

Andres Furger

Die englische Berline von 1789 des Genfer Bürgermeisters Isaac Pictet



Stand 30. 4. 2021

Die Berline des Genfer Bürgermeisters von 1789 kam 2013 in die Sammlungen der Schweizerischen Nationalmuseen. Sie gilt als Spitzenprodukt des europäischen Wagenbaus und dies aus besonderen Gründen:

- Die Berline ist bestens erhalten, sogar mit dem zugehörigen Geschirr.
- Vom Kauf bis zur Musealisierung ist das ganze Pedigree des Wagens bekannt.
- Die Berline ist ein beispielhaftes Produkt der damals in der Welt führenden Wagenbaukunst Englands.
- Die Berline und ein ähnlicher, in einer Privatsammlung befindlicher Wagen sind die beiden einzigen erhaltenen Vertreter ihrer Gattung, der so genannten „plain coach“. Solche einfache, zum häufigen Gebrauch geeignete Wagen haben sich deutlich weniger als Gala-Berlines erhalten.
- Der historische Kontext der Berline ist gut erforscht.

Letzteres geschah unter Leitung des Schreibenden 2003/04, als die Kutsche aus Familienbesitz in die Obhut der Schweizer Nationalmuseen ins Château de Prangins kam. Daraus entstand 2005 die Schrift „Le Triomphe du luxe – La Berline d’Isaac Pictet, syndic de Genève“ mit Beiträgen der Museumsmitarbeiter François de Capitani, Jürg Burret sowie dem Sattler Beat Niederberger und seiner Frau Susan Niederberger. Das Folgende fasst den Inhalt dieser Arbeit auf Deutsch zusammen und ergänzt sie durch einige neue Recherchen und Dokumente.



*Abb. 1
Die Berline vor Schloss Prangins im Jahre 2004.*

Der Bürgermeister und Diplomat Isaac Pictet

Isaac Pictet (1746–1823) wurde mehrfach zum Bürgermeister von Genf gewählt (erstmalig 1792 sowie wiederholt zwischen 1814 und 1823) und war – wie sein Vater zuvor schon – als Diplomat für das Königreich Sardinien und die englische Krone tätig. Er bewohnte das 1754/55 erbaute Anwesen „Le Reposoir“ in Pregny am Rande des Genfer Territoriums und erweiterte das Herrschaftshaus um zwei Flügel, so dass es ein schlossartiges Aussehen bekam.



Abb. 2

Links: Ausschnitt aus einem Porträt von Isaac Pictet des Malers Louis Grosclaude (1815).

Rechts: Der Pictet-Familiensitz „Le Reposoir“ bei Genf im Zustand von 2004.

Genf war um 1890 eine florierende Stadt mit 27.000 Einwohnern und Sitz bedeutender Industrien. Dazu gehörten vor allem die Indiennes- und Uhrenproduktion sowie die Goldschmiedekunst. In der bedeutenden Handelsstadt gab es früh besonders viele Banken. Als Genf 1815 der Eidgenossenschaft beitrat, war sie neben Basel die grösste Stadt im Bundesstaat.

Genf exportierte zwar viele Luxusgüter, aber als protestantische Stadt verbot sie – wie andere reformierte Orte auch – ostentativ zur Schau getragenen Luxus. So war innerhalb der Stadt nur die Anspannung von drei Pferden erlaubt, ausgenommen waren Wagen, die aufs Land fuhren und wieder zurückkehrten. An den Kutschen waren auch Vergoldungen ausdrücklich untersagt. Solche Restriktionen wurden vor dem Hintergrund des Ancien Regime mit den bekannten Prachtentfaltungen der tonangebenden Aristokratie erlassen.

Den Luxuswagen mit ihren aristokratischen Wappen auf den Schlägen kam damals ein hoher gesellschaftlicher Stellenwert zu. Ihnen war auf der Strasse vorbehaltlos der Weg freizumachen und die Equipage mussten auch dann gegrüsst werden, wenn der Wagenkasten unbesetzt war (erkenntlich an den hochgezogenen Jalousien)!



Abb. 3

Linksseitige Türe der Pictet Berline mit hochgezogenen Jalousien und Emblem von Isaac Pictet auf dem Schlag (rechts vergrössert). Um die Initiale P steht der lateinische Wahlspruch: SUSTINE ET ABSTINE, also „Ertrage und Entsage“. Der Leitsatz Epiktets stammt aus der stoischen Schule. Die darüber gesetzte Krone weist Isaac Pictet als Grafen aus. Diesen Titel hatte Isaac Pictet 1786 von seinem Vater, Offizier im Dienste Sardiniens, geerbt.

