

Andres Furger

LEITERWAGEN - STUHLWAGEN - BERNERWAGEN

REGIONALE WAGENMODELLE MIT GEMEINSAMEN VORBILDERN



1. EINLEITUNG

Über die verschiedenen Kutschenmodelle des 19. Jahrhunderts, wie sie in ganz Europa weit verbreitet waren, gibt es aus neuerer Zeit einige Fachliteratur, vor allem über die so genannten Luxuswagen. Bisher noch eher stiefmütterlich behandelt wurden indessen die ländlichen und regionalen Modelle. Dazu gehören der Stuhlwagen, der besonders in Norddeutschland lange populär blieb, und der Berner- oder Schweizer Wagen, der auch im Elsass und in Süddeutschland anzutreffen war. Im Gegensatz zu den städtischen Luxuswagen, die von in London und Paris ausgebildeten Wagenbauern entworfen und dann über Fachzeitschriften verbreitet wurden, ist die Sache bei den ländlichen Wagen komplizierter – aber auch interessanter. Die ländlichen Modelle fassen nicht selten auf älteren Vorbildern. Dazu gehören die aus dem mittelalterlichen Leiterwagen zu Personenfahrzeugen weiter entwickelten Stuhl- und Bernerwagen.

Der Kulturhistoriker sucht nach Zusammenhängen und Entwicklungen. Der Schreibende sieht heute die grossen Linien des Weges vom Leiter- zum Stuhl- und dann zum Bernerwagen folgendermassen: Der Leiterwagen war bereits in der Antike als bäuerliches Fahrzeug weit verbreitet. Seine Kennzeichen waren ein langes, ungefedertes vierrädriges Gestell mit Reibscheitlenkung und länglichem Kasten mit seitlichem, leiterförmigen Aufbau zum Transport von verschiedenen Waren. Daneben gab es in der Antike spezielle, schon gefederte Personenwagen. Diese verschwanden im Frühmittelalter, als das römische Überland-Strassensystem weitgehend zerfiel. Der Leiterwagen lebte jedoch in landwirtschaftlich geprägten Regionen als bäuerliches Fahrzeug weiter. In der Frühen Neuzeit, seit dem 16. Jahrhundert, wuchs erneut das Bedürfnis nach Personentransporten auf dem Landweg. Jetzt wurde als Grundlage für neue Personenwagen auf noch existierende Fahrzeugmodelle zurückgegriffen und damit auch auf den Leiterwagen. Parallel dazu kam es zu Rückgriffen auf in Osteuropa dort kontinuierlich weiterbenützte, ähnliche Fahrzeuge, die als Kocsi bezeichnet wurden und der Kutsche den neuzeitlichen deutschen Namen gaben. Dabei handelte es sich um eine Art Leiterwagen mit hinten hoch gezogenem Aufbau und querliegenden Sitzbänken. Im 16. Jahrhundert verbreitete sich der Fahrzeugtyp Kocsi über viele Länder unter der Bezeichnung Gutschi, Gotschi oder ähnlich (vgl. Furger, *Fahrperde Europas*).

Um 1600 waren mit Querbänken ausgestattete Leiterwagen in Europa schon weit verbreitet, meist umgerüstete bäuerliche Fahrzeuge. Daraus entwickelten sich an den Personentransport angepasste Sonderformen. Dazu gehörten Wagen mit Planen über den Kästen und mit seitlichen Einstieghilfen. Bei den lan-

gen Leiterwagen erfolgte der Einstieg, mindestens zu den mittleren Bänken, vor allem über den Zwischenraum zwischen Vorder- und Hinterrädern. Deshalb blieb dieser Bereich bei den überspannten Wagen offen oder wurde mit einer Stoffrolle bei Bedarf gedeckt. Aus diesen speziellen Leiterwagen entstand der gedeckte Kobelwagen (Kobel = Verschlag). Daraus entwickelte sich die Karosse weiter, deren Kennzeichen neben einer frühen Federung der seitliche Einstieg blieb. Offenbar gabelten sich schon im 15. Jahrhundert zwei Entwicklungen: Kobelwagen auf der Basis des Leiterwagens, so genannte Kobel-Leiterwagen, und Kobelwagen mit aufgehängtem Kasten. Wahrscheinlich spielten bei dieser Gabelung auch ältere Entwicklungslinien mit. Im Artikel des Schreibenden über Nachläufer des bereits gefederten keltischen Wagens (der schon die römischen Reisewagen stark beeinflusst hatte) wurde darauf hingewiesen (vgl. Furger, *Der gefederte keltische Wagen*).

Neben der geschlossenen Karosse entwickelte sich der Leiterwagen als offener Personenwagen in verbesserten Formen weiter. Im 17. Jahrhundert kam zudem das neue Modell der Berline. Danach entstanden bis um 1900 viele neue Luxuswagenmodelle. Parallel dazu blieb aber der Leiterwagen mit Querbänken ein populäres Wagenmodell, seit der Zeit um 1800 unter den Namen Stuhlwagen oder Char-à-bancs. Dieser Fahrzeugtyp wurde jetzt auch mit Federungen ausgeführt, meistens waren aber nur die Querbänke schwingend aufgehängt. Dieser bisher kaum beachtete Entwicklungsstrang wird hier weiter verfolgt.

Weil das neue Bedürfnis nach Kutschen eine Entwicklung „von oben nach unten“ war, also von den höheren, untereinander überregional vernetzten Gesellschaftsschichten ausging, vollzog sich die Entwicklung der Personenwagen in weiten Teilen Europas ähnlich. Im Verlaufe der Neuzeit erfolgte dann schrittweise eine Anpassung der einfacheren Personenwagentypen an die speziellen Bedürfnisse und topographischen Gegebenheiten verschiedener Regionen. Im Rahmen dieser Regionalisierung wurden im Flachland eher lange und schwere Wagen bevorzugt, die zwei bis vierspännig gefahren wurden, in bergigen Gebieten eher kleinere Wagen, die auf den schmalen Strassen eher nur einspännig gezogen werden konnten. Dazu gehörte der Schweizer- oder Bernerwagen, eine leichtere Variante des Stuhlwagens.

Im Folgenden wird vor allem die Entwicklungsgeschichte des Leiterwagens zum Stuhl- und Bernerwagen näher untersucht. Für die Spanne zwischen der Zeit um 1500 bis um 1800 liegen allerdings wenige Quellen vor, weshalb einige Fragen zur frühen Entwicklung offen bleiben müssen. Für die Zeit nach 1800, die im Folgenden vor allem behandelt wird, wird die Situation deutlich besser.

2. DER LEITERWAGEN

Der Leiterwagen ist bereits für die römische Zeit gut belegt und war offenbar während des ganzen Mittelalters weiter gebräuchlich. Der mittelalterliche Leiterwagen war vom Grundaufbau her ein einfach gebautes und gleichzeitig multifunktionales Fahrzeug. Sein Vorzug war die klare Trennung in den unteren Teil, die Gestelle mit den Rädern und in den Oberteil, einem „Kasten“ mit Bodenbrettern und einer leiterförmigen Kastenumrahmung. Das lenkbare Vordergestell war mittels eines starken Langbaums mit dem Hintergestell verbunden. Auf den über den Achsstöcken angebrachten Traversen (Achs- oder Kipfstöcke genannt) lag der Boden auf, seitliche Holme oder Kipfen boten den seitlichen „Leitern“ Halt, etwa für den Transport von Heu. (Dieser Aufbau konnte auch gegen einen geschlossenen Kasten ausgetauscht werden, etwa für das Mitführen von Mist oder Jauche.) Den seitlichen Holmen konnten als Sitzgelegenheit für Personen Bretter quer aufgelegt werden. So wurde es bis ins 20. Jahrhundert gehandhabt. Aber es gab auch Fahrzeuge, die je nach Bedürfnis dauerhaft nur für die eine oder andere Funktion ausgerüstet waren.



Abb. 1
Römischer Leiterwagen mit Ochsespann.
(Mosaik aus der Villa in Orbe-Boscéaz VD)

Der Kobel-Leiterwagen und der der Kobelwagen

Für die Zeit des Spätmittelalters sind Leiterwagen mit einem Aufbau als Wetterschutz belegt, die dem Transport von hoch gestellten Persönlichkeiten, vor allem Damen, dienten. Man spricht dabei vom Kobel-Leiterwagen (Kobel = Verschlag).



Abb. 2
Spätmittelalterlicher Kobel-Leiterwagen nach einer Miniatur von Jean le Tavernier um 1455.
(Bibliothèque National Paris)

Aus diesen älteren Kobel-Leiterwagen scheint sich der Kobelwagen entwickelt zu haben, dessen Kasten meist schon an nach vorne und hinten herausragenden Kipfen aufgehängt war, wie dies schon für keltische (Streit-)Wagen und römische Reisewagen gebräuchlich gewesen war (vgl. Furger, Der gefederte keltische Wagen). Der Kobelkasten wies seitlich Öffnungen zum Einsteigen und als Fenster auf.



