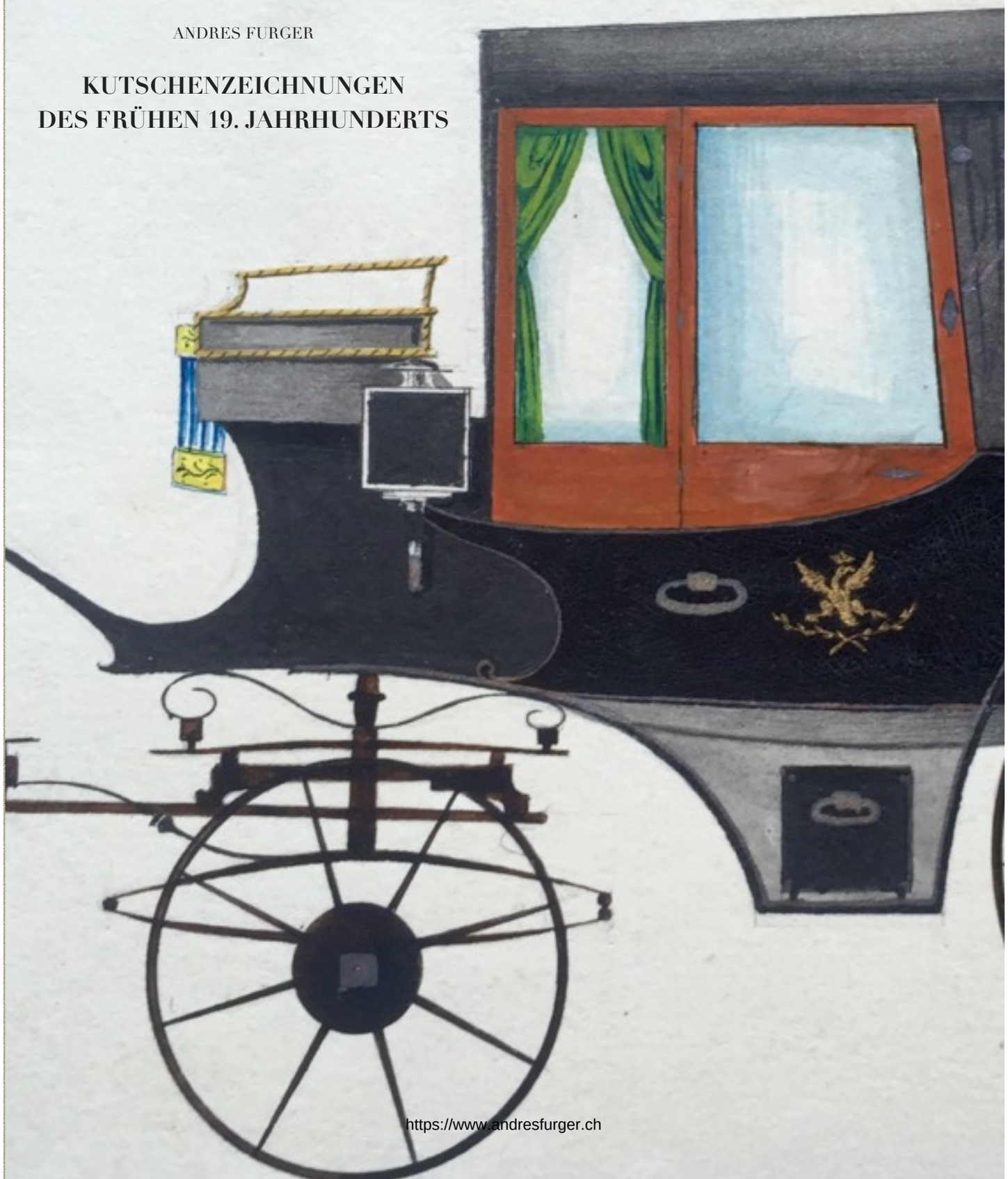
ANDRES FURGER

KUTSCHENZEICHNUNGEN DES FRÜHEN 19. JAHRHUNDERTS



https://www.andresfurger.ch

ANDRES FURGER

KUTSCHENZEICHNUNGEN DES FRÜHEN 19. JAHRHUNDERTS

Copyright by

Andres Furger

andresfurger@gmail.com

https://www.andresfurger.ch

INHALT

Einleitung

Gruppe 1: Kolorierte Handzeichnungen aus Basel (Kauffmann?)

