

С.Н. СОЛОВЬЕВА

ВЕНСКИЕ ПАРАДНЫЕ ЭКИПАЖИ XVIII ВЕКА В СТИЛЕ РОКОКО

Софья Николаевна Соловьева,
Всероссийский художественный
научно-реставрационный центр
им. академика И.Э. Грабаря,
отдел «Реставрация мебели»,
художник-реставратор
Радио ул., д. 17, к. 6, Москва, 105005, Россия

Российский государственный художественно-
промышленный университет им. С.Г. Строганова,
кафедра «Художественная реставрация мебели»,
преподаватель
Волоколамское ш., д. 9, Москва, 125080, Россия

ORCID 0000-0002-6493-6233; SPIN 7793-0177
E-mail: sonchik-13@mail.ru

Реферат. Целью настоящей работы является составление описания и обзор венских парадных экипажей XVIII в. с точки зрения декоративно-прикладного искусства. Экипажи представляют собой малую архитектурную форму и являются «программными произведениями», примерами синтеза искусств, гармонично соединяющими принципы архитектуры, скульптуры, живописи, декораторского искусства, столярного дела, а также мастерство резчиков, позолотчиков, бронзовщиков, вышивальщиков. Вместе с этим кареты были неотъемлемой частью торжества, участвовали в важнейших государственных церемониях (коронациях, свадьбах, похоронах, крещении наследников). Отдельные виды экипажей, например карусельные колесницы и маскарадные сани, использовались для придворных развлечений, праздников, игр. Императорские парадные экипажи XVII–XVIII вв. служили для репрезентации монаршей власти наравне с троном и регалиями и создавались как настоящие произведения искусства — с применением дорогих материалов и сложных технологий декорирования. В основу исследования положено изучение натурного материала — оригинальных карет из собрания музея Ва-

генбург (дворец Шенбрунн, Вена) и Оружейной палаты Государственного историко-культурного музея-заповедника «Московский Кремль», в его задачи входит определение модельного ряда актуальных форм и конструкций, выявление характерных художественных приемов, техник исполнения и декоративных мотивов рококо. Впервые предлагается рассматривать экипажи из отечественных музейных собраний в контексте создавшей их европейской каретной школы, объединяя знания зарубежных и отечественных исследователей об экипажах XVIII века. Отдельной исследовательской задачей является встраивание венских карет из Оружейной палаты Московского Кремля в единый аналоговый ряд с моделями из Вагенбурга, что позволяет расширить представление о венской каретной школе XVIII века.

Выполнен обзор основных моделей парадных экипажей в стиле рококо, созданных в венских королевских мастерских с 1720-х по 1760-е годы. Они рассматриваются с точки зрения художественной ценности экипажей, делается акцент на описании предметов, декоративных техник и приемов художественной работы. Материал разделен на группы согласно статусам экипажей: парадные официальные гала-кареты императора, кареты свиты и беговые праздничные экипажи. Образцы выстроены в хронологическом порядке, что иллюстрирует развитие каретного дела от модели большой кареты до более технически совершенных берлин. Показано, что венские кареты представляют собой шедевры декоративно-прикладного искусства, сочетая высочайший уровень мастерства создателей проектов карет (архитекторов, декораторов) и исполнителей (столяров, резчиков, позолотчиков, живописцев, ткачей, вышивальщиц, кузнецов и литейщиков).

Ключевые слова: рококо, экипаж, карета, берлина, купе, резьба, золочение, роспись.

Для цитирования: Соловьева С.Н. Венские парадные экипажи XVIII века в стиле рококо // Обсерватория культуры. 2023. Т. 20, № 6. С. 605–621. DOI: 10.25281/2072-3156-2023-20-6-605-621.

Австрийское рококо, стиль императрицы Марии Терезии (1740–1780), сделал венский двор одним из законодателей общеевропейской моды, задавая актуальные тенденции в развитии искусства, в том числе в мебельном и экипажном деле. Экипажи представляют собой малую архитектурную форму, являются программными произведениями и примерами синтеза искусств, в которых гармонично соединены принципы архитектуры, скульптуры, живописи, декораторского искусства, столярного дела, а также мастерство резчиков, позолотчиков, бронзовщиков, вышивальщиков.

Императорские парадные экипажи XVII–XVIII вв. служили для репрезентации монаршей власти наравне с трон и регалиями и создавались как настоящие произведения искусства — с применением дорогих материалов и сложных технологий декорирования. Вместе с этим экипажи были неотъемлемой частью праздника, церемонии, ритуала со своими специфическими целями, смыслами, сценографией и режиссурой, которые реализуются в том числе и через экипажи, воспринимающиеся как атрибуты и символы власти, престижа и славы.

К началу XVIII в. Вена развивает каретное дело настолько успешно, что начинает составлять серьезную конкуренцию признанным лидерам — парижским, берлинским и римским мастерским. Австрийские кареты начинают пользоваться большим спросом по всей Европе, в том числе и в России. Посол Австрии сообщал из Петербурга в 1726 г., что императрица Екатерина I мечтает и «испытывает... особую тоску о паре прекрасных карет в новейшем венском стиле» [цит. по: 1, р. 19–20]. Подобное желание изъявляет вслед за императрицей князь А.Д. Меншиков, а за ним — все состоятельные русские аристократы.

Согласно исследованиям главного хранителя коллекции карет музея Вагенбург (дворец Шенбрунн, Вена) М. Курцель-Рунтшайнер (M. Kurgel-Runtschneider) [1, р. 19; 2], заказ для русской императрицы был выполнен в придворных каретных мастерских за счет кайзера и отправлен в Россию в качестве дружеского подарка. Проект кареты разработал ведущий придворный архитектор, художник и театральный инженер Антонио Бедуцци, а резбу изготовил придворный скульптор Франц Каспар. Большая часть баснословной по тем временам суммы (140 тыс. флоринов), выделенной на экипаж, ушла на дорогую текстильную отделку салона и козл кучера: карета была «украшена бархатом, богато украшена золотом и увешана крепами» [1, р. 19].

Венские кареты в Австрии и в России использовались как парадные императорские экипажи, участвовали в торжественных процессиях и официальных церемониях, таких, например, как коро-

национные и погребальные торжества, праздники в честь заключения династических браков и рождения наследников. Популярность венских карет при русском дворе сохранялась на протяжении всего XVIII в., австрийские кареты служили образцами для русских мастеров Конюшенного двора, оказав значительное влияние на становление русской экипажной школы.

Они создавались как настоящие произведения искусства — с применением дорогих материалов и сложных техник декорирования, под стать великолепным, пышным, расточительным придворным праздникам, культура которых достигает расцвета со второй половины XVII в. во Франции при дворе Людовика XIV, затем распространяется по всей Европе и сохраняется до событий Великой французской революции (1789) [2, с. 14–19]. Показательна цитата из обращения короля Людовика XV к казначею по поводу праздника в честь брака принцессы Елизаветы в 1739 г., стоившего французской казне ошеломляюще дорого: «Как вы нашли праздник?» — «Абсолютно неоплатным, государь!» [цит. по: 2, с. 15]

Коллекция музея Вагенбург, являющаяся частью комплекса императорского дворца Шенбрунн (летней венской резиденции Габсбургов), содержит обширный натурный материал в виде оригинальных сохранных экипажей, конской упряжи, гравюр, книг, картин, связанных с культурой торжественного конного выезда XVIII–XX веков. Большая часть экипажей музейной коллекции выполнена в придворных венских каретных мастерских. Расцвет венской экипажной школы приходится на 1720–1760-е годы. В этот период создаются и большие гала-кареты для монарха, и более скромные княжеские кареты [3, р. 18–19], и маскарадные сани [4, с. 122], а также колесницы для соревнования в скорости и мастерстве управления лошадьми и экипажем — для придворных праздников, игр и катаний.

ИЗУЧЕНИЕ КАРЕТНОГО ДЕЛА В РОССИИ И ЕВРОПЕ

Каретное дело XVIII в. изучено главным образом на примере карет, колесниц и саней из крупных европейских коллекций: Галереи карет Версальского дворца (Франция) [5; 6], Национального музея карет г. Лиссабон (Португалия) [7], Музея королевских экипажей Royal Mews (Великобритания) [8], музея дворца Нимфенбург (Германия) [9], Оружейной палаты г. Стокгольм (Швеция) [10]. Богатая и обширная коллекция музея Вагенбург описана в работах доктора М. Курцель-Рунтшайнер [1; 3], а также представлена на официальном сайте музея Вагенбург [11]. Акцент в исследованиях, посвященных этим собраниям,

сделан в основном на истории создания и бытования экипажей, их связи с правящей династией и политическими процессами, репрезентации власти, а художественный и эстетический аспекты создания экипажей не раскрываются или упоминаются обобщенно.

В отечественном искусствоведении и культурологии венские кареты из европейских коллекций не описаны и не исследованы. Также не представлены исследования, посвященные крупным европейским школам экипажного дела, за исключением единичных публикаций. Так, английское каретное дело рубежа XVIII–XIX вв. и английские кареты при дворе Екатерины II рассматриваются в статье научного сотрудника, хранителя коллекции «Кареты и сбруя» Государственного музея-заповедника «Царское Село» (ГМЗ «Царское Село») И.И. Бредихиной [12].