Kauf der Berline 1789

Isaac Pictet reiste viel im eigenen Wagen, so etwa im Jahre 1786 von Genf über das Burgund und die Champagne nach London. Solche Fahrten dauerten damals ganze 12 Tage! Ausgerechnet im Jahr der Französischen Revolution 1789 legte sich Pictet für seine Fahrten eine neue Equipage zu, bestehend aus vier frischen Pferden, den dazu passenden Geschirren und einem Wagen neuester Bauart. In der Zeit davor waren grosse Fortschritte im Wagenbau gemacht worden, weg von den schweren Karossen zu den leichteren Berlinen, die Überland auch im Trab gefahren werden konnten. Diese waren aber immer noch gegen 1.000 kg schwer und wurden mit ihren vier Insassen meist von vier Pferden gezogen werden.

Pictet wählte einen Typ von Berline, der ebenso bequem und solid zum Reisen geeignet war, nicht zu protzig wirkte, aber dennoch seinen Status als Diplomat und Bürgermeister zum Ausdruck brachte. (Die Stadtrepublik Genf verfügte selbst nicht über einen eigenen Marstall für seine Magistraten.)

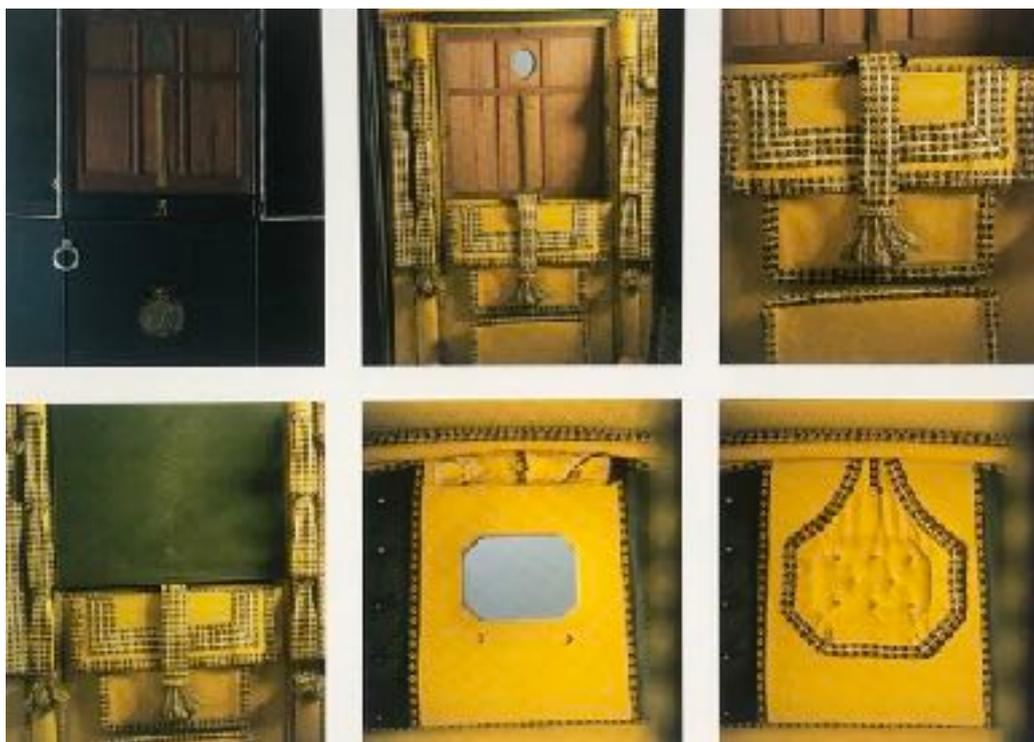


Abb. 4

Das bequeme Innere der vierplätzigen Berline und Details der Ausstaffierung in gelbem Wollstoff. Diese wurde vermutlich im späten 19. Jahrhundert erneuert, offenbar aber nach altem Muster und unter Wiederverwendung der alten, seidendurchwirkten Borten.

Der Besitzer des Wagens war so stolz auf seine neue Equipage, dass er diese 1790 von einem Maler festhalten liess. Die erfolgte in ähnlicher Disposition wie damals

englische Adlige ihre Wagen von einem Künstler in Öl verewigen liessen. In Genf kam allerdings nur ein bedingt begabter Künstler zum Zuge, sein Aquarell ist dennoch von hohem dokumentarischem Wert.