Abb. 3
Gefederter spätmittelalterlicher Reisewagen mit Verdeck und seitlicher Öffnung.
(Berner Chronik des Diepold Schilling von 1474, Band 3, p. 268, Bürgerbibliothek Bern)

Daneben gab es weiterhin ungefederte grosse Leiterwagen mit oder ohne Ver Schlag, die dem Personentransport dienten.



Abb. 4
Jan Brueghel der Ältere (1568-1625), Dorfstrasse um 1600/1625. Im Vordergrund ein mit Planen überdeckter Leiterwagen mit seitlichem Einstieg, im Hintergrund ein offener Leiterwagen und ein Zweiradkarren.
(Gemäldegalerie Alte Meister, Kassel)



Abb. 5
Mit acht Personen besetzter Leiterwagen auf dem Weg zur Hochzeit.
Pieter Bruegel II. (1564/65-1637/8).
(Privatbesitz)

Kocsi

Der aus Ungarn stammende Wagen vom Typ Kocsi war eine Art Leiterwagen mit Querbänken. Er beeinflusste - wie in der Einleitung schon erwähnt - den westeuropäischen Fahrzeugbau der Frühen Neuzeit mit.



Abb. 6
Früher ungarischer Personenwagen, genannt „kocsi“ von 1570 nach einer Zeichnung von Jeremias Schemel.



Abb. 7
Der Landammanwagen des Oberengadins, erhalten im Engadinmuseum St. Moritz GR, stammt aus dem 18. Jahrhundert und ist der älteste erhaltene Personenwagen unter den in der Schweiz gebauten Fahrzeugen. Der Kasten zeigt deutliche Reminiszenzen an ältere Wagen und hängt hinten an stehenden Federn in Ketten, vorne an Riemen.

Weiterleben des Leiterwagens bis heute

Der einfache Leiterwagen war in ganz Europa während der gesamten Neuzeit in ähnlicher Art als Landwirtschaftsfahrzeug gebräuchlich und ist es teilweise in gewissen Regionen bis heute noch, entweder mit Pferde- oder mit Ochsenzug.



Abb. 8
Zwei Beispiele von süddeutschen Leiterwagen der Zeit um 1900 aus der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim.
(Fotos Atelier Raffler, Mannheim)

Benützung von ländlichen Leiterwagen für den Personentransport

Die in vielen Regionen Europas mit Ackerbau anzutreffenden Leiterwagen wurden gelegentlich mit quer gelegten Brettern auch für Personentransporte benützt. Das zeigt die folgende Aufnahme aus dem frühen 20. Jahrhundert. Die Aufnahme unten ist deshalb ein seltener Beleg, weil oft das Übliche in Bildern weniger festgehalten wurde als das Besondere. Als der Schreiber um 1980 mit Kutschfahrten in der Umgebung Basels begann, waren Gesellschaftsfahrten in Leiterwagen mit quer aufliegenden Brettern als Sitzgelegenheit durchaus noch üblich.



Abb. 9

„Ein Jünglingspensionat auf Reisen“. Der Fuhrmann und 12 Studenten fahren auf einem Leiterwagen mit quer gelegten Brettern als Sitzgelegenheit aus. Die Aufnahme der Zeit um 1910 aus der Schweiz zeigt die späte Verwendung eines einfachen Leiterwagens als Ausflugsfahrzeug. (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege)



Abb. 10

Der Leiterwagen als multifunktionales Fahrzeug. Auf dieser Lithographie der Zeit um 1800 ist ein Umzug im Kanton Luzern dargestellt. Der Wagen wird von einem Ochsen gezogen.

3. DER STUHLWAGEN

Der Stuhlwagen, auch Sessel- oder Kürwagen genannt, war vom Grundaufbau her ein Leiterwagen mit Querbänken. Aus einem multifunktional einsetzbaren, bäurischen Gefährt wurde ein dem Personentransport dienendes robustes Fahrzeug. Dieses bot allen Mitfahrenden die Möglichkeit in Fahrtrichtung zu sitzen. An den oberen Längsholmen der leiterförmigen, hinten meist nach oben geschweiften Seitenteile des Wagens wurden zwei, drei oder vier Querbänke hintereinander befestigt. Etwas umständlich war allerdings der Einstieg von der Seite über die Längsholme. Diesen erleichterten aus Eisen geschmiedete Einstieghilfen mit zwei bis drei Tritten auf beiden Seiten. Seitlich davon wurden meist geschweifte Kotflügel angebracht. Der Stuhlwagen wurde häufig als Jagdwagen eingesetzt, vor allem für den Transport von Jägergruppen ins Jagdgebiet und blieb deshalb als robustes Fahrzeug neben neueren Modellen lange erhalten. Dazu kam die Funktion als Gesellschaftswagen.



Abb. 11

Eleganter Stuhlwagen für den Verkehr in der Stadt Hamburg um 1820. Hinter der Kutscherbank mit Fussack sind drei Bänke angebracht, die über seitliche Aufstiege zugänglich waren. Der kolorierte Stich der Gebrüder Löffler stammt aus der Serie „les Bourgeois d’Hambourg“.

Frühe bildliche Belege von Stuhlwagen

Von der Benützung von frühen Stuhlwagen seit der Frühen Neuzeit zeugen verschiedene Abbildungen aus ganz Europa. In der Zeit um 1800 wurde der Leiterwagen mit eingehängten Querbänken in Norddeutschland besonders unter dem Namen Stuhl- oder Kürwagen bekannt. Im Holsteinischen Idiotikon von J.F. Schütze des Jahres 1800 steht dazu: „Körwagen, Kürwagen: heissen die Holst. 6 – 8 sitzigen Leiterwagen, die zu Lustfahrten den Städtern und Landleuten oft in Geschäftsreisen dienen. Sie unterscheiden sich von den Post- und Landwagen sowie Heuwagen durch bessere Form des strohgeflochtenen Kastens, sind oft nach hinten mit einer Kalesche und dergleichen versehen.“

Mit „Kalesche“ ist hier die mit einem Halbverdeck versehene Bank gemeint, wie wir sie von den späteren Chaisen kennen. - Kriegerath Reichard beschrieb 1811 in seinem Reisehandbuch, dass neben den Chaisen, die englischen Wagen und die Batarden die „besten Reisefuhrwerke sind“, „wozu seit ein paar Jahren noch die Stuhlwagen oder holsteinischen Kürwagen gehören“.

In Pierer’s Universal-Lexikon von 1863 ist ausdrücklich die Rede von „an starken Lederriemen schwebend aufgehängten“ Sitzen, die bewirken, dass „die auf den Wagen Fahrenden weniger den Stößen ausgesetzt sind“. Erhaltene Stuhlwagen des frühen 19. Jahrhunderts zeigen bereits unter den Querbänken zusätzliche Holz- oder Eisenfederungen.

Aus der Zeit um 1800 gibt es bereits genaue Seitenrisse von Stuhlwagen als Bauanleitungen, wie die folgenden Bilder zeigen.

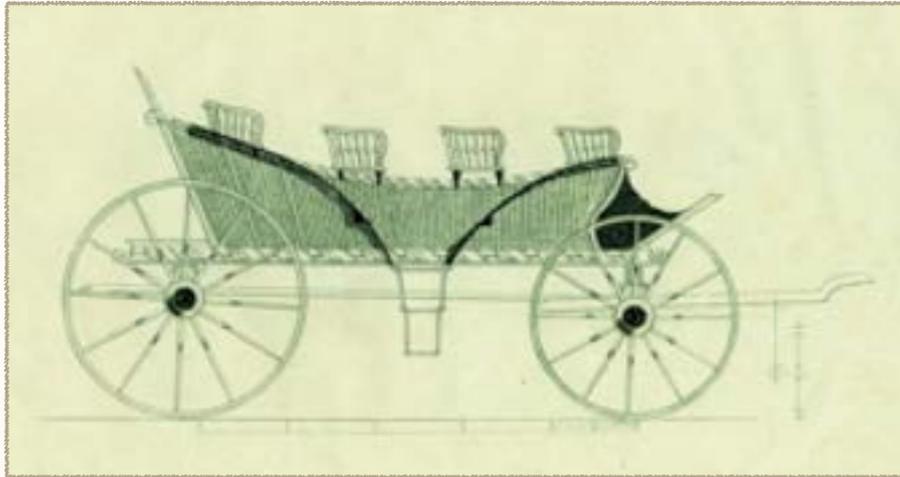
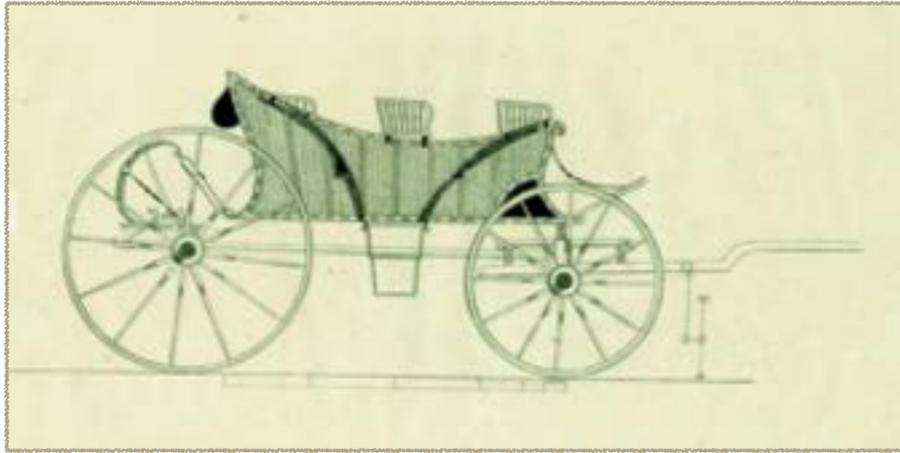