В настоящее время опубликованы статьи, монографии, сборники, каталоги, путеводители, посвященные коллекциям экипажей, а также истории, атрибуции и реставрации некоторых карет и саней из крупных отечественных собраний. В России наиболее крупные экипажные коллекции принадлежат пяти музеям: Оружейной палате Государственного историко-культурного музея-заповедника «Московский Кремль», Государственному историческому музею, Государственному Эрмитажу (экспозиция карет в Реставрационно-хранительском центре «Старая Деревня»), ГМЗ «Царское Село» и Музею-заповеднику «Архангельское» (МЗ «Архангельское»).

Публикации материалов предприняты хранителями и научными сотрудниками названных музеев. Хранитель коллекции экипажей Оружейной палаты Московского Кремля Л.П. Кириллова является автором двух каталогов коллекции [13; 14] и статей об атрибуции отдельных экспонатов [15; 16]. Исследования Ю.Е. Фагурел, хранителя коллекции карет ГИМ, посвящены маскарадным саням XVIII в. [17; 18], а также аспектам музейного использования коллекций экипажей [19]. Кроме того, Ю.Е. Фагурел — автор каталога коллекции маскарадных саней ГИМ [20].

Публикации хранителя коллекции карет Государственного Эрмитажа В.А. Чернышева затрагивают общую историю бытования экипажей в России [21], атрибуцию карет из коллекции Эрмитажа [22; 23], описание музейной коллекции предметов парадного выезда и проблемы истории ее создания [24]. И.И. Бредихина (см. о ней выше), поднимает вопросы истории бытования парадных экипажей при русском дворе XVIII и XIX вв. [25; 26] и истории русских каретных мастерских [27]. Хранитель коллекции мебели ГМЗ «Архангельское» О.М. Фролова — автор статей, посвященных экипажам XVIII и XIX вв. из этого собрания [28; 29].

Следует заметить, что у российских исследователей, аналогично европейским специалистам, экипажи более подробно рассмотрены в историческом и культурологическом контексте, а декоративным и стилевым особенностям карет уделяется недостаточно внимания. Исходя из этого, целью настоящей работы является составление описания и обзор венских парадных экипажей XVIII в. с точки зрения декоративно-прикладного искусства. В задачи исследования входит определение модельного ряда актуальных форм и конструкций, выявление характерных художественных приемов, техник исполнения и декоративных мотивов рококо. Отдельной исследовательской задачей является встраивание венских карет из Оружейной палаты Московского Кремля в единый аналоговый ряд с моделями из Вагенбурга, что позволит расширить представление о венской каретной школе XVIII века.

Характерная особенность государственных парадных экипажей заключалась в том, что они использовались долго и не выходили из моды. Новые кареты создавались в более актуальных стилях, но при этом и старые экипажи продолжали использоваться, что составляло один из символов преемственности власти для поколений монарших фамилий: новый император не только венчался на трон в том же соборе и тем же венцом, что и его предшественник, но и ехал в его карете. Рассматриваемые в исследовании экипажи участвовали во многих государственных церемониях вплоть до конца существования Австро-Венгерской империи. Последняя коронация, в которой они принимали участие, — восшествие на престол императора Карла I (1887–1922) и императрицы Циты (1892–1989) состоялась в Будапеште в 1916 году. Парадный выезд кареты «Империя» (Империялваген) запечатлен в кинохронике [30] и в живописи. Например, на картине Д. Эдера «Императрица Цита и кронпринц Отто на фоне кареты Империя во время коронационной церемонии в Будапеште 30 декабря 1916 г.» (1929 г. Холст, масло. Вагенбург, инв. № Z 147).

ИМПЕРАТОРСКИЕ ЭКИПАЖИ

Главная карета коллекции музея Вагенбург — карета «Империя», или Империялваген, (инв. № W001) [31] — один из самых грандиозных и роскошных императорских церемониальных экипажей в стиле рококо [3, р. 12–15]. Она была изготовлена около 1735–1740 гг. в Вене для императора Карла VI (1685–1740). Карета выполнена на высочайшем для своего времени техническом и художественном уровне (рис. 1) с применением передовых конструктивных решений. Одно из них — использование парных металлических арок, получивших название «лебяжьих шейки».



Рис. 1. Империялваген (каре́та «Империя»). 1735–1740. Венские каретные мастерские. Дерево, роспись, позолота. 677 × 355 × 212. Инв. № W001. Музей Вагенбург, Вена [3, р. 13]

Конструкция экипажа относится к модели *большая королевская (большая парадная) карета*, или *гала-каре́та* (от французского *grand carrosse*, *gala carrosse*, *carrosse moderne*) [32, р. 110]. Главная конструктивная деталь подвески — огромная мощная балка (дрога) — проходит под днищем кузова через весь экипаж как центральная ось [28, с. 36], к которой прикреплены колесные оси. Существенный недостаток данной конструкции, проявивший себя во всех экипажах с единой осью-дрогой, — неустойчивость. Такие кареты легко опрокидывались в повороте (и в движении) из-за неровностей дороги. В конце XVII — начале XVIII в. появляются первые экипажи с применением парных переходных металлических арок — «лебяжьих шеек». Они соединяли переднюю колесную ось, где находился поворотный круг, и дрогу. Длина дроги при этом сократилась и изменила свое сечение с круга на эллипс. «Лебяжьи шейки» позволили экипажу делать более крутые повороты, пропуская под собой передние колеса.

Нововведением модели стал остекленный кузов, примененный взамен тяжелых занавес из ткани, ранее обильно драпировавших салон. Развитие экипажного дела шло по пути облегчения конструкции, повышения управляемости и маневренности, увеличения скорости движения. После громоздких парадных экипажей в стиле барокко с резкими пропорциями перевернутых трапеций, контрастным сочетанием диаметров колес, экипажи венского рококо отличались спокойной уравновешен-

ной композицией, не лишенной при этом динамики и экспрессии. Если римские и французские кареты второй половины XVII в. отличались обильным золоченым скульптурным декором, то в период Регентства (1715–1723), после смерти короля Людовика XIV, большая парадная карета становится скромнее, легче и компактнее. Кузов кареты рококо превращается в «стеклянный фонарь», сокращается количество скульптурного декора за счет отказа от многофигурных композиций и круглой скульптуры в пользу рельефа.

Большее внимание уделяется технике росписи на филенках кузова. Богатое декоративное убранство парадных экипажей выполнено при помощи комбинации техник резьбы по дереву, художественного литья иковки металла, золочения, бронзирования, живописи и шитья. Внутри пассажирский салон обивался бархатом и шелком с плоской и объемной вышивкой серебряными и золотыми нитями, отделывался галунами, вышивкой плетеными шнурами в технике сутаж, бахромой, стеклярусом и пайетками.

Империялваген не раз перестраивалась. Возможно, живописные панели, на которых изображены аллегории «славного правления», были сделаны для дочери императора Карла VI — Марии Терезии (1717–1780) [3, р. 12]. На кузове кареты с двух противоположных боков расположены живописные композиции: сцены «Торжество Венеры» и «Торжество Минервы». В гуманистической философии аллегории двух богинь часто выступают противоположностями друг другу. В сюжете «Выбор Геракла»,



Рис. 2. Императорская траурная карета. 1764. Венские каретные мастерские. Дерево, роспись. 614 × 351 × 192. Инв. № W002. Музей Вагенбург, Вена [3, р. 17]

ставшем особенно популярным в эпоху Ренессанса и барокко, главный герой должен выбрать между Наслаждением (Венера) и Долгом (Минерва). Так, через преодоление героем себя, изображали борьбу с человеческими страстями, воспринимая это как путь воспитания идеального государя и гражданина [33, с. 160; 34, с. 94–95].

Венера, богиня любви, наслаждения и красоты, изображена в виде юной, прекрасной девушки, сидящей на спине льва и окруженной своей свитой: резвящимися путти, наядами и тритонами, трубящими в раковины, как в горн, прославляющими богиню. Рядом с Венерой показан лебедь (в самой известной трактовке — отсылка к мифу о соблазнении Зевсом царевны Леды). Лебедь часто изображался верным спутником Венеры (Афродиты). Венера сидит на спине побежденного, укрощенного, смиренно склонившего голову льва, который является аллегорией Силы и Власти.

Нимфа возносит к Венере лавровую ветвь. В руках у богини фасции и топор — знаки войны, поэтому в данном контексте Венера не выступает аллегорией Сладострастия. Смысл сцены можно охарактеризовать как победу Красоты над Войной. Венера олицетворяет добродетель Humanitas [35, с. 341] — духовную любовь, способную возвысить душу и делающую мир прекрасным. Учитывая, что экипажем пользовалась лично императрица Мария Терезия, такая отсылка может свидетельствовать об отождествлении императрицы с Венерой — всепобеждающей красотой и любовью матери Отечества.

С противоположной стороны кузова изображена композиция «Торжество Минервы». Минерва (Афина Паллада) облачена в пурпурную тунику, на ее голову надет шлем. Опершись на золотой щит, она держит в левой руке пальмовую ветвь, в правой — меч. Минерва выступает аллегорией Мудрости и Победы. У ее ног лежат поверженные враги — Пороки. Слава трубит в золотую трубу, амур с облаков в дар богине высыпает из мешка драгоценности-трофеи на золотой поднос, находящийся в руках служанки. Передний край занят сатирической сценкой — путти подшучивают над Паном, прячущимся в траве. Минерва — еще один образ альтер эго монархини, широко распространенный в XVIII в., когда на престол стали восходить женщины-императрицы. В России Минерва была символом сначала Екатерины I, затем Елизаветы Петровны и, наконец, Екатерины II Великой.

