

# Das Automobil des Kaiserstuhler Barockbildhauers Johann Friedrich Buol

Autor(en): **Reinle, Adolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons  
Aargau**

Band (Jahr): **72 (1960)**

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65415>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Das Automobil des Kaiserstuhler Barockbildhauers Johann Friedrich Buol

*Von Adolf Reinle*

An der Ausstellung «Barocke Kunst der Schweiz» im Luzerner Kunstmuseum konnte ich 1956 eine Radierung des bekannten Zürcher Malers und Graphikers CONRAD MEYER zeigen, die einen von JOHANN FRIEDRICH BUOL geschaffenen Prunkwagen darstellt. Das Blatt, von dem mir nur dies eine Exemplar in der Graphischen Sammlung der ETH in Zürich bekannt ist, war mir durch Herrn Prof. Dr. ERWIN GRADMANN vorgelegt worden.

Es handelt sich um eine querechteckige Radierung mit Grabstichel, von der Plattengröße 24,8 : 32,5 cm. Der Wagen ist in Seitenansicht, nach links fahrend dargestellt. Unter seinen Vorderrädern steht die Signatur: «Conrad Meyer Tig: fecit Ao. 1679/Aet: 61.» Oben in der Mitte schwebt ein Putto mit Strahlennimbus; in der Rechten hält er eine Wappenkartusche mit dem Familienwappen Buol (Kleeblatt auf Dreiberg), in der Linken ein Schriftband mit den Worten: «Joan: Fridericus Buoll / in Keiserstüel, invenit / et manufecit» (Johann Friedrich Buoll in Kaiserstuhl hat [diesen Wagen] erfunden und von Hand gemacht).

Der Wagen ist langgestreckt, vierrädrig, ohne Seitenwände oder Dach. Über der Hinterachse ruht der einplätzigige Sitz mit Rücken- und Seitenlehne in der Art eines Prunksessels. Das Chassis läuft gegen die Vorderachse, die niedrigere Räder aufweist, spitz zusammen. Das Ganze ist aufs reichste in Bildschnitzerarbeit verziert. Den Rand des Wagens und die Sitzlehnen bilden üppige, damals modische Knorpel-Elemente mit Puttenköpfen und Masken. Die Rücklehne bekrönt ein Adler auf einer Kugel. Zwischen den Vorderrädern erhebt sich ein mythisches Wesen aus Menschenoberkörper, Pferde Vorderbeinen und Fischschwanz, mit bekränzttem Haupt, einen Bogen mit Pfeil spannend. Die Radspeichen haben Zepferform.

Was die Form des Wagens angeht, so gehört er zur Gruppe der Kaleschen, d.h. – im Gegensatz zu den geschlossenen, Karosse genannten Barockwagen – zum offenen Typ<sup>1</sup>. Er steht insbesondere dem sogenannten Karusselwagen nahe. Jenem zierlichen Gefährt, in welchem sich die

Damen von Kavalieren beim höfischen Fest des «Karussel» auf möglichst figurenreicher Bahn herumfahren ließen, Geschicklichkeit, Schönheit und Geschwindigkeit miteinander verbindend. Ein reich geschnitzter Karusselwagen der Königin Maria Theresia von 1743 befindet sich noch heute in der Wagenburg im Schloß Schönbrunn bei Wien<sup>2</sup>. In der Gesamtform erinnert er an den Prunkwagen Buols.

In der künstlerischen Ausschmückung ist Buols Wagen naturgemäß auch andern Prunkfahrzeugen verwandt. Insbesondere die Figur auf der Vorderachse erinnert an die Plastiken auf den barocken Schlitten, wie sie fast in allen Ländern Europas im 17. und 18. Jahrhundert vorkommen, ferner an die Figuren venezianischer Prunkgondeln und die Gallionsfiguren der Schiffe überhaupt<sup>3</sup>.

Doch der Wagen Buols war ein Unikum. Er benötigte keiner Zugtiere, jegliche Einrichtung hiefür fehlt. Ein sechsstrophiges, etwas holpriges Gedicht im Stil der alten Flugblätter, die von Moritaten und Himmelserscheinungen berichteten, preist es die Erfindung Buols.