Abb. 5

Die Equipage von Isaac Pictet mit der Berline (plain coach) und dem frisch angekauften Viererzug nach einem Aquarell des Jahres 1790 von J.-C. Hartmann. Der Kutscher trägt eine Art Halbgala-Tenue. Dazu gehören der Dreispitz über der Perücke mit Zopf, ein blauer Fahrrock über der gelben Weste, darunter Kniehose und Strümpfe. Der Kutscher lenkt die vier Mecklenburger mit Kreuzzügeln.



Abb. 6

So sah das englische Vorbild zum obigen Aquarell aus: Die Equipage des Marquess of Queensburry's nach einem Ölgemälde des bekannten Künstlers John Cordrey (1765-1825) im Newmarket Museum. Ihm stand ein Sechserzug zu (Spitzpferde mit Vorreiter). Die Berline (town coach) ist deutlich stärker verziert als die von Pictet und zeigt ein grösseres Wappen auf dem Schlag.

Die Berline verblieb nach dem Tod von Isaac Pictet auf dem Familiensitz als Relikt alter Zeiten erhalten und wurde dort fortan „Grande Voiture“ genannt. Bei wenigen Gelegenheiten wurde sie an Umzügen in Genf noch im 20. Jahrhundert angespannt vorgeführt, hat sich aber dennoch erstaunlich gut erhalten. Zuletzt stand sie im Haus allerdings vor einer Heizung, was zu einem seitlichen Paneelriss führte. Dies war mit ein Grund, die Eigentümer überzeugen zu können, den historischen Wagen fachgerecht zu musealisieren.

Mit dem Wagen kam das gut erhaltene Zubehör wie Deichsel, Vorwaage, Lederkiste, Radschuh, Laternen etc. ins Museum. Wie das folgende Bild von 1947 zeigt, war die originale Bockdecke offenbar schon länger verschwunden. Nur zwei Teile, die auf dieser historischen Fotografie noch erkennbar sind, fehlen heute: Die beiden Verbindungsstangen von der Sprengwaage zu den Enden der Vorderachse. Sie beugten Achsbrüchen auf schlechten Strassen vor und waren eine gängige Zusatzausrüstung für Reisewagen, wie die Abbildungen 10 und 11 zeigen.



Abb. 7

Historische Fotografie der Pictet-Berline von 1947 des Genfer Fotoateliers Boissonas.

(Wikimedia commons)



Abb. 8

Details der Berline: Unter dem vorderen Sitz, verstaubare Holzkiste und Blick auf den unteren Teil des Vordergestells.

Zu den Kosten und zur Herkunft der Berline

Im Familienarchiv der Familie Pictet ist der Kauf der Equipage gut dokumentiert, zumal der Käufer alle Kaufbeträge fein säuberlich in seinem Ausgabenbuch notiert hatte. Der Wagen war über einen Mittelsmann in London Wagen geordert worden. Die Kosten dafür und die vier zugehörigen Geschirre sind darin in englischer Währung angegeben und umgerechnet. Demnach betrug der Kauf des Wagens 153 Pfund Sterling, was 3.918 franz. Pfund oder 200 Louis d'or entsprach.

Die Berline war damit deutlich teurer als seine älteren Wagen. Denn in den Dokumenten ist auch von einer älteren Berline, einem Coupé und sogar von einer „carrosse“ die Rede. Für diese älteren Wagen hatte Pictet 1785/86 in Bern vier Pferde gekauft.

Der englischen Herkunft entsprechend sind die Federn der Berline von 1789 gestempelt mit „GOODWIN LONDON“. Dies war indessen nur der Federnschmied,

der auch Achsen produzierte. Als Hersteller des ganzen Wagen kommen bekannte Londoner Coachmaker wie Hatchett, Wright oder Godsall in Frage.



*Abb. 9
Signatur der Federn der Pictet Berline von „GOODWIN LONDON“ und drei Kronen, wohl eine Qualitätsmarkierung.*

Die Federn zeigen die für 1789 zeittypische Form der Daleine- oder S-Federung. Sie wurde wenig später von der stehenden und dann liegenden C-Feder abgelöst. – Der Wagen zeigt überraschend wenig Abnutzungsspuren. Der Kasten ist offensichtlich in der ursprünglichen Lackierung erhalten, Gestelle und Räder wurden zu einem unbekanntem Zeitpunkt übermalt. Übrigens können die Türen von aussen verschlossen werden.

