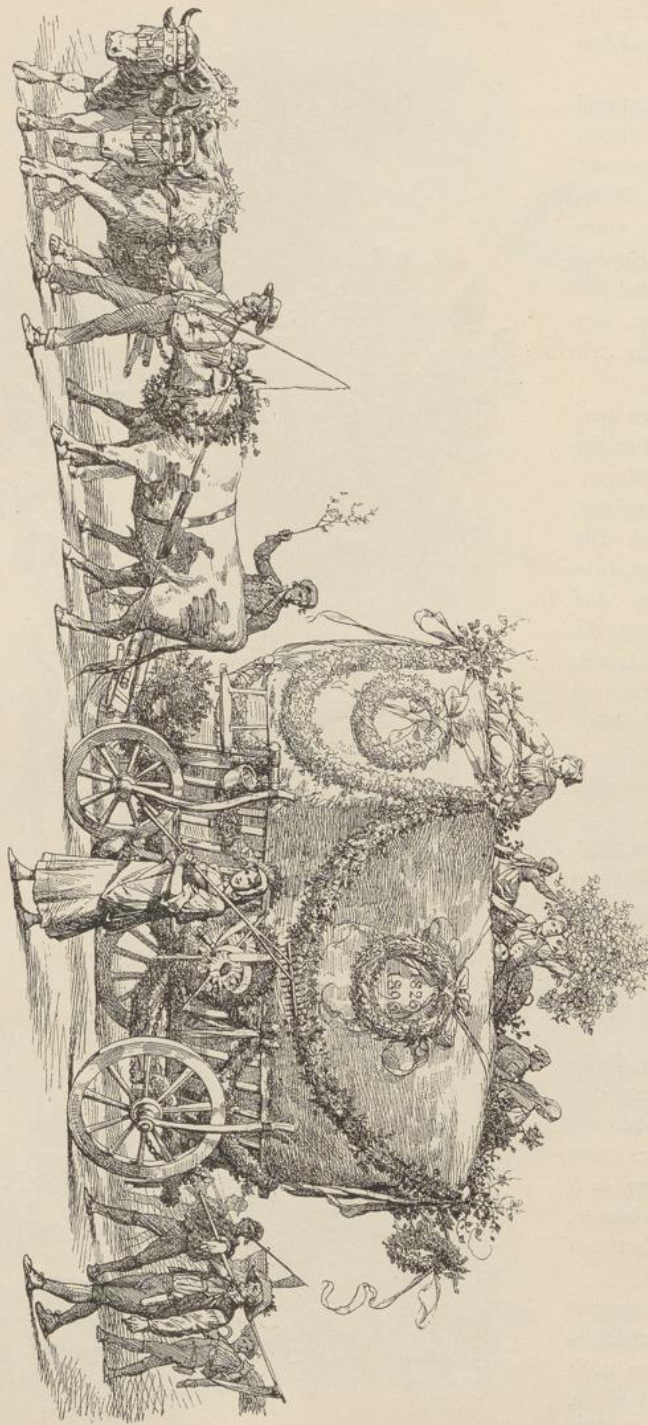


Fig. 392. Wagen des Sommers, Karlsruhe Jubiläum - Festzug 1896.
(Jubiläum - Festzug 1896. Verlag von J. Bialfelds Hofbuchhandlung, Karlsruhe.)

gorien des Wein- und Gartenbaues dargestellt. Der erstgenannte erhält öfters ein Gegenstück in dem sagenhaften Bierkönig Gambrinus, und neben der letzteren kommen auch Ceres und Pomona, als Schützerinnen der Feldfrüchte und des Obstsegens, in Betracht.

Die **Figur 375** zeigt einen Wagen aus dem Festzuge des Heidelberger Universitätsjubiläums, auf dem Bacchus und Ceres vereint thronen.

Die allegorischen Wagen der Neuzeit sind in vielen Fällen Anspielungen auf geschichtliche Ereignisse. Berühmte Leute, Fürsten, Künstler und Gelehrte repräsentieren den Ruhm vergangener Zeiten in Bezug auf deren Geburtsstadt oder Heimatland. Wenn die Wappen der Länder und Städte sich figürlich darstellen lassen, so geschieht dies ebenfalls gerne. Wo derartige Mittel versagen, stellt man Städte und Länder durch ideale Frauengestalten vor, die entsprechend in heraldische Farben gekleidet, gekrönt und mit Attributen versehen werden können. Bedarf man zur Bildung einer Gruppe weiterer Gestalten, so hilft man sich durch die Beigabe von sog. Genien, wappenhaltenden Pagen etc. Je nach dem Zwecke des Festzuges sind die allegorischen Wagen der genannten Art entweder Repräsentations- oder Huldigungswagen. Die letzteren pflegt man besonders üppig auszustatten und sie sind inmitten anderer Wagen gewöhnlich Glanzpunkt und Haupteffekt.

Die **Figur 376** bringt den Wagen der Stadt München vom Festzuge des 10. deutschen Bundes-schiessens in Berlin 1890. Vorn