Abb. 12
Stuhlwagen mit drei und vier Bänken. Die beiden Lithographien von 1802 stammen aus der „Sammlung von Zeichnungen der neuesten Englischen Französischen und Deutschen Staats- oder Stadtwagen ...“, von Friedrich Gotthelf Baumgärtner (1759-1843). Derselbe gab in seinem Industrie Contor/Comptoir in Leipzig verschiedene Hefte mit Kutschenzeichnungen heraus, vor allem auch mit Kopien von Entwürfen Rudolph Ackermanns in London, einem ausgewanderten Sachsen.

Gut erhaltener Stuhlwagen aus Hamburg

In Norddeutschland, besonders in Hamburg, hat sich das altertümliche Modell des Stuhlwagens bis ins 20. Jahrhundert hinein erhalten. Ein frühes Exemplar eines solchen Stuhlwagens für acht Personen mit der Provenienz „Hamburg 1796“ steht heute auf Schloss Villesavin in der französischen Sologne. Der Wagen geht zurück auf den unter Napoleon I. dienenden General und Abenteurer Perron (Pierre François Cuillier, 1755-1834). Derselbe war nach seiner Rückkehr von Ostindien im Jahre 1806 etwa ein Jahr in Hamburg gewesen. Dort muss er den Wagen erworben haben. Dann lebte er im Château du Fresne in Authon (Dep. Loir-et-Cher). Dorthin gelangte das Fahrzeug auf der Strasse über Mainz und wurde weiter als Jagdwagen benützt.

Das Besondere an diesem Wagen ist die exzellente Erhaltung bis hin zur originalen Malerei der Zeit um 1800. Nur die Lederteile wurden vor einiger Zeit erneuert. Das mehrere Meter lange Gefährt weist große Räder auf. Die Vorderräder sind nur wenig kleiner, deshalb hat der Wagen einen schwachen Einschlag. Passend zum hohen Alter liegen Reibscheitlenkung und Schmierachsen vor. Die vier Räder sind stark gestürzt, wie es in jener Zeit bei abseits der Strassen benützten Fuhrwerken üblich war. Der Einstieg in den langschmalen Kasten erfolgt von der Seite über drei Tritte, dort, wo die Längsholme in der Mitte leicht nach unten gezogen sind. Diese Schweifung hat den Vorteil, dass die Bänke nach hinten ansteigen und die Sicht der Insassen nach vorne gewährleistet ist.

Die Insassen waren im Wagen gut geschützt durch den in die Leiterumrandung eingesetzten, geflochtenen Kasten; vorne weist dieser einen aus Leder bespannten „Bug“ auf. Jeder der vier eingesetzte Bänke bieten für zwei Personen Platz, wobei die mittleren etwas breiter angelegt sind. Die Bänke sind schwimmend in Lederriemen aufgehängt, aber zusätzlich noch gefedert. Unter jedem Sitz ist hinten und vorne in der Mitte ein U-förmig gebogenes, dreiblättriges Federpaket angeschraubt, das in geschmiedeten und mit einem Dorn versehenen Händen endet. Darin ist je ein breiter Lederriemen eingeschnallt, dessen anderes Ende an einem außen am Längsholm eingelassenen Eisendorn befestigt werden kann. Insgesamt liegen also acht Federpakete vor.



Abb. 13
Stuhlwagen von 1796 aus Hamburg, der heute in einem kleinen Kutschenmuseum auf dem französischen Schloss Villesavin steht. Die Details zeigen die Federung und die Verzierungen einer Bank.
(Fotos Autor)

Der Char-à-bancs

Die französische Bezeichnung Char-à-bancs oder Char à banc (deutsch Bankwagen) wurde um 1800 als Sammelbegriff für verschiedene einfache Kutschen mit Bänken verstanden und war dementsprechend auch ein Synonym für den Stuhlwagen und für mit ihm verwandte Modelle. Im Verlauf des 19. Jahrhunderts verlagerte sich diese Bezeichnung auf eher sportliche Luxuswagen mit mehreren Querbänken bis hin zum Break de chasse und gab in der Folge auch frühen Automobilen mit mehreren Bänken hintereinander den Namen. verschiedene Varianten mit Querbänken. Der Name wurde zu einem unscharf definierten Sammelbegriff. Hier wird jedoch nur die Zeit um 1800 des Char-à-bancs behandelt.

Stuhlwagen und Schweizerwagen gehörten im frühen 19. Jahrhundert zu einer gemeinsamen Modellfamilie, wie das aus dem folgenden Abschnitt aus dem Buch „Die Fahrkunst“ von 1829 Schreiners deutlich hervorgeht (39f.): „Die Stuhl-, Bank-, Schweizer-, Steyrer und Gesellschaftswagen, auch char à bancs oder bandes genannt, sind sehr mannigfaltig, doch haben sie meistens auf einem leichten vierrädrigen Gestelle einen eben so einfachen Kasten, der seiner Wohlfeilheit wegen aus starken runden Stangen besteht, deren Zwischenräume mit Bretter, Latten oder Flechtwerk, aus Rohren, Holzspänen oder Weidenruthen bestehend ausgefüllt sind, und häufiger auf den Achsen ruht, als in Federn und Riemen hängt. Der Kasten hat nach seiner Länge für 4, 6, 8 bis 12 und mehr Personen Raum, die entweder unbedeckt oder unter einem leichten Dache und Vorhängen von eisernen Stangen getragen, auf gepolsterten oder ungepolsterten und an kurzen Riemen hängenden Bänken paarweise hinter einander sitzen. - Die kleinsten Schweizerwagen enthalten entweder einen Cabrioletkasten, und hinter demselben einen beträchtlichen Packraum oder zwei Cabrioletkasten hintereinander, wobei der vordere gewöhnlich unbedeckt ist. - Der grössere Stuhl- oder Bankwagen bedienen sich gewöhnlich zahlreiche Gesellschaften zur Fahrt nach naheliegenden Lustorten.“

Als Cabrioletkasten verstand man damals einen seitlich geschlossene Sitzbank mit Halbverdeck. Die frühen Char-à-bancs wiesen - wie die Stuhlwagen - noch stets tiefe seitliche Einstieghilfen auf.
Der Berner- oder Schweizerwagen wurde im französischsprachigen Gebiet auch als Char à banc bezeichnet, wie das Zitat aus Murray's Reisehandbuch zeigt (vgl. S. 15).

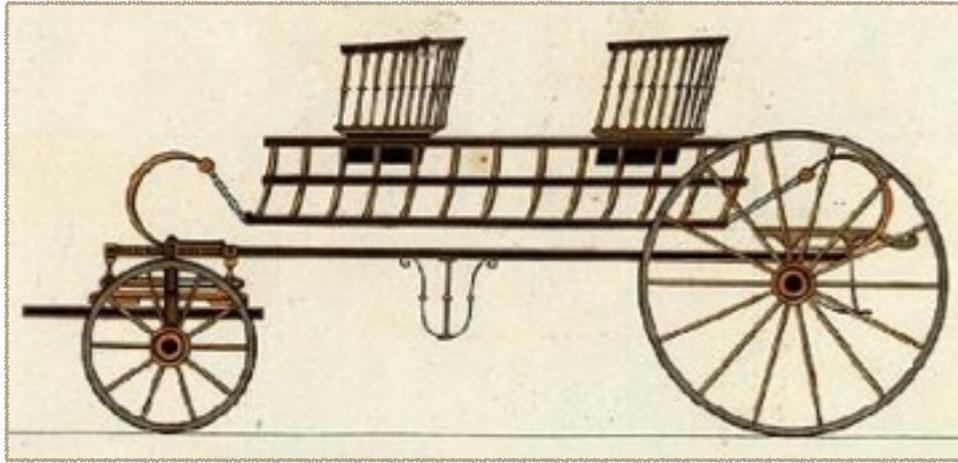


Abb. 14
 „Char à Banc“ von 1803. Die Zeichnung stammt aus der französischen Serie „Meubles et Objets de Goût“.