Vergleiche zur Berline

Das Modell der Berline war um 1800 so häufig, dass deren englischer Fachbegriff „coach“ zum Synonym für die Luxuskutsche überhaupt wurde und dieses Wort bis heute im Englischen als Bezeichnung für einen Autobus weiter lebt. London war um 1800 *das* führende Wagenbau-Zentrum Europas. Die Hauptstadt des Vereinigten Königreichs war damals in vielen weiteren Bereichen führend, der Kleidermode ebenso wie beim Reitstil oder der Parkgestaltung. Deshalb sprach man in jener Zeit von der Anglomanie. Diese Bezeichnung wurde auch zu einem hippologischen Begriff für die beginnende Veredlung fast aller kontinentaleuropäischer Pferderassen mit englischem Vollblut.

Die Stadt Genf, damals auch eine Etappe der berühmten Grand Tour, galt als gegenüber allem Englischen besonders offene Stadt. Für Napoléon I., der diese Stadt

als „ville où l'on sait top bien l'anglais“ bezeichnet hatte, ging das eher zu weit. Die Londoner Wagenmode und ihr Einfluss auf ganz Europa veränderte sich gegen 1800 schnell. Dementsprechend hatte der englische Wagenbauer William Felton 1794 geschrieben (Übersetzung AF): Seit einem Vierteljahrhundert gibt es wesentliche Fortschritte im englischen Wagenbau. Sie sind bezüglich Schönheit, Solidität und Eleganz auf seinem sehr hohen Niveau und ihr Export ist zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor geworden.

Diese schnellen Fortschritte führten dazu, dass man einem Fahrzeug sehr wohl ansah, aus welchem Jahrzehnt es stammte. Vorbei war die Zeit der schweren, reich verschnörkelten Wagen, wie sie in Frankreich noch länger gebaut wurden. Wollte man à jour sein, musste man man in einem neuen Wagen „à l'anglaise“, wohl proportioniert und schlicht gestaltet, vorgehen.

Diese Eigenschaften zeigt der Wagen Pictet in hohem Masse, nur ganz wenige Teile sind daran noch verschnörkelt. Die Berline entspricht von der Machart durch und durch dem englischen Leitgedanken „the plainer the better“. Das zeigt auch das folgende Bild einer Reiseberline der gleichen Zeit. Es stammt vom berühmten, deutschstämmigen Wagendesigner Rudolph Ackermann, der sich in London etabliert hatte.

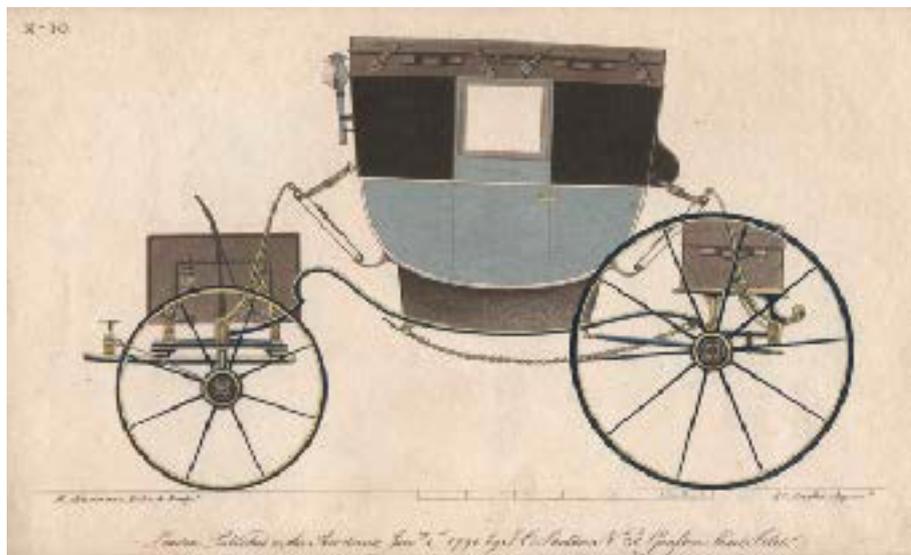


Abb. 10

Zeichnung des Jahres 1791 einer ähnlichen Reiseberline von Rudolph Ackermann in London. Der Bockszitz ist hier abgeschraubt. (Das Gestänge dazu aber vorhanden - der Wagen wurde, wie in England üblich, meist beritten gelenkt.). Hinten ist ein zweiter Koffer aufgeschnallt. Zur Ausstattung eines Reisewagen gehören Dachkoffer und ein grosses Magazin unter dem Kastenboden, genannt Keller.

