

HORSEMAN BUGATTI

Andres Furger

assisted by
mit Unterstützung von
Lieven De Zitter



Ettore Bugatti:

His life and work with horses and carriages
Sein Leben mit Pferden und Wagen

Andres Furger

assisted by Lieven De Zitter

mit Unterstützung von Lieven De Zitter

HORSEMAN BUGATTI

Ettore Bugatti:

His life and work with horses and carriages

Sein Leben mit Pferden und Wagen

Impressum



All rights reserved. Duplication or copying in any other way (graphic, electronic or photomechanical - as well as the use of data recovery systems) - even in part – is only permitted with the written authorisation of

Andres Furger
9 rue verte
F-68480 Oltingue
0033 786 11 79 20
andresfurger@gmail.com

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Wiedergabe auf jegliche Weise (grafisch, elektronisch und fotomechanisch sowie der Gebrauch von Systemen zur Datenrückgewinnung) - auch in Auszügen - nur mit schriftlicher Genehmigung von:

Andres Furger
9 rue verte
F-68480 Oltingue
0033 786 11 79 20
andresfurger@gmail.com
www.andresfurger.ch

The author asks to be notified should any of the pictures used contain incorrect or incomplete information.

Der Autor bittet um Benachrichtigung, falls Nachweise zu Bildern falsch oder unvollständig benannt worden sind.

Layout cover/Gestaltung Titelbild

Thierry Furger

English translation/Übersetzung ins Englische
English proofreading/Lektorat Englisch
German proofreading/Lektorat Deutsch
Layout/Mise en page

Susan Niederberger
Melanie Moll
Michael Hädrich und Karin Gygax
Andres Furger

Auflage vom 1.9.2020

Cover/Umschlag:

Front cover: The T 40 once owned by Lidia Bugatti, the bodywork built by her brother Jean Bugatti in 1928, and behind it the Coupé Coach realised shortly afterwards by Ettore Bugatti. Father and son based their designs on the same style of carriage (p. 64). Below a caricature of Bugatti in riding attire by the French illustrator Géo Ham (see figures 2 and 23).
Back cover: Bugatti driving a team to the Widerkehr Break de Chasse in Colmar around 1925. Ettore Bugatti around 1925 and the recreation of the estate in Molsheim around the same time (see figures 19, 117 and 126).

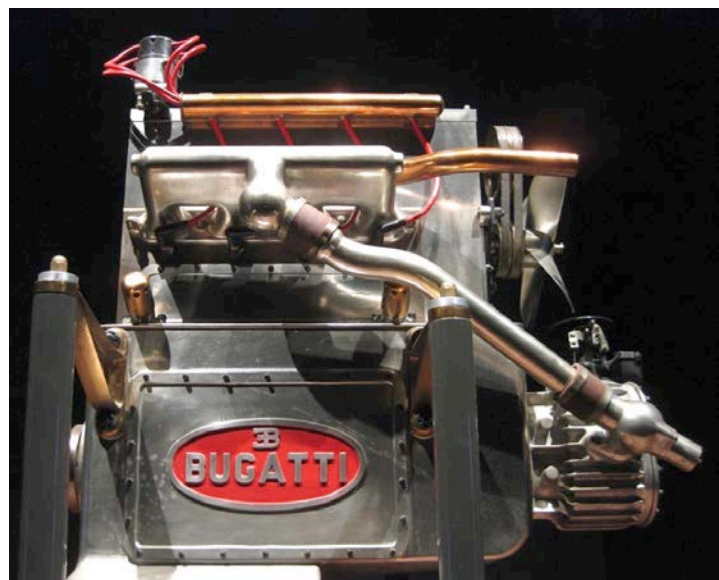
Vorne: T 40 von Lidia Bugatti, carrossiert von ihrem Bruder Jean Bugatti im Jahre 1928, und dahinter die kurz danach von Ettore Bugatti realisierte Coupé-Coach. Vater und Sohn orientierten sich dabei an derselben Kutschen-Mode (S. 64ff.). Darunter Karikatur von Ettore Bugatti in Reitmontur des französischen Illustrators Géo Ham (vgl. Fig. 2 und 23).
Hinten: Ettore Bugatti als Viererzugfahrer auf dem Break de chasse der Carrosserie Widerkehr in Colmar um 1925 und Foto des Patron um 1925 sowie Rekonstruktion des Anwesens in Molsheim um 1925 (vgl. Fig. 126, 117 und 19).

INHALT

Vorwort von Fred Hollaender	
1. Einleitung	
2. Der „gentleman farmer“ und Pferdeliebhaber	
3. Pferde und Kutschen in Molsheim	
4. Bugattis Eigenkonstruktionen von Kutschen	
5. Bugattis Wagen verschiedener Hersteller	
6. Bugattis Pferdegeschirre	
7. Würdigung	
Zusammenfassung	
Literatur	
Abbildungsnachweis	
Nachträge	

CONTENTS

Foreword by Fred Hollaender	4
1. Introduction	9
2. The Gentleman Farmer and Horseman	11
3. The Horses and Carriages in Molsheim	22
4. The Carriages Designed by Bugatti	64
5. The Various Makers of Bugatti's Carriages	79
6. The Harness	115
7. Evaluation	136
Summary	162
Bibliography	164
List of Illustrations	165
New information	167



1
The same EB emblem on the harness as on the motor. Left, Ettore Bugatti's initials set in brass as used on a driving bridle, and on the right seen on the engine over the name Bugatti.

1
„EB“ auf Pferdegeschirren wie auf Motoren. Links die Initialen Ettore Bugattis in kleinen Messing-Buchstaben auf einem Fahr-
zaum und rechts ein Bugatti-Motor mit dem gleichen Signet über dem Bugatti-Namenszug.

VORWORT

von Fred Hollaender, Präsident des Private Driving Club

Seit ich den Autor dieses Buches kenne, forscht und publiziert er mit Leidenschaft über die Geschichte von Pferd und Wagen. Als Historiker und pensionierter Direktor der Schweizerischen Nationalmuseen kann er sich nun diesen Themen noch mehr widmen. Seine bisherigen Arbeiten in diesem Bereich haben schon, wie ich es nennen möchte, die neue Bibel über historische Wagen hervorgebracht, das Werk „Kutschen Europas“. Darauf folgten der Überblick über die Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim und zuletzt das „Handbuch für das Traditionsfahren“.

Jetzt, nach vielen Jahren Forschung, gibt er uns die Möglichkeit, tiefer in die Welt Ettore Bugattis als Pferdemann und späten Erbauer von Kutschen einzutauchen. Wenn der Private Driving Club im Rahmen seines Sommer-Events des Jahres 2019 Schloss Ermenonville besuchen wird, das lange in Besitz Bugattis war, wird gleichzeitig das neue Buch vorgestellt werden können. Der Club lädt dazu Besitzer von historischen Wagen aus dem ehemaligen Besitz Bugattis zur Teilnahme ein, darunter auch das amerikanische Sammlerehepaar Mary und Harvey Waller, Eigentümer der berühmten Coupé-Coach und des Pony-Phaëton.

Andres Furgers Buch trägt wesentlich zu diesem „Revival“ bei. Ich bin stolz auf die gute Zusammenarbeit zwischen unserem Fahrclub und ihm als prominentes Mitglied. Ich wünsche allen Leserinnen und Lesern dieses Buches das gleiche Vergnügen, wie ich es beim Lesen hatte und danke dem Autor auch als Freund herzlich für seine Arbeit.

Fred Hollaender, im März 2019



2
Ettore Bugatti driving a team put to the Widerkehr Break de Chasse around 1925 (EB 13).

2
Ettore Bugatti als Viererzugfahrer auf dem Break de chasse von Widerkehr in Colmar um 1925 (EB 13).

FOREWORD

by Fred Hollaender, President of the Private Driving Club

For as long as I have known him, the author of this book has combined a passion for researching the history of horse-drawn transport with publishing. As historian and former director of the Swiss National Museums, he now has more time to pursue the subject. His earlier published books on this theme have included what I consider to be the seminal work on equipage: 'Kutschen Europas', followed by a treatise on Heinz Scheidel's collection in Mannheim, Germany, as well as a handbook for drivers of traditional carriages.

Now, after many years of research, he gives us an insight into Ettore Bugatti's life as horseman, designer, and gentleman whip. The publication of Andres Furger's new book will coincide with the Private Driving Club's 2019 summer driving event where Ermanonville, the spectacular castle once belonging to the Bugatti family, will be included in the itinerary. The club has invited those people now owning a coach or carriage once part of Bugatti's collection to take part in the event, including the Americans Mary and Harvey Waller, in whose collection the famous Chariot-Coach and the Pony Phaeton now stand.

Andres Furger's book will contribute significantly to this event. I am proud of the positive cooperation between our driving club and Andres Furger as a prominent member. I wish all readers of this book the same pleasure that I gained by reading it and as a friend I also thank the author for his work.

Fred Hollaender in March 2019



3

The same break (EB 13) at a 2011 meet of the Private Driving Club horsed by a team belonging to Heinz Scheidel, together with a vintage Bugatti and a Bugatti Veyron, in Lanaken, Belgium.

3

Derselbe Break de chasse (EB 13) mit dem Viererzug von Heinz Scheidel, einem historischen Bugatti und einem Bugatti Veyron im Jahre 2011 im belgischen Lanaken anlässlich einer Fahrt des Private Driving Clubs.



Detail Pony-Phaeton (EB 02); see p. 72.

DANK

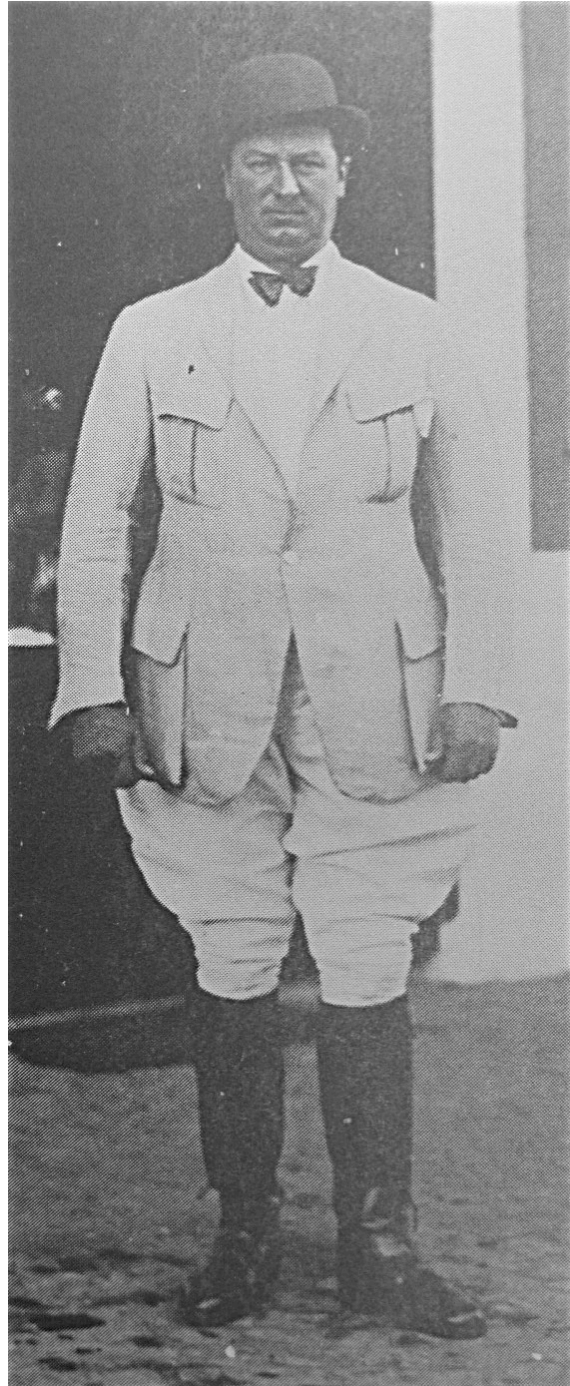
Das Buch konnte in dieser Form dank der Unterstützung von drei Mitgliedern des Bugatti-Club Schweiz entstehen. Martin Pfrunder, Christoph Ringier und Franz Wassmer sei herzlich gedankt! Kollegialer Dank für die inhaltliche Unterstützung dieser Arbeit geht an:

Eric Andersen B
Albert de Busschère B
Stephan Broeckx F
Baron Jean Casier B †
Baron Philippe Casier B
Ménéhould du Chatelle F
Garbriel Cortès F
José Folque de Mendoza P
Basil Furger CH
Thierry Furger CH
Dieter Gaiser D
Philippe Grümmer F
Michael Hädrich D
Ferdinand Hediger CH
Paul Heili F
Fred Hollaender NL
Mark Jurd UK
Brigitte Kump CH
Manu De Landtsheer B
Carol Lyden USA
Paul Martin USA
Kurt Meyer CH
David Morys UK
Susan und Beat Niederberger CH
Hans Paggen B
Martin Pfrunder CH
Urs Ramseier CH
Catherine Rommelaere B
Heinz Scheidel D
Günzel Graf von der Schulenburg-Wolfsburg D †
Norbert Steinhauser F
Rudolf Stief D
Thomas Stohler CH
Marc Stoltz F
Siegward Tesch D
Mary und Harvey Waller USA
Rüdyard M. Walther B
Ruedi Wenger CH
Jane und Francis Wood UK
Daniel Würigler F
Cornelia Ziegler CH

THANKS

The format of this book has been made possible by the support of three members of the Swiss Bugatti Club. Martin Pfrunder, Christoph Ringier and Franz Wassmer, who have my heartfelt thanks. My profound thanks also to my many other colleagues who have helped with the contents of this book:

Eric Andersen B
Albert de Busschère B
Stephan Broeckx F
Baron Jean Casier B †
Baron Philippe Casier B
Ménéhould du Chatelle F
Gabriel Cortès F
José Folque de Mendoza P
Basil Furger CH
Thierry Furger CH
Dieter Gaiser D
Philippe Grümmer F
Michael Hädrich D
Ferdinand Hediger CH
Paul Heili F
Fred Hollaender NL
Mark Jurd UK
Brigitte Kump CH
Manu De Landtsheer B
Carol Lyden USA
Paul Martin USA
Kurt Meyer CH
David Morys UK
Susan and Beat Niederberger CH
Hans Paggen B
Martin Pfrunder CH
Urs Ramseier CH
Catherine Rommelaere B
Heinz Scheidel D
Günzel Graf von der Schulenburg-Wolfsburg D †
Norbert Steinhauser F
Rudolf Stief D
Thomas Stohler CH
Marc Stoltz F
Siegward Tesch D
Mary and Harvey Waller USA
Rüdyard M. Walther B
Ruedi Wenger CH
Jane and Francis Wood UK
Daniel Würigler F
Cornelia Ziegler CH



4
Ettore Bugatti, in sporting and riding attire dating from around 1900, 1920 and 1930.

4
Ettore Bugatti in Sport- und Reitkleidung um 1900, 1920 und 1930.

1. EINLEITUNG

Fast alle Facetten von Ettore Bugatti sind heute ausführlich ausgeleuchtet – außer einer, seiner Passion für die Welt des Pferdes, für das Reiten und das Fahren mit sportlichen Kutschen.

In einigen Büchern über Ettore Bugatti wird zwar erwähnt, dass derselbe ein großer Liebhaber von Vollblut-Pferden (pur sang) gewesen sei, eine Kutschensammlung besass und er die eigenen Autos „pur sang“ (oder pur-sang/Pur-Sang) genannt habe. Dass er aber auch ein aktiver Kutschenfahrer gewesen war und in der Zwischenkriegszeit noch neue Pferdewagen bauen liess, ist jedoch beinahe vergessen gegangen. Und dies obwohl Ettore Bugatti selbst mit seiner Passion für die Welt des Pferdes nie ein Geheimnis gemacht, er sie sein ganzes Leben intensiv ausgelebt hat.

Bezeichnend dafür ist das Bild unten, ein Ausschnitt von Fig. 29. Auf dieser inszenierten Szene von 1928 setzt sich Ettore Bugatti auf seinem Lieblingsspferd, einem irischen Hunter, in den Vordergrund, sein Nachfolger in Molsheim, Sohn Jean Bugatti, der die schönsten Bugatti-Karosserien gezeichnet hat, bestimmt im Royale sitzend den Mittelgrund. Und was steht im Hintergrund? Ein Phaëton-Kutschwagen! Dieser steht nicht zufällig da, sondern wohl als Hommage an die Kunstfertigkeit früher Carrossiers. Von solchen Wagen liess sich, wie im Folgenden belegt werden kann, Ettore Bugatti inspirieren. Dies lässt sich auch aufgrund von erstmals publiziertem Werbematerial Ettore Bugattis eindeutig belegen.

1. INTRODUCTION

Almost all aspects of Ettore Bugatti's life have been illuminated in detail except for one: his passion for horses, which included riding and driving sporting carriages.

Some biographies about him do mention his great love of the Thoroughbred horse – ‘pur sang in French – and it is known that he named his first cars pur sang’ (or pur-sang/Pur-Sang). It is also common knowledge that he had a carriage collection; what has been almost forgotten is the fact that he was a most accomplished driver of horses, known as a ‘ whip’ who was still having new carriages built even to the interwar period.

The picture below (a close up of figure 29) is significant because it shows Ettore Bugatti in 1928 in the foreground on his favourite horse, an Irish Hunter. His successor in Molsheim, son Jean Bugatti, is sitting in the centre in the most beautiful Bugatti, clearly a Royale. In the background is a horse-drawn vehicle, a phaeton. This is no accidental scene but presumably a tribute to the earlier carriage builders. That such vehicles inspired him can also clearly be seen in his early publicity material.



Die Recherchen zu diesem Buch begannen im Sommer 2007: Der 99-jährige Baron Jean Casier führt mich auf seiner Domäne in Belgien durch die Sammlungen von Kutschen und Pferdegeschirren in Nokere. Nahe seinem herrlichen Schloss präsentiert er in der alten Sattelkammer feingewebte, mit den Initialen EB verzierte Geschirre. Sie stammen aus Beständen Ettore Bugattis. Der Baron erzählt vom Kontakt mit dessen beiden Töchtern und der Übernahme einer ganzen Sammlung von persönlichen Kutschen Ettore Bugattis.

Im Januar 2008 starb Baron Casier. Damit ging viel von seinem Wissen mit ihm ins Grab. Meinerseits folgte die Untersuchung zweier von Ettore Bugatti selbst entworfenen Kutschen in den USA im Jahre 2010 bei den Freunden Mary und Harvey Waller. Die Resonanz auf meine Publikation über diese Bestände in Zeitschriften Deutschlands, Italiens, Frankreichs und Amerikas vor einigen Jahren gab den endgültigen Anstoss zur intensiveren Beschäftigung mit diesem Thema.

Für den Schreibenden als Kulturhistoriker wurden die Forschungen über Bugatti allerdings zum Zusammensetzen eines Puzzles. Denn die diesbezüglichen Quellen und Objekte sind heute über viele Länder verstreut. Reisen in die USA, nach England, Belgien, Holland, Deutschland waren – neben Untersuchungen vor Ort im elsässischen Molsheim – nötig. Im Zuge der Arbeit für diesen Band bahnte sich eine Kooperation mit Lieven De Zitter an, der lange mit Baron Jean Casier zusammengearbeitet hatte. Er begann seinerseits im Sommer 2010 mit Recherchen, vor allem in Frankreich und in Belgien, fand bisher unbekannte Quellen und hat wichtige Bilder sowie Gedanken beigezeichnet.

„Ettore Bugatti liebte Pferde ebenso unter der Haube wie auch auf der Koppel“ steht im Vorwort des Buches von Joachim Kurz über den Bugatti-Mythos. Hier wird erstmals ausführlich gezeigt, dass er Pferde unter dem Sattel und vor dem eigenen Wagen schätzte.

Im Rahmen der Recherchen der letzten Jahre konnten gut dreissig Pferdewagen der Sammlung Bugattis identifiziert werden; sie werden in der Folge mit „EB“ fortlaufend durchnummeriert (Synopsis S. 113). Nach der alten Definition wird hier die Bezeichnung „Wagen“ für eine noble Kutsche verwendet. Unter „Carrossier“ verstand man den Wagenbauer (später den Ausführenden des Automobilbaus) oder auch das Wagenpferd. Der Wagenbauer wurde auch „Karossier“ genannt, dementsprechend die Carrosserie auch Karosserie. So werden hier die alten Begriffe weiter verwendet.

The research for this book began in the summer of 2007 when 99 year-old Baron Jean Casier led me through his collection of carriages and harness at his home in Nokere, Belgium. In the tack room at his splendid castle he showed me the finely sewn sets of harness decorated with the initials EB that had once belonged to Ettore Bugatti. The Baron told me of his contacts with both of Bugatti's daughters and his acquisition of the entire collection of Ettore Bugatti's personal carriages.

Baron Casier died in January 2008 and much of his knowledge followed him to the grave. In 2010 my interest in Bugatti led me to my friends Mary and Harvey Waller's collection in America, where I was able to examine in detail two coaches designed by Ettore Bugatti himself. The interest resulting from my article about these carriages in German, Italian, French and American magazines gave me the impetus to continue with the subject.

As a cultural historian, however, researching Bugatti became somewhat of a challenge, since these days the relevant objects and various sources are scattered across many countries. I needed to travel to America, England, Belgium, Holland and Germany, in addition to my research in Molsheim. In the course of writing this book, I collaborated with Lieven De Zitter who had worked with Baron Jean Casier for many years. He, in turn, started his research in the summer of 2010. He discovered many previously unknown sources, mainly in France and Belgium, and contributed important pictures as well as ideas.

According to the foreword to the book by Joachim Kurz about the Bugatti legend, Ettore Bugatti loved horsepower under the hood, as well as in the paddock. Here Bugatti's love of horses, both under saddle and in harness, was appreciated for the first time.

The following research has identified thirty horse-drawn carriages from the Bugatti collection and they are numbered consecutively with the header EB. According to the original definition, the term 'coach' or 'carriage' was used to identify an elegant horse-drawn vehicle and today 'coach built' is a term applied to a classic car built by the artisans who were formally coachbuilders.

2. DER „GENTLEMAN FARMER“ UND PFERDELIEBHABER

Der aus einer norditalienischen Künstlerfamilie stammende Ettore Bugatti (1881 - 1947) wurde bereits in jungen Jahren im Fahrrad- und Automobilbereich tätig. Er begann seine Tätigkeit in Mailand bei Prinetti & Stucchi, just in der Zeit, als das Automobil aufkam. Bald gewann er erste Rennen. Mäzene des jungen Bugatti waren die reichen Grafen Gulinelli in Ferrara, die einen bekannten Pferdestall mit Vollblütern unterhielten.

Ettore Bugattis erste Station nördlich der Alpen war in den Jahren 1902/03 beim Autokonstrukteur Baron de Dietrich im damals zu Deutschland gehörigen elsässischen Niederbronn bei Strassburg, gefolgt von 1904 bis 1906 in Strassburg und Illkirch-Graffenstaden bei Emil Mathis. 1908/09 arbeitete er auch für Deutz in Köln-Mülheim. 1909 begründete er seinen eigenen Betrieb in Molsheim bei Strassburg, wieder im Elsass. 1914, zu Beginn des Ersten Weltkrieges, verließ er Molsheim und weilte meistens in Paris, bis er nach Kriegsende wieder ins Elsass zurückkehren und dort – jetzt Teil Frankreichs – weiterarbeiten konnte. In den Dreissigerjahren übernahm der Sohn Jean Bugatti die Leitung der Fabrik in Molsheim, der Vater arbeitete seit 1932/1936 in der Stadt Paris und deren Umgebung. Bis die Fabrik im Zweiten Weltkrieg durch deutsche Truppen okkupiert wurde, war die Marke Bugatti Legende geworden. Zwischen 1910 und 1940 entstanden in Molsheim über 8000 Chassis oder ganze Autos.



5
Die kurz nach 1900 aufgenommene Aufnahme zeigt einen Wagen amerikanischer Disposition mit einem Gespann in Brustblattgeschirren. Darauf ist der junge Ettore Bugatti mit seiner charakteristischen Mütze abgebildet, wie er um 1900 gerne auftrat (rechts Aufnahme von 1901 zum Vergleich). Das Fahrzeug mit Speichenrädern genau der Art, wie sie der erste Arbeitgeber Bugattis, Prinetti & Stucchi in Mailand, fertigte, dürfte bereits eine Eigenkonstruktion Bugattis (EB 00) gewesen sein. (Nach dem Nachtrag S. 174 fuhr Bugatti mit diesem Gefährt von Strassburg nach Illkirch-Graffenstaden zur Arbeit.)

2. THE GENTLEMAN FARMER AND HORSEMAN

Ettore Bugatti was born in 1881 and died in 1947. He was a member of a family of northern Italian artists and at a young age was working in the bicycle and automobile sector. He began working in Milan for Prinetti & Stucchi at the same time that the automobile was becoming popular. The rich Counts Gulinelli from Ferrara, who owned a well-known Thoroughbred Stud, were young Bugatti's first patrons.

Ettore Bugatti's first position from 1902 to 1903 was working for the car designer Baron de Dietrich in Niederbronn near Strasbourg in Alsace, which was at the time German territory. He later worked from 1904 to 1906 in Strasbourg and Illkirch-Graffenstaden itself for Emil Mathis. From 1908 to 1909 he worked for Deutz in Cologne-Mülheim and in 1909 founded his own company in Molsheim near Strasbourg in Alsace. In 1914, at the outbreak of World War I, he left his factory and spent most of his time in Paris. At the end of the war he returned to Molsheim, which now belonged to the French, and continued with his work. In the thirties, his son Jean Bugatti took over the management of the factory in Molsheim while Ettore mostly worked in Paris and its surrounding area between 1932 and 1936. By the time the factory was occupied by German troops during World War II, the Bugatti brand had become a legend. Between 1910 and 1940 more than 8000 chassis or entire cars had been built in Molsheim.



5
A photograph from around 1900, showing a lightweight American-type carriage drawn by a pair in breast collar harness. The young Ettore Bugatti can be seen wearing his characteristic flat cap looking similar to the 1901 photograph of him on the right. The carriage, having the same sort of spoke wheels that his first employers Prinetti & Stucchi in Milan built, may indicate that this vehicle was actually built by Bugatti (EB 00). (According to the postscript, p. 174, Bugatti drove to work with this vehicle from Strasbourg to Illkirch-Graffenstaden.)



6
Ettore Bugatti's villa on the outskirts of Molsheim in 1967 (see plan in figure 17). Top: The villa on the outskirts of Molsheim viewed from the park. Bottom: The factory entrance.

6
Bugattis Anwesen im Jahre 1967 (vgl. Plan Fig. 17). Oben: Ettore Bugattis Villa ausserhalb Molsheim, vom Park aus gesehen. Unten: Eingang zur Fabrik.

Junger Kutschenfahrer

Auf der frühen Fotografie von Fig. 5 ist der junge Ettore Bugatti auf dem Bock eines leichten Wagens zu sehen. Vor gespannt sind kleinere Equiden, die an norwegische Fjordpferde gemahnen. Der etwas klobige Wagenkasten weist ein Untergestell amerikanischer Art mit Querfederung und pneumatischen Speichenrädern auf. Der junge Fahrer war offenbar stolz auf diesen Auftritt und setzte sich elegant gekleidet in Pose. Dem Aussehen Ettore Bugattis nach und gemäss der auf der Aufnahme sichtbaren Landschaft stammt dieses Bild noch nicht aus der Molsheimer Zeit Bugattis. Es müsste auf die Wirkungszeit in und bei Strassburg zurückgehen. Jedenfalls dürfte diese Fotografie die früheste von Ettore Bugatti als Kutschenfahrer sein. (Siehe auch den Nachtrag S. 174.)

Gutshof und Fabrik in einem

Für Ettore Bugatti waren sein Arbeits- und Lebensort derselbe. Er bezog 1909 die „Hardtmühle“ in Molsheim mietweise. Die alte Mühle war unter Heinrich/Henry Giesler zu einer Färberei & Appretur-Fabrik geworden, in der grosse Stoffbahnen gebleicht und gefärbt wurden. Dafür waren nördlich der Villa und des alten Mühlegebäudes mit Stallungen im späten 19. Jahrhundert grosse helle Industriebauten entstanden (Fig. 17). Diese Anlage bezog Bugatti und baute sie nach Kriegsende aus. In der zugehörigen Villa lebte er von 1909 bis 1914 und von 1918 bis circa 1935 mit seiner Frau, seinen beiden Töchtern L'Ebé (Lebe, geboren 1903) und Lidia (geboren 1907), seinem Sohn Jean (geboren 1909) und dem kleinen, 1922 geborenen Roland. (Zur Hardtmühle siehe auch den Nachtrag S. 169f..)

In einem auf Schloss Nokere in Belgien aufbewahrten, von Hugh Conway verfassten Dokument steht: „*Ettore who we all know was interested in horses from an early age had his stables in Molsheim from the earliest times.*“ Die Tochter L'Ebé Bugatti erwähnte in ihrer Biographie von 1966 über den Vater klar und deutlich, dass er sich als Renaissance-Fürst verstand und auch so lebte. In der Familie und in der Fabrik wurde Ettore Bugatti „Patron“ genannt. Auf seinem Gut hielt er sich Pferde und andere Tiere wie Schafe und Ziegen. Der eigenwillige Bugatti orientierte sich offenbar an der Lebensweise des Adels und des vermögenden Bürgertums des 19. Jahrhunderts. Als Vorbilder dürfte auch die Oberschicht Mailands, wie er sie in seiner Jugendzeit in Mailand erlebt hatte und aus der seine Frau stammte, mit einer Rolle gespielt haben. Milano war das italienische Zentrum der Equipagen gewesen. Dort dürfte Ettore, wie viele andere Kinder, die eleganten Gespanne bewundert haben. In Paris, wo die Familie Bugatti von 1892 bis 1896 wohnte, erlebte Héctor, wie ihn der Vater auch nannte, als Schüler das erste Aufkommen von Automobilen.

The young whip

In an early photograph (figure 5) a young man, presumably Ettore Bugatti, can be seen driving a lightweight 4-wheeler with a pair of small cobs which resemble Norwegian Fjord ponies. The somewhat heavy carriage body has an American-type undercarriage with transverse suspension and pneumatic spoke wheels. The young driver was evidently very proud of this turnout and posed elegantly for the photographer. Judging by the background and his youthful appearance, this photograph of Ettore Bugatti is not from the Molsheim period of his life. It is likely to have been taken near Strasbourg. However, it may well be the earliest photograph showing Bugatti, the carriage driver. (See also p. 174.)

Estate and factory in one

For Ettore Bugatti, his working and private life was in the same place. In 1909 he rented the old 'Hardtmühle' in Molsheim, under the previous owner, Heinrich/Henry Giesler, the old mill had become a dyeing & finishing factory, where large pieces of fabric were bleached and dyed. For this purpose in the late 19th century, large light industrial buildings were erected north of the villa and the old mill building with stables (figure 17). Bugatti moved into this complex and expanded it after the end of the First World War. There he lived for more than twenty years with his wife, his two daughters L'Ebé, born in 1903 and Lidia, born in 1907, his son Jean, born in 1909, and the youngest child Roland, born in 1922. (For more information concerning the Hardtmühle see p. 169.)

A document by Hugh Conway kept in the castle in Nokere, Belgium reads:

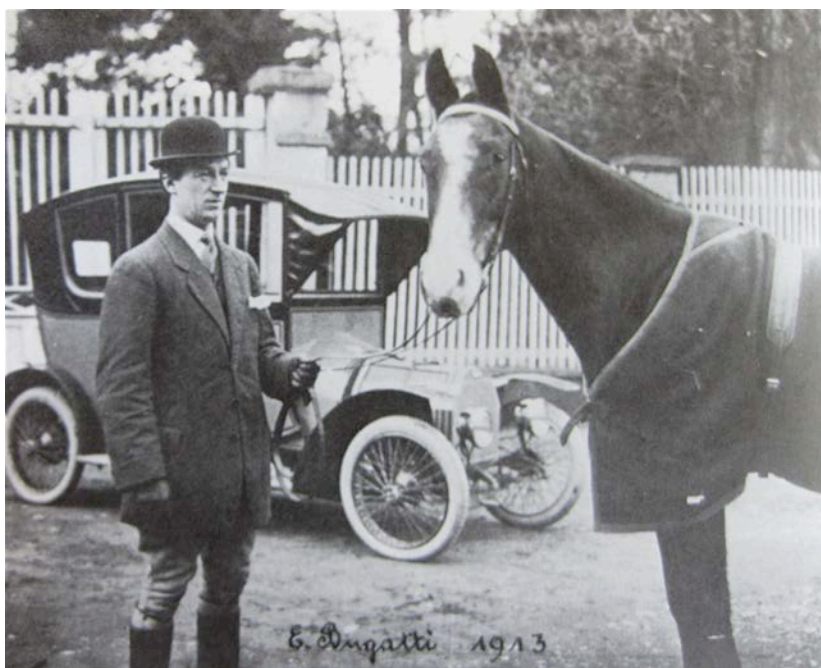
“Ettore, who we all know was interested in horses from an early age, had his stables in Molsheim from the earliest times.”

Bugatti's daughter L'Ebé reminisced in her 1966 biography and was very clear when she wrote of her father. He considered himself a renaissance prince and that was the way he lived. Both at home and at work Ettore Bugatti was known as the 'patron'. He kept horses as well as other animals, such as goats and sheep, at his estate. The idiosyncratic Bugatti had apparently based his own lifestyle on that of the nobility and the wealthy bourgeoisie of the 19th century. The Italian upper classes, whom he had so admired in his youth in Milan, the place his wife came from, may also have been his role models. Milan was the center of Italian equipage. There, Ettore, like many other children, had admired the elegant horses and carriages. In Paris, where the Bugatti family lived from 1892 to 1896, Héctor, as his father called him, experienced the advent of the automobile as a schoolboy.

Kutsche und Automobil

Das Automobil hatte bis in die Zwanzigerjahre des letzten Jahrhunderts seine eigene Form und Harmonie zwischen dem neuen, technisch konzipierten Chassis und dem darauf gesetzten Kutschkasten noch nicht gefunden. Auch die frühen Autos aus der Bugatti-Werkstatt erinnern noch stark an Kutschen, wie das Bild unten zeigt. Wie noch ausgeführt wird, machte Bugatti aus der Not eine Tugend, er kultivierte die Anlehnung seiner Karosserien an noble Kutschwagen noch bis in die dreissiger Jahre; legendär wurden seine Berlinen-Coupés im „style fiacre“. Warum? Offensichtlich eine bewusste Hommage des Pferde- und Kutschenliebhabers an die Eleganz früherer Zeiten.

Ettore Bugatti war zunächst vor allem Konstrukteur und Erbauer von Motoren mit den dazu gehörigen Chassis. Darauf wurden zunächst Karosserien von spezialisierten Karossiers wie Widerkehr in Colmar aufgesetzt. Im Verlauf der zwanziger Jahre wurden dann aber in Molsheim vermehrt auch Karosserien entworfen und realisiert. Ab 1931 gab es dort eine eigentliche Karosserie-Abteilung. In dieser wurden hervorragende Automobilaufbauten realisiert, zahlreiche im Fiaker-Stil mit der alten Coupé-Silhouette im Mittelteil.



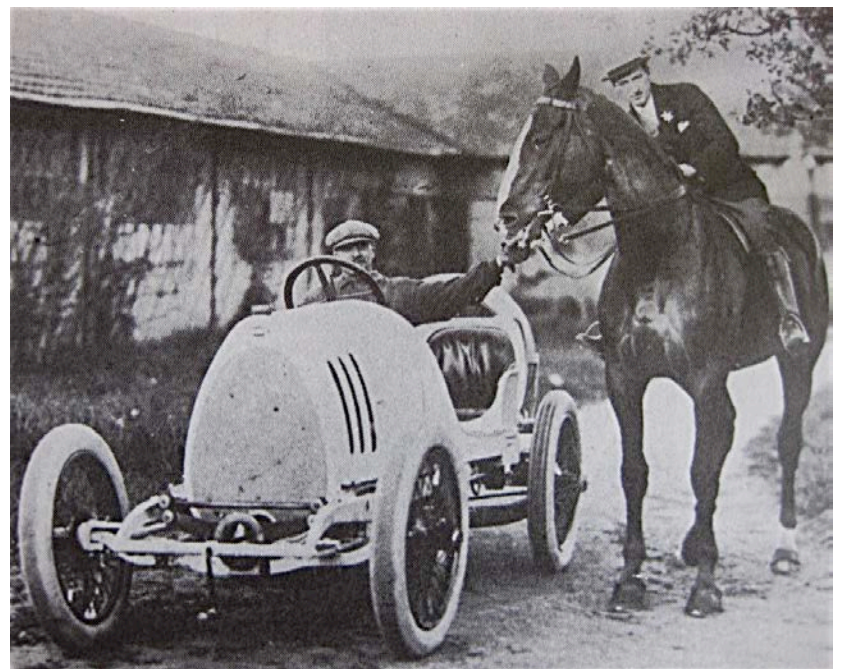
7
Even in the early years, Ettore Bugatti had well-bred riding horses in Molsheim, such as the horse seen here in a photograph from 1913. Behind him is a car in the form of a coach, his type 13, probably made by Widerkehr in Colmar, and known as 'fiacre'.

7
Schon in jungen Jahren legte sich Ettore Bugatti in Molsheim edle Reitpferde zu, wie diese Aufnahme von 1913 zeigt. Hinter ihm steht ein Automobil in Form einer Berline, sein Typ 13, wohl bei Widerkehr in Colmar karossiert und als „fiacre“ bezeichnet.

Carriage and car

The car did not find its own form and harmony until the beginning of the 1920s, set as it was between the new technically designed chassis and the coachbuilder body. Even the early models from the Bugatti workshop (depicted in figure 7) strongly resembled carriages. Bugatti made a virtue out of necessity, basing his style bodies on noble equipage up until the 1930s. His legendary 'berline coupé' car bodies were built in fiacre style. The reason may have been a conscious tribute to the horse and carriage aficionado and to the elegance of earlier times.

Ettore Bugatti was first and foremost a designer and builder of engines and their chassis. The first bodies were coach-built by companies that specialized in producing them, such as Widerkehr in Colmar. During the 1920s the Bugatti Company began making its own car bodies, designed and built in Molsheim. By 1931 they had their own car body department, which built excellent automobiles. Many of these were built in the fiacre style as mentioned before with the classic chariot silhouette in the middle.



8
Ettore Bugatti mounted on a heavyweight hunter in 1914 and next to him his faithful colleague, the racing driver Ernest Friderich, at the wheel of a 5-litre racing car.

8
Ettore Bugatti 1914 im Sattel eines grossen Pferds und daneben sein treuer Mitarbeiter, der Rennfahrer Ernest Friderich, am Steuer eines 5-Liter Bugatti-Rennwagens.

Der Pferdenarr Bugatti

Ettore Bugatti ritt schon als Vierjähriger (vgl. S. 60f.) und dann im Elsass weiter als junger Mann. So soll er nach einer frühen Quelle schon in Niederbronn zu Pferd zur Fabrik geritten sein. Nach der Biographie von Joachim Kurz belegte er in der Zeit, als er für Mathis arbeitete, mit seiner Familie eine Wohnung in Strassburg an der Avenue des Vosges 53 mit einem Stall direkt neben dem Wohnhaus. Von dort sei er nach Illkirch-Graffenstaden in die Werkstätten geritten oder gefahren, eine Distanz von etwa 10 Kilometern, fast alles der Ill entlang.

Wie kam Ettore Bugatti auf die Pferde und Vollblüter? Seine frühen Gönner und Chefs gehörten zur vermögenden Oberschicht, die einen aufwändigen Lebensstil pflegten, zu dem damals – neben dem Fahren von Autorennen – Renn-, Reit- und Fahrpferde gehörten. Ganz konkret weiss man von den frühen Unterstützern Bugattis, den Grafen Gianroberto und Olao Gulinelli (Freunde des Vaters Carlo Bugatti), dass sie in Ferrara einen berühmten Stall mit Vollblütern besaßen. (Gianroberto war auch ein früherer Rennfahrer.) Dort war Ettore 1900 zu Gast und konstruierte einen Rennwagen, der 1901 in Mailand Aufsehen erregte und ausgezeichnet wurde. Auch scheint dem jungen Bugatti der Lebensstil des ehemaligen Chefs und dessen Familie in Niederbronn, Baron Charles de Dietrich (1841 - 1906), grossen Eindruck gemacht zu haben. – In Molsheim wurden jedenfalls 1910 in den bestehenden Stallungen neben der zunächst gemieteten alten Villa sofort Pferde eingestellt. Gerne liess er sich dort schon als junger Mann mit einem rassigen Pferd ablichten. Die Tochter L'Ebé Bugatti schrieb 1966 in ihrer Biographie über ihren berühmten Vater (S. 136f.): Neben den Automobilen habe die wirkliche Passion des Patrons den Pferden gegolten!

Eine Zäsur im Leben der Familie Bugatti war der Ausbruch des Ersten Weltkriegs. Bugatti verliess Molsheim über die Schweiz Richtung Italien. Dabei konnte er seine Pferde nicht mitnehmen. 1914 schrieb er an einen Freund (1966, 76f): „*Tous mes chevaux sont partis, vous devez vous imaginer combien je le regrette.*“ Ettore Bugatti war dann während des Krieges länger in Paris tätig.

9
A poster depicting a Thoroughbred in front of the stables in Molsheim. It is signed Lidia Bugatti on the right.

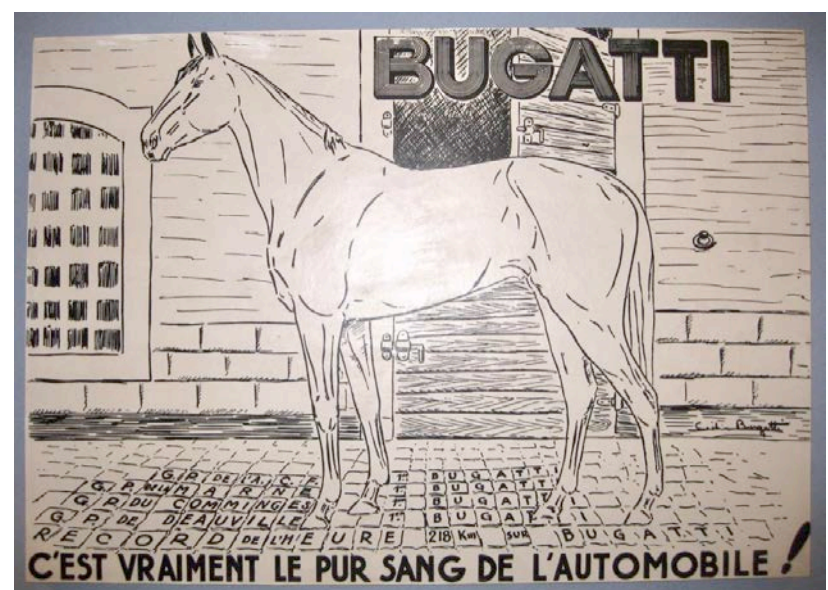
9
Plakat mit einem Vollblut vor den Stallungen in Molsheim.
Rechts ist die Zeichnung von Lidia Bugatti signiert.

Bugatti the passionate horseman

Ettore Bugatti was sitting on a horse by the age of four (see p. 60) and rode in Alsace as a young man. An early source reported him hacking to the factory in Niederbronn. According to the Kurz biography (p. 50), during the time Bugatti worked for Mathis he took an apartment for his family and himself in Strasbourg at 53 Avenue des Vosges with a stable right next to the building. From there he could hack to the workshops in Illkirch-Graffenstaden, following the river Ill almost all of the way, a distance of about ten kilometres.

It may be that Ettore Bugatti became involved with horses, in particular Thoroughbreds, because his early patrons and employers belonged to the wealthy upper class. These cultivated a lavish lifestyle, which at the time involved racing, riding and driving horses in addition to racing cars. What we do know is that a couple of his early supporters, the Counts Gianroberto and Olao Gulinelli (friends of his father, Carlo Bugatti), owned Thoroughbreds in Ferrara. Gianroberto was also an early racing driver. In 1900, while he was their guest, Ettore Bugatti built a racing car that caused a sensation in Milan the following year and even won an award. The young Bugatti also appears to have been very impressed with the lifestyle of his former employer in Niederbronn, Baron Charles de Dietrich (1841 - 1906). This meant that when Bugatti moved as a young man to the villa in Molsheim - which he initially rented - he immediately had horses in his stable yard and was happy to be seen riding blood horses. In the 1966 biography about her famous father (p. 136) L'Ebé Bugatti wrote that besides the automobiles, horses were the real passion of the patron's life.

The outbreak of the First World War was a watershed for the Bugatti family. Bugatti left for Italy via Switzerland. He could not take his horses with him. In 1914 he wrote to a friend, (Bugatti 1966, p. 76): “*All my horses are gone, you can imagine my sorrow.*”





10 + 11

The last few remaining articles from Bugatti's tack room and harness room in Molsheim.

Top: Horse rugs with the initials EB.

Bottom: Browband rosettes from various sets of harness with the initials EB (Baron Casier collection).

10 + 11

Letzte Reste aus der verschwundenen Geschirr- und Sattelkammer von Ettore Bugatti in Molsheim.

Oben: Pferdedecken mit den Initialen „EB“.

Unten: Mit den Initialen „EB“ versehene Stirnrosetten von verschiedenen Pferdegeschirren (Sammlung Barons Casier).

Molsheim nach dem Ersten Weltkrieg: Alles für das Pferd

Als nach Kriegsende die Familie Bugatti nach Molsheim zurückkehrte, begann ein neues Kapitel. Im Sommer 1920 konnte Bugatti, bisher nur Mieter der Fabrik, diese endlich kaufen. Während bislang mehrheitlich in den alten Bauten der Färberei & Appretur-Fabrik produziert worden war (vgl. Fig. 17 oben), entstanden jetzt innert weniger Jahren im Norden neue Fabrikbauten. Damit war der Weg frei, die Gebäude der alten Mühle und der Textil-Fabrik um den grossen Eingangshof privat zu nutzen (siehe Fig. 17).

Auch die bestehenden Stallungen wurden bald zu klein und mussten erweitert werden. Darin standen mehrere Vollblüter. Dazu kamen Fahrpferde wie Hackneys. Offenbar richtete Bugatti hier ein herrschaftliches Landgut nach alter Art ein. Dazu gehörte das entsprechende Stallpersonal. Dieses besorgte die Pferde und hielt die Wagen und Geschirre blitzblank. Der Bugatti-Biograph Bradley schrieb über Molsheim in den Zwanzigerjahren und später (69ff.): Der erste Gang Bugattis am Morgen führte ihn zu den Stallungen, in die Reithalle, zu seinen Hunttern und Vollblütern. Er liebte den Galopp in freier Landschaft, besonders zusammen mit seiner Tochter Lidia (auch Lydia geschrieben), die seine Passion des Reitens teilte oder sie trabten „around the covered riding school“. Diese Reithalle wurde östlich der alten Ökonomiegebäude angelegt (vgl. Fig. 17, 8).

Molsheim after the First World War: Everything for the horses.

A new chapter began when at the end of the war the Bugatti family returned to Molsheim. In the summer of 1920 Bugatti, previously only a tenant, was finally able to buy the complex. Whereas up until this point the majority of the buildings had been used for the dyeing & finishing of textiles (see figure 17 top), now within a few years new factory buildings were built to the north of the complex. Now it was possible to convert the entrance to the old mill and textile factory for private use.

Soon the existing yard was also too small, so an indoor school and new stables were built for the Thoroughbreds. After 1920 harness horses were also stabled here. It seems that Bugatti created a Grand Estate of the old kind, which included the necessary stable staff. They kept the horses, carriages and harness in top order. Bugatti's biographer Bradley wrote about Molsheim in the twenties and later (p. 69); Bugatti's first walk of the morning took him to the stables, to the riding school and to his Hunters and Thoroughbreds. He loved to gallop in the open countryside, especially with his daughter Lidia (also spelt Lydia) who shared his passion for riding, or just trotting around the covered riding school, which was situated to the east of the old buildings (see figure 17, 8).



12
Molsheim in 1927: Lidia Bugatti on horseback, with her sister L'Ebé driving the Spider (EB 21) and brother Roland in the 'Bugatti Baby'.

12
Um 1927 in Molsheim: Lidia Bugatti im Sattel, ihre Schwester L'Ebé Bugatti als Fahrerin auf einem Spider (EB 21) und Bruder Roland Bugatti im „Bugatti Baby“.

In manchen Büchern wird die ovale Form des Kühlergrills der Autos von Bugatti auf das Hufeisen zurückgeführt und derselbe als Züchter von Vollblut-Pferden bezeichnet. Das erste ist nach den Worten seiner älteren Tochter nicht richtig. Wie so oft bei einer so berühmten Persönlichkeit sind Legende und Wahrheit nicht immer klar zu trennen. Umgekehrt gibt es allerdings bei diesem Mann noch einiges zu entdecken. Eine wichtige Quelle dafür ist eben die Biographie seiner Tochter L'Ebé des Jahres 1966, in die von ihr autobiographische „fichen“ des Vaters eingearbeitet wurden. Sie war – im Gegensatz zu ihrer jüngeren Schwester Lydia – nur eine gelegentliche Reiterin, aber wie der Vater auch eine Kutschenfahrerin.

Andere Quellen berichten, dass Bugatti nach dem morgendlichen Ausritt zuweilen hoch zu Ross in die Fabrikationshallen eingeritten sei und seinen Arbeitern vom Sattel aus Anweisungen gegeben habe. Deswegen seien die Tore so konstruiert worden, dass man sie vom Sattel aus öffnen konnte (vgl. Fig. 34). Wohl mehr Dichtung als Wahrheit! Frédéric Loiseau beschrieb seinen Besuch in Molsheim im Jahre 1928 gut 60 Jahre später und bezüglich der Pferde im Magazin „L'Automobiliste“ folgendermassen:

„La maison, sans aucun style, était dans l'enclos de l'usine, et l'importance des écuries et du chenil frappait avant l'entrée. "Monsieur Jean" me présenta à sa mère, puis à ses soeurs qui me questionnèrent sur l'Afrique, comme si j'en avais découvert le continent. Dans le salon, les plus beaux bronzes d'animaux qu'il m'ait été donné de contempler : oeuvres du frère d'Ettore, Rembrandt Bugatti. On se sentait dans un milieu où l'art dominait la mécanique, et n'en était jamais séparé.“

„Comme je m'inquiétais du rendez vous donné par E. Bugatti, son épouse, dont l'autorité semblait absolue en ces lieux, me rassura : "Ne vous en faites pas pour" le patron " : quand il sort à cheval, il oublie l'heure. Vous le verrez au déjeuner, plus tranquillement qu'à l'usine ... Mais Ettore faisait son entrée. Le melon marron très en arrière de la tête - signe d'une humeur d'or, me confia une de ces dames - il avait la figure d'un entraîneur astucieux rentrant d'un galop à Maisons Laffitte : " A propos, vous êtes cavalier : allons voir les écuries ".

"On se serait cru au haras de Lord Derby, avec en plus des "brevets Bugatti" assez inattendus. Pour la sellerie, n'avait envie de se déchausser, comme au seuil d'une mosquée. Cela sentait les bois rares, les cuirs impeccables, avec une panoplie d'aciers étincelants. Sur des harnais, je fus stupéfait de voir, dans un ovale, "Sellerie Bugatti". "Vous fabriquez des harnais ?". "Oui. Nous faisons un peu de tout. Hermès n'arrivait pas à me livrer exactement ce que je voulais. Alors j'ai fait un dessin et mes ouvriers sont arrivés à réussir mieux qu'Hermès."

Some books compared the oval shape of the radiator grill on Bugatti cars to a horseshoe which is the sign of Thoroughbred breeders. But according to the eldest daughter the first is not the case. As is often the case with such a famous figure, there is not always a clear distinction between an urban myth and the truth. However, there is still a lot to discover about this man. One important source is the aforementioned 1966 biography written by his daughter L'Ebé, in which she includes autobiographical elements. Unlike her sister Lidia, she only rode occasionally but like her father she drove.

Other sources report that after his morning hack, Bugatti would sometimes ride into the factory halls and give instructions to his workers whilst mounted. For this purpose the entrances were designed so that they could be pushed open from the saddle (see figure 34). Possibly a story more based on fiction than fact!

Regarding the horses, some 60 years after the event, Frédéric Loiseau described his visit to Molsheim in 1928, in the magazine 'L'Automobiliste':

' The house, which was not particularly stylish, was located in the factory enclosure, and one was struck by the stables and kennels in front of the entrance. 'Mr. Jean' introduced me to his mother and sisters who questioned me about Africa as if I had discovered the continent. The loveliest animal bronzes I had ever seen were located in the sitting room: works by Ettore Bugatti's brother, Rembrandt. It was like being in a setting where art dominated the mechanical without being separated from it.

Since I was anxious about the appointment with E. Bugatti, his wife, whose authority seemed absolute here, reassured me: 'Don't worry about the 'patron'. When he goes out with his horse, he forgets the time. You will get to see him at lunch more than at the factory'...however, Ettore made his entrance. His brown bowler hat sat far back on his head – which one of the ladies confided symbolized a good mood – he carried himself like a clever trainer returning from a gallop at Maisons Laffitte: 'Actually, you are a rider: let's go see the stables.'

One would have thought we were visiting Lord Derby's stud, as well as highly unexpected Bugatti patents. At the stables, one feels one should take off one's shoes, as one would at a mosque. It smelled like rare wood, impeccable leather, with a panoply of sparkling steel. I was amazed to see 'Bugatti Stables' written on a harness. 'You make harness?' 'Yes. We do a little of everything. Hermès was not able to provide me with exactly what I wanted. So I drew a picture and my workers succeeded better than Hermès.' (Translated from the French by Melanie Moll.)



13

The facility in Molsheim in 2010.

Top: The large but simply built Bugatti villa with the conservatory in the foreground and the old mill building to the right of the entrance to the factory.

Bottom: The late 19th century factory buildings used as a studio by Bugatti before the First World War and around 1920 as the sculpture museum (Fig. 17, 5). To the right are the old stables (Fig. 17, 3).

13

Zustand der Anlage in Molsheim 2010.

Oben: Die grosse, aber einfach gebaute Villa der Familie Bugatti mit Wintergarten im Vordergrund und das alte Mühlengebäude rechts, dazwischen der alte Fabrikeingang.

Unten: Der Fabrikbau des späten 19. Jahrhunderts, vor dem Ersten Weltkrieg von Bugatti als Werkstätte genutzt und um 1920 als Skulpturenmuseum eingerichtet (Fig. 17, 5). Rechts der alte Pferdestall (Fig. 17, 3).

In einem auf Schloss Nokere aufbewahrten Brief von H ctor Franchomme jun. aus Lille an Baron Jean Casier von 1963 steht (vgl. Fig. 113): „*Le père Bugatti était un ami de mon père et sa fille doit s’en souvenir. Bugatti était un grand amateur de chevaux et ses voitures et ses harnais étaient de tout premier ordre. (Il y a 20 ans) ... Il faisait ses voitures dans son atelier de carrosserie automobile. ...*“

Die Bugatti-Liegenschaften in Molsheim heute

Die Gebäude der Gutsanlage und der Fabrikhallen Bugattis sind heute Teil der Messier-Werke, welche aus der Firma Hispano-Suiza hervorgingen. An diesem Ort erinnert heute nur Weniges an den „gentlema farmer“ Bugatti. Immerhin sind die wichtigsten historischen Gebäude um den grossen Eingangsplatz noch erhalten, in denen er wohnte und arbeitete, besonders auch seine Villa am Rande des Fabrikgeländes mit dem daneben stehenden Stallgebäude und dem Museumsfl gel.

Ettore Bugatti erwarb nach dem Ersten Weltkrieg zudem das nahe seiner Villa gelegene, 1857 erstellte Schloss St. Jean, wohnte aber nie dort, hingegen sein Vater Carlo Bugatti im Alter. Wurden auch dort Bugatti-Pferde in den Stallungen eingestellt? Diese Liegenschaft wurde vor einigen Jahren von der Firma Volkswagen restauriert; dort wird heute der Sportwagen Bugatti Veyron in einem neuen Gebäude zusammengebaut und ausgeliefert.

Im 20. Jahrhundert waren noch sehr lange Spuren der alten Anlage zu sehen und zwar in der Zeit bevor die Bugatti Werke im Jahre 1961 an Hispano-Suiza veräussert worden waren. Martin Pfrunder, ehemaliger Pr sident des schweizerischen Bugatti-Clubs, erinnert sich:

„*In den Sechszigerjahren, d.h. von 1961 bis zum Verkauf der Ateliers brachte ich meinen T57 Ventoux regelmäsig nach Molsheim zum Service. Ich sah viele Male die Stallungen, die schönen Boxent ren, die Manege mit all den verstaubten Prototypen, etc. etc. , aber nie einen Pferdewagen. Auch in Ermenonville war ich anno 1963, aber auch dort sah ich bloß die Suiten mit dem aufgerissenen Parkett (von dt. Soldaten im Winter in den Cheminées verheizt). Man wollte mir, dem Studenten, die dort stehenden Royales nicht zeigen.*“

Die „Usine Bugatti“ hatte sich in drei hauptsächlichen Schritten entwickelt, wie sie auf Fig. 17 und 18 eingezeichnet sind (vgl. auch die Luftaufnahmen Fig. 19 und 122):

1. Bis 1919 in den Gebäuden der alten Färberei.
2. Ab circa 1920 auf den alten Paddocks/Pferdeweiden nördlich der Gebäude 4 und 8 bis zum neuen Stall 9.
3. Ab circa 1930 zusätzlich auf den neuen Paddocks (Pferdeweiden) nördlich des Weges und des neuen Stalls 9.

In a letter held in Nokere, written by Héctor Franchomme Jr. of Lille to Baron Jean Casier in 1963, he wrote: “*Bugatti Sr. was a friend of my father and his daughter would recall that Bugatti was a great horse lover and his carriages and harness were excellent (that was 20 years ago)...He produced his cars in his automobile body shop. ...*”.

The Bugatti Estate in Molsheim today

Bugatti’s private estate and factory buildings are today part of the Messier Company, which was once Hispano-Suiza. Nowadays, there is little remaining to remind us of Bugatti the gentleman farmer, although the main buildings that he lived and worked in are still standing. This includes his villa on the edge of the factory site and the stables next to it, as well as the museum wing.

After the First World War, Ettore Bugatti also bought the large residence Chateau St Jean, built in 1857, near his villa. Whilst he himself never lived there, his father Carlo stayed there in his old age and it is possible that Bugatti horses were stabled there. Volkswagen restored this property a few years ago and today the Bugatti Veyron sports car is assembled there in a new building.

In the late 20th century there were still remnants of the old plant, before the Bugatti works were sold to Hispano-Suiza in 1961. Martin Pfrunder, former President of the Swiss Bugatti Club, remembers:

“*In the 1960s, that is to say, from 1961 until the sale of the company, I brought my T57 Ventoux regularly to Molsheim for servicing. I often saw the stable yard, the nice stable doors, the indoor school with all the dusty prototypes, etc. etc., but never a horse-drawn vehicle. I was also at Ermenonville in 1963, but again I only saw the rooms with the parquet torn out (burned by German soldiers in the winter to keep warm); they didn’t want to show this student the Royales standing there*”.

(Translated from the German by Susan Niederberger.)

The Bugatti Factory evolved in three major steps, as depicted on figures 17 and 18 (see also the aerial photographs from figures 19 and 122):

1. Until 1919, using the old dye works buildings.
2. From about 1920, new units built on the old paddocks to the north of buildings 4 and 8 up to the new stables 9.
3. From about 1930, on the new paddocks north of the path and the new stables 9.



14

Top: Molsheim 2010: St. Jean's Castle near the old Bugatti villa.

Bottom: The castle courtyard in Bugatti's time with the agricultural building in the background.

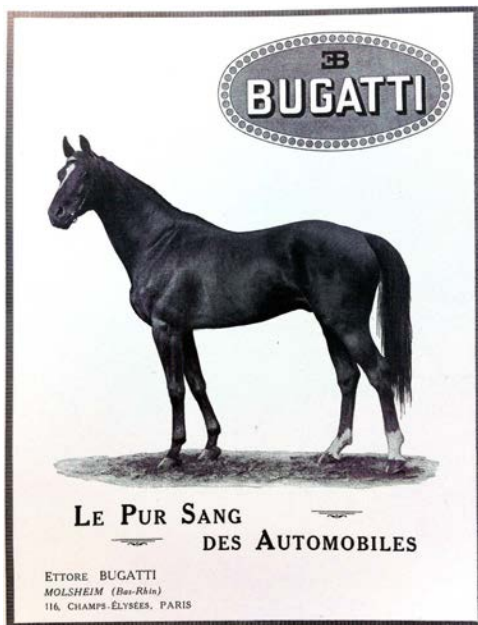
14

Oben: Schloss St. Jean (Sankt Johann) nahe der alten Bugatti-Villa im Jahre 2010.

Unten: Der Schlosshof mit Ökonomiegebäuden im Hintergrund zur Zeit Ettore Bugattis.

3. PFERDE UND KUTSCHEN IN MOLSHEIM

Der nahe Strassburg gelegene Ort Molsheim war, wie erwähnt, ab 1909 für Ettore Bugatti für lange Jahre zu seinem hauptsächlichen Wirkungsort geworden. Damals hatte er mit seiner Familie und Mitarbeitern die in einer Ebene vor dem Städtchen gelegene Textilfabrik „Hardtmühle“ beziehungsweise Färberei mit ihren verschiedenen Nutzbauten und die zugehörige grosse, aber schlichte Villa bezogen (vgl. den Kartenausschnitt rechts oben).

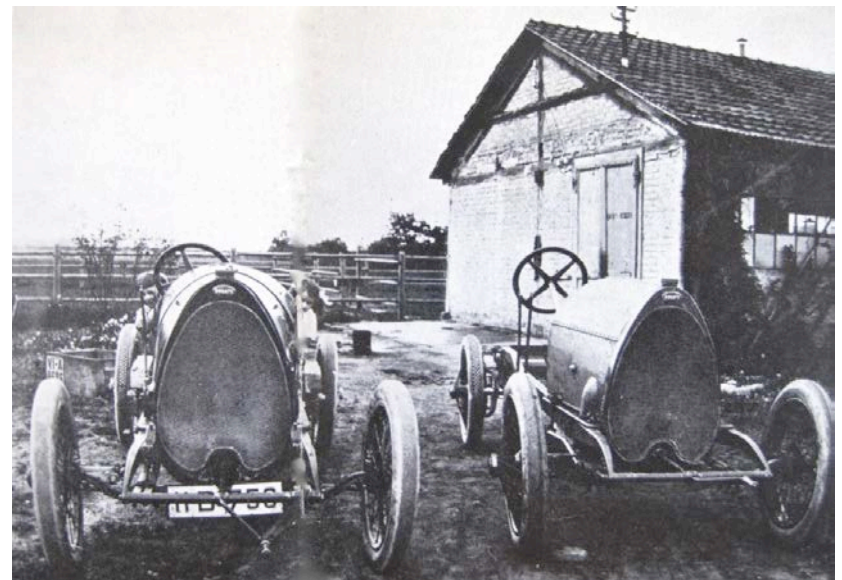


15
A Bugatti advertisement featuring a beautiful Thoroughbred, which appeared in many 1920s magazines including Vogue.

15
Bugatti-Werbung mit einem rassigem Vollblutpferd wie sie in vielen Zeitschriften in den 1920er Jahren erschienen ist, etwa in der „Vogue“.

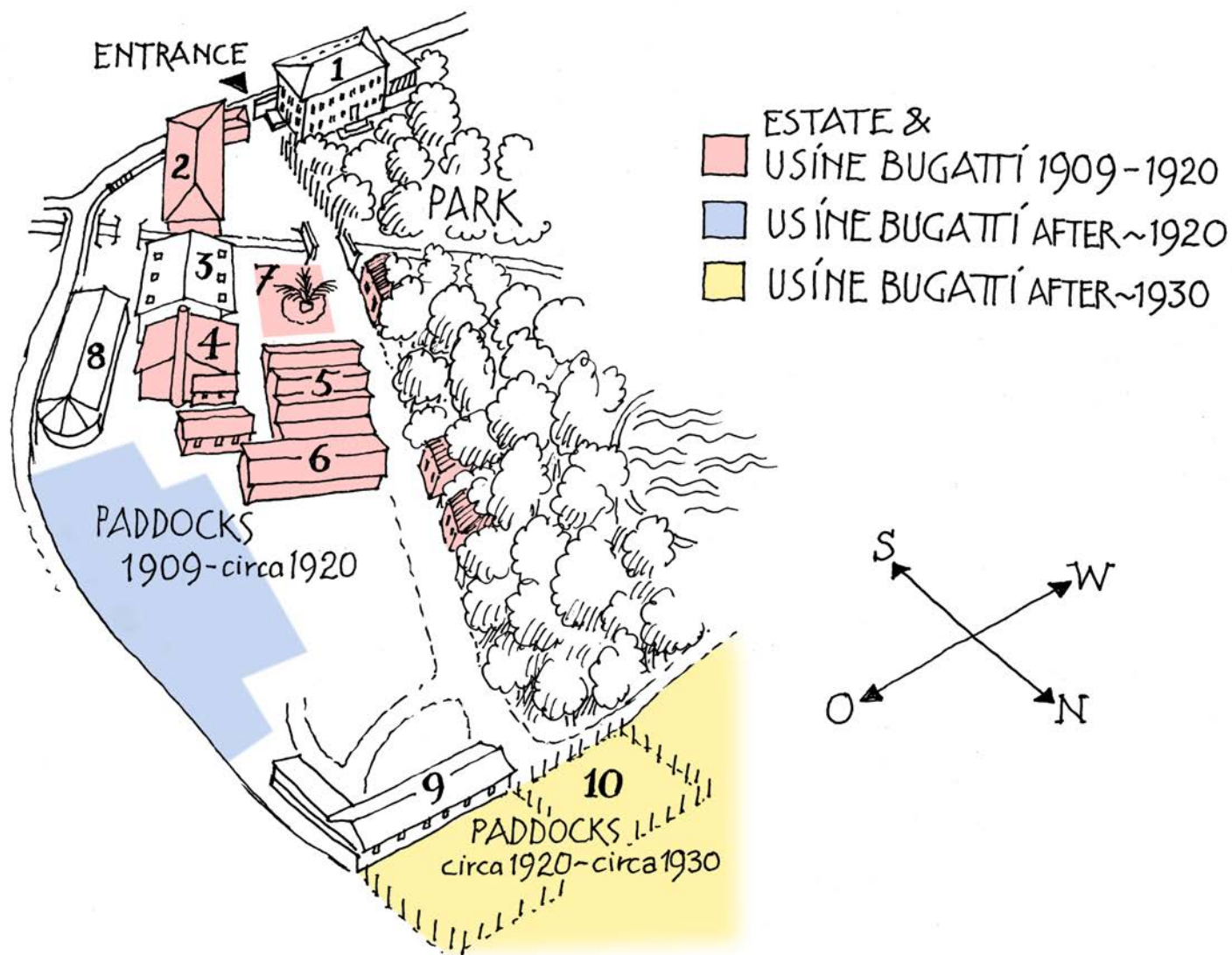
3. THE HORSES AND CARRIAGES IN MOLSHEIM

After 1909, for many years Molsheim near Strasbourg became the main point of operations for Bugatti. At that time he relocated his family and employees to an open area near the town, taking over an old textile factory – or rather a dyeing plant – and moving into the villa that belonged to it.



16
The original fencing of Bugatti's horse paddocks can clearly be seen behind the racing cars and old barn in these early photographs from 1911 and 1913. These were situated to the north of buildings four and six (see plans on the right). L'Ebé writes on p. 65 of her biography that over time as the factory expanded the paddocks were moved to other fields.

16
Hinter den Rennwagen und dem alten Bau sind auf diesen frühen Aufnahmen von 1911 und 1913 eingezäunte Paddocks für Ettore Bugattis Pferde zu sehen. Diese lagen offenbar nördlich der Bauten 4 und 6 (vgl. Plan rechts). L'Ebé Bugatti erinnert sich auf S. 65 in ihrer Biographie, dass sich die Fabrik im Laufe der Zeit in die Zone der Paddocks hinein ausdehnte und dieselben auf anderen Feldern angelegt wurden.



17

Top: A map from 1886 showing the location of the dye works in the old 'Hardtmühle' on the outskirts of Molsheim. The first Bugatti factory was set up in these buildings next to the villa.

Bottom: A plan of the plant at Molsheim between 1920 and 1930 showing the buildings used on the Bugatti estate. 1. The villa, 2. The old mill, 3. The stables, 4. The coach house in the old smithy, 5 and 6. The museum for the sculptures, and the coaches and carriages, 7. The courtyard, 8. The indoor riding school, 10. The new L-shaped stable block, 19. The new paddocks and sand arena.

17

Oben : Die Färberei in der alten Hardtmühle nach einer Karte von 1886 unterhalb der Stadt Molsheim: In diesen Bauten wurde die erste Bugatti-Fabrik neben der Villa eingerichtet.