Ein Triumph Wagen Wunderbar  
Zü sehen, des gleich nie zü vor,  
Auch künfftig keine hand nit Leicht  
Wird machen einen so Kunstreich.

Mit Kunst, und Goldt Er wohlgeziert,  
Als Lebend Er frey her passiert,  
Er Triumphierlich daher geth,  
Nicht bespant mit einichem Pfert.

Er Laufft Zur gwüssen statt und Zihl,  
und das gewüß mit schneller eyhl,  
Jm vollem Lauff, kan auch stehn still,  
Wans sein besitzer also will.

Er gschwind, und gmach sich wendt, und fiegt  
Für sich, züruck, wie es nur bleibt,  
Gleichsam als Jhm wer gegeben  
Durch die Kunst Natürlich Leben.

Sein Figur auch vor auf gesetzt  
Mit freyem streich gschwind umb sich schlägt,  
Auch wol mit ihrem Pfeile kan  
Im Lauff gefallen Roß und Man.

Zu brauchen wer Er Berg und Thal,  
Wan es sein Zierdt, und Wetter Zmahl  
Zu ließ. Jm Saal, und ebnem Plan  
Man sich mit Lust ergetzen kan.

Aus dieser Erklärung kann man nun verschiedene Angaben herauslesen: Der Wagen, der ja tatsächlich bestand und nicht bloß ein phantastisches Projekt oder eine allegorische Attrappe war, hatte nicht etwa die Größe eines Spielzeuges, sondern eines von Menschen benützbaren Vehikels. Er konnte vor- und rückwärts fahren, wenden und anhalten. Sein normales Terrain war ein Saal oder ein ebener Platz, doch sollte er auch bergan und bergab fahren können. Auch die Figur war beweglich; sie konnte sich wenden und drehen und gar mit dem Bogen schießen. Die reiche Bildhauerzier war vergoldet.

War so etwas im 17. Jahrhundert tatsächlich möglich und wie?

Ein Blick in die Geschichte der Technik zeigt, daß es sich beim Wagen Buols natürlich nur um einen Automaten gehandelt haben kann, um eine Maschinerie, die aus dem Uhrwerk entwickelt war. Der Stich läßt von der technischen Seite des Wagens nichts erkennen, und der erklärende Text tut naturgemäß geheimnisvoll. Die kompakte Form des Sitzes und seines zylindrischen Sockels deuten an, daß darin auf jeden Fall der ganze Apparat verborgen lag.

Erstmals taucht in der Chronik von Memmingen zum Jahre 1447 eine Nachricht über einen Wagen ohne Zugtiere auf: «Am Montag nach dem Newen Jarstag gieng ein Rechter wagen zum Kalchthor herein bis an den Marckht und wieder hinaus ohn Roß, Rindter und Leutt und was wohl verdeckht, doch saß der Maister so jn gemacht hett darin.»<sup>4</sup> Ob der Hersteller dieses mittelalterlichen Wagens ihn durch ein Automatenwerk antrieb, ob er mit seiner persönlichen Kraft einen Apparat bediente, können wir dieser Nachricht nicht entnehmen.

Aus dem Spätmittelalter, aus der Renaissance und dem Barock kennen wir die vermittels Automaten getriebenen Kuriositäten, teils zur Bewunderung, teils zur Belustigung von ernsthaften Künstlern und Technikern geschaffen. Es sei nur an den regelmäßig die Zunge herausreckenden Basler «Lällekönig», an die beweglichen Figuren des Berner Zeitglockenturms oder der astronomischen Uhr im Straßburger Münster erinnert<sup>5</sup>.