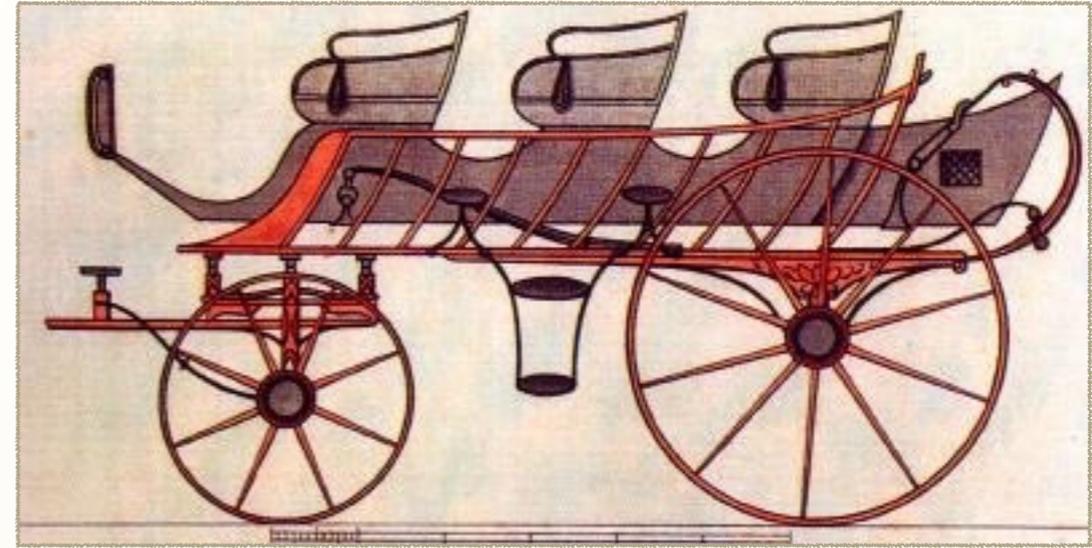


Abb. 16
 „Char à banc de chasse“ von circa 1827. Die Zeichnung stammt aus der französischen Serie „Meubles et Objets de Goût“. Dieselbe Zeichnung wurde später auch in Leipzig im 8. Heft von Kutschenzeichnungen publiziert (vgl. Abb. 15). Innerhalb des Leiterwagens ist ein Kasten mit drei Bänken angebracht, hinten in C-Federn, vorne in liegenden S-Federn aufgehängt.

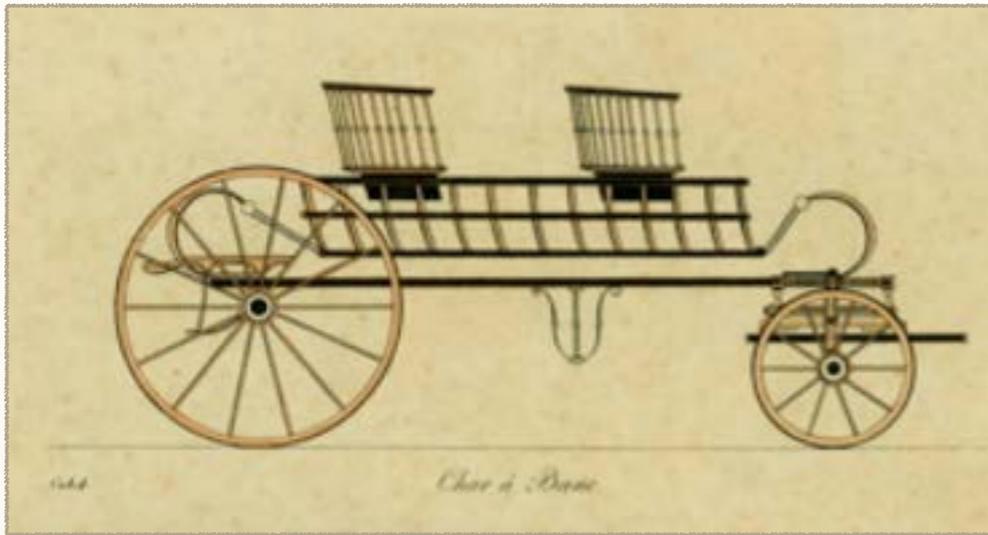


Abb. 15
 „Char à Banc“. Die Lithographie stammt aus der vierten „Sammlung von Zeichnungen der neuesten Englischen Französischen und Deutschen Staats- oder Stadtwagen ...“, die von Friedrich Gotthelf Baumgärtner (1759-1843) in seinem Industrie Contor/Comptoir in Leipzig zusammen mit anderen Kutschenzeichnungen herausgegeben worden waren. Hier handelt es sich um die seitenverkehrt abgekupferte Zeichnung der obigen Abbildung.

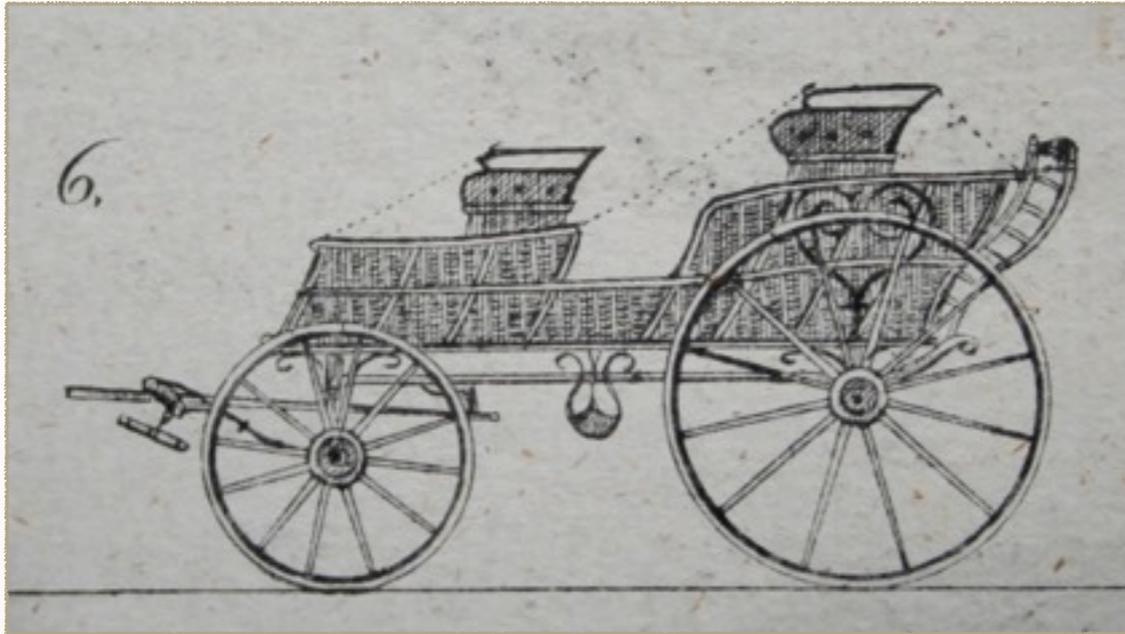
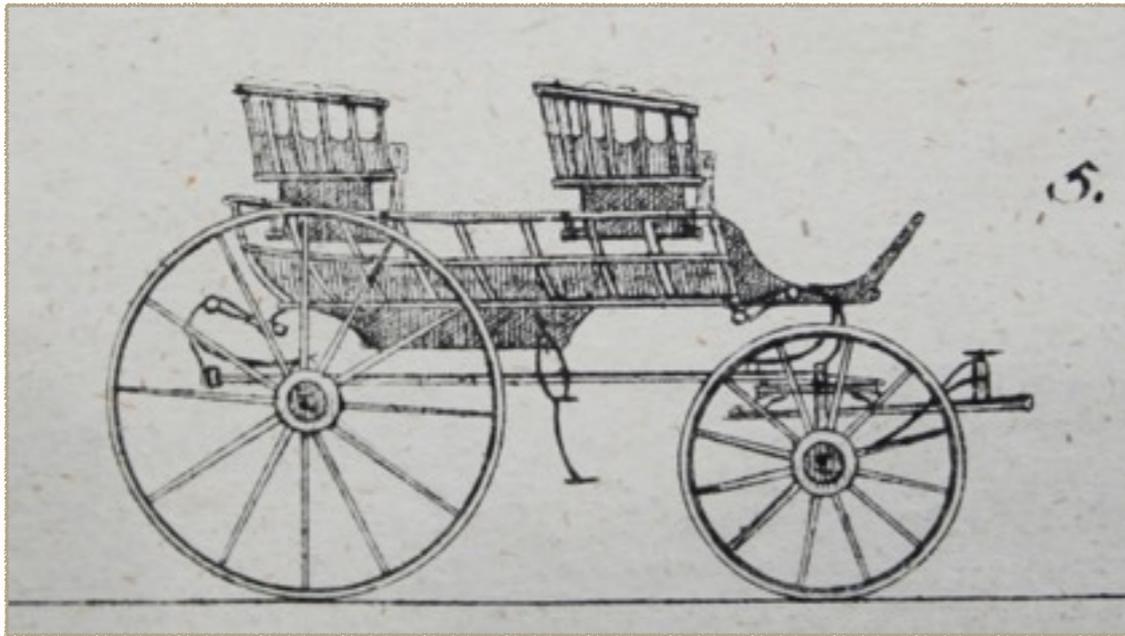