Unten: Die Gebäude des Bugatti-Gutshofs/„country estate“ und die drei Etappen der „Usine Bugatti“ (farbig markiert). Rekonstruierte Sicht von Norden des Zustands zwischen 1920 und 1930:

1 Villa, 2 altes Mühlegebäude, 3 Pferdestall, 4 Remise in der alten Schmiede, 5/6 Museum mit Skulpturen und Kutschen, 7 grosser Platz mit Rondell, 8 Reithalle. 9 neue winkelförmige Stallungen, 10 neue Paddocks und offene Reitbahn/Springgarten.

Villa, Stallungen und Fabrik

Die grosse Zeit von Ettore Bugatti als „gentleman farmer“ in Molsheim war identisch mit seinen grössten Erfolgen als Autobauer, nämlich zwischen 1920 und 1930. In dieser Zeit baute er die alte Anlage zügig zu einem „Haras“ oder „country estate“ um und aus, wie es Bradley beschrieb. Dazu gehörten die Villa mit dem dahinterliegenden Park, edle Stallungen, Remisen, ein „carriage museum“ und eine Sattel- und Geschirrkammer („luxueuse sellerie“). Dabei handelte es sich um die Gebäude 3, 4, 5 und 6 auf der Rekonstruktion rechts und Fig. 17.

Die Gebäude 5 und 6 waren von Bugatti bis zum Ersten Weltkrieg zum Zusammenbau der Chassis und als Schmiede benützt worden. Sie begrenzten den grossen, vom Kanal der Breusch/Bruche durchflossenen Eingangsplatz gegen Norden ab. Bugattis Tochter erwähnte für die neue Nutzung ausdrücklich ein „erstes Atelier“ (vgl. Fig. 37). Die alten Bauten wurden um 1923 renoviert und herausgeputzt, indem neue Scheiben eingesetzt und vor allem die Fenstergewände weiss gestrichen wurden (vgl. Fig. 21). Jetzt wurden auch die grossen neuen Tore mit den bekannten Bugatti-Beschlägen eingesetzt (Fig. 34-36).

Im von grossen Bogenfenstern hell durchfluteten Gebäude 5 kamen die Skulpturen und Gipsmodelle des Bruders Rembrandt Bugatti zur Aufstellung. Zum Eingangsplatz hin präsentierte sich jetzt die Fassade mit vier Fenstern links des Tores und zweien rechts davon. Die Uhr ist auf der Fig. 29 links über dem Tor angebracht. Vor dem Gebäude wurde ein dekoratives, begrüntes Rondell mit Palme angelegt.

Das Gebäude Nummer 4 rechts vom Vorplatz her gesehen erhielt zwischen den je zwei Bogenfenstern wieder ein grosses Tor mit den typischen Beschlägen, in dem auch die eigenen Autos eingestellt werden konnten. Die Einteilung des Gebäudes war typisch für eine Remise, ein Tor in der Mittelachse sowie links und rechts Platz für die Fahrzeuge, so dass jedes leicht herausgefahren werden konnte (vgl. Fig. 20).

Die luxuriös ausgestattete Geschirr- und Sattelkammer, in der es nach edlem Holz und feinem Leder roch (S. 18), lag nach Aussage von L'Ebé Bugatti im gleichen Gebäude wie die Kutschensammlung. Wo also sind diese grösseren Räumlichkeiten zu suchen, wie auch das von Bradley genannte „carriage museum“ (S. 32)? Sie dürften in den alten niedrigen Bauten hinter dem Skulpturenmuseum (in den früheren Werkstätten, vgl. Fig. 17 und 18, 6) gelegen haben, wo es viel Platz für die mehreren Dutzend Kutschen gab; ein Besucher des Jahres 1933 sprach von einem niedrigen Gebäude mit den Wagen im Inneren in Reih und Glied wie in Schönbrunn (vgl. S. 60f.).

The villa, stables and factory

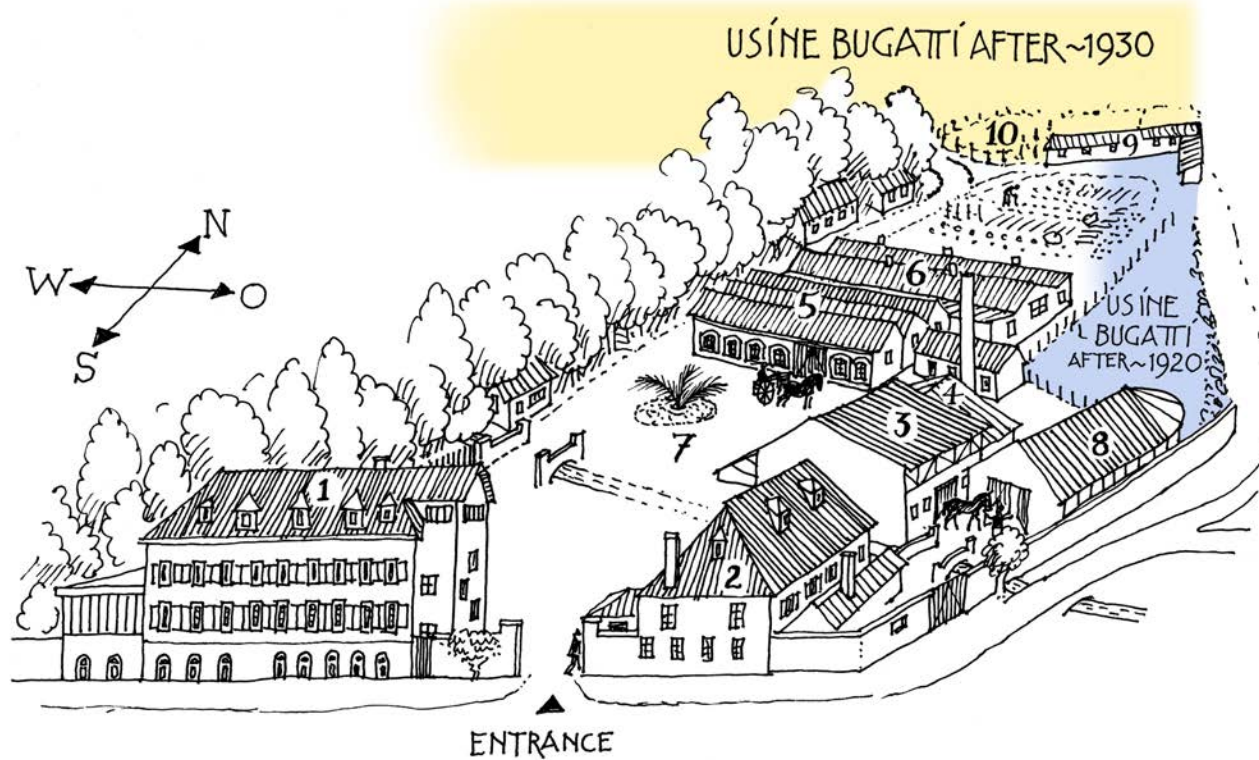
The great age of Ettore Bugatti as gentleman farmer in Molsheim ran parallel to his greatest success as a car manufacturer, namely between 1920 and 1930. During this time he quickly expanded the original facilities into a country estate (Haras) as described by Bradley. He had a villa with the park behind it, a large private stable yard, a carriage museum, tack rooms and harness rooms. These must have been housed mainly in buildings 3, 4, 5 and 6 as seen on the reconstructed view and in figure 17.

The buildings 5 and 6 were used up until the First World War by Bugatti to assemble the chassis and as a forge. They lay on the banks of the Breusch / Bruche canal which runs to the south and east of the large entrance. Bugatti's daughter explicitly mentioned its new use as the first studio (see figure 37). The old buildings were renovated around 1923 and smartened up with new windows and white paint (see figure 21). The big new gates were equipped with the well-known Bugatti fittings around this time (figures 34-36).

The sculptures and plaster models made by his brother Rembrandt Bugatti were displayed in building 5, which was well-lit by large arched windows. Towards the main entrance the façade now featured four windows to the left of the gate and two to the right. On the left above the door was a clock (see figure 29). In front of the building a decorative circular green was created.

The building number 4, depicted to the right of the forecourt, had a large door fitted between the two arched windows, where the family cars could be parked. The layout of the building was typical for a coach house: a large central door with room left and right for the vehicles, so that each could be easily pulled out (see figure 20).

According to L'Ebé Bugatti, the richly set up harness room and tack room, which smelt of fine wood and best leather (p. 18), was in the same building as the carriage house. The question is, where are these large spaces - including what Bradley termed 'carriage museum' - to be found (p. 32)? It might well be that they were situated in one of the old, low buildings behind the sculpture museum that had earlier been used as workshops (see figure 17 and 18.6). There was plenty of room for the several dozen old carriages in there. A visitor in 1933 spoke of a low building with rows of vehicles as in Schönbrunn (see p. 60).

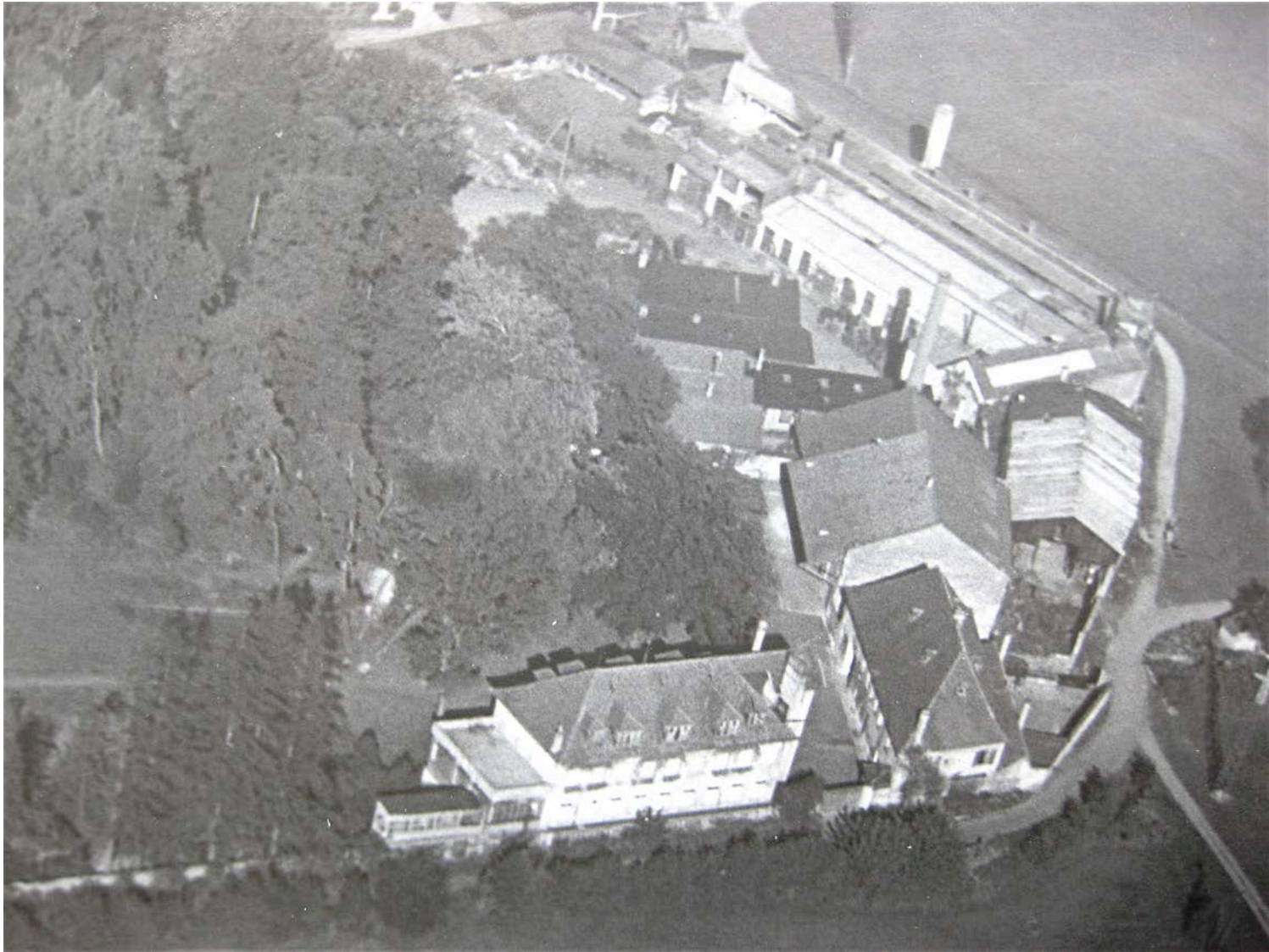


18

A reconstructed view of Ettore Bugatti's country estate around 1925: 1. The villa, 2. The original mill building 3. The stables, 4. The coach house in the old smithy, 5/6. The museum building for sculpture and horse-drawn vehicles, 7. The courtyard bridge and green, 8. The riding school, 9. The new stables, 10. The paddocks. Around 1925, the new Bugatti factory began to encroach upon the old green areas north of the riding hall and the buildings 5 and 6.

18

Rekonstruierter Blick von Süden gesehen auf das „country estate“ Ettore Bugattis um 1925: 1 Villa, 2 altes Mühlengebäude, 3 Pferdestall, 4 Remise in der alten Schmiede, 5/6 Museumskomplex mit Skulpturen und Kutschen, 7 grosser Platz mit Brücke über den Kanal. 8 Reithalle, 9 neuer Stall, 10 Paddocks und offene Reitbahn. Um 1925 waren die alten Grünflächen nördlich der Reithalle und des Gebäudekomplexes 5/6 von der neuen Fabrik Bugattis weitgehend überbaut.



19

Aerial photographs of the villa with its neighbouring buildings, and the factory in Molsheim.

Top: An aerial photograph taken shortly before 1930 showing the villa at the bottom of the picture, the outbuilding to the right, the factory next to them and the L-shaped stables at the top.

Bottom: An aerial photograph from 1945 (detail from figure 122): The long indoor school can be seen to the left of the large building next to the unlit chimney stack (see figure 17 and 18.4).

19

Flugaufnahmen der Villa mit den Nebenbauten und der Fabrik in Molsheim.

Oben: Luftbild kurz vor 1930 mit der Villa unten, den Nebengebäuden rechts, der anschliessenden Fabrik und den winkelförmigen Stallflügeln am oberen Bildrand.

Unten: Luftbild um 1945 (Ausschnitt aus Fig. 122): Vor dem Bau mit Kamin ganz links (vgl. Fig. 17 und 18, 4) ist die seitlich offene Reithalle zu erkennen.

Die Stallungen in Gebäude 3 reichten bald nicht mehr aus, wohl vor allem solche für die Aufzucht von Fohlen. Deshalb wurde in den 1920er Jahren weiter südlich eine winkelförmige Stallanlage errichtet. Dahinter kamen die neuen Paddocks zu liegen (Fig. 17 und 18, 10). Irgendwann nach 1920 entstand auch eine „Manege“, eine gedeckte Reithalle (Fig. 17 und 18, 8). Diese ist auf Abbildung 19 unten gut zu erkennen (im Süden mit halbrunder Schmalseite). Der grosse, vom Kanal durchzogene Platz (Fig. 17 und 18, 7) wies seitens der Villa eine Brücke auf (vgl. Fig. 22). Dahinter wurde das begrünte Rondell vor dem quergestellten Gebäudeflügel 5 angelegt. So entstand ein grosser, repräsentativer Platz mit einer Raumkulisse, die durch Fassaden mit weiss gestrichenen Tür- und Fenstergewänden vereinheitlicht wurde (vgl. Fig. 21 unten).

Auf diesem Platz empfing Ettore Bugatti seine Gäste. Hier kurvte er auf dem Prototyp seines Elektromobils mit gekrönten Häuptern um das Rondell und hier zog Sohn Roland seine Runden im Bugatti Baby (vgl. Fig. 22). Der Platz diente auch oft als Hintergrund für Fotoaufnahmen der neuen Autos und eben der angespannten Kutschen (vgl. Fig. 33, 42 und 44). Diese Herrlichkeit dauerte aber nicht allzu lange. Schritt um Schritt verschwand bis zum Zweiten Weltkrieg das „Estate“. Dieser Prozess ging offenbar einher mit der vermehrten Abwesenheit Ettore Bugattis nach 1930 und der Verlegung von Pferden und Kutschen in Richtung Paris (siehe S. 50ff.).



20
Vom Inneren der Wagenremise („carriage museum“) und der edel eingerichteten Geschirrkammer („luxueuse sellerie“) von Molsheim gibt es leider keine historischen Fotos. Einen Eindruck von zeitgenössischen Einrichtungen geben diese Bilder von Herrschaftsstallungen der Zeit um 1920 aus der Schweiz.

The old stable complex in building 3 was soon not large enough, so in the 1920s an angular stable complex was built further south on the estate. Behind them were the new paddocks (figures 17 and 18, 10). Sometime after 1920 an indoor riding school was built (figures. 17 und 18, 8). This is clearly visible in the lower picture of figure 19. The school had a south facing semicircular end. The large courtyard, (figures 17 and 18, 7) with the canal running through it, had a bridge beside the villa (see figure 22). At some point, the canal was covered over and a circular green was planted in front of the transversal wing (5). This resulted in a grand, prestigious courtyard with a backdrop that was unified by white-painted doors and window jambs.

Therefore, it is unsurprising that visitors described it as an estate and it was here that Ettore Bugatti received his guests. He drove around the courtyard in the prototype of his electro mobile with various crowned heads of state and his son Roland made circuits in the Bugatti Baby (see figure 22). This area, with its white-framed windows and angular structure, was also often used as a backdrop for photo shoots of the new cars and the turnouts (see figures 33, 42 and 44). But its glory days did not last long. When the business really took off, the space was soon built on. Step by step the estate disappeared and by the Second World War, the increased absence of Ettore Bugatti after 1930 and the transfer of horses and carriages to Paris evidently accompanied this process (see p. 50).



20
Unfortunately, no historical photos of the interior of the carriage museum have survived, nor of Ettore Bugatti's elegantly furnished harness room in Molsheim. These photographs of stables from around 1920 in Basel and Zurich give an impression of contemporary facilities.



21

Top: The old factory building, figure 18.5 before renovation. In the foreground is Roland Bugatti who was born in 1922.

Bottom: A view from the villa looking onto the outbuildings around the courtyard that were repainted in 1925. From left to right see figures 18. 5. 4. 3 and 2). The angular construction, which housed the sculptures by Rembrandt Bugatti, the old smithy set up as a carriage house, the stable building and the old mill building at the entrance. In the foreground is Lidia Bugatti, photographed by Elisabeth Juneke.

21

Oben: Der alte Fabrikbau von Fig. 18, 5 vor der Renovation (im Vordergrund der 1922 geborene Sohn Roland Bugatti).

Unten: Blick um 1925 von der Villa aus auf die den Eingangsplatz säumenden, herausgeputzten Gebäude (von links nach rechts, vgl. Fig. 18, 5, 4, 3 und 2): der winkelförmig angelegte Bau mit den Skulpturen von Rembrandt Bugatti, die als Remise eingerichtete alte Schmiede, das Stallgebäude und das alte Mühlengebäude beim Eingang (im Vordergrund Lidia Bugatti, aufgenommen von Elisabeth Juneke).



22

Fun and games in the courtyard.

Top left: Ettore Bugatti drives the Belgian King Leopold III around the green in the prototype of his scooter. Behind the glass windows of the building in the background the plaster sculptures by Rembrandt Bugatti can be seen. Top right: Roland circles the courtyard in the Bugatti Baby, watched by his father. Behind him is the open canal crossing the courtyard with the bridge on the left.

Bottom: Ettore Bugatti on his Thoroughbred around 1925, in front of the newly laid green and the sculpture museum.

22

Reges Treiben auf dem grossen Platz hinter dem Eingang.

Oben links: Ettore Bugatti fährt den belgischen König Leopold III. auf dem Prototyp seines Elektromobils um das Rondell. Hinter den Scheiben des dahinterliegenden Gebäudes sieht man die Gipskulpturen von Rembrandt Bugatti.

Oben rechts: Sohn Roland umringt den Platz im Bugatti Baby, beobachtet von Vater Ettore Bugatti. Hinter ihm ist der den Platz durchquerende, offene Kanal zu sehen, der links überbrückt ist.

Unten: Ettore Bugatti auf seinem Vollblüter um 1925 vor dem frisch hergerichteten Rondell und dem Skulpturen-Museum.

Die Pferde und Ponys, ein Maultier und Esel

Frühe Besucher der Fabrik von Molsheim wunderten sich über den ländlichen Charakter der Fabrik, die vom Eingang her mehr wie eine landwirtschaftliche Domäne aussah, denn wie eine industrielle Anlage.

Die Aufnahme von Ettore Bugatti mit Melone im Sattel auf der rechten Seite zeigt ihn offenbar noch auf den alten Paddocks, wie sie auf Fig. 17 eingeschrieben sind (im Hintergrund der Hügelzug westlich von Molsheim). Sie wichen um 1925 der ersten Fabrikerweiterung und wurden hinter dem neuen Stall angelegt (Fig. 17, 10). Auch diese mussten dann schon um 1930 infolge der zweiten Fabrikerweiterung aufgegeben werden.

In Molsheim gab es nicht nur Pferde und Ponys, sondern auch Esel. Nach Eaglesfield 2013, Seite 80, war der sizilianische Esel Totoche ein Geschenk von 1929 des Grafen Vincenzo Florio, nachdem Bugatti-Wagen fünfmal hintereinander den „Targa Florio“ gewonnen hatten. Mit dem Esel kam ein bemalter sizilianischer Wagen nach Molsheim. Der Esel konnte sich offenbar auf dem Fabrikgelände frei bewegen und lebte dort bis zur deutschen Besetzung im Jahre 1940. – Nach anderen Quellen brachte Bugattis älterer Sohn Jean von einer Sizilienreise als Geschenk an die väterliche Kutschensammlung einen Karren mit bemalten Szene darauf mit, sowie ein Maultier, das in den Stallungen Platz fand.

Der bekannte Pilot Roland Garros schrieb (Bugatti 1966, Seite 65): Wenn Klienten ihre Autos in Molsheim abholen kamen, erlebten sie ein besonderes Spektakel, nämlich eine Pferdevorführung.

L'Ebé Bugatti gab in ihrem Buch von 1966 (138ff.) auch einen Artikel von 1930 des Engländers Maurice Sampson wieder, der Molsheim damals besuchte. Er fühlte sich an das Anwesen eines englischen Landlords („feudal lord“) erinnert und sprach von Ettore Bugatti wörtlich von einem „gentleman farmer“ nach alter Art, der in seinem Zeichnungsstudio Autos entwarf, wenn er nicht gerade ausritt. Er erwähnt wundervolle Vollblüter, Hunter, Ponys und einen kleinen sizilianischen Esel. Nach Ansicht Sampsons hätten die Geschirrkammer und die Remise sogar die Augen von Lord Lonsdale erfreut! (Der 1944 verstorbene fifth Earl of Lonsdale war damals der Inbegriff des englischen sportsman und Fahrkenners gewesen.) Der Besucher erwähnte auch ausdrücklich, dass sich rechterhand des Büros von Bugatti und seines Zeichnungsateliers eine grosse Reithalle befunden habe.

Das persönliche Büro und Zeichnungsatelier des Patron scheint im alten Mühlengebäude gelegen zu haben, wohl im Obergeschoss (Fig. 17 und 18, 2).

The horses and ponies, a donkey and a mule

Early visitors to Molsheim were amazed by the rural character of the factory, which looked more like a farm than an industrial plant.

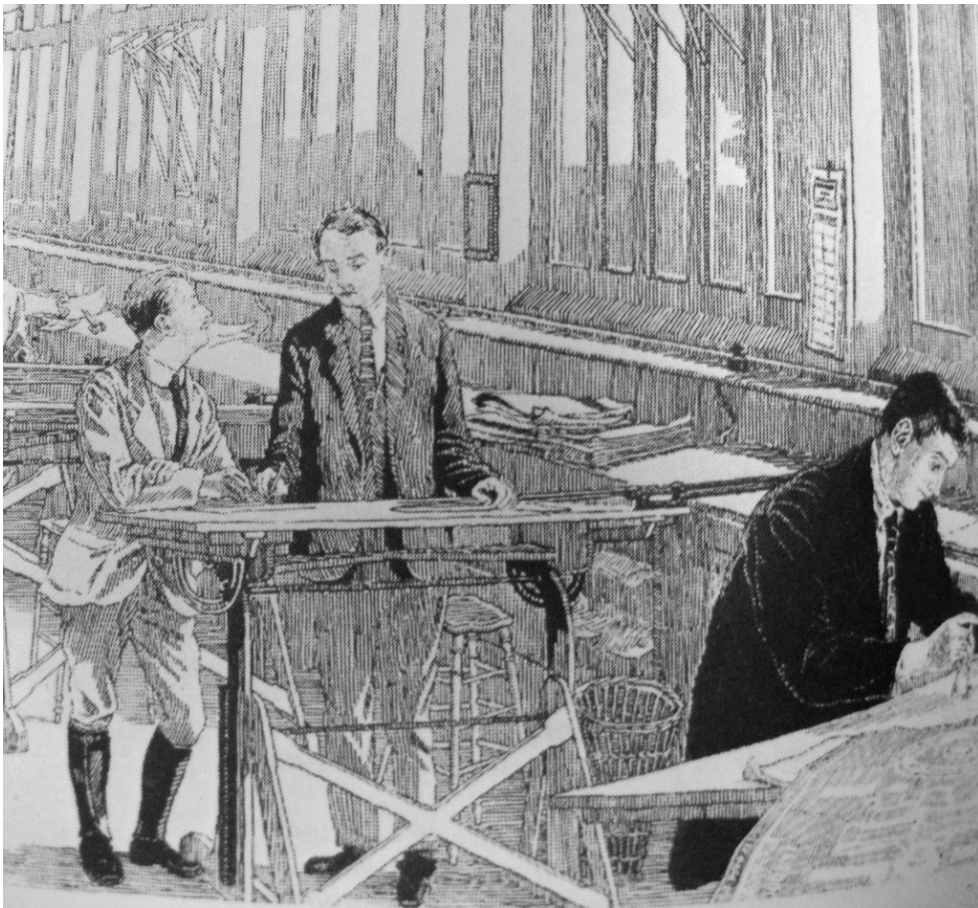
The photograph of Ettore Bugatti in a bowler hat astride his horse shows him apparently in the old paddocks depicted in figure 17 (near the hills to the west of Molsheim). These were moved around 1925 to make way for the first factory extension and new fields were fenced off behind the new barn (figure 17. 10). These too had to be abandoned around 1930 as a result of a second extension to the plant.

In Molsheim there were not only horses and ponies, but also donkeys. According to Eaglesfield, 2013, p. 80, the Sicilian donkey Totosche was a gift from Count Vincenzo Florio in 1929 after Bugatti cars had won the ‘Targa Florio’ on 5 consecutive occasions. The donkey came with a painted Sicilian cart and was apparently allowed to roam freely around the factory grounds and lived there until the German occupation in 1940. Other sources say that Bugatti’s oldest son Jean brought a cart with painted scenes back from a trip to Sicily as a gift for his father’s carriage collection. He also brought a mule, which was stabled in the yard.

When clients came to collect their cars in Molsheim they experienced a special event, namely a horseshow (more about this later). The well-known pilot Roland Garros described such a visit (Bugatti 1966, p. 65).

In her 1966 book, (p. 138) L'Ebé Bugatti included an article written in 1930 by an Englishman Maurice Sampson, who visited Molsheim at that time. The estate reminded him of that of an English gentleman. He literally spoke of a gentleman farmer of the old school, who designed automobiles in his drawing studio when he was not riding. He mentions the fine Thoroughbreds, the Hunters and ponies, and a small Sicilian donkey. In Sampson’s opinion, the harness room and coach house would have even found favour with Lord Lonsdale (the Fifth Earl, who died in 1944, was the epitome of the English sporting gentleman). The visitor also explicitly mentioned the large indoor school built on the right-hand side of Bugatti’s office and drawing studio.

Bugatti’s own office and design studios would seem to have been situated in the old mill buildings, possibly on the upper floors (figures 17 and 18.2).



23

Bugatti the horseman.

Top left: 1912, encouraging the horse to perform the Spanish walk.

Top right: Around 1930 mounted on one of the Hunters.

Bottom left: Bugatti in riding attire in the new factory's drawing studio.

Bottom right: Drawing by the french illustrator Geo Ham (Georges Hamel, 1900-1972): Ettore as the father of the Thoroughbred.

23

Ettore Bugatti als Reiter.

Oben links: 1912 auf einem stehenden Pferd, vielleicht den „spanischen Tritt“ auslösend.

Oben rechts: Um 1930 auf einem Hunter (Jagdpferd).

Unten links: Ettore Bugatti steht in Reitkleidung in einem Zeichnungsstudio der neuen Fabrik.

Unten rechts: Karikatur des französischen Illustrators Géo Ham (Georges Hamel, 1900-1972): Ettore Bugatti „le père des pur sangs“.

In der Glanzzeit Bugattis in Molsheim, vor allem in den 1920er Jahren, standen in den Stallungen mindestens 15 Pferde und in den Remisen über 40 Kutschen (Bugatti 1966, 136f.). Neben der Villa Bugattis war den Pferden in Molsheim viel Raum eingeräumt worden mit ihren weitläufigen Paddocks (vgl. Fig. 23 oben links). Ettore Bugatti, der auch Hundezüchter war, entspannte sich im Sattel und nahm sich diese inspirierende Musse-Zeit.

Nach dem Buchautor Bradley teilte Ettore Bugatti seine „love of horses and carriages“ mit seinem Bruder Rembrandt. Für dessen Werke hatte er nach dessen tragischem Tod im Jahre 1916 im Gebäude Nr. 6 auf dem Plan Fig. 17 ein Museum eingerichtet. Und: „*The carriage museum was another part of the estate in which he was particularly interested*“.

Ettore Bugatti war auf seinen Rundgängen oft in Reitkleidung anzutreffen, nach englischer Art mit der charakteristischen gelben Weste unter der Jacke. Er war zudem ein passionierter Jäger und benützte auch für die Jagd spezielle Pferde vom Hunter-Typ (vgl. Fig. 23).

Duc de Gramont beschrieb die Anlage von Molsheim in der Zeit kurz vor dem Zweiten Weltkrieg (abgedruckt in Bugatti 1966, 210ff.): Die Stallungen gehörten zum Spektakulärsten, was man in Molsheim sehen konnte, gepflegt wie ein Salon, die Stalltüren in edlem Holz gefertigt und schön lackiert, die Ställe mit Strohborten versehen. (Solche sind auf Fig. 20 unten an der Wand aufgehängt zu sehen.) Ettore Bugatti hatte selten schöne Pferde, darunter den grössten Vollblüter seiner Zeit. Dann sagte er wörtlich (Übersetzung A.F.): „*Ich glaube, er (Bugatti) zog die Pferde den Automobilen vor.*“

In der nahen Manege präsentierte der Patron dem Besucher eigenhändig seine Pferde:

Nach dem Aufsetzen seiner nussbraunen Melone ergriff er die Peitsche, stellte sich in die Mitte seiner neben den Stallungen gelegenen Reithalle. Die „valets d'écurie“ führten Pferd um Pferd in die Halle, die zum Vergnügen des Besitzers und des Besuchers ihre Runde drehten. Nach einer halben Stunde waren als letzte vier kleine Shetland-Ponys an der Reihe, die mit ihrem Galopp eine Art Zirkusnummer aufführten.

Die genannten Stalldiener mussten ihren Dienst in Livree verrichten. Dazu gehörten Uniformkappen, wie sie auf Fig. 2 zu sehen sind.

In the twenties, the heyday of Bugatti in Molsheim, there were at least fifteen horses in the stables and over forty carriages in the coach house (L. Bugatti 1966, p.136). The horses in Molsheim had plenty of grazing in the large fenced paddocks close to the villa (see figure 23 top left). Ettore Bugatti, who also bred wire-haired terriers (Sampson The Autocar, Feudalismo. November 14, 1930), could relax in the saddle and use the time for creative thinking.

According to the author Bradley, Ettore Bugatti shared his love of horses and carriages with his brother Rembrandt and, following his brother's tragic death in 1916, he set up a museum in the building marked 6 on the plan in figure 17. Bradley also wrote: "*The carriage museum was another part of the estate in which he was particularly interested*".

When making his rounds Ettore Bugatti could often be seen in English-style riding attire with the characteristic yellow waistcoat under a jacket. He was a keen shot, and rode to hounds (see figure 23).

The Duc de Gramont described the plant in Molsheim in the period shortly before the Second World War (included in Bugatti 1966, p. 210). He wrote that the stables were among the most spectacular in Molsheim and as well-managed as a household. The loosebox doors were made of fine wood and beautifully painted, the stables floors were finished with straw trims. These can be seen hanging on the wall above the vehicles in figure 20. Bugatti had a good eye for a horse and owned the biggest Thoroughbred of his day. The Duc de Gramont then added that he believed Bugatti preferred horses to automobiles.

In the nearby indoor school, the patron himself showed his visitors the horses:

After donning his nut-brown bowler, he seized his riding whip and placed himself in the centre of the school. The grooms led horse after horse into the arena to show off their paces to the delight of both owner and visitor. After thirty minutes, the last number was the four tiny Shetland ponies, whose galloping almost resembled a circus act.

The aforementioned stable staff had to perform their duties wearing livery. This included uniform caps, as can be seen in figure 2.



24

Top: The old stable block in Molsheim with a group of visitors. To the right, next to the bicycle, is a simple carriage jack.

Bottom: Fine riding horses were bred in Molsheim. Pictured here is either the Duke of Württemberg, or Duke Ludwig Wilhelm from Bayern, standing next to a pony or foal with a groom holding a horse, most certainly a Thoroughbred.

24

Oben: Altes Stallgebäude in Molsheim mit Besuchergruppe und rechts Schmierbock für Kutschen vor dem Fahrrad (vgl. Fig. 26).

Unten: In Molsheim wurden auch edle Reitpferde gezüchtet. Ein Herzog von Württemberg (oder Herzog Ludwig Wilhelm in Bayern) steht neben einem Fohlen oder Pony; daneben hält der Pferdepfleger eine Stute, wohl ein Vollblut.



25 - 27

The menagerie at Molsheim.

Top left: Bugatti's son Roland on a pony in 1922.

Top right: There were also goats at Molsheim.

Middle left: At play with the donkey Totoche in front of the old stables.

Middle right: Ettore Bugatti in the tropical helmet playing ringmaster by the stables.

Bottom: The Shetland team to the Pony Phaeton (EB 02).

25 - 27

Tierisches Treiben in Molsheim.

Oben links: Sohn Roland Bugatti 1922 auf einem Pony.

Oben rechts: Neben den Pferden gab es in Molsheim auch Ziegen.

Mitte links: Spiel mit dem zutraulichen Esel Totoche vor den alten Pferdestallungen.

Mitte rechts: Vorstellung eines Pferdes und Ponys durch Ettore Bugatti (mit Tropenhelm) vor dem Stallgebäude.

Unten: Die Shetland-Ponys wurden gerne im Viererzug vor den Siamesen-Phaëton gespannt (EB 02).

Die Reitpferde der Familie Bugatti

Ettore Bugatti ist bis heute allgemein bekannt für seine „pur sang“. Offenbar züchtete er selbst grosse Vollblüter. Im Sattel eines Vollblutes findet er sich auf alten Aufnahmen aber eher selten abgebildet. Ettore Bugatti bevorzugte offenbar zum Reiten, wie seine Töchter, eher Warmblutpferde vom Typ des englischen Hunters. Das war damals nach dem Rennpferd der teuerste Pferdetyp, schnell, temperamentvoll und mit Springvermögen, eben geeignet zur Jagd, aber dennoch mit bestem ruhigen Charakter. Hunter waren damals üblicherweise das Kreuzungsprodukt eines Vollblut-Hengstes mit einer Landstute. Der Engländer Maurice Sampson bezeichnete den Reiter Bugatti als nicht minder kompetent denn als Autokonstrukteur (Bugatti 1966, 142)! In der Zeit Bugattis wurden die teuren Reitpferde in grösseren Stallungen kaum eingespannt, sondern ausschliesslich zum Reiten verwendet. Für das Fahren wurden spezielle Pferde wie Hackneys angeschafft und gezüchtet, auch in Molsheim (vgl. S. 147).

In vielen Bugatti-Büchern wird vor allem über seine Vollblutpferde gesprochen. Das hängt damit zusammen, dass er seine Autos so benannt und propagiert hat. Nach den schriftlichen und bildlichen Quellen standen in seinen Stallungen aber verschiedene Pferderassen. (Der Unterschied zwischen einem Voll- und Warmblut war schon damals für einen Besucher nicht leicht zu erkennen.)

Von 1919 bis 1930 war Ignace Schall aus Molsheim Stallchef bei Bugatti, der vorher in ähnlicher Funktion auf dem herrschaftlichen Besitz der Familie Kling, ebenfalls in Molsheim, gearbeitet hatte (Eaglesfield 2013, 81ff.). Ignace Schall ist auf verschiedenen Aufnahmen, etwa auf dem Foto von Fig. 102 A, mit Pferden zu sehen. (Der Sohn desselben, dessen Grosstochter und deren Ehemann, arbeiteten nach Auskunft von Paul Heili allesamt für das Bugatti-Unternehmen. Der Letztere war bei den Recherchen für dieses Buch ein wichtiger Gewährsmann mit seiner interessanten Dokumentensammlung.) Von Ignace Schall hat sich eine Liste der Pferde von 1927 in Molsheim erhalten. Sie weist 16 Pferde mit Namen, Geschlecht, Grösse und Farbe aus. Ganz oben steht „Brouillard“, die oft abgebildete irische Schimmelstute, geboren 1920 und 1.74 m gross (vgl. Fig. 28). Ignace Schall starb 1930 in Molsheim an den Folgen eines Hufschlages, erlitten beim Beschlagen eines Bugatti-Pferdes. Dieser Unglücksfall bewegte die ganze Familie Bugatti, vor allem die Töchter.

In allen Quellen wird die jüngere Tochter Lidia als besonders pferdebegeistert und als fleissige Reiterin beschrieben. Auf Fig. 32 sieht man sie im sportlichen Herrensattel im Gegensatz zu ihrer älteren Schwester, die im Damensattel reitet.

The family's riding horses

Ettore Bugatti is still generally known for his Thoroughbreds and apparently bred the big types himself. However, he was rarely photographed mounted on one as he evidently preferred to ride warm-bloods like the English Hunter, as did his daughters. These were at the time one of the most expensive horse types: fast, spirited and with a good jump, therefore eminently suited to hunting, but nevertheless possessed of a good calm character. Hunters were generally bred out of a Thoroughbred stallion put to a common mare. During Bugatti's lifetime, expensive riding horses were rarely put in harness but used exclusively under saddle in the larger stables. The Englishman Maurice Sampson wrote: *“Bugatti knew as much about horsemanship as he did automobile engineering”*. Therefore Bugatti purchased harness horses to drive (see p. 147).

Many books about Bugatti mainly refer to his Thoroughbred horses, owing to the fact he named and marketed his cars as such. According to written and pictorial sources, however, there were different breeds in his stables. (It was not easy at this time for a visitor to be able to tell the difference between a Thoroughbred and a Hunter).

Ignace Schall, a local man, was Bugatti's stable manager from 1919 until 1930. He had previously worked in a similar capacity on a large estate in Molsheim belonging to the Kling family (Eaglesfield 2013, p. 81). He can be seen with the horses in various photographs such as figure 102 A. His son and granddaughter, as well as her husband Paul Heili all worked for the Bugatti Company. The latter was an important source of information with his interesting collection of documents. One of Ignace Schall's horse lists from 1927 still exists in Molsheim. It refers to 16 horses and notes name, sex, size and colour. Top of the list is Brouillard, the often-pictured Irish grey mare that was born in 1920 and made over 17.0 hh. Ignace Schall died at Molsheim in 1930 after being kicked by one of Bugatti's horses when it was being shod. This accident greatly upset the whole family, in particular the girls.

All sources describe the younger daughter Lidia as a particularly horsey girl and a diligent rider. In figure 32 she can be seen riding astride in contrast to her older sister who rode sidesaddle.



28 + 29

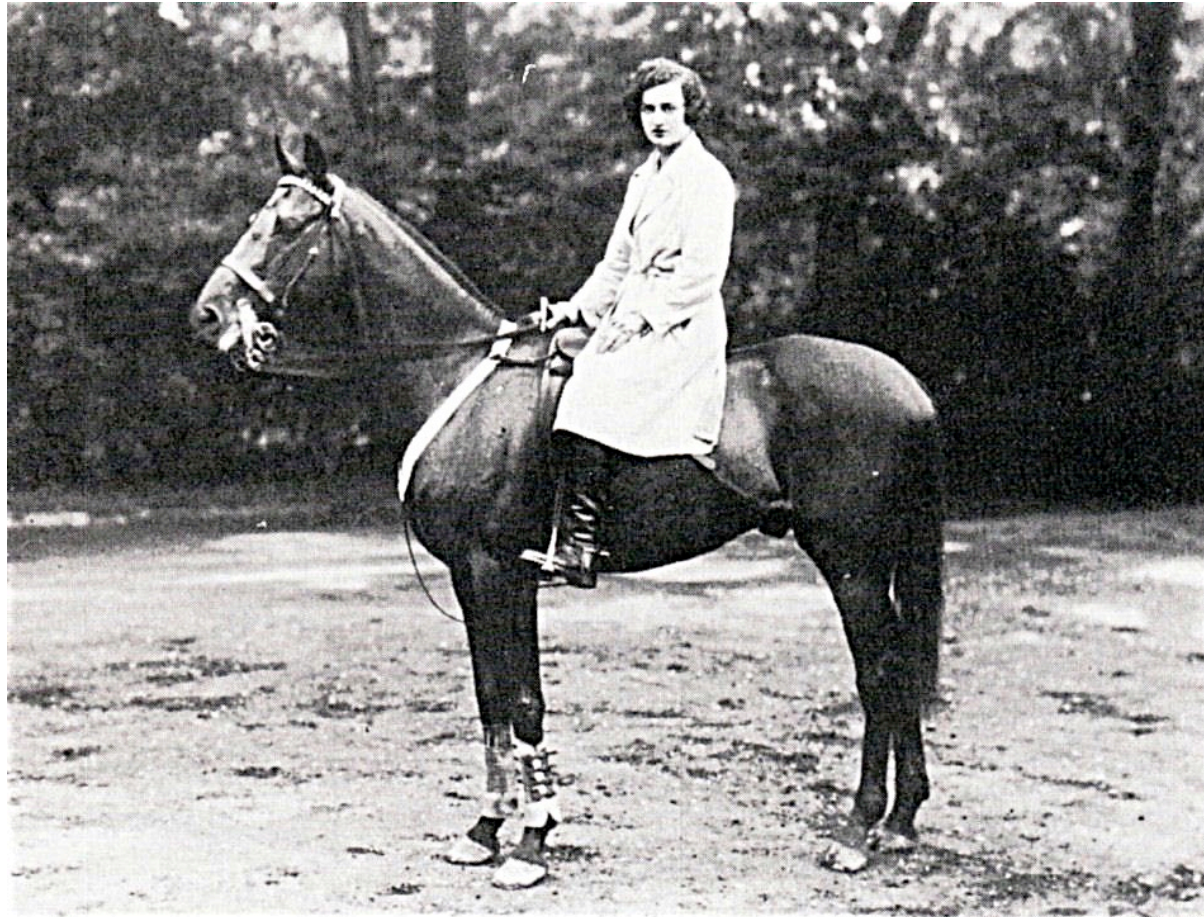
Top: Ettore Bugatti on his Irish Hunter mare, Brouillard 1929.

Bottom: A photo shoot from 1928: Ettore Bugatti on his favourite horse, Jean Bugatti at the wheel of a Bugatti Royale with a Packard body and behind that a phaeton (possibly EB 17). The sculptures by Rembrandt Bugatti can just be seen through the windows of the old factory building. To the right the open door of the coach house from which a phaeton has just been rolled out.

28 + 29

Oben: Ettore Bugatti auf seiner Irländerstute „Brouillard“, einem Hunter im Jahre 1929.

Unten: Inszenierte Aufnahme von 1928: Ettore Bugatti auf demselben Pferd wie oben, Jean Bugatti am Steuer des Bugatti Royale mit Packard-Karosserie und dahinter ein Phaëton (wohl EB 17). Hinter den Fenstern des zum Museum umfunktionierten alten Fabrikationsgebäudes sind Skulpturen Rembrandt Bugattis zu erkennen. Rechts steht das Tor zur Remise offen, aus der eben die Kutsche gerollt worden ist.



30 + 31
 Lidia Bugatti on horseback.
 Top: As a young girl, possibly riding a Thoroughbred.
 Bottom: As a young lady, in the parkland at Molsheim.

30 + 31
 Tochter Lidia Bugatti im Sattel.
 Oben: Als junge Frau, vermutlich auf einem Vollblüter.
 Unten: „Im „parc de Molsheim“.

Die besonderen Türen und Tore und was dahinter stattfand

Einigen Besuchern der Anlage in Molsheim fiel die Sauberkeit und Ordnung in der ganzen Domäne auf. Wiederholt erwähnt wurden die besonderen Tür- und Torkonstruktionen, die von Ettore Bugatti selbst entworfen worden waren. Der Engländer Maurice Sampson war bei seinem Besuch in Molsheim besonders fasziniert von den aus Eichenholz gefertigten Türen und Toren mit ihren glänzend polierten Beschlägen, jede und jedes sei in sich wunderschön gewesen (Bugatti 1966, 143).

Zu den Besonderheiten gehörten an den grossen Toren spezielle Schliessmechanismen mit langen Öffnungshebeln und grossen Schlossplatten aus Messing. Die Farben der Diagonalstriche auf den Türen waren ein Code zur Zutrittsberechtigung (Privat- oder Fabrikbereich). Auf dem Bild rechts unten sieht man diese Diagonalstriche deutlich am Tor links zum Skulpturenmuseum und rechts zur Wagenremise.

Hinter diesen privaten Türen war das untergebracht, was dem Patron so wichtig war. Seine Tochter L'Ebé beschrieb ihren Vater 1966 so (S. 136, Übersetzung Autor):

„Aber den Pferden – natürlich neben den Automobilen – galt seine wirkliche Leidenschaft. Die Stallungen beherbergten, wie erwähnt, bis zu 15 Tiere, darunter von den schönsten Exemplaren, und die Remise mehr als 40 Kutschwagen. Die Mitarbeiter bewunderten ihren Patron mit seinen Pferden mit nicht gespielter Anerkennung, so, wie man etwas betrachtet, das einem selbst gehört und auf das man stolz ist. Die Kunden, die – oft aus fernen Ländern – zum Abholen ihres Autos zu uns kamen, betrachteten stumm und überrascht ein unerwartetes Spektakel.“

Damit waren die schon erwähnten Pferdevorfürungen gemeint, wie sie der Duc de Gramont überliefert hat (vgl. S. 32).

Die hier erwähnten Mitarbeiter erlebten in Molsheim die Aktivitäten ihres Patrons täglich mit. Denn vom Fabrikeingang her durchquerten sie täglich den grossen Eingangplatz mit den Stall- und Remisenbauten ihres Brotherrn (vgl. Fig. 18).

The special doors and wicket gates and what went on behind them

Visitors to the plant in Molsheim were impressed by the cleanliness and general order. The special doors and entrances, which had been designed by Ettore Bugatti himself, were also much admired. During his visit to Molsheim, the Englishman Maurice Sampson was particularly fascinated by the doors and gates, made of oak, with their polished fittings, each of which was beautiful in itself (Bugatti 1966, p.143).

The special features included the distinctive locking mechanisms and large polished brass lock plates. The colour-coded diagonal lines on the doors indicated access authorization (private or factory areas). In the picture, below right, you can clearly see these diagonal lines on the wicket gate to the left leading the sculpture museum and on the door on the right leading to the coach house.

Everything of importance to the patron was behind these private doors. His daughter L'Ebé said of her father in 1966 (p. 136,):

“But the horses - next to the automobiles of course - were his real passion. The stables, as mentioned, had up to fifteen animals, including the most beautiful specimens, and the coach house more than forty carriages. The employees genuinely admired their patron and his horses, the way one feels about something that one owns oneself and is proud of. The customers who came to pick up their cars from us, often from distant countries, watched in silence, surprised at this unexpected spectacle.”

(Translation from the German by Susan Niederberger.)

This spectacle being the equine demonstrations mentioned before, recorded by the Duc de Gramont (see p. 32).

The staff mentioned witnessed their patron's activities in Molsheim. From the factory entrance (see figure 18) they crossed the large courtyard housing their employer's stables and coach houses every day (see figure 18).



32 + 33

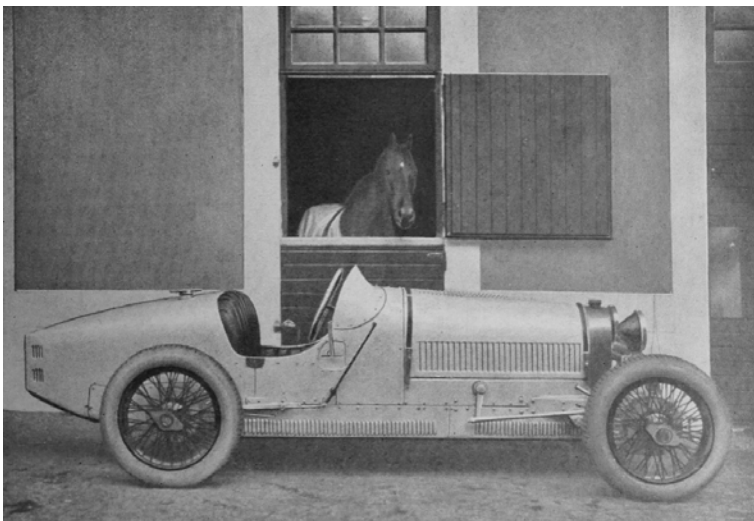
Top: L'Ebé riding sidesaddle and Lidia riding astride in 1930.

Bottom: The Bugatti Type 57C Atalante standing in front of the typical polished door fittings and hinges designed by Bugatti himself (see figure 34).

32 + 33

Oben: L'Ebé Bugatti im Damensattel und Lidia Bugatti im englischen Sattel 1930.

Unten: Hinter dem Bugatti Typ 57C Atalante sind am Gebäude links und hinten die typischen Tore mit den von Ettore Bugatti selbst entworfenen Beschlägen und Scharnieren zu sehen (vgl. Fig. 34).



34

Top: A Bugatti advertisement, featuring a Molsheim door with its typical highly polished lock plate and large handle.
Bottom: An advertisement for a racing car with the Bugatti stables in the background.

34

Bugatti-Werbungen mittels einem Fabrikator mit polierter Schlossplatte und grossem Hebel sowie einer Stalltüre mit Pferd.



35 + 36

Details of a Molsheim stable door taken from a photograph by Martin Pfrunder in 1967. Again showing the doors equipped with the special hinges and lock plate designed by Ettore Bugatti. The diagonal marking in blue and white indicates it was a private entrance.

35 + 36

Türe eines Pferdestalls in Molsheim nach Aufnahmen von 1967 von Martin Pfrunder. Diese war mit speziellen Beschlägen und Scharnieren nach dem Design von Ettore Bugatti ausgerüstet. Die Diagonalmarkierung in Blau und Weiss kennzeichnet den Einlass als privat.

Die Wagenremise und die Luxus-Geschirrkammer

Nach dem Ersten Weltkrieg erhielt Molsheim „le centre de l'univers Bugatti“, wie L'Ebé Bugatti es nannte, eine Wagenremise. In ihrer Biographie ist auf S. 65 die Rede von der Umnutzung und Einrichtung eines früheren Fabrikationsgebäudes zu einer Remise mit einer prächtigen Sammlung alter Kutschen, über 40 Stück, und einer luxuriösen Geschirrkammer mit schätzungsweise 40 bis 50 Geschirren (vgl. S. 60f.). Viele Wagen und Geschirre standen hin und wieder im Gebrauch, aber es gab auch mehrere Sammelstücke. Die in Gebrauch stehenden Kutschen standen wohl in der Remise (Fig. 17, 4) neben dem grossen Platz. Darin gab es aber kaum Platz für 40 Kutschen und ebenso viele Geschirre. Das eigentliche Kutschenmuseum dürfte hinter dem Skulpturenmuseum in den niederen Bauten eingerichtet worden sein (vgl. den Plan Fig. 17, 6).

In L'Ebé Bugattis Buch wie im „Bugatti Book“ von Barry Eaglesfield des Jahres 1954 wird ein Besuch Bradleys in den späten Zwanzigerjahren referiert (S. 290f.). Wiederholt spricht derselbe von Molsheim als einem „country estate“. Da ist die Rede von einem „*heated harness room where a green-aproned groom has made brass look like gold and nickel like silver*“.

Daneben sah er im Stall etwa 15 Vollblutpferde. Im „carriage room“ standen neben wertvollen Automobilen eine „mail coach“, ein „American buggy“ (wohl EB 21), der schon genannte Sizilianerwagen, ein Schlitten und ein Coupé (zum Coupé EB 25, wohl von Widerkehr, siehe S. 106f).

Die Existenz des Kutschenmuseums ist für die ganze Zwischenkriegszeit überliefert, wie man dem frühen Buch von Conway entnehmen kann. Darin standen Wagen von Million-Guiet und anderen berühmten Carrossiers aus Paris, aber auch Coachen, Breaks, Tilburys und hingen wertvolle Pferdegeschirre.

Später baute Bugatti nach Conway selbst Kutschen „a few at Molsheim“. Damit sind die S. 64ff. besprochenen Eigenkonstruktionen von Kutschen gemeint.

Nach Conway (Aussage in einem Film über Bugatti) begann Ettore Bugatti erst in den zwanziger Jahren mit der Produktion von eigenen Karosserien. Das könnte mit dem wachsenden Engagement seines Sohnes zusammenhängen, der in dieser Domäne bald brillierte. Conway erwähnt auch ausdrücklich, dass einige der Kutschen später zu „Baron C.“ kamen, nämlich zu Jean Casier nach Nokere in Belgien (dazu S. 55ff.).

The carriage collection and the fine-harness room

Even before the First World War, Molsheim had a 'le centre de l'univers Bugatti' (the centre of the Bugatti universe), as L'Ebé Bugatti called the carriage museum. On page 65 of her biography, she writes about the conversion of the first factory building to a fine coach house with a magnificent collection of old carriages, as many as 40 vehicles, and a magnificent harness room with – it is estimated – 40 to 50 sets of harness (see p. 60). Many vehicles and much of the harness were apparently in working order, although there were also some collector's items. The roadworthy vehicles were kept in the coach house (figure 17.4). However, there would not have been enough room for everything, so the main carriage museum would have been behind the sculpture museum in one of the low sheds (see the plan in figure 17.6).

In the 'Bugatti Book' written by Barry Eaglesfield in 1954, he referred to a visit by Bradley in the late twenties (p. 290). He repeatedly refers to Molsheim as a country estate and mentions "*a heated harness room where a green-aproned groom has made brass look like gold and nickel like silver*".

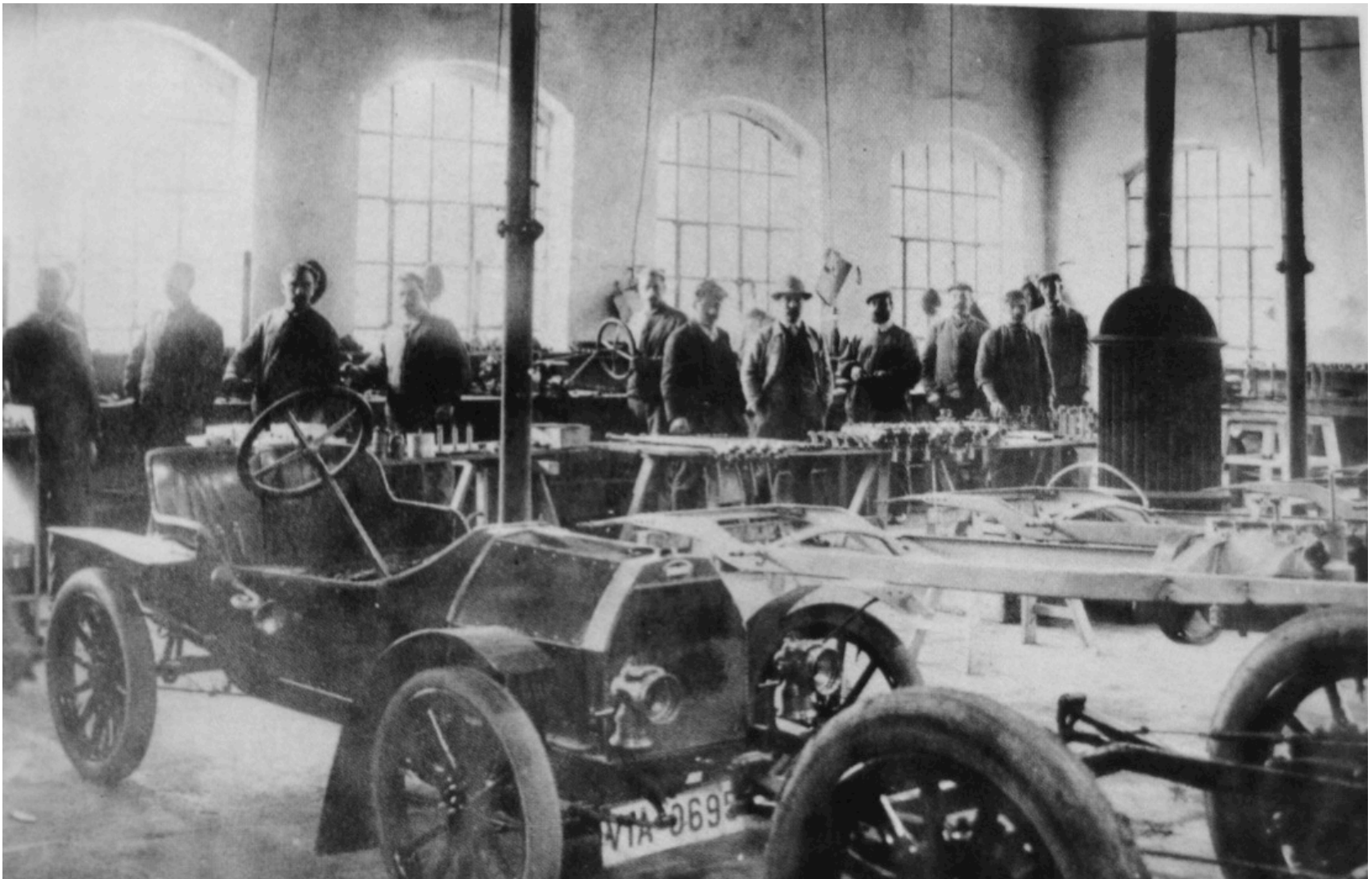
He saw approximately fifteen Thoroughbred horses in the stables and in the carriage room beside valuable automobiles stood one Private Coach, an American Buggy, the aforementioned Sicilian cart, a sleigh and a brougham (more about the brougham EB 25, by Widerkehr, later).

There is evidence for the existence of the museum throughout the entire interwar period as can be seen in the early book by Conway. It housed carriages by Million & Guiet and other famous Parisian coachbuilders, together with coaches, breaks, Tilburys and valuable harness. Bradley specifically mentions the Sicilian cart.

Conway tells us that Bugatti later built carriages for himself - "*a few at Mosheim*". This alludes to the Bugatti designed coaches and carriages mentioned on p. 64.

According to Conway's film about the great man, Bugatti did not start building his own carriages until the 1920s. This could be due to the fact that his son was now more involved in the company and doing extremely well. Conway also explicitly mentions that some of the carriages later went on to Baron C, that is to say, to Baron Jean Casier at Nokere in Belgium (see p. 55).

Et le premier atelier devint une luxueuse remise où une magnifique collection de voitures à chevaux, près d'une cinquantaine, se complétait par une extraordinaire sellerie. Là encore, Bugatti innova : un jour, il fit fabriquer à l'usine même, sur ses propres dessins, pour un attelage de quatre chevaux, un ensemble de harnais en cuir blond, dont les anneaux d'argent étaient doublés d'ivoire pour que les rênes ne se salissent pas.



37

Top: P. 65 of L'Ebé's biography mentions the early coaching museum with its harness room.

Bottom: Around the time of the First World War, the carriage museum was housed in a room such as this.

37

Oben: Das Molsheimer Kutschenmuseum mit Geschirrkammer wird auf Seite 65 in der Biographie von Tochter L'Ebé ausdrücklich erwähnt.

Unten: In solchen alten Produktionsräumen wurde nach dem Ersten Weltkrieg das Kutschenmuseum eingerichtet.



38 + 39

Top: Ettore Bugatti driving the large Break de Chasse (EB 13) built by Widerkehr, Colmar, around 1930.
Bottom: The break now stands in Heinz Scheidel's Collection in Mannheim. Detail of the name on the axle plate (see p. 88).

38 + 39

Oben: Ettore Bugatti um 1930 auf dem Bock des von Widerkehr in Colmar gebauten grossen Break de chasse (EB 13).
Unten: Der erhaltene Wagen in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim mit seiner Nabensignatur (vgl. S. 88f.).

Ettore Bugatti als Kutschenfahrer

Über Ettore Bugatti als Kutschenfahrer gibt es leider keinerlei schriftliche Überlieferungen. Er ist indessen auf Fotos und Filmsequenzen als Fahrer mehrfach gut zu erkennen. Ohne Zweifel war er nicht nur ein guter Reiter, sondern ebenfalls ein gewiefter Fahrer, auch von Viererzügen. Als der Schreibende im Zuge der Recherchen für diese Arbeit in Schloss Osthoffen bei Strassburg ein Zimmer bezog, kam er mit dem Besitzer der Liegenschaft ins Gespräch. Baron Philippe Grouvel (geb. 1937) zeigte ein signiertes Buch von L'Ébé Bugatti, einer Freundin desselben. Und er erwähnte, dass sein Vater mit Ettore Bugatti eng verbunden gewesen war. Er überlieferte, dass Bugatti einmal vierspännig in den Schlosshof von Osthoffen eingefahren sei und hier eine elegante Wendung im engen Hof vorgeführt habe.

Die erhaltenen Fotos von Ettore Bugatti auf dem Bock als Fahrer zeigen deutlich, dass er stolz auf sein Fahrkönnen war und sich gerne in dieser Pose ablichten liess. Ettore Bugatti fuhr selbst seine Familie vierspännig aus, begleitet von korrekt gekleideten Grooms. Auf dem Bild auf der vorangehenden Seite fährt er rassig vor und hat alle Hände voll zu tun, den zügig trabenden Viererzug zu parieren. Der abgebildete Wagen hat sich im besten Zustand in Mannheim erhalten (Furger 2011, 119ff.).



40
Ettore Bugatti liked to drive his horses and ponies himself, as seen here with his son Roland and the Pony Phaeton (EB 02) around 1930.

40
Ettore Bugatti fuhr seine Pferde und Ponys gerne selbst, hier mit Sohn Roland um 1930 auf dem Pony-Phaeton (EB 02).

Ettore Bugatti, the gentleman-driver

Unfortunately, there are no written records about Ettore Bugatti as a carriage driver. However, several photographs and some film material still exists that clearly show him at the reins. Without doubt, he was not only a good rider but also a skilful driver who also drove four-in-hand. When the author took a room in Schloss Osthoffen near Strasbourg, whilst researching this book, he fell into conversation with the owner Baron Philippe Grouvel, born in 1937, who showed him a book signed by his friend L'Ébé Bugatti. Grouvel recalled that his father had had close contact with Ettore Bugatti. He remembered how Bugatti had once driven his team into the castle's courtyard at Osthoffen and demonstrated an elegant turn.

Photos still in existence clearly show that Ettore Bugatti was proud of his skills as a whip and happy to pose for the camera. Without the help of a coachman, Ettore Bugatti would drive his family out with the team, accompanied only by correctly dressed grooms. On the previous page, he can be seen preparing to make a turn and has his hands full trying to get his spicy team back under control. The carriage in the picture now stands in Mannheim in top condition (Furger 2011, p. 119).



41
Ettore Bugatti driving a pair of Hackneys to the spider (EB 20) with a French-style curved backrest.

41
Ettore Bugatti auf dem Spider mit seitlich eingezogener Rückenlehne (EB 20) und einem Hackney-Zweigespann.



42 + 43

Top: A Siamese Phaeton (EB 11) driven with a pair. In place of his usual bowler, Ettore Bugatti is wearing a tropical helmet and suitable summer attire. The collars are ill-fitting, that is to say, the hame arms are too long.

Middle: The same Siamese Phaeton (EB 11) with a different pair. The horses, which are most certainly of the Dutch stamp with a good sloping shoulder, are short-coupled but in well-fitting harness.

Bottom: Ettore Bugatti in 1914, driving the family out with a team to the Binder Break (EB 14).

42 + 43

Oben: Der Siamesen-Phaeton (EB 11) mit einem Zweispänner an der Deichsel. Ettore Bugatti trägt hier nicht Melone sondern Tropenhelm und ist dazu passend sommerlich gekleidet. (Die Geschirre mit ihren Kumten und Strangvorstössen sind etwas zu gross beziehungsweise zu lang geschnitten.)

Mitte: Derselbe Siamesen-Phaeton (EB 15) mit einem anderen Fahrpferdepaar. Hier sind die Pferde (wohl holländischer Prägung, mit schön ausgeprägter schräger Schulter) satt, aber mit einem gut passenden Geschirr eingespannt.

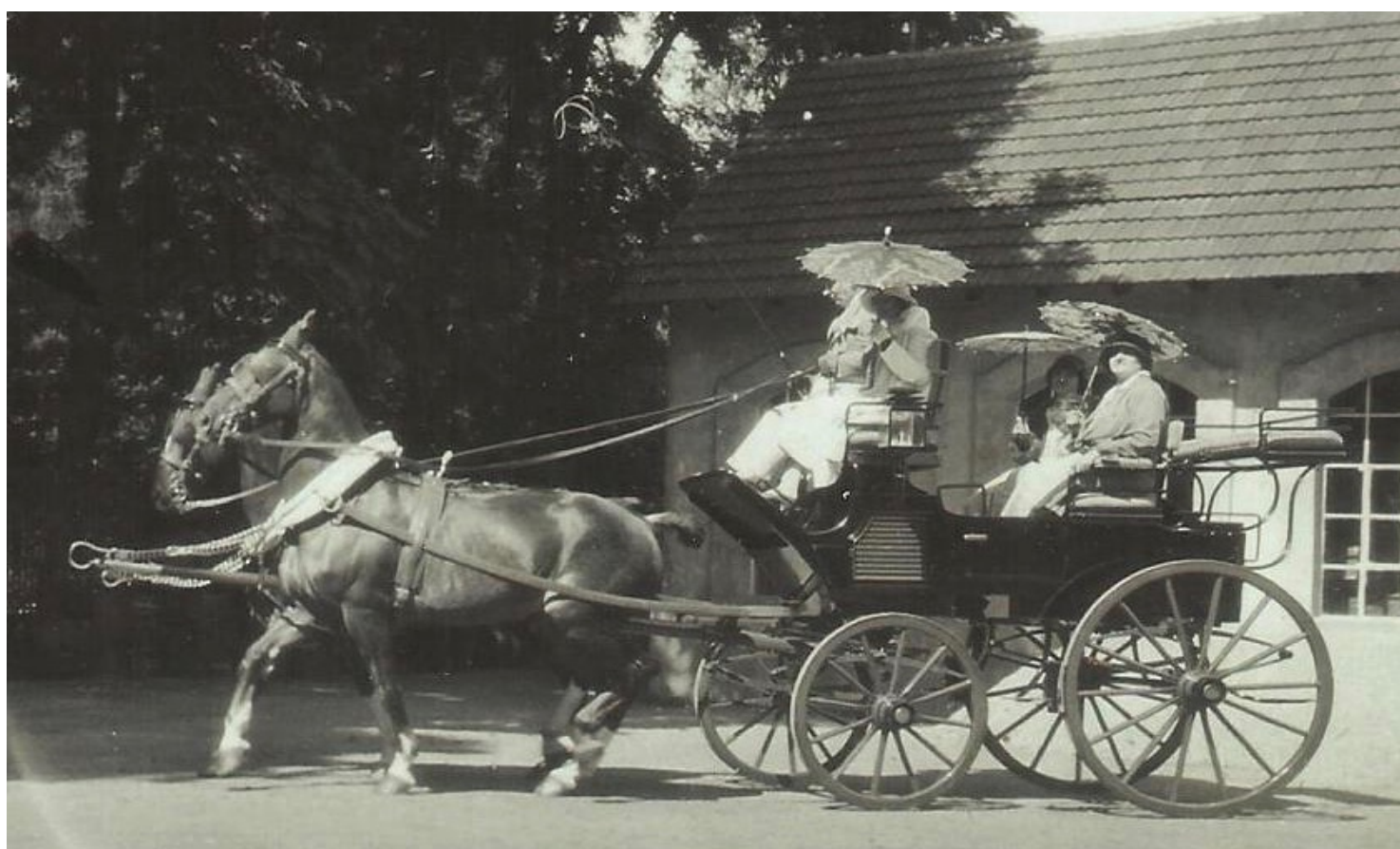
Unten: Ettore Bugatti fährt im Jahre 1914 seine Familie mit dem Binder-Break (EB 14) vierspännig aus.