Экипаж императора или императрицы выделялся особыми знаками в парадном кортеже. Императорская карета традиционно была больше остальных по размеру, более пышно и сложно декорирована [3, р. 9]. Она запрягалась восьмеркой белых лошадей, что выделяло и отличало карету монарха от экипажей свиты. При венском дворе предпочтение отдавалось породе лошадей, выведенной на императорском конезаводе в Кладрубах [3, р. 15]. Кортёж парадных карет обязательно сопровождали конные и пешие гвардейцы, личная охрана, лакеи и прислуга, одетые в парадную форму. Кро-



Рис. 3. Карета-купе. 1740. Венские каретные мастерские. Дерево, роспись, позолота. 500 × 200 × 260. Инв. № К-40. Оружейная палата Московского Кремля, Москва [13, с. 74–75]

ме того, экипаж, как и его владелец, «короновался» императорской короной, установленной на крыше.

Знаком принадлежности экипажа владельцу традиционно служит изображение геральдической композиции [18, с. 91]. Каретный стан Империялвагена спереди и сзади украшен крупной резной деталью в виде двуглавого орла, держащего в одной лапе меч и скипетр, в другой — державу. Над орлом изображена императорская корона. На груди орла расположен щит с монограммой FI. Вероятно, данный герб был добавлен значительно позже, при последнем императоре (1792–1806) Священной Римской империи Франце II, правившем Австрией, Богемией и Венгрией под именем Франца I.

Второй императорский экипаж, представленный в экспозиции музея Вагенбург, — Императорская траурная карета, или Траурваген, (Imperial Trauer Wagen, инв. № W002) [3, р. 16–17; 36] (рис. 2). Королевские траурные экипажи являются поистине редкими экспонатами, хотя похороны монарха и его приближенных ничуть не уступали по своей значимости другим официальным государственным церемониям. Среди наиболее известных королевских катафалков отметим так называемый Черный катафалк (Schwarzer Leichenwagen, 1876–1877 гг., Вагенбург) и катафалк Людовика XVIII (1809, перестроен в 1820, 1824 гг., Галерея карет, Версаль).

Отметим, что черный цвет экипажа далеко не всегда означал его траурное предназначение. Есть несколько примеров черных парадных церемониальных экипажей, например Кароса Негра (Carroza Negra, 1670–1680-е гг., Государственное агентство «Национальное достояние», Испания). Эта карета полностью выкрашена в черный цвет с целью имитации эбенового дерева [37]. Назовем также португальские и испанские экипажи конца XVI — начала XVII в., покрытые снаружи черной кожей и украшенные рядами маленьких гвоздиков с золочеными шляпками, как, например, на карете короля Филиппа II Испанского (Национальный музей карет, Лиссабон).

Согласно испанскому придворному церемониалу, который соблюдался и при венском дворе, только великий траур (траур по монарху) был отмечен черным цветом. Цветовое оформление траурной церемонии для членов королевской семьи предполагало красный цвет. Доктор М. Курцель-Рунтшайнер отмечает, что «в качестве траурной могла быть переоборудована любая карета» [3, с. 46], т. е. для присутствия монарха на траурной церемонии не создавался отдельный экипаж, а использовался любой другой парадный, при этом для усопшего создавалась так называемая печальная колесница [38, с. 495], за которой следовали король (пеший или в карете) и его приближенные.



Рис. 4. Карета-купе. 1741–1742. Венские каретные мастерские. Дерево, роспись, позолота. 550 × 260 × 280.
Инв. № К-38. Оружейная палата Московского Кремля, Москва [13, с. 78–79]

Первоначально Траурваген был парадным позолоченным экипажем, он принимал участие в коронации Иосифа II во Франкфурте (1764). Каретный стан атрибутирован 1700 годом, кузов 1735–1740 годами. Карета в целом повторяет Империялваген конструктивно и стилистически, но небольшое изменение ее пропорций создает ощущение большей приземистости. В начале XIX в. весь экипаж был покрашен черной краской и далее использовался как парадный траурный экипаж. Только при реставрации в 1930 г. под слоем черной краски на панелях была обнаружена живопись работы художника М. Унтербергера, датируемая 1738–1740 гг. [3, р. 16–17].

Цикл росписей посвящен аллегориям Силы и Славы победителей. В росписях на кузове изображены аллегорические сцены победы: Персей с отрубленной головой Медузы Горгоны с одной стороны; Минерва, побеждающая Пороки, — с другой. Сзади на стенке кузова изображен Геракл, побеждающий Лернейскую гидру; спереди за козлами кучера — Аполлон в триумфальной колеснице. На каретном стане спереди и сзади расположены две резные геральдические композиции, изображающие двуглавого орла, увенчанного большой императорской короной. В левой лапе орел держит меч, в правой — скипетр. На груди орла помещен щит с монограм-

мой (предположительно, императрицы Священной Римской империи Марии Терезии). Внутри карета обита иссиня-черным бархатом, украшенным объемным шитьем золотой и серебряной нитью, а также бахромой.

Слава венских экипажей в XVIII в. вышла далеко за пределы Австрии [1, р. 19–20]. В российских музеях также представлены экипажи, выполненные в венских мастерских по специальным заказам русского императорского двора или купленные торговыми агентами. К ним относятся, например, два экипажа из коллекции Оружейной палаты Московского Кремля, принадлежавшие императрице Елизавете Петровне: 1740 г. (рис. 3) [39, инв. № К-40] и 1741–1742 гг. (рис. 4) [40, инв. № К-38] в атрибуции по Л.П. Кирилловой [13, с. 74–81].

Оба экипажа относятся к модели *купе* (от франц. *coupe* — «обрезанный») [29, с. 66], отличающейся от большой парадной кареты укороченным типом кузова. Вместо двух пассажирских сидений, обращенных лицом друг к другу, присутствует одно сиденье, расположенное по ходу движения. Экипажи-купе появляются около 1715 г. и пользуются большой популярностью вплоть до начала XX в., в том числе как парадные экипажи. Кузов типа купе появляется как отдельная модификация и в других типах карет, например в карете *бер-*



Рис. 5. Карета принцев. 1740-е. Венские каретные мастерские. Дерево, роспись, позолота. 600 × 270 × 198. Инв. № W007. Музей Вагенбург, Вена.
Источник: Kunsthistorisches Museum : [официальный сайт].
URL: <https://www.khm.at/objektdb/detail/497587/>

лина — *берлина-купе* (вторая пол. XVIII — вторая пол. XIX в.) [9, Bd. 1, р. 29] и *ландо* — *ландо-купе* (вторая пол. XIX — нач. XX в.), т. е. четырехместный и двухместный варианты.

Согласно новым данным исследования доктора М. Дёберля, атрибуции по О.М. Фроловой [29, с. 67–68], была выдвинута новая версия происхождения двух упомянутых экипажей — как заказанных в 1726 г. в качестве дипломатического подарка императора Карла VI Екатерине I по случаю подписания русско-австрийского союзного договора (Венский трактат, 1726). Согласно ей, кареты были завершены два года спустя и преподнесены новому русскому императору Петру II. В своем исследовании М. Дёберль ссылается на сохранившийся проект и чертежи экипажей придворного архитектора и инженера А. Бедуцци (A. Beduzzi), относящиеся к 1726 году.

Версия происхождения кареты-купе (инв. № К-38) в 1741–1742 гг. (атрибуция по Л.П. Кирилловой) основана на том, что в этой карете на коронацию прибыла императрица Елизавета Петровна, и, вероятно, именно для коронации новой российской императрицы был приобретен в Вене данный экипаж [13, с. 81]. В то же время аналогичные по форме и строению европейские экипажи 1720–1730-х гг. сохранились в коллекции Национального музея карет Лиссабона (инв. № MNC V 21), МЗ «Архангельское» (карета княгини И.М. Юсуповой, инв. № ГМУА КП-3049). Следует также назвать эскиз кареты-купе 1715 г. для герцога Фридриха II Саксен-Гота-Альтенбургского (коллекция Института Британских производителей вагонов и автомобилей, Бирмингем) [9, Bd. 1, р. 29] и эскиз кареты-купе 1721 г. из Государственного архива Тюрингии (Веймар) [29, с. 68].

Пышная и насыщенная резная декорация с мелкой пластической проработкой сближает кареты-купе из Оружейной палаты с другими образцами экипажей начала 1720-х гг., например с Большой французской каретой (1721–1722 гг., Государственный Эрмитаж, инв. № ЭК-1), каретой в стиле Регентства 1715–1723 гг. короля Португалии Жуана V (Национальный музей карет, Лиссабон, инв. № MNC 12). Конструкция, пропорции и художественное оформление карет, созданных около 1720-х гг., подтверждают более раннюю датировку двух экипажей из коллекции Ору-

жейной палаты, что позволяет их отнести ко времени правления отца императрицы Марии Терезии Карла VI (1685–1740). Таким образом, выстраивая в единый хронологический ряд венские экипажи XVIII в., кареты из Оружейной палаты Московского Кремля следует поставить раньше, чем венские кареты музея Вагенбург. По стилю кареты из Оружейной палаты превосходят утонченное венское «терезианское» зрелое рококо.