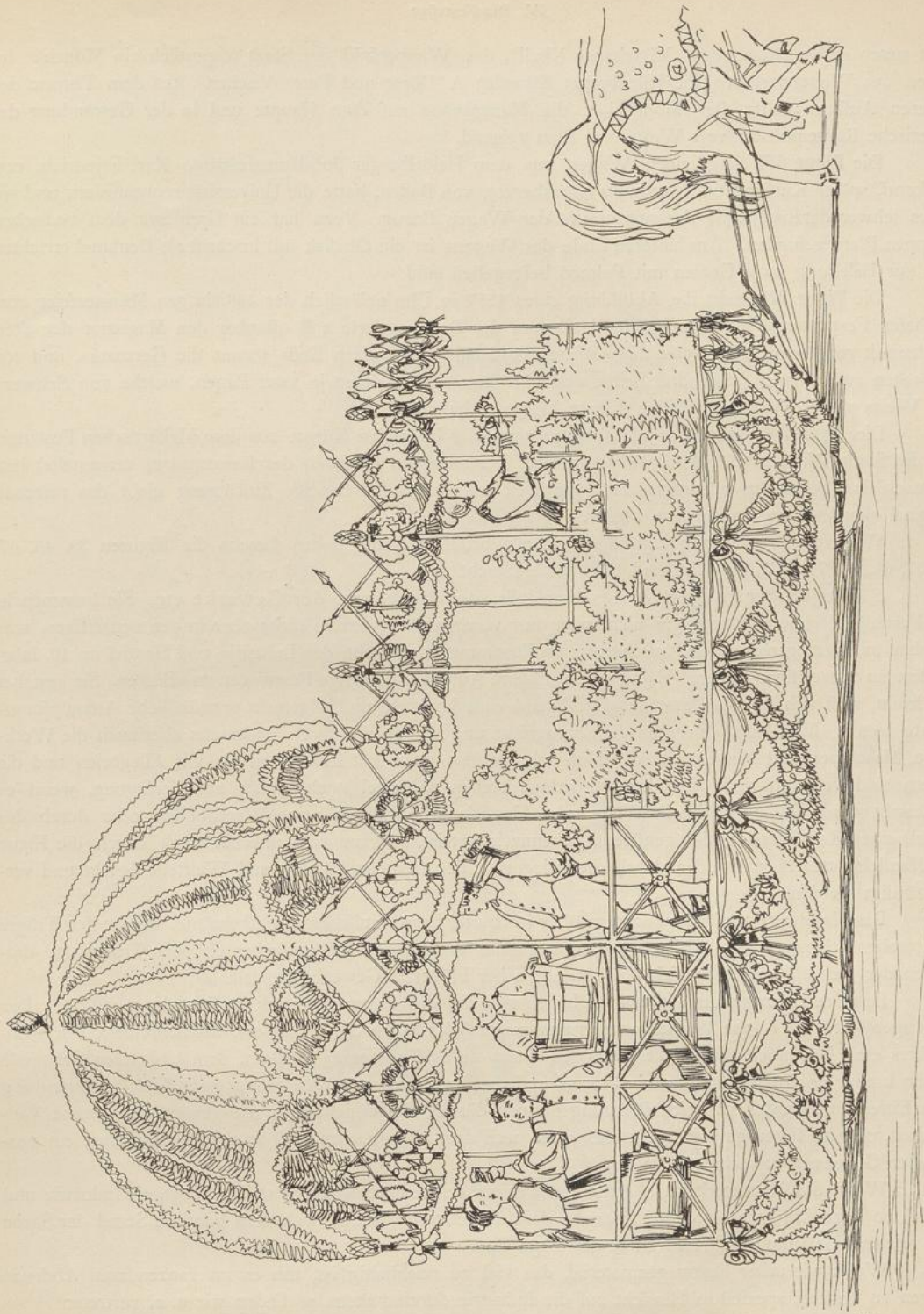


Fig. 393. Wagen des Herbstes. Stuttgarter Festzug 1841.

steht unter einem Bogen das „Münchener Kindl“, das Wappenbild der Stadt (eigentlich ein Mönch). Inmitten des Wagens stehen die Nürnberger Künstler A. Dürer und Peter Vischer. Auf dem Throne des hinteren Aufbaues sitzt die „Monachia“, die Mauerkrone auf dem Haupte und in der Gewandung das bayerische Rautenmuster von Weiss und Blau zeigend.

Die **Figur 377** zeigt einen Wagen aus dem Heidelberger Jubiläumstzug. Karl Friedrich, erst Markgraf, später Kurfürst und nachmals Grossherzog von Baden, hatte die Universität reorganisiert, und auf dieses schwer darzustellende Ereignis nimmt der Wagen Bezug. Vorn hat ein Greif mit dem badischen Wappen Platz gefunden. Am hinteren Ende des Wagens ist ein Obelisk mit Inschrift als Denkmal errichtet, dem zur Belebung zwei Genien mit Palmen beigegeben sind.

Die **Figur 378** giebt die Abbildung eines 1887 in Ulm anlässlich der 400jährigen Münsterfeier ausgeführten Festwagens. Die Staffage im Halbrund der Dockengalerie soll offenbar den Magistrat der alten Reichsstadt repräsentieren. Unter dem offenen Baldachin am andern Ende thront die Germania, und vor ihr stehen zwei Genien. Auf drei Seiten des Thronunterbaues sitzen je zwei Pagen, welche von Schwarz und Weiss geteilte Wappenschilder (Ulmer Wappen) halten.

Die **Figur 379** bringt den Huldigungswagen der bildenden Künste aus dem Makart'schen Festzuge, den die Stadt Wien am 27. April 1879 zur Feier der silbernen Hochzeit des Kaiserpaares veranstaltet hat. Die nach den bekannten prächtigen Heliogravüren im Auszug hergestellte Zinkätzung giebt das reizende Original allerdings nur mangelhaft wieder.

Weitere Wagen mythologischer und allegorischer Natur haben bereits die Figuren 39, 45, 47, 55—57, 61, 68, 71, 117, 141—144 und 164—166 gebracht.

c. Wagen der Industrie, des Handels, des Verkehrs, der Gewerke etc. Sie kommen in den Festzügen früherer Zeiten gar nicht oder nur vereinzelt vor, um so mehr aber in den neuzeitigen, was offenbar mit dem grossartigen Aufschwung im Zusammenhang steht, den Industrie und Handel im 19. Jahrhundert zu verzeichnen haben. Es ist eine dankbare Aufgabe, derartige Festwagen zu schaffen. Sie gestaltet sich leicht, weil sich für die Darstellung genügend viele konkrete und allgemein verständliche Anknüpfungspunkte bieten. Man kann einerseits die Erzeugnisse und Waren vorführen, anderseits aber auch die Werkzeuge, Maschinen und Verkehrsmittel. Man arbeitet also mehr mit Emblemen als mit Allegorien und die erstern sind verständlicher. Die letztern jedoch stehen nebenbei noch immer zur Verfügung, wenn es gewünscht wird. Wenn z. B. ein Wagen des Handels schon durch seine Warenballen oder durch das Modell eines Kauffahrteischiffes genügend gekennzeichnet ist, so kann er immerhin noch durch die Figur des Handelsgottes Merkur oder durch die Allegorien der fremden Länder und Weltteile belebt und vervollständigt werden.

Das Handwerk verfügt ausserdem über bekannte, herkömmliche Arbeitskostüme, welche den Träger ohne weiteres kennzeichnen. Man hat dann noch die Wahl zwischen der früher üblichen Tracht und derjenigen der Neuzeit, soweit es sich um von alters her blühende Gewerbe handelt.

Gewisse Industrien und Gewerbe lassen sich auf den Festwagen auch im Betriebe vorführen. Der Festwagen wird auf solche Weise gewissermassen zur Werkstätte des Schlossers, des Schreiners, des Buchdruckers etc. Nebenbei werden die Schlosser, wenn sie es für angezeigt halten, dem hinkenden Schmiede Vulkan immer noch ein Plätzchen einräumen, und die Buchdrucker werden dem grossen Erfinder Gutenberg einen Ehrenstand an der vorderen Brüstung gönnen dürfen. Es ergibt sich, wie gesagt, eine grosse Vielseitigkeit, und die Festzüge werden interessanter, weil dem allegorischen Teil in dem realistischen ein vortheilhafter Gegensatz erwächst.

Wenn das Handwerk im allgemeinen weniger reiche Festwagen zu stellen pflegt, als Industrie und Handel, so liegt dies wohl in dem Umstande, dass die letzteren beiden nach dem heutigen Stand der Sache über reichere Geldmittel zu verfügen in der Lage sind.