Ettore Bugattis Fahrpferde

Zu den Fahrpferden Ettore Bugattis gibt es kaum schriftliche Hinweise. Deswegen bleiben vor allem Fotos als Quellen. Zunächst ist klar, dass die Shetland-Ponys zum Fahren eingesetzt wurden, wohl auch andere Ponys. Klar ist ebenso, dass er keineswegs seine Reitpferde vom Typ Vollblüter und Hunter einspannte. Ettore Bugatti besass spezielle Fahrpferde wie in alten Zeiten. Dazu gehörte ein schönes Paar mittelschwere Hackneys mit guter Knieaktion, wie sie im frühen 20. Jahrhundert als Parkpferde, so genannte High Stepper, beliebt waren. Vor leichte Wagen wurden Traber gespannt (Fig. 65 und 88 A). Hackneys sind auf Fig. 41 vor einem leichten Spider abgebildet, dem richtigen Wagen für solch energiegeladene Karrossiers. Beide Pferde haben grosse Blossen an den Köpfen und teilweise weiss gestiefelte Beine. Dazu kam mindestens ein kleinerer Hackney, wie Fig. 87 zeigt. Die schwereren Wagen fuhr Ettore Bugatti mit kräftigeren Pferden, wohl holländischer Prägung, wie sie auf Fig. 43 zu sehen sind. Sie erinnern an Gelderländer mit Hackney-Einschlag. Ettore Bugatti spannte seine Pferde gerne recht satt ein (gespannte Aufhalterriemen und Zugstränge). Nach Aussage der Bilder standen in den Stallungen der Zwischenkriegszeit neben Vollblütern und mehreren Ponys sowie dem Esel oder Maultier gleichzeitig mehrere Fahrpferde. Das ergibt einen hochgerechneten Gesamtbestand von gut 15 Equiden, wofür ein Stallpersonal von einigen Personen nötig war.

Ettore Bugatti's harness horses

There are few written references pertaining to Bugatti's harness horses, therefore, the photographs are our only points of reference. It is clear that the Shetlands were put in harness, as were presumably the other ponies. It is also certain that he did not drive his Thoroughbreds or Hunters. Ettore Bugatti's harness horses were of the old stamp. These included a fine pair of medium-weight Hackneys with good knee action that were very popular in the early 20th century as park horses - so-called 'high steppers'. His Trotters would have been put to the lighter vehicles (figures 65 and 88 A). Such Hackneys can be seen in figure 41 put to a lightweight Spider Phaeton, an eminently suitable vehicle for such spicy driving horses. Both horses have a large blaze and white socks. There was at least one Hackney pony as figure 87 shows. As was common at the time, Ettore Bugatti drove his larger vehicles with heavier types, probably of Dutch breeding, as shown in figure 43. They have the look of the Gelderlander with some Hackney blood. Bugatti's harness horses had docked tails, as was the fashion, something less often seen with ridden horse; some hunting horses had their tails docked but never as short as that of a driving horse. According to photographs, the yard stabled several harness horses in addition to the twelve or so Thoroughbreds, some ponies and a donkey or mule. This meant at least fifteen animals, all of which required a large stable staff.



44
Ettore Bugatti in 1929, driving the Binder Break (EB 14).

44
Ettore Bugatti auf dem Bock des Binder-Breaks (EB 14) im Jahre 1929.

Von Kutschen beeinflusste frühe Autos

Es ist allgemein bekannt, dass die frühen Karosserien von Automobilen Kopien von Kutschen-Modellen waren. Erst in den Zwanzigerjahren „emanzipierten“ sich die Autokarosserien ganz vom Erbe der Pferdewagen. Einen Überblick, wie Automobile in der Zeit aussahen, als Ettore Bugatti mit seinen Konstruktionen begann, geben die folgenden Abbildungen. Sie stammen aus einem Prospekt der Firma „De Dietrich & Cie“, die in Lunéville und Niederbronn von 1897 bis 1905 Automobile produzierte. Dort arbeitete Ettore Bugatti 1902/03 als Chefkonstrukteur. Die Bilder aus der Zeit kurz vor Bugattis Engagement zeigen, dass Kutschenkästen vom Typus Duc, Spider, Char à Bancs, Wagonnette und Break auf Chassis aufgesetzt wurden. Damals schon wurden Rennen gefahren. Der Rennwagen („Duc de course“) wurde auf langen Strecken, wie von Paris nach Berlin, eingesetzt.

Ettore Bugatti war derjenige unter den Konstrukteuren, der Elemente des Kutschendesigns für seine Automobile lange kultivierte. Bradley erwähnte ausdrücklich, dass der Patron sich in seiner Arbeit von alten Kutschen inspirieren liess. Besonders deutliche Anklänge an Kutschen zeigte bereits das im persönlichen Gebrauch der Familie Bugatti und von Ettore Bugatti selbst entworfene Automobil mit Karosserie Widerkehr des Jahres 1913 (Fig. 46). Die für ein Automobil eher ungewöhnliche, aber für eine mehrköpfige Familie geeignete Form des grossen und hohen Kastens ist dem Modell der Berline nachempfunden. Hier liegt aber nicht der klassische Typ in Schiffsform vor, sondern bereits die vorne abgeschnittene Variante. Diese Frontgestaltung mit dem charakteristischen, unten nach vorne gezogenem „pied de coupé“, wie es in der Sprache der Carrossiers hiess, liebte Ettore Bugatti sein Leben lang. (Dieses Thema wird S. 152f. vertieft.) Er bevorzugte mit der Kastenform des Coupé (ursprünglich „Berline-coupé, vgl. Fig. 57) eine der schönsten Schöpfungen der Kutschenzeit. Der Name geht übrigens zurück auf das französische Wort für Schneiden. Durchschnitten ist nämlich beim Coupé die Urform der neuzeitlichen Kutsche, die Berline (engl. coach). So entstand aus dem viersitzigen geschlossenen Wagen ein zweisitziger. Bis heute nennt man ja ein zweisitziges Automodell Coupé, meist ohne den Ursprung zu kennen.

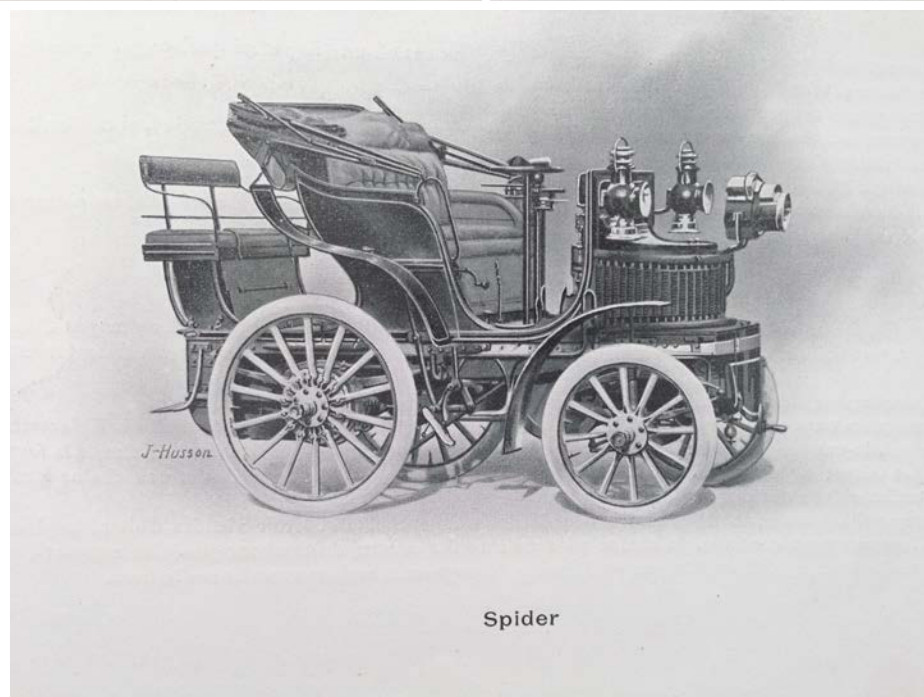
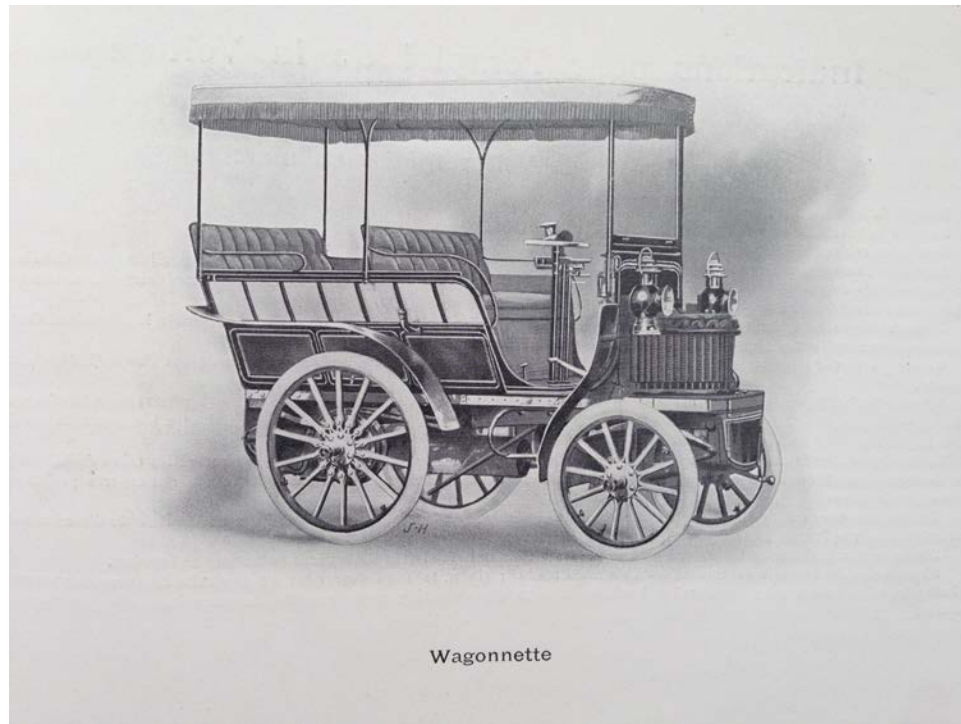
Auf dem ausgedehnten Fabrikgelände Molsheims bewegte sich Bugatti entweder im Sattel, auf einem normalen Fahrrad, einem Hochrad oder in einem dafür speziell gebauten Elektroauto (vgl. Fig. 47). Diesem verpasste er einen Kasten in der Form der Cabriolets des frühen 18. Jahrhunderts. Diese Zeit hatte es Bugatti offenbar besonders angetan. Kein Wunder: In der Zeit des Klassizismus und dem Styl Empire entstanden nicht nur im Bereich der Möbel, sondern auch in der Domäne der Kutschen, herrliche und langlebige Grundformen.

Early automobiles built in the style of carriages

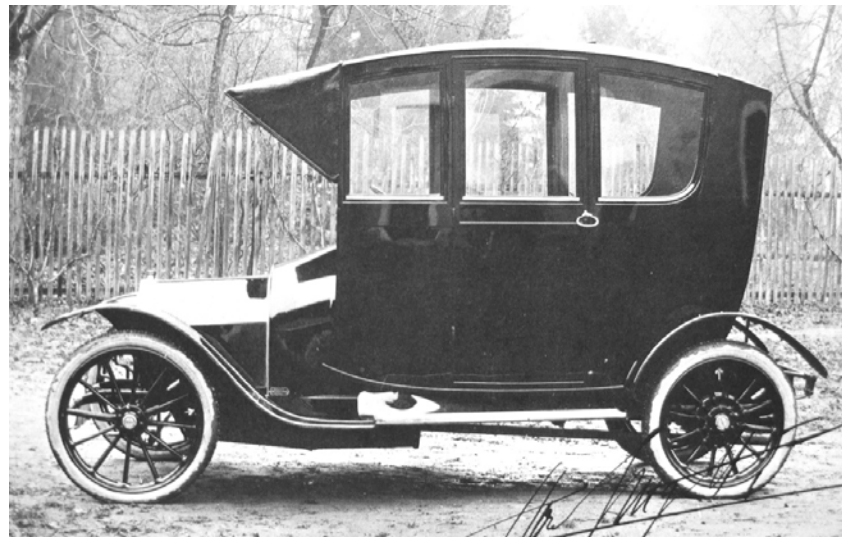
It is common knowledge that the form of early car bodies was based on the silhouette of certain horse-drawn carriage. It was only in the 1920s that car bodies gained a shape and design of their own. The following illustrations supply a picture of how cars looked in the period when Ettore Bugatti began building. They originate from a De Dietrich & Cie trade catalogue, which produced automobiles in Lunéville and Niederbronn from 1897 until 1905. Ettore Bugatti worked for them in 1902 and 1903 as a chief designer. These illustrations from the period just before Bugatti's involvement with the industry show that carriage bodies such as park phaetons, spiders, char à bancs, waggonettes and breaks were simply mounted on chassis. By this time cars were already being raced and the 'Duc de course' was used over long distances such as from Paris to Berlin.

Ettore Bugatti, however, was the one designer who continued to incorporate elements of coach and carriage design into his automobiles for many years, in fact, up until the 1940s. Bradley explicitly mentioned that the patron was inspired in his work by horse-drawn carriages. Particularly pronounced carriage elements could already be seen in the Bugatti family's own car designed by Ettore Bugatti himself, with a body built by Widerkehr in 1913 (figure 46). The rather unusual shape for a car was most suitable for a large family; the sizable and high body was based on the shape of a coach. This was not the classic canoe coach structure but the cutback chariot shape. All his life Ettore Bugatti loved this design with its characteristic C shape or 'pied de coupé' as it was known in the trade. (This subject will be explored in more detail on p. 152). With this chariot body he favoured one of the most beautiful creations of the carriage era, (originally known as a 'berline-coupé', see figure 57). Incidentally, the word coupé comes from the French for 'cut off'. The basis form of the chariot was the round shape of a later coach minus its front seats. Thus, a four-seater non-convertible car became a two-seater. To this day, one calls a small two-seater non-convertible model a 'coupé', usually without knowing the origin of the word.

Bugatti moved around his vast property in Molsheim either on horseback, on an antiquated penny-farthing or in a purpose-built electric car (see figure 47). This car had a body that resembled an early 18th century Cabriolet. It was no surprise that this period had made a particularly good impression on Bugatti; the classic period and the Empire Style influenced not only furniture design but also the beautiful and durable shapes of coach and carriage bodies.



- 45
Four different cars with coach bodies, c. 1900.
A trade catalogue from De Dietrich & Cie, Lunéville and Niederbronn where Bugatti worked from 1902 until 1903.
- 45
Vier verschiedene Automobile der Zeit um 1900 mit Aufbauten in der Art von Kutschen der Firma „De Dietrich & Cie.“ in Lunéville und Niederbronn, wo Bugatti 1902/03 mitgearbeitet hatte.

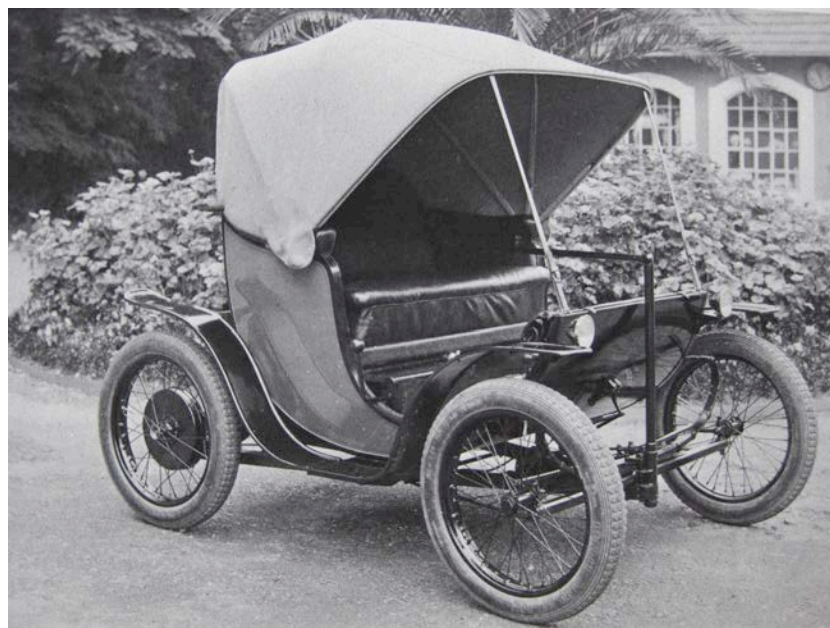


46

Top: A typical brougham from the era of the horse-drawn carriage of a type fashionable around 1900.
Bottom: The Bugatti 1913 family car as seen in an advertising brochure.

46

Oben: Typisches Coupé der Kutschenzeit nach der Mode der Zeit um 1900.
Unten: Der Bugatti-Familienwagen des Jahres 1913 aus einer Werbebroschüre, ein zur Berline verlängertes Coupé.



47

Ettore Bugatti's private electric car with a body the shape of an 18th century Cabriolet.

47

Persönliches Elektroauto Ettore Bugattis mit Kasten in der Form eines Cabriolet des 18. Jahrhunderts.

Ettore Bugattis Wegzug aus Molsheim und seine neuen grossen Pläne als Horseman in Paris und Umgebung

Fast alle bisher gezeigten Bilder Bugattis mit Pferden stammen von seinem Sitz in Molsheim. Dort war Ettore Bugatti aber bereits seit 1932 nicht mehr dauernd anwesend. Ein Streik im Jahre 1936 enttäuschte dann den Patron schwer. Sein älterer Sohn Jean Bugatti übernahm damals definitiv die Leitung der Fabrik.

Ettore Bugattis Arbeits- und Lebensmittelpunkt verschob sich also in den Dreissigerjahren nach Paris, wo es bereits früher ein Verkaufsgeschäft der Marke Bugatti bei den Champs Elysées gegeben hatte (vgl. Fig. 48). Seine neuen Büros und Zeichnungsateliers befanden sich zunächst im Quartier der Couturiers. Dort lernte er Mannequins kennen, darunter die junge Geneviève Delcuze. Mit ihr soll er nach der Erinnerung von Baron Philippe Casier zeitweise in Schloss Ermenonville gewohnt haben. Diese Domäne wurde 1932 von Ettore Bugatti in Form einer „Société civile immobilière“ mit seinem Geld oder dem der Firma übernommen (vgl. S. 53). Was genau hinter dieser Geschichte steckt, ist nicht ganz klar. Was wollte Ettore Bugatti mit diesem riesigen Schloss?

Offenbar hatte Bugatti grosse Pläne für seine persönliche Zukunft in und bei Paris. Bislang war man (und auch der Schreiber) davon ausgegangen, dass Bugatti aus der Pferde- und Kutschenzeit heraus weiter ritt und fuhr und dass sich diese Seite seiner Tätigkeiten dann langsam abflachte. Aber es war anders. Das belegen verschiedene Fakten. Erstens liess er seine Coupé-Coach erst 1935/36 bauen, wie Conway sagte (vgl. S. 70). Ein zweites Faktum ist eben der Erwerb von Schloss Ermenonville. Diese Domäne umfasste alles, was ein Reiter und Fahrer brauchte und das Schloss selbst konnte erst noch als Kulisse für den Verkauf von neuen Bugatti-Autos dienen. Offenbar hatte er hier Ersatz für das alte „estate“ in Molsheim gefunden.

Ettore Bugatti plante sein zweites, neues Leben in Paris und Umgebung also gut voraus. Seit der Betrieb in Molsheim von Sohn Jean Bugatti geführt wurde, hatte sich der mittlerweile 55-jährige, der sich noch 1933 bitter über zu wenig Zeit beklagt hatte (vgl. S. 60f.), mehr eigenen Spielraum. Er hatte in seinem bisherigen Haupttätigkeitsfeld auch herbe Enttäuschungen zu überwinden, wie sein sinkender Stern als Autobauer und das Verhalten seiner Mitarbeiter bei der Streikwelle von 1936.

48
Ettore Bugatti with Geneviève Delcuze, his second wife, in a Parisian restaurant around 1945.

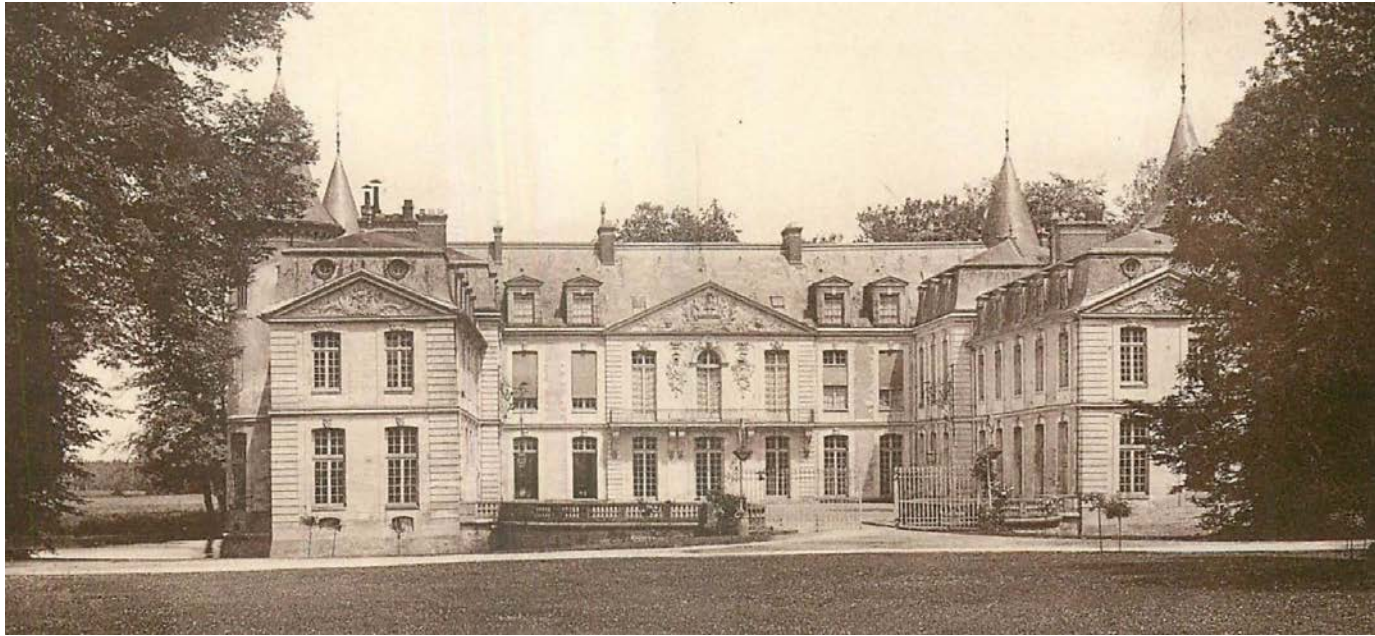
48
Ettore Bugatti mit Geneviève Delcuze, seiner zweiten Frau, um 1945 in einem Pariser Restaurant.

Ettore Bugatti's departure from Molsheim, and his plan for a new life with horses in and around Paris.

Almost all pictures showing Bugatti with horses so far were taken at his headquarters in Molsheim. It seems that after the middle of the 1930s, Ettore Bugatti no longer spent so much time there. An industrial strike in 1936 was a great disappointment to the patron, after which his older son Jean Bugatti formally took over the running of the company in Molsheim. Bugatti's private and professional life moved to Paris and its surrounding area in the 1930s, where he had already established a salesroom on the Champs Elysées selling Bugatti cars. His new offices and drawing studios were initially in the same district as many of the fashion designers. There he met young clothing models, including the young Geneviève Delcuze. Baron Philippe Casier remembers them as sometimes living at Ermenonville Castle. Ettore Bugatti took on Castle Ermenonville as a non-trading property company, (SCI Société Civile Immobilière) in 1932 (see p. 53), either with private or company money. It was not quite clear what Ettore Bugatti wanted with this huge castle.

Bugatti had big plans for his future private life. Most people - including the author - had assumed that Bugatti had continued his sporting activities for a while and then gradually given up but this was not the case as the facts show. Firstly, he did not build his Chariot-Coach until around 1936, according to Conway (see p. 70) and secondly, he acquired Ermenonville Castle. This property included everything that a equestrian could ever need, and the castle itself would serve as a backdrop for the sale of new Bugatti cars. It would seem that he had found his replacement for the old estate in Molsheim. Ettore Bugatti planned a new life in and around Paris. Ever since his son Jean Bugatti had taken over in Molsheim, Bugatti, who was by now 55 years old, had more time for leisure (he who had in 1933 complained so bitterly of having too little (see p. 60)). He also had to overcome bitter disappointment in his former fields of activity, such as his sinking reputation as a car manufacturer, differences of opinion with his now highly successful son, as well as the hurt caused by the actions of a striking workforce in 1936.





49

Postcards showing Ermenonville Castle around 1900 and 1950.
A view of the main façade and the over fifty-metre-long stable and coach house complex.

49

Schloss Ermenonville um 1900 und 1950 nach alten Postkarten.
Ansicht der Hauptfassade und dem vorgelagerten, über 50 m langen Stall- und Remisenkomplex.

Jedenfalls – und damit zurück zu unserem Thema – liess Ettore Bugatti um und nach 1936 weitere Kutschen nach eigenen Entwürfen bauen – wie die Coupé-Coach (EB 01) – oder gar ganz neu anfertigen, wie das erhaltene Zweirad (EB 03). Letzteres wurde stolz mit „BUGATTI PARIS“ angeschrieben, was von einem neuen Selbstverständnis zeugt. Bugatti hatte 1942 in Paris 85 % der grossen Auto-produktionsstätte La Licorne im Quartier Courbevoie übernommen; dort begann er 1946, Chassis zu produzieren (The Autocar 1946). In dieser Fabrik könnte das neue Fahrzeug entstanden sein.

Bugatti legte also als gut Fünfzigjähriger in Sachen Kutschenfahren noch einmal zu. Dafür war kein Ort besser geeignet als das historische Schloss Ermenonville im Département L'Oise, 50 km nördlich von Paris. Es war bereits 1932 durch Bugatti von den Erben der Familie Radziwill übernommen worden. Diese reiche Familie, die um 1900 für ihre eleganten Equipagen in Paris bekannt war (vgl. Fig. 73), hatte das Schloss ihrerseits 1880 erworben. Dazu gehörte eine vorgelagerte Dépendance mit Platz für 40 Pferde, die offenbar von Constantin Radziwill um eine verglaste Einspannhalle erweitert wurde (Fig. 49 und 114).

In diesem Schloss, heute ein Luxushotel, und vor allem in den Annexbauten brachte Bugatti in den späten Dreissigerjahren einige seiner fertiggebauten Automobile, darunter einen Royale, unter und spätestens 1936 einige Pferdegeschirre und Kutschen. (Conway sagte, dass etwa 15 Wagen nach Ermenonville gekommen seien.) Dort verblieben die Geschirre und Fahrzeuge etwa 20 Jahre lang, bis sie von den Töchtern aus erster Ehe verkauft wurden, zum grössten Teil (hier Lot 1 genannt) an Baron Jean Casier (vgl. S. 55ff.).

Nach dem Tod von Jean Bugatti im Jahre 1939 und der Besetzung des Elsass' im Jahre 1940 wurde die Fabrik von Molsheim 1941 unter einem gewissen Zwang an die deutschen Trippel-Werke unter Wert verkauft. Der Staat Frankreich warf dem (Italiener gebliebenen) Ettore Bugatti nach Kriegsende Kollaboration mit den Besatzern vor. (Er wurde aber 1945 französischer Staatsbürger und erhielt die Fabrik dann doch zurück.) – Bugatti selbst pendelte während des Krieges offenbar oft zwischen Paris und Bordeaux, wohin die Bugatti-Produktion verlegt worden war und auch seine Frau mit Sohn Roland lebte. Conway überliefert die Anekdote, dass ein während des Krieges im südlichen Frankreich gekauftes Pferd nachher nur mit Mühe hätte ausfindig gemacht werden können. In diesem Zusammenhang erwähnt er auch Ausfahrten Bugattis in Paris mit Pferden und einer „Barouche“. Damit war wohl die achtfach gefederte Victoria beziehungsweise der Mylord gemeint (EB 12). Auch dies sind gewichtige Argumente, dass Bugatti in und bei Paris ein zweites Leben als Pferdemann plante, wenn er sogar noch neue Pferde anschaffte!

But whatever the case - and thus back to our subject matter - Ettore Bugatti had other carriages partly built to his own designs in and around 1936, such as the Chariot-Coach or even completely new vehicles like the two-wheeler (EB 03) which still exists. This he proudly marked “BUGATTI PARIS”, which testifies to a certain newfound self-confidence. Bugatti had taken over 85% of the large La Licorne car production facility in the Courbevoie district of Paris in 1942; there he began to produce chassis in 1946 (The Autocar 1946). The new vehicle could have originated there.

So at the age of fifty Bugatti was once more involved in the fine art of driving and no other place was better suited than the historic castle of Ermenonville in the L'Oise department, 50 km north of Paris. The property included outbuilding, a saddlery and stabling for 40 horses, and had a glass-covered putting-to area which Constantin Radziwill had had built (figures 49 and 114). The Bugatti Company acquired it from his heirs in 1932. This wealthy family Radziwill, renowned in the late 19th century for their elegant equipage (see figure 73), had themselves acquired the castle in 1880.

In the late thirties this enormous property, now a luxury hotel, was used by Bugatti to house a few of his finished automobiles, including a Royale, in the castle sometime before 1936 harness and carriages in castle's coach houses. (Conway wrote that about fifteen carriages went to Ermenonville). The harness and horse-drawn vehicles stayed there for about twenty years until the daughters from his first marriage sold most of them (here referred to as Lot 1) to Baron Jean Casier (see p. 55).

After the death of Jean Bugatti in 1939 and the occupation of Alsace in 1940, the Molsheim factory was sold - under value - after a certain amount of pressure to the German Trippel-Werke in 1941. When the war ended, Ettore Bugatti, who had kept his Italian citizenship, was accused by France of collaborating with the occupying forces. However, he changed nationalities in 1945, becoming a French citizen and gained ownership of the factory again.

During the war Bugatti often commuted between Paris and Bordeaux where his wife and youngest son Roland lived. Conway wrote in his book that Bugatti had bought a horse during the war in southern France that had been hard to locate afterwards. He also wrote of Bugatti's driving in Paris with horses and a so-called 'Barouche' but it was probably the Mülhbacher Victoria (EB 12). These stories are important indications that Bugatti planned a new life with horses in and around Paris, since he even purchased horses!

Zerschlagung der Pläne nach dem Zweiten Weltkrieg

Ende des Zweiten Weltkriegs folgte für Ettore Bugatti Negatives Schlag auf Schlag: Tod seiner Frau, Prozess um seine Fabrik in Molsheim mit dem Staat Frankreich usw. Er heiratete 1946 erneut, und zwar die 1920 geborene, schon erwähnte Geneviève Delcuze, die von ihm schon zwei kleine Kinder hatte. Es gab auch Geldsorgen; um seine neuen Pläne zu finanzieren, wurde Ermenonville mit Hypotheken belehnt (Wikipedia Stichwort „Château Ermenonville“). Ettore Bugattis Lebensmittelpunkt hatte sich definitiv in die Region von Paris verschoben. Er entwickelte grosse Pläne, kaufte Immobilien in der Stadt, sicherte sich zwei Fabriken und begann erneut zu produzieren.

In Ermenonville standen derweil weiterhin gewisse Automobile und einige Kutschen. Nach L. Matthews hatten ein Royale, ein halbfertiges Flugzeug Bugattis und „diverses voitures hippomobiles“ die Wirren des Krieges überstanden. Leider ist bisher nie ganz klar geworden, wann und in welcher Form Ettore Bugatti das Schloss selbst benützt hat. Im Werk von Norbert Steinhauser gibt es Fotos von Bugatti und seinem Sohn beim Werken in Ermenonville. Dafür wären aber weitere Recherchen nötig. – Schliesslich verstarb Ettore Bugatti 1947 in Paris und hinterliess eine komplizierte erbrechtliche Situation. Das Erbe zerfiel auf zwei verschiedene Familien und insgesamt fünf Kinder sowie seine zweite Frau. Nach dem Tod des Patrons nahmen nicht nur die persönlichen Dokumente Bugattis, sondern auch die Kutschen und Pferdegeschirre verschiedene Wege. Der gesamte Bestand an Kutschen ist auf circa 50 zu schätzen (vgl. Fig. 37: „près d’une cinquantaine“) und der an Geschirren ebenso (S. 60: „des douzaines de harnais“). Diese Hinterlassenschaft Ettore Bugattis gabelte sich nach den Recherchen des Schreibenden auf drei hauptsächliche Lots auf:

Lot 1: Die Wagen und Geschirre, die Ettore Bugatti 1936 nach Ermenonville verbracht hatte. Der grösste Teil davon kaufte 1963 Jean Casier der Tochter Lidia Bugatti ab. Davon behielt der Baron etwa je 12 Wagen und Geschirre (= Lot 1a). Gewisse Sachen verkaufte er aber sofort (= Lot 1b, dazu gehört etwa der zweite Mail Phaëton).

Lot 2: Vor oder nach dem Verkauf an Jean Casier verkaufte Lidia Bugatti Objekte an Dritte (dazu gehörten der Tandemwagen und ein schwarzes Zweispännergesschirr).

Lot 3: Die 1936 in Molsheim verbliebenen Wagen und Geschirre (gut die Hälfte des ehemaligen Bestandes) wurden offenbar nach und nach, vielleicht schon während des Kriegs, verkauft, gestohlen oder verschenkt. Dazu gehört der grosse Widerkehr-Break (EB 13) wie wohl noch zwei weitere Wagen, heute ebenfalls in der Sammlung Heinz Scheidel (EB 25 und 26).

Broken plans after the Second World War

After the end of the Second World War, Ettore Bugatti suffered blow after blow: the death of his wife, the legal wrangle with the French state concerning his factory in Molsheim, etc. In 1946 he married again, the aforementioned Geneviève Delcuze who was almost 40 years his junior and with whom he already had two small children. He also had financial worries, so to be able to finance his new life he took out a second mortgage on Ermenonville. Ettore Bugatti's life now definitely revolved around Paris. He had big plans, bought property in the city, secured two factories and started producing again.

He still had some cars and horse-drawn vehicles in Ermenonville, and according to L. Matthews the building housed a Royale, one of Bugatti's half-finished airplanes and various other coaches and carriages which had survived the ravages of war. Unfortunately, it has never been completely clear when or even if Ettore Bugatti used the castle itself. Norbert Steinhauser includes photographs in his book showing Bugatti and his son working in Ermenonville. However, concerning this question further research is needed. Ettore Bugatti died in Paris in 1947, leaving behind a complicated situation. The inheritance fell to two different families, a total of five children and a second wife. As a result, after the death of the patron not only the personal documents and photos once belonging to Bugatti went their different ways, but the carriages and harness also were split up. The total number of carriages was estimated at almost fifty (see figure 37: "près d'une cinquantaine") and dozens of sets of harness too (p. 60: "douzaines de harnais"). These items were split into three main Lots according to research made by the author.

Lot 1 was the carriages and harness that Ettore Bugatti had brought to Ermenonville in 1936. Jean Casier purchased most of it in 1963 from Bugatti's daughter Lidia. Of these, the Baron kept about twelve vehicles and sets of harness (= Lot 1a). He resold certain things immediately (Lot 1b, including the second Mail Phaeton).

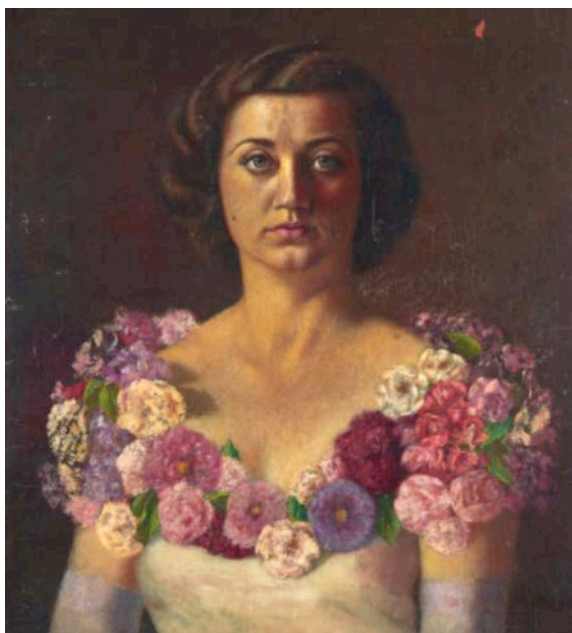
Lot 2 was sold prior to dealings with Jean Casier; Lidia Bugatti had already sold certain items including the Tandem Cart and a set of black pair harness.

Lot 3 included the vehicles and harness that had remained in Molsheim in 1936 (more than half of the entire former inventory) that were evidently piece-by-piece sold, stolen or given away, perhaps during the war. This included the large break by Widerkehr (EB 13) and possibly two other carriages now standing in Heinz Scheidel's collection (EB 25 and 26).

Die Erbschaft der Töchter L'Ebé und Lidia Bugatti

Die Tochter Lidia lebte nach der Erinnerung von Philippe Casier mit ihrem Mann, Graf François de Boigne, in Chantilly, aber offenbar auch auf Schloss Ermenonville oder verwaltete wenigstens dieses (vgl. S. 55). Es blieb offenbar lange Besitz des Unternehmens oder der Familie Bugatti. Die grosse Liegenschaft ging schliesslich 1963 an die Firma Hispano-Suiza über, welche die Schlossdomäne bald weiterverkaufte. Dort stand, wie erwähnt, seit 1936 ein gutes Dutzend Kutschen. Diese waren in den weitläufigen Remisen des Schlosses bestens untergebracht, die auf den Prinzen Radziwill zurückgingen (Fig. 49).

Nach dem Tod ihres Vaters veräusserten die Bugatti-Töchter, vor allem die tonangebende Lidia, den in Ermenonville verbliebenen Royale an die legendären Gebrüder Schlumpf nach Mülhausen und einige Kutschwagen sowie Geschirre an diverse Dritte. Der Hauptbestand an Wagen, Pferdegeschirren und zugehörigen Accessoires wurde jedoch zum grössten Teil an Baron Casier nach Nokere in Belgien verkauft (Lot 1). In einem Dokument auf Schloss Nokere mit dem Titel „List of ex-Bugatti Coaches now owned by Baron J. Casier, Chateau de Nokere, Belgium“ steht unten: „*at the time of purchase from the Contesse de Boigne (Lydia Bugatti).*“ Dieses Blatt zum Lot 1a ist auf Fig. 67 abgebildet. Über das, was in Molsheim nach dem Krieg verblieben war, scheint zwischen 1947 und 1963 Sohn Roland verfügt zu haben (Lot 3). Er übernahm auch grosse Teile des Archivs, die später an den deutschen Bugatti-Spezialisten Uwe Hucke übergingen (heute im Archiv des Musée de l'Automobile in Mülhausen).



50
A portrait of Lidia Bugatti (1917 -1972) painted by Carlo Bugatti sometime between 1937 and 1938 during a visit to St. Jean's Castle near Molsheim.

50
Porträt von Lidia Bugatti (1907-1972), gemalt von Carlo Bugatti 1937/38 während seines Aufenthalts in Molsheim.

L'Ebé and Lidia Bugatti's inheritance

Lidia lived in Chantilly with her husband Count François de Boigne, according to Philippe Casier. They were also sometimes at Ermenonville Castle, either simply living there or managing the estate (see p. 55). Meanwhile, it evidently remained the property of the Bugatti Company, or the family until it was taken over by the Hispano-Suiza Company in 1963, who sold the castle shortly afterwards. As mentioned before, the good dozen carriages that he stored at the castle in 1936 were still there. This was the best place for them as they were in the large castle coach houses, which dated back to the time of Prince Radziwill (figure 49). After the death of their father, the Bugatti daughters, and in particular the society queen Lidia, were involved with the disposal of various items and sold the Royale that had been stored in Ermenonville to the legendary Schlumpf brothers in Mulhouse, as well as some of the carriages and harness to various third parties. However, the main collection of coaches, carriages and accessories were sold to Baron Casier in Nokere, Belgium (Lot 1). A document at Nokere Castle entitled 'List of ex-Bugatti coaches now owned by Baron J. Casier, Chateau de Nokere, Belgium' states at the bottom "*at the time of purchase from the Contesse de Boigne (Lydia Bugatti)*". The list of Lot 1a can be seen in figure 67. The second son Roland seems to have had to deal with whatever remained in Molsheim or had been returned to the family after the end of the war sometime between 1947 and 1963 (Lot 3). He took over large parts of the archives, which later passed to the German Bugatti specialist Uwe Hucke (now in the archives of the 'Musée de l'Automobile' in Mülhausen).



51
Roland Bugatti sometime in the 1960s with his sisters L'Ebé and Lidia.

51
Roland Bugatti mit seinen beiden Schwestern L'Ebé und Lidia in den 1960er Jahren.

Die Bugatti-Kutschen bei Baron Jean Casier

Albert de Busschère, ein enger Vertrauter von Baron Casier, schrieb 2010:

„Feu le Baron Jean Casier a repris la plus part des voitures hippomobiles qui se trouvaient dans les remises du château d’Ermenonville, habité par Mme de Boigne (fille d’Ettore Bugatti) non loin de Paris. Je me rapelle qu’il y avait les voitures dont vous avez connaissance, carrossé par Bugatti, mais il y en avait d’autres qui faisaient partie de sa collection: un tandem car KELLER (sans N) à Strasbourg, un roadcar carrossé par Bugatti (photo ci-jointe) un omnibus chiffré EB un gros break lourd et je crois un phaeton qui est chez Mr Kurt Meyer. Le Baron Casier possédait également plusieurs harnais de chez Bugatti. Celui dont vous avez connaissance avec les colliers blancs, un harnais noir pour attelage à 1 cheval (à Nokere), un harnais fauve pour attelage à quatre chevaux chiffre EB et un harnais de tandem en cuir noir bouclerie cuivre rouge chiffre EB (également à Nokere).“

Baron Casier, der sich nach dem Zweiten Weltkrieg in Bern an der EMPFA im Kutschenfahren hatte perfektionieren lassen, behielt nur einen Teil des Kutschenbestandes selbst (Lot 1a). Einige Wagen aus dem ehemaligen Besitz Bugattis wurden verkauft (Lot 1b). Dabei spielte der Schweizer Fahrer und Fahrlehrer von Baron Casier namens Auguste Dubey eine aktive Rolle als Vermittler.

Baron Jean Casier’s Bugatti carriages

In 2010, Albert de Busschère, a close confidant of Baron Casier wrote:

“The late Baron Jean Casier received most of the horse-drawn vehicles located in the Ermenonville château not far from Paris. Mrs. De Boigne (Ettore Bugatti’s daughter) lived in the château. I remember that there were recognizable carriages, built by Bugatti, but there were others that were part of his collection: a tandem car KELLER (without the N) in Strasbourg, a roadcar built by Bugatti (see the photo here), an omnibus marked EB, a large, heavy break, and, I believe, a phaeton which is now with Mr. Kurt Meyer. Baron Casier also had several sets of Bugatti harness. One of them you know, with white collars, a black harness for one horse (at Nokere), a brown four-horse harness marked EB, and a tandem black leather harness with copper buckles marked EB (also at Nokere)”.

(Translated from the French by Melanie Moll.)

Baron Jean Casier, who after the Second World War honed his driving skills at the EMPFA in Berne, Switzerland, kept only a part of the collection of carriages for himself (Lot 1a) and other carriages once belonging to Bugatti were offered for sale (Lot 1b). The Swiss coachman and Casier’s driving instructor Auguste Dubey played an active role as broker.



52

The Chariot-Coach (EB 01) with Baron Jean Casier driving in his park in Nokere sometime during the 1970s.

52

Die Coupé-Coach mit Baron Jean Casier um 1970 im Schlosspark von Nokere (EB 01).



53
The castle and stable yard in 2007, belonging to Baron Jean Casier.

53
Oben das Schloss und unten das Remisen- und Stallgebäude des Barons Jean Casier 2007 im belgischen Nokere.

Die Bugatti-Kutschen in der Sammlung Kluge in den Vereinigten Staaten

Baron Jean Casier verkaufte 1985 fast seine ganze Sammlung von Wagen und Geschirren dem damals reichsten Amerikaner John Werner Kluge und damit fast alle Bugatti-Kutschen (The Carriage Journal 26, 2 1988, 68ff.). Mit dessen Frau Patricia wurde in Virginia das schlossartige Albemarle House errichtet. Dort entstand ein grossartiges Kutschenmuseum mit den Bugatti-Kutschen als Kernbestand. Nach der Scheidung des Ehepaars im Jahre 1990 wurde aber die Sammlung bald wieder aufgelöst. Im Jahre 2000 kam es zum Verkauf des Bestandes durch Paul Z. Martin und Nick Wood in zwei Wellen. Zwei wichtige Wagen fanden mit ihrem Geschirr den Weg in die Waller Collection nach Massachusetts, der ganze Rest wurde in alle Winde verstreut. (Die schlossartige Anlage Albemarle House ist heute Teil der „Trump Winery“.)

The Bugatti carriages in the Kluge collection in America

In 1985, Baron Jean Casier sold almost his entire collection of valuable carriages and harness to the richest American of his time John Werner Kluge, including most of the Bugatti vehicles (The Carriage Journal 26. 02.1988, p. 68). Together with his wife Patricia he established a carriage museum at the palatial Albemarle House in Virginia, with the Bugatti carriages at its core. But it was short lived, and after the divorce of the owners in 1990, the collection was broken up. In 2000, Paul Z. Martin and Nick Wood were responsible for the sale of the museum's entire inventory, which was sold in two lots. Two important carriages and harness went to the Waller Collection in Massachusetts (more about this later) the rest were scattered to all four corners of the globe. (The wonderful Albemarle House is now part of the Trump Winery.)



54

Top: In 1985, the Bugatti vehicles were sold by Baron Jean Casier to America, where they were displayed at Albermale House in Virginia in the private carriage collection of the wealthy Kluge family.

Bottom: This collection included personal items of tailored clothing on a life-sized mannequin and Bugatti's own initialled bow-top whip.

54

1985 kam der Bugatti-Bestand von Baron Jean Casier nach Amerika, wo von der reichen Familie Kluge damit ein privates Kutschenmuseum in Virginia im Albermale House eingerichtet wurde (oben). Dazu gehörten neben Kutschen und Geschirren auch die persönliche Bogenpeitsche Bugattis mit seinen Initialen ebenso wie nachgeschneiderte Kleidungsstücke auf lebensechten Figurinen.

Erkenntnisse aus einem Film

Dank Gaston Grümmer konnte der Schreibende einen fast 60-minütigen Film mit verschiedenen Szenen über die Familie Bugatti einsehen. Die Sequenzen beginnen in der Frühzeit des Automobilsports und enden mit der Aufgleisung des berühmten Bugatti-Zuges im Jahre 1933. Der ganze Film dürfte um 1940 oder später in dieser Form zusammengestellt worden sein. Darin sind auch Aufnahmen aus dem Leben in Molsheim der Zeit um 1925 enthalten. Folgende Szenen, alle im Park von Molsheim oder vor dem Skulpturenmuseum und der Remise (Fig. 17, 4 und 5) aufgenommen, sind zu unserem Thema interessant:

1 Lidia Bugatti führt ein junges Pferd, wohl ein Vollblut, vor dem Skulpturenmuseum an der Hand im Schritt vor, das dann von einem Pferdepfleger in Reitstiefeln und Mütze vorgetrabt und schliesslich weggeführt wird.

2 Ettore Bugatti fährt im Galopp und dann im zügigen Trab im Tonneau (EB 23) auf den Filmenden zu. Das Pferd, dem Aussehen nach ein kleinerer Hackney, zeigt schöne Trabbewegungen. – Ettore Bugatti kommt im Sattel von Brouillard trabend auf den Filmenden zu und schreitet vorbei.

3 Der etwa vierjährige Roland Bugatti spielt mit dem Esel, haut ihn, der dreht ihm drohend das Hinterteil zu, der Kleine weicht zurück. Derweil hält eine seiner Schwestern ein mittelgrosses Pony an der Hand. Roland Bugatti hat sich auf ein Pony gesetzt, sein Vater zieht ihn unwirsch aus dem Sattel. Dann scheucht der Vater, elegant im Reitrock und mit Melone gekleidet, einen Torero spielend den Esel weg. – Auf dem Eingangsplatz fährt Ettore Bugatti mit dem Break von Binder (EB 14) vom Rondell aus weg. Zunächst laufen die beiden Grooms neben den Pferden mit. – Ein Schwenker der Kamera streift den Eingang zur Remise. Davor und darin steht je ein Automobil, daneben steht der mit Deichsel abgestellte Spider EB 22 (Standbild = Fig. 86).

4 Ettore Bugatti sitzt im Sattel eines Schimmels, Sohn Roland, begleitet von einer Kinderfrau, gibt dem Pferd Futter.

5 Lidia Bugatti präsentiert vor dem Skulpturenmuseum routiniert auf einer engen Volte ein hoch im Blut stehendes Pferd im englischen Sattel.

6 Ein Pferd mit starker Beinaktion, wohl ein junger Hackney eigener Zucht (vgl. S.147), läuft frei im Park herum, ein Pferdepfleger führt ihn an der Mähne haltend im Kreis. Ettore Bugatti lässt das zahme Pferd frei im Park laufen und grasen. Roland Bugatti reitet auf einem Shetland Pony und Jean Bugatti spielt mit dem Esel Totoche (Standbild = Fig. 26).

Insights gained from film material

Thanks to Gaston Grümmer, the author was able to view an almost one hour film with various scenes showing the Bugatti family. The sequences begin in the early days of motor racing and end with the famous Bugatti train in 1933. The entire film was probably put together in this form around 1940 or later. It also contains scenes of life in Molsheim around 1925. The following scenes, all in the park at Molsheim or in front of the sculpture museum and the coach house (figures 17.4 and 5), are relevant to our subject:

1 Lidia Bugatti showing a young horse, probably a Thoroughbred, in front of the sculpture museum which is then trotted up by a groom in riding boots and a cap before being led away.

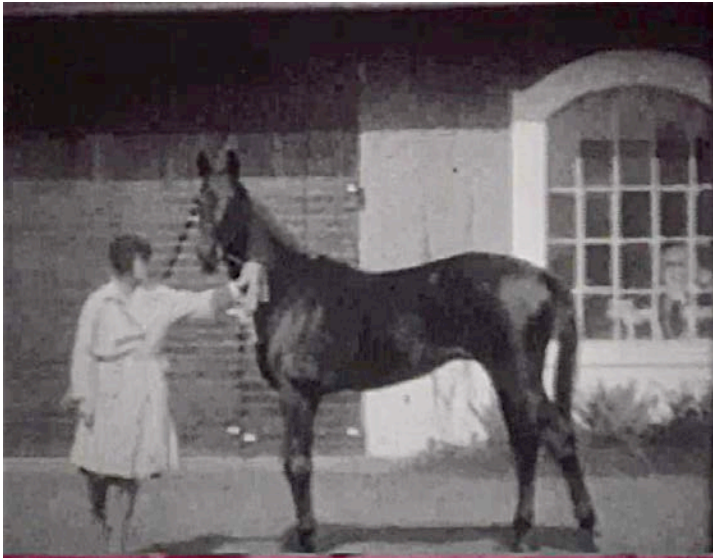
2 Ettore Bugatti showing a horse in canter to the Governess Cart (EB 23), and then towards the end of the film clip in extended trot. The horse that appears to be a small Hackney has a wonderful trot. Ettore Bugatti riding Brouillard in trot and then in walk as the film clip ends.

3 This film clip shows scenes including the four-year-old Roland Bugatti playing with the donkey and patting it while it turns his hindquarters threateningly: the little boy backs away. Meanwhile, one of his sisters holds a medium-sized pony. Roland Bugatti has been sat on a pony and his father pulls him off. Then the father, dressed elegantly in a hacking jacket and bowler hat, shoos Torero the donkey out of the way - Ettore Bugatti drives the Binder Break (EB 14) away from the green. Initially the two grooms walk with the horses. The camera pans to the entrance of the coach house, there is a car, in front of it and one inside. Next to them is the spider (EB 22) with its pole (still image, figure 86).

4 Ettore Bugatti is mounted on a grey; son Roland accompanied by a nanny gives the horse some food.

5 Lidia Bugatti, riding astride, is circling a well-bred horse in front of the sculpture museum.

6 A horse with a high knee action, probably a young home-bred Hackney (see p. 147), runs around freely in the park; a groom guides him in around in a circle by holding the mane. Ettore Bugatti allows the quiet horse to graze freely in the park. Roland Bugatti rides a Shetland pony and Jean Bugatti plays with the donkey Totoche (still image, figure 26).



1



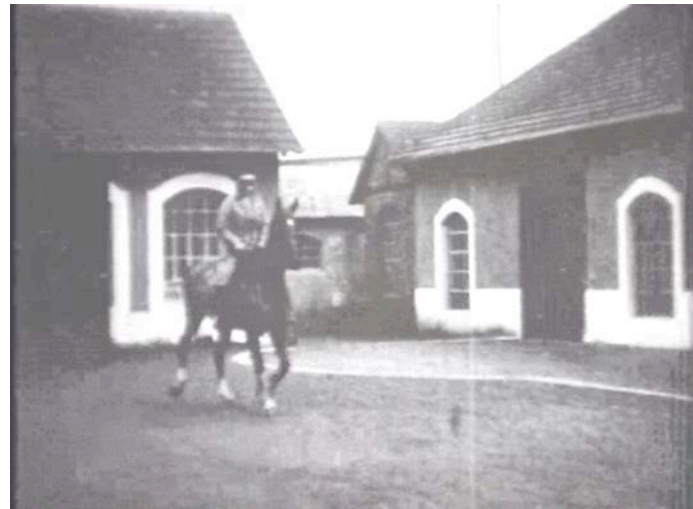
2



3



4



5



6

55

Standbilder aus den links beschriebenen Filmsequenzen mit Szenen der Familie Bugatti in Molsheim der Zeit um 1925.

- 1 Lidia führt ein junges Pferd vor.
- 2 Ettore Bugatti fährt im Tonneau vorbei.
- 3 Ettore Bugatti zieht Sohn Roland aus dem Sattel.
- 4 Roland Bugatti füttert das Pferd seines Vaters.
- 5 Lidia Bugatti reitet ein Pferd im Kreis.
- 6 Ettore Bugatti lässt einen Hackney im Park grasen.

55

Still images, from the film sequences described on the left, with various clips showing the Bugatti family in Molsheim around 1925.

1. Lidia shows a young horse.
2. Ettore Bugatti drives past in the Governess Cart.
3. Ettore Bugatti pulls son Roland off the pony.
4. Roland Bugatti feeds his father's horse.
5. Lidia Bugatti circling a horse.
6. Ettore Bugatti takes a Hackney to graze in the park.

Bugatti à bicyclette



Un drôle d'homme !...

Tout Strasbourg parle de lui : il avait des chiens de chasse — près d'une centaine. Ne pouvant les garder, plutôt que de les voir partir, il les a tués... Il est comme ça !

Il habite à Molsheim. Tournez à gauche après le village, longez une palissade; vous y êtes! Tout est là: ses usines, sa maison, ses chevaux, ses ânes... Une grande famille.

J'attends, à l'entrée, dans un petit pavillon. Il y a là, au mur, une lettre:

Niederbronn, juin 1902.

La Maison Dietrich à M. Bugatti père
13, via Marcona, MILAN.

Votre fils, M. Ettore Bugatti, n'étant pas majeur, nous venons soumettre à votre approbation la convention que nous avons passée pour la fabrication des automobiles du type étudié et exécuté par lui.

Nous nous engageons à lui payer les primes suivantes :

400 fr. pour une voiture de 10 CV
500 — — — 15 CV

Nous vous prions de faire signer la réponse par votre fils qui s'engagera à tenir ses engagements après sa majorité.

Je regarde par la fenêtre: des bâtiments, tranquilles, s'allongent au ras du sol. C'est ça ses usines? Devant moi, non loin, 4 hommes soulèvent une barre de fer; à côté d'eux un autre à bicyclette: c'est Lui.

— Que venez-vous faire ?...

Il me regarde; les traits sont coupés, le nez pointu, les yeux petits, luisants, le cou trop rouge. L'air d'un entraîneur anglais avec sa veste fendue dans le dos, son pantalon kaki, ses gros souliers.

Je m'explique. Il a un rire silencieux:

— Pas bien le moment! enfin, venez !

Le voilà parti à bicyclette, moi derrière lui.

Par des portes basses — sapin verni, ferrures nickelées comme des portes de box — nous entrons dans l'usine. Nous traversons des salles: machinerie splendide (certaines machines valent 250.000 fr.!) du travail d'horloger, au 100^e de millimètre, 600 ouvriers, Alsaciens presque tous.

Je cours. C'est bien la première fois que je visite une usine derrière un homme à bicyclette. Il conduit très bien d'ailleurs... avec de savants virages:

— Toujours comme ça ?

— Toujours, 20 fois par jour ! Si je vais vite ? Comme sur une route ! les ouvriers se garent: je les écrase-rais !...

De temps à autre, il met pied à terre, explique quelque chose sur un bout de papier à un homme; puis il



Ettore Bugatti attend patiemment sur la piste même de l'autodrome le départ de ses voitures.
Photo Carrière.

enfourche sa bicyclette, repart... comme un facteur.

— Ça vous suffit ?

Nous sommes au bout: accoudé sur sa selle, il me regarde, en Normand finaud... C'est pour ça que j'aurais fait 1.000 kilomètres !...

— Monsieur Bugatti, une photo de vous dans l'usine quand vous parlez...

— A quoi bon ! D'ailleurs ce n'est pas exact: je ne parle jamais à personne !

Je suis perplexe: mauvais caractère ou est-ce une défense ?... Je ré-attaque:

— Mais vos chevaux... vous-même...

Il a un geste.

— Je n'ai pas la tête à ça: je ne mange ni ne dors. J'ai des chasses: 18 kilomètres sur 8... je n'y vais jamais ! J'adore la pêche: je n'ai pas le temps...

— Enfin, comment conciliez-vous les chevaux, l'automobile...

— Aucun rapport ! J'ai toujours aimé les chevaux: quand j'avais 4 ans, je montais à cheval à Milan, — mon pays — avec mon père qui faisait des meubles d'art. Mon frère et moi nous étions sculpteurs — j'ai fait l'Académie — mais il avait plus de talent que moi (C'est de lui tous ces plâtres que vous voyez ici). Ça m'a dégouté de l'art ! Alors j'ai dessiné des autos... pour rigoler. Et puis, un jour, Dietrich m'a acheté une licence, m'a fait venir à Niederbronn... C'est comme ça que je suis

là. J'ai lancé la petite voiture. (La Bébé-Peugeot avait un de mes moteurs)... Mais aujourd'hui l'automobile est du domaine courant, ce n'est plus un sport !

— Monsieur Bugatti, je voudrais voir vos chevaux !

— Vous y tenez ? Alors, venez !

Et il m'entraîne: à deux pas un bâtiment bas avec des portes comme à l'usine. (Tout est astiqué: on se croirait à Chantilly!) La voilà, l'écurie Bugatti... Il y a là des voitures de toutes formes, de toutes espèces, du « coach » au tilbury, toutes alignées comme à Schoenbrunn... des douzaines de harnais pendus... un spectacle du temps jadis ! Et puis voici les bêtes, des chevaux de selle, des ânes, des poneys de Shetland tout marbrés avec leur longue crinière et puis une mule aux sabots luisants comme un « crack ». Il y a aussi le coin des « retraités »: M. Bugatti les caresse doucement:

— Trente ans, cette petite bête !... Elle m'a donné bien du plaisir...

Nous sommes dehors. Une cigogne (elle s'appelle Jacob) fait les cent pas... M. Bugatti retourne vers moi ses yeux pointus:

— C'est tout, monsieur ! J'espère que vous serez plus heureux un autre jour...

Et il retourne, à bicyclette, à son usine.

Jean Montaigne.

Ein Besuch in Molsheim im Jahre 1933

In der Wochenzeitschrift „Marianne“ erschien in der Ausgabe vom 4. Oktober 1933 die links abgedruckte Reportage von Jean Montaigne über seinen Besuch in Molsheim. Darin sind einige Passagen zu unserem Thema interessant, die im Folgenden übersetzt werden. Bugatti wird gleich zu Beginn als eigenartiger Mann beschrieben, der fast hundert Jagdhunde besessen habe. In Molsheim käme die Fabrik, sein Haus, seine Pferde und seine Esel dem Besucher wie ein grosser Familiensitz vor.

Der Patron kommt auf dem Fahrrad zum Pförtnerhaus geredelt und hinterlässt den Eindruck eines englischen Pferde-trainers in seiner engen Weste und der kakifarbenen Hose. Dann geht es in die Fabrik mit ihren 600 Arbeitern, Bugatti stets im Fahrrad voraus, der Besucher eilig hinterher. Zwischendurch beklagt sich Bugatti über zu wenig Zeit. Er habe zwar ein Jagdrevier von 18 auf 8 km, sei aber nie dort. Bugatti wird auf die Pferde angesprochen und legt los: Die Pferde habe ich immer geliebt, als ich vier Jahre alt war, ritt ich schon in Mailand, in meiner Heimat, dort, wo mein Vater kunstvolle Möbel entwarf. Dann will der Besucher die Pferde sehen. Nahe bei der Fabrik liegt ein niedriges Gebäude mit den gleichen Toren wie die der Fabrik. (Alles ist poliert, man glaubt man sei in Chantilly.) Das also sind die Bugatti-Stallungen. Hier gibt es auch verschiedene Kutschen-Modelle, von der Coach bis zum Tilbury zu sehen, alle schön aufgereiht wie in Schönbrunn. Zudem Dutzende von aufgehängten Pferdegeschirren, ein Spektakel vergangener Zeiten! Und dann die Tiere, die Reitpferde, die Esel, die Shetland-Ponys alle gescheckt und mit langen Mähnen und schliesslich ein Maultier. Es gibt auch eine Ecke für die alten Tiere: Bugatti streichelt ein Pferd sanft und sagt: Die Stute ist dreissig Jahre alt und hat mir viel Vergnügen bereitet. Dann sind sie draussen. Ein Storch, er wird Jacob genannt, stolziert vorbei. Mit scharfem Blick wendet sich Bugatti dem Besucher zu: Das wars und fährt mit dem Fahrrad davon.

Kommentar: Der Besucher beschreibt den Meister zwischen den Zeilen als gestresst. Dazu gibt es einen Hintergrund: Damals begann der Stern des Patrons, der schon öfters in Paris lebte, zu sinken, seine Modelle verkauften sich schlecht. 1933 konnte Bugatti nur 66 Automobile absetzen und das mit 600 Arbeitern! Aber das neue Modell 57 war in Vorbereitung, jetzt allerdings unter Federführung des Sohnes Jean Bugatti. – Das genannte niedrige Gebäude dürfte mit dem Baukomplex 5 und 6 auf Fig. 17 identisch sein. Mit Chantilly ist der grosse bis heute bestehende Rennplatz nördlich von Paris mit den prachtvollen Stallungen von 1719 gemeint, mit Schönbrunn natürlich das Schloss der österreichischen Monarchen bei Wien, wo seit 1922 in der Winterreitschule die kaiserlichen Kutschen ausgestellt waren.

A visit to Molsheim in 1933

An article by Jean Montaigne about a visit to Molsheim appeared in the October 4, 1933 issue of the weekly magazine 'Marianne'. In it are some passages that are relevant to our subject. From the start Bugatti is described as a peculiar man who owned almost a hundred hunting dogs. The factory and his house in Molsheim, together with his horses and donkey seemed to the visitor like a great family estate.

The patron rode his bicycle out to the gatehouse, giving the impression of an English horse trainer in his tight waistcoat and khaki-coloured trousers. There followed a visit to the factory with its 600 employees. Bugatti rode ahead with the visitor running on behind him, now and then Bugatti complaining of having too little time: he had hunting grounds measuring 18 km by 8 km, but was never there. Bugatti explained that he had always loved horses, when he was four, he rode in Milan, his homeland, where his father designed elaborate furniture. Then the visitor wanted to see the horses. Near the factory was a low building with the same gates. (Everything was in top order: one could think oneself in Chantilly.) These were the Bugatti stables. Here the various horse-drawn vehicles could be seen, from the coach to the Tilbury all lined up nicely as they were in Schönbrunn. Dozens of sets of harness were hung up: a sight from a bygone age! And then the animals: the riding horses, the donkey, the Shetland ponies – all with long manes – and finally a mule. There was also a corner for the old animals; Bugatti stroked a horse gently and said that the mare was thirty years old and had given him a lot of pleasure. Once outside again a stork named Jacob strutted past. With a sharp glance Bugatti turned to the visitor: that was it and he rode off on his bicycle.

The author's comment: Without actually saying so the visitor described the master as being stressed. There was a good reason for this; as early as 1933, the patron's star was no longer rising and sales of his cars were slow. Bugatti was only able to sell 66 automobiles in 1933 and that with 600 workers! However, the new Model 57 was in the pipeline, under the leadership of Jean Bugatti. The low building mentioned may have been identical to the building complex 5 and 7 seen in figure 17. Chantilly is the name of the large racecourse north of Paris with Grand Stables built in 1719. Schönbrunn is a Palace in Vienna once belonging to the Austrian monarchy, where since 1922 the imperial carriages have been exhibited in the winter riding school.

Die Erbschaft des Sohnes Roland Bugatti

Zurück zu den Bugatti-Erben. Die Leitung der Fabrik in Molsheim durch Roland Bugatti von 1947 an war nicht von grossen Erfolgen gekrönt. Sein Handlungsspielraum war vermutlich auch nicht mehr derselbe wie früher. Es ist von einem schwierigen Verhältnis zur zweiten Frau seines Vaters und anderen Spannungen, wie einem distanzierten Verhältnis zur viel älteren Schwester L'Ebé, die Rede. Roland Bugattis glücklose Direktion führte schliesslich im Jahre 1963 zum Verkauf der Bugatti-Werke an die Firma Hispano-Suiza. Vermutlich erfolgte erst in diesem Zusammenhang die definitive Erbteilung unter den Geschwistern.

Was fiel damals in die Erbschaft des Sohnes Roland Bugatti und wohin kam welcher Bestand? Nach dem heutigen Stand der Publikationen und den zugänglichen Dokumenten kann keine klare Antwort gegeben werden. Es ist nach den vorliegenden Indizien damit zu rechnen, dass hier noch einige Entdeckung zu machen sind. So teilte der Schweizer Autokenner Ferdinand Hediger dem Schreiber im Sommer 2010 folgendes mit:

„Wie der Zufall manchmal so spielt: Eben habe ich die neueste Ausgabe von "Automobile Quarterly" aus den USA erhalten. Darin wird das neue Museum des grossen Sammlers Peter Mullin in Oxnard, California vorgestellt. (Sein Talbot-Lago Stromliniencoupé von Figoni & Falaschi hat ja am Concours d'Elegance von Vila d'Este 2010 den "Best of Show"-Preis errungen!) In dem Bericht steht: ... "Even beautiful horse-drawn coaches designed by Ettore, for years in the private collection of his youngest son Roland, will be on display."... Meines Wissens lebte Roland Bugatti in Südfrankreich.“

Recherchen haben ergeben, dass das persönliche Archiv von Roland Bugatti mehrheitlich an Uwe Hücke (1939 - 2002) ging, ein Textilfabrikant und Bugatti-Sammler. 1971 veröffentlicht derselbe seine erste Bugatti-Chronik „Dokumentation einer Automobilmarke“.

Der grösste Teil des Archivs ex Roland Bugatti, ex Hücke (ein kleinerer Teil ging an einen Sammler namens Raffaelli) kam in den letzten Jahren ins Musée de l'Automobile in Mulhouse, das indessen auf Anfrage einen direkten Zugang bislang nicht gestattete.

Unklar ist bis heute zudem, was 1963 in Molsheim an Ettore Bugattis Bestand an Kutschen und Pferdegeschirren noch übrig geblieben war, dem oben genannten „Lot 3“.

Roland Bugatti's inheritance

Roland Bugatti's management of the factory in Molsheim from 1947 onwards was not met with great success. It is likely that he no longer had the same scope. The talk was of a difficult relationship with his father's second wife and other problems including a rather reserved friendship with his much older sister L'Ebé. Finally, in 1963, Roland Bugatti's hapless management led to the sale of the Bugatti factory to Hispano-Suiza. This was then in all probability the reason for the definitive division of the father's estate.

Judging by current publications and accessible documents, exactly what Roland Bugatti inherited is still not clear. According to the evidence available, it is likely that there is still much to be discovered. The Swiss car enthusiast Ferdinand Hediger told the author in the summer of 2010:

“As luck would have it, I have just received the latest issue of 'Automobile Quarterly' from the US, which had an article about the new museum of the great collector Peter Mullin from Oxnard, California. (His Talbot-Lago streamline coupe from Figoni & Falaschi had won 'Best of Show' at the Vila d'Este Concours d'Elegance in 2010). The report read: ... "Even beautiful horse-drawn coaches designed by Ettore, for years in the private collection of his youngest son Roland, will be on display."... . My understanding is that Roland Bugatti had lived in the south of France.“

(Translated from the German by Susan Niederberger.)