In diesen Zusammenhang gehören die als Prunkspielzeuge für Kinder und Erwachsene geschaffenen Fahrzeuge und beweglichen Tiere, die

sich ihrer Kostspieligkeit wegen naturgemäß nur an Fürstenhöfen finden. In der Regel waren sie aus Edelmetall und, was das Äußere anbetrifft, durch Goldschmiede geschaffen. Sie wurden in den Schatzkammern mit den Insignien und dem kostbaren Geschirr aufbewahrt. Gerne wählte man dafür die Form von Triumphwagen mit allegorischen und mythologischen Gestalten<sup>6</sup>. Man hat eine Nachricht von 1608, daß der französische Dauphin mit einer Karosse spielte, die durch eine Feder in Gang gesetzt wurde<sup>7</sup>. Die Entwerfer waren alles andere als Dilettanten. 1660 verfertigte der Nürnberger GOTTFRIED HAUTSCH für den Dauphin einen Automaten mit marschierenden und kämpfenden Soldaten nach dem Entwurf des großen Festungsarchitekten und Ingenieurs VAUBAN<sup>8</sup>. Dann war vor allem der Franzose FRANÇOIS-JOSEPH DE CAMUS (1672 bis 1732), zuerst Theologe, dann bedeutender Mechaniker und Mathematiker, mit der Herstellung von Automaten beschäftigt<sup>9</sup>. Sein *Traité des Forces mouvantes pour le pratique des arts et des métiers* (Paris 1722) enthält den Beschrieb der vielen von ihm konstruierten Uhren und Automaten. Darunter ist eine kleine spielzeuggroße Karosse, die er Ludwig XIV. vorführte und deren Bewegungen er in alle Einzelheiten schildert, allerdings ohne über die Technik mehr zu sagen, als daß sie durch ein Federwerk lief. Die Künste von Buols Wagen erscheinen hier noch um vieles überboten. Die Karosse wurde von Pferden mit beweglichen Beinen rings um den Tischrand gezogen, hielt vor dem König an. Ein Lakai sprang vom Wagen, öffnete ihn, ließ eine Dame heraus, die zum König schritt und ihm ein Schriftstück überreichte, dann nach Verbeugungen wieder einstieg und auf gleiche Art wieder davonfuhr. Aus einer andern Quelle ist bekannt, daß Camus aber auch eine große Karosse machte, die ebenfalls mit Federwerk lief. Camus und sein Bruder hätten sie bestiegen und wären auf einem Acker ungefähr zweihundert Schritt gefahren. Doch die schlecht gemachten Räder seien zerbrochen und der Wagen stillgestanden.

Keines der königlichen Spielzeuge dieser Art, noch gar die große Karosse von Camus erhielten sich. Im 18. Jahrhundert scheinen noch weiterhin zahlreiche kleine Werke entstanden zu sein, wie dies ja dem fortschreitend naturwissenschaftlich-mathematischen Charakter des Jahrhunderts entsprach. 1755 zeigte in Leipzig ein JOHANN AMMON eine drei Fuß lange Kutsche mit zwei Pferden, Kutscher, Kavalier und Dame, die aus- und einsteigend eine ganze Szene aufführten. Ammon hatte dieses Werk aus der Schweiz mitgebracht<sup>10</sup>. Wir dürfen es wohl

mit der jurassischen Uhren- und Automatenfabrikation in Verbindung bringen.

Mittelalter und Barock haben sich nicht gescheut, technische Werke in ihren Kulträumen einzubauen. Davon zeugen nicht nur die astronomischen Uhren in Kirchen, die Uhren überhaupt in vielen unserer Barockkirchen, sondern auch so gewagte Kombinationen wie Kruzifixe, wo Christus beim Stundenschlag das Haupt hebt und senkt, die Augen öffnet und schließt. Das extremste Beispiel ist wohl der Rokoko-Altar von Schönthal an der Jagst, wo sich beidseits des Tabernakels zwei große Engel mit Kerzen vor dem Altarssakrament verneigen<sup>11</sup>. Für die Menschen des Barocks mit ihrem geschlossenen Weltbild war wie für die Menschen des Mittelalters Raum für alles in ihren Kathedralen und Kirchen. Uhren und Maschinerien ähnlicher Art waren ihnen nur Symbole der geheimnisvoll im All wirkenden Schöpferkraft Gottes. Erst zu Beginn des 19. Jahrhunderts dämmerte es einigen Geistern, daß die Entwicklung einen andern Lauf nehmen könnte. Und der Romantiker ACHIM VON ARNIM, der gleich GOETHE mit dem Helmstedter Gelehrten und Maschinenfanatiker BEIREIS in Verbindung stand, ahnte, daß «Maschinen, die von Menschenhand geschaffen, leicht die Oberhand über ihn bekommen könnten».<sup>12</sup>