Gruppe 2: Album von Weishaupt in München

Gruppe 3: Handzeichnungen aus Deutschland und der Schweiz

Gruppe 4: Von Hand kopierte Drucke

Gruppe 5: Verschiedene Lithographien und Drucke

Literatur

Zusammenfassung

Fassung vom 14. Mai 2015 (leicht ergänzt im März 2021)

Einleitung

Im Folgenden wird ein Konvolut von bisher unveröffentlichten Handzeichnungen mit Schwergewicht der Zeit um 1830 vorgelegt, die in Basler Wagenbaufirmen im Laufe der Zeit zusammen gekommen sind.

Im 19. Jahrhundert legten sich Wagenbauer Serien von meist im Massstab 1:24 ausgeführten, selbst angefertigten oder eingekauften Vorlageblättern zu. Solche Blätter dienten - oft in handkolorierter Ausführung - einerseits als Vorlage für Kunden und andererseits als Grundlage für die genaueren Baupläne einer neu anzufertigenden Kutsche im grösseren Massstab (1:12 oder 1:10) und schliesslich für den 1:1 angelegten Bauplan.

Die folgenden Dokumente können auf fünf Gruppen aufgeteilt werden und decken den Zeitraum zwischen 1810 und 1860 ab, als das Kutschenfahren und in der Folge der Bedarf an neuen Wagen erheblich zunahm.

Diese Arbeit setzt den Artikel von 2014 „Kutschenbau in Basel im frühen 19. Jahrhundert - Die Zeichnungen von Samuel Fininger“ fort. Nachdem im Jahre 2014 mit Zeichnungen des Baslers Fininger bereits erste Dokumente des frühen 19. Jahrhunderts vorgestellt werden konnten, folgt hier mit Gruppe 1 eine zweite Zeichnungsfolge, die in der Stadt Basel oder in ihrer nächsten Umgebung um oder kurz nach 1830 entstanden ist. Die darin enthaltenen Kutschenzeichnungen zeigen deutliche Verwandtschaften mit Modellen im Albums des Münchner Lithographen Weishaupt (Gruppe 2). Dazu kommen zwei Originalzeichnungen aus Gruppe 3 des deutschen Wagenfabrikanten Clemens Reifert (Abb. 24 und 25). Im Alter von 23 Jahren war derselbe 1830 in die väterliche Fabrik in Bockenheim bei Frankfurt eingetreten, nachdem er sich in Paris und London weiter ausgebildet hatte.

Ein ähnlicher Werdegang mit Zusatzausbildungen in einer grossen Stadt ist auch für die Urheber der Blätter der Gruppen 1 und 2 anzunehmen. Es ist naheliegend, die Zeichnungen der Gruppe 1 dem führenden Carrossier der Basler Region der Zeit um 1830 zuzuschreiben, (François) Joseph Kauffmann, dem Begründer der gleichnamigen Wagenfabrik im elsässischen Saint-Louis. Derselbe wurde 1800 als französischer Staatsbürger geboren und war ein wohl in Paris ausgebildeter Sellier-Carrossier, der 1830 seinen eigenen Betrieb vor den Toren Basels begründete, dann in die nahe Stadt verlegte und 1864 verstarb (vgl. Furger 2014a). Dessen Firma bestand bis 1960; Restbe-

stände von Kutschenteilen und wohl auch Archivalien dieser Carrosserie gingen an die Wagnerei Kölz, in der das Konvolut der Gruppe 1 gefunden wurde (vgl. Furger 2014c).