Wenn wir unser Festwagenmaterial, das viel zu reichhaltig ist, um es im ganzen zum Abdruck bringen zu können, speziell in Hinsicht auf die Industrie durchmustern, so finden wir u. a. vertreten:

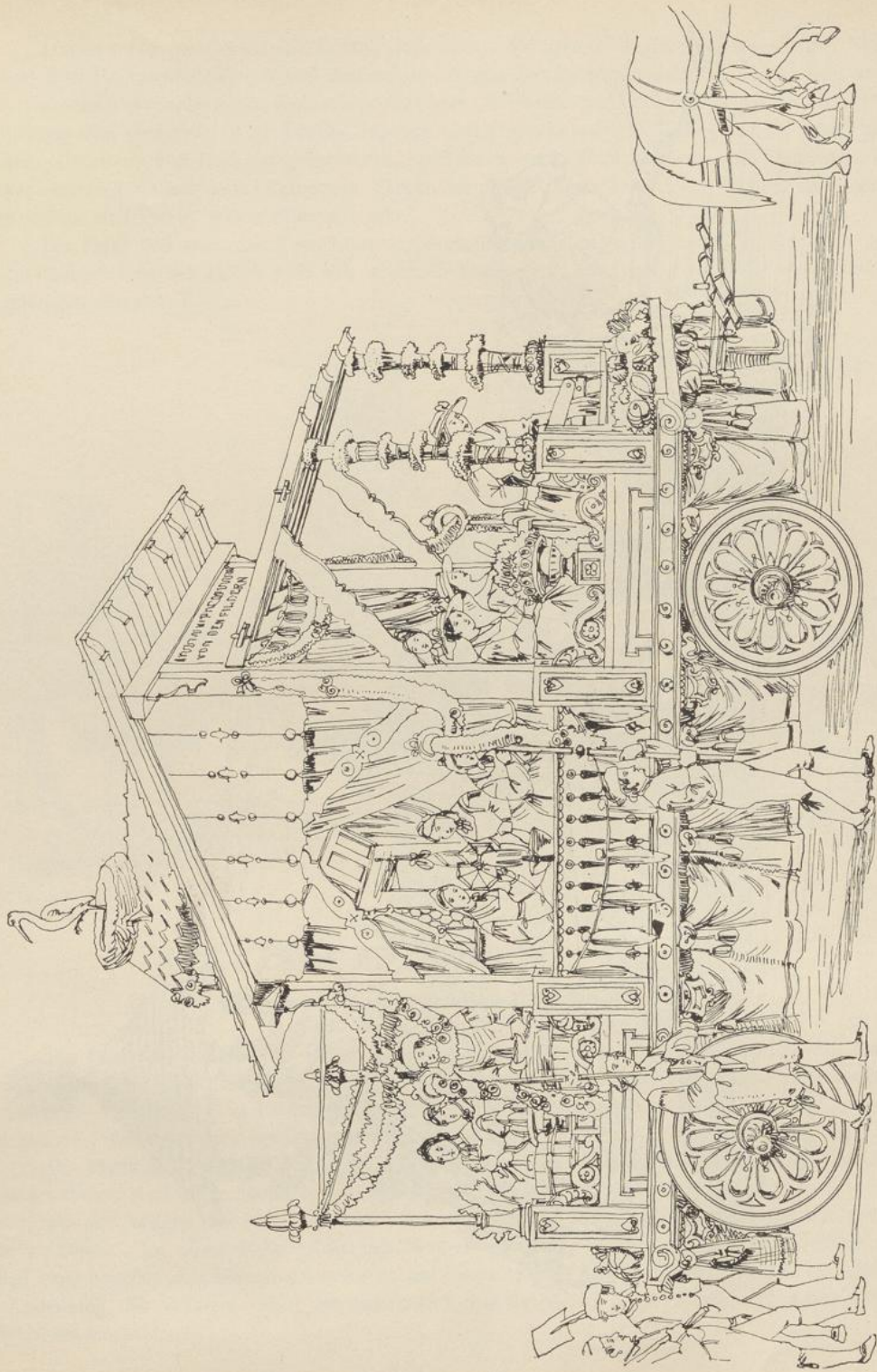


Fig. 394. Wagen des landwirtschaftlichen Vereins von den Fildern. Stuttgarter Festzug 1841.

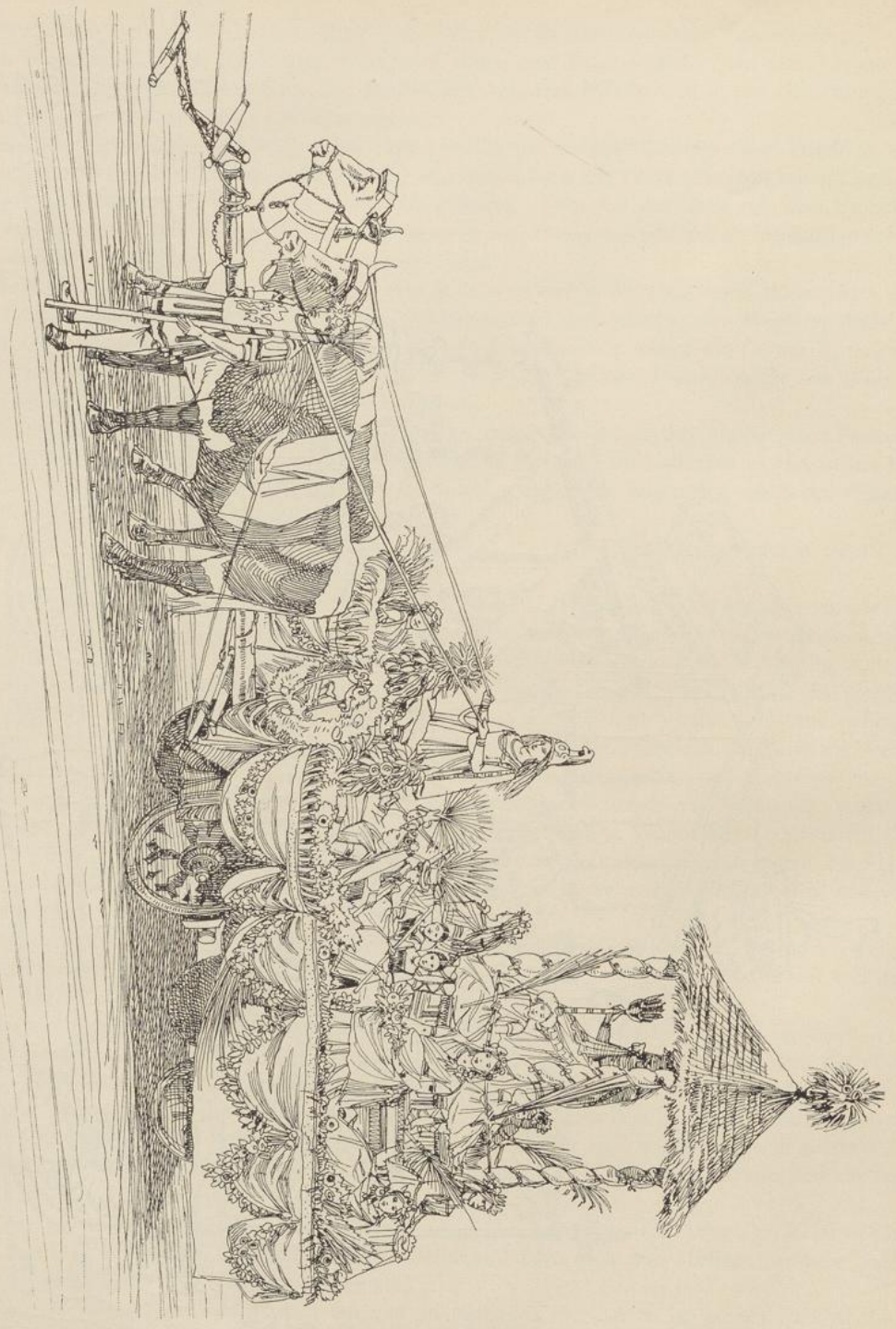


Fig. 395. Wagen von der Habenschadenfeier. Pullach 1893.