Экипажи очень похожи между собой, представляют одну и ту же модель, но различаются декором. Подвеска оснащена рессорами и состоит из центральной балки, соединенной с передней колесной осью через «лебяжьи шейки». Кузов остеклен и имеет подвесы на кожаных ремнях, закрепленных на каретном стане. Два экипажа украшены позолоченной резьбой в виде крупных растительных завитков, стеблей, цветочных бутонов, раковин, виноградных лоз, гирлянд и путти. Экипажи увенчаны императорской короной из позолоченной бронзы, что подчеркивает их принадлежность лично царствующей особе.

Приемы декорирования, как уже говорилось, различаются. Одна из карет украшена расписными филёнками, другая — рельефными композициями. В живописи на филёнках кареты-купе 1740 г. (инв. № К-40) изображены наяды и тритоны, поднимающие морскую раковину, внутри которой расположен черный двуглавый орел Российской империи. Росписи как вариации на заданную тему присутствуют на всех четырех стенках кузова. Центральная группа наяд и тритонов дополнена другими мифологическими персонажами и символами: путти, украшающими сцену цветочными гирляндами, вакханок и сатира, рассыпающимися рогами изобилия. В данном примере экипажа соединяют-

ся золоченный и раскрашенный резные декоры. Часть листьев и растительных побегов позолочена, а цветочные букеты расписаны под натуральные живые цветы с красными, голубыми, розовыми бутонами и лепестками, зелеными листьями и стеблями.

Кузов и стан второго купе 1741–1742 гг. (инв. № К-38) украшены полностью золоченой резьбой в низком и высоком рельефе. На филёнках изображены композиции триумфов и военных побед: амур и грации несут колчаны со стрелами, щиты, знамена, фасции, пушки, копы и шлемы. Композиции чрезвычайно плотно наполнены персонажами и атрибутами. Резьба отличается сложной моделировкой и детальной проработкой, вплоть до ювелирно мелкой пластики.

ПАРАДНЫЕ КНЯЖЕСКИЕ КАРЕТЫ

Парадные княжеские кареты, или парадные кареты принцев *Prinzengalawagen* (нем.), *Princes' Dress Carriage* (англ.), элегантные, но более скромные по декору, использовались членами королевской семьи на официальных церемониях. В коллекции Вагенбурга сохранилось пять княжеских карет XVIII в., две из которых представлены в постоянной экспозиции музея.

Княжеская карета (инв. № W007) выполнена в придворных венских экипажных мастерских в 1740-е гг. [1, р. 92] (рис. 5). По типу конструкции карета относится к *берлинам* [25, с. 30–31] — более легким изящным моделям экипажей с остекленным кузовом, подвешенным на ремнях-подкосах. От большой королевской кареты берлина отличается не только внешним, более лаконичным декором, но и главным образом устройством подвески, сильно влиявшем на комфорт, маневренность, построение кузова и стана кареты.

Тип кареты берлина происходит от модели так называемых *берлинских карет*, впервые появившейся около 1667 г. в немецких мастерских [6, р. 116–117]. Подвеска подобных экипажей была снабжена коленчатыми рессорами, «лебяжьими шейками» и двумя параллельными близкорасположенными дрогами. Развитие подвески экипажей шло в направлении большей устойчивости, маневренности и безопасности экипажа, в результате чего продол-



Рис. 6. Карета принцев. 1750–1760-е гг. Венские каретные мастерские. Дерево, роспись, позолота.
Инв. № W009. Музей Вагенбург, Вена [3, р. 19]

ная единая центральная балка-ось была заменена на две балки-дроги, вынесенные по бокам кузова. Подвеска стала напоминать раму, внутри которой подвешен кузов. Подобные берлины стали наиболее популярными и универсально применимыми, начиная с периода Регентства 1715–1723 гг. во Франции. Роскошно декорированные берлины служили парадными экипажами, скромно декорированные — как повседневные, прогулочные и дорожные. Модель оказалась наиболее подходящей для австрийского рококо (стиль Марии Терезии) и стиля Фридриха II в Пруссии, получив распространение по всей Европе и в России.

Княжеская карета (инв. № W007) отличается изысканностью и легкостью исполнения. Уравновешенные гармоничные пропорции кузова, колес и каретного стана станут определяющей чертой всех последующих экипажей второй половины XVIII века. Для формы кузова все еще характерен барочный изгиб бомбэ («выдутый») [7, р. 57], но чрезмерные резкие наклоны спинок кузова смягчаются и становятся более пологими. Резной декор использован только в качестве акцентов, подчеркивая архитектуру построения экипажа. Резьба представлена в низком рельефе в виде растительных завитков, листьев, пучков трав и мотива ушных хрящей. В отличие от барочных парадных карет, где центральное место занимали сложные многофигурные аллегорические композиции, расписные панели княжеской берлины оформлены условным декоративным рисунком в виде закручивающегося, извивающегося змеей каната, пересекающегося с гирляндами из лилий и вьюна. В трактовке мотива сказывается влияние искусства стран азиатского Востока и стиля шинуазри.

Вторая венская княжеская карета (инв. № W009), представленная в экспозиции Вагенбур-

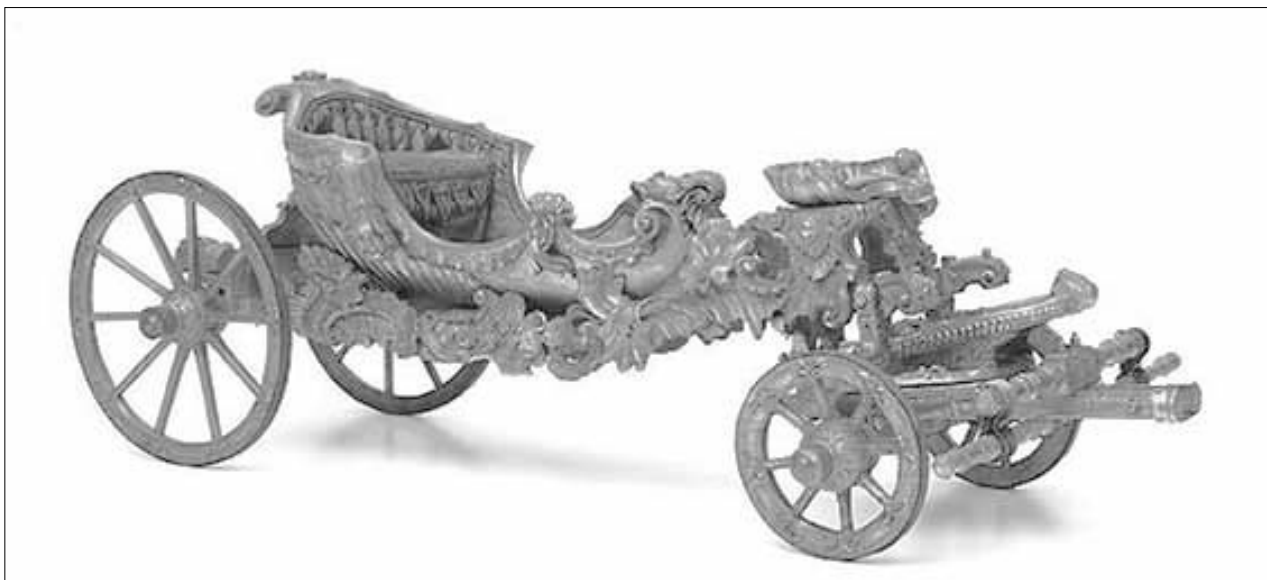


Рис. 7. Карусельная колесница. 1742. Венские каретные мастерские, по проекту Б.Ф. Молля. Дерево, роспись, позолота. 390 × 140 × 148. Инв. № W049. Музей Вагенбург, Вена [3, р. 21]

га, была выполнена в 1750–1760-е гг. [3, р. 18–19] (рис. 6). Она неоднократно использовалась на торжественных мероприятиях, например на миланской коронации в 1838 году. Последний парадный выезд экипажа состоялся на коронации короля Карла I и королевы Циты в Будапеште в 1916 году.

Декор кареты сдержан и лаконичен. Он лишь создает визуальные акценты на форме. Барельефная резьба обрамляет гладкие расписные панели, остекленные окна, детали стана и подвески экипажа. Основные мотивы резьбы — те же причудливые раковины, растительные завитки, бутоны и побеги, но их ритм становится спокойнее. На панелях на позолоченном фоне изображен декоративный орнамент в виде цветков красных гвоздик, перекрещивающихся и соединяющихся в ромбовидный рисунок наподобие трельяжной сетки, чей орнаментальный мотив становится популярным при главенстве стиля Регентства [14, с. 55].

Красная гвоздика — символ, использовавшийся в исламском и христианском искусстве. В исламе гвоздики, как и тюльпаны, являются цветами райского сада. В христианстве, согласно апокрифическим текстам, слезы Девы Марии о распятом Христе, упав на землю, превратились в красные гвоздики. В связи с этим красная гвоздика стала символизировать Страсти Христовы [41, с. 40–43]. В средневековой европейской живописи цветки красных гвоздик изображаются на портретах обрученных (или супругов) у них в руках — как символ верности [41, с. 44–45].