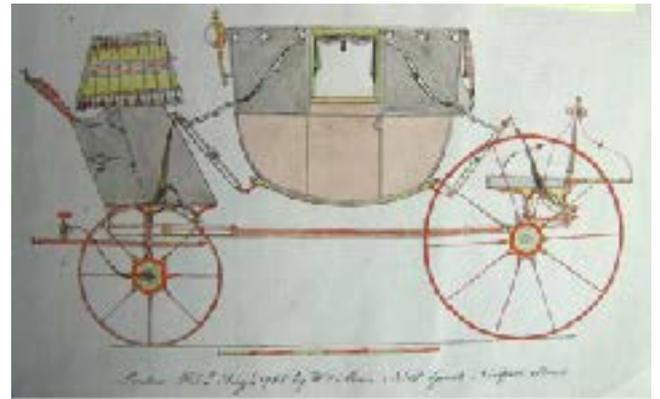


Abb. 11

Zwei etwas reicher ausgestattete Berlinen, aber ebenfalls mit geradem Langbau. Zur reicheren Ausstattung gehören hier der geschweifte Koffer vorne, genannt „Salisbury coach-box“, das „sword case“ in Form einer Auswölbung am Kasten hinten (deutsch Trommel). Herrschaftlicher sind auch die Metallappliken dem Dach entlang („crest head-plates“) und beim unteren Wagen die (vom Modell Landauer übernommenen) Schein-Sturmstangen.

Das der Pictet-Berline zugrundeliegende Grundmuster gab es durchaus auch als zeremoniellen Galawagen, wie das folgende Beispiel zeigt.



Abb. 12

Vom Londoner Wagenbauer Wright für den Prinzen of Wales in den Jahren 1780/81 konstruierte Gala-Berline. Deren Federn sind wie bei beim Pictet-Wagen vom Federmacher Goodwin gestempelt. Der Langbaum ist hier nicht gerade, sondern doppelt geschweift.

Frappante Ähnlichkeit mit der „plain coach“ William Feltons

Der schon genannte englische Wagenbauer William Felton veröffentlichte in den Jahren 1794 und 1796 ein instruktives Handbuch für Wagenbau mit dem Titel „A treatise on Carriage“. Die darin in Wort und Bild vorgestellte „plain coach“ ist nahezu identisch mit der Pictet-Berline. Dazu gehört die schlichte Machart ebenso wie die robuste Bauweise mit dem soliden, geraden Langbaum. Sie war deutlich günstiger als die luxuriösere und mit geschweiftem Langbaum versehene „town coach“. Felton beschrieb das einfachere Modell als vielfältig einsetzbar und gut geeignet für einen Haushalt, in dem „only one carriage is kept“. Felton betonte auch die Eignung der „plain coach“ auf weniger guten Strassen und bei jedem Wetter. Nichts sei an diesem Wagen überflüssig und er gäbe trotzdem eine gute Erscheinung ab. Heute würde man dazu sagen: Gutes Industriedesign gemäss dem Leitsatz „form follows function“.

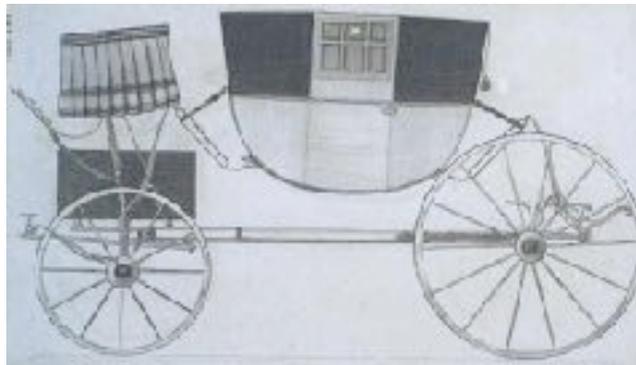


Abb.13

Die 1894 von William Felton publizierte „plain coach“ entspricht bis ins Detail der Pictet-Berline.