Hüttenwerke und Montanindustrien, Maschinen-, Motoren-, Wagen-, Nähmaschinen-, Werkzeug-, Waffen- und Patronenfabriken, Eisenbahnwerkstätten und Schiffsbaugesellschaften, Giessereien und Emailwerke, Gas- und Elektrizitätswerke, Zinkornament-, Uhren-, Schmuck- und Edelmetallindustrien, Glas-, Porzellan-, Thonwaren- und Cementfabriken, Textil-, Tapeten- und Papierindustrien, Seifen-, Lichter- und Parfümeriefabriken, Toiletten- und Bekleidungsindustrien, Spielwaren- und Blumenfabriken, Bierbrauereien, Cigarrenfabriken, solche für Chokolade, Konserven, Farben etc. Wir reihen hier drei passende Abbildungen ein; einige andere sind bereits weiter oben gebracht.

Die **Figur 380** stellt den Festwagen der deutschen Metallpatronenfabrik Karlsruhe dar, wie er für den Jubiläumsfestzug des Jahres 1896 von Architekt E. Schweickhardt gebaut wurde und sehr stattlich und gediegen aussah.



Fig. 396. Wagen der St. Leonhardsfeier zu Tölz.

Die **Figur 381** greift etwas weiter zurück, auf einen Stuttgarter Festzug vom 28. September 1841 zur 25jährigen Jubelfeier des Königs Wilhelm von Württemberg. Der Wagen wurde von der Tuchfabrik der Gebrüder Hardtmann in Esslingen a.N. gestellt und ist nach der bei F. Autenrieth in Stuttgart 1843 erschienenen kolorierten Festzugsrolle aufgezeichnet.

Die **Figur 382** zeigt den Entwurf zu einem Festwagen der Bierbrauer von Dir. H. Götz für den öfters erwähnten Karlsruher Jubiläums-Festzug.

Für die Wagen des Handels sind zwei verschiedene Typen gebräuchlich, die wir ebenfalls im Bilde vorführen. Im einen Falle erhält der Wagen einen architektonischen Aufbau, welcher mit dem Modell eines Kauffahrteischiffes abschliesst, das mit seiner reichen Takelung stets eine gute Wirkung sichert. Die Andeutung des Wassers bleibt am besten fort, und das Schiff wird in entsprechend ausgeschnittene Sattelbohlen eingesetzt.

Die **Figur 383** veranschaulicht diesen Typus. Sie zeigt einen Festwagen von der Münchener Centenarfeier des Jahres 1888, den überseeischen Handel darstellend. Die Staffage nimmt auf allerlei fremde Länder Bezug. Kutscher ist der in einer Muschel stehende Meergott Neptun.

Im andern Falle baut man auf der Pritsche eines Lastwagens einen Berg aus Kisten und Warenballen, den man mit orientalischen Teppichen, Matten und Fellen malerisch behängt und mit exotischen Pflanzen und Früchten garniert. Taubündel, Anker, Elefantenzähne u. a. m. können ebenfalls hiezu dienen. Selbstredend dürfen die Kisten und Ballen nicht bloss lose aufeinander gesetzt werden, sondern müssen in geeigneter Weise fest und sicher zu einem unverrückbaren Ganzen unter sich befestigt werden. Für die Staffage sorgt man beim Aufbau für zweckmässige und bequeme Sitze. Gewöhnlich werden die fünf Erdteile durch entsprechend gewählte, gekleidete und mit Abzeichen versehene Frauengestalten dargestellt. Europa

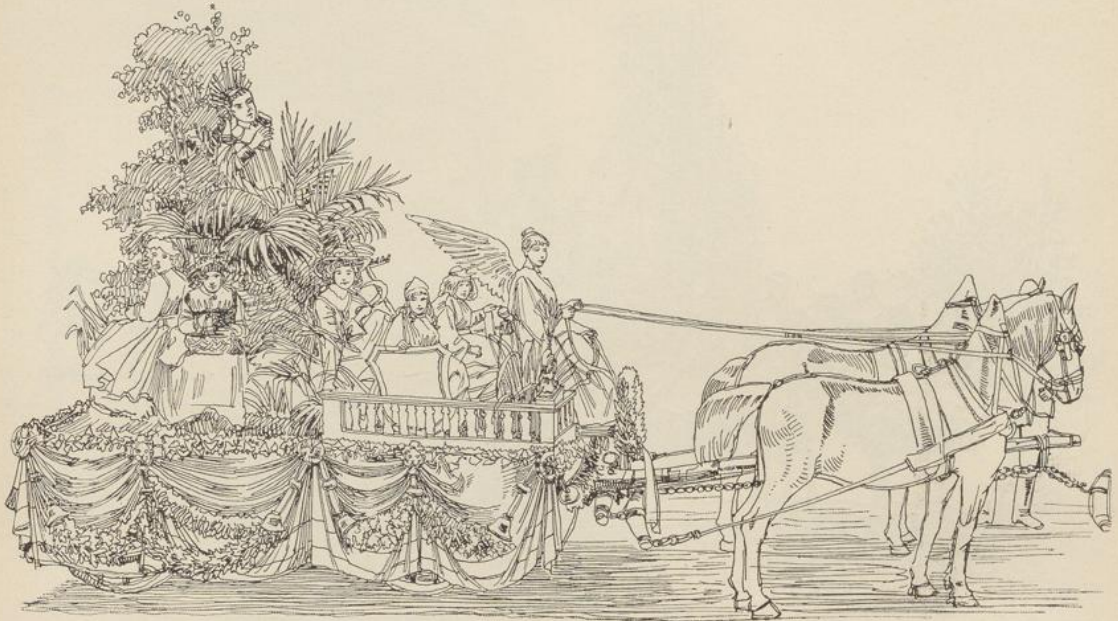


Fig. 397. Wagen der St. Leonhardsfeier zu Tölz.

erhält den Ehrensitz auf dem Gipfel, und die vier übrigen Erdteile verteilen sich symmetrisch am Fusse des Aufbaues. Geschickt gemacht, sehen derartige Wagen originell und reich aus, ohne dass sie viel Geld kosten.

Die **Figur 384** veranschaulicht diese zweite Gattung. Die Abbildung stellt den Festwagen des Handels im Karlsruher Huldigungszuge des Jahres 1896 dar. Den Aufbau hatte Maler Th. Holst übernommen.

Da die Mittel des Verkehrs mannigfaltig sind, so sind es auch die betreffenden Festwagen. Die Eisenbahnverwaltungen rücken mit Lokomotiven- und Wagenmodellen aus, die auf grosse Pritschenwagen gestellt werden. Ein hübsches Beispiel hat die Figur 170 gebracht. Die Post baut entweder moderne Wagen allegorischer Art oder erinnert mit alten Postkutschen an die frühern Zustände. Auch die historisch gewordenen Galawagen der Höfe werden gerne in die Festzüge aufgenommen u. s. w.