Junge Wagenbauer gingen im 19. Jahrhundert üblicherweise nach der Berufslehre auf Wanderschaft und erlernten auf ihren verschiedenen Stationen nicht nur die neuesten Techniken des Wagenbaus, sondern vor allem auch das Zeichnen von neuen Wagenmodellen mit genauen Plänen. Dies gehörte zur Ausbildung eines angehenden Wagenfabrikanten und zwar nach der der neuesten Mode. Übliche Ausbildungsstätten im Rahmen der Wanderschaft waren Carrosserien zunächst im eigenen Land, dann auch in Ländern wie Deutschland und vor allem in Frankreich. Aus diesen Ländern, vor allem aus Paris, stammen denn auch einige Vorlagen zu den folgenden Blättern, die meist im Massstab 1:24 ausgeführt wurden.

Auf die Zeichnungen von Kauffmann (?), die Lithographien von Weishaupt und die Blätter von Reifert schliessen im Folgenden weniger geschlossene Zeichnungsserien aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich an, die in den Zeitraum zwischen circa 1810 und 1850 datiert werden können. Den Abschluss bilden Drucke aus bereits bekannten Blattserien, wie solche von Guillon, sowie nicht genau zuweisbare Blätter.

Im Wagen-Atlas von 2004 wurde in Anhang 2 eine Übersicht der bekannteren Wagen-Entwerfer gegeben, wie sie hier auch vertreten sind (vgl. Furger 2014).

Gruppe 1: Kolorierte Handzeichnungen aus Basel (Kauffmann?)

Gruppe 1 besteht aus vierzehn Kartons mit technisch sehr ähnlichen, in Tusche ausgeführten Zeichnungen, die kunstvoll koloriert sind und auf denen Zirkeleinstiche und Bleistift-Vorzeichnungen zu sehen sind. Elf davon (Abb. 1 bis 11) wurden auf identischem Papier mit Wasserzeichen (... R. SCH ... IN BASEL ...) ausgeführt, das nach der Bestimmung durch Martin Kluge vom Museum Papiermühle in Basel aus Augst bei Basel stammt und zwar aus der dort zwischen 1820 und 1840 durch Johann Jakob de Rudolf Schmid betriebenen Papiermühle. Drei weitere Zeichnungsblätter (Abb. 12 bis 14) wurden auf dünnerem, ehemals gefaltetem Papier ausgeführt. Alle Zeichnungen sind nicht datiert und nicht signiert; Anlass genug, in „kriminalistischer“ Manier mehr über die Hintergründe derselben zu erfahren.

Die Datierung der Zeichnungen kann aufgrund der abgebildeten Modelle, die am Übergang von der C-Federung zur Druckfederung stehen, in die Zeitspanne um 1830/40 gesetzt werden. Genauere Anhaltspunkte liefern der Stil der abgebildeten Wagenkästen im Vergleich zu datierten Bildserien, wie diejenige von Joseph Dinkel aus dem Jahre 1837. Unsere Modelle sind etwas älter und gehören in den Rahmen der von Bickes 1829 publizierten Modelle. Demnach ist eine Datierung um oder kurz nach 1830 anzunehmen.

Die feine, geübte Ausführung der Zeichnungen und das Spektrum der abgebildeten Modelle, vor allem Stadt- und Reisewagen gehobenen Niveaus, aber ohne Galawagen und fürstliche Modelle, spricht für eine grössere Wagenbaufirma. Dafür kommt für den Raum Basel für die Zeit um 1830, wie erwähnt, die neu gegründete Carrosserie Kauffmann in Frage, mit Abstand die damals renommierteste Firma im Raume Basel.

Die abgebildeten Modelle stehen am Übergang von den für den Beginn des 19. Jahrhunderts typischen schlichten Modelle „à l‘anglaise“ mit schiffsförmigem Kasten zu solchen mit Kastenformen in der Art der Pritschkas mit Einzügen vorne und hinten (so genannte Carrickform) oder nur einem Einzug vorne oder hinten. Das Modellspektrum passt damit bestens zu der Modellpalette, wie es schon in der Basler Zeichnungsserie von Fininger anzutreffen war. Jene Zeichnungen zeigen allerdings eine deutlich andere „Handschrift“.