Research has shown that the majority of Roland Bugatti's personal archive went to Uwe Hücke (1939 - 2002), a textile manufacturer and Bugatti collector. In 1971, he published his first Bugatti chronicle 'Dokumentation einer Automobilmarke'.

Most of this archive has in recent years come into the possession of the Musée de l'Automobile in Mulhouse with a smaller part going to a collector named Raffaelli. The museum, however, has yet to allow the author access.

Still today it is unclear which parts of Ettore Bugatti collection of carriages and harness remained in Molsheim until 1963, those pieces being the above-mentioned Lot 3.



Die Nabenmarkierung der Coupé-Coach. (EB 01)

4. ETTORE BUGATTIS EIGENKONSTRUKTIONEN VON KUTSCHEN

Eingehende Recherchen führten zu vier Kutschen, welche die Signatur Bugattis tragen und die demnach als Eigenkonstruktionen zu bewerten sind. Die zwei bekanntesten sind die Coupé-Coach und der Pony-Phaëton, die der Schreibende 2010 und 2018 selbst untersuchen konnte. Sie zeigen spezielle Elemente, die mindestens für eine teilweise Produktion in den Werkstätten von Molsheim sprechen. Dort gab es seit den Zwanzigerjahren eine Schreinerei (für die Automobilaufbauten), eine Sattlerei und andere einschlägige Ateliers. Tochter Lidia sprach ausdrücklich davon, dass Ettore Bugatti „einige“ Kutschwagen in Molsheim habe fertigen lassen. Dazu kommt ein tiefer sportlicher Zweiradwagen, der sich heute ebenfalls in den USA befindet. Dieser war einmal in Besitz des heute gut achtzigjährigen belgischen Fahrrichters und Freund von Baron Jean Casier, Eric Andersen. Derselbe nannte einen weiteren leichten Wagen mit der Signatur Bugattis, der heute verschollen ist (vgl. S. 76).

Die Coupé-Coach (EB 01)

Die Vorstellung der Eigenkonstruktionen Bugattis beginnt mit seiner berühmtesten Kutsche in Form einer Coach. Der Bau des Wagens wurde nach Conway erst 1935 noch in Molsheim begonnen und kam 1936 unfertig nach Ermenonville (S. 70).

Die „Bugatti-Coach“ ist in der Welt einzigartig, zeigt sie doch eine Kastenform, wie sie sonst bei Coachen nicht üblich war. (Allerdings gibt es Entwürfe der Zeit um 1900 für ähnliche Projekte, vgl. Fig. 57 unten rechts). Der bauchig gewölbte Coupé-Kasten ist der im frühen 19. Jahrhundert beliebten Form des noblen Coupés mit kleinen Fenstern nachempfunden (vgl. Fig. 57 oben links). Genau diese von Bugatti „forme fiacre“ genannte Form hat der Patron auch vielen seiner eleganten Automobile verpasst und sie, wie hier, durch eine hellere Farbgebung zum dominierenden Stilelement gemacht. Ettore Bugatti bevorzugte übrigens für seine eigenen Fahrzeuge die Farben Gelb und Schwarz beziehungsweise Dunkelgrün. (Alte adlige Familien wählten traditionellerweise für ihren ganzen Fuhrpark und die Livreen von Kutscher und Groom dieselben Farben, in der Regel die Farben ihrer Wappen.)

Der Wagen befindet sich in sehr gutem Zustand. An den Coupékasten ist vorne und hinten, wie bei Coachen üblich, je eine Box angebaut. Das Frontpaneel besteht aus einer aufgeschraubten Metallplatte, hinten ist der Stauraum durch eine seitlich öffnende Türe zugänglich.

4. THE CARRIAGES DESIGNED BY BUGATTI

In-depth research has led to the identification of four carriages carrying Bugatti's signature, which could therefore be vehicles built by the Bugatti Company. The two best known are the Chariot-Coach and the Pony Phaeton that Harvey Waller bought at auction in America in 2000, which the author was able to examine at length in 2010 and 2018. They do in fact contain special elements which might indicate them having been at least partly constructed in the Molsheim workshops. Bugatti had had his own wheelwright and smithy since the twenties, making automobile bodies, as well as a saddlery and other relevant workshops. Daughter Lidia plainly states that Bugatti manufactured some carriages in Molsheim. There is the deep, sporting two-wheeler which today is located in America. This once belonged to Eric Andersen, the octogenarian Belgian driver and friend of Baron Jean Casier. He himself mentioned a fourth carriage, a sulky with Bugatti's signature, which is currently still undocumented (see p. 76).

The Chariot-Coach (EB 01)

The catalogue of Bugatti's own designs starts with his most famous carriage in the form of a coach. According to Conway, the vehicle was started in Molsheim but taken unfinished to Ermenonville in 1936 (p. 70).

This coach is unique built as it is with a chariot body, which was very unusual for that type of vehicle, although there were Parisian draughtsman's drawings made around 1900 for similar designs (see figure 57 below right). The bulbous curved chariot body with its small windows was built in the fashion much favoured in the early 19th century for elegant coaches (see figure 57 top left). It was exactly this 'forme fiacre' that the grand master Bugatti had used in many of his elegant automobiles and, as here, made it the dominant stylistic element using a brighter colour scheme. Bugatti favoured yellow and black or dark-green for his own vehicles. The old nobility had always used House colours on their equipage, generally those seen in the family coat of arms. The coach, although repainted, is in very good condition.

The chariot-shaped body has a boot at the front and back like a sporting coach. The front panel is closed, having a metal panel screwed on; the rear boot is accessible through a door hinged at the side.



56 (EB 01)
Lateral and rear view of the Chariot-Coach.

56
Seiten- und Rückansicht der Coupé-Coach.

Die Konstruktionsart der Coupé-Coach kennt man von der Bauweise der englischen Coachen. Genau so ist auch das Gestell gebaut, nämlich solid mit Plattformfedern und Langbaum. Die Masse stimmen mit Road Coachen der Grösse „full-size“ überein. Zur Bauweise als robuster Reisewagen passt auch die Überlieferung, Bugatti habe dieses Fahrzeug konstruiert, um damit über die Alpen in seine Heimatstadt Mailand zu fahren (S. 70). Dementsprechend ist auf dem Dach hinter der ablegbaren Sitzbank eine hübsch gestaltete, niedrige Dachgalerie für Koffer angebracht.

Nach Conway liess erst Baron Casier den Innenausschlag aus grünem Kunstleder und die Polsterung der Bänke aus dunkelgrünem Tuch anfertigen. Dort wurde der Wagen auch neu bemalt. Unter den Fenstern ist heute das Wappen von Baron Casier mit der Devise „Deus Fortitudo mea“ (Der Herr ist mein Schicksal) und zwei ineinander verschlungenen „C“ unter einer Krone angebracht. Die Naben tragen den Schriftzug „E. BUGATTI“, die Laternen aber die Gravierung „MILLION.GUIET & Cie. PARIS“, ebenso übrigens wie die Collinge-Achsen. Hinter diesen unterschiedlichen Signaturen steht eine komplizierte und nicht ganz auflösbare Geschichte. Baron Casier, der wie gesagt mit den Töchtern Bugattis persönlich bekannt gewesen war, sagte dem Schreibenden kurz vor seinem Tod, dass der Kasten in Molsheim, der Unterwagen mit den Gestellen aber bei Guet in Paris (dem ehemals besten Erbauer von Coachen in Frankreich) entstanden sei. Deshalb sei auch das Öffnen der seitlichen Türen nur beschränkt möglich. Tatsächlich zeigte die Autopsie, dass bei geringem Einschlag des Vorderwagens auf einer Seite die Kastentüre nicht geöffnet werden kann.

Wer hat nun an diesem Wagen was gefertigt? Sicher ist, dass Bugatti denselben selbst gezeichnet, die Coach indessen selber nie ganz fertiggestellt hat; offenbar war der Zweite Weltkrieg dazwischen gekommen. Bugatti eilte es offenbar auch nicht, besaß er doch für den Eigengebrauch längst mindestens eine Private Road Coach von Million-Guet, ebenfalls ausgerüstet mit einer Fußbremse aus den eigenen Automobilbeständen (heute in Portugal, vgl. S. 94). Dazu kam vielleicht eine zweite in Paris gebaute Coach in den Bugatti-Remisen (vgl. S. 110f.).

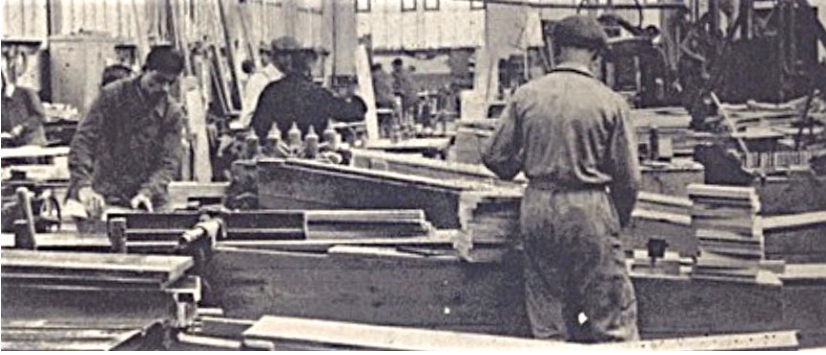
Zur Coupé-Coach gehört das S. 116ff. behandelte Fünferzuggeschirr mit Elfenbeineinlagen. Dieses weist allerdings an den Beschlägen Silberplattierung auf (sogenannt weisse Beschläge), diese Coach aber solche aus Messing (sogenannt gelbe Beschläge). Des Rätsels Lösung ist: Die Beschläge dieser Coach waren ehemals (wie der Bremshebel) weiss, also versilbert. Feinste Spuren an den Türklinken beweisen dies. (Siehe auch den Nachtrag S. 174.)

This is how Road Coach bodies were constructed, and the undercarriage is also similar with platform springs and perch. The measurements are those of a full-size Road Coach. The construction as a robust travelling vehicle also fits the story that Bugatti designed this coach to be able to drive over the Alps to his native city of Milan (see p. 70). Accordingly, there is a nicely designed low metal rail mounted on the roof, behind the hinged roof seats, on which to fasten luggage.

Conway wrote that Baron Casier had the interior lining remade in green imitation leather, and the outside roof-seats re-covered in dark green boxcloth when the vehicle was repainted. Under the window today is the Baron's coat of arms with the motto *Deus fortitudo mea* (God is my strength) and two intertwined C's under a coronet. The axle plates are marked E. BUGATTI; however, the lamps are stamped MILLION. GUIET & Cie. PARIS, as are the Collinge axles. The story behind these different markings is complicated and not entirely resolvable. Shortly before his death, Baron Casier, who was personally acquainted with Bugatti's daughters told the author that the body of the coach had been built in Molsheim, but the undercarriage and metalwork were from Guet, Paris, the best French builder of sporting coaches. This is the reason that it is not possible to fully open the coach's doors. In fact, tests reveal that unless the coach is standing completely straight, the doors cannot be opened at all.

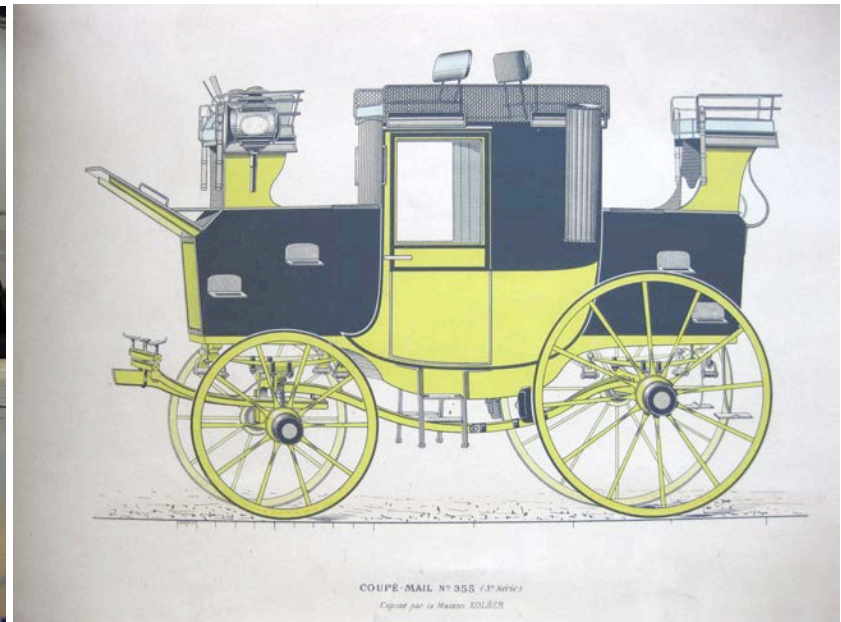
It is not clear who built which parts of this vehicle. It seems certain that while Bugatti drew up the plans himself, he was not involved in getting it finished as the Second World War intervened. Bugatti was in no hurry, as he already owned a Private Road-Coach for his own use built by Million & Guet. This coach was also equipped with a foot brake from the Bugatti works and now stands in Portugal (see p. 94). There was also possibly a second coach built in Paris (see p. 110).

The Chariot-Coach has its own set of five-horse harness also known as a pick-axe set (see p. 116) with ivory inlays. However, while this has silver-plated furniture, the coach has brass fittings. The solution to the puzzle is this: the coach fittings such as the brake arm were formerly silver-plated, as the finest traces on the door handles prove. (See also p. 174.)



57 A
The Chariot-Coach's body may have been built here in Molsheim's own workshops.

57A
In dieser Schreinerei von Molsheim dürfte der Coupé-Kasten entstanden sein (Aufnahme von 1932).



57 B
Stylistic influences and parallels to the Chariot-Coach.
Top left: 'berline coupée' of the late 18th century in Compiègne.
Top right: 'A Swiss Post Coach around 1850 that regularly travelled over the Gotthard.
Bottom left: The Bugatti type fiacre T 44 from 1929 with chariot-shaped body in the middle section.
Bottom right: An original design of 1901 from the 'Guide du Carrossier' published in Paris of a 'Coupé-Mail' which was then built by the coach builder Kölber in Budapest.

57 B
Stilistische Vorbilder und Parallelen zur Coupé-Coach.
Oben links: „Berline coupée“ des späten 18. Jahrhunderts in Compiègne.
Oben recht: „Coupé-Berline“ der Schweizer Post um 1850, die regelmässig den Gotthardpass befuhr.
Unten links: Der Bugatti-Typ Fiacre T 44 von 1929 mit ähnlicher Karosserie im Mittelteil.
Unten rechts: Vorlage von 1901 aus dem in Paris erschienenen „Guide du Carrossier“ eines „Coupé-Mail“, hergestellt von der Wagenfabrik Kölber in Budapest.

Coach und Fünferzuggeschirr entstanden nach Conway (S. 70), wie gesagt, für eine Reise Bugattis über die Alpen, genauer über den Gotthardpass. Dafür dienten der Schweizer Post lange von fünf Pferden gezogene Bergpostwagen, die im vorderen Teil einen ähnlichen Coupé-Kasten aufwiesen wie Bugattis Coach (vgl. Fig. 57 oben rechts).

Die aus einem Guss gefertigten, halbkugeligen Abdeckungen der Achsnaben mit dem Bugatti-Schriftzug zeigen ein Design, das an die 1920er und 1930er Jahre erinnert (vgl. Fig. 121). Darunter sind verkürzte Bronze-kapseln von Patentachsen und ganz besondere Nabenkonstruktionen verborgen (vgl. Fig. 59). Es sind dies auf der Drehbank gefertigte Bronzeflanschen, die mit dem inneren Teil der Nabe kranzartig verschraubt sind (und zwar mit den typischen 9mm Schrauben Bugattis). Hinten sind auf den Innenseiten grosse Trommelbremsen integriert. Nach Aussage von heutigen Spezialisten stammen diese eindeutig vom Bugatti-Modell Typ 44 oder 46, gehören also in die Zeit zwischen 1927 und 1931. Neben dem ausgeklügelten Fussbremspedal mit Seil- und Kettenzug weist der Wagen übrigens ebenfalls eine für Kutschen übliche Hebelbremse auf.

Auch andere Teile des Wagens zeigen die besondere Handschrift Bugattis. So sind etwa die oberen Federhände an den Plattformfedern mit Führungen versehen, wie man sie an keiner anderen Coach sieht (Fig. 58 oben). Eine besondere Lösung wurde für die seitlichen Aufstiegstritte gefunden. Sie mussten wegen des Einschlags der Vorderräder schmal angelegt werden, können aber mittels der aufklappbaren Deckel auf das doppelte Mass verbreitert werden (Fig. 58 in der Mitte). Am Wagen finden sich auch raffiniert konstruierte Einzelteile, die bei Zulieferern bezogen wurden. Dazu gehört die linksseitige Auszugsleiter der Pariser Firma A. Burel.

Die Coach zeigt mit dem integrierten Coupé ein besonderes Design. Bugatti kannte wohl ein Coupé ähnlicher Form vom Museum in Compiègne her. Dort steht bis heute ein Wagen des Pariser Carrossiers Deloche aus der Zeit des Premier Empire, das dort seit je „berline coupée“ genannt wird (vgl. Fig. 57 oben links). Jener Wagen hat eine ähnlich bauchige Form, kleine Fenster und einen weniger zugespitzten „Coupéfuss“. Bugatti hob auch, wie früher üblich, die elegante Seiten-Silhouette des Coupés durch eine helle Farbgebung hervor. Dieselbe Form des Kastens wandte Bugatti ebenso bei seinen Automobilen, besonders der Zwanzigerjahre, an.

Die für die Bugatti-Automobile oft gelesene Bezeichnung „style fiacre“ kommt wohl daher, dass in Paris noch länger pferdegezogene Coupés als Mietwagen auf den Strassen zu sehen waren, die „Fiacre“ (deutsch: Droschke) genannt wurden.

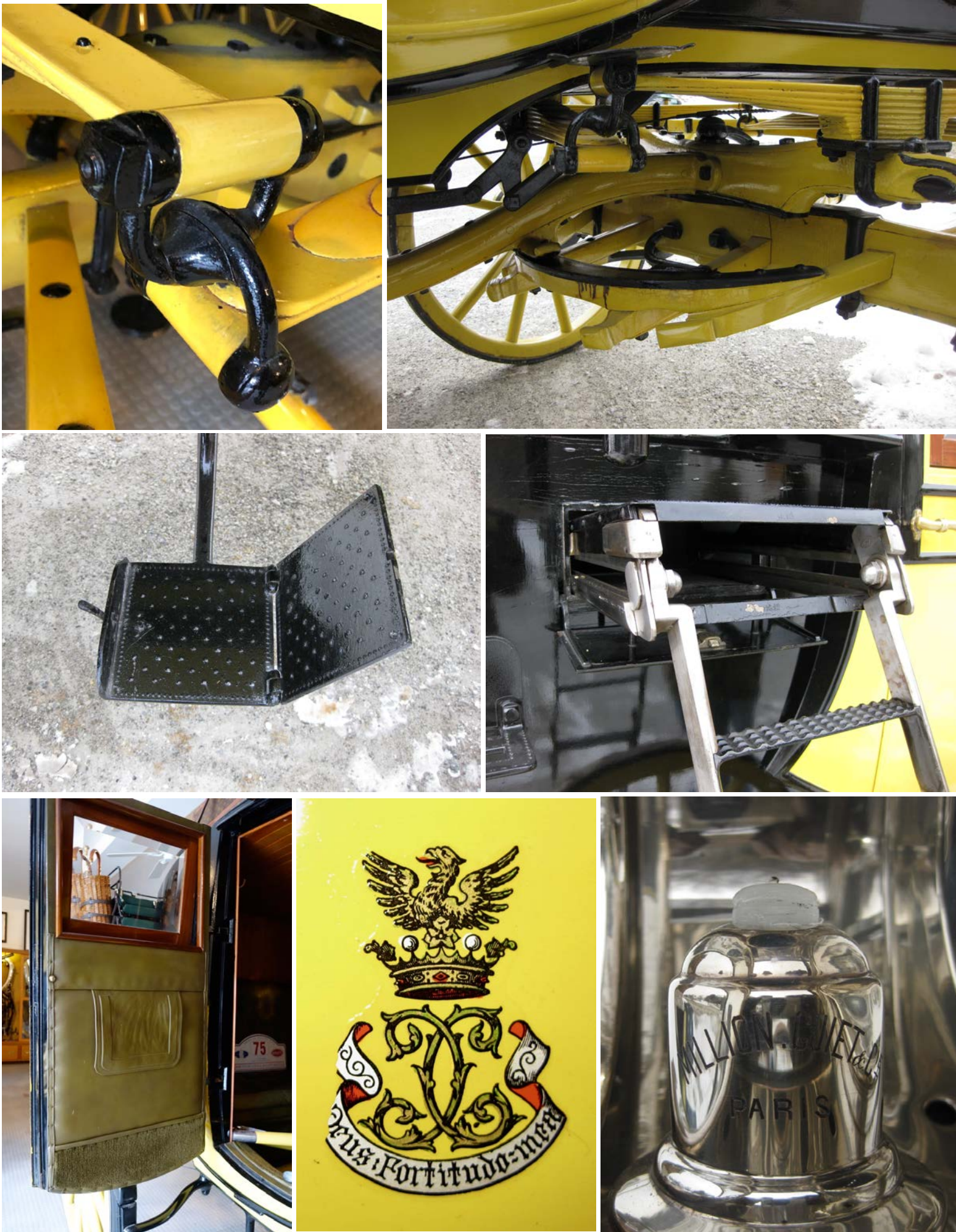
According to Conway (p. 70), the Chariot-Coach and the pick-axe harness were made for a tour Bugatti had planned to make across the Alps, more precisely over the Gotthard Pass. This was the road taken by the Swiss Post and they used long post wagons with a similar chariot body at the front (see figure 57 top right).

The cast-iron, half-spherical axle plates with Bugatti lettering show a design reminiscent of the 1920s and 1930s (see figure 121). Concealed underneath are the bronze capsules of patent axes and very unusual hub constructions. As figure 59 shows, these are lathe-made bronze flanges bolted to the inner part of the hub using the typical 9mm Bugatti screws. Large drum brakes are set on the inside of the rear wheels. According to specialists, these clearly come from the Bugatti model type 44 or 46, from the period between 1927 and 1931, so the important parts of the vehicle must have been made around that time. Besides the sophisticated foot brake pedal with rope and chain hoist, the coach also had a standard brake lever.

Other parts of the coach also show a distinctive Bugatti design; for example, the upper D-shaped spring-hanger on the platform springs with extra stability not seen on any other coach (figure 58 top left). A special solution was found for the coach door steps. They had to be narrow because of the size of the turning wheel, but could be widened to twice the size by means of their hinged lid. The coach also contains cleverly designed individual parts purchased from other suppliers. These include the near-side extendable ladder by the Parisian company A. Burel.

The coach with its chariot-shaped body is a very special design. Bugatti probably did know of a similar shaped chariot in the museum in Compiègne. A coach built by the Parisian coachman Deloche dating from the First Empire - which has always been known as the ‘berline coupée’ - still stands there today (see figure 57 top left). That vehicle has a similar bulbous shape, small windows and less of a curved front foot well. Bugatti also managed to accentuate the elegant silhouette of the lateral view by means of a bright colour scheme, as was custom in the past. Bugatti used this shape in car design, particularly during the 1920s.

The term ‘fiacre style’ - often used referring to Bugatti automobiles - probably comes from the name given to the cab types long used as vehicles for hire on the streets of Paris.



58 (EB 01)

Details on the Chariot-Coach: special spring D-links, the heavy undercarriage, hinged step, pull-out ladder (marked Burel à Paris), interior lining on the door, Baron Casier's armorial bearings and signature Million & Guet on the lamp's candle cap.

58

Details an der Coupé-Coach: Spezielle Federhände, massives Gestell, klappbarer Auftritt, ausziehbare Aufstiegsleiter (signiert Burel à Paris), Türausschlag und Wappen von Baron Casier sowie Laternensignatur von Million-Guiet.

Hugh Conway, der sich noch intensiv mit Ettore Bugatti austauschen konnte, erwähnt im unten abgebildeten Text Interessantes zur Coupé-Coach: später Bau (1935/36), viele Details nach „very-Molsheim“-Art, zugehöriges Fünferzuggeschirr und gebaut für eine Reise von Strassburg nach Mailand. Was für ein Projekt, die Fahrt mit einem Gespann über 475km, also eine Reise von mehr als einer Woche über die Alpen! Dafür gab es nur einen direkten Weg, nämlich den über Colmar, Basel, Luzern, über den Gotthardpass, Bellinzona und dann eben nach Mailand.

Es ist die Route, über die der Schreiber selbst zweimal als Kutscher mit einem Nachbau über den Pass mit dabei war und eine Schrift veröffentlicht hat („Der Gotthard-Postwagen“ von 1990, Digitalisat: academia.edu). Offensichtlich hat Ettore Bugatti diese Route und die alten Wagen genau recherchiert (vgl. Fig. 57 oben rechts).

Üblicherweise gibt es nur *eine* korrekte Anspannungsart für eine Coach, den Four-in-Hand, den Viererzug. Zu dieser Coach gehört aber ein Fünferzuggeschirr. Genau das ist die Anspannung, welche die Schweizer Pferdepost für den Zug der grossen Postwagen über den Gotthardpass einsetzte, nämlich vorne drei und hinten zwei Pferde! Auch der Wagen selbst ist gut für eine solche Reise gerüstet: zwei Bremssysteme, Dachgalerie für Gepäck, grosse Stauräume, solides Gestell und ausgeklügelte Nabekonstruktion der Räder. Lieven de Zitter sind Details aufgefallen, die für das Vorbild einer echten Road Coach und damit für einen Reisewagen sprechen. Dazu gehört, wie bei der gelben Coach EB 16, die bei der Dienerbank linksseitig erhöhte Galerie. Dort sass der „Guard“ genannte Groom im roten Rock leicht erhöht auf einem zweiten Kissen. Damit hatte er einen guten Überblick und konnte in engen Kehren mit Hornsignalen die Strasse freihalten.

Hugh Conway:

Four of the Bugatti coaches are of his own design and construction, the principal one being a large 2-door vehicle to be drawn by 5 or 4 horses, 3 x 2 or 2 x 2, two seats inside and 2 driving up top, and two servants one supposes outside up at the rear; room for two more or the inside two on top of the main coach when the weather was fine we suppose too. The Baron got the coach semi finished, as being built in 1935-6 it was not complete when Bugatti left Molsheim in disgust during the Communist troubles in 1936 and left behind what must have been a splendid team of coachbuilders and saddlers; the whole collection went then to Ermenonville, a Chateau Ettore had previously bought from Prince Radzwill (Mr Barbara Hutton as we recall), where they presumably remained along with three Royales until after the war.

Baron de Zitter completed the trimming and upholstery of the car, regrettable says not in the cloth cord that Bugatti favoured, but in leather, and restored the vehicle to its present pristine condition.

The detail of the coach is very-Molsheim like; the wheels are held on with our familiar 9 mm nuts, the rear brakes are Type 44, the cable work being the usual cable and chain of the cars. Hinges and door furniture are

Hugh Conway, who was in close contact with Bugatti, writes of some interesting facts about the Chariot-Coach: He mentions a late construction between 1935 and 1936, many details of the “very-Molsheim” style pick-axe-harness and the fact that it was built for a journey from Strasbourg to Milan. What a project, the drive with a team of horses of over 475km, a journey of more than a week over the Alps! There was only one direct route, namely via Colmar, Basel, Lucerne, over the Gotthard Pass, down to Bellinzona and then on to Milan.

It is the route that the author himself drove twice over the Alps with a replica coach resulting in a book ‘Der Gotthardbuch-Postwagen’ published in 1990, (digitized by academia.edu). Evidently Bugatti had carefully researched this route and its coaches (see figure 57 top right).

Normally there is only one correct method of driving a coach of any kind and that would be with a team of horses, four-in-hand. That is to say, all four reins in the one hand (the left) and the whip in the other. However, this particular coach type has a set of harness for five horses, which is the exact method used by the Swiss Post to horse their largest post wagons over the Gotthard Pass - five horses (two wheelers and three leaders). The coach itself is also well appointed for long journeys having two good braking systems, a roof rack for luggage, a large amount of room in the coach to store things and a solid frame and sophisticated hub construction on the wheels. Lieven de Zitter has pointed out details that speak for the model being based on a Road Coach and therefore a travelling vehicle. This includes, as on the Mühlbacher Private Road-Coach (EB 16), the raised back rail on the rear roof seat. In England this was the place where the guard in his red livery sat, on a slightly raised second roof seat cushion.

typical Bugatti and all the mechanical detail is excellent, apart from an odd mistake made in the layout which prevents the doors being opened when the steering is at full lock one way or the other.

The leather work from Molsheim is fabulous - magnificent leather collars and trimmings, perfect stitching, and metal link work in polished steel, rings being lined with ivory to prevent chaffing, and everything well decorated with the EB motif.

But as ABF points out what indulgence to one's vanity!

- HGC

Bugatti is said to have intended to drive the coach when finished over the Alps from Strasbourg to his birth place in Milan, and indeed the coach seems very well fitted to such duty, even if the trip would be hard going for the horses!



59 (EB 01)
 The construction of the hub and brake on the Chariot-Coach.
 Top: The inner construction of the hub; Molsheim's pattern.
 Middle: The drum brake and cable.
 Bottom: Brake pedal on the footboard.

59
 Nabe und Bremse der Coupé-Coach.
 Oben: Innere Konstruktion der Nabe nach „Molsheim Art“.
 Mitte: Trommelbremse mit Kabelzug.
 Unten: Fusspedal auf dem Stembrett.

Der Pony-Phaëton (EB 02)

Der Pony-Phaëton wird deshalb Siamesen-Phaëton oder Phaëton double (auch eine beliebte frühe Automobil-Karosserieform) genannt, weil er zwei gleiche Bänke hintereinander aufweist. Diese sind als Sommerwagen mit Galerien aus gedrechselten Säulen versehen. Vorne zeigen die Sitze die elegante Form der so genannten Stanhope-Säule (mit der siebenzackigen Krone Baron Casiers darauf). Der Wagen ist ausgewogen proportioniert und weist alte Gummireifen auf. Die Naben tragen auf den Abdeckblechen der Patentachsen den gegossenen Schriftzug „BUGATTI“. Auf dem Foto von Fig. 40 fährt der „Patron“ die Shetland-Ponys zweispännig. Zum Fahrzeug gehören bis heute die originalen Laternen (vgl. S. 6) und auch eine Dreispännervorrichtung sowie eine Vorwaage für vierspänniges Fahren (vgl. Fig. 27).

Der 117 cm hohe und 203 cm lange Wagen wurde ohne Zweifel von Bugatti gezeichnet, sonst hätte er kaum seinen Namen auf die Abdeckung der Radkapseln gesetzt. Wurde der Phaëton aber auch in Molsheim gebaut? Eher ja! Die Achsen und Radkapseln der Patentachsen tragen die Signatur des Zulieferers „LEMOINE PARIS“ sowie die Nummer 151083. Offenbar bezog man in Molsheim einige Teile von Zulieferern, wie das früher üblich gewesen war. Als Entstehungszeit des Wagens kommen am ehesten die Jahre vor 1930 in Frage, als Sohn Roland noch ein Kind war. Zum Wagen gehört ein Viererzuggeschirr (S. 120ff.).

The Pony Phaeton (EB 02)

This carriage is of a type referred to as a Siamese-Phaeton because both forward facing seats, set one behind the other, are identical. These are designed as summer vehicles, the seats having spindle backs. The front seats have the elegant form of the so-called Stanhope Pillars decorated with a seven-pointed Baron's coronet signifying Casier. The carriage is well proportioned and has the original rubber tread and the lamps are the originals too (see p. 6). The axle plates carry the name 'BUGATTI' in cast iron lettering. In figure 40 the patron can be seen driving a pair of Shetland ponies. This carriage still has its original extra splinter bar with fittings for driving three abreast and a set of team bars (see figure 27).

Bugatti undoubtedly designed the 45-inch high (117 cm) and 80-inch long (203 cm) phaeton or the axle plates would not carry his name. Today one would say that there is a high probability that it was built in Molsheim. The patent axles and axle plates are stamped with the name of the well-known supplier 'LEMOINE PARIS' and carry the number 151083. Obviously, some parts were outsourced from suppliers in Molsheim, as was usual earlier. The period it was built is most likely to be the years before 1930, when Roland was still a child. This vehicle has its own original team harness (see p. 120).



60 (EB 02)
A lateral view of the Pony Phaeton.

60
Der Pony-Phaëton in der Seitenansicht.



61 (EB 02)
Details from the Pony Phaeton showing the name on the axle plate and the unusual spring clip.

61
Pony-Phaëton in der Schrägansicht sowie Details der Nabensignatur und der Federhalterung.

Leichter Zweiradwagen/Road Cart (EB 03)

Für den leichten Zweiradwagen einen korrekten Modellnamen zu finden, ist schwierig. Er weist den Kasten eines amerikanischen Road carts auf, hat aber ein europäisches Scherensystem. Die geschweiften Kotflügel und andere Elemente erinnern an leichte Tilburys, wie sie auch in Oberitalien geschätzt wurden. Das leichte Fahrzeug kam vor 1960 in den Handel (aus Lot 1b gemäss S. 53). Eric Andersen erwarb ihn nach 1963 bei einem Händler in Brüssel und verkaufte ihn zusammen mit dem Bestand Baron Casiers 1987 ebenfalls an John Kluge in die USA. Heute ist der Wagen Teil des Fuhrparks von Carole Lyden nahe New York, die das Fahrzeug neu bemalen liess (Garnierung alt belassen).

Die Naben sind bei diesem Fahrzeug signiert mit „BUGATTI PARIS“. Was steht bei dieser einmaligen Signatur für eine Geschichte dahinter? Offenbar wurde das Fahrzeug nach dem definitiven Umzug Bugattis im Jahre 1936 in Paris gebaut. Damals begann Ettore Bugatti in und bei Paris eine neue Wirkungsstätte aufzubauen (vgl. S. 50ff.). Vielleicht entstand der Wagen erst um 1940, eventuell in der von Bugatti weitgehend übernommenen Fabrik „La Licorne“ (vgl. S. 52).

Der Wagen zeigt an verschiedenen Einzelteilen Besonderheiten, die für einen Entwurf von Ettore Bugatti sprechen, etwa die Platzierung der Haltegriffe auf den Kotflügeln. Eine weitere Eigenheit ist – für einen so leichten Wagen (ohne Bremse) – der Verstellmechanismus der Sitzbank, wie er sonst nur für schwere Dogcarts und Tandemwagen üblich war. Die Rückenlehne ist demontierbar. Die Laterne (original?) tragen den Schriftzug „LUCIDUS“. Dieser Wagentyp war sehr geeignet für leichte und schnelle Pferde, entweder Traber oder noch besser für einen kleineren Hackney, wie ihn Bugatti auch fuhr. Die Bugatti-Signatur auf den Naben war früher farblich hervorgehoben, wie das Bild rechts zeigt. Das wurde leider bei der letzten Restaurierung unterlassen (vgl. Fig. 63).

62 (EB 03)

An old photograph of the light two-wheeler Road Cart.

62

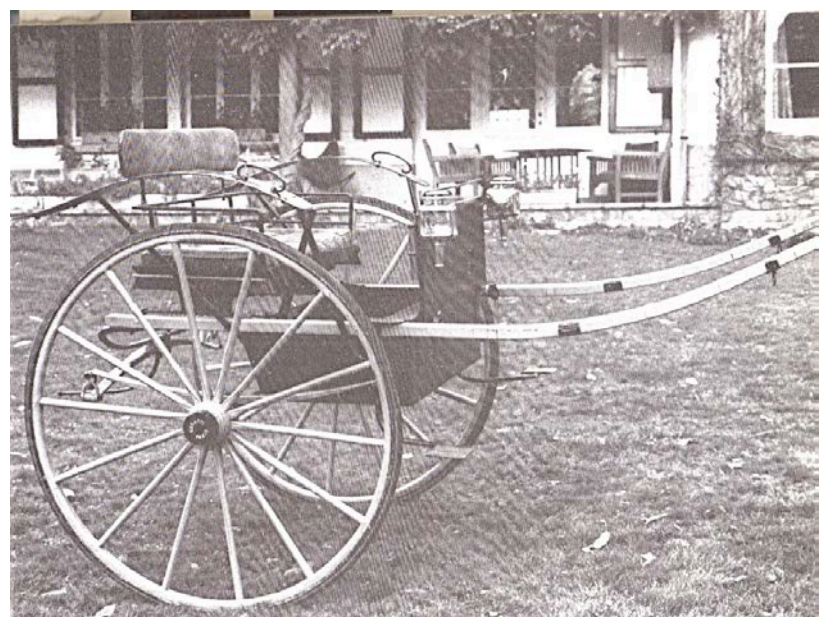
Ältere Aufnahme des leichten Zweiradwagens.

The lightweight two-wheeler or Road Cart (EB 03)

Finding a correct name for this lightweight two-wheeler is difficult. It has the body of an American Road Cart, but European type shafts. The curved mudguards and other elements are reminiscent of the lightweight Tilburys that were popular in northern Italy. When this vehicle came onto the market as part of Lot 1b, Eric Andersen bought it after 1963 from a dealer in Brussels and in 1987 together with the large collection of Baron Casier's vehicles, it was sold to John Kluge in the United States. Today the vehicle stands in Carole Lyden's driving stables near New York. She had it repainted but left the seat cushions and backs as they were.

The axle plates on this vehicle are embossed with the words 'BUGATTI PARIS' and there must be a reason for this. It seems that the vehicle was made in Paris after Bugatti moved there in 1936 (see p. 50). It is possible that the vehicle was built as late as 1940 at the factory that Bugatti took over 'La Licorne' (see p. 52).

Various unusual details on this vehicle speak for a design by Ettore Bugatti, such as the special handgrip on the mudguards. Another detail is the mechanism used to adjust the seat, normally only seen on heavy tandem vehicles and not used on a lightweight cart without brakes. The backrest is removable and the lamps, which may or may not be the original, are marked 'LUCIDUS'. This type of carriage was very suitable for fine, fast horses, either trotters or better still for a small Hackney such as Bugatti drove. The embossed Bugatti name was originally emphasized by use of colour as can be seen in the photograph to the right. Unfortunately, when it was restored this colour scheme was ignored (see figure 63).





63 (EB 03)

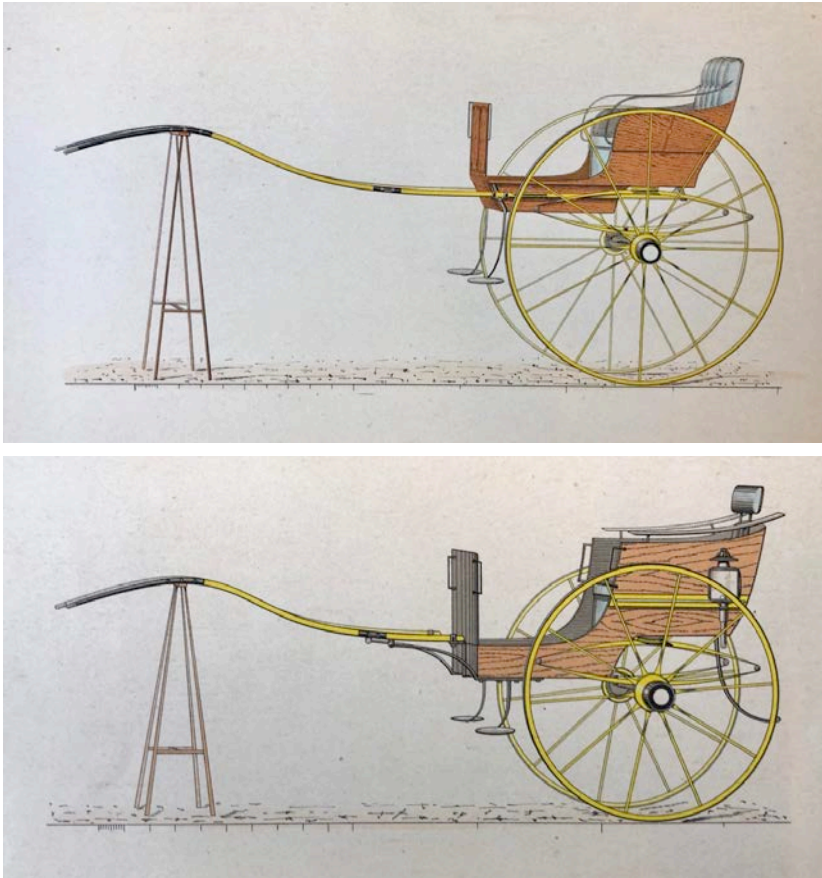
The Road Cart after restoration in 2000 showing details such as the hand hold on the near-side mudguard and the axle plate with the words BUGATTI PARIS.

63

Der leichte Zweiradwagen oder Road Cart nach der Restaurierung um 2000, Detail des Handgriffs auf dem linken Kotflügel und die Nabensignatur „BUGATTI PARIS“.

„Pony Trap“ (EB 04)

Nach Eric Andersen gab es um 1960 noch einen zweiten leichten Bugatti-Wagen. Er sah den Wagen in Frankreich, beim Forêt du Tronçay. Verkäufer war ein Garagist namens Verhaegen, der ihn damals unter der Hand weiterverkaufte. Dabei handelte es sich um einen Road Cart nach amerikanischer Art. Nach Andersen war der Wagen in „bois vernis“ gehalten, also naturlackiert. Das Fahrzeug soll nach dessen Aussagen auch mit „Bugatti Paris“ angeschrieben gewesen sein, gleich wie der zuvor beschriebene Zweiradwagen. Dieser Wagen dürfte identisch mit dem „Pony Trap ... On loan“ der Liste von Fig. 67 auf S. 79 sein. Wurde er deshalb unter der Hand weiterverkauft, weil er eigentlich Baron Casier gehörte?



64
Aus dieser Bandbreite von Modellen könnte der vermisste, naturgrundige Pony Trap mit Signatur „Bugatti Paris“ stammen.

The Pony Trap (EB 04)

Eric Andersen claimed that around 1960 there was a second lightweight Bugatti two-wheeler in existence, which according to Andersen could be the vehicle pictured below. He saw the vehicle in France, near the ‘forêt du Tronçay’. The vendor was a garage owner named Verhaegen who sold it on the quiet. The vehicle concerned was an American style Road Cart. According to Andersen, the vehicle was ‘bois vernis’, that is to say a natural varnished vehicle and marked ‘Bugatti Paris’ just like the two-wheeler described before. Could this be the vehicle listed in figure 67 on p. 79 as ‘on loan’ and might its sale have been kept quiet because it actually belonged to Baron Casier?



64
A couple of drawings and actual vehicles showing what the missing natural varnished Pony Trap marked BUGATTI PARIS might have looked like.

Gig mit Pneumatik-Rädern (EB 05)

Eine Fotografie von 1914 mit der Gattin Bugattis zeigt einen leichten Zweiradwagen ähnlich dem Typ Military. Solche tief gesetzten Zweiradwagen waren in Norditalien üblich, vor allem in Mailand und Umgebung, der Heimat von Barbara Maria Giuseppina Bugatti-Mascherpa.

Das Fahrzeug könnte mit den ungewöhnlichen Rädern mit Luftreifen teilweise eine Bugatti-Eigenkonstruktion gewesen sein. Diese sind den Rädern von frühen Bugatti-Automobilen sehr ähnlich. Angespannt ist in einem gut passenden Brustblattgeschirr wohl ein Trabpferd. Dafür sprechen die Glocken über den Vorderhufen.

The Gig on pneumatic tires (EB 05)

A photograph of Bugatti's wife, taken in 1914, showing a lightweight two-wheeled Gig rather like a Military. These two-wheelers, built low to the ground, were common in northern Italy, especially in Milan and its surrounding area, the birthplace of Barbara Maria Giuseppina Bugatti-Mascherpa.

The vehicle, with its unusual pneumatic tires, could have been in part a Bugatti design since the wheels are similar to those seen on early Bugatti automobiles. The horse, probably a trotter judging by the bell boots, is driven with a well-fitting breast-collar harness.



65 (EB 05)

Top: The wheel of an early Bugatti automobile in comparison to the gig's wheels.
Bottom: A photograph showing Barbara Bugatti driving the gig with pneumatic tires in 1914.

65

Oben: Das Rad eines frühen Bugatti Automobils als Vergleich zu den Rädern des Gig.
Unten: Barbara Bugatti im Jahre 1914 auf dem Gig mit Pneumatik-Rädern.

Roof-seat Break (EB 06)

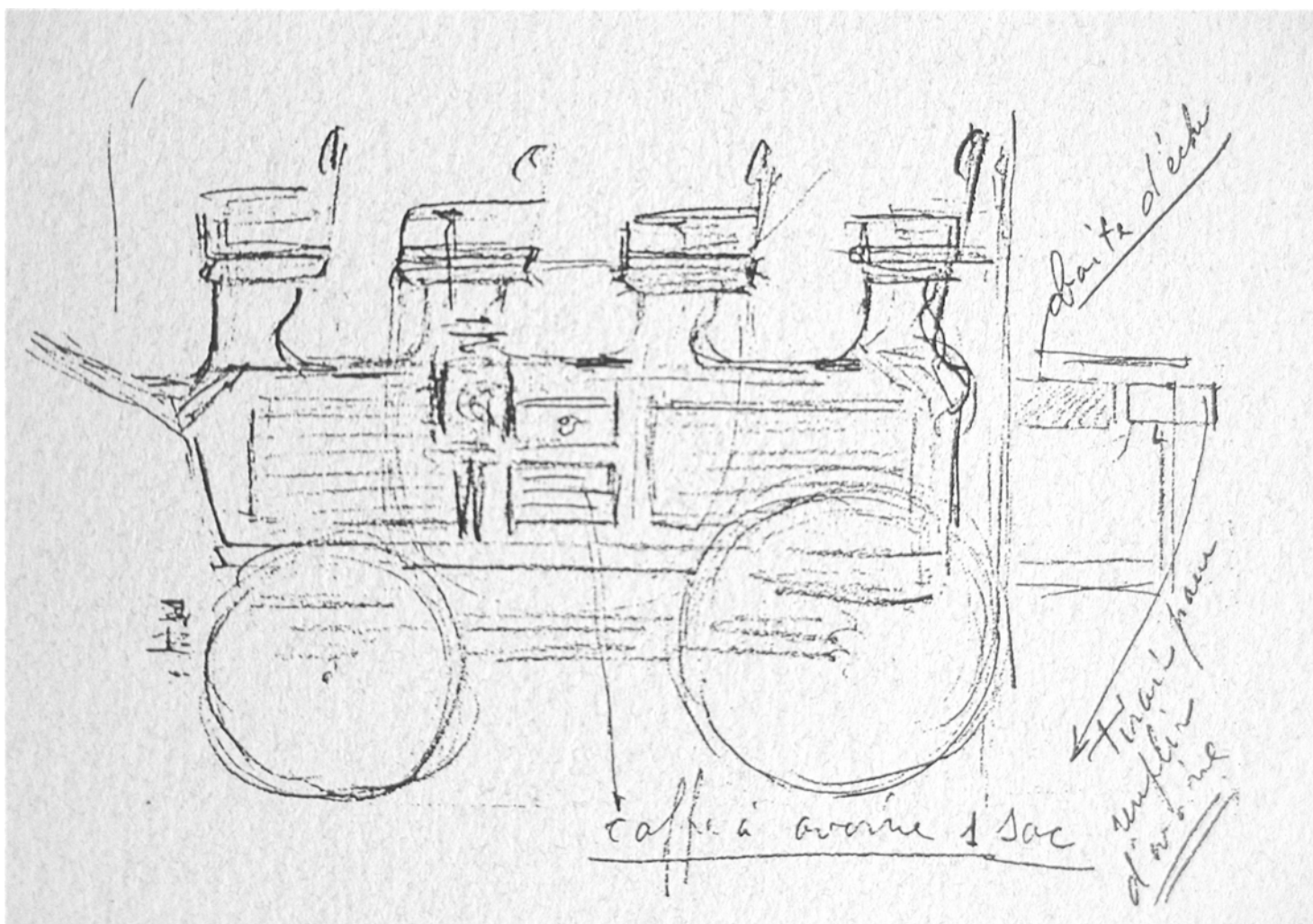
Von einem Roof-seat Break mit spezieller Ausrüstung im Kastenbereich gibt es eine eigenhändige Zeichnung Ettore Bugattis. War es nur ein Entwurf oder wurde dieser Wagen wirklich gebaut? Wir wissen es leider nicht. Es handelt sich hierbei um einen speziellen Typ mit vier Bänken und speziellen features im Kasten wie ein „coffre à avoine“ (also ein Haferkasten) in der Kastenmitte und eine „tiroir pour remplir d’avoine“ (also eine Hafer-Schublade) hinten. Demnach war dieser lange und mit einem aussergewöhnlich grossen Wagenkasten ausgerüstete, mindestens achtplätzig Break für längere Ausflüge ausgerüstet, während denen die Pferde gefüttert werden konnten.

Diese Zeichnung zeigt überdies, dass sich Ettore Bugatti aktiv mit verschiedenen Kutschenmodellen auseinandersetzte. Es ist anzunehmen, dass es von seiner Hand weitere Entwürfe von Kutschwagen gab, die es noch zu entdecken gilt.

The Roof-seat Break (EB 06)

There is sketch made by Ettore Bugatti himself showing a Roof-seat Break with special appointments on the body. Was this just a draft, or did this design actually get built? Unfortunately we do not know but the sketch shows an unusual design with four benches and special body features, such as the ‘coffre à avoine’ (a feed bin for oats) in the middle and a ‘tiroir pour remplir d’avoine’ (oat drawer) at the rear. Therefore, it would seem that this large vehicle with seating for at least eight passengers was built with long journeys in mind and where the horses could be fed along the way.

This drawing also shows that Ettore Bugatti was actively involved in understanding the various types of vehicles. It may be assumed that there are other designs from his pen that are yet to be discovered.



66 (EB 06)

A sketch by Ettore Bugatti of a special Roof-seat Break for long journeys with special room for the oat rations.

66

Skizze Ettore Bugattis eines speziellen Roof-seat Breaks für längere Touren mit speziellen Staumöglichkeiten für Haferrationen.

5. BUGATTIS WAGEN
VERSCHIEDENER HERSTELLER

Im Kutschenmuseum von Molsheim standen nach alten Schilderungen gegen 50 Kutschen. Bei diesen Wagen handelt es sich hauptsächlich um jene Kutschen, die Bugatti in den Dreissigerjahren von Molsheim nach Ermenonville brachte und von denen ein guter Teil zu Baron Casier nach Belgien kam. Ein Schlüsseldokument für dieses Lot 1 (vgl. S. 53) ist die unten abgebildete Liste von Hugh Conway. Sie wurde nach dessen Besuch bei Baron Casier verfasst. Darüber steht links oben in der Schrift von Jean Casier, „Exact“. Er bestätigte damit die Richtigkeit der Liste und setzte handschriftlich Korrekturen und Ergänzungen dazu. (Die Kugelschreiber-Notizen stammen vom Sohn, Baron Philippe Casier von 2010.) Die Liste führt 12 Fahrzeuge namentlich auf. Im untersten Satz werden zwei weitere Wagen genannt und die Tatsache, dass die Verkäuferin dieser Wagen Lidia Bugatti gewesen war. Baron Philippe Casier meinte, der Verkauf sei um 1963 erfolgt. Offenbar musste damals Schloss Ermenonville geräumt werden. – Nicht aufgeführt ist auf der Liste der grosse Break von Widerkehr (EB 13, siehe Fig. 39). Dieser gehörte zum S. 53 besprochenen Lot 3 (vgl. Fig. 38).

5. THE VARIOUS MAKERS OF THE
BUGATTI VEHICLES

According to contemporary accounts, the carriage museum in Molsheim formerly held around fifty coaches and carriages of which nearly thirty vehicles are mentioned here. These are for the greater part those carriages that Bugatti sent from Molsheim to Ermenonville in the 1930s, and those that went to Baron Casier in Belgium. A key document concerning Lot 1a (see p. 53) is the following list. This was compiled by Conway and drawn up after his visit to Baron Casier. At the top of the page to the left is the word ‘Exact’ written in Jean Casier handwriting. He was apparently confirming to Conway that the list was correct and added his own handwritten corrections and additions. (The notes made in pen were by his son, Baron Philippe Casier and date from 2010.) The list included 12 vehicles by name. The last sentence mentions two more carriages and the fact that these carriages had been bought directly from Lidia Bugatti. According to Philippe Casier the sale took place in 1963. Apparently Ermenonville Castle had to be vacated at this time. Not mentioned on the list is the large break by Widerkehr (EB 13, see figure 39). This vehicle belonged to Lot 3 (see figure 38).

Exact

List of ex-Bugatti Coaches now owned
by
Baron J. Casier, Chateau de Nokere, Belgium

Type	Maker	Remarks
1 Pony phaeton	Bugatti - Molsheim	Small
2 Coach	Bugatti - Molsheim	5 horse team
3 Pony Trap	Bugatti - Molsheim	On loan
4 Stanhope	Rotsch	2 wheeler
5 Small break	Million-Guiet	
6 Show wagon	Bertram Mills	Bar frame, tubeless tyres
7 Basket phaeton	Van Tassell & Kearney (U.S.)	
8 Phaeton	Million-Guiet	
9 Victoria	Muhlbacker	ex Prince Radzwill-Constantan Ermenouville Double sprung body
10 Break	Binder	
11 Omnibus	Million-Guiet	
12 Road Coach	Million-Guiet	

also 2
(2) Bugatti - Molsheim carriage disposed of at the time of purchase from the
Contesse de Poig (Lidia Bugatti).

67
The typed list from around 1964 describing vehicles from the Bugatti collection that Baron Casier kept for himself.

67
Liste von 1964 (circa) der von Baron Casier übernommenen und von ihm behaltenen Wagen der Bugatti-Sammlung.

Stanhope-Gig von Rothschild (EB 07)

Bei diesem Fahrzeug handelt sich um einen klassischen Stanhope-Gig aus der renommierten Fabrik Rothschild in Paris. Dieser Betrieb ging auf einen Deutschen zurück und hat mit der bekannten französischen Bankierfamilie Rothschild nichts gemeinsam. Der Wagen kam später in die Sammlung Gloria Austin in Florida.

Der Rotondensitz besteht hier aus gedrechselten Säulen. Mit solchen leichten Wagen wurden vor allem schneidige Hackneys eingespannt.

Der Wagen scheint zur Zeit von Baron Casier neu bemalt und mit seinem Wappen versehen worden zu sein.

The Rothschild Stanhope Gig (EB 07)

This vehicle is a classic Stanhope Gig, apparently from the prestigious Rothschild factory in Paris. This German coachbuilder had nothing to do with the well-known French banking family Rothschild. The gig is now standing in the Gloria Austin Collection in Florida.

It has a turned spindle-back backrest. These types of light vehicles were horsed by fine Hackneys.

The vehicle appears to have been repainted by Baron Casier and it has his heraldic arms on it.



68 (EB 07)

A Stanhope Gig by Rothschild, Paris. This is an elegant vehicle built along English lines, weighing about 200 kg.

68

Stanhope-Gig von Rothschild, Paris. Hier handelt es sich um einen eleganten, etwa 200 kg schweren Zweiradwagen nach englischen Vorbildern.

Break von Million & Guet, Paris (EB 08)

Der zierliche Jagd-Break mit voluminösem Kasten wurde für grössere Ponys oder kleinere Pferde gebaut. Der auf einem Eisengestänge montierte Dienersitz konnte abgenommen werden, wenn man ohne Groom ausfuhr. Die Naben weisen auf Mail-Achsen oder Schein-Mail-Achsen hin, was zum Langbaumgestell passt.

Das in dieser Grösse eher seltene Modell könnte eine Neuanfertigung für Ettore Bugatti gewesen sein. Dafür spricht die Konstruktion der Bremsen mit Fusspedal ebenso wie der Wagenbauer Guet & Cie. (zur Autozeit meist Million-Guet geschrieben, vgl. Fig. 110). In demselben Betrieb in Levallois-Perret bei Paris waren ja auch auch wesentliche Teile der Coupé-Coach entstanden. Dieses Modell ist von der Sitzdisposition her die kleinere Ausführung zum Break von Fig. 75. Der Wagen gehört heute Frédéric Depré in Belgien.

The Million & Guet Sporting Break (EB 08)

The elegant hunting break with voluminous body was built for large ponies or cobs. The groom's seat mounted on iron metalwork could be removed if it were driven without grooms. The axles indicate mail axles or false mail axles, which is fitting as it is built on a perch.

This carriage, rather unusual in this size, could have been built specially for Ettore Bugatti. The indications are the construction of the foot brakes and the coachbuilder Guet & Cie., by the time of the motorcar mainly known as Million-Guet, see figure 110. This company in Levallois-Perret near Paris also produced many components of the Chariot-Coach. Judging by the seating arrangements, it is a smaller version of the break shown in figure 75. Today the vehicle belongs to Frédéric Depré from Belgium.



69 (EB 08)

A small break by Million & Guet built on a perch with a detachable groom's seat at the back.

69

Jagd-Break von Million-Guet mit Langbaumgestell und abnehmbarem Dienersitz.

Show Wagon von Mills (EB 09)

Dieser Wagen der Sammlung Siegwald Tesch ist von Mills in London signiert, der sich nach 1900 auf den Typ „Show Wagon“ spezialisiert hatte. Mit solchen leichten Gefährten wurden bei den damals in Mode gekommenen „Show Ring“-Vorführungen Hackneys mit hoher Knieaktion vorgeführt. Der Wagen hat sich mit dem originalen Kissen, Teppich und weissen Luftreifen erhalten. Dieses Modell wird im Mills-Katalog „Bailey Pneumatic Wagon“ genannt, der gleich teuer wie ein Zweirad-Dogcart war. Er dürfte um 1920 entstanden und eine Neuerwerbung von Ettore Bugatti gewesen sein. In mehreren Details unterscheidet sich der Bugatti-Wagen von den Abbildungen im Mills-Katalog: rundes Verzierungselement am Geländer vorne, kein Langbaum sowie seitlich je zwei Öffnungen im Sitzrahmen, wohl zum Einstecken von zwei gabelförmigen Laternenhalterungen. Der Inhaber der in London-Paddington angesiedelten Kutschenfabrik Mills, Bertram Mills (1873 - 1938), war ein bekannter Pferdeliebhaber und Viererzugfahrer sowie Zirkusdirektor (vgl. Fig. 112). Gut möglich, dass Ettore Bugatti denselben persönlich kannte und in England einen Präsentationswagen für seine Hackneys bestellte. Eine bei Mills-Wagen bisher nicht beobachtete Besonderheit ist die Federung. Statt der üblichen doppel-elliptischen Querfederung sind hier am Kasten vorne und hinten je zwei Federpakete montiert. Diese geben dem Fahrzeug eine deutlich bessere Seitenstabilität. Liegt hier eine Innovation Ettore Bugattis vor?

The Mills Show Wagon (EB 09)

The vehicle is marked Mills, London; they were a company who specialized in this type of Show Wagon after 1900. It was fashionable to use such a vehicle to show high stepping Hackneys in competition. The vehicle still has its original seat cushions, carpet and white pneumatic tires. In the Mills catalogue, this model was called the 'Bailey Pneumatic Wagon', and cost the same as a two-wheeled dogcart. It probably dated from around 1920 and was a new acquisition for Bugatti. Several details on this vehicle differ from the illustrations in the Mills catalogue, such as on the sides of the seat rail frame, round decorative element on the railing front, lack of a perch, and the two openings on the side of the seat frame, probably to carry two forked lamp mounts. The owner of the London-Paddington based Mills coach factory, Bertram Mills (1873-1938) was a well-known circus owner and ringmaster, a horse lover and four-in-hand driver (see figure 112). It is quite possible that Ettore Bugatti knew him personally and therefore ordered a presentation car for his Hackneys in England. A feature not previously observed on Mills' carriages is the suspension. Instead of the usual double elliptic transverse springs, the two sets of springs are mounted on the body front and rear. These give a significantly better lateral stability to the vehicle and may point to them being an Ettore Bugatti innovation. The vehicle is today in the collection of Siegwald Tesch in Wiehl.

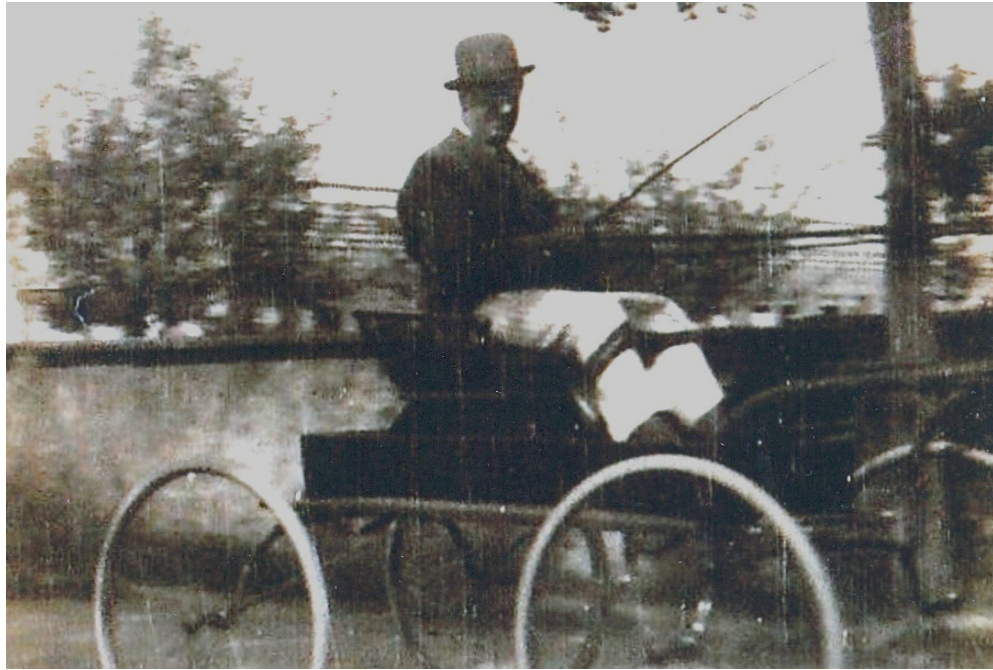


70 A (EB 09)

A lateral view of the Show Wagon, around 1920, showing the name on the axle cap.

70 A

Seitenansicht des „Show Wagon“ der Zeit um 1920 und Kapselsignatur.



70 B (EB 09)

The Show Wagon with Ettore Bugatti, showing the original upholstery, the special springs and the embossed rubber tread.

70 B

„Show Wagon“ der Zeit um 1920 mit Ettore Bugatti, mit Details der originalen Polsterung, der speziellen Federung und der Reifenmarkierung.

Basket Phaëton von Van Tassel & Kearny (EB 10)

Der Basket Phaëton mit rotem Gestell und Rädern ist mit dem geflochtenen Oberkasten und der vorderen Querfederung wiederum ein Fahrzeug amerikanischer Bauart. Er wird in Amerika auch „Cut Under Basket Phaeton“ genannt, weil der Kasten eine Passage für die Vorderräder aufweist. Diese Konstruktion ergibt einen besseren Einschlag der Vorderachse. In einer auf Schloss Nokere aufbewahrten Liste wird erwähnt, der Wagen sei angeschrieben gewesen von Van Tassel & Kearny. Das war kein Kutschenhersteller, sondern ein in New York angesiedeltes Verkaufsunternehmen für edle Pferde und Luxuswagen. Der Verbleib des Fahrzeugs ist unbekannt. In Amerika werden solche Wagentypen auch „Wicker-Phaeton“ genannt. Dieses Modell wurde von Damen sehr geschätzt; deswegen weisen die meisten Vertreter – wie hier – einen Dienersitz auf. Die Laternen und ihre Grösse sprechen für eine Zufügung nach europäischer Art.

The Van Tassel & Kearny Basket Phaeton (EB 10)

The Basket Phaeton with the red body and wheels is another American-style vehicle, with a basket body – hence the name – and transverse springs at the front. It is also known in America as a ‘Cut Under Basket Phaeton’ because the body has an arch to allow for a better turning lock. A list kept at Nokere Castle mentions that the carriage was marked Van Tassel & Kearny. They were not a coach manufacturer but a New York based company specialising in well-bred horses and status carriages. The whereabouts of this vehicle is unknown to date. In America such vehicles were known as Wicker-Phaetons. This model was very fashionable with ladies, which is why the most dealers ordered vehicles with a rumble seat to carry a servant. The size and shape of the lamps would suggest them having been a European adaptation.



71 (EB 10)

The American Basket Phaeton marked Van Tassel & Kearny, New York.

71

Amerikanischer Basket Phaëton mit der Signatur von Van Tassel & Kearny in New York.

Doppel- oder Siamesen-Phaëton von Million & Guet (EB 11)

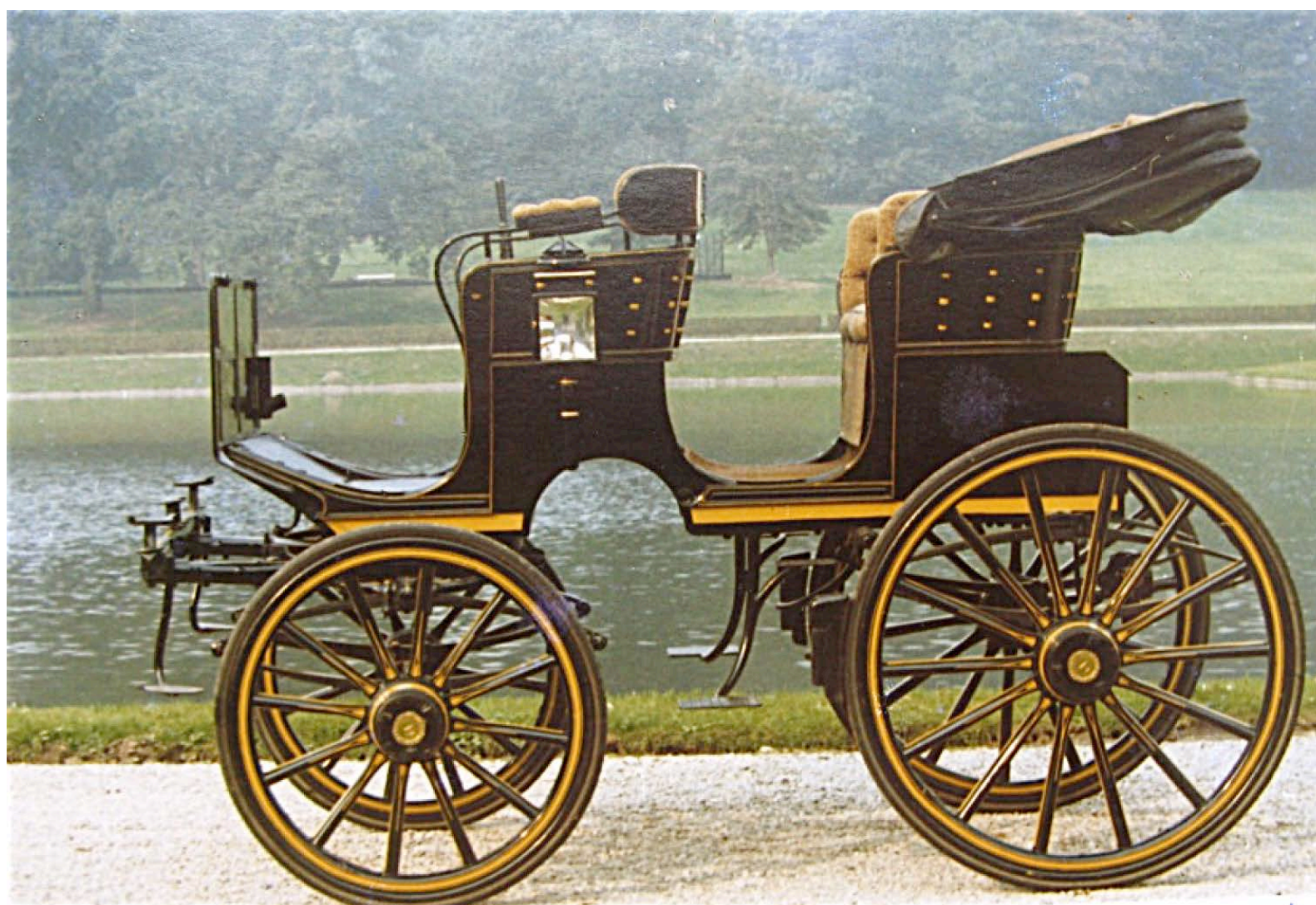
Diesen Wagen von Million & Guet in Paris fuhr Ettore Bugatti besonders gerne selbst (vgl. Fig. 42 und 43). Die Sitze sind auf gleicher Höhe angebracht, daher die Bezeichnung Doppel- oder Siamesen-Phaëton. Bei manchen Wagen dieses Typs konnte das Verdeck wahlweise vorne oder hinten angebracht werden, je nachdem, ob der Herr vorne oder hinten sass.