Die Gewerke und das Kunsthandwerk haben schon ganz prächtige Festwagen gestellt. In grossen Städten, in denen die betreffenden Vereinigungen und Innungen über zahlreiche Mitglieder und entsprechende Geldmittel verfügen, können Metzger, Bäcker, Schlosser Schreiner, Drechsler etc. leicht ihre

eigenen Wagen bauen. An kleineren Plätzen dagegen einigen sich gewöhnlich die verwandten Gewerbe zu gemeinsamem Vorgehen, und es entstehen dann Wagen der Baugewerke, der Buchgewerke, der Dekorationsgewerke etc. Danach gestaltet sich die Ausstattung mehr ein- oder vielseitig. Allgemein gesagt empfiehlt sich das Zusammengehen, weil wenige opulente Wagen mehr Effekt machen, als viele mit dürftiger Ausstattung. Den hübschen Wagen der Baugewerke aus dem Karlsruher Festzuge des Jahres 1896 haben wir weiter oben in den Figuren 145 bis 150 bereits gebracht. Im übrigen reihen wir hier aus dem reichlich zur Verfügung stehenden Material einige charakteristische Beispiele ein.

Die Figuren 385 bis 388 beziehen sich auf den Festzug der Münchener Centenarfeier König Ludwig I. im Jahre 1888. Der Wagen der Figur 385 wurde von den Möbelfabrikanten und Dekorateurs gestellt und von Hofdekorateur Jos. Steinmetz ausgeführt. Das Beispiel der Figur 386 zeigt den Wagen der Bäcker, ausgeführt von Professor Gabriel Seidl. Das Bild über dem Adler stellt den Patron der Bäcker, den Bischof Honoratus von Arles dar. Der von Ochsen gezogene Festwagen der Figur 387 mit seiner originellen und kühnen Grundform erweist sich nach dem grossen Reiterstiefel als derjenige der Schuster. Sein Erbauer ist uns nicht bekannt (Radspieler?). Mit vieler Liebe hat Maler Hans Kaufmann den Wagen der Drechsler ausgeführt (Fig. 388). Unter dem luftigen Gewölbe thront auf dem mit Hirschgeweihen, Trinkhörnern, Schachbrettern, Werkzeugen etc. gezierten Sockel als Hauptstück ein Spinnrad alten Stils. Auf dem Vorderteil des Wagens halten Kinder das bayerische Wappen und tragen gedrehte Scepter. Die den

Bischoff u. Meyer, Die Festdekoration.

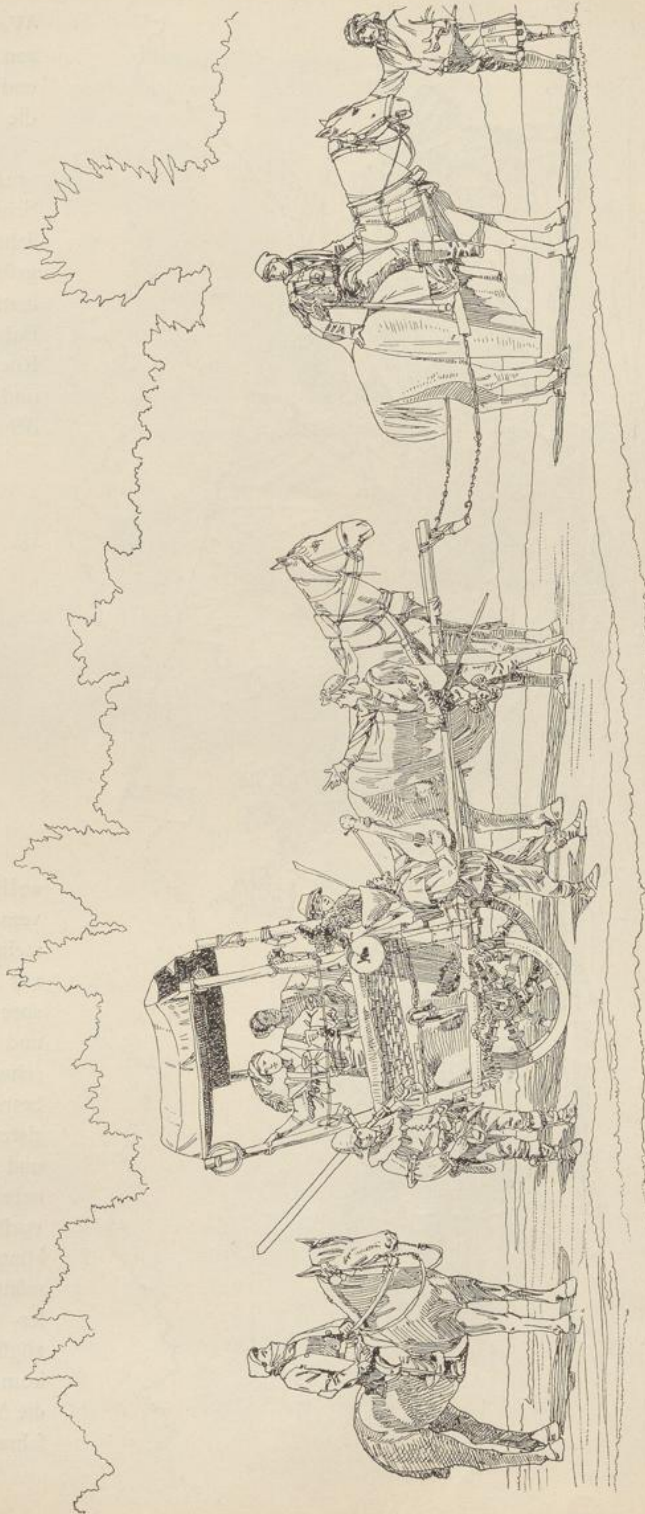


Fig. 398. Ulkswagen. Habenschadenfeier. Pullach 1888.