Es bleibt uns die Frage, wer Johann Friedrich Buol war. Da mit Ausnahme seiner Tätigkeit für Mariastein noch nichts erforscht ist, müßte man grundsätzlich beginnen, seiner Lebensgeschichte und seinen Werken nachzugehen. Meinem Freunde cand. phil. HANSRUEDI SENNHAUSER in Zurzach verdanke ich Nachforschungen in den Kirchenbüchern von Hohentengen, der Mutterkirche von Kaiserstuhl. Danach wurde JOHANN FRIEDRICH BUOL am 25. September 1636 als Sohn des Johann Conrad Buol und der Anna Maria Wurmer geboren. Den Vornamen erhielt er von seinem Paten, Junker Johann Friedrich Holzapfel von Herzheim usw. Im Totenbuch fehlt des Bildhauers Name, falls man nicht den am 12. Januar 1709 verzeichneten «Franziskus Buol Sculptor» unter Annahme eines Verschriebs im Vornamen mit ihm identifizieren möchte. Durch die Inventarisierung der aargauischen Kunstdenkmäler wird ohne Zweifel eine Reihe seiner Werke oder wenigstens ihr archivalischer Beleg namhaft gemacht werden können. Im *Schweizerischen Künstler-Lexikon* fehlt sogar Buols Name. Doch zählte er ohne Zweifel zu den wichtigeren Altarbauern und Bildhauern des 17. Jahrhunderts im Gebiet des Hochrheins. Wir wissen, daß er 1679 nach dem Brand des Säckinger Mün-

sters anlässlich des französischen Überfalls von 1678 für die Neuausstattung tätig war. Es hat sich davon nichts erhalten. In der Wallfahrtskirche Mariastein hingegen steht noch der von Buol geschaffene Hochaltar, den er 1679 begann<sup>13</sup>. Schon zuvor, 1664, wurde ihm der Rosenkranzaltar, 1665 der Kreuzaltar in Auftrag gegeben, 1679 – wie gesagt – der Hochaltar und 1690 der Josefsaltar. Den Hochaltar hatte er – wie üblich – nach einer fremden Vorlage zu schnitzen. Da König Ludwig XIV. von Frankreich der Stifter war, vermittelte der Ambassador de Gravel den Riß, von welchem Buol zuerst schrieb, er sei ihm «gar fremd fürkommen», den er aber dann doch, mit einigen Änderungen, befehlsgemäß ausführte, «guetmüetig ein und anders mehr» dazutuend, weil wohl der französische Entwurf für das Gefühl eines schweizerischen Barockmeisters zu kahl und kühl war.

Der Josefsaltar von 1690, wenigstens in seinen figürlichen Teilen erhalten, befindet sich seit der Französischen Revolution in der Pfarrkirche Buschwiller bei Hegenheim im Elsaß. Er kann uns ganz besonders einen Eindruck vom Stil der bildhauerischen Arbeit geben, die einst den Prunkwagen Buols geschmückt hat.