Wagenmodelle, wie sie die vier ersten Modelle zeigen, gehörten zum Grundbestand des Fuhrparks eines wohlhabenden, in einer Stadt wohnenden Patriziers: eine Berline für den Winter und eine Kalesche für die bessere Jahreszeit, entweder in zwei- oder einspänniger Ausführung.

Solche Stadtwagen, die auch für kürzere Reisen eingesetzt werden konnten, wurden in der Zeit um 1830 noch mehrheitlich in C-Federn aufgehängt. Vor allem Reisewagen begann man damals indessen schon mit der robusteren Druckfederung zu bauen (vgl. Abb. 11 und 12). Fast alle Wagen zeigen im Radzentrum Vierkantmuttern, waren also noch nicht mit Patentachsen ausgerüstet. Nur die beiden leichten Wagen Abbildung 11 und 13 dürften schon Patentachsen aufgewiesen haben.

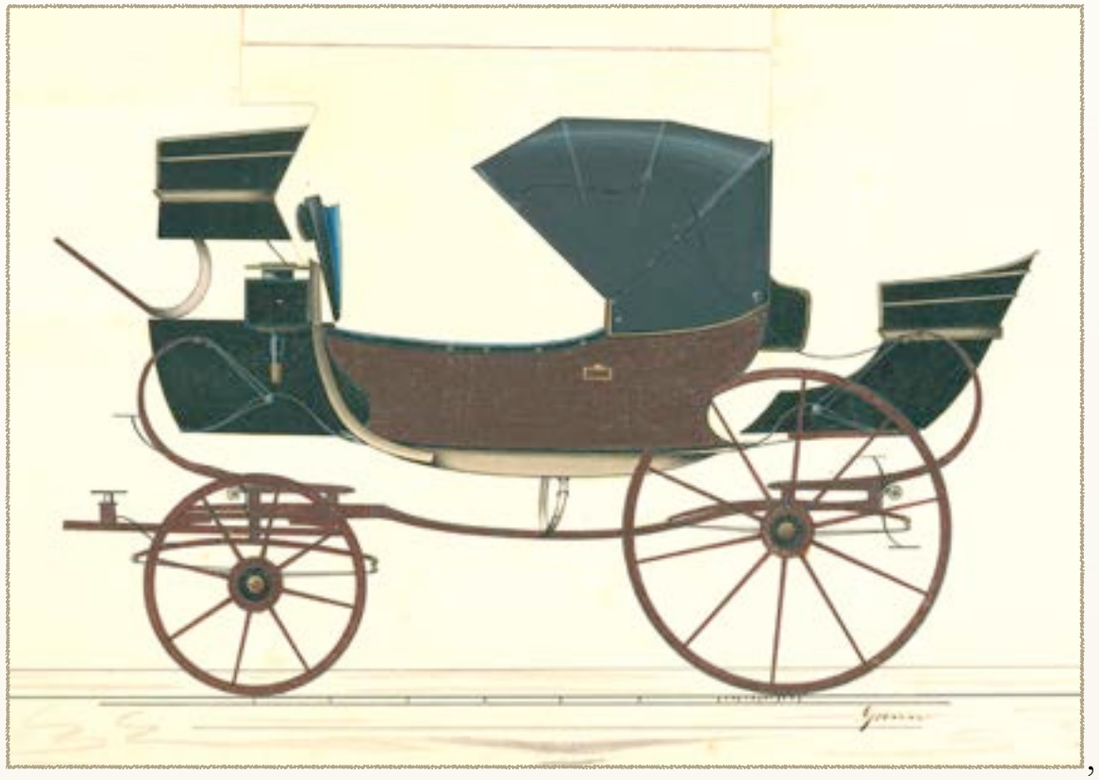
Als Zubehör sind bei den dargestellten Wagen Laternen und hinten angebrachte Koffer auszumachen. Interessanterweise fehlen Lakaibrücken ganz (vgl. Abb. 32); in reformierten Städten wie Basel gab es noch im frühen 19. Jahrhundert Luxus-Restriktionen, die hinten stehend mitfahrende Diener in reichen Livreen untersagten. Dienersitze hingegen waren erlaubt, solche sind denn auch belegt und vor allem hintere Aufstiegstritte, so dass anstelle der Gepäckkiste auch ein Dienersitz montiert werden konnte.