Die Form und die robuste Bauweise dieses Wagens spricht für ein spätes Modell der Carrosserie Million & Guet, eventuell nach 1900. Der Wagen ist heute Teil der Sammlung von Russell Bernabo bei Richmond in Virginia.

The Million & Guet Siamese Phaeton (EB 11)

Ettore Bugatti was particularly fond of driving this carriage by Million & Guet, Paris, himself (see figures 42 and 43). The twin seat benches give this vehicle its English name, Siamese Phaeton. Some of these types have a hood that can be mounted over the front or back seat depending on whether the gentleman was sitting in front or behind.

The shape and strong construction of this vehicle would speak for it being a later model from the coachbuilders, possibly as late as 1900. Today this carriage is part of Russell Bernabo's collection near Richmond, Virginia.



72 (EB 11)
The Siamese Phaeton by Million & Guet, Paris.

72
Doppel- oder Siamesen-Phaëton von Million & Guet, Paris.

Mylord (Victoria) von Mühlbacher (EB 12)

Der Mühlbacher-Wagen ist eines der seltenen Modelle in der Sammlung Bugatti, das nur vom Kutscher gefahren werden konnte. Der (zuweilen auch Victoria genannte) Mylord à huit ressorts wurde beim Kauf des Schlosses Ermenonville von Ettore Bugatti 1932 mit übernommen, denn in einer zweiten Liste auf Schloss Nokere steht eindeutig: „ex Prince Radziwill-Constantants Ermenonville double sprung body“. Er geht also auf Constantin Radziwill (1850-1920) zurück, der für seine schönen Equipagen berühmt war (vgl. S. 50ff.). Der noble Stadtwagen der renommierten Carrosserie Mühlbacher dürfte identisch sein mit der oben S. 52 genannten „Barouche“, die Bugatti in Paris noch in den Dreissigerjahren vorführte. Der Einsatz achtfach gefederter Wagen war um 1900 für spezielle, hochstehende Anlässe reserviert.

Mit der Carrosserie Mühlbacher ist mit diesem Wagen ein weiterer grosser Wagenbauer Paris' vertreten. Offenbar sammelte Bugatti bewusst repräsentative Modelle der um 1900 führenden Wagenbauer Frankreichs. Dazu gehörten neben Mühlbacher eben Rothschild, Million & Guiet wie auch Henry Binder. Dabei hatte jede Carrosserie ihre Spezialgebiete, etwa Million & Guiet für sportliche Wagen oder Rothschild für eher formelle Kutschen.

The Mühlbacher Victoria (EB 12)

The Mühlbacher is an unusual carriage in Ettore Bugatti's collection as it is coachman driven. Built on 8-springs, it came with the purchase of Ermenonville Castle in 1932. A second list of carriages at Nokere Castle clearly states 'ex Prince Radziwill-Constantant's Ermenonville double sprung body'. Therefore, it had once belonged to the Castle's previous owner, Constantin Radziwill (1850-1920) who was renowned for his elegant turnouts (see p. 50). The fine town carriage by the famous coachbuilders Mühlbacher, could be the same vehicle that Bugatti used in Paris in the 1930s that was mentioned on p. 52 as being a Barouche. The use of carriages built on eight springs was reserved for important social occasions around 1900.

This carriage represents another famous Parisian coachbuilder. It would seem that Bugatti intentionally collected status carriages built by the leading French coachbuilders of the early 20th century. Besides Mühlbacher these included Rothschild, Million & Guiet and Henry Binder. These companies were all well known for their particular models - Million & Guiet for their sporting vehicles and Rothschild for their formal carriages.





73 (EB 12)

On the left: The 8-Spring Victoria, or Mylord, once belonging to Prince Constantin Radziwill.

Top: A lateral view of the vehicle.

Bottom: Photograph showing the prince's Parisian coach house in 1911 with other town vehicles. The coach house at the country seat at Ermenoville Castle would have been finished to the same high standard.

73

Links: Achtfach gefederter Mylord (beziehungsweise Victoria) des Prinzen Constantin Radziwill.

Oben: Der Wagen in der Seitenansicht.

Unten: Die Wagenremise des Prinzen Constantin Radziwill in Paris im Jahre 1911 mit weiteren noblen Fahrzeugen. Auf dessen Landsitz, Schloss Ermenonville, dürfte die Wagenremise ähnlich nobel ausgestattet gewesen sein.

Break de chasse von Widerkehr (EB 13)

Der schon auf Fig. 2 abgebildete Wagen kommt aus einer belgischen Sammlung (de Smet, wohl ex Schroven) und konnte nur dank der Fotografie von Fig. 38 als aus ehemaligem Bugatti-Besitz stammend identifiziert werden. Das Fahrzeug kommt aus dem Lot 3 an Bugatti-Wagen, vermutlich wie das Coupé (EB 28) und der Vierrad-Dogcart (EB 29). Alle drei Fahrzeuge waren gelb und schwarz bemalt, ähnlich schlicht gestaltet und stammen von Widerkehr in Colmar (zum Teil mit Produktionsnummern in enger Folge). Sie könnten von Ettore vom gleichen Vorbesitzer erworben worden und zusammen an einen Nachbesitzer gegangen sein. Auf den Türen des grossen Break ist ein Wappen angebracht, das wohl eher nach als vor der Zeit Bugattis angebracht worden ist (vgl. Fig. 123).

Das 881 kg schwere Fahrzeug mit Langbaum, Mailfederung und Schein-Mailachsen mit durchdesignten eckigen Konturen steht heute in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim. Es dürfte um 1900/10 entstanden sein und hat mit der Ziffernfolge 1692 eine ähnliche Produktionsnummer wie der Vierrad-Dogcart (EB 26) in der gleichen Sammlung (1630), der ebenfalls aus Bugatti-Besitz stammen dürfte. Ettore Bugatti muss den herrlichen achtplätzigigen Wagen von einem vermögenden Erstbesitzer übernommen haben. Der Wagen ist im alten Zustand erhalten, in Belgien ist er nur ausgebessert worden. Der Unterkasten zeigt über dem Schwarz einen dunklen grünen Schimmer. Original ist auch die Ausstaffierung in hellem Tuch mit schwarzem Lederkeder.

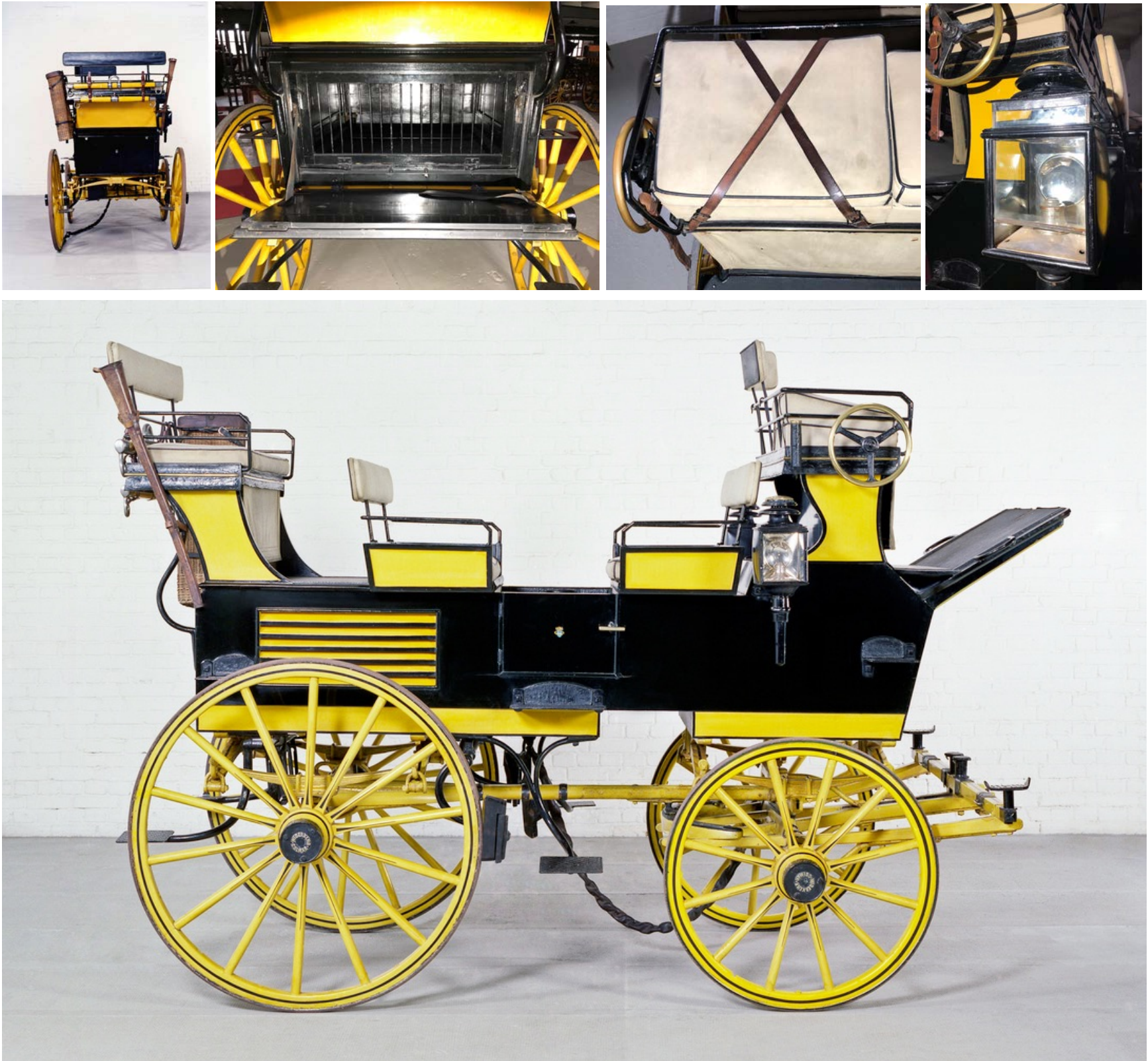
In Mannheim wurden die Ersatzwaagscheite, die Vorwaage, das Coachhornfutteral und der Schirmkorb zugefügt. Zum Originalzustand gehören aber die Bockbrettlaternen wie die beiden Laternen, letztere von Widerkehr graviert und mit der Marke „Ch. de l'Ecluse“, Paris versehen. Diese sind drehbar, also nach dem System „jours et nuit“ gebaut. Eine Besonderheit dieses Wagens ist die Ausstattung der Bremsmechanik mit zwei Schwungrädern, links und rechts am Bockszitz.

The Widerkehr Break de Chasse (Hunting Break) (EB 13)

The vehicle seen in figure 2 comes out of the Belgium collection (de Smet, or ex-Schroven) and thanks to photographic evidence (see figure 38) can be identified as having been part of Bugatti's collection. It was part of Lot 3 of Bugatti's carriages presumably together with the Brougham (EB 28) and the Four-wheel Dogcart (EB 26). All three vehicles painted black and yellow, were similar plain models and built by Widerkehr in Colmar with close production numbers. It might be that Bugatti bought all three from a single previous owner and sold them on together. On the door of the large break is coat of arms, which most certainly dates from after Bugatti's ownership (see figure 123).

The 881 kg vehicle on a perch with false mail axles is of a well-designed square shape and today stands in Heinz Scheidel's collection in Mannheim. It would have been built between 1900 and 1910 and carries the numerical sequence 1692, a similar production number to the four-wheeled Dogcart (EB 26) in the same collection (1630), which again is supposed to have come from the Bugatti collection. Bugatti must have bought this magnificent eight-seater vehicle from its wealthy first owner. The break is still in original condition, having had the paintwork touched up in Belgium. The undercarriage appears to be painted a very dark green. The cushions are also original, lined in a light-coloured cloth with black leather piping.

The spare bars, the splinter bar, the coach horn case and the umbrella basket were added in Mannheim. Both the footboard lamp and the side lamps are original; the later engraved Widerkehr, and marked 'Ch. De l'Ecluse, Paris'. These are travelling lamps which can be set blind by lifting the inner lamp out and turning it one quarter so lining up the glass sides behind the metal panels. A peculiarity of this vehicle is the braking mechanism with its two flywheels set on either side of the coachman's seat.



74 (EB 13)

A large Break de Chasse by Widerkehr, Colmar.

Top: Rear view showing the grille to keep the dogs in. The box seat seen from above, and the offside lamp showing the sliding glass panel, which opened to allow the candle to be lit.

Bottom: Lateral view.

74

Grosser Break de chasse von Widerkehr, Colmar.

Oben: Hinteransicht, hinteres Gitter vor dem Hundeabteil, Bockkissen von oben und Laterne mit Schiebefenster zum Anzünden der Kerze.

Unten: Seitenansicht.

Break de chasse von Binder (EB 14)

Der sechsplätzig Wagen war zur Zeit Bugattis zunächst dunkel bemalt (siehe Abbildung unten). Fig. 43 und 44 zeigen ihn aber mit hellem Gestell und Rädern. Demnach wurde er zur Zeit Bugattis umgemalt! (Einige Wagen scheinen indessen erst zur Zeit Baron Casiers in Gelb und Schwarz umlackiert worden zu sein.) Dieses Fahrzeug steht heute in der Wagensammlung von Fred Hollaender. Der Wagen ist komplett ausgerüstet mit den originalen Laternen, Schirmkorb und Futteral für ein Coachhorn. Er weist eine sportliche (schnell zu bedienende Hebelbremse) auf. Im Kasten ist Platz für die Mitnahme von Hunden; deshalb ist hinter der hinteren Klappe ein naturlackiertes Gitter aus Holz angebracht.

Der Wagen kann vier- und zweispännig gefahren werden, wie die Deichselbrille auf dem unteren Bild zeigt. Die Mitnahme von zwei Grooms war beim Viererzug obligatorisch. Dafür bietet dieser Wagen zwei Möglichkeiten. Entweder konnte ein Hochsitz eingesteckt werden, wie dies das untere Bild zeigt. Oder der Hochsitz konnte mitsamt seinem Fussbrett abgeschraubt und die hinterste Bank mit Kissen für die Grooms benützt werden, wobei die hintere Kastenklappe als Beinstütze diente. Bei der letzteren Möglichkeit sassen die Bockdiener Rücken an Rücken zu den Passagieren auf der Hauptbank.

The Binder Break de Chasse (EB 14)

When Bugatti owned this heavy six-seater vehicle it was painted in dark colours (see the following illustrations). However, it can be seen in figures 43 and 44 with light coloured wheels. Therefore it must have been re-painted by Ettore Bugatti! (Many vehicles would seem to have been repainted in yellow and black during the period when Baron Casier owned them.) The vehicle now stands in Fred Hollaender's collection. The vehicle has its original appointments such as its lamps, umbrella basket and case for a coach horn. It was fitted with a sporty quick-to-use lever brake. The vehicle is appointed to carry dogs in its long body; this can be seen by the use of a natural varnished wooden ventilation grille set at the rear.

The break can be driven with a pair or a team judging by the swanhead pole (team pole). Two grooms or servants were always needed when driving four horses, but this carriage offers two options. It can either be used with a hind groom's seat as shown in the photograph below or the entire seat can be unbolted and removed together with its footrest – which is otherwise covering the third seat cover – as can be seen in the centre photograph of figure 75 B. The tail gate can be used open as a footrest. This leaves the grooms facing backwards.

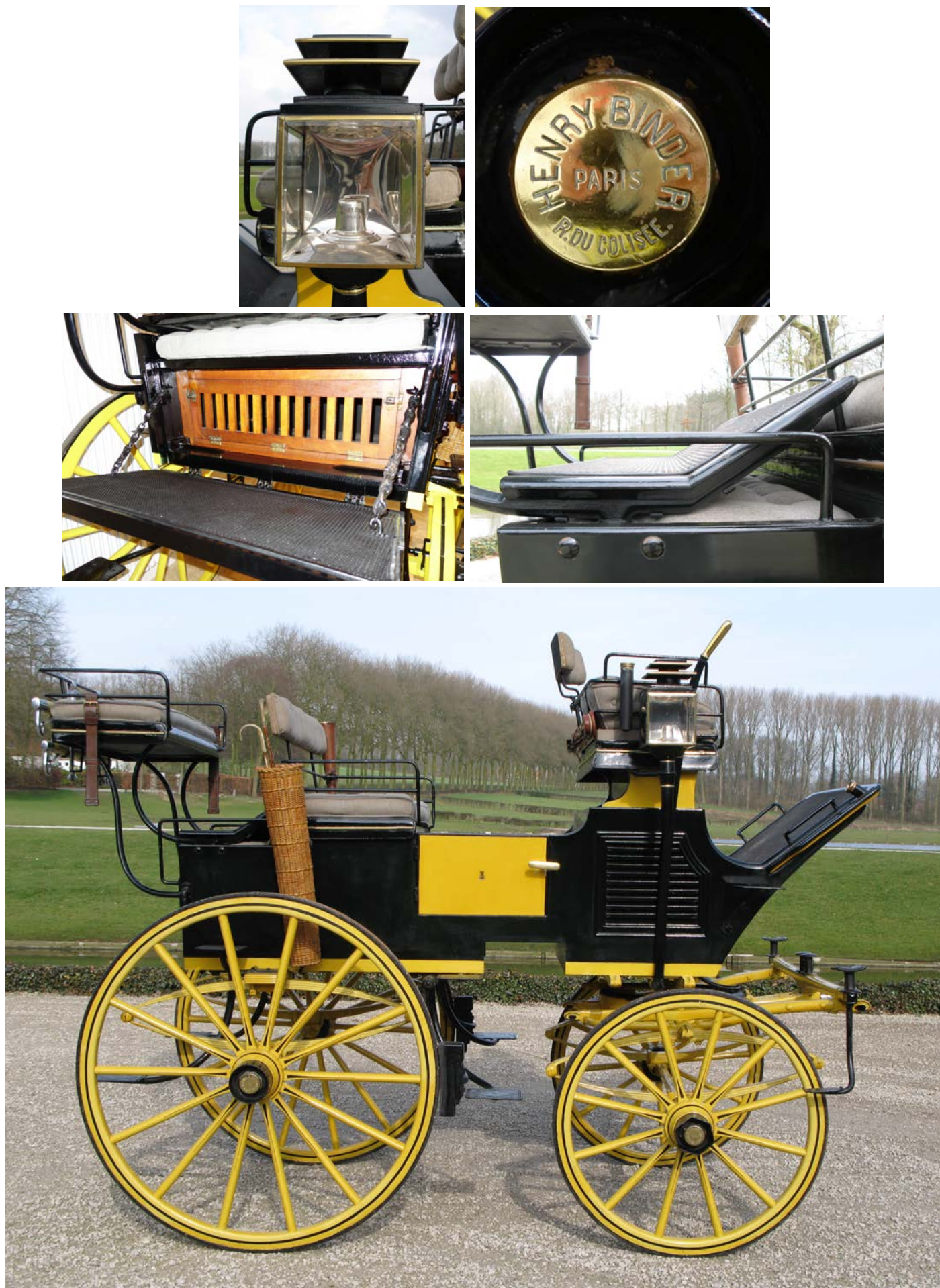


75 A (EB 14)

The Binder Break with Ettore Bugatti on the box seat. The vehicle is fitted with a team pole.

75 A

Break von Binder mit Ettore Bugatti auf dem Kutschbock. Die Deichsel weist einen Viererzughaken auf.



75 B (EB 14)

The Break de Chasse by Henry Binder, Paris, showing details of the coachman's seat, the engraved axle cap, the dog grille at the rear and a lateral view of the vehicle standing in the park at Nokere in 2009.

75 B

Break der Carrosserie Henry Binder, Paris, 2009 im Park von Nokere: Details einer Laterne, der Nabensignatur, des Kastens hinten, des Fussbrettes des Hochsitzes über dem darunter liegenden Kissen der Groom-Bank Rücken an Rücken und die Seitenansicht.

Omnibus von Million & Guiet (EB 15)

Im Zitat auf Seite 55 von Albert de Buschère wird der Omnibus ausdrücklich als mit den Initialen „EB“ versehen erwähnt. Der Schweizer Sammler Kurt Meyer sah den Omnibus vor einigen Jahrzehnten noch in den Farben Gelb und Dunkelgrün und ebenfalls mit den Initialen EB auf der ovalen Füllung unter dem Bock. Damit ist dies der einzige Luxuswagen, der mit diesen Buchstaben zur Zeit von Ettore Bugatti versehen wurde. Das kann dafür sprechen, dass er – wie einst – auch noch in Molsheim für Personentransporte eingesetzt wurde. Denn solche Modelle wurden gerne als „voiture de service“ für die Fahrt durch einen Kutscher von Freunden und Kunden vom Bahnhof zum Schloss oder eben zur Fabrik eingesetzt. Der Wagen ging von Baron Casier über Zwischenstationen an deutsche Besitzer und steht heute neu gemalt in einer amerikanischen Privatsammlung in der Nähe von Boston. Es handelt sich um einen grossen, innen achtplätzigen Wagen. Das original erhaltene Innere ist bis heute mit dem alten schwarzen Saffianleder ausgeschlagen. Der Bock ist relativ niedrig gesetzt. Auf dem Dachsitz haben drei Personen Platz. Die Kapseln zeigen den Schriftzug „Million & Guiet Paris“ mit der Produktionsnummer 3376 oder 3378.

The Million & Guiet Omnibus (EB 15)

According to Albert de Buschère, a friend of Baron Casier, the omnibus used to carry the initials EB (p. 55). When the Swiss collector Kurt Meyer saw the omnibus several decades ago, he agreed that it was painted yellow and green with the monogram EB on the oval plate on the riser to the coachman's seat. Therefore, it is the only non-sporting vehicle that carried his initials at the time he owned it, which may advance the theory that it was used to carry passengers in Molsheim. Such vehicles were often used as station wagons to transport friends and customers to and from the railway station, the castle or indeed the factory. It is a large omnibus with room for eight, and the coachman's seat set relatively low. The interior lining is original, the seat cushions and backs in black Moroccan leather. There are three seats on the roof. The axle caps read 'Million & Guiet Paris' and show the production number 3376 or 3378.



76 A (EB 15)

The omnibus with a roof seat. In original condition with the painted EB monogram.

76 A

Omnibus mit Bank auf dem Impériale. Rechts: Ausschnitt des Monogramms „EB“ unter dem Bremsrad.



76 B
Links: Das original erhaltene Intérieur des Omnibus mit Detail einer posamentierten Borte.
Rechts: Nabensignatur und Hinteransicht des in Amerika um 2010 neu bemalten Wagens.

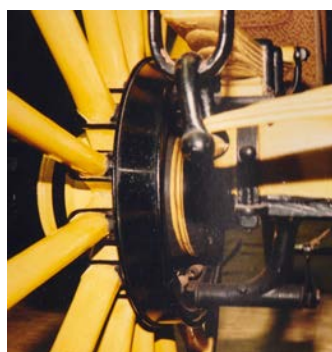
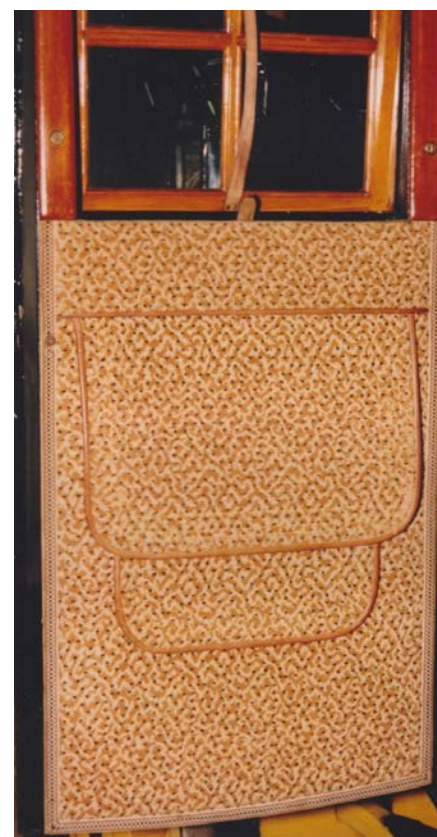
76 B
Left: The original interior lining with detail of the broad lace.
Right: The axle cap and rear view of the vehicle.

Private Road-Coach von Million & Guet (EB 16)

Der schwere Wagen ist wiederum signiert von Million & Guet, um 1900 der führende Hersteller von Sportwagen in Paris. Mit diesem Haus stand Bugatti, wie erwähnt, in enger Beziehung und liess dort einiges für seine von ihm selbst entworfene Coupé-Coach (EB 01) anfertigen. Dieser Wagen gehört zum Typus Private Road-Coach, wie man sie heute benennt. Der vorliegende Wagen wurde sekundär, wohl in den Ateliers von Bugatti, hinten mit Trommelbremsen versehen. Die Trommeln wurden im Speichenkranz verschraubt, wie dies um 1900/10 auch an frühen Automobilen für den Antrieb gängig war. Der Wagen wurde bei der Auktion der Kluge-Sammlung nach Portugal verkauft. Er steht heute in der privaten, öffentlich zugänglichen Sammlung von José Manuel de Mello auf dem Gut Monte da Ravasqueira in Arraiolos. (Siehe auch den Nachtrag S. 171f.)

The Million & Guet Private Road-Coach (EB 16)

This heavy coach is again by Million & Guet, who were the leading manufacturer of sporting coaches in Paris around 1900. It would seem that Bugatti had a close working relationship with the company and they provided some of the parts for his Chariot-Coach (EB 01). The vehicle is of a type now known as a Private Road-Coach (built like a commercial Stage or Road Coach but with no name nor any inns on the road painted on its panels and risers). It had its rear drum brakes fitted later at the Bugatti workshops. The drums were screwed into the spokes, in common with the method used around 1900 - 1910 when building automobiles. When the Kluge collection was auctioned off the coach was sold to Portugal. Today it stands in the private collection of José Manuel de Mello auf dem Gut Monte da Ravasqueira in Arraiolos. (See also p. 171.)



77 (EB 16).

The Private Road-Coach with a braking system by Ettore Bugatti. This coach was part of the main Bugatti collection that was sold to the Kluge Museum. The vehicle built by Million & Guet in Paris, was altered by Bugatti to include drum brakes that were fixed to the spokes of the rear wheels. Right: Original interior lined with coaching cloth.

77

Road-Coach mit Bremssystem von Ettore Bugatti. Diese Coach gehörte zum Grundbestand der Sammlung Bugatti, die ins Museum Kluge kam. Der von Million & Guet in Paris gebaute Wagen erhielt offenbar bei Ettore Bugatti hinten eine Trommelbremse mit besonderer Befestigung am Speichenkranz. Rechts: Originale Ausstaffierung mit strapazierfähigem Tapestry-Stoff.

Schwerer Mail Phaëton (EB 17)

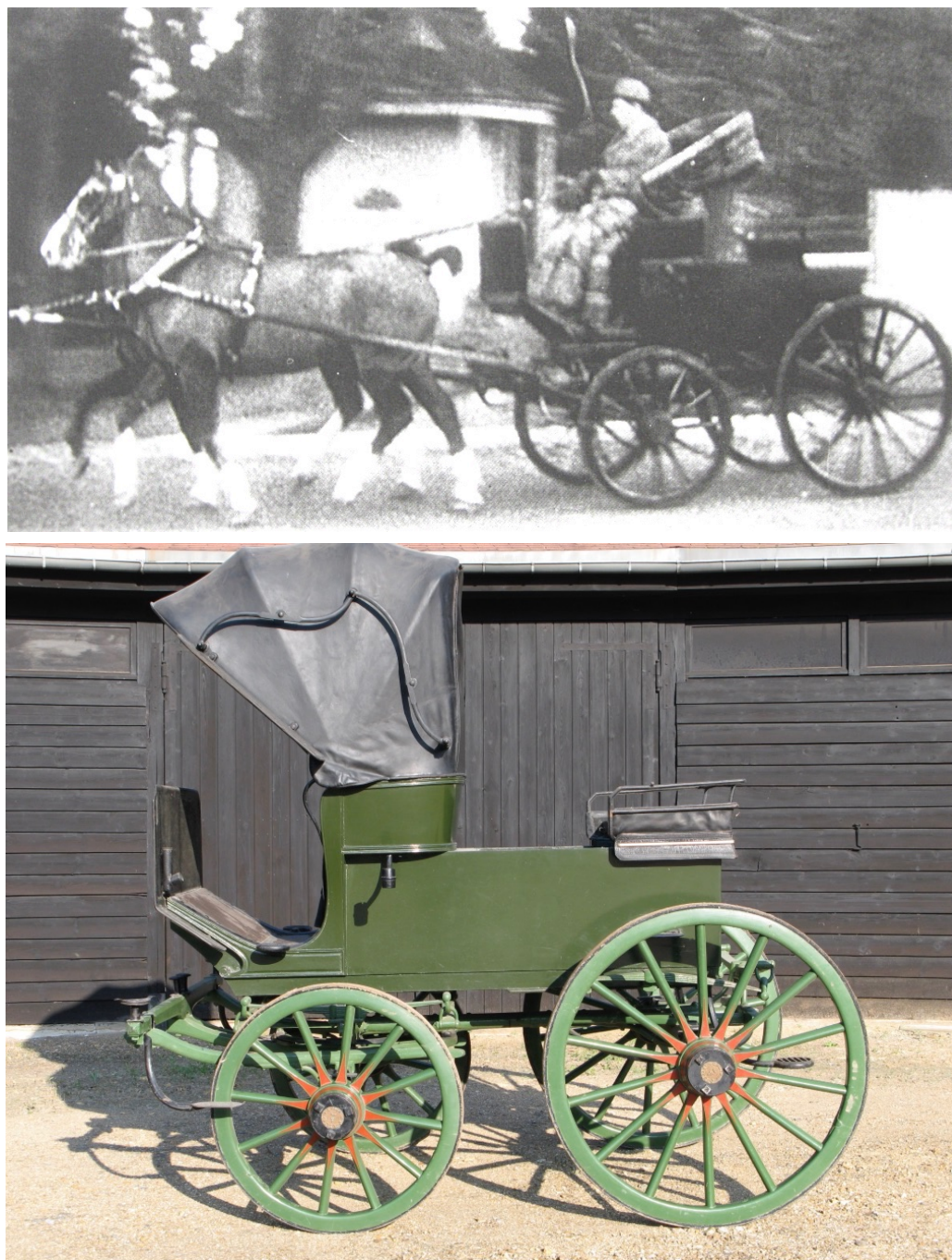
Hier handelt es sich um einen schweren Mail Phaëton mit Langbaumgestell und Schein-Mail-Achsen, wie er für grosse Pferde geeignet war. Möglicherweise ist derselbe Wagen auf Seite 10 hinter dem Bugatti Royal zu sehen.

Lieven De Zitter fand bei Diane Vierny einen ähnlichen Wagen (heute in Spanien) der Carrosserie Guiet & Co., der mit einiger Wahrscheinlichkeit mit dem von Bugatti identisch sein dürfte. Dafür sprechen folgende Merkmale: Ungewöhnlich voluminöser Kasten, relativ niedriger, steiler Rotondensitz, keine Bremse und besondere Aufstiegstritte an der Sprengwaage vorne.

The Mail Phaeton (EB 17)

This was a typical Mail Phaeton with perch and false mail axles, suitable to be drawn by large horses. It is possibly the carriage seen on p. 10 behind the Bugatti Royal.

Lieven De Zitter found a similar vehicle in the collection of Diane Vierny (today standing in Spain) built by Guiet & Co. which is very similar or identical to that of Bugatti. They both shared the following features: An unusually large body, a relatively low upright rounded front seat, no brakes, and unusual steps on the splinter bar.



78 (EB 17)

Ettore Bugatti driving a pair to the Mail Phaeton, and a similar or identical vehicle by Guiet & Co. with amateur paintwork.

78

Mail Phaëton mit Ettore Bugatti als Fahrer und Bild des wohl identischen (neu überpinselten) Wagens von Guiet & Co. in einer Privatsammlung.

Mail Phaëton von Mühlbacher (EB 18)

Im Gegensatz zum Wagen auf der vorangehenden Seite weist dieses ähnliche Modell Patentachsen auf. Nach Auskunft von Kurt Meyer hat Baron Casier den Wagen bei der Übernahme der Bugatti-Sammlung aus Schloss Ermenonville nicht selbst behalten (also Teil von Lot 1b). Er kam von diesem (über die Vermittlung von Auguste Dubey) zu Anton Frey in Luzern (Schweizer Sammler und Fahrer), dann zu Giovanni Koch, später zu Kurt Meyer, schlussendlich in eine deutsche Privatsammlung. Der Wagen weist am Rotondensitz das Wappen des Vorbesitzers von Bugatti auf, nämlich der Familie de la Ferté-Meung. Die originalen Laternen sind erhalten. Bei der sekundär zugefügten Bremse handelt es sich um eine hydraulische Trommelbremse anstelle einer älteren Schlingband- oder Trommelbremse, wie sie vielleicht schon zur Zeit Bugattis montiert worden war. (Ettore Bugatti bevorzugte bei den Bremsen die Kabel- oder Kettenübertragung.) Mit diesem Wagen kam ein Geschirr mit, das die Initialen „EB“ trägt (vgl. Fig. 98).

The Mühlbacher Mail Phaeton (EB 18)

Unlike the last Mail Phaeton, this similar model has patent axles. According to Kurt Meyer, when Baron Casier moved the Bugatti collection from Ermenonville Castle, he did not take this vehicle (part of Lot 1b). Through the agency of Auguste Dubey, it came from Casier into the hands of Anton Frey first who was a Swiss collector and driver. Then it was sold on to another Swiss driver Giovanni Koch; next it went to Kurt Meyer before being sold to a private collector in Germany where it now stands. The vehicle has a coat of arms from the French family de la Ferté-Meung set under a coronet on its rounded front seat, that can be traced back to the family who owned the vehicle before Bugatti. The carriage still has its original lamps. It has a later fitted hydraulic drum brake rather than the older belt or drum brake type, which may already have been fitted in Bugatti's time. (Ettore Bugatti himself never used hydraulic brakes, only those with cable or chain transmission). This vehicle has a matching harness bearing the monogram EB (figure 98).



79 (EB 18)

Oblique view of the Mail Phaeton with patent axle by Mühlbacher, in a private collection.

79

Schrägensicht des Mail Phaëton von Mühlbacher mit Patentachsen in einer Privatsammlung.



80 (EB 13)

Mail Phaeton by Mühlbacher with patent axle.

Top: Lateral view with the hood up, and close up of the engraved axle cap.

Middle: Rear view showing the hydraulic drum brakes and the coat of arms from the french family de la Ferté-Meung.

Bottom: Details of the engraved candle cap, and the near-side lamp

80 Mail Phaëton von Mühlbacher mit Patentachsen. Oben: Seitenansicht des Mail Phaëtons mit geöffnetem Halbverdeck und Kapsel-
signatur. Mitte: Hinteransicht des Wagens mit den hydraulischen Trommelbremsen und Wappen der Familie de la
Ferté-Meung. Unten: Detail der linksseitigen Laterne und deren Signatur.

Tandemwagen von Keller in Strassburg (EB 19)

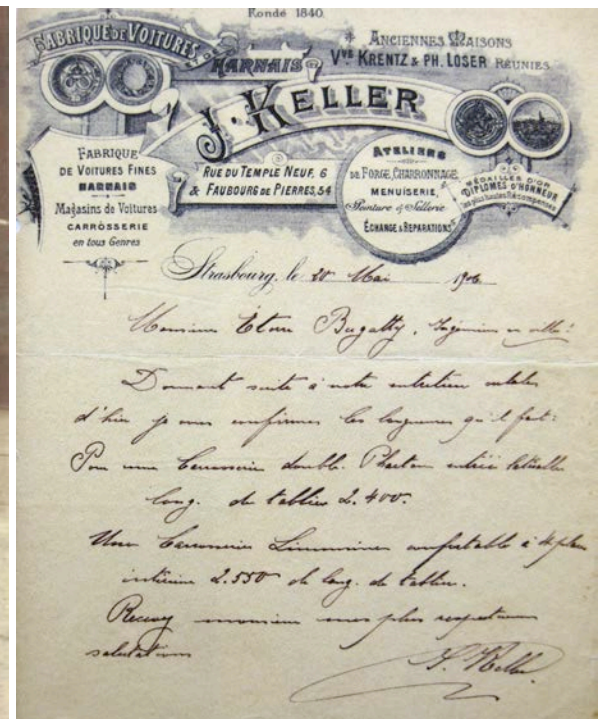
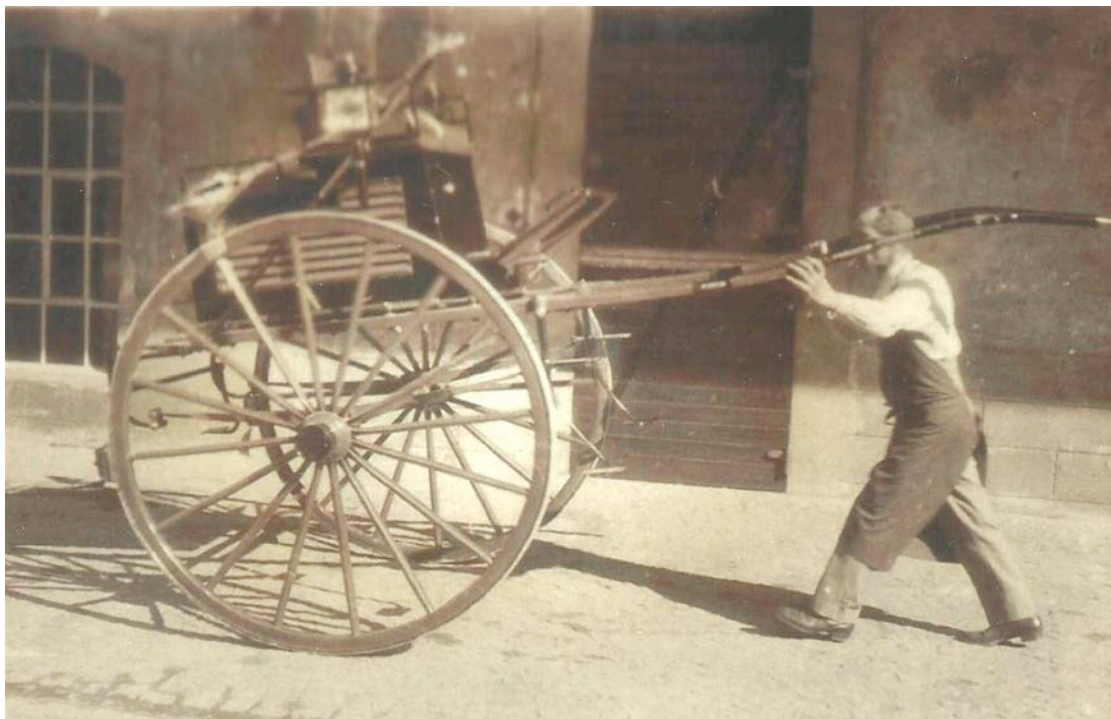
Von diesem Tandemwagen gibt es eine Aufnahme aus dem Jahre 1929 in Molsheim (siehe unten). Es ist ein stattlicher Wagen, der offenbar in den bevorzugten Farben Bugattis, Gelb und Schwarz, bemalt war. Es könnte sich dabei um eine späte Spezialanfertigung für den Patron handeln. Dafür spricht der ausgeklügelte Verstellmechanismus des Kastens, das Kreuzgelenk am Bremsgestänge und der nahe Molsheim angesiedelte Wagenbauer Keller in Strassburg, der mit Ettore Bugatti in engem Kontakt stand. In einem erhaltenen Brief offerierte 1906 J. Keller Ettore Bugatti „suite à notre entretien“, also nach persönlicher Besprechung, eine „Carrosserie double Phaeton“, wohl für ein Automobil.

Die Existenz dieses Wagens spricht neben einem entsprechenden Geschirr (Fig. 99) dafür, dass Ettore Bugatti seine Pferde auch als Tandem (zwei Pferde hintereinander) fuhr. Dies war eine Anspannung, die im frühen 20. Jahrhundert bei Sportfahrern beliebt war. – Der Wagen kam vor dem Verkauf an Baron Casier von Ermenonville aus dem Lot 3 zum belgischen Sammler de Meester, zusammen mit dem Zweispännerggeschirr von Seite 124f., und befindet sich heute in der Sammlung Manu De Landtsheer in Belgien. Die Polsterung in glatt gespanntem Schweinsleder ist ebenso original wie die Laternen. Auf den Naben steht „KELLER STRASBOURG“. Die Lemoine-Achsen tragen die identische Gravur mit der Nr. 116025.

The Keller Tandem Cart (EB 19)

There is a photograph of this Tandem Cart taken in Molsheim in 1929 (see below). It is a very handsome vehicle, apparently painted in Bugatti's favoured colours of yellow and black. It may have been a late custom-built copy of a sporting type since it has a sophisticated adjustment mechanism to balance the vehicle. The brake has a cross joint at the bottom end of the long brake arm, a part more often used in the car industry. This might have been specially built for the master himself by a local company who had long been in contact with Ettore Bugatti. In a letter received in 1906, following a personal discussion, J. Keller offered Ettore Bugatti a 'carrosserie double Phaeton', presumably for an automobile.

The existence of this vehicle and tandem harness (figure 99) shows that Ettore Bugatti drove his horses tandem (two horses, one in front of the other). Tandem driving was popular with sporting drivers in the early 20th century. This vehicle was sold from Ermenonville directly to the Belgian collector de Meester, together with the pair harness seen on p. 124, and now stands in the collection of Manu De Landtsheer in Belgium. The seats and backrest are lined with pigskin, and are original as are the lamps. On the axle cap the words KELLER STRASBOURG can be seen, and the Lemoine axle is marked with the same engraving and the number 116025.



81 (EB 19)

The Tandem Cart being manoeuvred by a groom in Molsheim around 1929, and a letter from the Keller Company to Ettore Bugatti concerning the Siamese Phaeton.

81

Der Tandemwagen um 1929 beim Remisieren durch einen Angestellten in Molsheim und Brief des Carrossiers Keller an Ettore Bugatti bezüglich der Carrosserie eines „double Phaeton“.



82 (EB 19)

The Tandem Cart as it was around 2008, displaying the very special handbrake. The correct balance could be achieved by means of a handle under the coachman's seat.

82

Der Tandemwagen im Zustand von circa 2008. Der Wagen weist eine Kurbelbremse auf. Mit der zweiten Kurbel unter dem Fahrersitz können die Bänke durch Verschieben des Kastens ins Gleichgewicht gebracht werden.

Grösserer Spider-Phaëton (EB 20)

In Molsheim wurden drei Spider gefahren, nämlich dieser grössere, eher für zweispänniges Fahren geeignete Wagen, ein kleineres, eher einspänniges Modell (EB 21) und ein dritter Spider mit Kotabstreifer (EB 22). Der erste, hier abgebildete Spider weist eine seitlich nach vorne gerundete Rückenlehne auf und wurde von Ettore Bugatti selbst gerne mit seinen Hackneys gefahren, wie dies alte Fotografien zeigen. Für die rassigen Pferde Bugattis waren solche leichten Wagen sehr geeignet. Dieser grössere Spider ist höchstwahrscheinlich identisch mit dem rechts abgebildeten Wagen. Er steht heute in Bern im Nationalen Pferdezentrum (NPZ), der ehemaligen Eidgenössische Militär-Pferdeanstalt (EMPFA). Deren Oberfahrer A. Dubey war mit Baron Casier befreundet. Nach Carl Hildebrandt, Autor eines Buches über die Wagensammlung der EMPFA, war der Wagen bis 1969 im Besitz der Familie Calle in Gent gewesen. (Das waren Freunde von Baron Casier; der Wagen dürfte demnach aus dem Lot 1b stammen.) Durch einen Tausch auf Vermittlung von Baron Jean Casier und auf Veranlassung von Auguste Dubey kam der Wagen schliesslich nach Bern. All das spricht für eine Herkunft aus Molsheim. Der Wagen entstand in der bekannten Wagenfabrik J.A. Lawton & Co. (vgl. Fig. 86). Allerdings wies er zur Zeit Bugattis Kotabstreifer und keine Bremse auf; erstere dürften entfernt und die Bremse neu angebracht worden sein. Das bestätigt auch deren ungelenke Machart. Wahrscheinlich geschah dies in den Werkstätten der EMPFA, von deren Fahrern der Wagen turniermässig eingesetzt wurde.



83 (EB 20)

Ettore Bugatti driving the Spider Phaeton showing details from figure 41. A second picture of Ettore Bugatti driving the same turnout around 1929.

83

Ettore Bugatti auf dem Bock des grösseren Spiders; Ausschnitt von Fig. 41.

Ettore Bugatti auf demselben Wagen und mit denselben Pferden aus einer anderen Perspektive um 1929.

The Spider Phaeton (EB 20)

Bugatti used three spider types at Molsheim, this larger type (Spider Phaeton) suitable for pairs, a smaller model (Show Phaeton) more suitable for singles (EB 21) and a third with mud scrapers (similar to that vehicle in the company's advertisement for a Defender Wagon) (EB 22). The Spider Phaeton shown here has a curved backrest and, as old photographs show, was driven by Ettore Bugatti himself with his Hackneys. Such high, lightweight vehicles were most suitable for Bugatti's well-bred harness horses and the type was very popular in the early 20th century. This Spider Phaeton is most certainly identical to a vehicle now in Bern in the National Horse Centre (NPZ), the former Federal Military Horse Institute (EMPFA). Their head coachman, A. Dubey, had been on friendly terms with Baron Casier. According to Carl Hildebrandt, the author of a book about the carriage collection at the EMPFA, until 1969 this vehicle had been owned by the Calle family in Gent. These people were friends of Baron Casier therefore the vehicle may have been part of Lot 1b. Auguste Dubey managed to gain the carriage for Bern. All this points to it having come from Molsheim. This vehicle was built by the well-known carriage company J. A. Lawton Co. (see figure 86). At the time Bugatti owned it, it had mud scrapers but no brake. At some point the mud scrapers were removed and a braking system added. The awkward design of the braking system, and the removal of the mud scrapers was probably the work of the EMPFA, since their drivers used the vehicle for competition.





84 (EB 20)

A Spider Phaeton standing at the NPZ in Bern (formerly EMPFA) supposed to have once belonged to Bugatti showing details of the axle cap and the typical Lawton lamps.

84

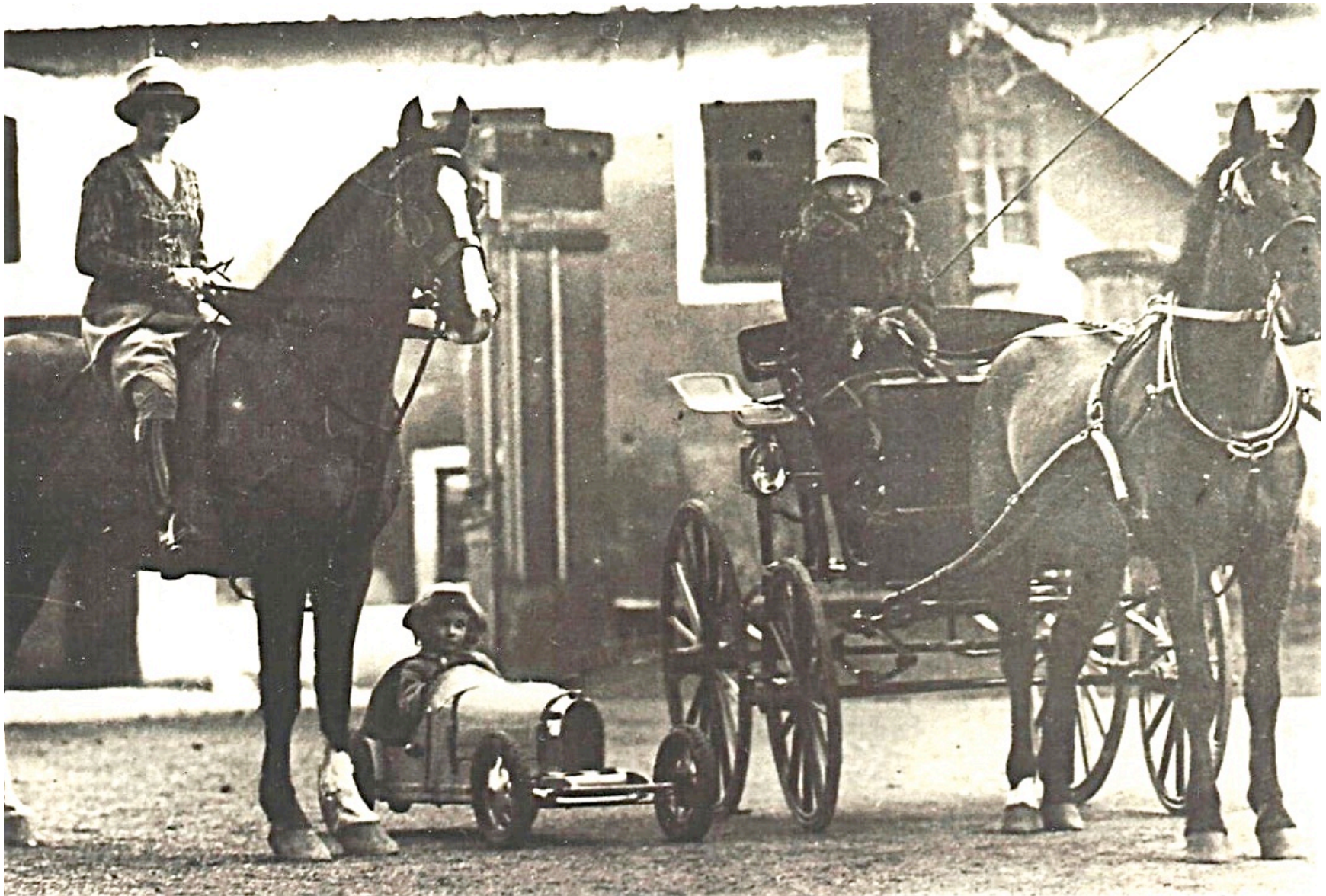
Spider in der Sammlung des NPZ in Bern (ehemals EMPFA), mutmasslich aus ehemaligem Bugatti-Besitz mit Details der Nabenmarkierung und den für Lawton typischen Laternen.

Leichterer Spider-Phaëton (EB 21)

Diese sportliche Equipage macht bis heute einen ausgezeichneten Eindruck: Pferd, Wagen und Fahrerin geben ein harmonisches Gesamtbild ab. Leider ist der Verbleib des Wagens nicht bekannt. Dieser leichtere Spider wurde offenbar gerne einspännig gefahren und wies hinten keinen Dienersitz auf.

The Show Phaeton (EB 21)

This is still an impressive sporting turnout today: horse, carriage and driver creating an overall harmonious picture. The vehicle was apparently often driven single, and being a Show Phaeton has no groom's seat. Unfortunately, the whereabouts of this carriage is today unknown.



85 (EB 21)

L'Ebé Bugatti driving the Show Phaeton possibly with the same harness seen later in figure 100.

85

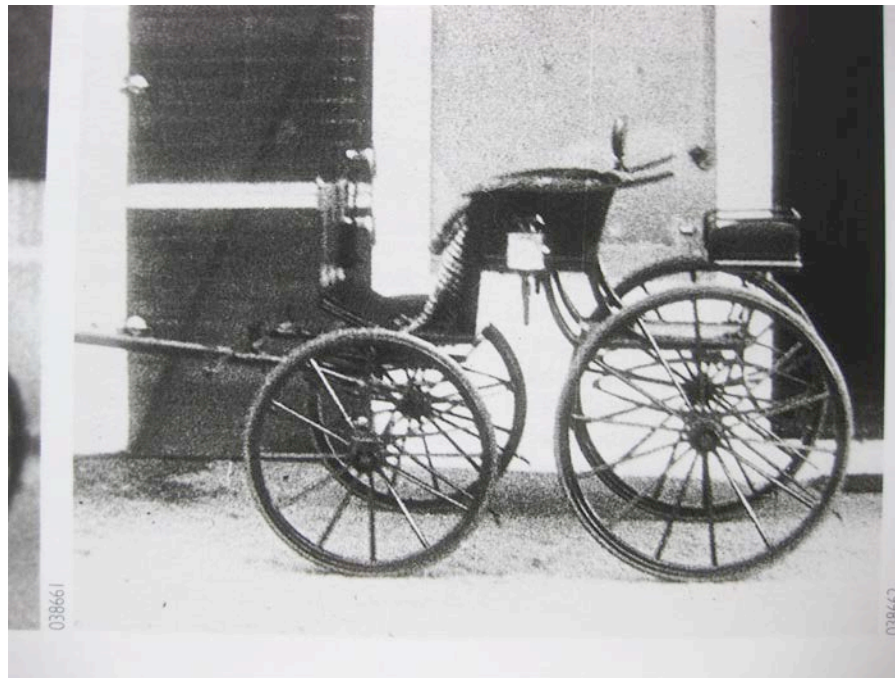
L'Ebé Bugatti als Fahrerin auf dem leichteren Spider, wohl mit dem Geschirr von Fig. 100.

Spider/Defender Wagon (EB 22)

Dieser Spider weist eine andere Rückenlehne als der vorangehende Wagen beziehungsweise keine seitliche Galerie auf (und andere Laternen). Seine Besonderheit sind Kotabstreifer bei allen vier Rädern an jeweils nach hinten und schräg nach unten montierten Eisenarmen. Das war eine Besonderheit der oben schon genannten Firma Lawton. (In der Sammlung Scheidel in Mannheim steht ein sehr ähnlicher Wagen, ebenfalls aus altem französischen Besitz, wohin offenbar solche leichte Sportwagen gerne exportiert wurden.) Der Verbleib dieses Wagens ist unbekannt.

The Defender Wagon (EB 22)

This Spider Phaeton differs from the previous vehicle in that it has no metal armrest and other lamps. Its peculiarity is that it has iron mud scrapers on all four wheels, and the metal bars point backwards obliquely downwards. This was something peculiar to the Lawton Company. There is a similar carriage standing in the Scheidel Collection in Mannheim, also long in French ownership; it seems that such light, sporty vehicles found a market there. This vehicle's whereabouts are also unknown to the author.



86 (EB 22)

Top: The Defender Wagon with mud scrapers and square lamps. This is a still from the film mentioned on p. 58.
Bottom: A similar model as shown in English carriage builder J.A. Lawton & Co., catalogue.

86

Oben: Der Spider mit Kotabstreifer und viereckigen Laternen nach einem Standbild aus dem S. 58f. besprochenen Film.
Unten: Ein ähnliches Modell aus dem Katalog der englischen Wagenfabrik J.A. Lawton & Co.

Tonneau (EB 23)

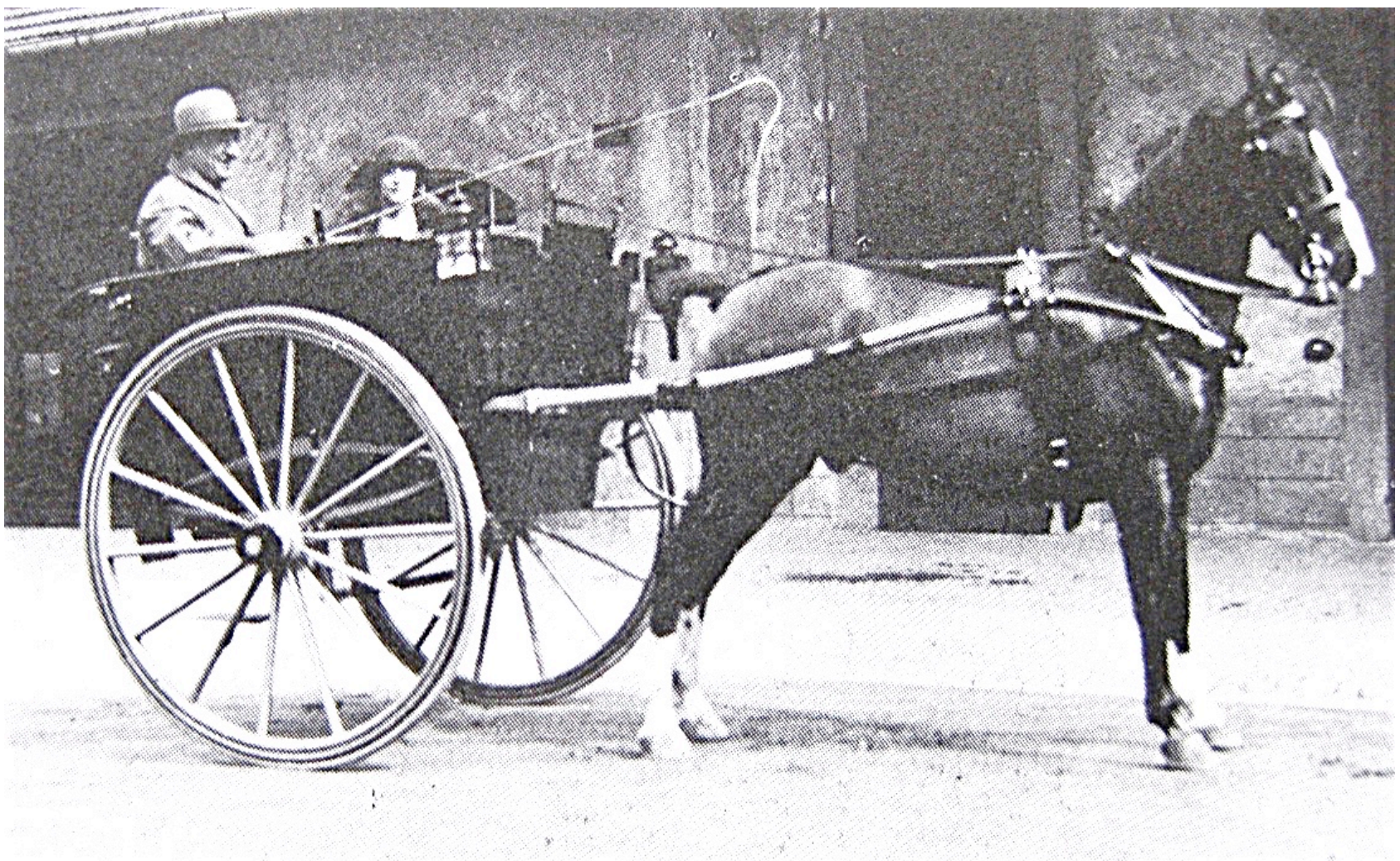
Das Bild mit Tochter Lidia belegt, dass Ettore Bugatti einen Hackney in Ponygrösse besass und fuhr. Auch in einer Filmsequenz ist dieser Wagen mit Ettore Bugatti als Fahrer zu sehen (vgl. S. 58f.). Das Wagenmodell ist ein Tonneau, das man in England Governess cart nannte. (Geeignet zum Ausfahren von Kindern durch die Gouvernante im geschlossenen Kasten.)

Im frühen 20. Jahrhundert wurden Tonneaus (mit ihrem bequemen Einstieg von hinten) auch gerne von Herren sportlich gefahren. Der Verbleib dieses Wagens ist unbekannt.

The Governess Cart (EB 23)

The picture with daughter Lidia shows that Ettore Bugatti owned and drove a Hackney pony. The vehicle can also be seen in the film showing Ettore Bugatti driving it (see p. 58). It is a Governess Cart, known as a Tonneau in Europe, which the governess used to drive with small children in; very suitable as they could not fall out of the closed body.

In the early 20th century sporting gentlemen enjoyed driving these vehicles with their easy access from the back. Unfortunately, the whereabouts of this carriage is also unknown.



87 (EB 23)

Ettore Bugatti with his daughter Lidia around 1920 in the Governess Cart in the stable yard at Molsheim before it was renovated.

87

Ettore Bugatti mit Tochter Lidia um 1920 im Tonneau vor dem noch nicht restaurierten Remisengebäude in Molsheim.

Amerikanischer Vierradwagen (EB 24)

Auf dieser Fotografie von 1910/11 mit einem auf dem Fabrikgelände von Molsheim stehenden, angespannten Pferd sieht man noch den vorderen Teil eines leichten Wagens. Es handelt sich um einen Vierrad-Buggy amerikanischer Bauart. Das Gestell weist einen Langbaum und Querfedern auf. Dazu passt die typisch amerikanische Schere.

Solche Wagen wurden auch in Europa gerne mit schnellen Pferden gefahren. Hier ist offensichtlich ein schneller Traber angespannt (nicht derselbe wie auf Fig. 65). Es muss sich um ein temperamentvolles Pferd gehandelt haben, denn die Leinen sind an der Kandare recht scharf verschallt.

The American four-wheeler (EB 24)

In this photograph, taken in the factory grounds at Molsheim, you can see the harness horse and just the front end of a light vehicle. It appears to be a four-wheel American style Buggy. It is suspended on a perch and transverse springs and has typical American shafts.

Such carriages were also driven in Europe with fast horses. Here is obviously a trotter (not the same as in figure 65), which must have been somewhat difficult to drive since the reins are attached to the bottom bar of the Liverpool bit.



88 A (EB 24)

The missing lightweight American type vehicle possibly horsed by a trotter.

88 A

Verschollener leichter Wagen nach amerikanischer Art. Das Pferd könnte ein Traber sein.

Die folgenden Fahrzeuge können nicht sicher dem Fuhrpark Ettore Bugattis zugeordnet werden.

The following vehicles cannot with all certainty be attributed to Bugatti.

Coupé von Widerkehr (EB 25)

Das hier abgebildete Coupé könnte aus der Sammlung Bugatti stammen und mit dem oben von Bradley genannten Coupé identisch sein, zumal es von einem „Hof-Carrossier“ Bugattis stammt, nämlich von Widerkehr (später Gangloff) in Colmar und in der Nähe Strassburgs vor einigen Jahrzehnten erworben wurde. Dorthin war es zusammen mit dem Vierrad-Dogcart EB 26 in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts an einen Mann mit Omnibusunternehmen unterhalb Strassburgs gelangt (Auskunft von Georg Knell). Vielleicht direkt von Molsheim? Der Wagen kommt also wohl aus dem mehrfach schon erwähnten dritten Lot an Bugatti-Wagen (vgl. S. 53).

Der an sich recht gut erhaltene Wagen wurde um 1990 neu bemalt und innen neu garniert. Auf den Kapseln ist die Produktionsnummer 1970 eingraviert. Die weissen Gummireifen gehören zum Originalzustand; sie sind signiert mit „Continental Caoutchouc ... Kelly Reifen“. Der Kasten ist in der schnörkellosen eckigen Form gehalten wie viele andere Kutschen aus dem ehemaligen Besitz Bugattis. Der Kasten war in einem ähnlichen sehr dunkelgrünen Ton bemalt.

Das Coupé mit der Inventarnummer K 18 in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim hat eine besondere Bandbremse (mit Kettenzug), die auch Bugatti interessiert haben dürfte. Oder stammt sie gar von Bugatti? Er verwendete diese „chain links“ gerne auch an seinen Autos.

The Widerkehr Brougham (EB 25)

The brougham shown here could be from the Bugatti collection and the one mentioned earlier by Bradley, especially since it comes from the company which supplied Bugatti with car bodies -Widerkehr, later Gangloff - and was found near Strasbourg a few decades ago. Together with the Four-wheel Dogcart EB 26, in the second half of the 20th century it had belonged to a man with a bus company near Strasbourg (information from Georg Knell). Perhaps it came directly from Molsheim, in which case it would have been part of the third Lot of Bugatti carriages (see p. 53)

The vehicle, which looked to have been in good condition, was nevertheless repainted in 1990 and the interior relined. The axle cap has the production number 1970 engraved on it. The white rubber on the wheels is original and is stamped 'Continental Caoutchouc ... Kelly Reifen'. The body is very plain in keeping with many of Bugatti's models and was painted very dark green.

The brougham with the inventory number K18, now standing in the collection of Heinz Scheidel in Mannheim, has a special band brake (with chain hoist), which might have interested Bugatti. It is also possible that Bugatti built the braking system himself since he also used these chain links for his automobiles.



88 B (EB 25)

The brougham built by Widerkehr, Colmar, showing details of the band brake, the footbrake pedal, and engraved axle cap.

88 B

Coupé der Carrosserie Widerkehr in Colmar, Details der Bandbremse mit Fusspedal und Nabensignatur.

Vierrad-Dogcart von Widerkehr (EB 26)

Dieser schnittige Sportwagen wurde von Heinz Scheidel zusammen mit dem Coupé erworben und stammt ebenfalls aus der Carrosserie Widerkehr. Nach der Farbgebung und der originalen Ausstaffierung in glatt gespanntem naturfarbenem Schweinsleder (wie der Tandemwagen EB 19) ist eine Herkunft dieses Sportwagens aus der Sammlung Bugattis sehr wohl möglich und zwar aus dem Lot 3 (vgl. S. 53). Auf den Ölkappen wie auf den Achsschenkeln ist die Produktionsnummer 1630 eingraviert.

Dieses beliebte Sportwagenmodell der Zeit um 1900 wurde vor einigen Jahren in der alten Farbgebung neu bemalt. Hier handelt es sich wieder um ein schlicht gestaltetes Modell mit strenger Linienführung, wie es Ettore Bugatti gefiel. Solche Modelle dienten auch als Jagdwagen. Dafür konnten im geräumigen Kasten unter den Sitzen Hunde mitgeführt werden. Deshalb ist hinter der rückwärtigen Klappe, die gleichzeitig als Fussstütze der rückwärts sitzenden Grooms dient, eine zweite, naturlackierte Klappe mit Luftschlitzen angebracht, die ebenfalls abgeklappt werden kann. Der Wagen ist original ausgerüstet zum ein- und zweispännig Fahren und weist dementsprechend Deichsel und Londen auf.

The Widerkehr Four-wheel Dogcart (EB 26)

This sleek sporting model was acquired by Heinz Scheidel together with the brougham and was also built by Widerkehr. Judging by the colour scheme and the original seat covering in pigskin (like the Tandem Cart EB 19), its provenance, as having been part of Bugatti's collection, is indeed possible, and from Lot 3 (see p. 53). The production number 1630 is engraved on the axle.

This popular sporting type dated from the beginning of the 20th century was re-painted a few years ago in its original colours. Again, this vehicle is built along simple, austere lines, which Ettore Bugatti seemed to prefer. Such models were also used as hunting vehicles, and dogs could be carried in the spacious body under the seats. The tailgate, which also doubles as a footrest when the grooms are seated facing backwards, has a second, hinged natural varnished grille for this purpose. The single and pair vehicle has both shafts and pole.



89 (EB 26)

The Four-wheel Dogcart by Widerkehr, Colmar, now standing in Heinz Scheidel's Collection in Mannheim.
Top: A rear view showing the natural varnished dog grille, the rear tailgate closed and the engraved axle cap.
Bottom: Lateral view of the vehicle.

89

Vierrad-Dogcart der Carrosserie Widerkehr in Colmar in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim.
Oben die Rückseite mit einer naturlackierten Klappe vor dem Abteil für die Hunde.
Unten: Seitenansicht.

Private Rote Road-Coach von Guet & Co. (EB 27)

Der Schweizer Sammler Kurt Meyer war, wie erwähnt, schon 1968 als junger Mann bei Jean Casier zu Gast. Er glaubt sich zu erinnern, der Baron habe ihm gegenüber die rote Coach als von Bugatti stammend bezeichnet. Er verkaufte dieselbe über Auguste Dubey an Anton Frey in der Schweiz, dann derselbe an Fahrer Josef Bächler in Zug, danach an Gloria Austin nach Florida. Seit 2017 steht der Wagen bei Sutton Marshall in den Fryeburg fairgrounds in Conway, New Hampshire (wie auch ein braunes Viererzuggeschirr, siehe Fig. 101).

Allerdings ist dieser Wagen nicht in der Liste von Conway verzeichnet, sondern nur die gelbe Coach von Guet. Deshalb kann dieses Fahrzeug nicht in die Reihe der sicher von Bugatti stammenden Wagen aufgenommen werden. Er könnte allenfalls aus dem Lot 1b stammen. Lieven De Zitter hat diese Coach aber nie in Nokere gesehen. Es ist auch nicht unbedingt nachvollziehbar, warum Bugatti zwei Wagen des gleichen Typs von dieser Grösse besessen haben soll.

Der Wagen (von 1899?) wurde von Guet & Co. in Paris gebaut und trägt die Nummer 7277 (Plakette aus Messing innen an den Türen). Es handelt sich um eine typische französische, relativ schwer gebaute Road Coach mit zweiplätziger hinterer Bank. Das Innere des Kastens ist mit schön gemasertem Holz ausgekleidet und mit dunkelblauem Tuch drapiert. Aussen besteht die Ausstaffierung ebenfalls aus dunkelblauem Tuch, die Rückenlehnen aber merkwürdigerweise aus Leder. Typisch für eine Guet-Coach sind die viereckigen Laternen.

Das Fahrzeug, das um 1980 umgeworfen wurde, ist stark restauriert. Der Wagen ist voll ausgerüstet mit Coachhorn-Futteral, Schirmkorb usw.