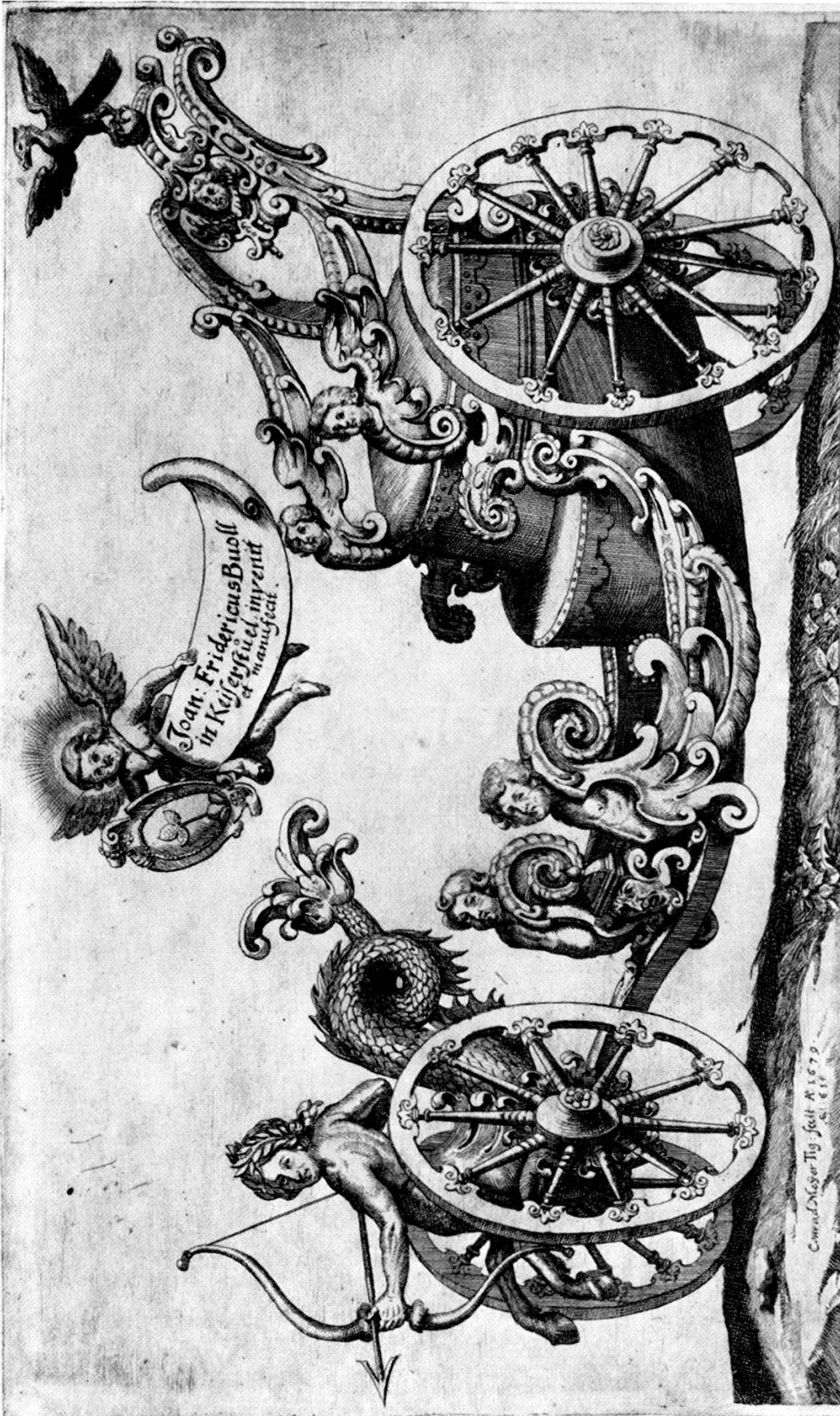
Die technische Komponente im Schaffen des Barockbildhauers Johann Friedrich Buol, wie sie uns durch die Herstellung eines automatischen Wagens greifbar wird, mag uns – wenigstens im Hinblick auf seine Zeit- und Zunftgenossen – als eine Ausnahme erscheinen. Und doch gibt es einen Künstlertyp, der sich als Erfinder und Techniker betätigt. LEONARDO DA VINCI ist der umfassendste und berühmteste Vertreter dieser Art. Durch das Bauwesen, die Kriegskunst und nicht zuletzt durch Aufträge anlässlich der Inszenierung von Festen und Spielen, insbesondere auch barocker Opern mit ihren Theatermaschinen, kamen viele Künstler des Mittelalters, der Renaissance und des Barocks in engsten Kontakt mit technischen Belangen. Aus der neuern Kunstgeschichte sei der Maler ARNOLD BÖCKLIN mit seinen Entwürfen für Flugzeuge genannt.