Abb. 17
 „Char-a-bancs suspendu“ und „Char-a-bancs“. Beim oberen Bild sieht man gut die seitlich aufgehängten Sitze, dies obwohl der Kasten bereits in kurzen Federn (oder starren Bügeln?) hängt.
 (Hofer 1821)



Abb. 18
 „Char à bancs de campagne“.
 (Lithographie von Victor Adam um 1830)

Die weitere Entwicklung des Stuhlwagens

Bis Ende 19. Jahrhundert wurden in nördlichen Ländern Deutschlands Stuhlwagen noch weiter gebaut und benützt. Dasselbe gilt auch für osteuropäische Länder wie etwa Ungarn und Polen, wie die folgenden Bilder zeigen. Dabei bildeten sich regionale Besonderheiten heraus. Oft wurden Stuhlwagen auch kombiniert eingesetzt, entweder für Personen- und/oder für Warentransporte. Einzelne Bänke konnten leicht abgenommen werden oder gewisse einfache Wagen waren auch nur mit einer Bank ausgestattet.



Abb. 19
Deutscher Stuhlwagen des späten 19. Jahrhunderts mit zwei Bänken aus der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim.
(Foto Autor)



Abb. 20
Einfaches deutsches Fahrzeug in der Art des Stuhlwagens mit nur einer Bank aus der Sammlung Andreas Huben in Ladenburg.
(Fotos Autor)



Abb. 21
 Stuhlwagen aus Polen des späten 19. Jahrhunderts in der Sammlung von Andrzej Novak-Zemplinski in Tulowice-Dwor. Der Wagen mit zwei Bänken in Leiterwagen zeigt mit den seitlichen Einstiegstritten und den geschweiften langen Kotflügeln noch die besonderen Merkmale des alten Stuhlwagens.
 (Foto Autor)

In Ungarn waren Varianten von Stuhlwagen auf der Basis des Leiterwagens (ungarisch szekér) bis ins 20. Jahrhundert besonders weit verbreitet.

4. DER BERNER- ODER SCHWEIZERWAGEN

Der Berner- oder Schweizerwagen erscheint in den Quellen um 1800 als eine verkleinerte Form des Stuhlwagens. Dies war offensichtlich eine Anpassung an die besonderen topographischen Verhältnisse der Schweiz mit Jura und Alpen. Dort waren die Strassen eher schmal und steil; solchen ländlichen Fahrzeuge wurde in der Regel nur ein Pferd vorgespannt (nicht zwei oder mehr wie oft beim schweren Stuhlwagen).

Offenbar hatte es auch in der Schweiz Stuhlwagen gegeben, von denen sich aber kein einziges Exemplar erhalten hat. Die folgende Abbildung zeigt einen solchen Wagen, der dem Schweizerischen Landesmuseum im frühen 20. Jahrhundert angeboten, aber nicht angekauft worden war.



Abb. 22

Stuhlwagen aus Ebnat-Kappel SG des frühen 19. Jahrhunderts mit drei ausgepolsterten Bänken und aufgemalten Verzierungen.
 (Foto Schweizerisches Landesmuseum, Zürich)

Aus solchen Stuhlwagen wurde offenbar als kleinerer und leichtere Variante in der Bauart des Stuhlwagens beziehungsweise Char-à-bancs der Berner- oder Schweizerwagen im späten 18. Jahrhundert entwickelt. Dieses Modell verbreitete sich auch auf Deutschland und wurde Bernerwagen, Schweizerwagen oder auch noch Char-à-banc genannt.

Nach „Murray’s Handbook for Travelling in Switzerland“ von 1833 war "The char-à-banc, the national carriage of Switzerland ...". Er verwendete dabei den Begriff Char-à-banc als Oberbegriff für den Char-de-côté und den Bernerwagen. Denn er unterschied einen leichteren Typ von Char-à-banc mit seitlich aufgesetztem Kasten, den Char-de-côté (vgl. Furger, Der Char-de-côté), und einen schwereren Typ, den er folgendermassen beschrieb: „There is a larger kind of char, in which the benches are suspended by thongs, not springs, across a kind of long waggon, and are arranged one behind the other.“ Damit beschrieb er unseren Bernerwagen als langes Fahrzeug mit hintereinander aufgehängten Querbänken. In der Frühzeit waren die Wagengestelle des Berner- oder Schweizerwagens meist mit einem Langbaum ausgestattet und ungefedert. Oft wurden deshalb die Bänke an den Längsträgern der Seitenteile durch Lederriemen wie beim Stuhlwagen schwingend aufgehängt, so dass eine gewisse Federwirkung für die Insassen entstand und manchmal unter den Sitzbänken auch Federn zugefügt, so dass die Federwirkung verstärkt wurde.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurden die Gestelle der Bernerwagen meist mit Stahlfedern ausgestattet (oft mit einfachen Querfedern) und die Gestelle zunehmend ohne Langbaum gefertigt. Bei solchen jüngeren Wagen entfiel dann in der Regel die Hängung der Sitze, sie wurden meist den oberen Längsholmen der Seitenteile aufgesetzt beziehungsweise aufgeschraubt, so dass die Bänke leicht abgenommen werden konnten. Der Bernerwagen war in der Regel ein Mehrzweckfahrzeug, das schnell vom Personenwagen zum auch für Warentransporte geeigneten Fahrzeug umgerüstet werden konnte. Nicht selten war die Variante mit nur einer Bank für den Fahrenden, so dass im hinteren Kastenbereich mehr Waren, etwa für die Fahrt auf den Markt, mitgenommen werden konnten.

Frühe Schweizer- oder Bernerwagen

Die ältesten Abbildungen von Berner- oder Schweizerwagen stammen aus der Zeit um 1800 und zeigen noch deutliche Anlehnungen an den älteren Stuhlwagen oder Char-à-bancs, wie dies die folgende Abbildung zeigt. Oft wiesen die Bänke der frühen Schweizer- oder Bernerwagen - wie beim Char-à-bancs (vgl. Abb. 14) - unter der Sitzfläche ein gezimmertes Staufach auf, das über einen Holzdeckel unter dem Sitzpolster zugänglich war, in der Wagnersprache ein sogenannter Keller.

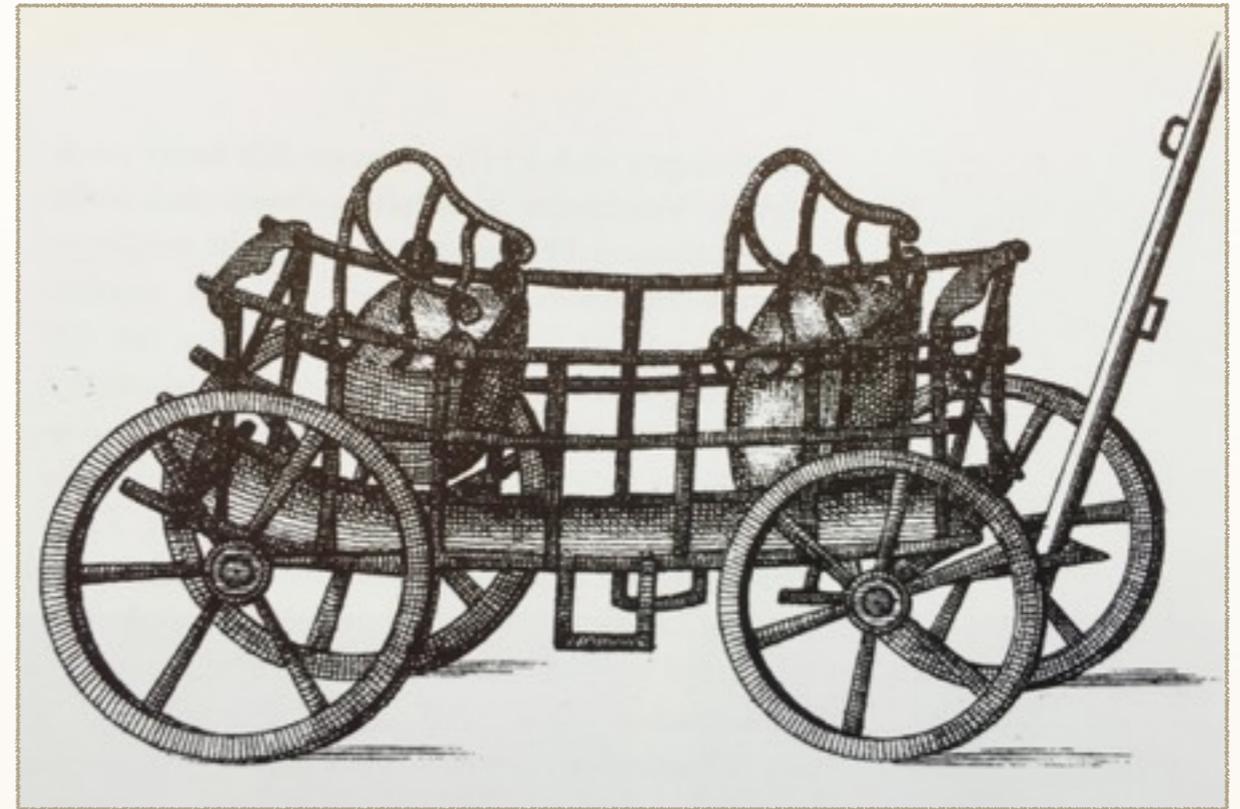


Abb. 23
Ältester Beleg für einen frühen Bernerwagen von 1797 mit in Lederriemen hängenden Quersitzen.
(Stadtbibliothek Bern)