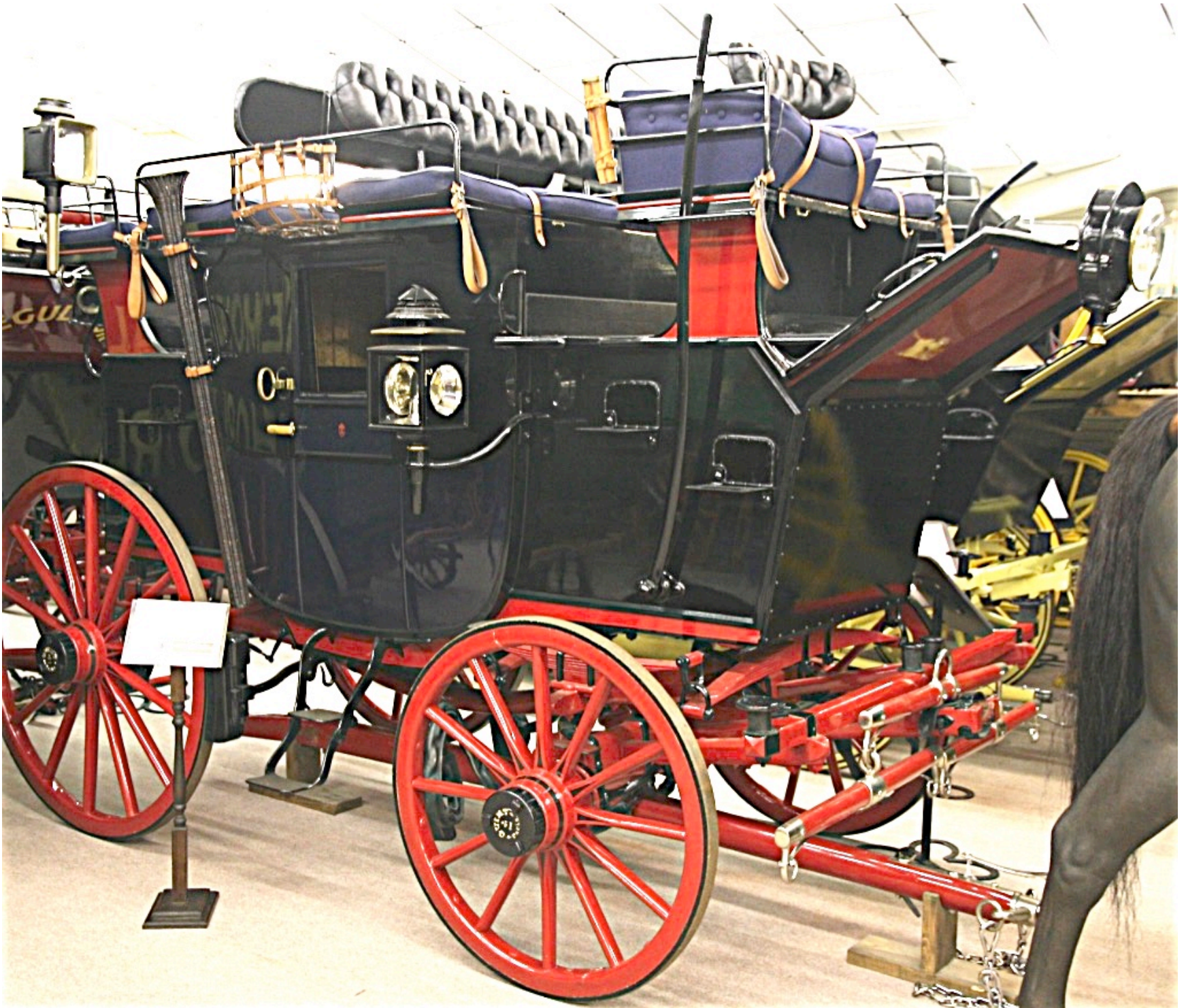
The Guet & Co Private Road-Coach (EB 27)

As mentioned before, as early as 1968 – when he was a young man – the Swiss collector Kurt Meyer was a guest of Baron Jean Casier. He seems to remember that the Baron mentioned the red coach as being one of Bugatti's vehicles. Baron Casier later sold it to Anton Frey in Switzerland where it was then sold on to a competition driver, Joseph Bächler, from Zug. From Switzerland it went to Gloria Austin in Florida. Since 2017, it has stood at Sutton Marshall in the Fryeburg Fairgrounds in Conway, New Hampshire, together with brown team harness (see figure 100 B).

However, this vehicle was not listed by Hugh Conway; he only noted the yellow coach by Guet. Therefore, this vehicle cannot be included as a vehicle that had most certainly belonged to Bugatti. It might possibly have been part of Lot 1b but Lieven de Zitter never saw it at Nokere and it is also not entirely plausible that Bugatti would have owned two examples of the same type and size.

The coach possibly dating from 1899 was built by Guet & Co. in Paris and bears the number 7277 on a brass plaque inside the door. It is a typically French, relatively heavily-built Private Road-Coach with a rear seat for two passengers. The interior is lined with beautiful grained wood and the cushions made of dark blue boxcloth. The roof seat cushions are covered with a dark blue boxcloth, but curiously the backrests are lined with leather. The square lamps are typical Guet.

The vehicle, which was involved in an accident in 1980, has been heavily restored. It is well appointed with a coach-horn case and umbrella basket.



90 (EB 27)
The red Private Road-Coach standing in a carriage museum in America.

90
Die rote Private Road-Coach in einem Wagenmuseum in den USA.

Einfache Wagonnette (rustikaler Break, EB 28)

Im Elsass soll länger ein einfacher Break, französisch Wagonnette genannt, gestanden haben, wie er in dieser Region früher auf Bauernhöfen anzutreffen war. Über der Passage ist das erhaltene, einfache ländliche Fahrzeug mit „EB“ gemarkt. Damit dürfte der Patron kaum selbst gefahren sein, aber es diente vielleicht auf dem Gutsbetrieb als tägliches Gebrauchsfahrzeug. Das Fahrzeug ist heute im Mulin Automotive Museum in Oxnard in Kalifornien ausgestellt.

Schlitten

Auch Schlitten scheint Bugatti besessen zu haben. Einer wird von einem Besucher erwähnt. Ein Schlitten Bugattis befindet sich eventuell in Mülhausen im Automobilmuseum.

The Simple Break (EB 28)

For a long time this simple break stood in Alsace and was similar to those found on many farms in this region. Above the wheel arch this very simple rural vehicle was marked EB. While the patron was unlikely to have driven it himself, it may have been in use on the estate. Today, this vehicle is on display at the Mulin Automotive Museum in Oxnard, California.

The Sleigh

It seems that Bugatti may have also owned sleighs as a visitor mentioned one. The automobile museum in Mulhouse has an example that might have once belonged to Bugatti.



91 (EB 28)

The simple natural varnished break marked with the initials EB under the coachman's seat.

91

Einfache Wagonnette (rustikaler Break) in Naturholz mit Signatur „EB“ seitlich unter der Kutscherbank.

Rekapitulation des Wagenbestandes

Die Kutschen-Eigenkonstruktionen Ettore Bugattis, dessen Gattin und Töchter auch fuhren oder ritten, decken einen Zeitraum von 40 Jahren ab! Das ist zunächst überraschend, aber eigentlich verständlich für einen fahrbegeisterten Horseman mit grossen Stallungen, der über alle Möglichkeiten verfügte, sich Fahrzeuge nach seinen Bedürfnissen bauen zu lassen. Kutschen müssen vom Gewicht und der Bauart her an die Gespanne angepasst sein. Bugatti hatte im Laufe seines Lebens ganz verschiedene Equiden, wie die Bilder zeigen. Dafür brauchte es verschiedene Fahrzeuge. Die Serie der Eigenbauten oder Teil-Eigenbauten begann mit dem noch etwas unharmonisch wirkenden leichten Vierradwagen EB 00 der Zeit um 1900 für ein besonderes Gespann, setzte sich vor 1914 fort mit dem vermutlich Teil-Eigenbau des Gig EB 05 für seine Frau und führte vor 1930 zum mittlerweile harmonisch durchgestalteten Pony-Phaëton EB 02, als sein Nachzügler-Sohn noch klein war. Die Krönung erfolgte in der Spätzeit mit der Coupé-Coach EB 01 in den Jahren 1935/36 für seine geplante grosse Reise, gefolgt schliesslich um 1940 vom eleganten Zweiradwagen EB 03 mit tiefem Einstieg.

EIGENKONSTRUKTIONEN

EB 00 Wagen amerikanischer Art mit Fahrradreifen	S. 11ff.
EB 01 Coupé-Coach signiert „E. Bugatti“	S. 64ff.
EB 02 Pony-Phaëton signiert „Bugatti“	S. 72ff.
EB 03 Road cart signiert „Bugatti, Paris“	S. 75
EB 04 Pony Trap (vermisst)	S. 76
EB 05 Gig (vermisst)	S. 77
EB 06 Roof-seat Break (nur Zeichnung)	S. 78

REMISENBESTAND BUGATTI

EB 07 Phaëton Rothschild, Paris	S. 80
EB 08 Break Million & Guet	S. 81
EB 09 Show Wagon Mills	S. 82f.
EB 10 Basket Phaëton Van Tassel & Kearny	S. 84
EB 11 Phaëton Million & Guet	S. 85
EB 12 Victoria/Mylord à huit ressorts Mühlbacher	S. 86f.
EB 13 Break de chasse Widerkehr	S. 88ff.
EB 14 Break de chasse Binder	S. 90f.
EB 15 Omnibus Million & Guet	S. 92f.
EB 16 Gelbe Road-Coach Million & Guet	S. 94
EB 17 Schwererer Mail-Phaëton	S. 95
EB 18 Mail Phaëton Mühlbacher	S. 96f.
EB 19 Tandemwagen Keller	S. 98
EB 20 Grösserer Spider	S. 100f.
EB 21 Leichter Spider	S. 102
EB 22 Dritter Spider/Defender Wagon	S. 103
EB 23 Tonneau	S. 104
EB 24 Amerikanischer Vierradwagen	S. 105

WAHRSCHEINLICHER REMISENBESTAND BUGATTI

EB 25 Coupé Widerkehr	S. 106f.
EB 26 Vierrad-Dogcart Widerkehr	S. 108f.

FRAGLICHER REMISENBESTAND BUGATTI

EB 27 Rote Road-Coach Guet & Co.	S. 110f.
EB 28 Wagonnette	S. 112

A Summary of the coach and carriage inventory

Ettore Bugatti, whose wife and daughters also rode or drove, was designing horse-drawn vehicles for well over forty years! This may seem at first somewhat surprising, but for a horseman and family man with a large stables – and someone who had the chance to build vehicles according to his needs – it is actually very understandable. The coaches and carriages of different types and sizes needed specific horse types to horse them and Bugatti kept many different breeds throughout his life, as the pictures show, so he could drive many different kinds of vehicles. The series of built or partly built vehicles started with the somewhat ill-proportioned lightweight four-wheeler EB 00 at the turn of the 20th century for a particular pair. It continued with the presumably partially own-built Gig EB 05 made for his wife before 1914, and led to the construction of the most elegant little Pony Phaeton – built sometime before 1930 – for his youngest son when he was still a small child. The jewel in the crown was the Chariot-Coach EB 01 built in the years 1935 or 1936 for a planned long journey, followed lastly around 1940 by the elegant Road Cart EB 03 with its low set body.

BUGATTI'S OWN DESIGNS

EB 00 The Lightweight American Carriage	11
EB 01 The Chariot-Coach marked E Bugatti	64
EB 02 The Pony Phaeton marked Bugatti	72
EB 03 The Road Cart marked Bugatti, Paris	75
EB 04 The Pony Trap (whereabouts unknown)	76
EB 05 The Gig (whereabouts unknown)	77
EB 07 The Roof-seat Break (sketch)	78

FROM BUGATT'S COACH HOUSE

EB 07 The Stanhope Gig by Rothschild	80
EB 08 The Sporting Break by Million & Guet	81
EB 09 The Show Wagon by Mills	82
EB 10 The Basket Phaeton	84
EB 11 The Siamese Phaeton by Million & Guet	85
EB 12 The Eight-spring Victoria by Mühlbacher	86
EB 13 The Break de Chasse by Widerkehr	88
EB 14 The Break de Chasse by Binder	90
EB 15 The Omnibus by Million & Guet	92
EB 16 The Private Road-Coach by Million & Guet	94
EB 17 The Mail Phaeton	95
EB 18 The Mail Phaeton by Mühlbacher	96
EB 19 The Tandem Cart by Keller	98
EB 20 The Spider Phaeton	100
EB 21 The Show Phaeton	102
EB 22 The Defender Wagon by Lawton	103
EB 23 The Governess Cart	104
EB 24 The American Four-wheeler	105

POSSIBLY FROM THE COACH HOUSE OR COLLECTION

EB 25 The Brougham by Widerkehr	106
EB 26 The Four-wheel Dogcart by Widerkehr	108

QUESTIONABLE VEHICLES

EB 27 The Private Road-Coach by Guet & Co.	110
EB 28 The Simple Break	112



92

The collar of the pick-axe team set, hanging on the door handle of the Chariot-Coach, displaying the ivory inlay.

92

Ein Kunt des Fünferzuggeschirrs mit Elfenbeineinlagen vor der Coupé-Coach.

6. BUGATTIS PFERDEGESCHIRRE

Insgesamt sind heute acht Geschirre sicherer Bugatti-Provenienz und ein weiteres mit Bugatti-Emblemen:

- 1 Fünferzug mit hellen Kumten und Elfenbeineinlagen
- 1 Pony-Viererzug
- 1 Ponygeschirr von Hermès
- 2 Zweispänner in schwarzem Leder
- 1 Tandemgeschirr
- 1 Einspännergeschirr
- 1 Vierspännergeschirr, braunes Leder („Harnais de route“)
(1 fragliches Vierspännergeschirr mit EB-Initialen).

Diese Geschirre sind nur ein kleiner Teil des ehemaligen Bestandes von mehreren Dutzend; auf alten Fotos sind weitere Geschirre zu sehen, darunter Brustblattgeschirre (vgl. Fig. 65 und 88 A), ein Zweispänner-Brustblattgeschirr (vgl. Fig. 5) und englische Geschirre, die nicht mehr identifiziert werden können. Dazu gehört ebenfalls ein leichtes Zweispännergeschirr (vgl. Fig. 83). Zudem muss es ein spezielles Geschirr amerikanischer Art zum „Show Wagen“ gegeben haben. Insgesamt ist angesichts des grossen Fuhrparks Ettore Bugattis mit etwa vier Dutzend Geschirren zu rechnen. In der Reportage auf S. 60f. ist von Dutzenden Geschirren die Rede. Mit anderen Worten: Vom ehemaligen Bestand ist nicht einmal die Hälfte erhalten beziehungsweise identifiziert. Die meisten erhaltenen Geschirre stammen aus dem Lot 1 an Bugatti-Objekten. Nach der Erinnerung von Lieven De Zitter hat der Baron die Geschirre in Kisten verpackt in Ermenonville abgeholt.

Die erhaltenen Geschirre stammen aus verschiedenen Sattlereien, darunter Duprey und Hermès in Paris. Ettore Bugatti verband mit dem um 10 Jahre älteren Emile Hermès (seit 1920 alleiniger Leiter in Paris) die Vorliebe für perfekte Produkte. Bugatti bestellte bei demselben neben Koffern für seine Royales unter anderem auch die folgenden Gegenstände: „*selle anglaise très légère, selle d’amazone sans piqures, harnais de tandem, fouet et trompe, tenues anglaises, chiffres EB en drap découpé...*“ (vgl. Fig. 99). Nach den Recherchen von Marc Stoltz von Hermès wurden von Bugatti bei dieser Firma Damensättel und rundgenähte Geschirre geordert. – Wie oben S. 18 durch die Schilderungen von Frédéric Loiseau beschrieben, gab es eine Sattlerei in Molsheim, die nach Aussage der Familie so gut wie Hermès arbeiten konnte. Die in Molsheim entstandenen Geschirre wurden offenbar zuweilen mit „Sellerie Bugatti“ in einem Oval gestempelt. Bisher konnte kein solcher Stempel auf Leder nachgewiesen werden, aber eine Stirnrosette in dieser Art. L’Ebé Bugatti schreibt in ihrer Biographie von 1966 (S. 136) über die eigene Sattlerei in Molsheim „*on rencontrait des selliers en train de coudre des harnais ou des valises ...*“.

6. THE HARNESS

In total there are eight sets of harness with Bugatti’s emblems or clear Bugatti provenance still known of today:

- 1 set of pick-axe harness (five horses: e.g. two wheelers and three leaders) with cream coloured collars and ivory inlaid terrets
- 1 team set of pony harness (four ponies)
- 1 single set of pony harness by Hermès (one pony)
- 2 sets of black pair harness
- 1 set of tandem harness (two horses, the wheeler behind its leader)
- 1 set of single harness (one horse)
- 1 set of brown team harness (four horses) Road harness
(1 questionable set of team harness with the initials EB).

This is clearly just a small part of what was once used; other sets can be seen on old photographs including a single breast collar harness (see figures 65 and 88A), a pair set of breast collar harness (figure 5) and other full collar sets that cannot be identified. This also included a set of fine pair harness (see figure 83). There must also have been special set of harness for the Show Wagon; a light breast collar harness in the American style. Judging by the size of the driving stables, there should have been at least twenty-four sets of harness. The report on p. 60 mentions dozens of sets. In other words, of the original sets of harness less than half have survived or been identified. Most of the surviving harness comes from Lot 1 of Bugatti’s belongings.

Those sets still in existence come from various makers, including Duprey and Hermès in Paris. Ettore Bugatti and Emile Hermès, who was ten years his senior and since 1920 the sole director in Paris, shared a passion for creating perfection. In addition to car cases for his Royales, Bugatti ordered among other things the following items: An English saddle which was very light, a side saddle without stitching, tandem harness, driving whip and horn, English outfits, and a rug marked EB ... (see figure 99). According to research by Marc Stoltz of Hermès in Paris, Bugatti mainly ordered sidesaddles and rolled harness.

As mentioned on p. 18 in the description by Frédéric Loiseau, there was a saddlery in Molsheim, which according to the family could work as well as Hermès. The harness made in Molsheim was apparently marked ‘Sellerie Bugatti’ with an oval stamp. So far, no such markings have been found although a browband rosette of this fashion does exist. L’Ebé Bugatti writes about their own saddlery in Molsheim in her 1966 biography “One would meet saddlers sewing harness or suitcases...”

Der Fünferzug mit Elfenbeineinlagen

Das bekannteste der Bugatti-Geschirre ist der Fünferzug mit hellen Kumten und Elfenbeineinlagen in der Sammlung Waller in Massachusetts. Es ist ein Fünferzug-Geschirr aus braunem Leder mit versilberten Beschlägen oder solchen aus Edelstahl und den Initialen „EB“. Dieses Geschirr stammt nach L'Ebé Bugatti aus der eigenen Sattlerei in Molsheim. (L'Ebé Bugatti beschreibt dieses Geschirr in ihrer Biographie S. 65 als Viererzuggeschirr.) Die Kumtleiber dieses Coach-Geschirrs sind mit elfenbeinfarbenem, sämisch gegerbtem Wildleder überzogen (ähnlich der Uniformriemen und Taschen von frühen Militärausrüstungen). Die metallenen Leinenringe umfassen gedrechselte Einlagen aus echtem Elfenbein! Die Metallteile sind so ausgeklügelt gefertigt, dass jeweils eine Schraube ausgedreht und die Einlagen aus Elfenbein entfernt werden können.

Das exklusive Geschirr macht den Eindruck, dass Ettore Bugatti dessen Teile bis ins Detail, wie er es auch bei seinen Autos tat, entworfen hat. Die Kopfgestelle zeigen wie das ganze, robust gefertigte Geschirr eine gekonnte Arbeit. Die Nähte sind indessen nicht mit der Feinheit eines Hermès-Geschirrs gefertigt. Der Schweizer Sattlermeister Beat Niederberger bestätigte, dass das Geschirr nicht in einer sehr versierten Geschirrsattlerei entstanden sei. So sind die Kissen unter den Kammdeckeln etwas dürrig konstruiert. Das spricht für die Ausführung in Molsheim, da in der Sattlerei ja mehr für Autos gearbeitet werden musste.

Auch die Beschläge scheinen wenigstens zum Teil in Molsheim nach den Angaben Ettore Bugattis gefertigt worden zu sein. Das Fünferzug-Geschirr zeigt mehrere Besonderheiten: Die so genannten Tilbury-Haken an den Kammdeckeln, wie die Schrauben davor, sind eher ein Eigenfabrikat von Molsheim. Dasselbe könnte für die Zughaken an den Kumtstangen mit ihren Schlitzern zum Ausfahren der in die Zugstränge eingenähten Ringe mit einem partiellen Ausschnitt gelten. Auch die Ohrbügelriemen sind am Fünferzug besonders, nämlich als Lederschlaufen, gearbeitet. Offenbar wollte Bugatti damit den Kontakt zwischen Metall und Leinen verhindern (wie bei den Elfenbeineinlagen der Zügelringe), der zu dunkler Verfärbung führt. Aus diesem Grund verzichtete Bugatti bei seinen Geschirren meist, wie auch hier, auf die sonst üblichen metallenen Rosetten am Kopfstück ebenso wie die Stirnketten.

Zu diesem Geschirr gab es einen Satz brauner Kumte, wie ein Bild mit Baron Casier als Fahrer dies belegt. Dieses schon um 1930 fertiggestellte Geschirr wurde für das Fahren der Coupé-Coach (EB 01) angefertigt, aber auch zweispännig eingesetzt (vgl. Fig. 44). – Die heute eingeschnallten Unterlegtrensen zeigen die Signatur von Hermès. (Zur Zusammenarbeit mit Hermès siehe auch den Nachtrag S. 173)

The pick-axe harness with ivory inlaid terrets

The best known of the Bugatti harness is the five-horse pick-axe team set with cream-coloured collars and ivory inlays in the Waller collection in Massachusetts. It is made in brown leather with silver-plated harness furniture (metalwork), with some steel parts and the monogram EB. According to L'Ebé Bugatti this set was made in their own saddlery in Molsheim and she describes it in her biography on p. 65 as team harness. The fore and after wales on the coach collars are covered with cream-coloured suede (similar to that used on the belts and pockets of early military uniforms). The metal rein terrets have inserts made of genuine ivory! The metal parts are so sophisticated that with one turn of a screw these ivory pieces can be removed (see fig. 94B).

The exclusive harness gives the impression that Ettore Bugatti designed it with as much thought as he did all his cars. The harness, including its bridles, show it to be a well-made, strongly built set, without, however, the fine stitching associated with a harness made by Hermès. The Swiss master saddler Beat Niederberger therefore concluded that the set was made by a provincial harness maker, and the panels under the driving pad being poorly made would again point to it being Molsheim harness made by saddlers more accustomed to working on cars.

The harness furniture also seems to have been made, at least in part, in Molsheim, in accordance with Ettore Bugatti's specifications. The pick-axe set has several special features: the bearing rein hooks and centre terrets on the driving pads have screw fittings which would seem to indicate a Molsheim manufactory, as does the open ring system on the hames to attach the traces. The overcheck rings on the pick-axe harness are also unusual, being made like leather keepers. Apparently Bugatti wanted to prevent the friction between metal ring and leather rein, which would cause the brown leather reins to darken.

The saddler Michael Hädrich came to the conclusion that Bugatti and his craftsmen had been searching for new methods in the design and techniques of working leather, and traditional harness patterns served him as a guideline. He succeeded in combining purpose and form in a way that meant less work for the saddler.

There was also a set of brown collars to go with this harness as a picture with Baron Casier driving proves. This harness, made around 1930, was purpose made for the Chariot-Coach (EB 01) but also used to drive pairs (see figure 44). The overcheck bridoon bits seen on the harness today are marked Hermès. (See also p. 173.)



93

Top: The harness, which was probably made in Molsheim, photographed sometime in the 1970s in Baron Casier's harness room shown here with a full set of spare brown collars.

Bottom: The harness as displayed in Mary and Harvey Waller's collection in Stockbridge (Massachusetts).

93

Das Fünferzug-Geschirr mit Elfenbeineinlagen.

Oben: Das wohl in Molsheim gefertigte Geschirr mit Elfenbeineinlagen in den 1970er Jahren in der Geschirrkammer bei Baron Jean Casier mit einem zweiten Satz braunen Kumten.

Unten: Das komplette Geschirr, ausgestellt in der Sammlung von Mary und Harvey Waller in Stockbridge (Massachusetts).



94 A

Left: One side of the pick-axe team set.

Top: Details of the pad showing the simplicity of Ettore Bugatti's design, the trace carrier - to hold the trace at the correct height - being sewn directly onto the pad.

94 A

Links: Ein Geschirrsatz des Fünferzugs.

Oben: Details eines Kammdeckels in der für Ettore Bugatti typischen schlichten Ausführung ohne Oberblatt (nur Ziernähte) und mit angenähten Oberblattstrippen.



94 B

Details of the pick-axe harness in the Waller collection.

Top: Details of the pad rein terret showing the screw at the bottom to release the ivory inlay.

Bottom: The open tug ring on the hame to correspond to the trace ring. The ivory inlaid rein terret on the collar.

94 B

Details des Fünferzuggeschirrs in der Waller collection:

Oben: Detail eines Leinenrings des Kammdeckels mit innerer Schraube zum Lösen der Elfenbeineinlage.

Unten: Zughaken am Kumbügel mit Schlitz (zum Einhängen des Ringes am Zugstrang des Kumbügels) und Leinenring am Kumbügel mit Elfenbeineinlage.

Das Pony-Viererzuggeschirr

Das zum oben besprochenen Pony-Phaëton (EB 02) gehörige schwarze Viererzuggeschirr mit braunen Kumten weist, wie der Wagen, Messingbeschläge auf und ist sportlich schlicht geschnitten. Die Stirnbänder sind mit gelbem Leder eingefasst. Die Scheuleder und Spieler der Sprungriemen tragen die Initialen des Meisters „EB“, der übrigens seine älteste, 1907 geborene Tochter danach benannte („L’Ebé“).

Das Geschirr zeigt eine Besonderheit, wohl eine Vorliebe Ettore Bugattis. An den Zughaken der Kumteisen sind Ringe angebracht, wie dies sonst nur an Sport-Geschirren üblich war. In diese Ringe sind die Kuntstränge verschnallt; sie sind damit in der Länge verstellbar und leicht abzunehmen, etwa zum Reinigen oder wenn Ersatz notwendig wurde. (Bei normalen Zweispännergeschirren sind die Strangstutzen fest vernietet.) Ein weiterer Vorteil ist, dass an den Ringen allenfalls ein Hintergeschirr mitverschnallt werden konnte.

The pony team harness

The Pony Phaeton (EB 02) has a set of team harness in brown leather, with brass furniture to match its vehicle, and is a very sporting set. The browbands are decorated with yellow leather fronts and the blinkers and facepiece carry the monogram of the master, EB, who incidentally named his first daughter, who was born in 1907, L’Ebé.

The harness shows an unusual feature that was probably a Ettore Bugatti preference. The hames have trace rings more often found on coach or Mail Phaeton harness. The trace can be buckled into this ring making it easy to take off as well as to adjust the length. This system can also be easily cleaned or replaced. (Normally pair sets have riveted hame arms). Another advantage is that the breeching could also be buckled up to the hame trace ring.



95 A
The pony team set in the Waller Collection.

95 A
Das Pony-Viererzuggeschirr in der Waller collection.



95 B

The pony team set in the Waller Collection and details on one of the collars and a driving bridle with the monogram EB belonging to the pony set.

95 B

Das Pony-Viererzuggeschirr in der Waller collection und unten Details eines Kumts und eines Fahrzaums mit Monogramm „EB“.

Das Hermès-Ponygeschirr

Das Hermès-Ponygeschirr ist auf den Strangstutzen von Hermès signiert. Dies ist vom Design her ein einzigartiges Geschirr und ein Spiegel des Geschmacks der Zwanziger- oder Dreissigerjahre. Es dürfte nach dem Design im Stil Art Déco auf die spezifischen Angaben von Ettore Bugatti zurückgehen. Viele Teile sind höchst kunstvoll rund genäht und verputzt. Die Scheuklappen, die Spieler und das Oberblatt der Sellette sind schlicht gehalten und so verarbeitet, dass die Nähte verschwinden. Der Kunt ist als Schlosskunt gestaltet (offenbar für ein Pony mit grossem Kopf gefertigt). Dieses Geschirr dürfte für ein Pony in der auf Fig. 25 oben links abgebildeten Art bestellt worden sein.



96 A

The open collar and driving bridle from the set of single pony harness made by Hermès, now in the Jane Wood collection.

96 A

Das Hermès-Ponygeschirr für einspännigen Zug in der Sammlung Jane Wood. Kunt mit Schliessmechanismus und Fahrzaum.

The Hermès pony harness

The Hermès single pony harness is stamped on the traces. This is, in design, an exceptional harness and very much in the style of the twenties and thirties. It may have been specially ordered by Ettore Bugatti in Art Déco style; many of the individual parts are artfully rolled and finished. The blinkers, face piece, and the top of the driving saddle are kept simple and skilfully worked with hidden stitching. The collar is open like a donkey collar, obviously made for a pony with a large head. The set may have been ordered for a pony such as the one seen in figure 25.





96 B
The maker's stamp on the hame arm, the monogram on the rolled breeching and the driving saddle made like a pair pad.

95 B
Signatur vom Hermès auf einer Strangstutze, Kammdeckel mit Scherenträger und Monogramm „EB“ auf einem rund genähten Strangträger.

Zweispännergeschirr in schwarzem Leder mit eckigen Schnallen

Durch die Vermittlung von Lieven De Zitter kam vor einigen Jahren ein Zweispännergeschirr mit eckigen Schnallen in die Sammlung Siegwald Tesch. Es war vorher, wie der Tandemwagen, Teil der Sammlung des belgischen Sammlers de Meester. Das sportlich-schlichte Geschirr zeigt auf den Spielern das verspielt gestaltete Monogramm „EB“. Verschiedene Einzelheiten am Geschirr dürften auf eine Sonderbestellung von Ettore Bugatti hinweisen, wie die schlichten Schnallenformen und die in Ringe einschnallbaren Zugstränge. Für ein Zweispännergeschirr eher ungewöhnlich sind die Durchlässe an den Kammdeckeln ähnlich wie beim Vorgeschirr eines Tandemgeschirrs. Dies gab es vor der Zeit Bugattis schon, er bevorzugte aber bei vielen seiner Geschirre genau diese Lösung ohne Schnallen.

Black pair harness with square buckles

A couple of years ago, through the offices of Lieven de Zitter, Siegwald Tesch managed to acquire a set of pair harness with square buckles for his collection. It had earlier been part of the collection of the Belgian, de Meester. The fine, yet sporting harness carries the monogram EB. Various details on the harness, such as the simple buckle shapes and the traces that buckle into the trace rings on the hames, may suggest that it was a special order for Ettore Bugatti. Unusual for a pair set, the driving pads have a simple leather loop to hold the traces in place, similar to that seen on a tandem leader saddle. This was not a Bugatti innovation and seen on other French harness, but he preferred this solution without buckles and used it on many of his sets.



97

Top: A set of silver-plated pair harness with unusual details, including the trace carriers sewn onto the driving pad.
Right: The distinctive monogram seen here on the face piece.

97

Oben: Zweispännergeschirr mit silberplattierten Beschlägen und besonderen Details. Dazu gehören die Durchlässe am Kammdeckel für die Zugstränge.
Rechts: Das besondere Monogramm (hier im Detail auf einem Stirnspieler).



Zweispänner-Geschirr in schwarzem Leder beim Phaëton Mühlbacher (EB 13)

Kurt Meyer erwarb um 1980 zum Phaëton Mühlbacher dieses Zweispännergeschirr vom niederländischen Händler Piet Jansen aus Kerkrade. Nach demselben stammte es von Baron Casier (die Stirnrosetten verblieben dort, vgl. Fig. 11) beziehungsweise von Ettore Bugatti. Dazu passt das Emblem ähnlich dem vorangehend vorgestellten Geschirr, ebenfalls mit Initialen „EB“. Das heute in einer deutschen Sammlung befindliche Geschirr stammt aus der Sattlerei Duprey in Paris (Stempel auf den Zugsträngen wie auf den Strangstutzen). Deren Nachlass befindet sich in Schloss Montpoupon in der Touraine (Musée de la Vénérerie). Gemäss Aussage des letzten Besitzers der Sattlerei, habe sein Vater für Bugatti gearbeitet. Nach Sattlermeister Beat Niederberger passen die schweren Kumte und die ganze Art des Geschirrs gut zum Mail-Phaëton sowie die Machart der Stränge (mit Lederschieber) zu Bugatti-Geschirren.

The black leather harness for the Mühlbacher Mail Phaeton (EB 18)

Kurt Meyer purchased this set of pair harness for the Mühlbacher Mail Phaeton around 1980 from the Dutch dealer Piet Jansen. According to the dealer, it came from Baron Casier or, to be more precise, from Ettore Bugatti and the browband rosettes (see fig. 11) remained in Nokere; the motif seen on a pair of rosettes - EB within a garter - matches that seen on the harness shown below. The set, which is now in a private collection in Germany, comes from the Duprey saddlery in Paris and is stamped on the traces as well as on the hame arms. Their archives are located in Montpoupon Castle in the Torraine (Musée de la Vénérerie). According to Duprey's last owner his father had worked for Bugatti. The master saddler Beat Niederberger suggests that the heavy collars would indicate it being a set suitable to use with a Mail Phaeton, and the sporting nature of the trace ends are typical for a Bugatti harness.



98
The pair set displayed on model horses was made by the Duprey Company in Paris with the monogram EB (detail on the trace holder). This was used with the Mail Phaeton on patent axles.

98
Zweispännergeschirr auf Pferdemaquetten aus der Pariser Sattlerei Duprey mit Initialen „EB“ zum Mail Phaëton mit Patentachsen und Detail eines Strangträgers in einer deutschen Privatsammlung.

Das Tandemgeschirr

Die Besonderheit dieses Geschirrs sind die Beschläge aus rötlichem Messing (Legierung mit hohem Kupferanteil) und die Befestigung der Strangstutzen mittels Ringen wie beim Zweispännergeschirr mit eckigen Schnallen. Die Stirnbänder sind wie beim folgenden Geschirr schwarz und gelb gehalten und passten demnach zu ebenso bemalten Wagen. Hier sind die Kopfstücke mit Rosetten versehen, auf welche – wie auf den Scheuklappen und den Kammdeckeln – die feinen Monogramme „EB“ appliziert sind.

The tandem harness

What makes this harness so special is its unusual furniture of a reddish brass (with a high copper content), and the traces that buckle onto the hame trace rings, similar to those seen on the pair harness with square buckles. The browbands are black and yellow, so matching the vehicle. The rosettes carry the EB emblem, as do the blinkers and pads.



99
The tandem harness from Baron Casier's collection showing details on the bridle.

99
Das Tandemgeschirr in der Sammlung von Baron Casier mit Detail eines Kopfgestells.

Einspännergeschirr mit Beschlägen aus Messing

In der Sammlung von Baron Casier gibt es zudem ein Einspännergeschirr mit Messingbeschlägen. Scheuleder und Spieler tragen das schlichte Monogramm „EB“. Nach Lieven De Zitter wurde leider der Kunt zu einem unbekannten Zeitpunkt ausgetauscht.

The single harness with brass furniture

Baron Casier's collection also included a set of single harness with brass furniture. Both the blinkers and the face pieces carry the simple monogram EB. According to Lieven de Zitter the original collar was unfortunately replaced at some time.



100

Top: A single harness in original condition on a horse belonging to Lieven de Zitter.
Bottom: Bugatti harness hanging up in Baron Casier's collection.

100

Oben: Das Einspännergeschirr im Originalzustand auf einem Pferd von Lieven De Zitter.
Unten: Das Einspännergeschirr in der Sammlung Baron Jean Casier mit Abänderungen (Stirnkette zugefügt und Kunt ausgetauscht).

Vierspännergeschirr in braunem Leder

Dieses einfache, aber doch sportliche Geschirr aus der Sammlung von Baron Jean Casier wurde dort „Harnais de route“ genannt. Es ging an Lieven De Zitter über und wird in verschiedenen Dokumenten als von Bugatti stammend genannt. Die hufeisenförmigen Schnallen und die Nähte sind ähnlich gefertigt wie beim Geschirr mit Elfenbeineinlagen. Dieses Arbeitsgeschirr mit Fallringen auf den Kammdeckeln könnte aus der Sattlerei von Molsheim stammen. Die Kammdeckel der Vorgeschirre sind ohne versteifende Einlagen gefertigt. Die Rückenriemen für die Vorderpferde fehlen, wie dies an Geschirren für Road Coaches üblich war. Die Kronenembleme (Baronskronen) wurden in Nokere nur auf den Scheuklappen zugefügt.

The brown team harness

This simple, sporting harness from Baron Jean Casier's collection was known as road harness 'Harnais de route'. It passed to Lieven De Zitter and is documented in various sources as having come from Bugatti. The round buckles and workmanship are similar to that seen on the harness with ivory inlay, which might indicate that this sporting harness also came out of the Molsheim saddlery. The leader pads have no metal pad plates to give the shape, or cruppers, something often seen on Road Coach harness. Howlett is also pictured using this style of harness. The baronial coronets that only adorn the blinkers were added later at Nokere.



101

Plain brown leather team harness with baronial coronet ornamentation, which was added after the harness was first produced.

101

Einfaches Vierspännergeschirr in braunem Leder mit zugefügten Baronskronen.

Besondere Hintergeschirre für zwei Pferde

Für das auf der rechten Seite oben abgebildete Geschirr wurden zwei der Geschirre mit Elfenbeineinlagen verwendet, zusätzlich aber besondere Hintergeschirre eingeschnallt, die Ähnlichkeiten mit amerikanischen Geschirren aufweisen. Die Rückhalteriemer des Hintergeschirrs sind vorne an den grossen Ringen verschnallt und weisen seitlich je zwei Tragriemen auf. Das Hintergeschirr ist relativ schwer gearbeitet und hat nach dem Bild den Charakter eines Arbeits- oder Einfahrgeschirrs. Auf den Aufnahmen, auf denen der Patron selbst fuhr, ist dieses Hintergeschirr denn bislang auch nicht zu sehen.

Arbeitsgeschirr

Dieses auf der rechten Seite unten abgebildete einfache Arbeitsgeschirr mit Brustblatt wurde offenbar im landwirtschaftlichen Betrieb in Molsheim eingesetzt.

Welche Geschirre entstanden in Molsheim?

Lieven de Zitter, der lange bei Baron Jean Casier mit den Bugatti-Geschirren gearbeitet hat, hält nicht nur das Fünferzuggeschirr mit Elfenbein-Einlagen für eine Produktion von Molsheim, sondern auch das braune Viererzuggeschirr „Harnais de route“, das Viererzug-Ponygeschirr und das schwarze Einspännergeschirr. Deren Gemeinsamkeiten sind: Keine Stirnketten, einfach gestaltete und klein gehaltene Initialen „EB“ sowie bei den beiden braunen Fünfer- und Viererzuggeschirren das Fehlen von Stirnrosetten. Letzteres ist für Luxusgeschirre ungewöhnlich. Bugatti bevorzugte offenbar für seine Geschirre braunes ungefärbtes Naturleder, entweder für seine kompletten Geschirre oder wenigstens für die Kumte.

Wann entstanden die Geschirre?

Die Geschirre aus der Molsheimer Sattlerei dürften in den 1920er und 1930er Jahren entstanden sein. Das ist auch für die übrigen Geschirre anzunehmen. Nach den Emblemen mit den Initialen „EB“ darauf waren es Neuankertigungen für Bugatti. Solche waren damals durch Häuser wie Duprey oder Hermès noch durchaus möglich.

Special set of pair breeching

Presumably the collars from the pick-axe team were used with this breaking-in harness together with a special set of breeching, similar to American working harness. The breeching straps were buckled on each side to the large ring on the hames and had two loin straps holding them up (figure 102A top). The harness is relatively heavy and gives the impression of being a working or breaking-in set. To date this harness has not been found in any of the photographs showing the patron himself driving.

Set of working harness

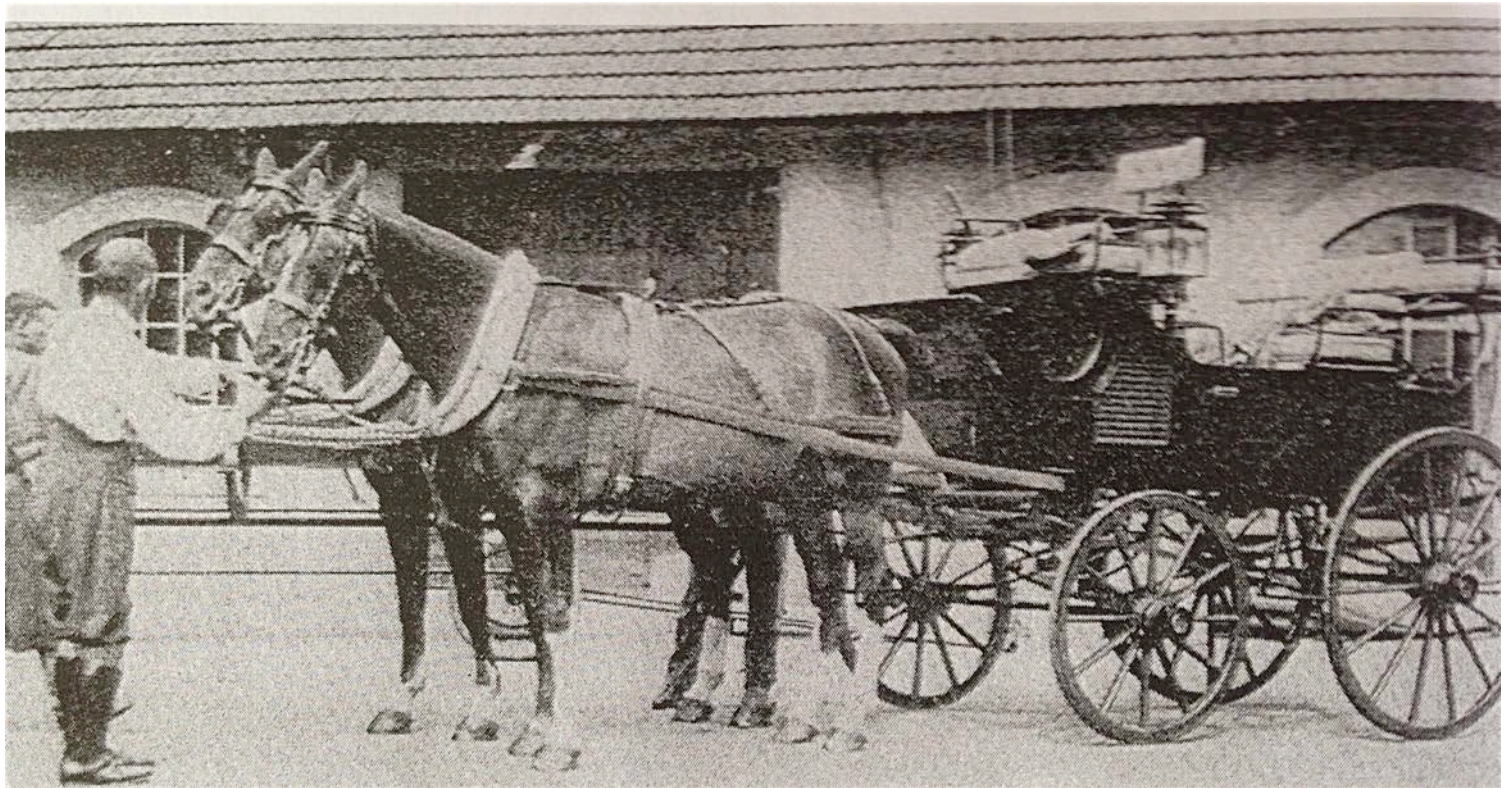
This simple set of working breast-collar harness was apparently used for agricultural purposes in Molsheim (figure 102A bottom).

Which harness was produced in Molsheim?

Lieven de Zitter, who had worked for a long time with Baron Jean Casier and knew the harness, believed that not only the pick-axe set was produced by the Molsheim saddlers but also the road harness, the pony team set and the black single harness. The points of similarities include: the same ornamentation, the simple small EB and the lack of rosettes, a feature very unusual for elegant town harness. Bugatti preferred sporting harness in London Tan, or at the very least brown collars.

When was the harness made?

The harness produced by the Molsheim saddlers must have been made in the 1920s and 30s. These dates apply to the rest of the harness too, which judging by the initials EB were ordered from the harness maker by Bugatti himself. Ordering harness like these was still possible from such companies as Duprey or Hermès.



102 A

Special set of breeching and working harness.

Top: The harness seen in figure 44 with unusual breeching to the Binder Break (EB 14).

Bottom: One of Bugatti's driving horses in breast collar working harness with a large driving pad to the haymaking machine beside the villa in Molsheim (today a car park). The photograph taken in July 1928 shows Ignace Schall, Bugatti's stable manager, driving.

102 A

Besonderes Hintergeschirr und Arbeitsgeschirr.

Oben: Das Geschirr von Fig. 44 mit besonderen Hintergeschirren vor dem Binder Break (EB 14).

Unten: Fahrpferd Bugattis mit Brustblatt-Arbeitsgeschirr mit Arbeitssattel vor einer Heuwendemaschine vor der Villa in Molsheim (heute Parkplatz). Die Aufnahme vom Juli 1928 zeigt den Stallmeister des Bugatti-Anwesens, Ignace Schall, an den Leinen.

Fragliches Vierspännergeschirr in braunem Leder

Dieses Geschirr kam zusammen mit der roten Road-Coach durch einen belgischen Händler ins Museum von Gloria Austin in Florida. Das Geschirr hat vorher aber nicht den gleichen Weg genommen wie die Coach EB 27. Seit 2017 ist das Geschirr unklarer Provenienz auf Pferdemaquetten bei Sutton Marshall in den Fryeburg fairgrounds in Conway, New Hampshire, ausgestellt. Das sportliche Geschirr ist auf den Scheuledern und den Kammdeckeln mit dezent angebrachten Initialen „EB“ versehen. Nicht typisch für ein sportliches Bugatti-Geschirr sind die Rosetten, die Stirnketten und die Endschrauben an den Kammdeckeln. An der Echtheit des Ganzen gibt es Zweifel.

The question of the brown team harness

This harness was bought by Gloria Austin, together with the red Private Road-Coach, from a Belgian dealer for her collection in Florida. However, the harness had not always been with the coach (EB 27). It has been on exhibition since 2017, displayed on model horses at the Fryeburg fairgrounds in Conway, New Hampshire. The brown sporting harness is discreetly adorned with EB on the blinkers and pads. However, the rosettes, the chain browbands and the classic hame arm fittings are not typical of a sporting Bugatti harness. The provenance is therefore doubtful.



102 B
Brown team harness with the initials EB in America.

102 B
Braunes Vierspännergesshirr mit Initialen „EB“ unklarer Provenienz in den USA.

Gemeinsamkeiten der Geschirre

Die erhaltenen Luxus-Geschirre von Bugatti zeigen gegenüber zeitgenössischen Vergleichsgeschirren bei genauerer Analyse einige Gemeinsamkeiten, welche die Vorlieben und die Handschrift des Patrons offenbaren. Er reduzierte die Berührung von Leder mit Metall, da besonders Leder in Naturfarbe dadurch unansehnlich wird. Bugatti nahm sich offenbar Zeit, die Beschläge seines Fünferzuggeschirrs so auszutüfteln, dass zwischen den Fahrleinen und den Leinenringen Elfenbein zu liegen kam, eine weltweit einzigartige Lösung (vgl. dazu S. 42).

Dort, wo die Zugstränge die Kammdeckel kreuzen, verzichtete er gerne auf Schnallen und übertrug die damals bekannte Lösung des Tandem-Vorgeschirrs auf das Zweispännerggeschirr. Dabei laufen die Stränge durch lange Schlaufen, welche ihr Spiel in der Höhe begrenzt. Auch bei den Zugstrangenden verzichtete Bugatti gerne auf Metallbeschläge und favorisierte vernähte Schlaufen mit Schieber (Pasanten) zur Fixierung der Stränge an den Waagscheiten oder Docken (vgl. Fig. 97). Die Konstruktion der Kammdeckel und Selletten reduzierte Bugatti wo möglich auf das Nötigste. So wurden die seitlichen Endschrauben am unteren Ende an den meisten seiner Geschirre weggelassen oder ganz auf die Oberblätter verzichtet und diese nur noch mit Ziernähten angedeutet. Das bei Hermès in Paris ausgeführte Ponygeschirr ist in seiner Gestaltung einzigartig. Offenbar liess Ettore Bugatti hier ein Geschirr an den Geschmack seiner Zeit, den Stil Art Déco, ausführen. Hier ist die Schlichtheit auf die Spitze getrieben, wo immer möglich wurden die Nähte kaschiert.

Kurzum: Auch bei den Geschirren, wie bei seinen Motoren usw., achtete der Meister peinlich auf schlichte Funktionalität bis ins Detail. Der Sattlermeister Michael Hädrich zog folgendes Fazit: „Bugatti hat mit seinen Handwerkern neue Wege in den Formen und der Ausführung der Lederarbeiten gesucht. Die traditionellen Geschirre dienten ihm hierbei als Leitlinie. Ihm ist es gelungen, Zweck und Form so zu vereinen, dass ein geringerer Arbeitsaufwand für den Sattler entsteht.“



103

Detail of the face piece belonging to the pony harness by Hermès (p. 122) with hidden stitching.

103

Stirnspieler des Hermès-Ponygeschirrs von S. 122f. mit kaschierten Nähten, aber mit offenbar nachträglich angebrachtem Emblem.

The common features of the harness

The existing sets of private harness once belonging to Bugatti show certain similarities not shared by other harness from the period, which indicate that the patron may have had a hand in their design. For example, wherever possible, he kept leather from running over metal since this discoloured it, and in particular the brown leather. He apparently took the time to design the fittings of his pick-axe harness so that the surface area between the reins and the terret rings was ivory, a unique solution never used before (see p. 42).

On his pair sets, he gave up buckles on the hame arms in favour of the system more commonly seen on tandem leader harness. There the trace ran through a long loop sewn onto the pad, which could limit its movement. At the trace ends Bugatti did away with the buckles and used leather loops to attach the traces to the collar bolts or swingle trees (see figure 97). Concerning the driving pads for pairs and teams and the driving saddles for singles, Bugatti reduced them to the bare essentials wherever possible. Therefore, on most of his harness he omitted the screws holding the top of the pad to its panels and belly-band. These parts were sewn together. The pony harness made by Hermès, Paris is also singular in its design. Apparently, Ettore Bugatti had a set of - for that time - modern harness in the Art Déco style. Here, simplicity is driven to the extreme and wherever possible the harness maker used hidden stitching.

In short, concerning his harness, or his engines, etc., the master was meticulous in his attention to simple functionality. The saddler Michael Hädrich came to the conclusion that Bugatti and his craftsmen had been searching for new methods in the design and techniques of working leather and traditional harness patterns served him as a guideline. He succeeded in combining purpose and form in a way that meant less work for the saddler.

Die Jagd-Tragsättel

In der Geschirrkammer von Baron Casier werden drei spezielle Tragsättel aufbewahrt, die aus dem Bestand von Ettore Bugatti stammen. Die Tragsättel weisen oben Ablagen für Gewehre und unten grosse Taschen auf.

Ettore Bugatti wird als passionierter Jäger beschrieben. Dies bestätigen Bilder, auf denen er im Sattel seines Lieblingshunters „Brouillard“ zu sehen ist. Der Patron besass offenbar für längere Jagdausflüge auch drei besondere Packsättel mit Patronen-Steckvorrichtungen. Sein eigenes grosses Jagdrevier und seine Hundemeute wird S. 60f. erwähnt.

The packsaddles for shooting

Baron Casier's harness room contained three special pack-saddles from Ettore Bugatti's collection. The saddles have special racks for guns on the top and large pockets underneath.

Ettore Bugatti was described as a passionate hunter. This is confirmed by the photographs, in which he can be seen mounted comfortably on his favourite hunter Brouillard. The patron apparently also had special packsaddles made with racks for the cartridges for longer hunting trips. His own hunting grounds and pack of hounds is mentioned on p. 60.



104

The packsaddles with gun cases and cartridge racks used by Ettore Bugatti for hunting expeditions.

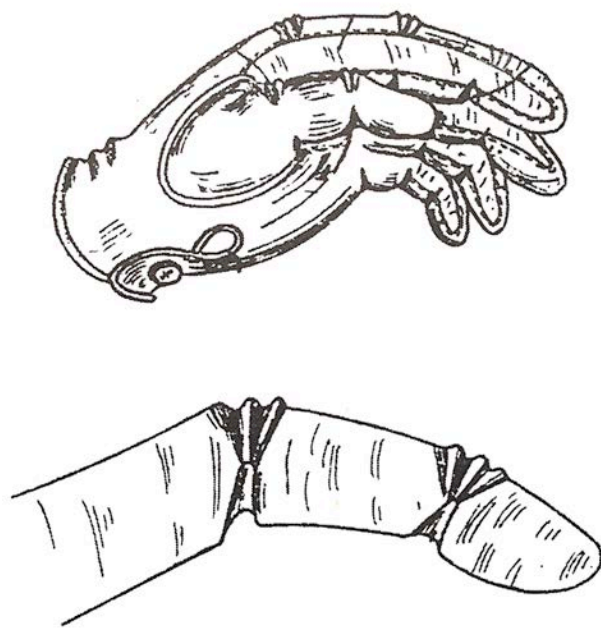
104

Von Ettore Bugatti für Jagdausflüge benützte Tragsättel mit Gewehrablagen und grossen Taschen.

Bequeme Handschuhe, auch zum Reiten und Fahren?

Ettore Bugatti war, wie schon erwähnt, dafür bekannt, für einige seiner Lebensbereiche eigenwillige Innovationen geschaffen zu haben. So trug er Strümpfe mit Zehenausbuchtungen wie für die Finger an Handschuhen. Für Handschuhe entwarf er 1935 ein spezielles Modell mit einer Art „Fingerfreiheit“ (Eaglesfield 2013, 54). Für das Reiten und besonders für das Fahren sind bekanntlich bequeme und gut sitzende Handschuhe unabdingbar. Ob er bei seiner Erfindung auch an das Fahren gedacht hat? Jedenfalls scheinen diese Handschuhe dort verstärkt zu sein, wo die Fahrleinen über die Finger laufen.

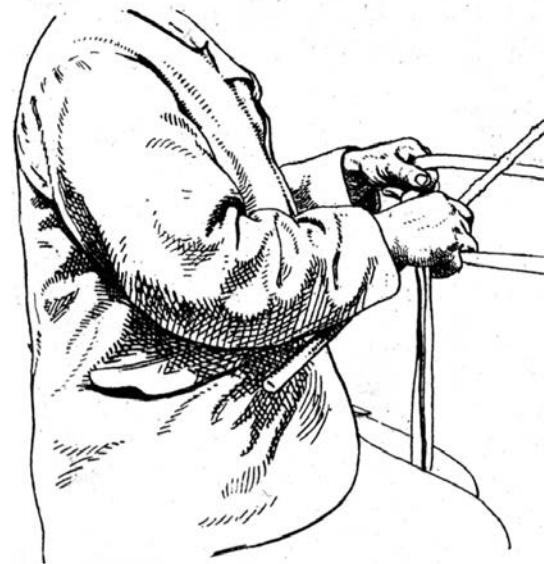
Alle Bilder mit Ettore Bugatti als eleganter Reiter oder Fahrer zeigen ihn korrekt gekleidet und mit Handschuhen. Es fällt überhaupt auf, dass sich derselbe als Horseman stets nach einem klassischen Dresscode kleidete (siehe dazu S. 150f.).



Comfortable gloves for riding and driving

As mentioned before, Ettore Bugatti was known to have come up with some unconventional solutions for certain areas of his life. So, for example he wore hose with toes rather like fingers in gloves. He designed a special type of glove in 1935 with a kind of ‘finger freedom’ (Eaglesfield 2013, p. 54). Comfortable and well-fitting gloves are essential for riding, and more so for driving. It may be that he had driving in mind when he came up with the idea. Either way, these gloves seem to be strengthened where the driving reins sit in the hand.

All photographs featuring Ettore Bugatti as an elegant rider or whip show him dressed correctly and wearing gloves. It is clear that, as a horseman, he followed a classic dress code, and invariably that of the English gentleman (more about this on p. 150).



105 + 106

Left: Ettore Bugatti's proposal for a sports and working glove with more joint freedom for the fingers.
Right: The correct way for a driver to hold the reins in France around 1900.

105 + 106

Links: Ettore Bugattis Vorschlag für Sport- und Arbeitshandschuhe mit besserer Gelenkfreiheit für die Finger.
Rechts: Die typische Handhaltung des Fahrers in Frankreich der Zeit um 1900.

7. WÜRDIGUNG

Die Recherchen zu Ettore Bugatti als Horseman bestätigen und ergänzen mündliche und schriftliche Überlieferungen über Leben und Werk von Ettore Bugatti: Derselbe war Zeit seines Lebens Reiter sowie „gentleman farmer“. Die hier erstmals zusammengeführten und ausgewerteten Quellen sagen aber noch mehr aus: Ettore Bugatti sammelte nicht nur Kutschen, sondern fuhr sie auch selbst. Er war zudem ein Fahrenthusiast und besass nicht nur Reitpferde wie Vollblüter und irische Hunter, sondern auch spezielle Fahrpferde wie Hackneys. Für diese Gespanne erwarb er auch die entsprechenden Wagen und Geschirre oder entwarf selbst für Fahrten mit diesen Wagenpferden spezielle Kutschen und Geschirre, jeweils von höchster Eleganz und Funktionalität geprägt. In Molsheim beanspruchte er weite Räumlichkeiten zur Unterbringung seiner Pferde, zum Reiten und zum Fahren. Nach dem Umzug in den 1930er Jahren nach Paris und Umgebung pflegte er diese Passion weiter. Im Folgenden wird diese Seite Bugattis im grösseren zeitlichen und kulturellen Kontext gewürdigt.

7. EVALUATION

Research about Ettore Bugatti as horseman has confirmed and added to the verbal and written sources about his life and work; he was a lifelong equestrian and gentleman farmer. However, the sources compiled and evaluated here for the first time say even more: Ettore Bugatti not only collected carriages but also drove them himself. He was a passionate and experienced rider and driving enthusiast. He kept riding horses such as Thoroughbreds and Irish Hunters, as well as those bred specifically for use in harness, such as Hackneys. He also purchased suitable vehicles and harness and in some cases even designed such items himself, and naturally, all of these were characterized by being of the highest level of elegance and functionality. Much room was given over in Molsheim for keeping his riding and harness horses and after moving to the Paris area in the 1930s, he continued to cultivate this passion. The following will explore and illuminate this aspect of Ettore Bugatti's life in terms of its larger temporal and cultural context.



107

The Chariot-Coach and the Pony Phaeton, designed by Ettore Bugatti himself, showing the difference in size.

107

Die von Ettore Bugatti selbst entworfenen Modelle Coupé-Coach und Pony-Phaëton im Grössenvergleich.

Nachklang der goldenen Kutschenzeit im frühen 20. Jahrhundert

Als sich nach dem Ersten Weltkrieg Ettore Bugatti in Molsheim für gut zehn Jahre dauerhaft niederliess, war die grosse Zeit der Kutschen vorbei und das ausgerechnet kurz nach ihrem Höhepunkt, der Zeit um 1900. In der Stadt dominierte jetzt bei den Personenwagen das neue Automobil. Wie stets in der Kulturgeschichte, wenn in einer bestimmten Domäne eine grosse Epoche zu Ende geht, kam es zu nostalgischen Rückblicken auf die „gute alte Zeit“ und in der Folge zur Musealisierung von wichtigen Repräsentanten der entsprechenden glorreichen Vergangenheit.

In Frankreich wurde 1927 das nationale Museum für Tourismus und Verkehr in Schloss Compiègne bei Paris eröffnet. Einen grossen Teil der Exponate nahmen darin Kutschen aus dem 18. und 19. Jahrhundert ein. Dorthin kamen neben alten Fahrzeugen auch bedeutende Archivalien als Geschenk an das neue Museum. Zu den Donatoren gehörten berühmte Pariser Wagenbauer wie Kellner und Mühlbacher, die damals auf Automobile umgestellt hatten. Noch vorher hatte es im Jahre 1900 an der Pariser Weltausstellung eine umfassende, internationale Aufmerksamkeit auslösende Retrospektive von alten Transportmitteln gegeben.

Bugatti war im Jahre 1900 gerade 19 Jahre alt geworden und dürfte davon gehört oder die Ausstellung sogar selbst gesehen haben. Sicher kannte er das Museum im Schloss Compiègne mit seinen Beständen. – In Molsheim begann Bugatti selbst schon früh, ein Museum einzurichten, nämlich mit Werken seines Bruders Rembrandt (1884 - 1916). Besucher berichteten, wie erwähnt, auch von einem zweiten Museum in Molsheim, dem „carriage museum“. Die Bestände der letzteren Sammlung dürften über einen längeren Zeitraum zusammengekommen sein. Ettore Bugatti hat wohl seine Wagen-Bestände nicht als Museum verstanden, zumal er die meisten Fahrzeuge selbst benützte. Aber der Bestand wirkte auf die Besucher, meist Autoliebhaber, museal, zumal die hier aufgestellten Fahrzeuge aus vergangenen Zeiten stammten. Diese waren alle gut erhalten; in der Regel bleiben die „voitures de luxe“, wie sie die Franzosen nannten, über Jahrzehnte einsatzbereit.

Wie kam die Bugatti-Sammlung zustande? Nach dem Ersten Weltkrieg trennten sich die meisten Begüterten von ihren Wagenpferden, lösten die Stallungen auf und schufen in den Remisen Platz für die neuen Automobile. Im Falle von Ettore Bugatti kann man sich vorstellen, was da konkret abgelaufen sein könnte: Bugatti lieferte seinen reichen Kunden neue Automobile und handelte im Gegenzug da und dort ein altes elegantes Fahrzeug der Kutschenzeit mit ein.

Harking back to the golden age of equipage in the early 20th century

By the time that Ettore Bugatti had settled back in Molsheim after the First World War, the carriage had had its day – its importance having peaked around 1900. In the city, the automobile became the main means of private transport. As always, throughout the history of civilization, when a great era in any particular sphere comes to an end, the wistful reminiscence of the ‘good old days’ begins and, as a consequence, the wish to conserve the important remnants of the glorious past.

In 1927, the French created the National Museum of Tourism and Transport at Compiègne Castle, near Paris, and a large amount of the exhibition was taken up by coaches and carriages from the 18th and 19th centuries. The museum was also gifted important archives by famous Parisian carriage makers such as Mühlbacher, who had by then switched completely to automobiles. Even before that at the 1900 Paris Exposition, there had been a comprehensive retrospective of the ‘old means of transport’, which had attracted international attention.

Bugatti was just nineteen years old in 1900 and may well have heard about it. He certainly knew of the museum in Compiègne with its various collections. Bugatti had himself set up a museum early on in Molsheim, displaying works by his brother Rembrandt (1884 -1916). As mentioned earlier, visitors also reported a second museum in Molsheim: the “carriage museum”. The items in the carriage museum would have been collected over a long period and in particular during the 1920s. Ettore Bugatti himself would probably have not considered his collection a museum, since he used most of the exhibits himself. But the people who visited, mostly car enthusiasts, thought of it as a museum, especially since the carriages dated from an earlier period. However, these vehicles were all in good condition and mainly examples of ‘voitures de luxe’, as the French called the private carriage, which could be roadworthy for decades.

After the First World War, most of the wealthy gave up their harness horses, dispensed with the stables and made room in their coach houses for their new automobiles, which is likely how this collection came into being. One can vividly imagine what might have actually occurred was that Bugatti delivered new automobiles to his wealthy customers, and occasionally took an elegant horse-drawn carriage (that was surplus to requirements) in part exchange.



108 + 109

A view of the large exhibition hall set up by the Museum of Tourism and Traffic in Compiègne, near Paris, in 1927 and the Travelling Chariot once belonging to the 'Duc d'Angoulême' built around 1800.

108 + 109

Blick in die grosse Halle des 1927 eröffneten Museums für Tourismus und Verkehr in Compiègne nahe Paris und dort ausgestellt „Coupé de voyage du Duc d'Angoulême“ der Zeit um 1800.

Hochschätzung der Karosserie Million-Guiet in Paris

Die Eigenkreationen von Bugattis Kutschen stammen, wie Seite 113 ausgeführt, aus der langen Zeitspanne zwischen 1900 und 1940. Wann aber entstanden die übrigen Pferdewagen? Die Zeitspanne ist hier ähnlich lang, aber etwas früher anzusetzen; sie geht sicher vom späten 19. Jahrhundert (Mylord Mühlbacher) bis in die Zeit um 1920 (Show Wagon Mills). Genaueres kann leider nicht mit Sicherheit ausgesagt werden. Einige Kutschen dürften von Bugatti, wie erwähnt, von Dritten übernommen, andere aber von ihm noch neu geordert worden sein, wie dies bei den Geschirren sicher der Fall war. (Die meisten Embleme mit „EB“ kamen nicht sekundär auf die Geschirre.) Welche Kutschen aber waren Bestellungen Bugattis? Weil Bugatti schlichte und funktionale Formen schätzte, kommen dafür vor allem so gestaltete Sportwagen und solche in seinen Farben Gelb und Schwarz sowie Produkte von seinen bevorzugten Carrossier in der Nähe, wie Widerkehr in Colmar und Keller in Strassburg, in Betracht. Diese Bedingungen erfüllen der grosse Break EB 13 ebenso wie der Tandemwagen EB 19.

Bugatti hatte Zeit seines ganzen Lebens ein zweites Standbein in Paris (während des Ersten Weltkriegs, sicher 1932, dann definitiv ab 1936). Dort pflegte er – vor allem wegen der Automobilkarosserien – nachweislich intensiven Kontakt zu Wagenbauern der alten Schule, vor allem zur Firma Million-Guiet in Paris. In solchen Betrieben waren durchaus ältere Mitarbeiter tätig, die noch den Kutschenbau beherrschten und diesen im Innersten bevorzugten. Denn für einige Handwerker und Geschäftsinhaber der alten Schule hatte die Umstellung aufs Automobil einen Abstieg bedeutet; während sie vorher das ganze Fahrzeug selbst entwerfen und fertigen konnten, mussten sie sich damit abfinden, nur einen Teil der neuen Fahrzeuge selbst gestalten sowie ausführen zu können.

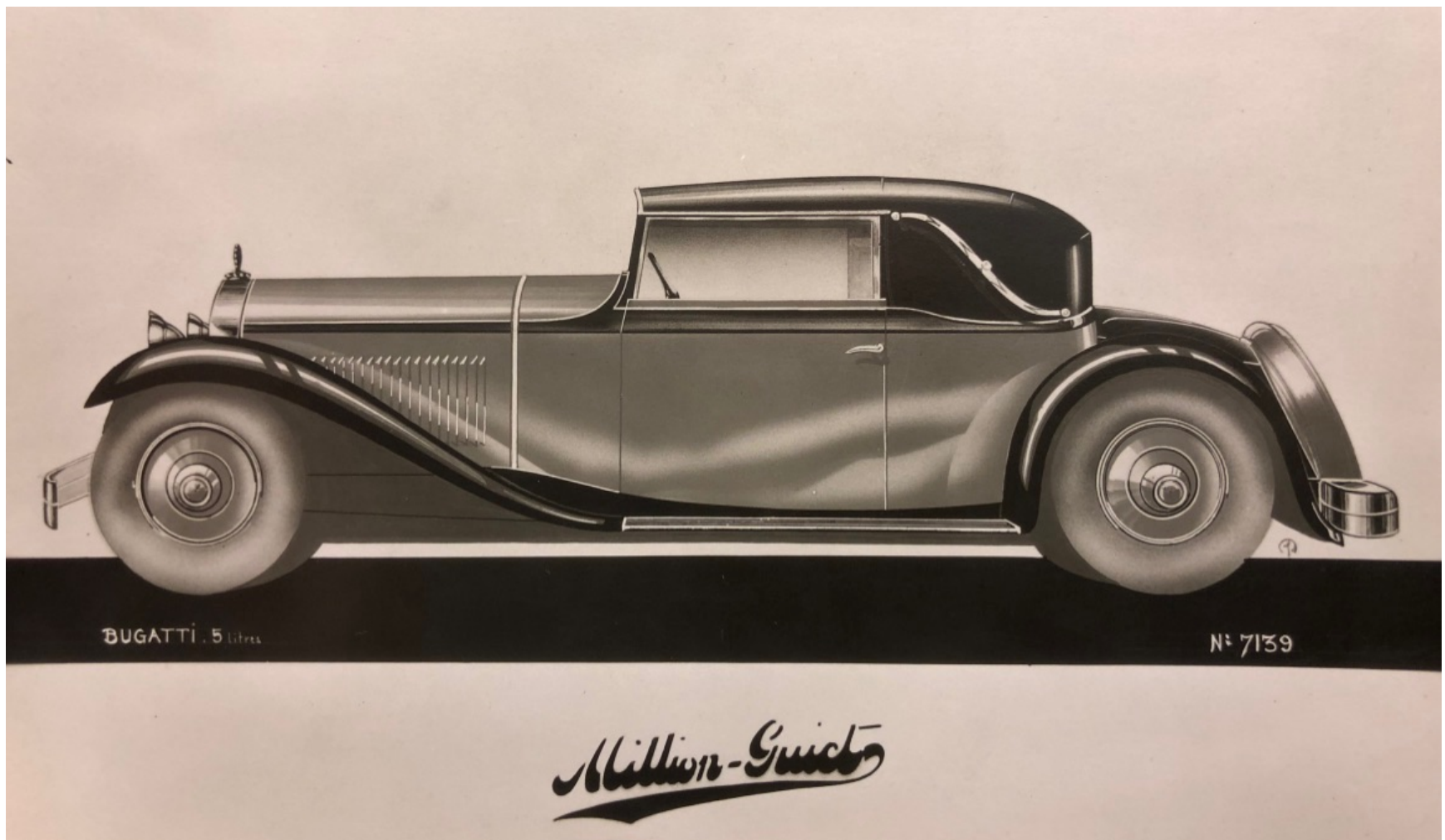
Die meisten Carrosserien hatten eine wechselvolle Geschichte, das galt auch für Million-Guiet. Die Firma wurde 1854 unter dem Namen Million et Guiet in Paris als Sattlerei und Wagenfabrik gegründet, nannte sich später Million, Guiet & Cie., vorübergehend nur Guiet et Cie. (für die vom Automobilbau abgespaltene Kutschenproduktion), schliesslich Million-Guiet. Sie war zur Kutschenzeit auf Sportwagen spezialisiert und galt in Paris als bester Hersteller von Coachen. Die Firma bewältigte den Übergang zum Automobil hervorragend. Die Produktion wurde nach dem Ersten Weltkrieg nach Levallois-Perret verlegt, wo auch Ettore Bugatti tätig war. Die Firma Million-Guiet hatte in Paris – wie auch Bugatti – Verkaufsräume an oder bei den Champs-Élysées, und zwar bis 1943.

