

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

der Eisenbranche entstanden sein. Die aus diesem Stoffe hergestellten Wohnungen zeigen dieselbe Erscheinung der Ungesundheit, wie wir sie oben angeführt haben.

Professor W. L.

Ein vergessenes Transportmittel.

Die einstigen Transportmittel wurden durch neue verdrängt; das XIX. Jahrhundert mit seiner Revolution in allen Zweigen des Verkehrswesens hat die alten beseitigt. Eine eigentliche Geschichte der Entwicklung der Verkehrsmittel fehlt bisher, trotz so mancher einschlägiger Arbeiten auf diesem Gebiete. Und doch ist der Gegenstand wichtig genug, um eine eingehende Untersuchung und Darstellung zu verdienen.

Doch nicht nur vom allgemeinen Standpunkte betrachtet, sondern als städtische Einrichtungen, die in den einzelnen Ländern und Städten eine andere Form, andere Betriebsweisen angenommen haben, sind die Verkehrs- und Transportmittel aller Beachtung wert und mit Recht als ein Stück Kulturgeschichte anzusehen. Wir vermissen daher mit Bedauern in allen der Neuzeit angehörenden Stadt- und Baugeschichten die Behandlung dieses Stoffes, der soviel zur Blüte des geschäftlichen und menschlichen Verkehrs beizutragen berufen war.

Wir wollen hier als Gegenstand unserer Betrachtung eines Verkehrsmittels gedenken, welches in Wien, als der letzten Stadt, wo es noch dem Namen nach bestanden hatte, vor längerer Zeit der Vergessenheit übergeben wurde. Wir meinen die Tragsesseln, Senften, chaise à porteur. Schon unserer Zeit war der Sinn, die Kenntnis ihrer Form, ihre Notwendigkeit oder Nützlichkeit gänzlich abhanden gekommen. Der letzte Epigone eines der ältesten Transportmittel mag sich von diesen Tatsachen wohl überzeugt haben, denn er hat sein Gewerbe aufgegeben.

Die Tragsesseln sind in ihren verschiedenen Gestaltungen das älteste Transportmittel der Menschheit. Man könnte sagen, daß die Menschen schon vor den Tieren als Lastträger benützt wurden. Die Beförderung von Menschen und Lasten durch Menschen läßt sich auf die ältesten Zeiten zurückführen. Sie war schon den asiatischen Völkern, den Semiten, Arabern und Ägyptern bekannt und durch die tausendjährigen Dynastien der ägyptischen Könige als ein denselben ausschließliches Recht in Tragsesseln vor dem Volke zu erscheinen, in Übung gekommen. Auch bei den klassischen Völkern, den Griechen und Römern, waren diese Beförderungsmittel durch ihren vielfachen Verkehr mit dem Orient bekannt geworden und hatten besonders in Rom rasch Eingang gefunden. Sie hießen *Lectica* und waren Sessel aus Bronze, Silber oder Zypressenholz, bequem mit Pölstern und Schattenspendern ausgestattet und wurden von einigen Sklaven (*lecticales*) an Stangen auf den Schultern getragen und durften gleich den später in Übung gekommenen Rollwagen nur von höheren Würdenträgern benützt werden. Die fortschreitende Machtentwicklung, das aus dem Auslande zuströmende Gold, der stets sich mehrende Reichtum und Nationalwohlstand beförderte immer mehr das Wohleben und den Luxus und so wurde diese Bequemlichkeit auch von allen besitzenden Klassen in Anspruch genommen. — Es bildeten sich daher in der Kaiserzeit eigene Gesellschaften von Sklaven, Freigelassenen und Plebejern, welche um dem

allgemeinen Bedürfnisse zu entsprechen, die Verleihung dieser Tragsesseln gewerbsmäßig in Betrieb brachten.

Man dürfte vielleicht glauben, daß im Mittelalter durch die immer mehr an Ausdehnung gewinnende Benützung der Reitpferde und primitiven Wägen die Tragsessel schon außer Gebrauch gekommen wären. Im Gegenteil hat der leichte, bequeme Tragsessel mit seiner Annehmlichkeit und Sicherheit durch lange Jahrhunderte seinen Platz als Beförderungsmittel der eleganten Welt, insbesondere der Souveräne, hoher Geistlichkeit und der Damen unentwegt behauptet und ist überhaupt erst im XVI. und XVII. Jahrhundert zur Allgemeinbenützung und zur Entwicklung künstlerischer Formen zu einer reichen dekorativen Ausschmückung gelangt. Besonders in Frankreich unter den letzten Ludwigen, die durch ihren Luxus und ihre Verschwendungssucht wenigstens der Kunst reichlich Nahrung boten, wurden wahre Meisterwerke von solchen Tragsesseln erbaut und der gegenseitig sich überbietende Adel blieb nicht hinter dem Beispiel seiner Könige zurück. Es würde wohl zu weit führen, einige dieser noch erhaltenen Kunstwerke der Ornamentik, Malerei und Tapisserie zu schildern und wollen wir nur erwähnen, daß besonders *Marquise Maintenon*, die mit Recht als eine Beförderin des französischen Geschmackes und der Kunstindustrie zu betrachten ist, einen großen Einfluß auf die künstlerische Entwicklung dieses von ihr ausschließlich benützten Verkehrsmittels geübt hat.

Auch als eine altheidnische Überlieferung hat sich am Hofe der Päpste bis zum heutigen Tage der Tragsessel, *sedia gestatoria*, der von vier violettgekleideten Trägern auf den Schultern getragen wird, erhalten. Auch mannigfache Abänderungen waren beliebt, aus den Tragsesseln wurden Schiebesessel oder Zugsessel mit zwei bis drei Rädern und von Menschen gezogen oder geschoben; so besitzt die Gallerie des Louvre in Paris ein Bild, worauf der junge König Ludwig der XIV. auf einem herrlich modellierten, mit einer Krone überragten dreirädrigen Fahrstuhl, ähnlich unseren heutigen Krankenstühlen, von einem zahlreichen Gefolge umgeben, in den Gärten der Tuileries herumgeführt wird. — Später hing man auch diese Tragsessel, die die Form von Kastenwägen mit Fenstern und einer vorne zu öffnenden Türe angenommen hatten, besonders für längere Reisen Maultieren an, welche die Menschenträger ersetzen mußten. Noch später wurden diese Art Sänften auf Räder gesetzt und die ersten schweren vierräderigen Wagen mit vorgespannten Pferden kamen in Gebrauch.

Auch in Österreich waren die Sänften allgemein in Gebrauch. Allseitig bekannt ist die Sänfte des großen Schlachtenlenkers *Tilly*, die sein unzertrennlicher Begleiter aller Feldzüge war. Auch der mächtigste Mann seiner Zeit, *Wallenstein*, bediente sich mit Vorliebe eines mit allem erdenkbaren Luxus ausgestatteten Tragsessels. Kirchenfürsten und Damen der großen Welt gaben besonders bei längeren Reisen diesem angenehmen Verkehrsmittel den Vorzug vor den schwerfälligen Wägen, die besonders bei dem elenden Zustand der Straßen durch ihr fortwährendes Stoßen und Rütteln nicht eben zur Erhöhung der Reiselust beigetragen haben. Jene Zeit hatte es eben nicht so eilig, wie unsere raschlebige Welt, man dachte eben mehr daran, bequem und sicher an das Ziel zu kommen, als mit Eile und Gefahr Zeit und Geld zu ersparen.

So finden wir in Wien im ganzen XVII. Jahrhundert