Abb. 14

Neben der Pictet-Berline hat sich nur noch eine weitere „plain coach“ der Zeit um 1790 erhalten. Sie stammt aus der englischen Familie Salway und wurde von Baker in London gebaut. Wie bei Abb. 11 rechts wurden hier dem Oberteil des Kastens Sturmstangen als Verzierungselemente zugefügt.

Zwei prominente Vergleiche

Der Wert der erhaltenen Berlinen der Familien Pictet und Salway liegt in ihrer einfachen Ausführung. Sie sind damit rare Zeugen von ehemals zahlreichen Wagen, wie sie im Alltag auf den Strasse häufig anzutreffen waren. Gerade deshalb haben sie sich weniger erhalten als die höherstehenden Kutschen berühmter Persönlichkeiten.



Abb. 15

Die in Mount Vernon erhaltene Berline des amerikanischen Präsident George Washington zeigt deutliche konstruktive Verwandtschaften mit der Pictet-Berline. Wie für zeremoniell eingesetzte Wagen üblich, weist sie seitlich je drei Fenster auf, so dass die Insassen von aussen besser einsehbar waren. In Amerika wurden solche Wagen vierspännig gefahren.

Die französischen Monarchen besaßen besonders aufwändig gebaute Berlinen. König Louis XVIII. war 1791 bei seiner Flucht aus Paris so gescheit, zunächst als Tarnung Mietdroschken zu benützen. Er und seine Familie stieg dann aber für die mehrtägige Reise Richtung Osten aus Frankreich hinaus in einen bequemeren Wagen um. Dies war eine zum Reisen geeignete, mit Adelskronen versehene Berline und damit – nach erhaltenen bildlichen Darstellungen – ein ähnliches Modell wie der Pictet-Wagen. Das zeigt das folgende Bild. (Es gibt aber auch zeitgenössische

Darstellungen einer Berline mit drei seitlichen Fenstern.) Nach gewissen Quellen war jener Wagen innen sechsplätzig und wies einen grünen Kasten und zitronengelbe Räder und Gestelle auf. Das schwere Fahrzeug musste sechsspännig gefahren werden und fiel dementsprechend auf. Die Flucht endete schliesslich in der Nacht vom 21. auf den 22 Juni 1791 in Varennes in den Argonnen.



Abb.16

Verhaftung von König Louis XVIII. und seiner Familie in der Nacht vom 21. auf den 22. Juni in Varrennes-en-Argonne. Dorthin war die Königsfamilie in einer dem Pictet-Wagen ähnlichen Reiseberline gefahren. Kupferstich von François-Louis Couch.

Das Mecklenburger Fahrpferd

In den Rechnungsbüchern von Isaac Pictet ist vermerkt, dass er passend zur neuen Berline 1789 vier neue Pferd in der Region Mecklenburg ankaufen und nach Genf bringen liess. Im fernen Mecklenburg? Das ist kein Zufall. Isaac Pictet, der vorher Pferde in der Schweiz gekauft hatte, wollte 1789 als mittlerweile erfolgreicher 43jähriger Politiker und Diplomat – wie beim Wagen – auch bei den Pferden das Beste vom Besten. Denn als das werden unter den Fahrpferden (franz. carrossiers) des europäischen Kontinents damals die Mecklenburger bezeichnet.

Die vier Pferde kosteten den Rechnungsbüchern gemäss die stattliche Summe der Hälfte der Ankaufspreises des Wagens (das Geschirr ein Viertel davon). Das Ganze bedeutete auch für den damals reichen Isaac Pictet eine hohe Investition, entsprach der Betrag damals doch 50 Jahreslöhnen eines Kutschers! Das zeigt auch das weitere Schicksal des noblen Viererzugs: Als Pictet einige Jahre nach 1789 einen guten Teil seines Vermögens verloren hatte, musste er den Viererzug wieder verkaufen und fortan mit minderen Fahrpferden vorlieb nehmen.



Abb. 17

„Mecklenburger“ nach einem Gemälde von Richard Schoenbeck und Otto Eerelmann im Werk „Pferde-Rassen“ von 1903.