Поскольку экипажи были неотъемлемым атрибутом важных государственных церемоний, в том числе триумфального въезда королевской невесты

и монарших свадеб, вероятно, что данный экипаж был изначально создан для одной из подобных торжественных процессий.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРАЗДНИЧНЫЕ ЭКИПАЖИ

Кроме официальных государственных церемоний (коронаций, свадеб, посольских приемов), на протяжении XVII–XVIII вв. формируется особая культура придворных развлечений, пришедшая на замену угасшим к концу XVI в. воензированным играм — рыцарским турнирам [34, с. 17]. В ней на первое место выходят охота, балы, конный балет, кавалькады и рыцарские карусели. В экспозиции музея Вагенбург представлены два экспоната, созданные во времена правления императрицы Марии Терезии и отражающие культуру придворных конноспортивных состязаний и галантных развлечений: карусельная колесница (1742) (рис. 7) и беговые сани (1740–1750) (рис. 8).

Дамская карусель состоялась 2 января 1743 года. Мария Терезия выступила организатором аристократической забавы, на которой она и придворные дамы состязались в ловкости и смелости управления лошадьми [3, р. 20–21]. Колесница была спроектирована художником Б. Моллем (B. Moll) в 1742 г. специально для дамской карусели 1743 года. Парадный выезд императрицы Марии Терезии со свитой по манежу запечатлен на полотне М. ван Мейтенса — младшего «Дамская карусель в зимней школе верховой езды. 1743» (1765 г. Холст, масло. Размер не указан. Инв. № 7500).



Рис. 8. Маскарадные (беговые) сани. 1740–1750-е гг. Венские каретные мастерские. Дерево, роспись, позолота. 330 × 125 × 100. Инв. № W081. Музей Вагенбург, Вена [3, р. 23]

После катания по манежу императрица и ее фрейлины торжественно проехали по улицам Вены. Из восьми колясок сохранилась только одна. Тип данной карусельной колесницы относится к летним открытым садовым коляскам, которые использовали для увеселительных прогулок по дворцовым паркам. Пропорции экипажа изящны, стан низкий, вытянутый вдоль, небольшие колеса с тонкими спицами. Кузов выполнен в форме морской раковины с закручивающимися краями, украшен растительными завитками и цветочными гирляндами. Спинка сиденья чрезвычайно низкая, что делает экипаж максимально открытым. Внутри кузов обит малиновым шелком с вышивкой декоративной тесьмой и шнуром. Сиденье возничего так же выполнено в форме небольшой открытой раковины. Дроги, как конструктивные элементы, скрыты за обильным резным декором в виде крупных листьев и завитков. Резьба на кузове и деталях стана полностью позолочена.

В зимнее время года устраивались праздничные кавалькады с выездом парадных саней, мчавшихся по замерзшим каналам и озерам в дворцовых парках [42, р. 102]. Во дворце Шенбрунн хранится пара маскарадных саней в стиле австрийского рококо 1740–1750 гг. [1, р. 94; 3, р. 22–23]. Сани и карусельная колесница выполнены в едином стиле. Во всех трех экипажах открытым низким кузовам предана форма морской раковины. Обильный крупный золоченый резной декор скрывает и маскирует конструктивные элементы, превращая их в причудливые аморфные формы. В санях богато декорированы копылья и полозья, так что создается образ раковины, вынесенной на берег морской пеной. Дама,

сидящая в санях, в контексте образа превращается в богиню Венеру. В резном декоре саней преобладает мотив С-образных завитков и бутонов розы. Кузов, полозья и копылья покрыты листовым сусальным золотом. Пассажирское сиденье и стенки кузова внутри покрыты темно-красным бархатом. Им же обито сиденье возничего в задней части кузова за спиной пассажира.

Главными техниками создания художественного образа экипажей являлись сочетания резьбы по дереву, золочения и росписи. Эти же техники применялись в мебельном деле, интерьере и его оборудовании, начиная с эпохи барокко. Раковины, ормушли («ушные хрящи»), растительные завитки и резные листья создаются пластичными кривыми линиями, передающими ощущение движения. Для резьбы чаще стали использоваться более мягкие и податливые к сложной моделировке породы сосны, березы и липы, вытесняя дуб и грецкий орех. В это время мастера-резчики уже применяют классические приемы работы с деревом, актуальные для деревянной скульптуры и в наши дни.

С помощью различных фигурных резцов, полукруглых стамесок, долот и клюкарз (клюкарза — вид стамески с кольцевым краем), резчики отсекают лишний материал, моделируя трехмерную форму. Орнаментальные резные элементы чаще всего накладные, что дает удобство монтажа и ремонта по необходимости. Резьба покрыта золочением в масляной (она же лаковая) технике с нанесением листов натурального сусального золота на масляный лак мордан. В результате получается устойчивое к внешнему воздействию золочение, что было не-

обходимо в уличных условиях. Аналогичная техника применена и для золочения экстерьеров архитектурных деталей.

Золочение на мордан дает однотонную, ровную по блеску поверхность, что придает резьбе теплый колорит. Блестящая позолота экстерьера экипажа контрастирует с красным матовым бархатом салона. Такое сочетание оттенков красного и золота является традиционным решением для парадных церемониальных атрибутов, например в костюме (коронационных платьях императоров), знаменах, тронах. Позолота имеет свойство патинироваться, т. е. покрываться слоем поверхностных загрязнений, потемнений лака и окислов, поэтому облик, в котором парадные экипажи предстают сегодня как музейные экспонаты, не передает в полной мере тех блеска и яркости, которые были присущи экипажам в XVIII веке.

ИТОГИ ОБЗОРА

Составленное описание музейных предметов позволяет сделать ряд наблюдений искусствоведческого характера. Экипажи, как уже говорилось, представляют собой малую архитектурную форму и служат примерами синтеза искусств архитектуры, скульптуры, живописи декораторского искусства и ремесел. При их изготовлении использованы характерные для рококо орнаментальные мотивы и асимметричная динамичная композиция. Золоченая резьба покрывает стойки, рамы стекол, стан и кузов карет, придавая экипажу блеск и сияние. Стиль *шинуазри* и увлечение экзотикой также сказались на образе экипажей (кареты принцев).

В основе орнаментов всех рассматриваемых в исследовании предметов лежит базовый мотив *рокайль* (причудливая криволинейная форма морской раковины). Прикладное искусство рококо объединено этим мотивом как попыткой подражания естественности и неправильности природных форм. Для орнаментов характерна асимметричность композиции, криволинейность и внутреннее динамическое развитие. *Рокайль* был разработан лучшими рисовальщиками XVIII в.: А. Ватто, Н. Пино и Ж.-О. Месонье [43, с. 137]. Именно их декоративные схемы и рисунки легли в основу всех орнаментальных композиций в росписи и резьбе на мебели, интерьерных украшений и при декорировании экипажей.

Росписи на экипажах выполнены в технике масляной живописи. Прослеживается однотипность композиций и сюжетов для каждого ранга экипажей. Для императорских гала-карет главной темой является «славное правление», Добродетели и Победы. При сравнении Империялаген и, например, французской коронационной кареты

Карла VII 1741 г. из коллекции Нимфенбурга, становится заметным повтор композиции росписей на кузове: в центре на дверце изображена Минерва, на боковых филенках — резвящиеся амуры. Художники использовали античные аллегории из греческого и римского пантеона: образы Минервы, Венеры, Беллоны, Персея, Геракла, Юстиции, а также сопровождающих их персонажей (нимф, дельфинов, тритонов, путти). При этом композиция расписных панелей ясна и лаконична, образам переданы определенные черты и атрибуты, что без труда позволяет идентифицировать сюжет и его смысл. Имена авторов росписей не сохранились, но очевидно, что это были высококвалифицированные мастера. Об этом свидетельствует академическая манера исполнения с правильной анатомией, свободным движением фигур, изящными летящими драпировками, внутренней гармонией композиции и нежным нюансным колоритом, характерным для рококо.

Некоторые из описанных экипажей, например Империялаген и беговые сани, представлены в музейной экспозиции совместно с запряженными манекенами лошадей в полном конском уборе. Великолепное убранство парадного комплекта упряжи и попон наиболее полно передают красоту торжественного выезда XVIII века. Упряжь украшена под стать экипажу: попоны и чепраки сделаны из бархата и дорогого сукна, расшиты золотыми и шелковыми нитями; кожаные ремни и сбруя тоже украшены декоративной строчкой, тиснением, бубенцами, бахромой. Капор (накидка на голову и шею лошади) с султаном (пышным украшением-венцом) декорирован стразами и перьями страуса. Решма (налобное украшение лошади) украшена позолотой и полудрагоценными камнями [44, с. 6–9].

В результате исследования удалось типологически определить главные модели экипажей, бытовавшие при венском дворе в первой половине XVIII века. Экипажи императора представлены в модели *большой кареты* (четырёхместной и купе). Экипажи придворных, или кареты принцев (княжеские кареты) — в модели *берлина*. Кроме того, для праздников и конноспортивных соревнований создавались отдельные специальные экипажи — карусельные колесницы и маскарадные сани. Они проще по конструкции и декору, меньше по размерам, но не менее интересны по художественному решению: главенство и выразительность резного декора делает их подобными произведениям станковой скульптуры.

Отчетливо видно, как статус владельца определял стиль, форму и декор предмета. Карета в XVIII в. являлась вариантом передвижного трона, еще одним атрибутом власти, она служила частью образа монарха. Отсюда происходит пышность и чрезмерность украшений с использованием разнообразных художественных техник: именно в карете прави-

тель и его свита представляли перед подданными во время праздников и церемоний в составе шествий и триумфов по городским улицам. Императорские экипажи (Империялваген и Трауренваген) — самые большие, помпезные и пышно декорированные. Карета государя как знак принадлежности коронованному владельцу обязательно украшена геральдической композицией и увенчана императорской короной: даже вещь, принадлежавшая императору, получала сакральный смысл и окружалась особым ореолом величия.