Für die Zeit um 1830 gibt es bereits reichlich Quellen für die jetzt fest etablierte Form des Berner- oder Schweizerwagens. Die gemeinsamen Kennzeichen dieses leichten, meist einspännig gefahrenen Modells waren der längliche Kasten mit flachem Boden und leiterförmig gestalteten Seitenelementen mit ein bis drei Sitzbänken.

Die seitlichen Kastenflächen wurden oft mit Korbgeflecht verschlossen wie übrigens oft beim Stuhlwagen auch oder in den gezimmerten Kasten ein schützendes, an die Form desselben angepassten Korb oder Korbelemente eingefügt.



Abb. 24
„Berner Wägel“ aus dem frühen Standardwerk „Die Wagen und Fahrwerke ...“ des deutschen Wagenbauers Johann Christian Ginzrot von 1830. Drei Querbänke bieten fünf Personen Platz, der Kutscher sitzt vorne auf einem Absatz des Kastens, der im Seitenbereich noch die alte Schweifung aufweist.

Zur Zeit Ginzrots entstanden erste Vorlageblätter als Bauanleitungen für Berner Wagen, wie dies die beiden folgenden Abbildungen zeigen.



Abb. 25
Massstäbliches Vorlageblatt für einen Schweizer- oder Bernerwagen der Zeit um 1830 wohl von (François) Joseph Kauffmann aus Saint-Louis bei Basel (aus Furger, Kutschenzeichnungen des frühen 19. Jahrhunderts). Zur Ausrüstung gehören ein Fussack und eine Abdeckplane hinten. Der langgezogene Kasten mit Korbgeflecht ruht auf zwei Druckfedern. Das Fahrgestell weist einen gestreckten Langbaum auf.

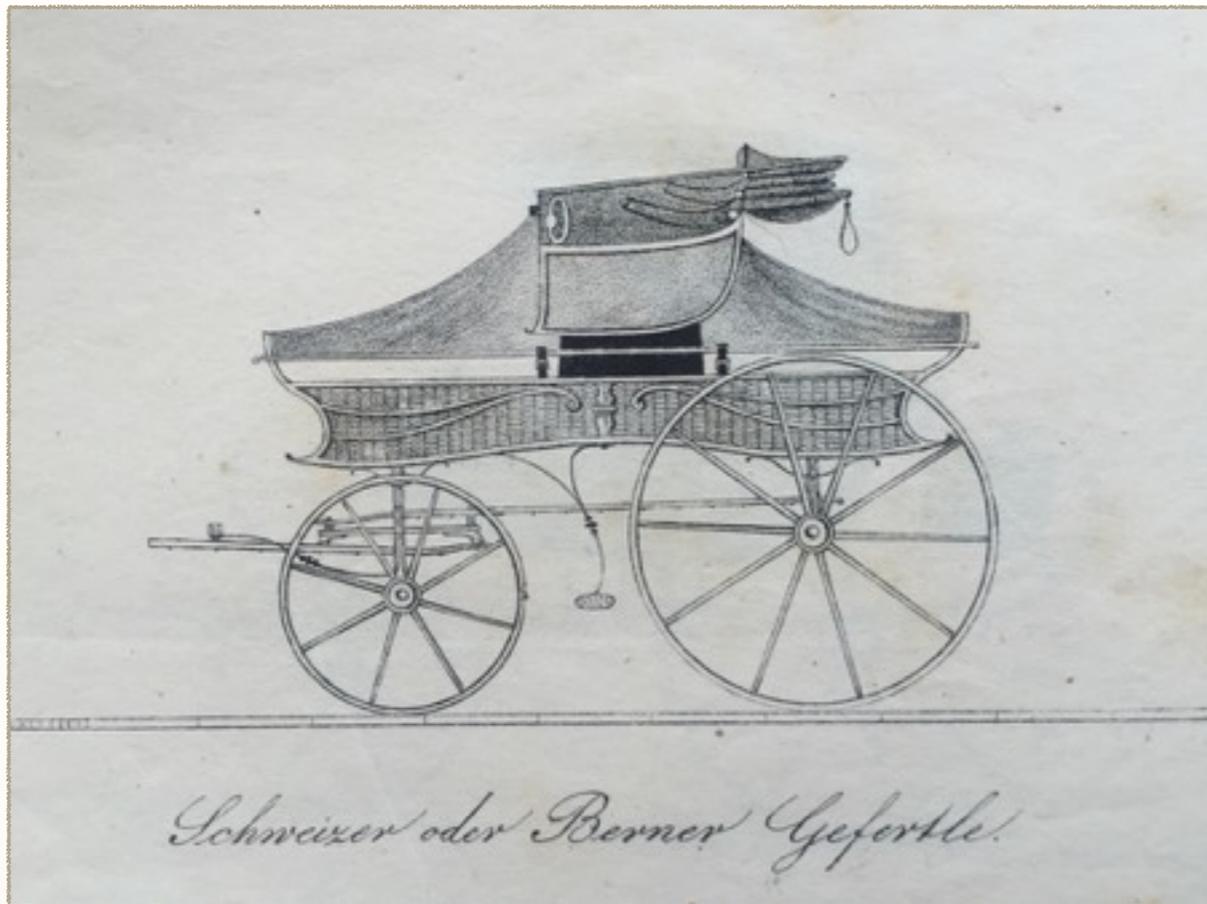


Abb. 26
 „Schweizer oder Berner Gefertle“ aus einem Album der Zeit um 1830 von Heinrich Weishaupt in München (aus Furger, Kutschenzeichnungen des frühen 19. Jahrhunderts). Zur Ausrüstung gehören ein langer Kasten mit Korbgeflecht und eine darauf gesetzte Bank mit Fussack vorne und Plane hinten. Die Bank mit „Keller“ darunter ist hier, wie bei den älteren Stuhlwagen, mittels Lederriemen schwebend an den oberen Holmen des Unterkastens aufgehängt. Das Gestell mit geradem Langbaum weist keine Federung oder nur eine Querfederung auf, was aus der Zeichnung nicht ganz klar hervorgeht.

Der Berner- oder Schweizerwagen als Touristenfahrzeug

Im frühen 19. Jahrhundert wurde die Schweiz ein beliebtes Reiseland vor allem in den alpinen Regionen. Die Touristen waren nicht nur zu Fuss unterwegs, sondern auch in Tragsesseln und eben in Kutschen. Damit wuchs in der Schweiz der Bedarf an für Personentransporte geeignete Fahrzeugen und die hier dafür verwendeten Modelle wurden auch über die Grenzen bekannt. Dazu gehörte neben dem Char-de-côté vor allem der Berner- oder Schweizerwagen. Das hat dazu beigetragen, das sich dieses einfache Fahrzeug über die Grenzen der Schweiz hinaus verbreitete, zumal es auch in Reisebeschreibungen immer wieder erwähnt und abgebildet wurde.

Ausschnitt aus dem Reisebericht „Briefe aus einer Reise durch Süd-Deutschland, die Schweiz und Ober-Italien ...“ von Georg Wilhelm Kessler 1810:

Wir wollten heute eigentlich den großen Bernhard ersteigen, aber das Gedräng der Wolken in den mittleren Bergen bewog uns, an der Rhone herab zu ziehen. Wir hatten einen sogenannten Berner Wagen mit eingeschmalteten Eisen gemiethet, dessen Hintertheil mit ungeheueren Steinhocksgehörnen und viergehörnten Ziegenköpfen so seltsam ausgestattet war, daß er für einen Triumphwagen nach dem Sieg über die höllischen Geister hätte gehalten werden dürfen. Die gaffenden Gesichter der Begegnenden belustigten uns nicht wenig.

Im Grossherzogtum Baden wurde das Modell des Bernerwagens auch als Postwagen eingesetzt und in Bayern war dasselbe ebenfalls recht weit verbreitet.