Noch 1861 hatte H. Robinson in seinem Werk „Chevaux de selle, de chasse, de course et d'attelage“ (Paris 1861, 41ff.) den Mecklenburger als „magnifique animal“ und als „le type par excellence du carrossier“ beschrieben. Dazu gehörte seine noble Haltung mit leichten Bewegung. Denn Luxus-Fahrpferde mussten nicht nur gut ziehen können, sondern im Zug auch eine gute Figur machen. A. Jaeger erwähnte das Mecklenburger Pferd 1846 in seinem Buch „Das orientalische Pferd und das Privat-Gestüte Seiner Majestät des Königs von Württemberg“ (Stuttgart 1846, 137) als tüchtigen, mit englischem Vollblut gekreuzten Landschlag. Die Mecklenburger seien beliebt in der „Schweiz, Italien und selbst in Frankreich“ und bekannt als „bequeme Reit- als auch als treffliche Wagenpferde“.

Die zugehörigen Pferdegeschirre

Früher war es allgemein üblich, zusammen mit einem neuen Wagen gleich auch die daran angepassten Geschirre zu ordern. Nicht selten war der Wagenbauer gleichzeitig Sattler, so dass Wagen und Geschirre in der gleichen Fabrik bestellt werden konnten. Oder der Kunde wählte gemäss dem Vorschlag des Wagenbauers einen entsprechenden Sattler an Ort aus. Eines von beidem muss beim Pictet-Geschirr der Fall gewesen sein. Denn die erhaltenen vier Geschirre passen bis ins Detail zum Wagen. Das zeigt der Vergleich der erhaltenen Lederteile und Beschläge am Wagen; die an den S-Federn festgemachten vier Trageriemen des Kastens weisen die gleichen Schnallen wie die des Geschirrs auf. Diese entsprechend mit ihrer kreisrunden Form einem besonderen Design. Sie sind wie der Wagen schlicht und elegant geformt. Dazu gehört auch die (gegenüber der Vergoldung einfachere) Silberplattierung. Die kreisrunde Form der Schnallen setzt sich am ganzen Geschirr fort. So sind die Scheuleder an den Kopfgestellen ebenso geformt wie die Kammdeckel, beide mit

ihren metallischen Verzierungen. Dazu haben sich alle Details wie die Leinen und die Kandaren erhalten.



Abb. 18

Die Schnallen der Tragriemen des Wagenkastens entsprechen in ihrer Form und Ausführung denen des zugehörigen Geschirrs.



Abb. 19

Details des Pictet-Geschirrs: Ganzes Kopfgestell, silberplattierte Verzierung eines Scheuleders und spezielle Kandare, wie sie sich in vierfacher Ausführung erhalten hat.



Abb. 20

Blick auf das Geschirr des rechten Stangenpferdes, wie es im Château de Prangins ausgestellt ist.



Abb. 21

Detail eines Kammdeckels mit den gleichen Emblemen wie auf dem Wagen.

Die Geschirre sind recht einfach geschnitten und wenig Riemen dubliert. So waren sie gut zu pflegen und zu reparieren. Es handelt sich um zum Reisen geeignete Geschirre. Dafür war der hier vertretene Typus des Brustblattgeschirrs dem damals neu aufkommenden Kumtgeschirr überlegen, weil solche Geschirre besser verschiedenen Pferden angepasst werden konnten. Denn für längere Reisen nahm man nicht das eigene Gespann auf die ganze Reise mit, sondern mietete von Poststation zu Poststation jeweils einen neuen frischen Viererzug. Dieses „Posting“

mit dem eigenen Wagen, aber zugemieteten Gespannen war übrigens damals die teuerste Art des Reisens.

In ihrer funktionalen Schlichtheit passen die Geschirre ausgezeichnet zum Wagen. William Felton beschrieb ein ähnliches „plain breast-collar harness“. Ganz ohne Verzierung kommen diese einfachen Geschirre aber nicht aus. Das Pictet-Geschirr weist auf den Kammdeckeln ebenso silberplattierte Verzierungen wie auf den Scheuledern auf. Es handelt sich dabei um dasselbe Wappen und die gleiche Krone wie auf den Wagenschlägen.

Vergleichbare historische Geschirre dieser einfacheren Art haben sich kaum erhalten. Dazu kommt: Historische Geschirrkunde ist ein Stiefkind der Forschung. Deshalb können hier keine erhaltenen Vergleichsgeschirre zum Pictet-Viererzeschirr abgebildet werden; es ist in seiner Art fast noch einzigartiger als der Wagen selbst.

Die folgende zeitgenössische Darstellung mit einer ähnlichen, etwas reicher ausgestatteten Berline der Zeit um 1780/90 zeigt immerhin wunderschön die beiden zugehörigen Pferde in ihren Geschirren, die viel Ähnlichkeit mit dem Pictet-Geschirr aufweisen. Auch hier sind sie durchgestylt, aber nicht mit runden Beschlägen und Schnallen, sondern mit eckigen Formen.