Wie im Album von Weishaupt (Gruppe 2) gibt es auch in Gruppe 1 ähnliche Modelle in verschiedener Ausführung, entweder als schwererer Zweispänner- oder als leichterer Einspännerwagen. Letztere wurden meist von innen von der Herrschaft selbst gefahren und wiesen deshalb keinen Kutschbock auf.

Die Serie der noblen Stadtwagen wird ergänzt durch verschiedene Varianten von Reisewagen und einem ländlichen Modell, dem Berner Wagen, sowie einem einfachen Schlitten (vgl. Abb. 13 und 14).

Das Modellspektrum der Gruppe1 ist demjenigen im Album Weishaupt (Gruppe 2) sehr ähnlich. Die Übereinstimmungen gehen bis in Details, wie etwa bei der eigenartigen Darstellungsart der Klappen unter dem Kutschersitz, der Form der Laternen oder der nicht allgemein üblichen Art der Trommel, auch Haarbeutel oder Tambour genannt (im Profil nicht gerundet, sondern leicht eckig). Hat hier einer den anderen abgekupfert oder gab es gemeinsame Vorbilder? Letzteres ist wohl am ehesten anzunehmen. In erster Linie kommen Vorlagen aus London oder Paris in Frage. Englische Coachbuilder und Entwerfer waren um 1830 im Wagendesign vor Frankreich führend. Sie bevorzugten schlicht gestaltete Wagen, einen Stil, den man in Frankreich auch „à l'anglaise" nannte. Dazu gehörten vor allem Modelle mit Wagenkasten in Schiffsform; auch das Modell der Pritschka war in England populär, wie die Legende zu Abbildung 18 („englischer Reisewagen") belegt.

Weil bislang keine Entwurfserien der Zeit um 1830 aus Paris oder London systematisch publiziert sind, ist eine Rückführung der Zeichnungen auf eine bestimmte Vorlageserie oder einen Zeichner der Blätter aus Gruppe 1 noch nicht möglich. Dafür kommt - neben dem Pariser Baslez - vor allem ein Entwerfer namens Gunn in Frage, wohl ein Engländer (vielleicht Sohn eines Londoner Coachbuilders), der in Paris an der Rue de la Madeleine 51 tätig war. Von ihm sind kolorierte Kartons ebenso bekannt wie spätere Drucke (von Huguet). Gunn ist schriftlich in Zusammenhang mit Drucken von Kutschen ab 1837 in Paris fassbar. Von ihm stammt die hier abgebildete gekonnt ausgeführte und handkolorierte Federzeichnung, einer achtfach gefederten Pritschka (Britschka).



Die Darstellungsart dieses Reisewagens kommt den ersten folgenden Bildern nahe, also der Gruppe 1 der hier vorzustellenden Zechnungsserien.

Abb. 1

Berline in C-Federn der Zeit um 1830. Der tiefe Kasten mit engen Rundungen, wie bei den beiden folgenden Abbildungen, weist hinten eine Trommel (Staufach) auf. Seitlich sind neben dem Fenster Scheinsturmstangen angebracht. (Ein Landauer ist wohl auszuschliessen, sonst wären die beiden Verdecke ähnlich wie beim Halbverdeck der folgenden Abbildung koloriert worden.) Der zweispännig gefahrene Wagen (Docken ersichtlich) weist vorne einen mitschwebenden Bock und hinten eine Gepäckkiste auf. Anstelle der Gepäckkiste konnte ein Dienersitz montiert werden, wie die hinteren Aufstiegstritte und die Halteriemen am Berlinenaufbau zeigen (vgl. Abb. 10). Unter der Türe ist ein Ausklapptritt angeschlagen, am leicht geschweiften Langbaum ein Haken für einen Radschuh angeschraubt. Der noble Stadtwagen ist mit Laternen ausgerüstet. Das Modell passt gut in die Zeit um 1830 und folgt Modellen, wie sie Ackermann und Ginzrot schon um 1820 publiziert hatten. Das Papier zeigt das angeschnittene Wasserzeichen „iMP." in ähnlichen Lettern wie das der Abbildungen 3 und 4. Wie bei allen Zeichnungen der Gruppe 1 sind die kolorierten Paneelflächen mit Eiweiss „lackiert".