Abb. 27
Zwei frühe Bernerwagen als Touristenfahrzeuge. Einheimische Kutscher führen englische Touristen von Villeneuve ins waadtländische Vevey. Aquarell von 1833 im PTT Museum Bern. Vor den Insassen auf bequemen Bänken sitzt der Kutscher offenbar nur auf einem quer gelegten Brett.



Abb. 28
Rudolf Toepffer „Voyages en zig-zag“ von 1843. Der Kutscher sitzt mit einer Dame auf der vorderen Bank und zwei Studenten auf der hinteren Bank eines Bernerwagens.



Abb. 29
Reiseskizze aus der Schweiz mit der Legende „a wilde ride“. Drei Touristen werden von einem ungestümen Kutscher in einem viersitzigen Bernerwagen ausgefahren. Die Szene stammt aus dem Buch von Mark Twain „A tramp abroad“ des Jahres 1880.

Die weitere Entwicklung des Bernerwagens

Die im frühen 19. Jahrhundert konstituierte Grundform des Berner- oder Schweizer Wagens mit einem langen Kasten und meist zwei eingeschnallten oder aufgesetzten Bänken wurde in der Folgezeit beibehalten. Der Wagen war nicht nur praktisch konzipiert, sondern auch leicht zu bauen. Solche Fahrzeug entstanden vor allem in lokalen Handwerksbetrieben, nämlich Wagnereien und Schmiedebetrieben, die zusammen arbeiteten. (Die schwerer zu bauenden, anderen Personenagen-Modelle wie Breaks, Chaisen und vor allem die Luxuswagen entstanden im Verlaufe des 19. Jahrhunderts fast ausschliesslich in den neuen Wagenfabriken.)

Der Name Schweizerwagen verlor sich im Laufe des 19. Jahrhunderts, hingegen blieb die Bezeichnung Bernerwagen bis heute in der Schweiz erhalten, in Mundart meist auch „Bärner Wägeli“ genannt. Von Jeremias Gotthelf wurde der Bernerwagen wiederholt „Rytwägeli“ und vom Berner Mundartdichter Rudolf von Tavel auch „Gotthelfwägeli“ genannt. Das Verbreitungsgebiet des Berner Wagens konzentrierte sich innerhalb der Schweiz auf den alten Herrschaftsbereich Berns und dessen Umgebung. In der Ostschweiz waren eher ähnliche Fahrzeuge vom Typ Break (Mundart „Bregg“ oder „Breggli“) mit zwei meist abnehmbaren Längsbänken hinten verbreitet. Dazu kam der Bockwagen mit integriertem Bock, der in der gefederten Form meist „Federbockwagen“ genannt wurde.

Die Fertigung in traditionell geprägten Kleinbetrieben war mit ein Grund, dass der Berner Wagen noch lange mit altertümlichen Bauelementen gefertigt wurde, so etwa mit Langbaumstellen. Im Laufe der Zeit wurden auch beim Bernerwagen zeittypische Neuerungen integriert; dazu gehörten mechanische Bremsen, bessere Federungen auch der doppelelliptischen Form, Patentachsen statt Schmierachsen, Eisendrehkränze statt Reibscheitelenkung und vor allem in den vordere Kastenbereich integrierte, feste Kutschböcke mit seitlichen Einstiegsöffnungen. Wie bei der Chaise wurden auch beim Bernerwagen hin und wieder vorne eine schmale feste Zusatzbank mit umklappbaren Spritzschirme eingebaut, so dass hier wahlweise vorwärts oder rückwärts (vor allem für Kinder) mitgefahren werden konnte (vgl. Abb. 32).

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts wurde der Wagenkasten zunehmend mit fest verschraubten Bänken versehen und dieser meist auf ein gefedertes Untergestell gesetzt. Gleichzeitig verschwand das alte System der in die leiterförmigen „Seitenleitern“ mittels Riemen eingeschnallten und damit schwingend aufgehängten Bänke. Solche wurden aber gerne als Relikte aufbewahrt, deshalb findet man in

älteren Haushalten und Antiquitätengeschäften der Schweiz nicht selten einzelne Bänke von älteren Bernerwagen in der Art der Stuhlwagen, die noch die Holme oder Ösen für die eingeschlaufenen Lederriemen aufweisenzeigen.



Abb. 30
Zwei Einzelbänke von älteren Bernerwagen, der untere mit einem grossen Staufach („Keller“), aus dem Kanton Solothurn.



Abb. 31
Leichte Schweizer Postwagen: Bernerwagen (links) und damit verwandte Modelle (Bergwagen und Cabrioletwagen).

Die Schweizer Post setzte noch länger Bernerwagen in bergigen Regionen ein. Sie waren zwei- bis vierplätzig und meist mit einem Halbverdeck sowie Abdeckplanen ausgerüstet.



Abb. 32
Bernerwagen der Schweizer Post von circa 1875 in der Kutschensammlung Robert Sallmann, Amriswil. Der leichte Wagen weist in der Mitte eine bequeme Bank mit Halbverdeck auf und vorne eine schmale Bank mit umklappbarem Spritzschirm.
(Foto Michael Zumbrunn)



Abb. 33
Abgestellte Bernerwagen von Marktfahrern 1890 in der Stadt Bern an der Aarbergerstrasse.
Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege Bern

Im Kanton Bern und der Westschweiz war der Bernerwagen bis ins frühe 20. Jahrhundert das übliche Fahrzeug von Bauern, die ihre Waren auf den Märkten in den grösseren Städten feilboten. Dafür dienten meist Gefährte mit einer Bank und hinterer Ladebrücke.

Mit zweirädrigen Wagen oder eben mit Bernerwagen fuhren Landwirte aus dem Jura, die nicht selten auch Züchter von Freiburgerpferden waren, zum Pferdemarkt und boten dort ihre jungen Pferde an.



Abb. 34
Fahrt zum Pferdemarkt in Chaindon bei Reconwillier JU mit zweirädrigen Fuhrwerken und Bernerwagen und am Rande des Marktes um 1945 abgestellte Fahrzeuge.
(Broschüre „La Foire de Chaindon“ von 1947)



Abb. 35
Von einem Maultier gezogener Bernerwagen an der Axenstrasse bei Flüelen UR um 1910.
(Archiv Aschwanden, Altdorf)

Einen guten Zeitschnitt durch die um 1900 noch gebräuchlichen Bernerwagen geben die Zeichnungen des Berner Zeichners Gottlieb Galli (vgl. Galli 1896/1900) im Masstab 1:15 mit genauen Masstabelle.

Er hielt die damals gängigsten drei Varianten des Bernerwagens fest:

1. Älterer Bernerwagen der einfachen Art mit durchlaufenden leiterartigen Seitenelementen, aber schon mit festem Bock auf Seitentafeln und vorderer Zusatzbank mit Spritzschirm. Das Gestell weist einen Langbaum und Querfederung auf.
2. Jüngere Variante mit festem Bock und Ausschnitt im vorderen Kastenbereich für einen bequemeren Einstieg sowie hinten aufgesetzter, wohl abschraubbarer Bank. Das Gestell weist einen Langbaum und Querfederung auf.
3. Ähnliche Variante wie 2., aber mit von einem Halbverdeck aus Leder geschützter Bank und hinten auf Seitentafeln aufgesetzter Bank. Das Gestell weist keinen Langbaum mehr auf und vorne schon doppelelliptische Federn, hinten eine Dreiviertelfederung. Die gestrichelten Linien geben an, dass anstelle der hinteren Querbank auch zwei Längssitze montiert werden konnten. Damit steht diese schwerere Variante am Übergang zum Break oder „Breggli“, im internationalen Sprachgebrauch eher Wagonnette genannt.

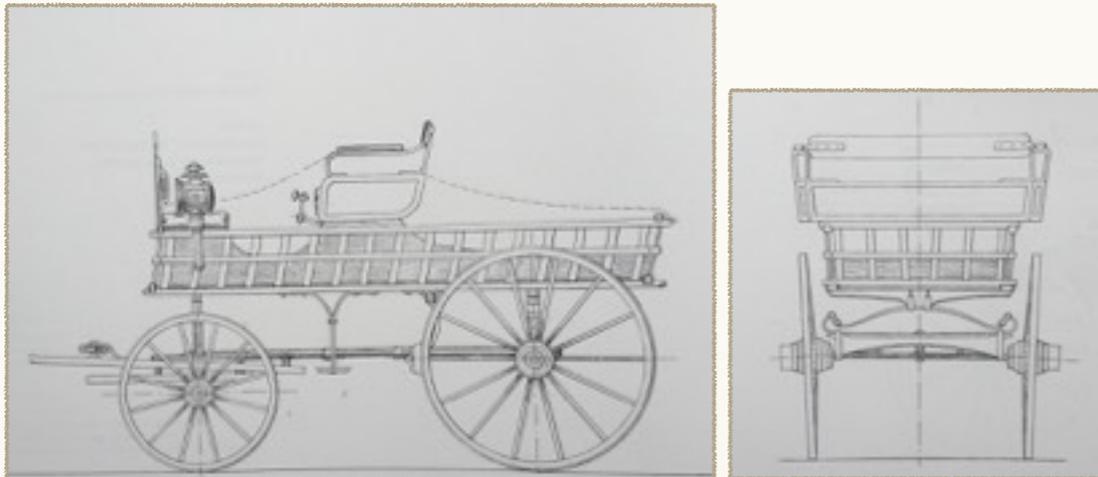


Abb. 36
„Bernerwagen“/“Char bernois“ der älteren Bauart nach Galli um 1900.