На этом фоне выступает контрастом модель экипажа берлина (представленная, например, каретами принцев из коллекции венского Вагенбурга), более безопасная, комфортабельная, легкая и технически прогрессивная. Примечательно, что обе модели (большая карета и берлина) в XVIII в. существуют параллельно друг с другом, но статус экипажа определяет его форму. Большая карета — государственный экипаж исключительной важности, предназначенный только для монарха и только для участия в важных государственных церемониях. Берлина — парадный придворный экипаж для членов королевской семьи, чиновников и аристократов. Такое строгое статусное разделение экипажей сохранялось до 1760-х годов. Постепенно придворный церемониал стал приобретать медленную тенденцию к упрощению, затем Великая французская революция открыла совершенно новую культурную эпоху.

Рассмотренные экипажи являются отражением стиля рококо в декоративно-прикладном искусстве и воплощают все черты искусства того периода: манерность, повышенную декоративность, театральность. Их декор можно охарактеризовать как обильный, пышный, тщательно детализированный. Он «дематериализует» конструкцию, имитируя природные формы. При этом именно для венского искусства характерна гармоничная уравновешенность, стройность пропорций, не переходящая в чрезмерность пышность, насыщенность декора, сочетающаяся с рациональностью и лаконичностью формы.

Аналогичные тенденции рококо прослеживаются в интерьере (например, Зеркальный зал в Амалиенбурге 1734—1739 гг., декораторы И.Б. Циммерманн, Й. Дитрих; Галерея предков в Мюнхенской резиденции 1726—1731 гг., декораторы В. Мировски, И.Б. Циммерманн); мебели (например, работы И. Келера из Вюрцбурга 1730—1740 гг.; М. Камбли и Шпиндлера ок. 1750 г. из Нового дворца в Потсдаме) и художественной бронзе (например, работы Ф. Каффиери).

Перечисленные примеры в полной мере характеризуют яркий период развития венской экипажной школы, расцвет которой пришелся на время правления Марии Терезии.

Список источников

1. Schwanenhals und Goldkrepine = Crane neck and gold crepine: Catalogue of Kunsthistorisches Museum / Bresciani E., Kurzle-Runtscheiner M., von Samsonow E. Vienna : Kunsthistorisches Museum, 2004. 109 p.
2. Ракова А.Л. Праздник — любимая игрушка государей : торжества и празднества в европейской гравюре XVI—XVIII столетий из собрания Эрмитажа : каталог выставки. Санкт-Петербург : Государственный Эрмитаж, 2004. 219 с.
3. Prunkfahrzeuge des Wiener Kaiserhofes = Vehicles of the Imperial Court in Vienna / [texts by] M. Kurzle-Runtscheiner. Vienna, KHM- Museumsverband, 2020. 47 p.
4. Фагупел Ю.Е. К вопросу о бытовании маскарадных беговых саней в России (по материалам коллекции экипажей Государственного исторического музея) // Обсерватория культуры. 2015. № 4. С. 122—127. DOI: 10.25281/2072-3156-2015-0-4-122-127.
5. Delalex H. La Galerie des Carrosses : Chateau de Versailles. Paris : Chateau de Versailles, 2011. 72 p.
6. Roulez carrosses! Le Château de Versailles à Arras / ed. B. Saule, J.-L. Libourel, H. Delalex. Milano ; Paris : Skira ; Flammarion. 2012. 255 p.
7. Bessone S. The National Coach Museum. Lisbon. Fondation BNP Paribas, 2000. 123 p.
8. Vickers H. The Royal Mews at Buckingham Palace : Official Guidebook. London : Royal Collection Trust, 2010. 56 p.
9. Wackernagel R.H. Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Bd. 1, 2. Munchen, Arnoldsche Verlagsanstalt, 2002. 327 p., 360 S.
10. Tyden-Jordan A. Kröningsvagnen. Konstverk och Riksklenod en Studie i Barockens Karossbyggnadskonst. Stockholm : Livrustkammaren, 1985. 189 S.
11. Kaiserliche Wagenburg Wien [= Королевский Баренбург Вена] // [официальный сайт]. URL: <https://www.kaiserliche-wagenburg.at/> (дата обращения: 21.10.2023).
12. Бредихина И.И. В искусстве экипажного дела англичане превзошли все прочие нации // Государственный музей-заповедник «Царское Село» : [официальный сайт]. URL: <https://tzar.ru/science/curatorsarchive/english-carriages-ib> (дата обращения: 21.10.2023).
13. Кириллова Л.П. Экипажи XVI—XVIII веков : Каталог собрания Государственного историко-культурного музея-заповедника «Московский Кремль». Москва : [Гос. историко-культурный музей-заповедник «Московский Кремль»] ; Трилистник, 2006. 127 с.
14. Кириллова Л.П. Старинные экипажи. Сокровища Оружейной палаты : [альбом]. Москва : Красная площадь, 2000. 208 с.
15. Кириллова Л.П. Петербургские мастера-каретники XVIII в. К уточнению атрибуции экипажа из собрания Оружейной палаты // Памятники культуры. Новые открытия : письменность, искусство, археология : ежегодник. Ленинград : Наука, 1983. С. 408—414.
16. Кириллова Л.П. К атрибуции экипажа французской работы XVIII в. Государственные музеи Московско-

- го Кремля. Материалы и исследования. Москва : Советский художник, 1976. Вып. 2. С. 154–161.
17. *Фагурел Ю.Е.* Маскарадные сани в русской культуре XVIII века. Москва : Государственный исторический музей, 2021. 256 с.
 18. *Фагурел Ю.Е.* Дворянские гербы на карете XVIII в. из собрания Государственного исторического музея (к вопросу атрибуции памятника) // Гербоведение. 2015. Т. IV. С. 86–96.
 19. *Фагурел Ю.Е.* Некоторые аспекты атрибуции и музейного использования памятников искусства экипажного дела: на примере коллекции маскарадных саней из собрания Государственного исторического музея // Вопросы музеологии. 2015. № 1 (11). С. 117–122.
 20. *Фагурел Ю.Е.* Маскарадные сани: материалы одного исследования // Музей. 2010. № 12. С. 60–63.
 21. *Чернышев В.А.* Конные повозки и экипажи в России X–XIX веков. Санкт-Петербург : Форт, 2007. 368 с.
 22. *Чернышев В.А.* Большая французская карета: проспект [изоматериал] : [буклет]. Санкт-Петербург : Государственный Эрмитаж, 1993. 6 с.
 23. *Чернышев В.А.* Старинные экипажи на выставках Эрмитажа : путеводитель. Ленинград : Государственный Эрмитаж, 1980. 12 с.
 24. *Чернышев В.А.* История и состав коллекции предметов парадного выезда XVIII–XIX вв. // История Эрмитажа и его коллекций. Ленинград : Государственный Эрмитаж, 1989. С. 79–88.
 25. *Бредихина И.И.* Придворные экипажи. Царскосельское собрание [альбом]. Санкт-Петербург : Аврора, 2008. 201 с.
 26. *Бредихина И.И.* Конный транспорт. Поставщики Российского Императорского двора // Государственный музей-заповедник «Царское Село» : [официальный сайт]. URL: https://tzar.ru/science/curatorsarchive/horse_transport (дата обращения: 21.10.2023).
 27. *Бредихина И.И.* О парадных каретах, изготовленных вольными мастерами к коронации Александра II // Государственный музей-заповедник «Царское Село» : [официальный сайт]. URL: https://www.tzar.ru/science/curatorsarchive/AII_carriages (дата обращения: 21.10.2023).
 28. Искусство в движении. Каретная галерея князей Юсуповых : экспозиция, приуроченная к 100-летию Государственного музея-усадьбы «Архангельское» : каталог / авт.-сост. О.М. Фролова ; авт. ст. Л.И. Шатилова и др. Москва : Государственный музей-усадьба «Архангельское», 2019. 151 с.
 29. *Фролова О.М.* Два старинных экипажа в Архангельском // Архангельское. Материалы и исследования / отв. ред. Б.Н. Щедринский. Москва : ГМУ «Архангельское», 2012. Сборник 3. С. 66–77.
 30. The Imperial coach carries Emperor Charles (Karl) I of Austria and Empress Zita and Crown Prince Otto. Location: Budapest Hungary. Date: December 30, 1916 [=Императорский экипаж перевозит императора Австрии Карла I, императрицу Зиту и наследного принца Отто. Место: Будапешт, Венгрия. Дата: 30 декабря 1916 г.] : [кинохроника] // YouTube.com : [видеоохотинг]. URL: <https://youtu.be/YPcDy9K2NHk> (дата обращения: 21.10.2023).
 31. Coronation Coach. The Imperial Carriage [= Коронационная карета. Карета Империя] : [описание музейного объекта] // Kunsthistorisches Museum : [официальный сайт]. URL: <https://www.khm.at/en/objectdb/detail/1289843/> (дата обращения: 21.09.2023)
 32. *Libourel J.-L.* La carrosserie, un art Francais: Roulez carrosses! // Le Château de Versailles à Arras. Milano ; Paris : Skira ; Flammarion, 2012. P. 107–145.
 33. *Холл Дж.* Словарь сюжетов и символов в искусстве / пер. с англ. и вступ. статья А. Майкапара. Москва : КРОН-ПРЕСС, 1996. 655 с.
 34. *Герасимова А.А.* Королевские игры. Западноевропейское оружие и доспехи позднего Ренессанса в собрании Исторического музея : [каталог выставки]. Москва : ГИМ, 2016. 359 с.
 35. *Баттистини М.* Символы и аллегории : визуальные коды понятий в произведениях изобразительного искусства / [пер. с итал.: В.Ю. Траскин]. Москва : Омега, 2008. 384 с.
 36. Kaiserlicher Galawagen für die Hofrauer [= Императорская траурная карета] : [описание музейного объекта] // Kunsthistorisches Museum : [официальный сайт]. URL: <https://www.khm.at/objectdb/detail/497591/?offset=44&lv=list> (дата обращения: 21.10.2023).
 37. Carroza Negra [= Черная карета] : [описание музейного объекта] // Patrimonio Nacional: [официальный сайт]. URL: <https://www.patrimonionacional.es/colecciones-reales/carruajes/carroza-negra> (дата обращения: 21.10.2023).
 38. *Логунова М.О.* Печальные ритуалы императорской России. Москва : Центрполиграф ; Санкт-Петербург : Русская тройка, 2011. 269 с.
 39. Карета. Вена, 1740 г. : [описание музейного объекта] // Музеи Московского Кремля : [официальный сайт]. URL: <https://www.kreml.ru/exhibitions/virtual-exhibitions.starinnye-ekipazhi-v-sobranii-muzeev-moskovskogo-kremlya/kareta-vena-1740/> (дата обращения: 21.10.2023).
 40. Карета. Вена, 1741–1742 гг. : [описание музейного объекта] // Музеи Московского Кремля : [официальный сайт]. URL: <https://www.kreml.ru/exhibitions/virtual-exhibitions.starinnye-ekipazhi-v-sobranii-muzeev-moskovskogo-kremlya/kareta-vena-1741-1742/> (дата обращения: 21.10.2023).
 41. *Козлова О.Т., Шехтер С.А.* Искусство и флора. От Аканта до Яблони. Москва : Слово/Slovo, 2022. 320 с.
 42. *Datase J.* Carriages. Pleasures and treasures. New York : Putnam, 1968. 120 p.
 43. *Мак-Коркодейл Ч.* Убранство жилого интерьера от античности до наших дней : / [пер. с англ.]. Е.А. Кантор. Москва : Сварог и К, 2006. 245 с.
 44. Парадное конское убранство и старинные экипажи : [путеводитель] / авт.-сост. В. Толстоухова. Москва : Изобразительное искусство, 1979. 16 с.