Conrad Meyers Kupferstich ist vorläufig das einzige Dokument, welches uns vom Prunkwagen Buols Zeugnis gibt. Akten darüber fehlen gänzlich. Der Stich ist wohl als Propagandaprospekt geschaffen worden, der an fürstlichen Höfen für den Wagen werben sollte. Vielleicht fördern der Zufall oder intensiveres Nachforschen Akten zutage, welche dartun, wo Buol – ähnlich wie der Franzose Camus im Schlosse zu Versailles vor Ludwig XIV. – seine Erfindung vorgeführt und angeboten hat.

## Anmerkungen

- <sup>1</sup> Zum Typus vgl. HEINRICH KREISEL, *Prunkwagen und Schlitten*, Leipzig 1927, S. 55 f., 81 und 65 ff., Abb. Tafeln 6, 17 und 18.
- <sup>2</sup> *Führer durch das Kunsthistorische Museum Wien*, Nr. 1: *Meisterwerke*, Wien 1952, Tafel 278.
- <sup>3</sup> Zu den Schlitten vgl. das unter Anm. 1 zitierte Werk von KREISEL.
- <sup>4</sup> Zitiert nach FRANZ M. FELDHAUS, *Die Technik der Antike und des Mittelalters*, Wildpark Potsdam 1931, S. 388. – Vgl. auch den daselbst S. 348 abgebildeten Entwurf des Paduaner Professors GIOVANNI FONTANA, um 1420, für einen Wagen, der vermittels eines umständlichen Seilzugs durch den Fahrer angetrieben wird.
- <sup>5</sup> Vgl. das grundlegende Werk: ALFRED CHAPUIS et EDOUARD GÉLIS, *Le monde des Automates*, Bände I und II, Paris 1928.
- <sup>6</sup> CHAPUIS-GÉLIS, Band I, S. 191 ff. und 198 ff.
- <sup>7</sup> CHAPUIS-GÉLIS, Band II, S. 11.
- <sup>8</sup> CHAPUIS-GÉLIS, Band II, S. 12 f.
- <sup>9</sup> CHAPUIS-GÉLIS, Band II, S. 13 ff.
- <sup>10</sup> CHAPUIS-GÉLIS, Band II, S. 19.
- <sup>11</sup> CHAPUIS-GÉLIS, Band I, S. 104 f.
- <sup>12</sup> Zitiert nach HEINRICH KOHLHAUSEN, *Geschichte des deutschen Kunsthandwerks*, München 1955, S. 502 ff.
- <sup>13</sup> Dazu ERNST BAUMANN, *Der Hochaltar von Mariastein*, *Jurablätter* 1955, S. 81 ff., sowie GOTTLIEB LOERTSCHER, *Die Kunstdenkmäler des Kantons Solothurn*, Band III, S. 354, 371 ff. und 377.





Joan. Fridericus Buol  
in Kesselfuel inventit  
et managet

Ein Triumph Wagen Wunderbar  
Zu sehen, daß gleich wie zuvor  
Auch künfftig keine Hand nit leicht  
Wird machet einen so Künfftreich.  
Mit Künfft und Goldt Er wohl begüert  
Auff Lebend Er frey her passiert.  
Er triumphierlich daber geht  
Nücht bespart mit einem Speert.

Comod. Meyer Tig. Salt. N. 1679  
A. 1679

Er Laufft Sur gnultere stadt und Dicht  
und das gemicht mit schneller eucht  
Im vollere laufft, fur auch sehntrill  
Wares seit besitzer also will.  
Er geschwind, ward gemacht sich weid, und sichtig  
fur sich, Suruck, wie es nur blicke  
Wiglich same als Ihm Iwer gesehe er  
Durch die Künfft Statlich Leber.

Sein Figur auch vor auf gefest  
Sitt freym streich geschwind und schlich  
Auch wol mit ihrem Steile fare  
Im Lauff gefüllter Ross und starr.  
Su brauchet vor Er Berg und Thal  
Skan es sein Dierdt, und Wetter Zucht  
Su liest i. Im Saal, und ebren Platz  
Starr sich mit Luft ergüet fare.

Das Automobil des Johann Friedrich Buol