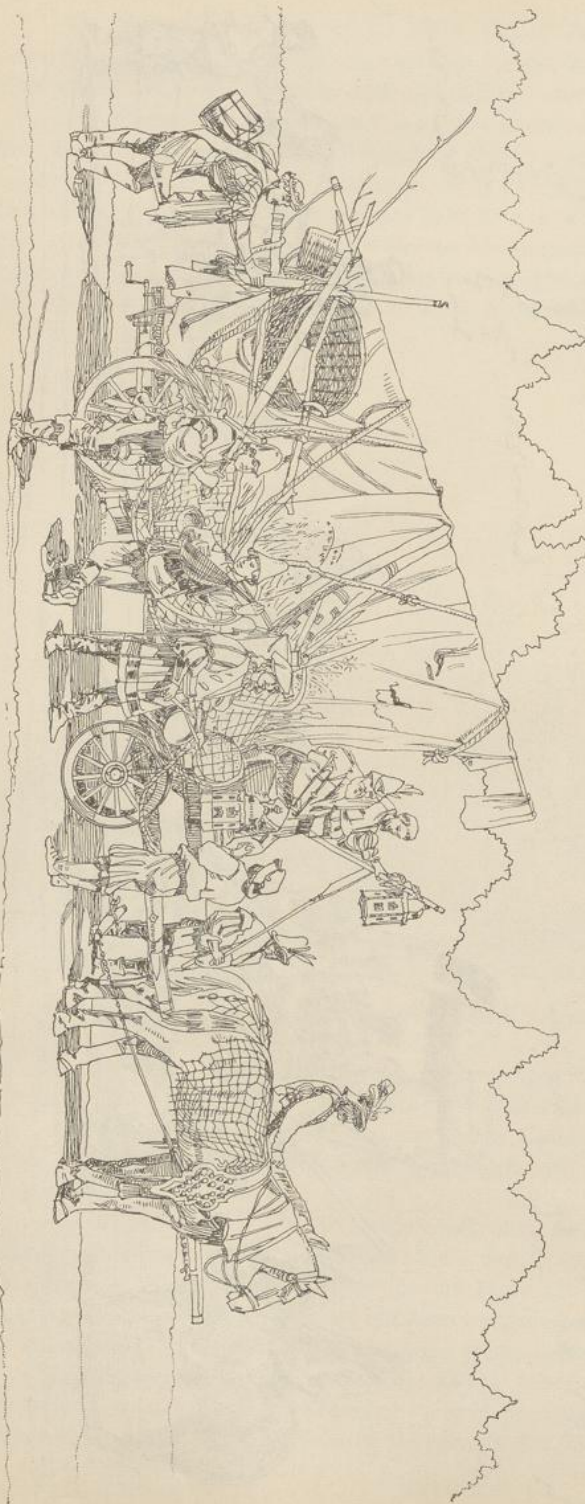


Fig. 389. Ullwagen. Habenschadenfeier. Pullach 1893.

Wagen begleitenden Pagen führen mit Kränzen behängte Stangen, die in Schachfiguren endigen. Auf das Schachspiel nimmt auch die Verzierung der Radkasten Bezug.

Die **Figur 389** zeigt den von Markstahler und Barth gebauten Wagen der Schreiner aus dem Karlsruher Festzuge des Jahres 1896. Vorn stand ein reich ausgeführter Speiseschrank, und hinter demselben hantierten in der offenen Werkstätte mit dem Babelagendach Gesellen und Lehrlinge. Die Rückwand trug innen einen Werkzeugkasten und ausserhalb einen grossen Kranz mit der Inschrift:

Dass Holz uns im Walde erwächst,
Vermag ja nur Einer;
Doch dass es vermöbelt wird,
Besorgen wir Schreiner.

Wir bauen dem Menschenkind,
Damit es drin liege,
Das erste und letzte Haus:
Den Sarg und die Wiege.

Des Grossherzogs Ehrentag
Soll Glück uns bedeuten;
Gott segne die Schreinerzunft
In ewige Zeiten! F. S. M.

d. Wagen der Vereine für Geselligkeit, Sport etc. Wo ein Festzug veranstaltet wird, finden von den vielen bestehenden Vereinen sich stets auch einige zur Beteiligung bereit. Die Gestaltung entsprechender Festwagen ist zum Teil leicht und naheliegend; sie kann aber auch recht schwierig sein, je nach Art und Zweck der betreffenden Vereinigung. Alpen- und Touristenvereine können bekannte Schutzhütten und Aussichtstürme in verkleinerten Modellen nebst passender Umgebung und Staffage vorführen. Gesellen- und Arbeitervereine können gewerbliche Wagen bauen, kaufmännische Vereine solche des Handels. Künstler- und Kunstgewerbevereine werden bezüglich einer Idee kaum in Verlegenheit kommen; das wäre ein trauriges Zeichen für die Mitgliederschaft. Turner, Athleten, Radfahrer und Rudersportleute bauen selten

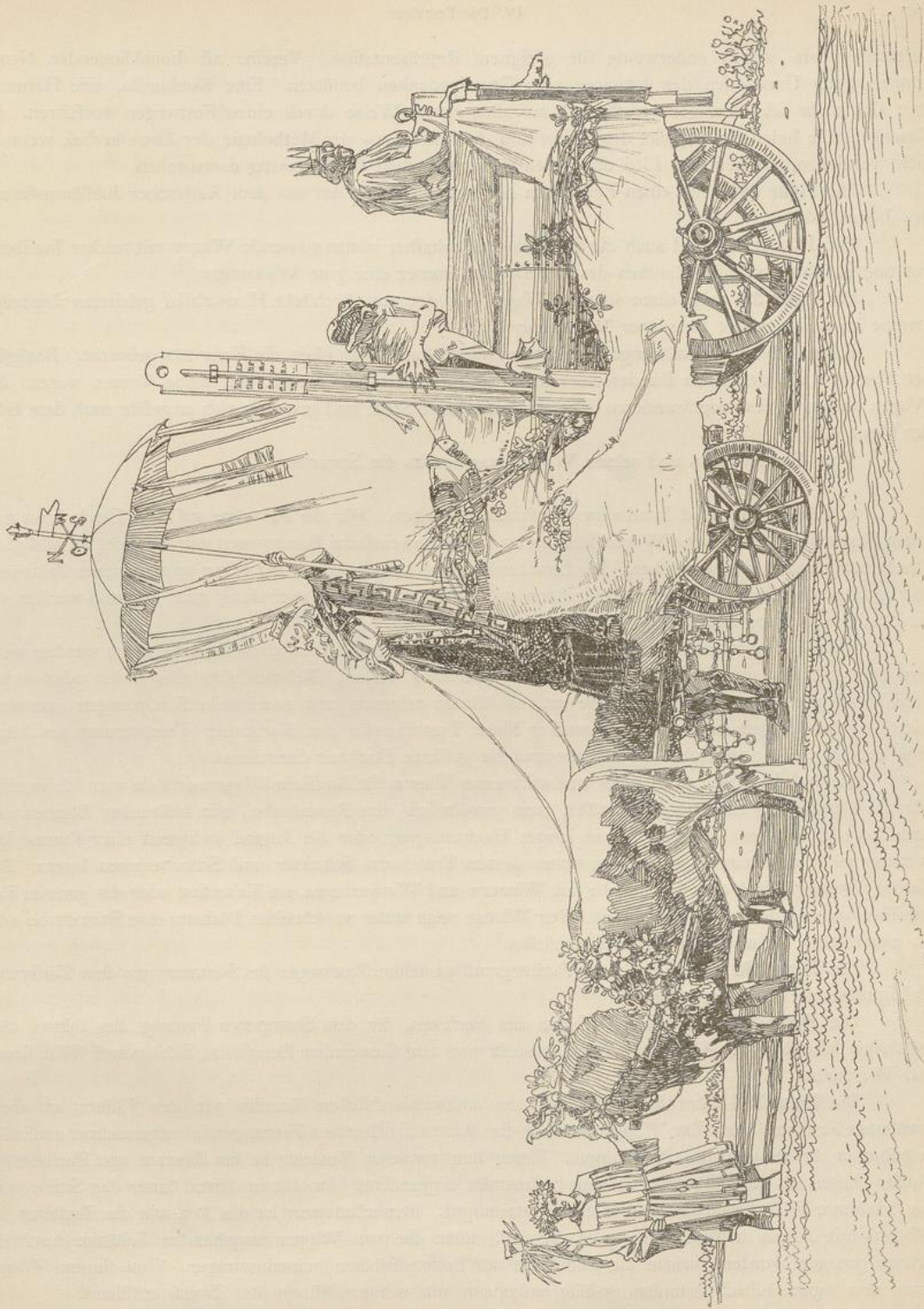


Fig. 400. Wagen des Jupiter Pluvius. Münchener Künstlerfest.