Vienna 18th Century Rococo Ceremonial Carriages

Sofia N. Solovyeva

The Grabar Art Conservation Center, Restorer of the Department of Furniture Restoration, 17/6 Radio Str., Moscow, 105005, Russia
ORCID 0000-0002-6493-6233; SPIN 7793-0177
E-mail: sonchik-13@mail.ru

Abstract. *The aim of this paper is to describe and review 18th century Viennese parade carriages from the point of view of arts and crafts. Carriages are a small architectural form and are “programme works”, examples of the synthesis of arts, harmoniously combining the principles of architecture, sculpture, painting, decorative art, carpentry, as well as the skills of carvers, gilders, bronzers, embroiderers. At the same time, carriages were an integral part of ceremonies and participated in the most important state ceremonies (coronations, weddings, funerals, baptism of heirs). Certain types of carriages, such as carousel chariots and masquerade sleighs, were used for court entertainments, festivals and games. Imperial ceremonial carriages of the 17th–18th centuries served to represent the monarch’s power on a par with the throne and regalia and were created as true works of art, using expensive materials and sophisticated decoration techniques.*

The research is based on the study of natural material – original carriages from the collection of the Wagenburg Museum (Schoenbrunn Palace, Vienna) and the Armoury Chamber of the State Historical and Cultural Museum-Reserve “Moscow Kremlin”, its tasks include determining the model range of actual forms and designs, identifying the characteristic artistic methods, techniques of execution and decorative motifs of rococo. For the first time it is proposed to consider carriages from Russian museum collections in the context of the European carriage school that created them, combining the knowledge of foreign and domestic researchers about carriages of the 18th century. A separate research task is the integration of Viennese carriages from the Armoury Chamber of the Moscow Kremlin into a single analogue series with models from Wagenburg, which allows to expand the understanding of the Viennese carriage school of the 18 century.

A review of the main models of rococo parade carriages created in the Viennese royal workshops from the 1720s to the 1760s is made. They are considered from the point of view of artistic value of the carriages, emphasis is made on the description of objects, decorative techniques and methods of artistic work. The material is divided into groups according to the statuses of the carriages: ceremonial official gala carriages of the emperor, retinue carriages and running holiday carriages. The specimens are arranged in chronological order, which illustrates the development of

carriage-making from the model of the large carriage to the more technically advanced Berlines. It is shown that Viennese carriages are masterpieces of decorative and applied art, combining the highest level of skill of the creators of carriage projects (architects, decorators) and performers (carpenters, carvers, gilders, painters, weavers, embroiderers, blacksmiths and foundry workers).

Key words: rococo, carriage, coach, berlin, coupe, carving, gilding, painting.

Citation: Solovyeva S.N. Vienna 18th Century Rococo Ceremonial Carriages, *Observatory of Culture*, 2023, vol. 20, no. 6, pp. 605–621. DOI: 10.25281/2072-3156-2023-20-6-605-621.

References

1. Bresciani E., Kurzel-Runtscheiner M., von Samsonow E., Sloterdijk P. *Schwanenhals und Goldkrepine: Crane Neck and Gold Crepine*. Vienna, Kunsthistorisches Museum Publ., 2004, 109 p.
2. Rakova A.L. *Prazdnik – lyubimaya igrushka gosudarei: torzhestva i prazdnstva v evropeiskoi gravyure XVI–XVIII stoletii iz sobraniya Ehrmitazha: katalog vystavki* [Holiday Is the Favourite Toy of Sovereigns: Celebrations and Festivities in European Engravings of the 16th–18th Centuries from the Hermitage Collection: exhibition catalogue]. St. Petersburg, Gosudarstvennyi Ehrmitazh Publ., 2004, 219 p.
3. Kurzel-Runtscheiner M. (ed.) *Prunkfahrzeuge des Wiener Kaiserhofes: Vehicles of the Imperial Court in Vienna*. Vienna, KHM- Museumsverband Publ., 2020, 47 p.
4. Fagurel J.E. More on the Existence of Masquerade Racing Sledges in Russia in the 18th Century (according to the materials from the collection of carriages of the State Historical Museum), *Observatoriya kul'tury* [Observatory of Culture], 2015, no. 4, pp. 122–127. DOI: 10.25281/2072-3156-2015-0-4-122-127 (in Russ.).
5. Delalex H. *La Galerie des Carrosses: Château de Versailles*. Paris, Chateau de Versailles Publ., 2011, 72 p.
6. Saule B., Libourel J.-L., Delalex H. (eds.) *Roulez Carrosses! Le Château de Versailles à Arras*. Milano, Paris, Skira Publ., Flammarion Publ., 2012, 255 p.
7. Bessone S. *The National Coach Museum*. Lisbon, Fondation BNP Paribas Publ., 2000, 123 p.
8. Vickers H. *The Royal Mews at Buckingham Palace: Official Guidebook*. London, Royal Collection Trust Publ., 2010, 56 p.
9. Wackernagel R.H. *Staats- und Galawagen der Wittelsbacher. Bd. 1, 2*. München, Arnoldsche Verlagsanstalt, 2002, 327 p., 360 p.
10. Tyden-Jordan A. *Kröningsvagnen. Konstverk och Riksklenod en Studie i Barockens Karossbyggnadskonst*. Stockholm, Livrustkammaren Publ., 1985, 189 p.
11. *Kaiserliche Wagenburg Wien: official website*. Available at: <https://www.kaiserliche-wagenburg.at/> (accessed 21.10.2023).