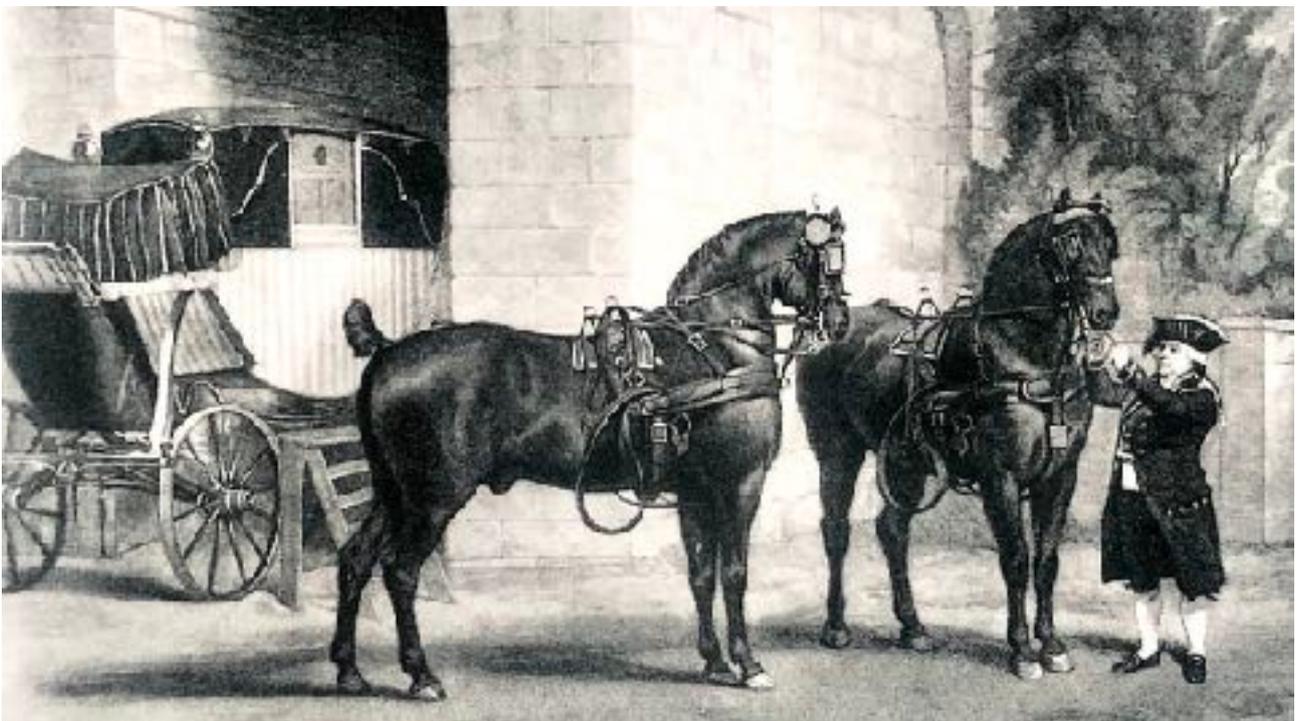


Abb. 22

Englischer Kupferstich der Zeit um 1780/90 mit zwei Berlinen-Pferden („Coach Horse“) in gut angepassten Geschirren.

Literatur und Quellen

Wie eingangs vermerkt, ist diese Arbeit in wesentlichen Teilen eine deutsche Zusammenfassung und partielle Erweiterung der folgenden, vom Schweizerischen Nationalmuseum 2005 herausgegebenen Publikation:

Andres Furger, François de Capitani, Jürg Burlet, Susan et Beat Niederberger
Le triomphe de luxe – La berline d’Isaac Pictet, syndic de Genève.

Darin sind auch alle Quellen und Literaturzitate im Detail aufgeführt. Besonders wichtig ist in Zusammenhang mit der Pictet-Berline das folgende, mehrfach genannte (auch als Reprint erhältliche) Werk mit seinen hier ebenfalls zitierten Fachbezeichnungen:

William Felton

A Treatise on Carriages in two Volumes (London 1794 und 1796).

Die Bilder stammen – soweit nicht anders vermerkt – aus der genannten Broschüre, vom Schweizerischen Nationalmuseum und vom Autor.