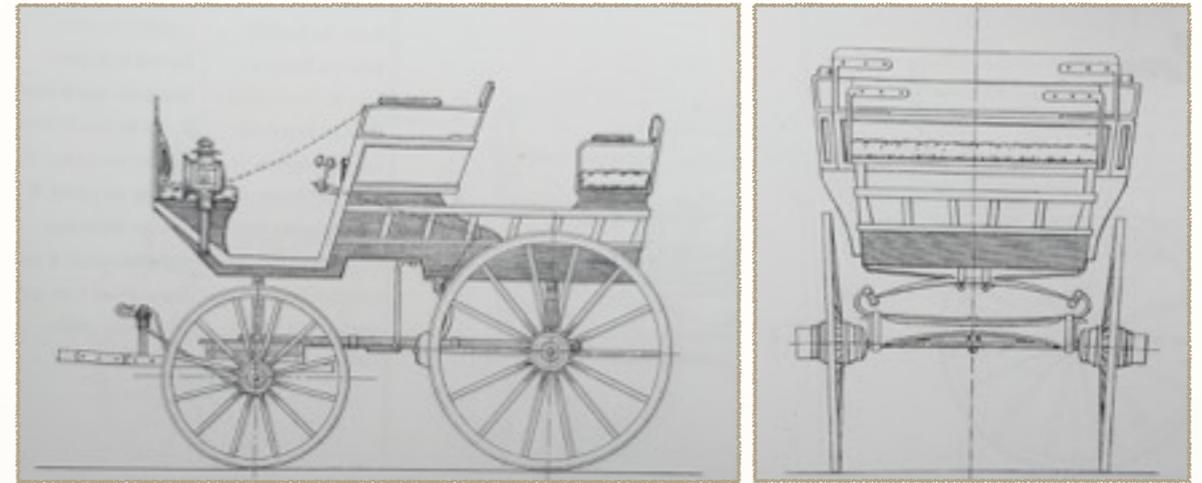


Abb. 37
„Leichtes Bernerwägelchen“/“Char bernois léger“ der jüngeren Bauart mit festem Bock nach Galli um 1900.

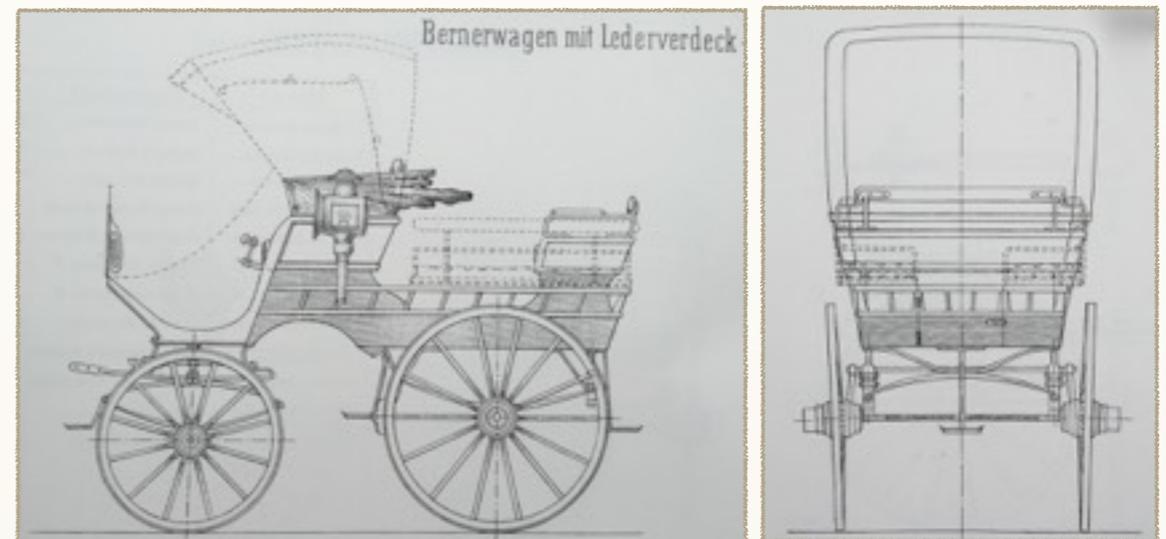


Abb. 38
„Bernerwagen mit Lederterdeck“/“Char bernois avec capote“ nach Galli um 1900.

LITERATUR

Furger 1993

Andres Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz - Vom Streiwagen zum Stadtcoupé (1993)

Galli 1896/1900

Gottlieb Galli, Album über die in der Schweiz gebräuchlichsten Wagengattungen (Nachdruck mit einem Kommentar von Markus Jedele 2006)

Hofer 1821

Alexandre Hofer, Le Régulateur du Sellier - Das Handbuch für Sattler (Nachdruck mit einem Kommentar von Andres Furger 2010)

Ginzrot 1830

Johann Christian Ginzrot, Die Wägen und Fahrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschen-Bau neuester Zeiten nebst der Bespannung. (Faksimile-Ausgabe des Olms-Verlages in der Reihe „Documenta Hippologica“ 1979)

MOG/Meubles et Objets de Goût

(Collection de) Meubles et Objets de Goût, publié par Pierre Antoine Lebourg als Supplement des Journal des Dames et des Modes (Paris von 1802 bis 1835)

Schreiner 1837

Xaver Franz J. Schreiner, Die Fahrkunst theoretisch und praktisch dargestellt (1837)

Treue 1986

Wilhelm Treue (Herausg.), Achse, Rad und Wagen (1986)

[E-Books und E-Papers zum Thema Pferd, Kutsche und Schlitten unter academia.edu](https://www.andresfurger.ch)

2010

- Historische Kutschen – Konservierung oder Restaurierung
- Kutschen heute – Original oder Fälschung?

2012

Die Schlitten des Schweizerischen Landesmuseums im europäischen Kontext: Paraden – Maskeraden – Promenaden

2013

Voyager à travers la Suisse en voiture hippomobile

2013

Reisen in der Schweiz mit Pferd und Wagen

2014

- Horseman Bugatti – Ettore Bugatti: Sein Leben und Wirken mit Pferd und Wagen

- Von der Chaise zum Cabriolet - Die Basler Carrosserie

- Kauffmann, Reinbolt & Christe

- Carrosserie Heimburger in Basel (1850-1996)

- Wagenbau Kölz in Basel (1875-1973)

- Zur Pferdezucht in der Schweiz – 16. bis 19. Jahrhundert

Kutschenbau in Basel im frühen 19. Jahrhundert – Die Zeichnungen von Samuel Fininger

2015

- Der gefederte keltische Wagen und seine kulturgeschichtliche Einordnung

- Kutschenzeichnungen des frühen 19. Jahrhunderts

- Fahrpferde Europas – Von der Antike bis Heute

- Leiterwagen – Stuhlwagen – Bernerwagen

- Regionale Wagenmodelle mit gemeinsamen Vorbildern

- Der Char-de-côté

2016

- Die Wagenfabrik Geissberger in Zürich (1850-1929)

ZUSAMMENFASSUNG

Aus dem römischen und mittelalterlichen Leiterwagen als bäuerlichem Fahrzeug entstanden in der Neuzeit zum Personentransport geeignete Wagenmodelle. Dazu gehören im 18. Jahrhundert der Stuhlwagen oder Char-à-bancs mit den typischen, meist schwingend aufgehängten Querbänken. Als verkleinerte Variante derselben wird um 1800 der Schweizer- oder Bernerwagen fassbar. Er diente unter anderem als Touristenfahrzeug und verbreitete sich auch auf deutsche Länder, besonders auf Baden-Württemberg und Bayern. Jüngere Weiterentwicklungen des Bernerwagens waren in der Schweiz bis weit ins 20. Jahrhundert in verschiedenen Varianten verbreitet.

Andres Furger

Der 1948 geborene Schweizer Archäologe und Kulturhistoriker studierte in Basel Ur- und Frühgeschichte, Anthropologie und Geschichte. Als junger Ausgräber und Forscher widmete er sich vor allem der spätkeltisch-frührömischen Übergangszeit. Im Buchverlag der Neuen Zürcher Zeitung gab er eine vierbändige Reihe zur „Archäologie und Kulturgeschichte der Schweiz“ heraus. Nach seiner Tätigkeit am Historischen Museum Basel leitete er von Zürich aus die schweizerischen Nationalmuseen von 1986 bis 2006 und danach die Nestlé-Stiftung Alimentarium in Vevey.