12. Bredikhina I.I. The British Surpassed All Other Nations in the Art of Carriage Making, *Gosudarstvennyi muzei-zapovednik "Tsarskoe Selo"* [State Museum-Reserve "Tsarskoye Selo"]. Available at: <https://tzar.ru/science/curatorsarchive/english-carriages-ib> (accessed 21.10.2023) (in Russ.).
13. Kirillova L.P. *Ehkipazhi XVI–XVIII vekov: Katalog sobraniya Gosudarstvennogo istoriko-kul'turnogo muzeya-zapovednika "Moskovskii Kreml"* [Carriages of the 16th–18th Centuries: Catalogue of the Collection of the Moscow Kremlin State Museum-Reserve of History and Culture]. Moscow, Trilistnik Publ., 2006, 127 p.
14. Kirillova L.P. *Starinnye ehkipazhi. Sokrovishcha Oruzheinoi palaty: al'bom* [Royal Carriages: Treasures of the Armoury: album]. Moscow, Krasnaya Ploshchad' Publ., 2000, 208 p.
15. Kirillova L.P. Petersburg Master Carriage Makers of the 18th Century. To Clarify the Attribution of the Carriage from the Armoury Chamber Collection, *Pamyatniki kul'tury. Novye otkrytiya: pis'mennost', iskusstvo, arkhologiya: ezhegodnik* [Monuments of Culture. New Discoveries: Writing, Art, Archeology: year-book]. Leningrad, Nauka Publ., 1983, pp. 408–414 (in Russ.).
16. Kirillova L.P. *K atributsii ehkipazha frantsuzskoi raboty XVIII v. Gosudarstvennye muzei Moskovskogo Kremlya. Materialy i issledovaniya* [To Attribution of the Carriage of French Work of the 18th Century. The State Museums of the Moscow Kremlin. Materials and Researches]. Moscow, Sovetskii Khudozhnik Publ., 1976, issue 2, pp. 154–161.
17. Fagurel J.E. *Maskaradnye sani v russkoi kul'ture XVIII veka* [Masquerade Sleighs in Russian Culture of the 18th Century]. Moscow, Gosudarstvennyi Istoricheskii Muzei Publ., 2021, 256 p.
18. Fagurel J.E. Noble Coats of Arms on the Carriage of the 18th Century from the State Historical Museum Collection (to the question of the monument attribution), *Gerbovedenie* [Herbology], 2015, vol. IV, pp. 86–96 (in Russ.).
19. Fagurel J.E. Some Aspects of the Attribution and Museum Usage of Monuments of the Art of Carriage-Making: On the Example of a Collection of Carnival Sledges from the State Historical Museum, *Voprosy muzeologii* [The Issues of Museology], 2015, no. 1 (11), pp. 117–122 (in Russ.).
20. Fagurel J.E. Masquerade Sleighs: Materials of One Research, *Muzei* [Museum], 2010, no. 12, pp. 60–63 (in Russ.).
21. Chernyshev V.A. *Konnye povozki i ehkipazhi v Rossii X–XIX vekov* [Horse Carts and Carriages in Russia 9th–19th Centuries]. St. Petersburg, Fort Publ., 2007, 368 p.
22. Chernyshev V.A. *Bol'shaya frantsuzskaya kareta: prospekt* [Big French Carriage: prospectus]. St. Petersburg, Gosudarstvennyi Ehrmitazh Publ., 1993, 6 p.
23. Chernyshev V.A. *Starinnye ehkipazhi na vystavkakh Ehrmitazha: putevoditel'* [Antique Carriages at the Hermitage Exhibitions: guide]. Leningrad, Gosudarstvennyi Ehrmitazh Publ., 1980, 12 p.
24. Chernyshev V.A. History and Composition of the Collection of Items from the 18th–19th Centuries, *Istoriya Ehrmitazha i ego kolleksii* [History of the Hermitage and Its Collections]. Leningrad, Gosudarstvennyi Ehrmitazh Publ., 1989, pp. 79–88 (in Russ.).
25. Bredikhina I.I. *Pridvornnye ehkipazhi. Tsarskosel'skoe sobranie* [Court Carriages. Tsarskoye Selo Collecton]. St. Petersburg, Aurora Publ., 2008, 201 p.
26. Bredikhina I.I. Horse Transport. Suppliers of the Russian Imperial Court, *Gosudarstvennyi muzei-zapovednik "Tsarskoe Selo": ofitsial'nyi sait* [Tsarskoye Selo State Museum and Heritage Site]. Available at: https://tzar.ru/science/curatorsarchive/horse_transport (accessed 21.10.2023) (in Russ.).
27. Bredikhina I.I. About Ceremonial Carriages Made by Free Masters for the Coronation of Alexander II, *Gosudarstvennyi muzei-zapovednik "Tsarskoe Selo": ofitsial'nyi sait* [Tsarskoye Selo State Museum and Heritage Site]. Available at: https://www.tzar.ru/science/curatorsarchive/AII_carriages (accessed 21.10.2023) (in Russ.).
28. Shatilova L.I. et al. *Iskusstvo v dvizhenii. Karetnaya galleriya knyazi Yusupovykh: ehkspozitsiya, priurochennaya k 100-letiyu Gosudarstvennogo muzeya-usad'by "Arkhangelskoe": katalog* [Art in Motion. Carriage Gallery of Princes Yusupovs: Exposition Timed to the 100th Anniversary of the State Museum-Estate "Arkhangelskoye": catalogue]. Moscow, Gosudarstvennyi Muzei-Usad'ba "Arkhangelskoye" Publ., 2019, 151 p.
29. Frolova O.M. Two Ancient Carriages in Arkhangelskoye, *Arkhangelskoye. Materialy i issledovaniya* [Arkhangelskoye. Materials and Research]. Moscow, GIMU "Arkhangelskoye" Publ., 2012, coll. 3, pp. 66–77 (in Russ.).
30. The Imperial Coach Carries Emperor Charles (Karl) I of Austria and Empress Zita and Crown Prince Otto. *YouTube.com*. Available at: <https://youtu.be/YPcDy9K2NHk> (accessed 21.10.2023) (in Russ.).
31. Coronation Coach. The Imperial Carriage, *Kunsthistorisches Museum: official website*. Available at: <https://www.khm.at/en/objectdb/detail/1289843/> (accessed 21.09.2023).
32. Libourel J.-L. La Carrosserie, un Art Francais: Roulez Carrosses! *Le Château de Versailles à Arras*. Milano, Paris, Skira Publ., Flammarion Publ., 2012, pp. 107–145.
33. Hall J. *Dictionary of Subjects and Symbols in Art*. Moscow, KRON-PRESS Publ., 1996, 655 p. (in Russ.).
34. Gerasimova A.A. *Korolevskie igry. Zapadnoevropeiskoe oruzhie i dospekhi pozdnego Renessansa v sobranii Istoricheskogo muzeya: katalog vystavki* [Royal Games. Late Renaissance Western European Arms and Armour from the Collection of the Historical Museum: exhibition catalogue]. Moscow, GIM Publ., 2016, 359 p.
35. Battistini M. *Symbols and Allegories in Art*. Moscow, Omega Publ., 2008, 384 p. (in Russ.).

36. Kaiserlicher Galawagen für die Hoftrauer, *Kunsthistorisches Museum: official website*. Available at: <https://www.khm.at/objektdb/detail/497591/?offset=44&lv=list> (accessed 21.10.2023).
37. Carroza Negra, *Patrimonio Nacional: official website*. Available at: <https://www.patrimonionacional.es/colecciones-reales/carruajes/carroza-negra> (accessed 21.10.2023).
38. Logunova M.O. *Pechal'nye ritually imperatorskoi Rossii* [Sad Rituals of Imperial Russia]. Moscow, Tsentrpoligraf Publ., St. Petersburg, Russkaya Troika Publ., 2011, 269 p.
39. Carriage. Vienna, 1740, *Muzei moskovskogo Kremlya: ofitsial'nyi sait* [Moscow Kremlin Museums: official website]. Available at: <https://www.kreml.ru/exhibitions/virtual-exhibitions.starinnye-ekipazhi-v-sobranii-muzeev-moskovskogo-kremlya/kareta-vena--1740/> (accessed 21.10.2023) (in Russ.).
40. Carriage. Vienna, 1741–1742, *Muzei moskovskogo Kremlya: ofitsial'nyi sait* [Moscow Kremlin Museums: official website]. Available at: <https://www.kreml.ru/exhibitions/virtual-exhibitions.starinnye-ekipazhi-v-sobranii-muzeev-moskovskogo-kremlya/kareta-vena--1741-1742/> (accessed 21.10.2023) (in Russ.).
41. Kozlova O.T., Shekhter S.A. *Iskusstvo i flora. Ot Akanta do Yabloni* [Art and Flora. From Acanthus to Apple]. Moscow, Slovo/Slovo Publ., 2022, 320 p.
42. Damase J. *Carriages. Pleasures and Treasures*. New York, Putnam Publ., 1968, 120 p.
43. McCorquodale Ch. *The History of Interior Decoration*. Moscow, Svarog i K Publ., 2006, 245 p. (in Russ.).
44. Tolstoukhova V. (ed.) *Paradnoe konskoe ubranstvo i starinnye ehkipazhi* [Parade Horse Decoration and Antique Carriages]. Moscow, Izobrazitel'noe Iskusstvo Publ., 1979, 16 p.

НОВИНКА



Юргенсоновские чтения в Российской государственной библиотеке : материалы VI Всероссийской научно-практической конференции. Вып. 4 / Российская государственная библиотека, отдел нотных изданий и звукозаписей ; [сост. и отв. ред. А.А. Семенюк]. Москва : Пашков дом, 2023. 182, [1] с. : ил.

Четвертый выпуск включает материалы Шестой Всероссийской научно-практической конференции «Юргенсоновские чтения», проходившей в Российской государственной библиотеке в 2022 г. В статье анализируется издательский репертуар второй половины XIX – начала XX в., нотоиздательские каталоги, поднимаются вопросы музыкально-культурной жизни России того времени. Внимания заслуживают новые темы, прозвучавшие на конференции: песенный лубок, владельческие знаки в нотах, старинные немецкие ноты, художественно-музыкальная деятельность представителей семейства Рыбниковых, сыгравших значительную роль в культурной жизни русского общества первой трети XX в., музыкальная жизнь во время Первой мировой войны и др.

Подробная информация:

Российская государственная библиотека,
Издательство «Пашков дом»

119019, Москва, ул. Воздвиженка, д. 3/5

Тел.: +7 (495) 695-59-53, +7 (499) 557-04-70*26-46

E-mail: Pashkov_Dom@rsl.ru, sale.pashkov_dom@rsl.ru