Festwagen; sie sorgen anderweitig für geeignete Repräsentation. Vereine mit hochklingenden Namen können unter Umständen den letzteren zum Grundgedanken benützen. Eine Konkordia, eine Harmonie läßt sich mehr oder weniger verständlich auf allegorische Weise durch einen Festwagen vorführen. Die Gesangsvereine holen den Apollo, den Arion und die Musen aus der Mythologie der Alten herbei, wenn sie nicht vorziehen, das deutsche Lied durch den altgermanischen Bardengesang darzustellen.

Die **Figur 390** zeigt einen Festwagen der letztgenannten Art aus dem Karlsruher Jubiläumsfestzug des Jahres 1896.

Die Jagdvereine und auch die Schützengesellschaften statten passende Wagen mit reicher Jagdbeute aus und erzielen damit im Rahmen des Zugehörigen immer eine gute Wirkung.

Die **Figur 391** zeigt einen solchen Wagen aus der von Architekt Hauschild geleiteten Jagdzugsgruppe im Festzuge der Dresdener Wettinfeier 1889.

Einen hübschen Schützengesellschaftsfestwagen hat weiter oben die **Figur 273** gebracht. Bezüglich der Festzüge der deutschen Bundesschiessen ist es Sitte, dass die Städte, die schon Vorort waren, ihre Wagen stellen. Diese repräsentieren dann die betreffende Stadt und gestalten sich ungefähr nach dem Bilde der **Figur 376**.

Vom Blumenkorso und seinen Wagen war bereits die Sprache.

e. Ländliche und landwirtschaftliche Wagen. Für die Festzüge auf dem Lande baut man selten Festwagen. Für reiche Wagen fehlt es an Geld, und einfache Bauerwagen würden dort als alltägliche Erscheinung keinen Effekt machen. Die Landbevölkerung beteiligt sich aber gerne an städtischen Festzügen, und in diesen wirken die ländlichen Trachten und Fahrzeuge zur Abwechslung ganz gut und werden von der Stadtbevölkerung freudig hingenommen.

Überlässt man die Ausstattung der ländlichen Festwagen der Landbevölkerung, dann werden sie in den meisten Fällen nur durch die Naivität der Auffassung wirken. Nehmen sich aber Maler oder andere künstlerisch veranlagte Leute der Sache an, so können reizende und poesievolle Schöpfungen entstehen, wie z. B. der Wagen der **Figur 142**, vom † Maler Tuttiné für den Karlsruher Trachtzug des Jahres 1885 erfunden, die eigentliche, die silberne und die goldene Hochzeit darstellend.

Ein beliebtes und auch gutes und wirksames Thema für ländliche Wagen sind die vier Jahreszeiten. Für die Darstellung des Frühlings wählt man gewöhnlich eine Rosenlaube, mit blühenden Bäumen und Sträuchern umstanden. Staffage ist ein junges Hochzeitspaar oder die Jugend in irgend einer Form. Den Sommer giebt ein Erntewagen wieder, unter dessen Erntebaum Schnitter und Schnitterinnen lagern. Den Herbst versinnbildlicht eine Weinlaube mit Winzern und Winzerinnen, ein Kelterfest oder ein grosses Fass mit Bacchus und passender Begleitung. Der Winter zeigt unter verschneiten Dächern eine Spinnstube oder ein gemütliches Heim um den alten Kachelofen.

Die **Figur 392** bringt den vom Taubergrund gestellten Festwagen des Sommers aus dem Karlsruher Huldigungszuge des Jahres 1896.

Die **Figur 393** zeigt einen Wagen des Herbstes, für den Stuttgarter Festzug des Jahres 1841 (25jährige Jubelfeier des Königs Wilhelm) gestellt von den Gemeinden Besigheim, Schorndorf, Waiblingen und Welzheim.

Die **Figur 394** führt den Festwagen des landwirtschaftlichen Vereins von den Fildern im ebenerwähnten Festzuge vor. Der Wagen ist nach der Autenriethschen Festzugsrolle aufgezeichnet und zeigt in hübscher Anordnung drei Abteilungen. Unter dem vorderen Vordach ist das Brechen und Hecheln des Hanfes dargestellt. Im Mittelbau ist eine Spinnstube eingerichtet. Im dritten Abteil hinter der Stube wird das berühmte Filderkraut geschnitten und eingestampft. Bemerkenswert ist die Art, wie die Begleiter des Wagens mit diesem in Verbindung gebracht sind, indem die vom Wagen ausgehenden Gehänge durch die Kränze gezogen wurden, welche die Landleute auf hohen Stöcken nebenhertragen. Von diesem Wagen kann man sagen: hübsch erfunden, gefällig aufgebaut, mit wenigen Mitteln den Zweck erfüllend.

Mehr originelle als klassische Festwagen entstehen, wenn sich das ländliche Element zu allegorischen und mythologischen Darstellungen herbeilässt oder wenn umgekehrt das Stadtvolk ländliche Wagen baut und sich in Landestracht steckt.

Die **Figur 395** stellt einen Festwagen vom Volksfeste in Pullach bei München dar, welches anlässlich der Habenschadenfeier im Jahre 1893 abgehalten wurde. Die Pritsche des Wagens ist über der Vorderachse beiderseits nach aussen verbreitert, um mehr Platz für die Insassen des Wagens zu erzielen.

Schliesslich möge noch einer besondern Gattung ländlicher Festwagen Erwähnung geschehen, nämlich der kirchlichen. Im allgemeinen hält sich ja die Kirche von weltlichen Festen fern, und in den kirchlichen Aufzügen können weltliche Festwagen und Mummereien keinen Platz mehr finden. Vereinzelt scheint sich aber doch noch Derartiges erhalten zu haben.

Die **Figuren 396 und 397** zeigen zwei Festwagen von der kirchlichen Feier zu Ehren des heiligen Leonhard, wie sie alljährlich zu Tölz in Oberbayern stattfindet. Die in Holz geschnittenen, bemalten und

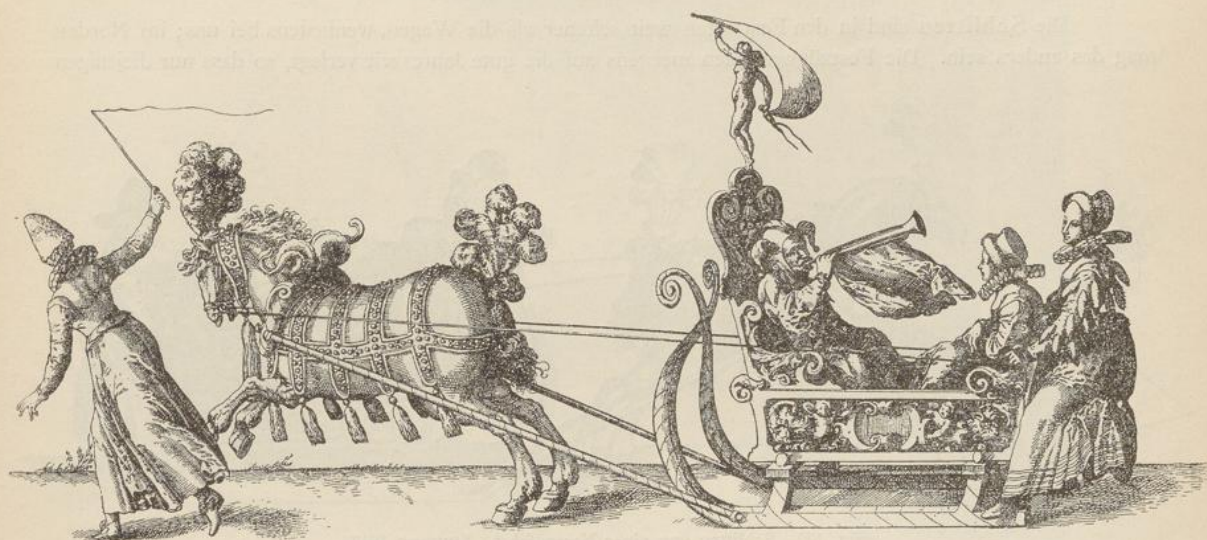


Fig. 401. Schlitten von einer Narrenfahrt. Stuttgart 1617.