The reputation of the Million-Guiet Company in Paris

As explained on p. 113, Bugatti's own ideas for the design of his carriages dated from the era between 1900 and 1940. The age of his other vehicles covered a similar period of time but started earlier with the Mühlbacher Victoria dating from the late 19th century to the Mills Show Wagon from the 1920s. Unfortunately, it is not possible to know any details for sure. Certain items in his collection came from earlier owners whilst others may have been ordered directly from the manufacturers. This was certainly the case concerning the harness as the emblem EB was not a later addition. While it is difficult to know with any certainty what vehicles were built specifically on his orders, we can find some clues. Bugatti appreciated simple and functional forms, so those vehicles that may come into consideration are the sporting models originally painted in his colours – black and yellow – as well as those coaches and carriages built by his local coachbuilders, Widerkehr in Colmar and Keller in Strasbourg. The Break de Chasse by Widerkehr (EB 13) and the Tandem Cart by Keller (EB 19) meet these prerequisites.

Throughout his life, Bugatti had periods when he had more spare time, such as during the First World War, certainly during 1932 and then from 1936 onwards. He also had a second foothold in Paris. We have clear evidence that he maintained close contact with old-school coachbuilders, such as Million & Guiet in Paris. Although these companies had by now switched to building car bodies, they still employed an older workforce who understood coach building and privately preferred that skill to working on cars. For some of the old-school craftsmen and business owners, the conversion to building motorcars was a professional degradation. Whilst they were previously able to design and manufacture the entire vehicle, they now had to resign themselves to designing and executing only a small part of these new vehicles themselves.

Most coachbuilders had experienced a chequered history and the same could be said of Million-Guiet. The company was founded in Paris in 1854 under the name Million et Guiet as coach and harness makers. Later it became known as Million, Guiet & Cie. The part which split from automotive engineering and still built horse-drawn vehicles was just Guiet et Cie., then finally Million-Guiet. During the carriage age they were known for their sporting models and were considered the leading builders of sporting coaches. The company coped well with the transition to making automobiles and after the First World War they relocated to Levallois-Perret, where Ettore Bugatti was working for a time. Million & Guiet had salesrooms in or near the Champs-Élysées in Paris, as did Bugatti, until 1943.



110

Ettore Bugatti worked closely together for a long time with the carriage builders Million-Guiet.
 A Bugatti 5 litre from around 1930 coachman-built by Million-Guiet.
 Bottom: A Million-Guiet brochure showing various Cabriolet designs.

110

Mit der Pariser Carrosserie Million-Guiet arbeitete Ettore Bugatti lange eng zusammen.
 Oben: Bugatti 5-Liter der Zeit um 1930 mit Aufbau von Million-Guiet.
 Unten: Prospekt von Million-Guiet mit verschiedenen Cabriolet-Karosserien der Zeit um 1930.

Späte Enthusiasten sportlich-eleganter Equipagen der Zwischenkriegszeit

Der Siegeszug des motorisierten Wagens in der Zeit um und kurz nach 1900 beruhte nicht unwesentlich auf seinem sportlichen Image: Noch vor der Jahrhundertwende organisierten Herren der Hautevolee Autorennen, die immer neue Geschwindigkeitsrekorde ergaben. (Daran war bekanntlich auch der junge Ettore Bugatti als Fahrer beteiligt gewesen.) Das Automobil wurde innert 10 bis 20 Jahren auch für den Alltagsgebrauch salonfähig. Das wiederum erzeugte eine Gegenbewegung bei den Pferdefreunden, die „sportisation“ des Kutschenfahrens. Überhaupt war der aus England stammende „sport“ damals bei der Upper Class hoch im Kurs. Dabei gab es auch Sportsmänner, die verschiedene Disziplinen favorisierten oder selbst ausübten, wie etwa der lange in Paris lebende Amerikaner James Gordon Bennett jun. Um 1900 kamen als Nobel-Sportarten auch das Yachting, Ballooning usw. auf, aber der Pferdesport blieb die Nummer 1; dazu gehörten auch das Coaching (vierspänniges Fahren mit einer Coach oder Drag) und Pleasure Driving (verschiedene Anspannungsarten vor unterschiedlichen Sportkutschenmodellen), auch als Damensport. In der Zeit um 1910 erlebte das Coaching über längere Strecken mit einer sportlichen Coach nach englischer Art ein erneutes Revival. Dazu trug der reiche Amerikaner Alfred G. Vanderbilt wesentlich bei (vgl. Fig. 111). Dieser befuhr regelmässig längere Strecken in England und unternahm auch mehrtägige Touren durch Frankreich. Darüber wurde gross in der Presse berichtet. Diesem Vorbild eiferten reiche Franzosen wie H  ctor Franchomme aus Lille nach, ein Freund Ettore Bugattis (vgl. Fig. 113).

Seine Begeisterung für vornehme Gespanne teilte Ettore Bugatti in Frankreich während der Zwischenkriegszeit noch mit einigen anderen. Dies waren neben einigen Adligen vor allem –   hnlich wie Bugatti – jüngere Industrielle, die einen alten Landsitz erwarben, dort die alte Herrlichkeit weiter pflegten und etwa durch den Bois de Boulogne von Paris nach alter Art paradierten. Zu den Sp  tberufenen gehörte der vermögende Pariser Geschäftsmann Henri Vigui  r, der auf seinem Sommersitz, dem Ch  teau de Bouges (Indre), einen noblen, heute noch erhaltenen Fahrstall eingerichtet hatte. Vigui  r war ebenso begeisterte Fahrer von Viererz  gen, dem „Four in Hand“, wie auch Bugatti selbst. Dabei galt immer noch das englische Vorbild als non plus ultra. Ein später Vertreter aus England war Bertram Mills, der als Zirkusdirektor und Hackney-Züchter zugleich noch Fabrikant von Sportkutschen war und auch Ettore Bugatti mit sportlichen Kutschen belieferte (vgl. Fig. 112). – Aber alles hat mal ein Ende. 1934 schrieb die Pariser Zeitschrift „Les Modes“: Man muss kein Prophet sein, um das definitive Ende der Mail-Coach in allern  chster Zukunft voraussagen zu müssen.

The passion for elegant sporting equipage in the inter-war period

The triumph of the internal combustion engine in the period around 1900 was significantly based on its sporting image; even before the turn of the century, upper class gentlemen organized car races, which continually set new land speed records. (It was common knowledge that the young Ettore Bugatti was also involved as a driver). During the next ten or twenty years, the motorcar became socially acceptable for everyday use. This, in turn, generated the temporary countermovement of turning carriage driving into a social sport. In general, sporting activities originating from England were, at that time, very popular with the upper classes. There were also sportsmen who favoured or practiced the different disciplines, such as the American James Gordon Bennett Jr., who had been living in Paris for many years. Around 1900, other sporting activities such as yachting, ballooning were added the list of acceptable pastimes for gentlemen, but equestrian sports remained the most popular. Coaching also belonged in this list – which involved driving a Park Drag four-in-hand – as did pleasure driving, which was the art of driving various sporting turnouts; an activity that a female whip could also take part in. Around 1910 running a commercial Road Coach over stages experienced a revival. The rich American Alfred G. Vanderbilt contributed significantly to this sport (see figure 111). He regularly drove longer distances in England and spent many days touring France with his coach. Such events were avidly reported in the press. His example inspired the wealthy French, such as Héctor Franchhome (see figure 113).

Coaching and pleasure driving were also Ettore Bugatti's sports and between the wars he shared this enthusiasm for excellent harness horses with a few others in France. After the First World War, certain diehards who continued with harness horses kept the noble art alive. Besides certain aristocrats these were people like Bugatti, younger industrialists who had acquired an old estate where they could continue to cultivate the glory days and parade through the Bois de Boulogne in Paris. These included later devotees such as the wealthy Parisian businessman and whip Henri Vigui  r, who had set up a fine driving stables at his summer residence, the Château de Bouges (Indre), which is still maintained today. They were all as enthusiastic as Bugatti was. Here, the English style was still considered as being second to none. A later exponent was Bertram Mills; the circus ringmaster and Hackney breeder was also a manufacturer of sporting carriages who supplied Ettore Bugatti (see figure 112). But all that was about to change. In 1934 the Paris Magazine 'Les Modes' wrote that one did not have to be a prophet to see that the days of private coaches were definitely coming to an end.



111

The American Alfred G. Vanderbilt made a significant contribution to the revival of coaching in Europe with his journeys through England and, in particular, for running a coach from London to Brighton. Detail from a picture by Lynwood Palmer painted in 1909, in the Siegwand Tesch Collection in Wiehl.

111

Der Amerikaner Alfred G. Vanderbilt trug mit seinen Fahrten durch England, vor allem von London nach Brighton, wesentlich zum erneuten Revival des Road-Coachings in Europa bei. Ausschnitt aus einem Gemälde von Lynwood Palmer von 1909 in der Sammlung Siegwand Tesch in Wiehl.

Bugatti als sportlicher Viererzugfahrer

Nach Ausweis von Bildquellen und Bugattis Wagen- und Geschirrbestand beherrschte der Patron von Molsheim alle sportlichen Anspannungsarten: Einspänner, Zweispanner, Tandem, Vierer- und Fünferzug (hinten zwei, vorne drei Pferde). Kutschenfahren lernt man – wie das gute Reiten – nicht von heute auf morgen, schon gar nicht Viererzugfahren. Dafür braucht es auch viel Routine. Ettore Bugatti muss einen Teil seiner Freizeit ins Erlernen des Fahrens investiert haben, das er ständig weiter betrieb.

Ettore Bugatti übte selbst auch die Königsdisziplin des Fahrens aus, das Viererzugfahren mit Coachen. Er besass nachweislich Coachen. Sie stammten ganz oder zum Teil von seinem bevorzugten Kutschenbauer Million & Guet (beziehungsweise Guet & Co.). Diese Wagen gehörten dem Typus Private Road Coach an, waren also für längere Ausflüge geeignet. Ettore Bugatti selbst pflegte offenbar das Kutschenfahren und besonders das Viererzugfahren vor allem im privaten Rahmen. Von ihm gibt es keine Bilder von Auftritten, etwa in Paris an den „Journées des Drag“, wie von seinen Zeitgenossen. Bugatti hatte offenbar besonders Freude an privaten Ausflügen in seiner direkten Umgebung bis hin zu längeren Reisen im pferdegezogenen Wagen (vgl. S. 78).

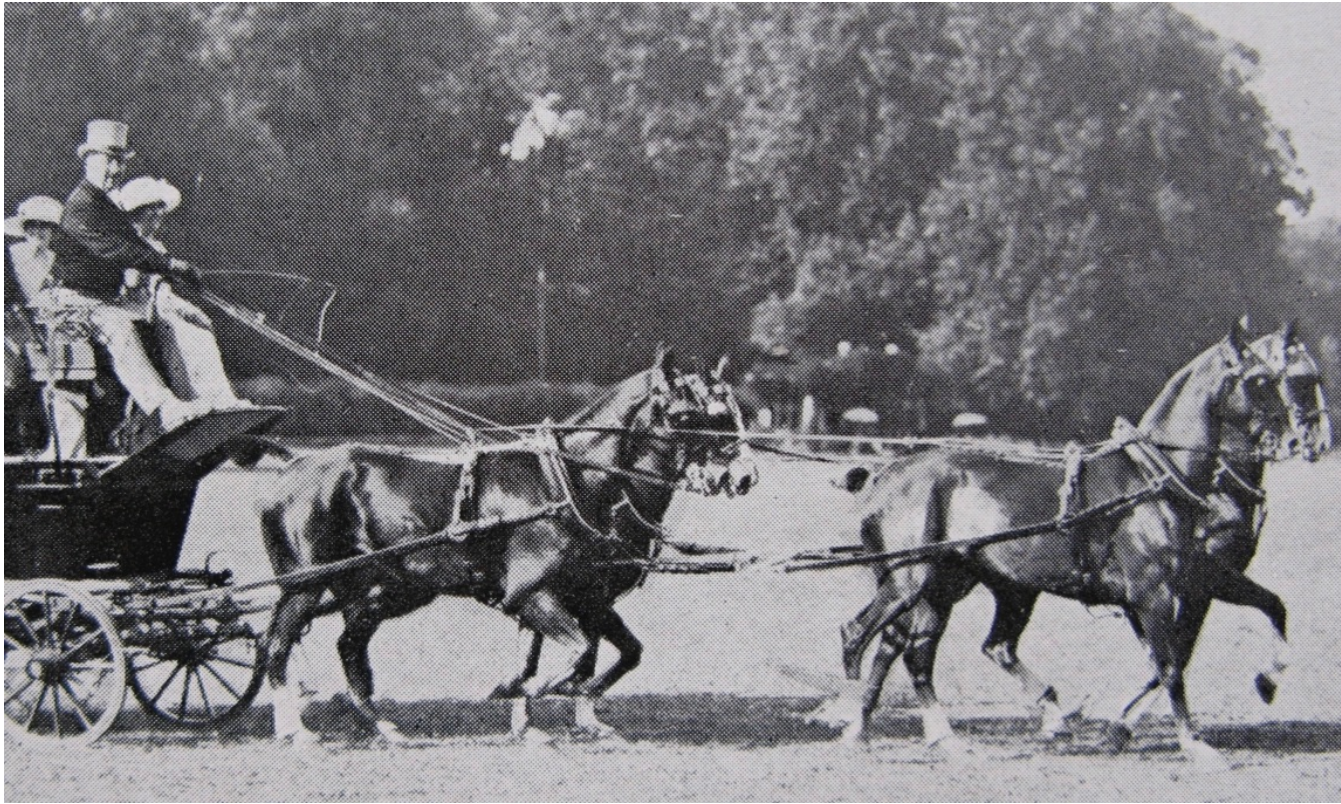
Ettore Bugattis Passion für das Kutschenfahren, das einer grösseren Infrastruktur bedurfte als der für das Reiten (mehrere Pferde, Remisen und Geschirrkammern sowie das entsprechende Personal), begann früh. Und die Passion dauerte offenbar bis in seine letzte Lebensphase. Das sportliche Fahren mit Pferden brach bei Ettore Bugatti nicht ab, als er sein bestens eingerichtetes Privatgut in Molsheim verliess, sondern er nahm in den späten 1930er Jahren die ihm wichtigsten Wagen und Geschirre mit in die Gegend von Paris. Sein Zeichnungsatelier lag zuletzt in Levallois-Perret nördlich von Paris. Von dort waren es nur 50 km auf Schloss Ermenonville. Wahrscheinlich kamen dorthin nicht nur seine Wagen wie oben beschrieben, sondern wohl auch Pferde in die weiterbenützten, ausgezeichnet eingerichteten Stallungen aus der Zeit Radziwills. Ermenonville soll als Kulisse für den besseren Verkauf von Bugatti-Autos gedient haben, liest man da und dort. Vermutlich wurde die Wahl, gerade dieses Schloss zu erwerben, wesentlich mitbeeinflusst durch die dort bereits vorhandene Infrastruktur für Pferde und Wagen. Dort fand der Fahrenthusiast das fertig eingerichtet vor, was er in Molsheim mühsam selbst hatte aufbauen müssen. Denn der schwerreiche Prinz Radziwill war in Frankreich um 1900 weit herum bekannt als der Eigentümer einer der nobelsten Fahrställe Frankreichs (vgl. S. 146).

Bugatti the sporting whip

According to pictorial sources and Bugatti's carriage and harness, that we know of, he was capable was driving all manner of sporting turnouts: singles, pairs, tandem, four-in-hands and pickaxe teams. Driving cannot be learnt overnight any more than learning to ride well can be and this certainly applies to the high art of driving a coach four-in-hand, which needed much practise. Ettore Bugatti must have invested much of his spare time learning how to handle the reins, and his interest continued.

We know that Bugatti owned coaches that were built by Million & Guet and Guet & Co. These coaches were Road Coaches, built to travel long distances. Ettore Bugatti drove for his own pleasure. There are no photographs showing him driving at the 'Journées des Drag' in Paris, as his contemporaries did. He preferred to drive out locally or make longer journeys with his vehicles (see p. 78).

Ettore Bugatti's passion for driving horses developed early and apparently lasted all his life. This inevitably required a larger infrastructure than that needed for riding alone, i.e. several horses, coach houses and harness rooms, not to mention the need for a larger staff. He did not give up the sport when he left his well-appointed driving stables in Molsheim to live near Paris in the thirties, but simply took the necessary carriages and harness with him. His last design studio was in Levallois-Perret, which lies north of Paris. From there it was only 50 km to Ermenonville Castle. It is likely then that it was not only the vehicles that were taken there but that his horses were also stabled at the excellently equipped driving stables, which dated from the time of the Radziwills. Ermenonville was the setting for the successful sales of Bugatti cars, as can be read in many written sources. The large stables and coach houses at Ermenonville may have contributed to Bugatti's decision to acquire this castle with its equestrian history and appropriate infrastructure. Here he had everything to hand that he had spent years building in Molsheim. The immensely rich Prince Constantin Radziwill was renown as the owner of the best driving stables in France (see p. 146).



112

Ettore Bugatti's contemporaries driving their coaches.

Top: The driver is M. Boucard in 1921 in Auteuil near Paris.

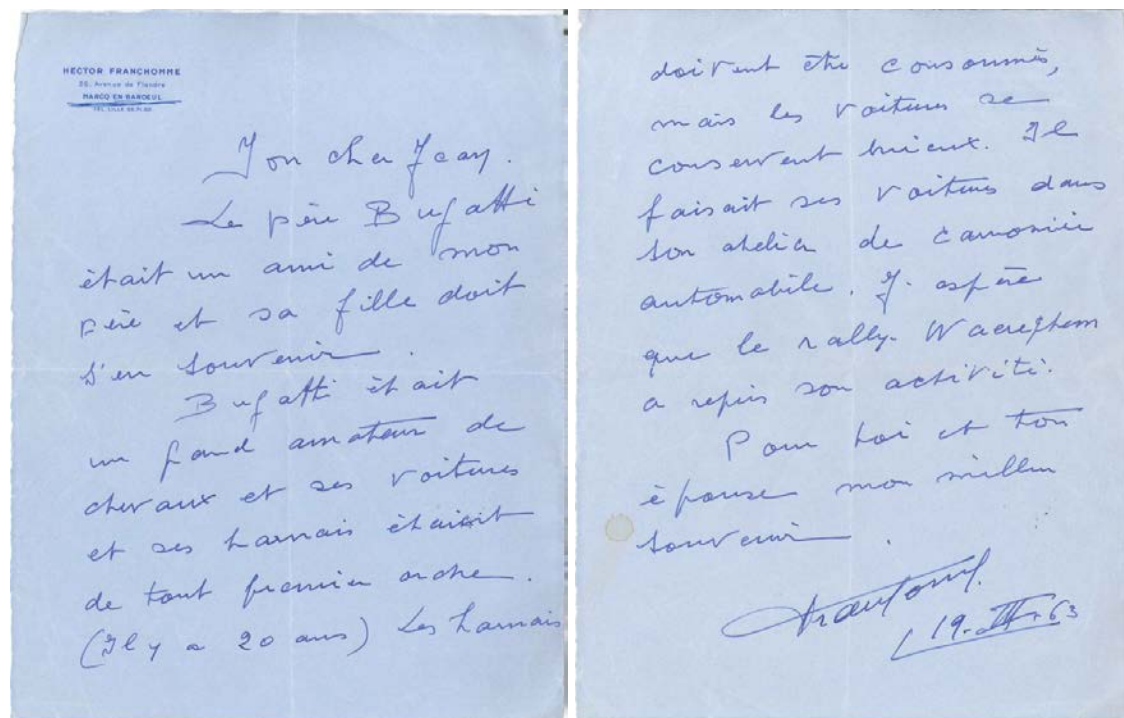
Bottom: The ringmaster and coachbuilder Bertram Mills showing his Park Drag at the 1931 Richmond Horse Show in England.

112

Zeitgenossen von Ettore Bugatti mit ihrem „Four in Hand“.

Oben: Fahrer Bourcard 1921 in Auteuil bei Paris.

Unten: Der Zirkusdirektor und Kutschenfabrikant Bertram Mills mit seiner Coach an der Richmond Horse Show 1931 in England.



113

Also coaching in Paris in 1923 was a friend of Ettore Bugatti's: Héctor Franchomme (1860 -1939).

Top: Driving his Private Road-Coach built by Million & Guet during the 'Journées des Drag'. Details from an oil painting by André Marchand in the Siegward Tesch Collection.

Bottom: A letter from H ctor Franchomme's son to Baron Jean Casier which mentions the friendship between his father and Ettore Bugatti.

113

Wiederbelebtes Coaching in Paris durch H ctor Franchomme (1860-1939), einem Freund Ettore Bugattis im Jahre 1923.

Oben: Auf einer Road-Coach von Million-Gu t in Paris im Rahmen der „Journées des Drag“. Ausschnitt aus einem Ölgemälde von André Marchand in der Sammlung Siegward Tesch.

Unten: Brief des Sohnes von H ctor Franchomme an Baron Jean Casier mit Erwähnung der Freundschaft zwischen seinem Vater und Ettore Bugatti.

Das Erbe des Fahrenthusiasten Prinz Constantin Radziwill

Prinz Constantin Radziwill (1850 - 1920) hatte nach der Heirat mit einer reichen Erbin erhebliche Mittel zur Verfügung und konnte sowohl in der Stadt Paris wie auf dem Landsitz Schloss Ermenonville einen exzellenten Fahrstall einrichten. In der Zeitschrift "Sport universel illustré" war um 1910 für Ermenonville die Rede von „vastes écuries“, also weitläufigen Stallungen. Dort habe der Prinz jeden Morgen die Pflege seiner Pferde selbst überwacht. Die grossen Stallungen boten nach Berichten schon in der Zeit um 1820 Platz für 40 Pferde.

The legacy of Prince Constantin Radziwill as whip

After his marriage to a wealthy wife, Prince Constantin Radziwill (1850-1920) acquired the means to set up an excellent driving yard both in town and at his country estate Ermenonville castle. The magazine 'Sport universel illustré' wrote of Ermenonville as a vast stable. Every morning the prince supervised the care of his horses. According to older reports there was stabling for forty horses.



114

Top: Prince Constantin Radziwill on the box seat of his Park Drag in 1906, at his country estate Castle Ermenonville.
Bottom: The entrance to the grand stables at Ermenonville Castle showing the glass portico today.

114

Oben: Prinz Constantin Radziwill mit seiner Mail (Park Drag) 1906 vor seinem Landsitz Schloss Ermenonville.
Unten: Der Eingang zu den grossen Stallungen von Schloss Ermenonville mit der verglasten Einspannhalle im Zustand von Heute.

Die Mode der Hackney-Pferde

Die vorangehend vorgestellten Bilder zeigen oft Pferde mit starker Knieaktion, so genannte Stepper. Um 1920 gab es einen eigentlichen Hype um die englischen Hackney-Pferde, die auch in Frankreich hoch geschätzt und enorm teuer bezahlt wurden. Zu den Hackneys sagte Paul Fournier 1907 in seinem Buch über das Warmblutpferd: „*Le Hackney est le cheval le plus élégant de notre époque...*“. Genau solche Pferde besass Ettore Bugatti. Er ist sogar im „Hackney Stud Book“ von 1915 erwähnt, also züchtete er damals schon diese Rasse. Dazu gehörte auch ein Hackney in Pony-Grösse (Fig. 87 A). Die Hackneys wurden vor allem für Ausfahrten im Stadtpark oder zur Präsentation im Showring eingespannt. Nicht nur bei den Wagen, besonders bei den Pferden war Ettore Bugatti nur das Beste gut genug. Deshalb erstaunt es nicht, dass er solche Pferde um 1920 anschaffte. – Der Schreibende als aktiver Fahrer von Hackneys weiss, wie viel Können nötig ist, um solche Pferde versiert fahren und Gespanne bis hin zum Viererzug ordentlich beherrschen zu können.

The fashion in Hackney horses

The previous pictures often show horses with high knee action, so-called steppers. Around 1920, there was a real hype about the English Hackney horses, which were also highly esteemed in France and fetched enormous prices. Paul Fournier said of Hackneys in 1907 in his book about the Warmblood breed that they were the most elegant horse of their age. Ettore Bugatti owned Hackneys. He is even mentioned in the 1915 Hackney Stud Book, so he must have been a breeder. He also kept Hackney ponies (figure 87A). The Hackneys were mainly used for driving out in the city parks, or shown in harness at competition. It was not only with cars but also where horses were concerned that: only the best was good enough for Ettore Bugatti. The author, as an active driver of Hackneys himself, knows how much skill is needed to drive such horses well, from singles up to teams.



115

Top: Henri Viguiet, the Parisian businessman, being driven out with his Hackney pair to a victoria in 1926.

Bottom: One of the author's Hackney horses to a Stanhope Gig once belonging to Baron Jean Casier, built by Lawton, London.

115

Oben: Henri Viguiet; Pariser Geschäftsmann, lässt sich im Jahre 1926 mit seinem Hackney-Gespann im Mylord ausfahren.

Unten: Hackney des Autors vor einem Stanhope Gig aus dem ehemaligen Besitz von Baron Casier, gebaut von Lawton in London.

Bevorzugung sportlicher Kutschen durch Ettore Bugatti

Vergleicht man die Zusammensetzung der Wagensammlung Ettore Bugattis mit dem Spektrum eines um 1900 üblichen Remisenbestands einer begüterten Familie mit ihren Landauern, Mylords und Kaleschen, stellt man fest: Das war bei Ettore Bugatti anders. Sein Kutschenbestand setzte sich unter den etwa 30 heute noch nachweisbaren Fahrzeugen zu über 90% aus sportlichen Selbstfahrern zusammen. Die grössten Gruppen sind dabei die Phaëtons (6 Stück) und Coachen (2 bis 3 Stück). Schaut man innerhalb dieser Gruppen die Varianten an, stechen wiederum die sportlichsten Modelle heraus, etwa der Typ Mail Phaëton (2 Stück). Dem Schreibenden ist keine andere ältere Privatsammlung auf dem Kontinent bekannt, die so viele hochkarätige Sportwagenmodelle in sich vereinigte. Der Eindruck, Ettore Bugatti habe vor allem Sportwagen und solche, mit denen Fahrpferde schön herausgebracht werden konnten, bevorzugt, wird durch den hohen Anteil der reinen Schaufahrzeuge im Bestand bestätigt. Dazu zählen nicht nur der amerikanische „Show Wagon“, sondern auch die drei Spider. Die Zusammensetzung der verschiedenen Geschirre bestätigt die Analyse des Wagenbestandes. Von den erhaltenen Geschirren ist fast die Hälfte sportlicher Art und aus braunem Leder gefertigt oder allein die Kumte sind mit Naturleder überzogen.

Die Analyse der Wagen zeigte im Verlauf der Arbeiten für dieses Buch, dass vermutlich einige Fahrzeuge von Bugatti noch spät, in den Zwanziger- oder sogar in den Dreissigerjahren, direkt bei noch existierenden Kutschenbauern bestellt worden sein könnten. Dazu gehörte neben der schon erwähnten Carrosserie Million-Guiet mit hoher Wahrscheinlichkeit der um 1920 entstandene Show Wagon von Mills in London.

Ettore Bugatti hatte offenbar als aktiver Fahrer nicht nur Interesse an der Benützung geläufiger Modelle, sondern ergänzte dieselben auch durch praktische Nachrüstungen. Dazu gehört die Ausstattung von mehreren Fahrzeugen mit neuen, wirkungsvollen Bremsen. Dass eine effektive Bremsanlage ihm besonders wichtig war, zeigen seine Eigenkonstruktionen von Kutschen.

Bei den schwereren Wagenmodellen kommt der Typ des Siamesen-Phaëton (Phaëton double) wiederholt vor. Die Disposition des Viersitzers mit zwei bequemen, gleich hohen Bänken in Fahrtrichtung hatte es Ettore Bugatti offenbar besonders angetan. Dies war bezeichnenderweise ein Modell, das in der frühen Automobilzeit als Autokarosserie sehr geschätzt war.

Ettore Bugatti's sporting vehicles

A comparison of the coaches and carriages in Bugatti's collection show that they do not reflect the spectrum of vehicles. One might have expected a typical well-to-do family's coach house around the turn of the century to include landaus, victorias and barouches, etc. As far as one can tell from the nearly thirty traceable vehicles, Bugatti's range of coaches and carriages was made up of more than 90% owner-driven sporting vehicles. The largest group was the six phaetons and two, possibly three coaches. If you take the variations within these groups, one sees that the best of their type stand out, such as the two Mail-Phaetons. The author is not aware of any other private European collections of the interwar years that incorporate so many top-quality sporting types. The impression that Ettore Bugatti particularly liked the lightweight sporty vehicle in which he could show his harness horses to the best of their ability, is borne out by the high proportion of pure show vehicles in his possession. These include the American Show Wagon, the Spider Phaeton, the Show Phaeton, and the Defender Wagon. The various sets of harness confirm the analysis of the contents of the coach house. Of the sets still in existence almost half are of a sporting style and made in London Tan or at the very least with brown collars.

Studies of the vehicles made in the course of writing this book have shown that presumably Bugatti was still ordering new carriages to be built by the last existing coachbuilders well into the twenties or even the thirties of the last century. This almost certainly includes the 1920s Show Wagon from Mills, London.

As an active driver, Ettore Bugatti was not only interested in using standard models, but also in improving them by making practical changes. These included equipping several vehicles with new effective brakes; that an efficient braking system was particularly important to him is clearly shown in his own designs of coaches and carriages.

He had a few of the larger phaetons apart from the Siamese example. He obviously enjoyed driving these types with their two banks of seats, seating four people, all facing forwards. Significantly, this was a model that was much appreciated even in the early days of motoring.

Auch bei der Ausstaffierung der Wagen sind Vorlieben des Patrons spürbar. So bevorzugte er Polsterungen in naturfarbenem Schweinsleder oder hellem „Cord“, wie schon Hugh Conway schrieb (vgl. S. 70). Bugattis Farben waren bei den Kutschen schwarz und gelb. So bestellte er die neuen Kutschen, so gestaltete er die Stirnbänder der neuen Geschirre. Die gebraucht zugekauften Wagen beliess er jedoch oft in den alten Farben, wie man dies bei den Spidern sehen kann, die dunkel bemalt geblieben sind. (Gewisse Wagen aus dem Bugatti-Bestand wurden erst später in schwarz und gelb umlackiert.) Zum Gelb Bugattis passten Messingbeschläge besser als silberne, deshalb sind die meisten Bugatti-Geschirre in Messing ausgeführt. (Ganz abgesehen davon, dass in Zwanzigerjahren Messing bei den frühen Automobilen beliebt war; im Englischen spricht man deshalb von der „Brass Era“.)

Zusammengefasst ergibt Ettore Bugatti das Bild eines versierten Fahrers Zeit seines Lebens, der sich alle dafür nötigen Materialien beschaffte und das Fahren mit sportlichen Wagen über Jahrzehnte auf hohem Niveau betrieb.

Even when considering the coaches' and carriages' interior linings and seat backs and cushions, the patron's tastes are clear: he favoured natural pigskin, and drab Bedford cord for his seat covers or 'cord' as Conway refers to it (see p. 70). Bugatti's colours, concerning equipage, were black and yellow. He ordered the new carriages in these colours and the browband fronts on his new sets of harness too. However, he often left the second-hand vehicles in their original colours, as can be seen in the case of the spiders, which were left in their old dark paintwork (certain vehicles from the Bugatti inventory were later repainted in black and yellow). Brass harness furniture matched the yellow on the vehicles much better than silver would have, therefore, most of Bugatti's harness was made with brass. Brass was also popular on the early automobiles in the twenties, so much so that the period became known as the Brass Era.

To sum up: Ettore Bugatti not only embodied the very image of the sporting whip of his time, he had also possessed all the necessary paraphernalia to be able to drive to a very high standard for decades.



116
Detail of the original seat cushion from the Pony Phaeton (EB 02) with a bridle from the pick-axe set, both items examples of work done in Molsheim.

116
Detail des originalen Sitzkissens des Pony-Phaëton (EB 02) mit einem Kopfgestell des Fünferzuggeschirrs, beides in Molsheim gefertigte Arbeiten.

Stichwort Eleganz

Bei Ettore Bugatti, dem Sprössling einer Künstlerfamilie, verschmolzen bekanntlich bei seinen Autos Technik und Ästhetik zu einer Einheit. Dieses Thema ist schon vielfach behandelt worden. Aber: Wie das Thema Bugatti und das Pferd auch noch nicht das Thema Bugatti und seine Kleidung. Es ist davon auszugehen, dass Ettore Bugatti einen Teil seiner Kleider (wie schon sein Vater, Carlo Bugatti) selbst entworfen hat. Das Thema Mode interessiert in unserem Zusammenhang, weil Bugatti seit seiner Zeit als junger Mann Sportkleidung bevorzugte. Er verstand es bestens, sich selbst zu inszenieren und liebte offensichtlich spezielle Schnitte. Bugatti hat auch verstanden, dass Kutschen von jeher eine Art „fahrende Throne“ waren und das Zusammenspiel von Fahrer und Fahrzeug im langsam vorbeiziehenden Gefährt ungleich wichtiger war als beim schnellen Automobil, in dem der Fahrer in der Karosserie kaum sichtbar blieb und sich zudem gegen den Fahrtwind und vor der Witterung schützen musste.

Ettore Bugatti ging als Bohemien mit einem Hang zum Dandy auch im Bereich seiner Kleidung eigene Wege. Er trug im Sommer gerne Tropenhelm (vgl. Fig. 26 und 42) oder sonst meist Melone (vgl. Fig. 43), als auf dem Kontinent diese Hutformen kaum mehr getragen wurden. Bei einigen seiner Kleider ist eine Tendenz zum Reitdress auch im Alltag festzustellen, etwa Hosen in der Art der Breeches beziehungsweise der Jodhpurhose, die unterhalb des Knies eng anliegen. Das auf Fig. 117 sichtbare Modell des Vestons ähnelt dem auf Fig. 4. Solche lang geschnittenen, hoch geschlossenen Jacken mit vier grossen aufgesetzten Taschen trugen in Oberitalien gerne die Reiter. Norbert Steinhauser betonte auch Bugattis Vorliebe für bunte Westen und das Tragen der Melone ähnlich wie die „turfistes sur les hippodromes“; Bugattis bevorzugter Schneider war offenbar der Mailänder Bencetti (Steinhauser 2008, Band 2, 166).

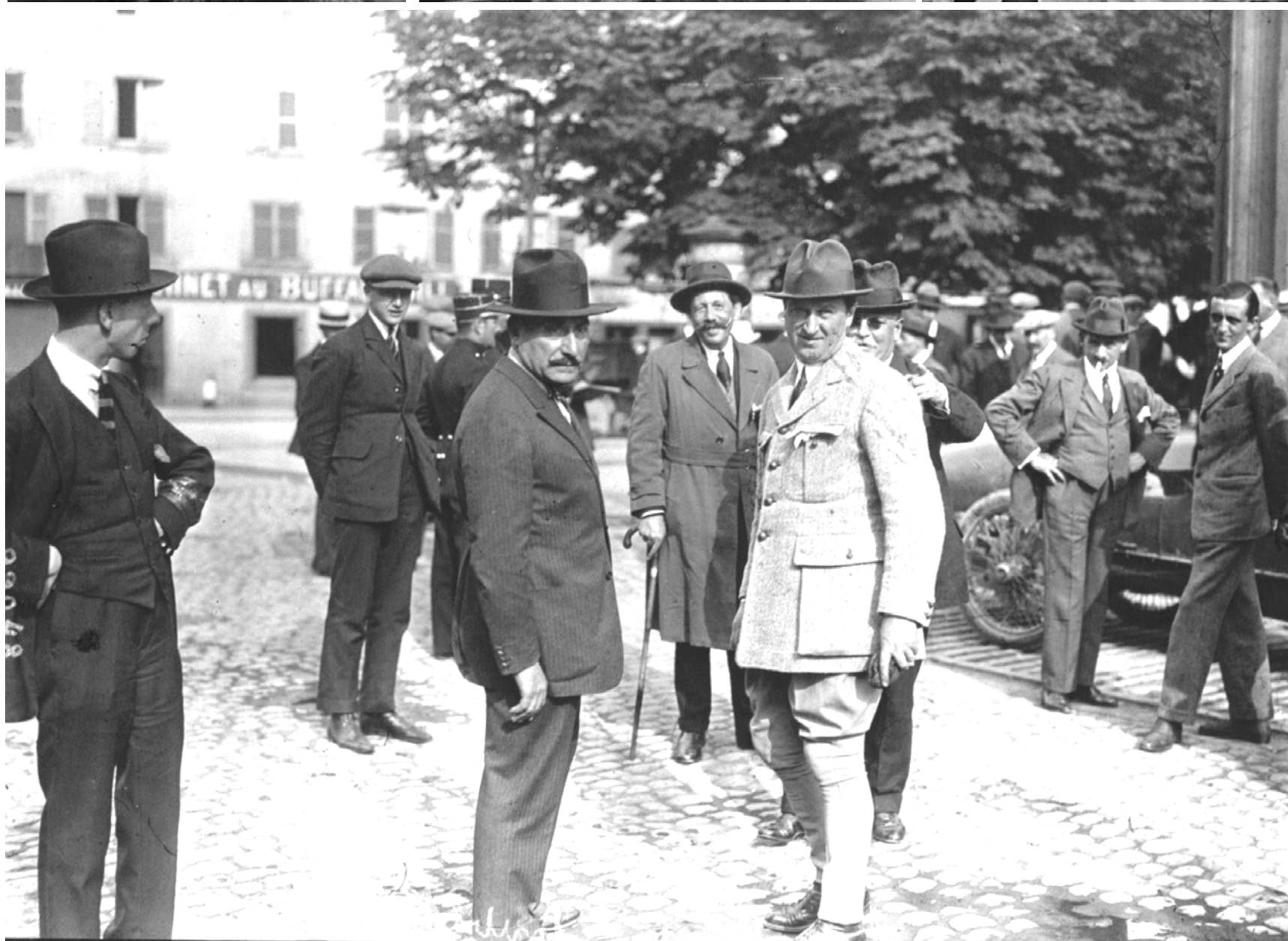
Bugatti schätzte nicht nur elegante Menschen und schuf schnittige Automobile, sondern liebte auch die Eleganz des Pferdes. Hier gibt es eine innere Verbindung. Pferde wurden weniger auf Schönheit als auf Geschwindigkeit und Ausdauer gezüchtet. Das Resultat war der Araber und das englische Vollblut. Diese Tiere waren nicht nur die schnellsten Pferde, sondern wurden und werden – bis heute – auch als die elegantesten wahrgenommen. Zusammenspiel von Schnelligkeit und Eleganz, das steht auch hinter dem Lebenswerk von Ettore Bugatti als Konstrukteur. Ihm genügte es nicht, die schnellsten Motoren und Rennwagen zu bauen, sie mussten auch von innen nach aussen perfekt und harmonisch gebaut sein (Fig. 1), der Renn- oder Sportwagen äusserlich durch und durch gestylt. Vor diesem Hintergrund versteht man besser, warum Bugatti seine Automobile als „pur sang“ anpries (Fig. 9).

Elegance above all else

Ettore Bugatti, the scion of a family of artists, famously merged technology and aesthetics into a unity in his automobiles and this theme has already been the subject of numerous books. However, Bugatti the horseman and Bugatti the showman have not been widely appreciated. It can be assumed that Ettore Bugatti himself designed some part of his apparel, as did his father, Carlo Bugatti. The topic of clothing is interesting in our context, because Bugatti had preferred to wear sporting clothes since his youth. He knew how to present himself to his best advantage and obviously loved well-cut clothing. Bugatti understood from an early age that the horse-drawn vehicle has always been a kind of ‘throne on wheels’ and the interaction of driver and carriage was much more important in a slowly passing vehicle than that created by a fast car in which the driver for practical reasons is hardly visible and yet needs to protect himself against the driving wind and rain.

Ettore Bugatti as a bohemian, with a penchant for the dandy, also went his own way in the manner of his clothing. In the summer he wore a tropical helmet (see figures 26 and 42) or a bowler (see figure 43), at a time when they were rarely worn on the continent. Some of his everyday clothes showed similarities to riding attire, such as the trousers cut close under the knee rather like breeches or jodhpurs. The pattern of the jacket seen in figure 117 is similar to that in figure 4, a long-cut, high-waisted riding jacket with large patch pockets, such as the riders in northern Italy liked to wear. Norbert Steinhauser also emphasized Bugatti’s preference for colourful waistcoats and bowler hats, similar to those worn by race goers. Bugatti’s favourite tailor was Milanese Bencetti (Steinhauser 2008, vol. 2, p.166).

The automobile designer Bugatti was not only drawn to elegant people, he loved the elegance of the equine. There is an interesting connection: in the modern age, horses were not bred for beauty, but for speed and endurance. The result was the Arab and later the English Thoroughbred. These animals were not only the fastest horses, but are even today considered to be the most elegant. The interplay of speed and elegance is also what drove Ettore Bugatti as a designer. It was not enough for him to build the fastest engines and racing cars, they also had to be perfectly and beautifully finished (figure 1), stylish racing and sporting cars through and through. Against this background, it is easy to understand why Bugatti himself promoted his products as ‘pur sang’ (see figure 9).



117

The young Ettore Bugatti at his desk sometime in the 1920s wearing flamboyant attire, at the car races in 1922 in country attire, and at the 'Grand Prix des ACF' (Automobile Club de France) in Strasbourg.

117

Ettore Bugatti als junger Mann in dandyhafter Kleidung, in den 1920er Jahren in seinem Büro, am Autorennen und 1922 in einer Art Reitdress auf dem Grand Prix des ACF (Automobile Club de France) in Strassburg.

Nachweisbarer Einfluss von Kutschenmodellen auf Bugatti-Karosserien

Als begnadeter Ästhet erkannte Ettore Bugatti sehr wohl die hohe Qualität der alten Equipagen und liess sich von diesen inspirieren. Wie die folgenden Bilder zeigen, waren seine Vorbilder vor allem Schöpfungen der Jahrzehnte um 1800, als sich im Zuge der Anglomanie in Frankreich der strenge englische Stil durchgesetzt hatte. Dies belegen die Abbildungen aus einer Mappe, mit denen die Brücke von alten Equipagen zu Bugatti-Kreationen der Zeit 1930 konkret geschlagen wurde.

Diese Werbebroschüre ist überschrieben mit „Les Berlines luxe Bugatti 1926 - 1930“ und enthält Fotos von Carabin. Auf der Rückseite ist folgender Leitsatz wiedergegeben: „*Le temps, l'expérience et la compétition sont les grands facteurs du progrès.*“

Der Satz dürfte auf Ettore Bugatti selbst zurückgehen, die Zeichnungen könnten von Lidia Bugatti stammen, die wiederholt Plakate und Werbematerial für die „Usine Bugatti“ gestaltet hat.

In unserem Zusammenhang ist interessant, was hier gegenübergestellt wird. Über den Bugatti-Berlines im „style fiacre“ werden oben zwei „berlines coupées“ des späten 18. Jahrhunderts abgebildet, die eine einspännig von innen gefahren, die andere zweispännig vom Kutschbock aus. Fein säuberlich werden die umgezeichneten alten Darstellungen als „chaise“ und „diligence“ bezeichnet. Unten ist links ein Coupé des 19. Jahrhunderts zu sehen und rechts wieder ein einspänniges Fahrzeug aus der Zeit König Ludwigs XV.

Diese Darstellungen zeigen deutlich, dass man sich in Molsheim durchaus mit älteren Quellen zu Kutschen auseinandersetzte und offenbar auch das entsprechende Abbildungsmaterial und die zugehörige Literatur vorhanden waren. Das passt zum oben S. 137f. dargelegten Befund, dass sich Ettore Bugatti der grossen Leistungen seiner Vorgänger im Fahrzeugbau bewusst war und sich aktiv mit diesem Erbe auseinandersetzte. In diesem Sinne verstand er den über dieser Mappe stehenden Leitspruch offenbar im Sinne von:

„Der Lauf der Dinge, die Erfahrung und der Wettstreit sind die Erfolgsmerkmale des Fortschritts.“

The clear influence of coach and carriage types on the shape of Bugatti's car bodies

As a gifted aesthete Ettore Bugatti recognized the innate quality of all equipage and was inspired by it. As the following pictures show, his inspiration came mainly from the designs built in the years around 1800, when the plain English style prevailed following a period of Anglomania in France. This is evident from the illustrations in the following portfolio, marrying the outline of old vehicles to the 1930s Bugatti creations.

This brochure is entitled ‘Les Berlines luxe Bugatti 1926 - 1930 (The luxury Bugatti sedans) and contains photos by Carabin. The following is written on the back:

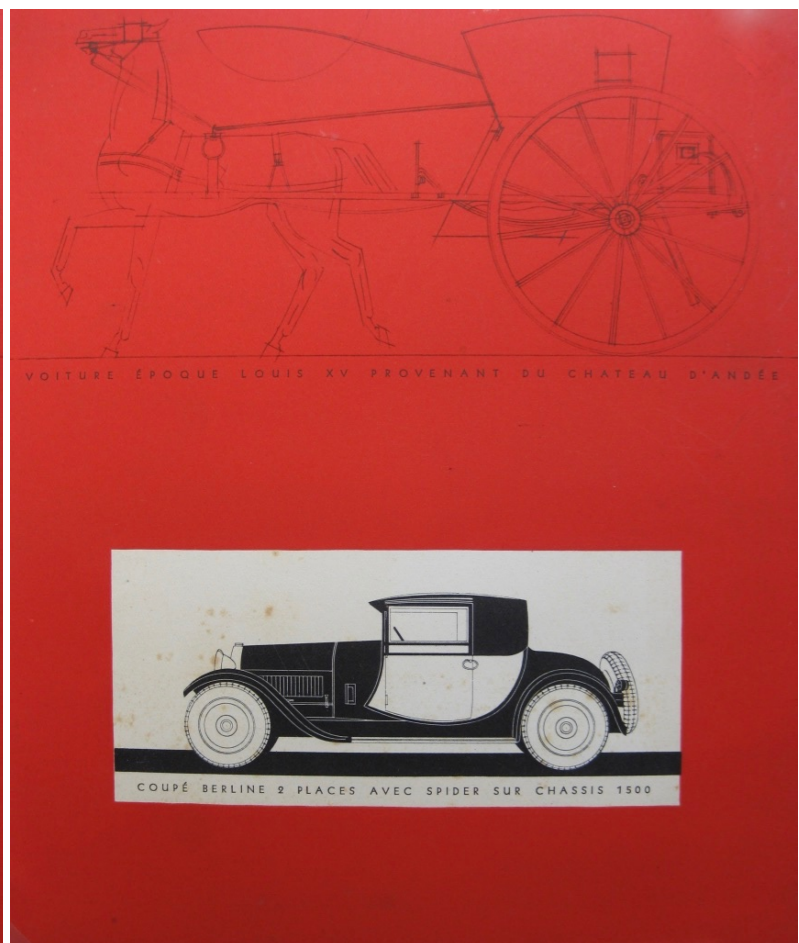
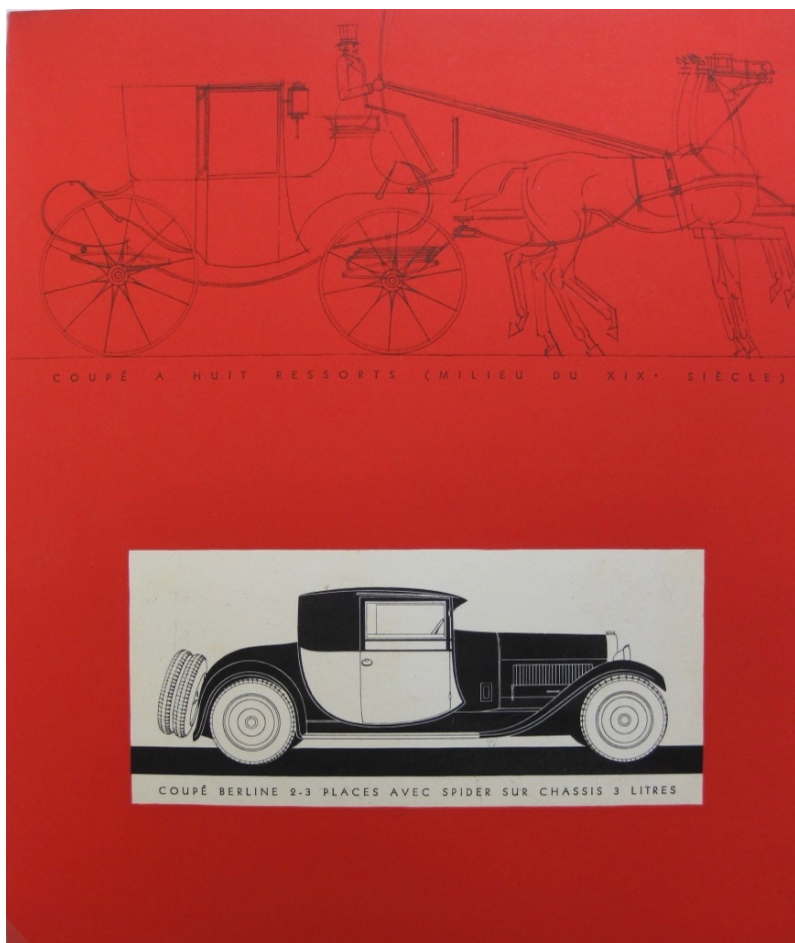
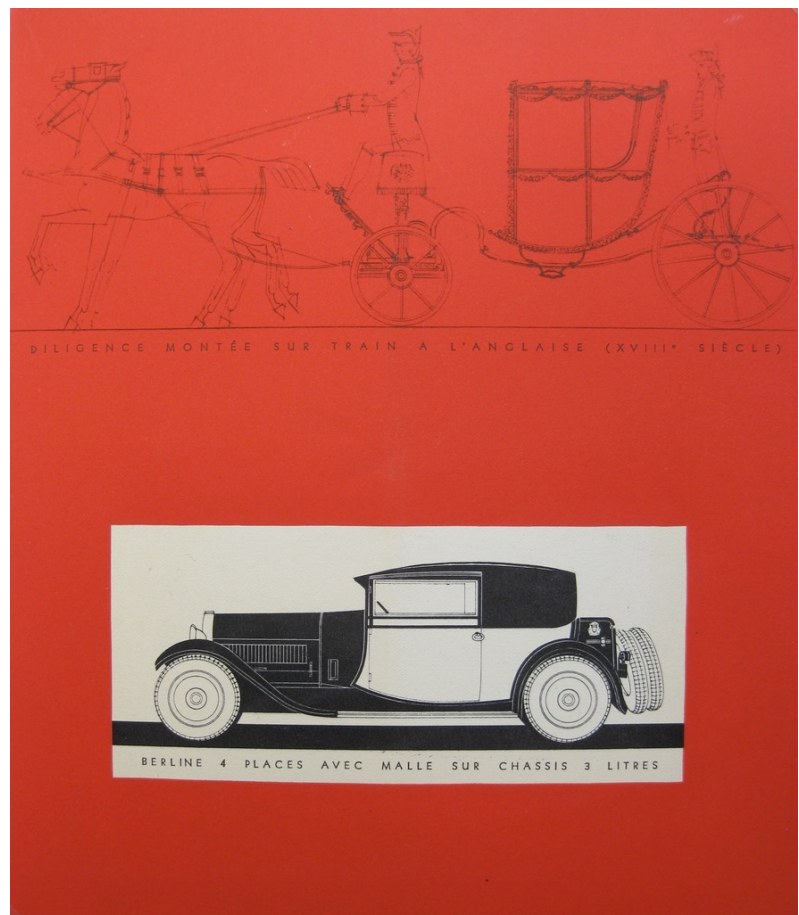
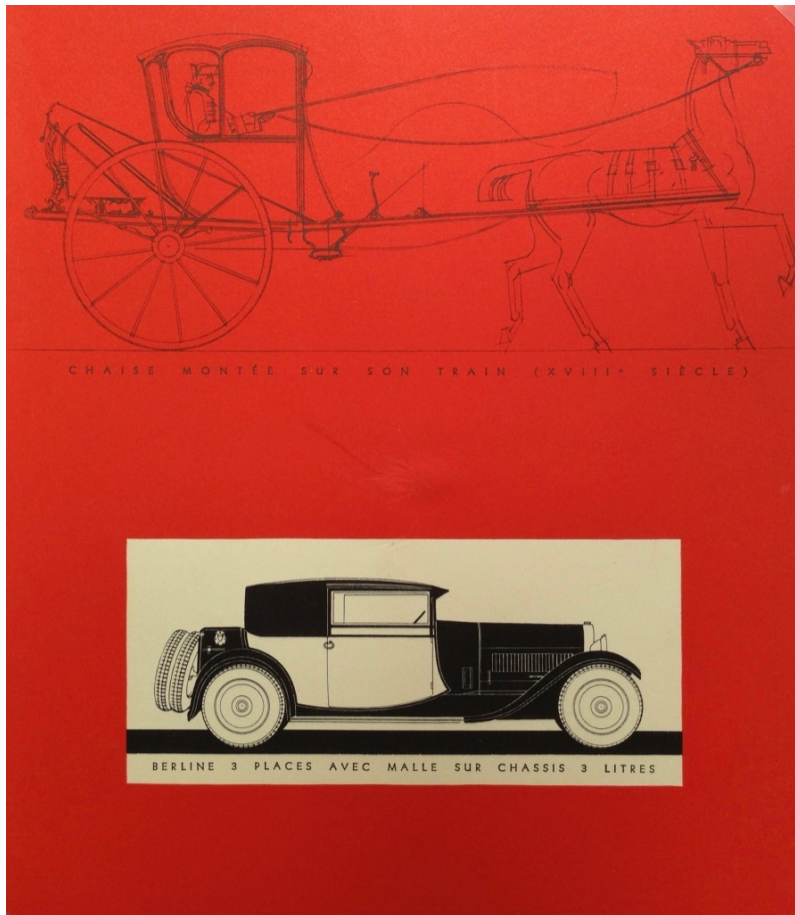
“ Le temps, l'expérience et la compétition sont les grands facteurs du progrès.”

The sentence may be attributed to Ettore Bugatti himself, and the artwork could have come from Lidia Bugatti, who had designed posters and advertising material for the Bugatti factory.

Bearing in mind our subject matter, it is interesting to see what is being compared here. Above the Bugatti sedan in the fiacre style are two ‘berlines coupées’ dating from the late 18th century, the first a single driven from the inside, the second a coachman driving a pair. The line drawings are neatly described as ‘chaise’ and ‘diligence’. The pictures below show on the left a 19th Coupe Dorsay and on the right a single horse from the time of King Louis XV.

These diagrams clearly show that in Molsheim people were used to grappling with ideas founded on old sources and apparently also had the corresponding pictorial materials and the relevant literature. This fits the evidence presented on p. 137 that Ettore Bugatti was well aware of the great achievements of his predecessors in the coach building industry and put this knowledge to good use. In this sense, he understood the motto on the portfolio to mean

“The course of history, experience and competition are the great factors of progress”.



118

A portfolio 'Les Berlines de Bugatti 1926-1930' showing various versions of Bugatti car bodies with the coaches that inspired them in fine line drawings above.

118

Bugatti-Prospektmappe „Les Berlines de Bugatti 1926-1930“ mit verschiedenen Versionen von Carrosserien auf Bugatti-Chassis in Anlehnung an Kutschen. Die Vorlagen beziehungsweise Inspirationen dazu sind jeweils über den Autos als Zeichnungen zu sehen.

Auch bei Details des Karosseriedesigns sind bei Ettore Bugatti Reminiszenzen an die Kutschenzeit auszumachen. In den Zwanzigerjahren des 20. Jahrhunderts verschwanden an den Automobilen die alten Holzspeichenräder, oft zugunsten des schlichten Scheibenrads aus Stahlblech. Ettore Bugatti stattete indessen seit 1924 gewisse Renn- und Sportwagen mit gegossenen Aluminiumrädern aus und zwar mit Stilelementen des Speichenrades. Dieses Design wirkt nach bis zu heutigen Leichtmetallrädern an Sportwagen, die das rassige Bugatti-Design nachahmen.

– Joachim Kurz schrieb zu diesen Rädern 2005 (S. 92):
„Für viele begeisterte Kenner stellten schon diese Räder in ihrer schlichten Formgebung geradezu eine Skulptur dar. Sie sind ein Musterbeispiel für Ettore's ästhetischen Formwillen und seine Innovationskraft ...“.

Even the details on Ettore Bugatti body designs are reminiscent of the age of horse-drawn carriages. In the 1920s the old wooden-spoke wheels disappeared from car design, often in favour of the simple disc wheel made of sheet steel. However, since 1924 Ettore Bugatti had been equipping certain racing and sports cars with cast aluminium wheels and using stylistic elements of the spoked wheel. This design appears even today on the light alloy wheels of sports cars that mimic the racy Bugatti design. Joachim Kurz mentions these wheels in his 2005 book on p. 92:

“For many enthusiastic connoisseurs, these simple wheels appear to be as sculpture. They are a perfect example of Ettore's aesthetic willpower and his innovative power ...”.



119 + 120

Top: The spoke wheel on a Bugatti racing car with Bugatti himself at the wheel. Taken in 1924 in Lyon.

Bottom: The spoke wheels on a Bugatti racing car; shown here is the model Type 35, which was in production from 1924 to 1930.

119 + 120

Oben: Speichenrad an einem Bugatti-Rennwagen, hier mit Bugatti selbst am Steuer 1924 in Lyon.

Unten: Speichenräder an einem Bugatti-Rennwagen hier am Modell Typ 35, das von 1924 bis 1930 produziert wurde.

Ettore Bugatti: Pionier und Traditionalist in Einem

Zum Schluss soll ein spezieller Wesenszug im Leben und Wirken Ettore Bugattis analysiert werden, wie er sich vor allem in seinem Leben als Horseman manifestierte. Es ist der ihm eigene Brückenschlag zwischen einem Pionier und Traditionalisten. Ganz konkret: Im Jahre 1921 fahren seine Rennwagen vom Typ 13 in Brescia die ersten vier Plätze mit weit über 100 Stundenkilometern ein und der Patron selbst lenkt seinen Viererzug mit etwa 15 Stundenkilometern (eine mittlere Trabgeschwindigkeit). Ettore Bugatti war in seiner vielschichtigen Persönlichkeit mit seinen Motoren und Autos seiner Zeit in einigem voraus und schlug gleichzeitig in seiner Lebensführung immer wieder den Bogen in die Vergangenheit. Ettore Bugatti – übrigens nicht immer ein reicher Mann – war eben auch ein Exzentriker. So verkaufte er längst nicht jedem Interessierten ein Chassis oder Automobil; hielt er einen Kunden für stilllos, liess er ihn barsch abblitzen und verzichtete auf das Geschäft...

Wie bei anderen Exzentrikern paarte sich bei Ettore Bugatti Nonkonformismus mit Kreativität. Aus der Sicht des Kutschenspezialisten war er als Pferdeman, Reiter und Fahrer ein visionärer Pionier, gewissermassen ein „Frühzünder“, aber auch ein „Spätzünder“. Der Patron von Molsheim wurde nämlich auf einem unüblichen Weg zum Privatsammler des frühen 20. Jahrhunderts von historischen Kutschen. Der übliche Weg war nämlich, dass ältere Carrossiers, als sie um und nach 1900 auf Autos umstellten, noch da und dort historische Wagen als Erinnerungstücke an eine grosse Vergangenheit aufbewahrten oder ältere Inhaber von Fahrställen unverdrossen die alte Herrlichkeit der Equipagen weiter pflegten und dieses materielle Erbe erhielten.

Bei Bugatti, der sich schon als sehr junger Mann der neuesten Technik verschrieben hatte, war der Weg umgekehrt: Er ging vom Auto zurück zur Kutsche! Er liess sich von alten Equipagen inspirieren und baute Elemente des Kutschenbaus in seine eigenen Kreationen von Automobilen ein. Besonders die Form des Coupés hatte es ihm angetan, das er „fiacre“ nannte. Bugatti schätzte nicht nur die alten Kutschen, sondern übernahm Stilmittel derselben für seine eigenen Kreationen und nicht nur am Anfang, als alle anderen es mehr oder weniger auch so hielten, sondern bis zum Schluss seiner Wirkungszeit. Am bekanntesten ist bei Bugatti-Karosserien der so genannte Fiaker-Stil, bei dem gewissermassen zwischen Motorhaube und Heck des Autos ein (meist farblich hervorgehobenes) Coupé gesetzt wurde. Bugatti (nicht nur Ettore, teilweise auch Jean) zelebrierte damit den Höhepunkt der Kutschenmode.

Ettore Bugatti: Pioneer and traditionalist in one

Ettore Bugatti was a contradiction in terms: a pioneer in terms of automobile design yet a total traditionalist as far as equipage was concerned, and this affected the intrinsic quality of his life with horses. It was the connection between tradition and innovation. The fact was that in 1921 his Type 13 racing cars took the first four places in Brescia with well over 100 kilometres per hour, yet the patron himself was driving his four-in-hand at around 15 kilometres per hour (working trot speed). Ettore Bugatti was a complex character, way ahead of his time where his cars and engines were concerned, yet and at the same time bowing to the past with his horse-drawn transport. Bugatti, who was not a rich man and often had money problems, was also an eccentric. He did not sell to just anybody interested in a chassis or an automobile; if he thought a customer was lacking in style, they received a curt rebuff and were refused the sale ...

In common with many other eccentrics, Ettore Bugatti paired this side of his personality with nonconformity and creativity. From the point of view of the carriage expert, he was a visionary pioneer as a horseman, rider and skilled whip, a kind of ‘child protégé’, but also a ‘late developer’. The patron of Molsheim followed an unusual road to becoming a private collector of historic carriages from the early 20th century. Usually, established coach builders, when they switched to cars around 1900, still kept the occasional historic carriage as a memento of a great past, or that the older generation of stables owners continued to cultivate the old glory of equipage and keep this heritage alive.

For Bugatti, who had already committed himself as a very young man to the latest technology, it was the other way around: he went from the car back to the horse-drawn vehicle. He was inspired by the old fashioned equipage and took elements from horse-drawn vehicles to create his automobiles. He particularly liked the shape of the chariots, which he called ‘fiacre’.

Not only did Bugatti appreciate the old carriages, he also adopted their stylistic devices for his own designs, and not just at the start, when all cars looked more or less like carriages, but until the end of his creative working life. The most well-known Bugatti body was this cab style, in which the body was set between the bonnet (usually painted to stand out better) and the boot. Bugatti and to a lesser degree his son Jean celebrated the pinnacle of carriage design.



121 A

Bugatti's attention to detail can also be clearly seen in his equipage. This can be seen both on the axle cap in the style of the 1920s on his Chariot-Coach and on the blinkers of the Hermès harness with its hidden stitching.

121 A

Bugatti's Liebe zum durchdesignten Detail lässt sich auch an seinen Wagen und Pferdegeschirren ablesen. Das zeigen etwa im Stil der 1920er gestalteten Naben seiner Coupé-Coach oder die runden Scheuklappen des Hermès-Geschirrs ohne jede sichtbare Naht.



121 B

Early cars take on horse-drawn carriages in Paris in 1884: The lead horses of the team are frightened by the noisy cars and the grooms quickly go to their heads to avoid an accident.

121 B

Frühes Auto contra Kutsche in Paris 1894: Die Vorpferde des Viererzugs scheuen vor dem knatternden Automobil, die Grooms steigen behend aus der Coach aus und verhindern das Schlimmste.

Was war die späte Zündung des Horseman Bugatti? Er baute wohl als einer der letzten Kutschenfahrer Europas noch in der späten Zwischenkriegszeit neue Luxuskutschen von Grund auf. Als eigenwilliges Genie liess er es sich nicht nehmen, zu seinen eigenen Bedürfnissen und angepasst an seine Pferde spezielle Wagen und Geschirre für den eigenen Gebrauch zu ordern oder selbst zu entwerfen und in den eigenen Ateliers ausführen zu lassen. In diesem letzten Bereich war Bugatti einzigartig in seiner Zeit.

Eine Überraschung ist, dass Ettore Bugatti noch sehr spät, in den 1930er Jahren, seine bekanntesten eigenen Kutschen bauen liess und grosse Pläne als Gespannfahrer hatte. Das hängt auch mit seiner Lebenssituation zusammen. Schon 1932 war er länger in Paris und schrieb dem in Molsheim federführenden Sohn Jean diverse Briefe, die Norbert Steinhauser veröffentlichte (2008, Band 2, 182ff.). Darin wird auch eine gewisse moralische Entmutigung („découragement morale“) ausgedrückt, die ihn veranlasse, sich anderen Themen als dem Automobil zuzuwenden.

Verschiedene Stränge kamen jedenfalls bei der Entwicklung Bugattis als Horseman und Fahrer zusammen, eine allgemeine kulturhistorische Entwicklung und persönliche Vorlieben. Bugatti erlebte als junger Mann die Verdrängung der noblen Equipagen von den Strassen durch das Automobil. Dass gerade ein erfolgreicher Konstrukteur von Automobilen das Kutschendesign hoch hielt, gehört zur Ironie der Geschichte, ist aber letztlich gut zu erklären.

Der Kutschenbau hatte sich um 1900 zur Hochblüte entwickelt; der Kenner und auf Details Versessene erkannte die grosse Erfahrung dahinter, die Raffinesse der technischen Ausführung bis ins letzte Detail und die saubere Designarbeit an den Pferde-Luxuswagen, das Resultat einer langen Geschichte. Bugatti war ja in einer ähnlichen Situation wie die alten Carrossiers (aber nicht mit dem gleichen langen Erfahrungshintergrund): Er musste und wollte dem an sich funktional determinierten Objekt, wie einem Motor oder einem auf das Chassis aufgesetzten Blechgehäuse, eine ansprechende Form geben. Und eben dies hatten die Pariser Wagenbauer seit der Zeit um 1860 bestens beherrscht. In Frankreich war übrigens der Entwurf einer Kutsche in einer Art dreidimensionalem Planverfahren entwickelt und in speziellen Zeichnungsschulen perfektioniert worden.

Bei Bugatti kam seine Bewunderung für das Pferd als vom Menschen zum Reiten und Fahren hochgezüchtetes Haustier dazu. Seine Faszination am sensiblen Zusammenspiel zwischen Mensch und Pferd ging bis zur Aufführung von Zirkusnummern mit Equiden. Nicht zufällig erwarb er (und züchtete auch selbst) für das Reiten und Fahren die edelsten Rassen wie Vollblüter und Hackneys.

What was it that ignited Bugatti's interest in horsemanship? He was probably one of the last people in Europe building private horse-drawn vehicles from scratch in the interwar period. As an idiosyncratic genius, he let nothing stand in his way and ordered the harness and vehicles to his own specifications or in some cases even designed and built them in his own workshops. Where the last is concerned Bugatti was unique in his time.

What is surprising is that Ettore Bugatti had his most famous own coach built very late in the 1930s and had big plans as a whip. This came about due to his personal circumstances. By 1932 he was spending more and more time in Paris and wrote various letters to his son Jean back in Molsheim, which Norbert Steinhauser published (2008, volume 2, p.182. Here he expresses a certain moral discouragement (“découragement morale”), which causes him to turn to interests other than automobiles.

Bugatti's history as horseman and whip was woven with various strands, a general cultural-historical development and personal preferences. As a young man Bugatti experienced the elegant equipage being superseded by the automobile. The fact that a successful designer of automobiles held carriage design in such high regard is ironic, but ultimately easy to explain.

The golden age of carriage building reached its zenith around 1900; authorities on the subject and those interested in it understand the vast amount of knowledge that came out of the trade as a result of experience, the subtlety of technical execution right down to the last detail, and the precise design of the horse-drawn carriage. Bugatti was in a similar situation to the established carriage builders (but without the same expertise). He had a burning desire to give an intrinsically functional object, such as a motor or a sheet metal housing mounted on the chassis, an appealing shape. And since the 1860s this was exactly what the Parisian carriage builders had been doing. It was in fact the French who had developed the art of designing a vehicle in a kind of three-dimensional planning process and this skill was honed in special schools for design.

Bugatti admired the horse as a companion selectively bred by man to ride and drive, and was fascinated by the delicate interaction between man and beast, which he mastered, even performing circus numbers with his ponies. It was no coincidence that he not only bought but also bred the finest animals to ride and to drive, such as Thoroughbreds and Hackneys.

Das bittere Ende des „country estate“ und der Fabrik

Als Ettore Bugatti im Verlaufe der 1930er Jahre Molsheim verliess, veränderte sich die Anlage Schritt um Schritt, verlor mehr und mehr den Charakter eines „country estate“ und wurde mehr zur industriellen Anlage. Die Fabrikgebäude kamen nach 1930 über die alten Pferde-Paddocks und die offene Reitbahn des Patrons zu liegen. Offenbar gab es auch in den späten 1930er Jahren schon kaum mehr Pferde in Molsheim. Nur der Esel Totoche blieb dort bis zum Krieg.

Der Sohn Jean Bugatti führte zwar als neuer Chef in Molsheim mit seinen Kreationen die Marke zu neuen Höhepunkten, aber umso härter traf sein Unfalltod im Jahre 1939 alle an der Fabrik Beteiligten. Schliesslich wurde die Anlage 1941 von einem deutschen Betrieb übernommen. Ende des Krieges wurde die Fabrik durch Fliegerbomben massiv beschädigt, wie die Bilder rechts zeigen. Trotzdem bemühte sich Ettore Bugatti noch um die Rückgabe der Fabrik. Aber es war zu spät. Er hatte zwar noch grosse Pläne, kam aber nicht mehr zurück und starb schliesslich 1947 in Paris. Die Fabrik wurde schliesslich nach erfolglosen Revitalisierungsversuchen der Marke Bugatti durch den zweiten Sohn Roland Bugatti an die Firma Hispano-Suiza verkauft und ging dann an die Messier-Werke über. Derweil verwilderte der alte Park und die privaten Liegenschaften verkamen, wie die Fotos von Fig. 122 zeigen. Heute sind die meisten alten Gebäude in Molsheim zwar renoviert und vor dem alten Fabrikeingang Schautafeln zur Geschichte des Ortes aufgestellt, aber an Bugatti interessierte Besucher stehen vor verschlossenen Toren.

Man könnte mutmassen, was mit der Bugatti-Sammlung von Kutschen und Geschirren geschehen wäre, wenn es nicht zum Zweiten Weltkrieg gekommen und wenn Ettore Bugatti länger gelebt und sein Szepter weiter über seine Sammlung hätte halten können. Das Museum hätte in Molsheim oder Ermenonville gut überleben können. Wie hoch Bugatti seine Kutschensammlung selbst einschätzte, zeigt schon der Umstand, dass er – zusammen mit einem Royale – Dutzende seiner Kutschen nach Ermenonville hatte verbringen lassen.

Heute wissen wir, dass nicht nur das Museum nicht überlebte, sondern auch die Erinnerung daran. Als der Schreiber im Jahre 2010 mit intensiven Recherchen zum Thema „Horseman Bugatti“ begann und langsam klar wurde, wieviel sportliche Kutschen Ettore Bugatti bedeutet hatten, war die Überraschung in Fachkreisen gross. Deren Reaktionen gaben dann, wie eingangs erwähnt, den Anstoss, der Sache auf den Grund zu gehen. So kann vielleicht diese Arbeit ein kleiner Ersatz für das verloren gegangene „Musée du cheval et de l'attelage d'Ettore Bugatti“, wie es geheissen haben könnte, sein.

The bitter end of the country estate and factory

When Ettore Bugatti left Molsheim in the 1930s, the complex changed step by step, losing more and more of its character as a country estate and becoming more like a factory. Apparently there were few or indeed no horses in Molsheim in the late 1930s. Only the donkey Totoche remained until the Second World War.

His son Jean Bugatti took over running the plant in Molsheim and again brought the brand to the peak with his new designs, therefore his death in a car crash in 1939 hit all the harder and affected everyone involved with the company. A German concern took over the complex in 1941, but at the end of the war, the factory suffered massive damage from aerial bombing, as the pictures on the right show. Nevertheless, Ettore Bugatti tried to go back to the factory but it was too late. Although he still had big plans, he never returned and died in Paris in 1947. After the failure of the second son Roland Bugatti's attempts to re-launch the brand, the factory was finally sold to Hispano-Suiza and passed next to Messier. Meanwhile, the old park was becoming overgrown as the photos in figure 122 show and the private properties were derelict. Although today most of the old buildings in Molsheim have been renovated and display boards explaining the history of the buildings set up in front of the old factory entrance, visitors interested in Bugatti now stand before locked gates.

One might speculate as to what might have happened to Bugatti's collection of carriages and harness had the Second World War not intervened, causing him to have to put some in store and scatter others and if Ettore Bugatti, who died in 1947, had lived longer and been able to hang on to the baton for longer. The museum could have easily been kept in Molsheim or Ermenonville. The high regard in which Bugatti held his collection was proved by the fact that he had a larger number of his carriages – together with his Royales – sent to Ermenonville.

Today as we know, it was not only the museum that did not survive, but also the very memory of it. When the author began his intensive research in 2010, and the number of sporting vehicles that can be attributed to Ettore Bugatti became clear, the surprise within professional circles was great. It was this reaction that created the impetus to delve further into the matter. So perhaps this work may be considered some small compensation for what might have been the 'Museum of Ettore Bugatti's Equipage'.



122

Aerial photographs of the factory in Molsheim.

Top picture viewed from the east: The area shortly after the Second World War showing damage to the factory buildings.

Bottom picture viewed from the west: The riding school was still standing, in the bottom left hand corner, and the overgrown parkland can clearly be seen.

122

Luftbildaufnahme der Fabrik in Molsheim (oben von Osten gesehen, unten von Westen) kurz nach dem Zweiten Weltkrieg mit Beschädigungen der Werkshallen. Noch immer stand die Reithalle, wie das untere Bild ganz links unten zeigt. Darauf sind die auch die hochgeschossenen Bäume des verwilderten Parks deutlich zu sehen.

Die Forschung geht weiter

Längst sind nicht alle Facetten von Ettore Bugatti als Horseman geklärt. Sicher tauchen in der nächsten Zeit noch da und dort Gegenstände oder Fahrzeuge auf, die aus Molsheim stammen. Der Verbleib der Wagen und Geschirre, die Baron Jean Casier um 1963 übernommen hat, ist einigermaßen geklärt. Vom dritten Lot aber fehlen noch etwa 20 Wagen und ebenso viele Geschirre (vgl. S. 53). Es handelt sich um die Bestände aus den Remisen und der Geschirrkammer Bugattis, die in Molsheim nach 1936 verblieben sind. Diese kamen offenbar während und nach dem Zweiten Weltkrieg auf verschlungenen Wegen in dritte Hände. Das Suchprofil? Sportliche Wagen, gelb und schwarz bemalt und vorzugsweise von führenden Kutschenbauern in Paris oder bei Strassburg. Interessant wäre zu wissen, von wem Ettore Bugatti einen Teil seine Kutschen übernommen hat und an wen sie übergegangen sind. Hier könnten die Wappen an den Wagen weiterhelfen.

Ohne Zweifel hat Ettore Bugatti seit der Zeit um 1932 eine Art zweites Leben in Paris und Umgebung vorbereitet und seit 1936 bis 1947 zu realisieren begonnen. Diese 11 Jahre in Bugattis Leben sind deutlich schlechter erforscht als sein Wirken in Molsheim zwischen 1909 bis 1914 und 1918 bis 1932. Das hat zwei Gründe. Seine Familie und besonders die Tochter L'Ebé mit ihrer recht geschönten Biographie über den Vater haben aus verständlichen Gründen diese Lebensphase mit einer anderen Frau eher ebenso ausgegrenzt wie ein wenig auch die Bugatti-Bewunderer und Bugatti-Autoren. Letztere wohl auch deshalb, weil der Meister in Paris keine (oder noch nicht infolge seine frühen Todes) grossen automobilistischen Würfe hervorbringen konnte, wie zuvor. – Vieles liegt zur Pariser Zeit also noch im Dunkeln. So wäre noch zu erforschen, wo genau Bugatti seine Pferde nach 1936 untergebracht hat und wo und wann genau der programmatisch mit „BUGATTI PARIS“ angeschriebene Zweiradwagen EB 03 entstanden ist.

The research continues

Many facets of Ettore Bugatti as horseman are still to be clarified. It is almost certain that in the near future there will be more objects or vehicles coming to light that originally came from Molsheim. The whereabouts of the coaches, carriages and harness, which Baron Jean Casier took over in 1962, are reasonably clear. Of the third Lot, however, there are still about twenty carriages and just as many sets of harness missing (see p. 53). These include the vehicles from the coach houses and the items from Bugatti's harness room that had remained in Molsheim after 1936. These apparently gradually disappeared during and after the Second World War in a somewhat nebulous manner. The search criteria would be sporting vehicles, originally painted yellow and black, and in all probability built by one of the leading Parisian coachbuilders. It would also be most interesting to know who had owned the vehicles before Ettore Bugatti. The identification of the coats of arms of previous owners that can still be seen on the vehicles may be a clue in the search.

Without a doubt, Ettore Bugatti had been preparing since 1932 for a new life in and around Paris, and he achieved it in 1936 until his death in 1947. However, these 11 years are less studied than his working life in Molsheim between 1909 and 1914, and 1918 and 1932. There are two reasons for this. His family, and in particular his daughter L'Ebé, with her rose-coloured biography of her father, have, for obvious reasons, rather ignored the phase of his life that he led with another woman, as did his admirers and Bugatti authors. The latter could be possibly because the master in Paris could not, or had not due to his early death, produced the great designs that he did during the 1920s. There is still so much to discover. It is still necessary to find out exactly where Bugatti procured and stabled his horses after 1936 and where, for example, the two-wheel Road Cart (EB 03), marked 'BUGATTI PARIS' was built.

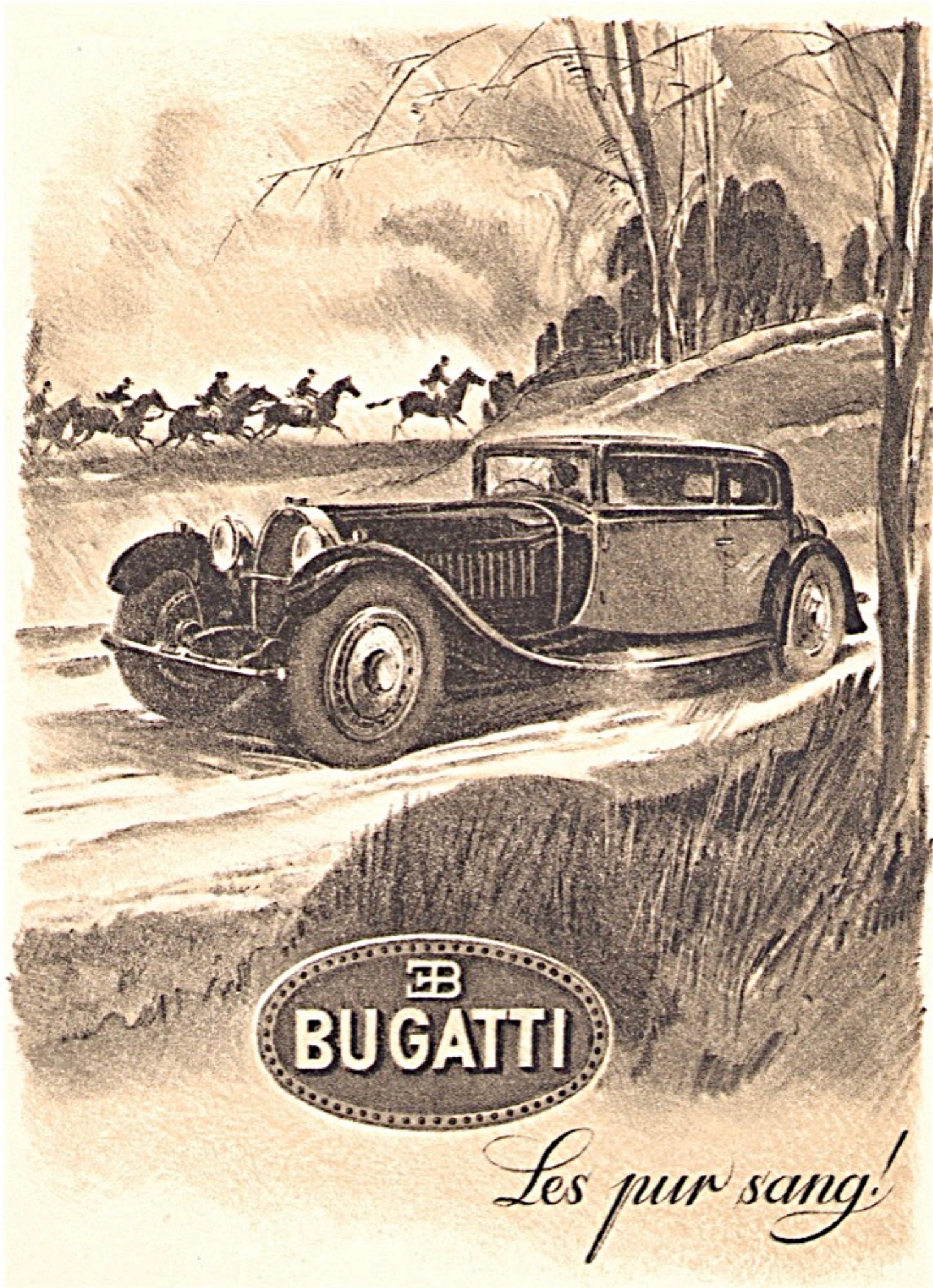


123

The heraldic device painted on the large Break de Chasse (EB 13) still have to be recognised.

123

Dieses Wappen ist noch nicht zugewiesen. Es stammt vom grossen Break de chasse (EB 13).



124

A late Bugatti advertisement for a magazine page showing horses and riders.

124

Späte Bugatti-Werbung mit Pferden und Reiter auf einem Einlegeblatt für Zeitschriften.

ZUSAMMENFASSUNG

Fast alle Facetten der Persönlichkeit von Ettore Bugatti (1881-1947) sind heute ausgeleuchtet, ausser einer: seiner grossen Passion für das Pferd. Seine Tochter und Freunde vermuteten, dass die Pferde ihm fast lieber waren als seine „pur sang“ auf vier Rädern! Hier wird erstmals das Leben und Wirken von Ettore Bugatti als Pferdemann, Reiter und Fahrer gesamthaft gewürdigt. Langjährige Recherchen führen zur Rekonstruktion seiner Kutschensammlung zusammen mit den Pferdegeschirren und seinem herrschaftlichen Anwesen in Molsheim zwischen 1920 und 1930. Dazu gehörten ausgedehnte Stallungen, eine Reithalle, eine luxuriöse Geschirrkammer und Wagenremise. Dabei entsteht ein lebendiges Bild einer für seine Zeit einzigartigen, individuell geprägten Passion, die das ganze Leben des berühmten Autokonstruktors durchzog.

Der Befund der Recherchen ist eindeutig, bestätigt und erweitert die mündlichen und schriftlichen Überlieferungen des „Patron“ Bugatti: Derselbe war Zeit seines Lebens ein echter „horseman“ und „gentleman farmer“. Neben den Automobilen war die Welt des Pferdes seine grosse Leidenschaft. Ettore Bugatti besass eine Sammlung von gegen 50 historischen Kutschen, von denen hier rund dreissig in Wort und Bild vorgeführt werden. Darunter befinden sich mehrere Eigenkonstruktionen. Ettore Bugatti liess auch nach eigenen Entwürfen entsprechende Pferdegeschirre herstellen, nicht nur bei Hermès in Paris oder anderen führenden Selliers, sondern auch in seinen eigenen Werkstätten in Molsheim.

Ettore Bugatti war nicht nur ein Sammler, sondern die Wagen wurden von ihm auch selbst benützt. Dafür erwarb und züchtete er – neben seinen edlen Reitpferden – spezielle Wagenpferde, die er selbst ein-, zwei- und vierspännig trainierte und vorführte. Diese Tatsache ging – im Gegensatz zu seiner Passion des Reitens – vergessen und wird hier neu aus der Dunkelheit der Geschichte hervorgeholt.

Die Passion des Fahrens pflegte Ettore Bugatti schon als junger Mann und übte diesen Sport als „gentleman driver“ aus. Als er in den 1930er Jahren aus dem elsässischen Molsheim nach Paris und in die Umgebung der Stadt zog, nahm er nicht nur einige seiner Automobile, sondern eine beträchtliche Anzahl seiner Kutschen mit. Dort pflegte er seine Passionen rund um das Pferd bis zu seinem Tod weiter. Seine Sammlung wurde später in alle Winde verstreut, ein grösserer Teil der Kutschen und Pferdegeschirre kam en bloc nach Belgien und schliesslich in die USA. Diese Bestände wurden in den vergangenen Jahren durch den Autor eingehend untersucht. Somit kann nach über 50 Jahren erstmals wieder diese fast vergessene Seite des berühmten Autokonstruktors lebendig gemacht werden.

SUMMARY

Almost all facets of Ettore Bugatti's life (1887-1947) have been discovered, except one: his great passion for the horse. His daughter and friends suspected that he almost preferred his horses to his Thoroughbreds with four wheels! For the first time ever, the life and work of Ettore Bugatti as horseman, rider and gentleman driver can be appreciated. Many years of research have led to the reconstruction of his carriage collection together with the harness and his grand estate in Molsheim between 1920 and 1930. This estate included extensive stables, an indoor riding school, an elegant harness room, and a coach house. The result is a vivid picture of a passion that was exceptional in his time and which permeated throughout the entire life of the famous car designer.

The findings of the author are clear, and confirm and extend the oral and written story of the man who was Bugatti: a true horseman and gentleman farmer through and through. Besides the automobiles, his horses were his abiding passion. Ettore Bugatti owned a collection of around fifty historic coaches and carriages, of which around thirty are presented here in words and pictures. Amongst those were several of his designs. Ettore Bugatti also designed his own harness that was made, not only by Hermès in Paris or other leading saddlers of the day, but also in his own workshops in Molsheim.

Ettore Bugatti not only collected carriages, he also drove them. For this purpose - in addition to his well-bred riding horses - he acquired harness horses, which he trained himself: single, pair, and team. In contrast to his passion for riding, this facet of his life had been forgotten and is brought to light again here within the pages of this book.

Ettore Bugatti discovered the sport of driving as a young man and his passion as a 'sporting gentleman driver' continued throughout his life. When he moved from Molsheim to Paris in the 1930s, he not only took some of his automobiles, but a considerable number of his carriages too. There he continued his passion for all things equine. His collection was later scattered in the winds, and a large number of the carriages and harness went en bloc to Belgium and finally to America. In recent years the author has studied these existing items in detail. Thus, after more than fifty years, this almost forgotten aspect of the famous car designer's life can be brought to life again for the first time.



125
Harvey Waller in summer 2019 driving the Chariot-Coach in the grounds of Chantilly.

125
Harvey Waller fährt 2019 die Coupé-Coach in Chantilly aus.

LITERATUR

- Ausstellung 1983
Museum für Kunst und Gewerbe
Die Bugattis
Hamburg 1983
- Broeckx 2016
Stephan Broeckx, La Saga de la première collection du Baron Jean Casier.
In: Attelage magazine Nr. 102/Février-Mars 2016, 44-55
- Bugatti 1966
L'Ebé Bugatti, L'Epopée Bugatti
Paris 1966
- Borgé 1977
Jacques Borgé, Nicolas Viasnoff
La bugatti en 300 histoires et 150 photos
1977
- Bradley 1948
W.F. Bradley, Ettore Bugatti – Portrait of a man of genius
London 1948
- Conway 1993
Hugh Conway, „Le pur sang des automobiles“
Sparkford 1987
- Conway 1989
Hugh Conway with Maurice Sazay, Bugatti Magnum
Sparkford 1989
- Dejean 1981
Philippe Dejean, Carlo – Rembrandt – Ettore – Jean BUGATTI
Paris 1981
- Eaglesfield 1954
Barry Eaglesfield – C.W.P. Hampton, The Bugatti Book
London 1954
- Eaglesfield 2013
Barry Eaglesfield, The Designer
Cobham 2013
- Kurz 2005
Joachim Kurz, BUGATTI, Der Mythos - Die Familie - Das Unternehmen
Berlin 2005
- Steinhauser 2008
Norbert Steinhauser, Ettore Bugatti, L'artisan de Molsheim
Tome 1 + 2 – Historique
Corseaux 2008

BIBLIOGRAPHY

- Walrond 1983
Sallie Walrond, Les voitures à chevaux du 17e au 20e siècle.
Paris 1983
- Wurmser 2002
Alfred Wurmser, Lucien Wurmser mécanicien de Grand Prix.
Molsheim 2002
- Zagari 1993
Franco Zagari, Bugatti – La Gloire
Milano 1993
- New:
Gabriel Cortès in „Jours de Cheval“ 2019 N°25



- 126
The Chariot-Coach in Baron Jean Casier's park.
- 126
Die Coupé-Coach im Park von Baron Jean Casier.

ABBILDUNGSNACHWEIS

LIST OF ILLUSTRATIONS

1	Fotos Autor
2	Archiv Norbert Steinhauser
3	Foto Autor
4	Verschiedene Archive
5	Archiv Norbert Steinhauser
6	Fotos Martin Pfrunder
7 - 9	Sammlung Paul Heili
10	Sammlung Waller und Baron Casier
11	Sammlungen Baron Philippe Casier - Foto Lieven De Zitter
12	Foto Elisabeth Junek wohl von 1929
13	Foto Autor
14	Foto Autor und Sammlung Paul Heili
15	Sammlung Paul Heili
16	Archiv Norbert Steinhauser und Aus L'Ebé Bugatti 1966
17	Karte der Königl. Preuss. Landesaufnahme 1886 und Zeichnung von Cornelia Ziegler
18	Zeichnung Cornelia Ziegler nach den Recherchen des Autors
19	Sammlung Paul Heili
20	Dokumentation Autor
21	Fotos Elisabeth Junek
22	Verschiedene Archive
23	Sammlung Paul Heili, aus Borge 1977 und Bugatti Trust
24	Sammlung Paul Heili
25-27	Fotos Elisabeth Junek 1929, aus Conway 1993 und aus „Bugantics“, Jahrgang 1 des Organs des „Bugatti Owners Club“ von 1931
28 + 29	Sammlung Paul Heili und Bugatti Trust
30 + 31	Privatarchiv und aus Bugatti 1966
32 + 33	Sammlung Paul Heili und Aus Zagari 1993
34	Dokument Autor
35 + 36	Fotos Martin Pfrunder
37	Sammlung Paul Heili
38	Archiv Norbert Steinhauser
39	Foto Thomas Raffler und Autor
40	Aus Conway 1993
41	Sammlung Paul Heili
42 + 43	Archiv Norbert Steinhauser
44	Foto Elisabeth Junek
45	Prospekt der Firma beim Autor
46	Sammlung Paul Heili
47	Archiv Autor
48	Bugatti Trust
49	Historische Postkarten
50 + 51	Archiv Autor
52	Copyright Urbain De Zitter, Sammlung L. De Zitter
53	Fotos Autor
54	Fotos Autor
55	Standbilder
56	Fotos Autor
57 A	Archiv Autor und aus „meubles et objets de goût“, Paris
57 B	„La vie en Alsace“ 1932
58	Fotos Autor
59	Fotos Autor
60	Archiv Autor
61	Fotos Autor
62	Archiv Eric Andersen
63	Fotos Autor
64	„Le Guide du Carrossier“ und Fotos Thomas Raffler
65	Aus Steinhauser 2008 und Archiv Autor
66	Zeichnung aus Conway 1993
67	Archiv Schloss Nokere
68	Schloss Nokere/Foto G.E. van de Castele in Köln
69	Foto Autor

70	Fotos Autor
71	Copyright Urbain De Zitter – Collection Lieven De Zitter
72	Schloss Nokere/Foto G.E. van de Castele in Köln
73	Aufnahme Delton von 1911/Copyright L. De Zitter
74	Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim
75 A	Aus Zagari 1993
75 B	Foto De Zitter und Autor (Signatur und Rückansicht)
76 A	Foto De Zitter, Sammlung
76 B	Fotos Autor
77	Schloss Nokere/Foto G.E. van de Castele in Köln und De Zitter
78	Aus Zagari 1993 und Foto L. De Zitter
79 + 80	Foto Sammlungen Stief in Augsburg
81	Foto Elisabeth Junek 1929 und Privataarchiv
82	Fotos L. De Zitter
83	Foto Elisabeth Junek
84	Foto Armeedienst Schweiz
85	Foto Elisabeth Junek
86	Standbild und Archiv Autor
87	Sammlung Paul Heili
88 A	Privataarchiv
88 B	Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim, Fotos Autor
89	Fotos Thomas Raffler und Basil Furger
90	Foto Heinz Scheidel
91	Mulin Automotive Museum in Oxnard
92	Fotos Autor
93	Copyright Urbain De Zitter – Collection Lieven De Zitter und Autor
94	Fotos Autor
95	Fotos Autor
96	Fotos Autor
97	Fotos L. De Zitter/Sammlung Siegwald Tesch in Wiehl
98	Fotos Sammlungen Stief in Augsburg
99	Fotos Autor
100	Copyright Urbain De Zitter und Fotos Autor
101	Foto L. De Zitter
102 A	Sammlung Paul Heili
102 B	Fotos Heinz Scheidel
103	Fotos Autor
104	Fotos Autor
105	Aus Eaglesfield 1935
106	Aus E. Howlett, Leçon de guides, Paris 1892
107	Foto Autor
108	Dokumentation Autor
109	Guide du Carrossier Nr. 3, 259 und Sammlung Autor
110	Archiv Swiss Car Register
111	Sammlung Siegwald Tesch in Wiehl
112	Aus Le Sport universel 1921 und Foto Don Stacey collection
113	Sammlung Siegwald Tesch in Wiehl und Archiv Schloss Nokere
114	Le Monde du Cheval 1906, Sammlung Lieven De Zitter und historische Postkarte
115	Dokumentation Autor
116	Foto Autor
117	Privataarchiv und Bibliothèque National de la France
118	Sammlung Paul Heili
119	Bugatti Trust
120	Privataarchiv
121	Fotos Autor
121 A	Dokumentation Autor
121 B	Aquarell (Ausschnitt) von Crafty (Pseudonym für Victor Géroze 1840 - 1906) in der Sammlung Michael Hädrich in Seitenbrück
122	Sammlung Paul Heili
123	Foto Autor und Sammlungen Stief in Augsburg
124	Archiv Swiss Car Register
125	Foto Autor
126	Copyright Urbain De Zitter – Collection Lieven De Zitter

p. 6, 63, 114 + 167 Fotos Autor und Lieven de Zitter



Warum Nachträge

Der Schreibende beschäftigt sich seit 10 Jahren mit dem Thema Bugatti als Horseman und gentleman farmer; dabei stösst er immer wieder auf bislang Unbekanntes zu diesem Forschungsgegenstand und erhält stets wieder neue wertvolle Hinweise von aufmerksamen Zeitgenossen. Das wird sicherlich so weiter gehen. Die Forschung bleibt im Fluss und das macht die Materie weiter spannend.

Dies hängt auch damit zusammen, dass die zahlreichen wertvollen Forschungen und Publikationen über Ettore Bugatti, wie die von Hugh Conway oder jüngst von Norbert Steinhauser, verständlicherweise vor allem aus der Optik des Automobil-Liebhabers erfolgten und geschrieben wurden. Eine alte Weisheit des Archäologen, das der Schreibende auch ist, lautet aber: Man findet nur, was man sucht! Jetzt, wo differenzierte Fragen nach dem breiten Wirken Ettore Bugattis auch als Pferdemann gestellt werden, ergeben sich immer neue Hinweise, zu seinen Wirkungsstätten in Molsheim, und zu denen in und um Paris ebenso wie zu seinen ehemaligen Schöpfungen und Gebrauchsobjekten.

Aus dem ehemaligen Bestand Ettore Bugattis an Wagen, Pferdegeschirren und Accessoires fehlen noch einige Exemplare, besonders etwa zwei Dutzend sportliche Kutschen. Der Autor ist deshalb weiter dankbar für alle Hinweise in dieser Richtung. Er wird sich bemühen, gemeldete „Nachzügler“ in folgenden Auflagen dieses Werkes zu berücksichtigen, so dass ein noch vollständigeres Bild von Ettore Bugatti als Horseman entstehen kann. Der Schreibende versteht dessen Produkte als Kulturgut von öffentlichem Interesse und hofft, dass Eigentümer und Sammler von solchen Fahrzeugen und Gegenständen dies auch so verstehen. Leider hat der Schreibende in Einzelfällen auch die Erfahrung gemacht, dass bewusst Informationen über „Scheunenfunde“ mit angeblicher Bugatti-Signatur zurückgehalten werden, entweder weil ein Sammler ein Objekt ganz für sich behalten will oder sich seiner Sache nicht sicher ist. (Hin und wieder werden Wagen und Geschirre als von Bugatti stammend ausgegeben, mit entsprechenden Plaketten oder Signaturen versehen usw.) Der Autor hilft gerne bei der Bestimmung fraglicher Objekte mit.

Geplant ist zudem konkret, den zahlreichen erhaltenen Skizzen und Zeichnungen Bugattis weiter nachzugehen, deren Sichtung bisher leider nicht möglich war (vgl. S. 54 und 62). Mit grosser Wahrscheinlichkeit befinden sich darunter Entwürfe zu Wagen, Pferdegeschirren und Teilen davon (vgl. Fig. 66). Ettore Bugatti erwähnte selbst eigenhändige Zeichnungen für seine Pferdegeschirre (vgl. das Zitat S. 18).

Postscript

The author has been studying Bugatti the horseman for 10 years, and in doing so has again and again encountered hitherto unknown facts concerning his subject. He is also constantly receiving new and valuable information from contemporaries also interested in the field. This will certainly continue to be the case, as the research remains in flux, making the subject all the more exciting.

The numerous valuable research and publications about Ettore Bugatti, such as those works by Hugh Conway or, more recently, Norbert Steinhauser, were understandably written - in the main - from the perspective of the automobile enthusiast. However, as an archaeologist himself, the author knows that it is always said: one only finds what one seeks! Now that different questions are being asked about Ettore Bugatti's wide range of equine activities, new evidence is coming to light concerning his estate in Molsheim and those homes in and around Paris as well as his erstwhile projects and utilitarian objects.

Ettore Bugatti's former collection of carriages, harness and accessories is still missing certain objects – in particular around twenty-four sporting vehicles. The author is therefore grateful for any information, which might help him in his quest. He will endeavour to consider any further possible late candidates in the following editions of this work, so that eventually an even more complete picture of Ettore Bugatti the equestrian will emerge. The author sees such objects as part of our cultural heritage and believes that it is in the public interest that owners and collectors of such carriages are also of this mind. Unfortunately, it does sometimes happen that information about 'barn finds' which may or may not be connected to Bugatti is deliberately withheld, either because a collector wants to keep the object under wraps, or he is not sure of his case. Occasionally carriages and sets of harness do turn up presumed to have once belonged to Bugatti - having the appropriate French 'owner plate' or markings, etc. and the author is always happy to assist in determining such objects of interest.

There are also plans to pursue the numerous surviving sketches and drawings by Bugatti, which until now it has not been possible to follow up on (see p. 54 and 62). It is very likely that these include designs for carriages, harness and various parts of vehicles (see figure 66). Ettore Bugatti mentions sketches that he had drawn himself for his harness (see quote p.18).

Zur Hardtmühle (vgl. S. 13ff.)

Im Verlaufe der Recherchen zu diesem Buch wurde immer klarer, dass Ettore Bugatti mit der Hardtmühle nicht eine alte Mühle bezogen beziehungsweise erworben hat, sondern eine bereits recht gut ausgebaute Fabrik. Der Reihe nach: Die Hardtmühle („Hardt“ = Wald in einer Aue) war im 18. Jahrhundert wohl noch eine eigentliche Mühle, die damals in den Besitz des grossen Karthäuser-Klosters von Molsheim gelangte. Sie lag und liegt eigentlich im Gemeindebann von Dorlisheim, Molsheim war und ist aber die zuständige, nahe gelegene Kreisstadt. Im Zuge der Französischen Revolution von 1789 wurden das Kloster und deren Besitztümer säkularisiert. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts, während dem das Elsass eine frühe industrielle Hochblüte erlebte (vor allem im Textilbereich), wurde die Mühle zur Färberei- und Appretur-Fabrik. In den Quellen besonders greifbar ist in den Jahrzehnten vor 1900 Heinrich/ Henry Giesler/Giessler als innovativer Leiter. Dieser war auch ein Erfinder, unter anderem einer Breitfärbemaschine, und hielt zahlreiche Patente. In seiner Wirkungszeit waren offenbar die neuen hellen Fabrikräume entstanden, wie sie S. 13 beschrieben und verzeichnet sind.

Übrigens nannte man auch in England die frühen Fabriken „mills“ also Mühlen, weil sie die Wasserkraft nutzten. Das war auch in der Hardtmühle der Fall. Der Kanal der Breusch/Bruche trieb ein Wasserrad auf der Nordseite des Gebäudes 2 auf dem Plan von Fig. 17 an. Dieses nutzte noch Ettore Bugatti aus und produzierte so Strom für den Eigengebrauch.

An das Gebäude mit dem Mühlenrad schliesst nördlich des Kanals das Gebäude 3 von Plan Fig. 17 an. Dieses Stallgebäude Bugattis war vermutlich schon zur Zeit der Färberei ein Pferdestall, denn auch für die Fabrik vor Bugattis Zeit brauchte es Fuhrwerke und Pferde zum Heranschaffen der zu behandelten Textilien und deren Weitertransport.

Bei einem erneuten Augenschein an Ort im Januar 2019 wurden auch die Rückseiten der Gebäude fotografiert, wie sie auf der nächsten Seite zu sehen sind. Nach dem Äusseren zu urteilen, stammt das alte Mühlengebäude aus der Zeit vor 1850, alle anderen auf der Aufnahme sichtbaren Steinbauten aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (der Treppenturm an der Stirnseite der Villa erst aus der Zeit Bugattis). Am alten Mühlengebäude sind kanalseitig noch zugemauerte Öffnungen für das grosse unterschlächtige Mühlenrad zu sehen, das, wie erwähnt, Bugatti für die Stromerzeugung nutzte.

The history of the Hardtmühle (see p. 13)

During the research for this book, it became increasingly clear that when Ettore Bugatti purchased the Hardtmühle he did not simply buy an old mill, but rather a well-developed infrastructure. The name Hardtmühle comes from the German word for a mill standing in a wooded flood plain. In the 18th century it was probably still a real mill, which then came into the possession of the large Carthusian Monastery of Molsheim. The estate was, and still is, in the village of Dorlisheim, but Molsheim is the nearest county town. During the French Revolution, the monastery and its possessions were secularized. During the 19th century, when Alsace experienced an early industrial boom - in particular in the textile sector - the mill became a dyeing and finishing mill. Henry Giesler, or Giessler, can be found in the records to have been an innovative leader in the decades before 1900. He was also an inventor of, among other things, a broad dyeing machine, and held numerous patents. The new bright factory rooms were apparently built during his time at the mill and these are described and listed on page 13.

Early factories were also known as ‘mills’ in England because they used hydropower, as did the Hardtmühle. The Breusch / Bruche canal drove a water wheel on the north side of building 2, shown on the plan seen in figure 17. Ettore Bugatti also took advantage the water wheel to produce electricity.

The building with the mill wheel is situated to the south of the canal opposite building 3 shown on the plan in figure 17. Building 3, which Bugatti used to stable his horses, was presumably also a stable yard when the mill was used as a dyeing plant, since at that time the factory would have also needed horses and wagons to transport the treated textiles around and off the property.

During another on-site inspection in January 2019, the backs of the buildings were also photographed, as can be seen on the next page. Judging by the exterior, the old mill building dates from before 1850, and all the other visible stone buildings on the right from the second half of the 19th century (the stair tower at the front of the villa was built in Bugatti's time). In the old mill building on the canal side the bricked up openings for the large undershot mill wheel can still be seen, which Bugatti used to generate electricity.



127

A view from the south of the old buildings photographed in 2019. From left to right and corresponding to the numbering in figure 17: 1. the villa, 2. the old mill, 3. the stables and 8. the indoor riding school.

127

Blick von Süden auf die alte Gebäudegruppe der Molsheimer Fabrik im Zustand von 2019 (von links nach rechts und gemäss den Nummern auf Fig. 17):

Villa (1), Altes Mühlegebäude (2), Pferdestall (3) und Reithalle (8). (Fotos Autor)

Zur Road-Coach von Million-Guiet EB 16 (S. 94)

Im Februar 2019 konnte die gelbe Road-Coach in Portugal (Sammlung de Mello) eingehend untersucht werden. Sie befindet sich in einem guten Originalzustand. Auf den Naben ist die Produktionsnummer 6626 vermerkt. Demnach handelt es sich um einen späten Wagen der Carrosserie Million-Guiet. Nicht auszuschliessen ist, dass es sich um eine Bestellung von Ettore Bugatti handelte, der auch die Ausstattung mit naturbraunem Leder und hellem Tapestry-Stoff mitbestimmte. Am linken Vorderrad befand sich ein Wegstreckenzähler (Hodometer). Von dessen Konstruktion hat sich ein innen an der Nabe angeflanshtes Messrad und eine davor liegende Umlenkrolle erhalten um die einst ein Kabel führte. Die besondere Bremse stammt nach der Bestimmung von Bugatti-Kennern von einem Bugatti-Automobil. Im Inneren des vorderen Boots mit den Haltevorrichtungen für die Laternen sind kleine Umlenkrollen und zugehörige Kabelzüge zu sehen, die zum Fusspedal auf dem Stemmbrett führen. Dieses ist vom Prinzip her gleich wie bei der Coupé-Coach gelöst, aber noch nicht so elegant ausgeführt wie dort (vgl. S. 71). Der Wagen ist mit einem Rücklicht ausgestattet.

Concerning the Private Road-Coach by Million-Guiet EB 16 (p. 94)

In February 2019, the Private Road-Coach standing in the de Mello collection in Portugal was examined in detail and found to be in good original condition. The axle plate showed the production number 6626, which would make it a late Million-Guiet vehicle. It may well have been ordered by Ettore Bugatti himself, in which case the interior lining of natural brown leather and light-coloured coaching-cloth would also have been his choice. There is an odometer on the near-side front wheel, and its measuring wheel flanged on the inside of the axle plate. A deflection pulley in front can still be seen from which a cable once ran. According to Bugatti experts, the distinctive brake comes from a Bugatti car. Inside the front boot, which has a special place to hang the lamps, you can see small pulleys and cables connecting to the brake pedal on the footboard. In principle, this is the same method as seen on the Chariot-Coach, but not as elegantly executed (see p. 71). The coach has a rear light.



128 (EB 16)

Lateral and rear view of the Private Road-Coach in the collection de Mello on the Monte da Ravasqueira estate in Portugal. (Photo: author)

128

Seiten- und Rückansicht der Road-Coach in der Sammlung de Mello auf dem Gut Monte da Ravasqueira in Portugal. (Fotos Autor)



129
Details on the Private Road-Coach EB 16 standing in Portugal: brake system, parts of the odometer and the interior lining.

129
Details an der Road-Coach EB 16 in Portugal: Bremsanlage, Reste des Wegstreckenzählers und Garnierung innen. (Fotos Autor)

Zu Hermès und zu speziellen Hufeisen

In der Zeitschrift „Plaisir Equestres“ von Januar-Februar 1986 wurden in einem Artikel von Christian-Henry Tavad nicht nur die auf der folgenden Seite abgebildete Zeichnung abgebildet, sondern auch zwei interessante Themen angeschnitten. 1928 und 1936 traf ein alter Reiter der Schule in Saumur Ettore Bugatti und berichtete von einem Dialog mit ihm über Pferdegeschirre (Übersetzung A.F., vgl. S. 18): „*Sie stellen Pferdegeschirre her?*“ „*Ja, wir machen von allem etwas. Hermès konnte nicht alles so liefern, wie ich es wünschte. Also fertigte ich eine Skizze an und meine Arbeiter machten es besser als Hermès.*“ Tatsächlich ergaben Recherchen von Reinhold Trapp, dass in Molsheim gut ausgebildete Sattler gearbeitet hatten. Dazu gehörte der in Saarbrücken zum Sattler ausgebildete Ludwig Erkel, der zwischen 1925 und 1928 bei Bugatti in der Sattlerei angestellt war. Das zweite interessante Thema in der genannten Zeitschrift betraf Skizzen Bugattis von Hufeisen für den Eigengebrauch (vermutlich dieselben wie bei Conway 1989, Abb. 23). Deren Eigenheiten waren ein Gelenk in der Mitte und trittfeste Beläge aus Kautschuk, Aluminium oder Ferodo (offenbar dasselbe Material wie bei den Belägen von Trommelbremsen).

Zum Spider EB 22 (vgl. S. 103)

In der Sammlung de Mello auf dem Gut Monte da Ravasqueira in Portugal befindet sich neben der vorgenannten Road-Coach ein Spider, der dem vermissten Exemplar aus Ettore Bugattis Sammlung ähnlich sieht. Vom Pedigree her könnte der Wagen gut auf Bugatti zurückgehen, zumal der im Originalzustand befindliche Spider kurz nach dem zweiten Weltkrieg in Paris erworben wurde. Allerdings stimmen Details wie die Art der Rückenlehne und die Galerie des Dienersitzes nicht mit dem unscharfen Bild auf S. 103 überein. Immerhin zeigt der von Rothschild in Paris gebaute Wagen, dass auch in Frankreich Spider mit Kotabstreifern gebaut wurden.



130

A spider similar to that of the missing vehicle. This carriage built by Rothschild in Paris, also has mud scrapers. (Photo: author)

130

Ähnlicher Spider wie der aus der Sammlung vermisste Wagen. Dieses von Rothschild in Paris gebaute Fahrzeug weist auch Kotabstreifer auf. (Foto Autor)

Concerning Hermès, and the special horseshoes

In the January-February 1986 edition of the French magazine ‘Plaisir Equestres’, an article by Christian-Henry Tavad included the drawing seen on the following page. Tavad makes two interesting points. He writes of an old rider from the Cadre noir in Saumur who met Ettore Bugatti in 1928 and again in 1936, and mentioned a conversation that they had had about harness. The rider had asked Bugatti “*Do you make harness?*” and received the answer “*Yes, we can produce most thing. Hermès couldn’t supply everything the way I wanted it so I produced a sketch and my workers made it better than Hermès could have.*” Research by Reinhold Trapp did in fact reveal that Molsheim employed skilled saddlers. One such was Ludwig Erkel, who trained as a saddler in Saarbrücken and worked for Bugatti between 1925 and 1928. Tavad’s second interesting point involved sketches made by Bugatti showing special horseshoes for his own use (presumably those mentioned in Conway, 1989, fig. 23). What made them different was a joint in the middle and the special impact-dampening inlay made of rubber, aluminium or ferodo (apparently the same material used for lining drum brakes).

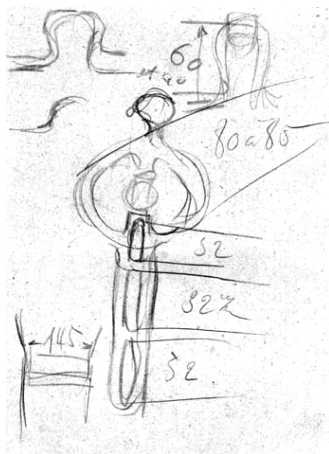
Concerning the Defender Wagon EB 22 (see p. 103)

As mentioned before, the yellow Private Road-Coach now stands in the de Mello collection at the Monte da Ravasqueira estate in Portugal. This collection also houses a spider, which appears similar to the missing example from Ettore Bugatti’s collection. Judging by its pedigree this carriage could well be traced back to Bugatti, particularly since the original vehicle was acquired in Paris shortly after the Second World War. However, details such as the shape of the backrest and the backrest on the groom’s seat do not correspond to the blurred picture on p. 103. This spider, built by Rothschild, Paris, proves that the French also used mud scrapers on such vehicles.

Neues vom Bugatti Trust

Im Frühjahr 2019 kam der Schreibende in Kontakt mit Gabriel Cortès, Vize-Kommandant des in Paris stationierten Kavallerie-Regimentes der Garde Républicaine, der selbst über Bugatti als Pferdemannt forscht und einen Artikel in der Zeitschrift „Jours de Cheval“ plant. Er machte mich freundlicherweise auf den im Newsletter vom Sommer 2012 erschienenen Artikel „Ettore Bugatti and his horses“ von Richard Day aufmerksam. Darin wird die hier S. 15 genannte Episode präzisiert: In seiner Zeit bei Emil Mathis lebte Bugatti 1904 in einer Wohnung nahe der Place Hagenau in Strassburg und hatte sein Pferd in einem Stall nahe der Wohnung eingestellt. Mit diesem fuhr er jeden Tag die acht Kilometer nach Illkirch-Graffenstaden. Demnach dürfte das Bild von Fig. 5 genau dieses Gefährt, eben eine frühe Eigenkonstruktion, zeigen!

Im Text wird erwähnt, alle 14 Pferde Bugattis seien nach Ausbruch des Ersten Weltkriegs von der deutschen Armee requiriert worden. Der Autor glaubte zu wissen, dass die auf Seite 16 oben abgebildeten Pferdedecken von Hermès in Paris stammten. Als Reaktion auf den Artikel schrieb Vladimir Junek danach an den Bugatti Trust zur Coupé-Coach folgendes: Die Bremsen stammen vom Typ 44, die Nabenabdeckungen aus gegossenem Aluminium vom Typ 49 und das Fusspedal vom Typ 35. Eine andere Reaktion stammt von einem Nachkommen von Eugène de Dietrich namens Henri Mellon. Demnach war Reiten in der Familie de Dietrich ein grosses Thema.



131
A sketch of a Liverpool bit with curved mouthpiece (60 mm port) showing the width and length of slits for the reins.
(From the Bugatti Trust newsletter, summer 2012)

131
Eigenhändige Skizze einer Liverpool-Kandare mit gebogenem Mundstück (Zungenfreiheit 60 mm) und Angabe der Weite sowie den Längen der Schlitz für die Leinen.
(Aus Newsletter Bugatti Trust Summer 2012)

News from the Bugatti Trust

In the spring of 2019, Gabriel Cortès contacted the author. Cortès, vice-commander of the cavalry regiment of the Republican Guard stationed in Paris, was himself researching Bugatti the horseman, and was planning an article in the magazine 'Jours de Cheval'. He kindly drew my attention to the article 'Ettore Bugatti and his horses' by Richard Day that appeared in the summer 2012 newsletter. The period mentioned on p. 15 was described there noting that during his time with Emil Mathis in 1904 Bugatti lived in an apartment near Hagenau in Strasbourg and kept his horse in a stable near the apartment. Every day he either rode or drove his horse eight kilometres to Illkirch-Graffenstaden, therefore, the vehicle he used must be the one seen in fig. 5 and an early Bugatti design.

The text mentioned that the German army requisitioned all of Bugatti's 14 horses after the outbreak of the First World War. The author believes that that the horse blankets shown on p. 16 - top picture - were made by Hermès, Paris. In reply to the article, Vladimir Junek wrote the following to the Bugatti Trust about the Chariot-Coach: The brakes were the type 44, the axle plates were cast aluminium type 49, and the brake foot pedal type 35. Another reply came from a descendant of Eugène de Dietrich named Henri Mellon. According to him, riding was a way of life in the de Dietrich family.



132
Ettore Bugatti in riding attire. A drawing by R. Bernard, from the magazine 'La Renaissance' published in 1928.

132
Ettore Bugatti in Reitmontur. Zeichnung von R. Bernard aus der Zeitschrift „La Renaissance“ von 1928.

Zu den verschiedenen Lots

Nach wiederholten, fast detektivischen Untersuchungen und Überlegungen kommen der Autor und Lieven de Zitter zum Schluss, dass der Anteil des von Baron Casier nicht übernommene Teils des Bugatti-Bestandes an Kutschen und Geschirren grösser gewesen ist als bislang angenommen. Es handelt sich um die Lots 1a, 2 und 3 gemäss der Definition S. 53. Baron Casier übernahm gemäss der Liste Fig. 79 12 Wagen. Der darin aufgeführte Nr. 3 „Pony Trap ... On Loan“ könnte nach neueren Aussagen von Eric Andersen auch mit dem leichten Zweiradwagen (EB 03) von S. 74f. identisch sein. Demnach wäre der Wagen EB 04 von S. 76 zu streichen. Die auf der Liste Fig. 67 von Hugh Conway ganz unten genannte „Bugatti-Molsheim Carriage“, also eine Eigenkonstruktion Bugattis, wird noch vermisst. Ist sie vielleicht identisch mit einem grossen Break, das Ende 2018 aus dem Elsass unter dubiosen Umständen nach Italien verhandelt worden ist? Dieser soll nach mündlicher Überlieferung sowohl auf den Radkapseln wie auf einer Plakette mit Bugatti angeschrieben gewesen sein. Ob dies zutrifft oder nicht: Von den insgesamt 40 bis 50 Kutschen von Ettore Bugatti fehlt noch immer fast die Hälfte. Nach diesen sucht der Schreibende nach wie vor und bittet um entsprechende Hinweise.

Zu möglichen weiteren Wagen aus dem Bestand Ettore Bugattis (vgl. S. 79ff.)

In der Schlussphase der Entstehung dieses Bandes wurden dem Autor Hinweise zu weiteren Kutschen aus möglichem Bugatti-Besitz anvertraut. Dazu gehört der Wagen unten.



133

This break de chasse with seating for six and fittings for a summer hood could well have been a former Ettore Bugatti vehicle. The indications are that, like the Tandem Cart (EB 18), it was built by Keller in Strasbourg and was acquired decades ago near Strasbourg. On the axle caps are the words 'Keller Strasbourg' and the number 1139, on the axle itself 'J. Keller Strasbourg' and the number 1139 on the wheel wrench. The information and photograph supplied by Reinhold Trapp from Hegenheim in France.

133

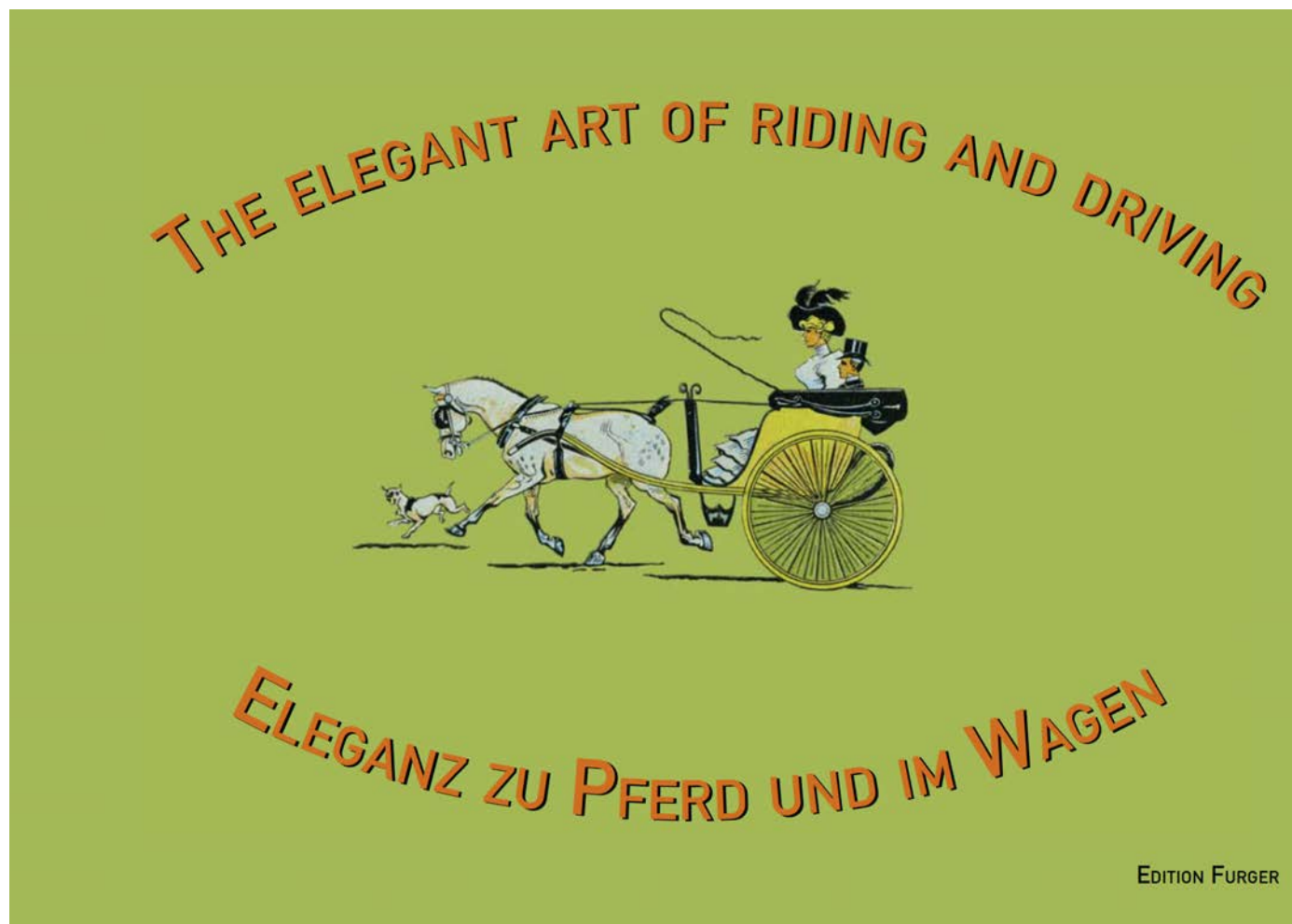
Dieser sechsplätzige Break de chasse mit Sommerdach könnte aus dem ehemaligen Bestand von Ettore Bugatti stammen. Dafür sprechen zwei Indizien: Er stammt wie der Tandemwagen EB 18 aus der Carrosserie Keller in Strassburg und wurde vor Jahrzehnten in der Nähe von Strassburg erworben. Auf den Kapseln steht „Keller Strasbourg“ und die Nummer 1139, auf den Achsschenkeln „J. Keller Strasbourg“ und die gleiche Nummer wie auf dem Radschlüssel. (Mitteilung und Foto von Reinhold Trapp in Hegenheim F)

Concerning the various Lots

After exhaustive investigations and deliberations, the author and Lieven de Zitter came to the conclusion that the number of Bugatti coaches and carriages and sets of harness that Baron Casier did not take over was larger than previously assumed. These include Lots 1a, 2 and 3 according to the definition on p. 53. Baron Casier took over 12 horse-drawn vehicles as claimed in the list shown in fig. 79. A more recent statement by Eric Andersen suggests that the No. 3 'On Loan' Pony Trap could also be the light two-wheeled wagon (EB 03) seen on p. 74. Therefore, the Pony Trap EB 04 described on p. 76 can be discounted. The "Bugatti-Molsheim Carriage" mentioned at the bottom of Hugh Conway's list (fig. 67), also a Bugatti built vehicle, is still unaccounted for. Could it be the same large break that at the end of 2018 was taken from Alsace to Italy under dubious circumstances? It was said that this vehicle was marked Bugatti on the axle caps and with a name plaque. Whether this is true or not, the fact remains that almost half of the 40 to 50 horse-drawn vehicles once belonging to Ettore Bugatti are still missing. The author is still searching for these and would like to hear from anyone who has any information that might lead to finding out more.

Concerning further possible Bugatti coaches and carriages (see p. 79.)

In the final stages of writing this book, the author has been given some leads concerning other coaches and carriages that might have once been in Bugatti's possession. These include the carriage seen below.



Eleganz zu Pferd und im Wagen

The elegant art of riding and driving

Der feinsinnige französische Zeichner Crafty hielt die alte Herrlichkeit der Amazonen, Reiter und Gespanne von einst mit gekonntem Strich und viel Humor fest. Paris ist sein Schauplatz, wo gegen 1900 unter englischem Einfluss das Reiten, Fahren und der Pferdesport im Leben der Reichen einen hohen Stellenwert einnimmt. Romantisch und sentimental, aber auch bissig und maliziös führen Craftys Zeichnungen auf den Spuren der Haute Volée durch das Paris des Fin de siècle. Der gut ausgebildete Künstler versteht nicht nur viel von Pferden und Wagen, er ist auch ein guter Menschenkenner. Die hier vorgestellte Auswahl von Federzeichnungen vereinigt die gelungensten Bilder Craftys und macht sie erstmals auch im deutsch- und englischsprachigen Bereich bekannt. Craftys bissiger Humor steckt nicht nur in seinen Darstellungen, sondern auch in den zugehörigen Texten, welche den Kommentaren von Andres Furger zugrunde liegen.

With his masterly drawings and a fine eye for detail, the French artist Crafty has bequeathed to us an often humorous record of the equestrian world at the end of the 19th century. His stage is Paris, where the English influence has led to a high prominence of equestrian activities in the lifestyle of the wealthy. Romantic and sentimental, but also trenchant and malicious, Crafty's drawings follow the steps of Parisian high society around Fin de Siècle. In addition to his high artistic skill, Crafty has extensive knowledge of the world of horses and carriages, and he is also a keen observer of human nature. This book represents a selection of his finest drawings and hopes to make them known, for the first time, among the German and English speaking readership. His acrimonious sense of humour is present both in the drawings and in the accompanying texts, a key source for the commentaries by Andres Furger. Crafty's pen captures elegant ladies on horseback in the park as well as four-in-hand coaches.

152 Seiten mit teils vierfarbigen Abbildungen
 Querformat 28 auf 20 cm mit Leineneinband
 deutscher und englischer Text

Euro 47.-

Bestelladresse: andresfurger@gmail.com



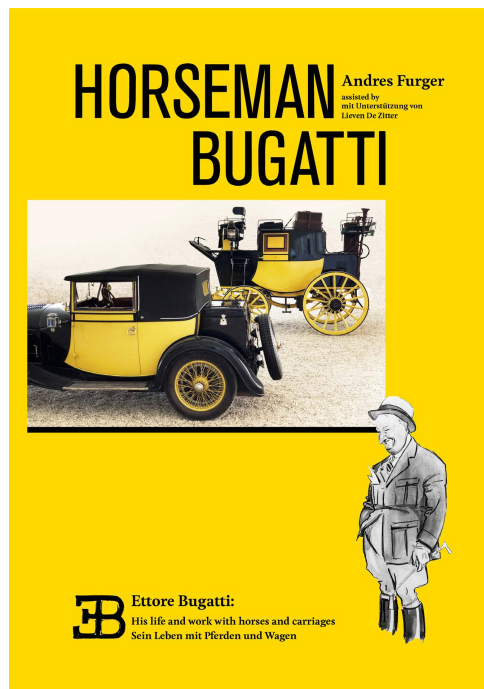
Das reich bebilderte, über 200 Seiten umfassende Buch kann für den Preis von Euro 68.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com

0033 786 11 79 20

Andres Furger 9 rue verte F-68480 Oltingue

<https://www.andresfurger.ch>



Ettore Bugatti's fast cars, his 'pur sang', are the Thoroughbreds of the automobile industry and as such subject of many books in which his love of horses is just mentioned as a footnote. However, how deep this interest went has not yet been made clear. In the new work 'Horseman Bugatti', his passion for horses is systematically investigated. Tracing the footsteps of Ettore Bugatti as horseman, rider, and whip, the author arrives at some astonishing conclusions: Bugatti (le patron) led the life of a 'gentleman farmer' in Molsheim during the 1920s and 1930s, with a large stable yard, indoor school, harness and tack rooms, and a collection of over 40 carriages. He drove single, pair and team. What his daughter and close friends always suspected has proved to be true: Ettore Bugatti almost preferred his horses to his 'pur sang' on four wheels. When he left Alsace before the Second World War to live near Paris, he took one Royale and a few automobiles with him yet almost all his carriage collection. After years of research the remains of that collection, now spread throughout Europe and the USA, can be catalogued together with their harness. For the first time, the elegant carriages that he designed during the inter-war period of the last century for his own use are presented with detailed text and illustrations. These were built during his time in Molsheim and Paris using designs by the master himself, as were the sets of harness with their unique harness furniture. The influence of equipage on the Bugatti brand is also explored here, the well-known 'style fiacre' or 'Bugatti style'. This all creates a lively insight into a hitherto undervalued aspect in the life of the renowned car designer.

Ettore Bugattis „pur sang“, seine mit Vollblütern verglichenen schnellen Automobile sind das Thema vieler Bücher, in denen auch als Radnotizen seine Liebe zum Pferd anklingt. Wie weit diese allerdings ging, war ungeklärt. Im neuen Werk „Horseman Bugatti“ wird seiner Passion für das Pferd systematisch nachgespürt. Auf den Spuren von Ettore Bugatti als Pferdemann, Reiter und Fahrer von sportlichen Kutschen kommt der Autor zu erstaunlichen Schlüssen: In Molsheim führte der „Patron“ Bugatti in den 1920er und 1930er Jahren das Leben eines „gentleman farmer“ mit grossen Pferdestallungen, einer Reithalle, Geschirr- und Sattelkammern und einer Sammlung von über 40 Kutschen. Diese fuhr er Zeit seines Lebens selbst ein- bis vierspännig. Was einst schon seine Tochter und enge Freunde vermuteten, bestätigt sich. Ettore Bugatti waren seine Pferde fast lieber als seine „pur sang“ auf vier Rädern. Als er vor dem Zweiten Weltkrieg das Elsass verliess, nahm er neben einem Royale und wenigen Automobilen fast seine ganze Kutschensammlung mit in die Gegend von Paris. Nach langjährigen Recherchen kann seine heute auf verschiedene Staaten Europas und den USA verstreute Kutschensammlung zusammen mit den zugehörigen Geschirren rekonstruiert werden. Erstmals werden dabei seine eleganten Eigenkonstruktionen von Pferdewagen aus der Zwischenkriegszeit des 20. Jahrhunderts im Detail in Wort und Bild vorgestellt, die er für den Eigenbedarf anfertigen liess. Diese entstanden in Molsheim und Paris nach eigenen Entwürfen des Meisters selbst, übrigens ebenso wie die dazugehörigen Pferdegeschirre mit besonderen Beschlügen. Auch dem Einfluss alter Equipagen auf die Karosserien der Marke Bugatti wird hier nachgegangen, dem bekannten „style fiacre“ beziehungsweise „Bugatti style“. Dabei entsteht ein lebendiger Einblick in eine bislang unterschätzte Facette im Leben des bekannten Autokonstruktors.

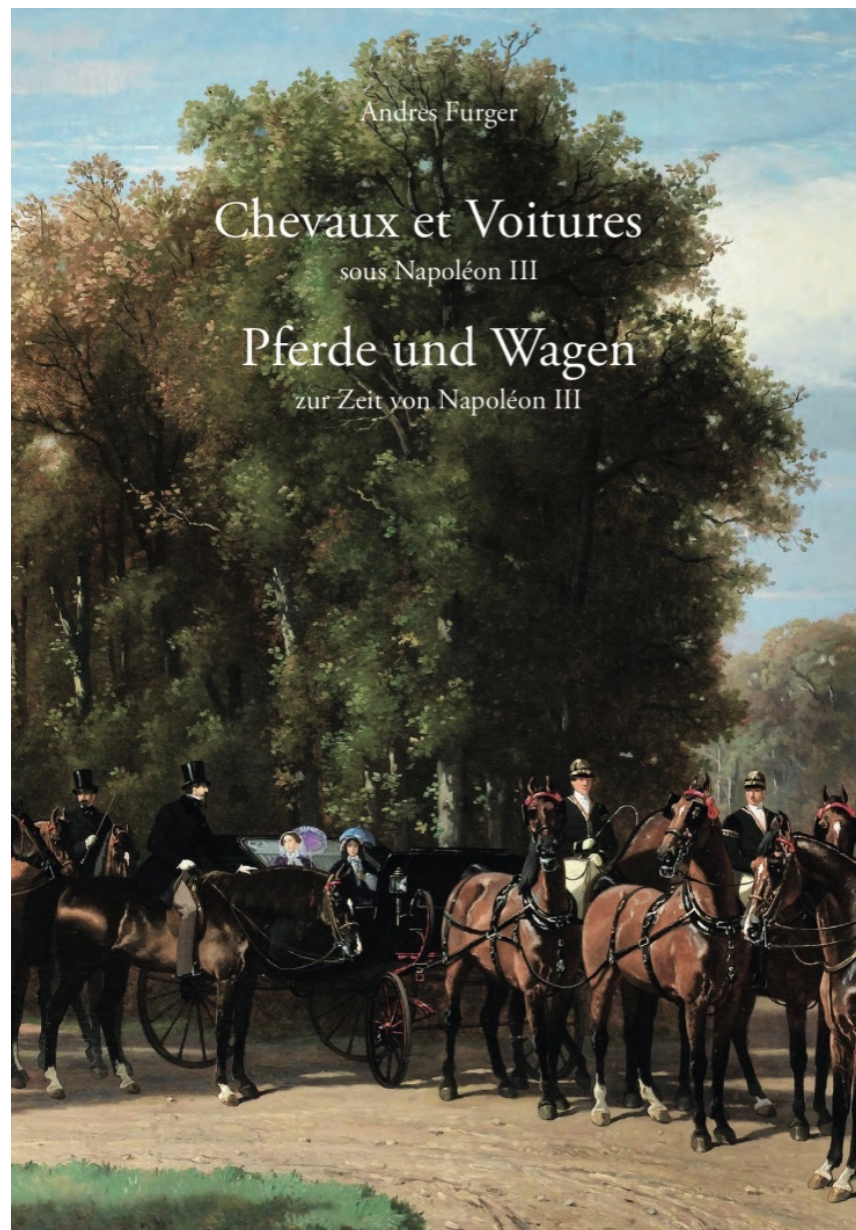
The richly illustrated book printed as a bilingual edition in both English and German can be ordered for Euro 68.- from:

Das reich bebilderte, zweisprachige Buch kann für den Preis von Euro 68.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com

0033 786 11 79 20

<https://www.andresfurger.ch>



Bon cavalier et bon meneur dès sa jeunesse en Suisse, Louis Napoléon Bonaparte perfectionna ses talents durant ses séjours en Angleterre. Devenu président, puis empereur des Français, il porta la construction hippomobile parisienne au zénith européen. Quant à ses nouvelles écuries et remises au Louvre à Paris, elles étaient les plus belles du continent. – Quelles voitures utilisait-il pour circuler en ville? Comment voyageait-il vers les champs de bataille? Que s’est-il exactement passé à Sedan? Que reste-t-il de son vaste parc de voitures? S’appuyant sur des recherches approfondies, ce livre vous offre de nouvelles réponses.

Louis Napoléon Bonaparte war seit seiner Jugendzeit in der Schweiz ein guter Reiter und Fahrer. Er perfektionierte diese sportliche Seite in seiner Zeit in England. Als Präsident und Kaiser Frankreichs brachte er den französischen Wagenbau zur europäischen Hochblüte. Seine neuen Stallungen und Remisen im Louvre von Paris wurden zu den besten in Europa. – Was für Wagen fuhr er in der Stadt? Wie zog er ins Feld? Was genau geschah in Sedan? Was blieb von seinem grossen Wagenpark übrig? Solchen Fragen geht das Buch vertieft nach und gibt darauf neue Antworten.

L’ouvrage richement illustré de plus de 550 pages et dont tous les textes sont en français et en allemand peut être commandé au prix de 78,- euros auprès de :

Das reich bebilderte, über 550 Seiten umfassende Buch mit allen Texten in Französisch und Deutsch kann für den Preis von Euro 78.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com

0033 786 11 79 20

Andres Furger 9 rue verte F-68480 Oltingue



Andres Furger is a historian and former director of the Swiss National Museums. Living in Alsace and Switzerland he is an active whip, international judge, and published author of several books about the history of equipage.

Andres Furger, Historiker und ehemaliger Direktor der schweizerischen Nationalmuseen, lebt im Elsass und in der Schweiz, ist aktiver Kutschenfahrer, internationaler Turnierrichter und Autor einiger Bücher zur Geschichte von Pferd und Wagen.