vergoldeten Heiligenfiguren werden unter Baldachine gestellt oder mit Pflanzengrün umgeben. Der verbleibende Teil des Festwagens gehört der lebendigen Staffage. Die Bauernburschen, welche die Pferde vorsepannen und die Wagen leiten, erwarten von der Feier eine schützende Wirkung auf die Zugtiere. Das mag auch der Grund sein, warum die Kirche den alten Brauch hingehen lässt.

f. Ulk- und Scherz wagen. Sie sind gewiss nicht die schlechtesten. In die grossen, offiziellen Festzüge drängen sie sich nicht ein; sie würden die Harmonie stören. Dagegen sind sie an der Tagesordnung für die Züge des Faschings und für die Feste im Kreise der Künstler. Das malerische Element siegt hier über die Tektonik. Es lassen sich zwei Typen der Ulkfestwagen auseinanderhalten, die Wagen des fahrenden Volkes und die Travestien und Parodien der allegorischen und mythologischen Wagen. Bezüglich der erstern imitiert oder benützt man entweder die Wagen der modernen Kesselflicker, Zigeuner etc. oder man greift zurück auf vergangene Zeiten, und dann ist die Zeit der Landsknechte ein herrliches Ideal.

Die **Figuren 398 und 399** bringen zwei Trosswagen mit fahrendem Volk im Kostüm der Landsknechte und ihrer Zeit. Beide, der Wagen und der Karren, waren bei dem Künstler- und Volksfest der Habenschadenfeier in Pullach im Jahre 1893 beteiligt.

Ein weiterer Spielraum noch bietet sich dem Humor in Bezug auf die Parodien und Travestien, da alles Mögliche in das Komische und Lächerliche gezogen werden kann. Dafür ein Beispiel in

Figur 400. Der Wagen stammt von einem Münchener Künstlerfeste. Ein städtischer Sprengfasswagen ist mit im antiken Stile gezierten und geführten Ochsen bespannt. Vor dem Eisenfasse steht die Gestalt des Jupiter Pluvius, einen mit Bändern und Wetterfahne geschmückten Regenschirm über sich haltend. Mitten auf dem Fass sitzt ein grüner Laubfrosch, sein Riesenbarometer anstaunend. Hinten sitzt, die Gruppe abschliessend, eine gekrönte, ohne weiteres nicht verständliche Männergestalt mit dem in München unvermeidlichen Bierkrug in der Rechten.

4. Schlitten, Schiffe etc.

Die Schlitten sind in den Festzügen weit seltener als die Wagen, wenigstens bei uns; im Norden mag das anders sein. Die Festzüge werden meistens auf die gute Jahreszeit verlegt, so dass nur diejenigen

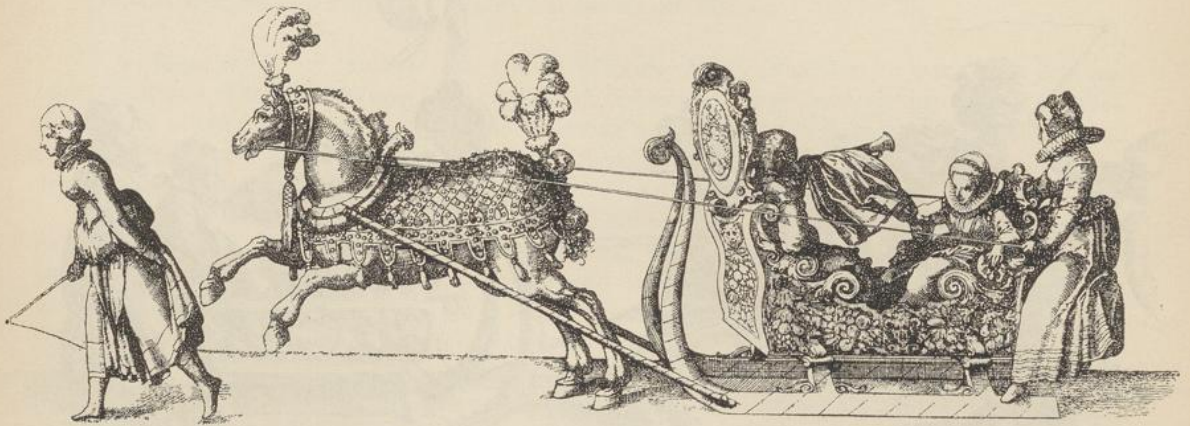


Fig. 402. Schlitten von einer Narrenfahrt. Stuttgart 1617.

des Faschings unter Umständen mit Schnee zu rechnen haben. Man führt ja gelegentlich in den Festzügen auch Schlitten mit, die auf Rädern laufen, also eigentlich Wagen sind, wobei der untere Teil kastenartig verdeckt und als künstlicher Schnee behandelt wird. Diese Spielerei wirkt nach unserer Ansicht aber eher komisch als schön und ist kaum zu empfehlen.

Es giebt Last- und Personenschlitten. Zu den erstern gehören die Schleife, der niedrige Urtyp aller Schlitten, der Wirtschaftsschlitten mit zwei Tragbäumen, die mit den Kufen durch vier Füsse und unter sich durch Querhölzer verbunden sind, der Bauholzschlitten, aus zwei getrennten Teilen, dem Deichsel- und dem Störzengestell bestehend, der Frachtschlitten mit Wendeschemel und unterlaufendem Vordergestell etc. Zu den Personenschlitten zählen der Korbschlitten, dessen Kasten mit Korbgeflecht geschlossen wird, während es beim Tafelschlitten durch Holztafeln geschieht; ferner der Rennschlitten für zwei Personen, mit schmalen Kasten und hinter demselben angebrachtem Pritschensitz, der Familienschlitten für vier Personen (Kutschersitz, Vordersitz, Rücksitz, Pritschensitz, hintereinander), der Jagdschlitten, ohne Kasten, mit langem gepolstertem Sitz, der sog. Wurst, auf der drei bis acht Leute reitend Platz nehmen, der Gesellschafts- oder Musikschlitten mit mehreren Lang- oder Querbänken, der Verdecktschlitten, der meistens dadurch hergestellt wird, dass vorübergehend ein Wagenkasten von seinem Gestell abgenommen und einem Schlittengestell aufgesetzt wird.