Abb. 2

Viersitzige, zweispännige Kalesche mit Kasten in Schiffsform. Das Modell ist fast identisch mit der Berline von Abb. 1, weist aber einen offenen Kasten mit Halbverdeck auf. Der noble Wagen zeigt bis zu den Beschlägen (Türgriff) eine ähnliche Disposition wie die Berline. Das Gestell mit C-Federn weist einen leicht geschweiften Langbaum auf. Die Galerien des Bocksitzes und der vorderen Sitzbank sind mit Leder umwickelt. Die seitlichen Galerien der vorderen Sitzbank konnten offenbar wie die Rückenlehne umgelegt werden, so dass die letztere einen Deckel bildeten. Die aussen daran fixierte Lederrolle konnten zu einem Fusssack ausgerollt werden. Das Papier zeigt das angeschnittene Wasserzeichen „ii dl R.SC...." in ähnlichen Lettern wie das von Abb. 4. Im Album von Weishaupt ist eine sehr ähnliche Kalesche samt Bespannung abgebildet (vgl. Abb. 15).

Abb. 3

Ähnliche Kalesche wie Abb. 2, aber ohne Bocksitz und vordere Sitzbank. Nach der leichteren Bauweise und den fehlenden Docken (aber Waagscheit im Schnitt dargestellt) handelt es sich hier um ein Einspännerfahrzeug (vgl. Abb. 16 und 17. Die Laternen sind hier seitlich am Kasten und die Schwangriemen zwischen Kasten und Langbaum weiter hinten montiert. Das angeschnittene Wasserzeichen in ähnlichen Lettern wie das von Blatt Abb. 2 lautet hier „... iN BASEL“. Das abgebildete Modell weist Ähnlichkeiten mit einer Zeichnung von Finiger auf (vgl. Furger 2014b, Abb. 33).

Abb. 4

Leicht gebaute, einspännige Kalesche mit Einzug im hinteren Kastenbereich. Das Gestell weist einen geraden Langbaum auf. Am Kasten ist hinten ein Gepäckbrett montiert. Das Seitenpaneel zeigt die Initiale A mit Krone darüber. Die Zeichnung ist mit einem Massstab versehen; meist wurde unter Wagenbauern als Mass der Pariser Fuss (franz. pied du roi = 32, 48 cm) verwendet. Das für die Zeichnung verwendete Papier zeigt das angeschnittene Wasserzeichen „ii dl R.SC....“ für Rudolf Schmid (vgl. S. 3).

Abb. 5

Kalesche ähnlicher Art wie Abb. 4, aber für zweispänniges Fahren eingerichtet und mit Laternen versehen. Die Kolorierung des Kastens und des Gestells ist hier dunkelblau ausgeführt, die Ausstaffierung hellblau. Das Seitenpaneel zeigt ein Wappen und ein darüber gesetztes Einhorn-Protomen. Möglicherweise wurde dieses Modell für einen speziellen Kunden entworfen und dessen Wappenfarben übernommen, wie dies allgemein üblich war.

Abb. 6

Einspännige Kalesche mit Einzug im vorderen Kastenbereich. Das Halbverdeck weist einen Vorfall auf, ein Fusssack schützt die beiden Insassen zusätzlich. Hinten ist ein Koffer angebracht. Der Wagen ist dunkelblau bemalt mit hellblauer Linierung. Zum Modell gibt es Parallelen bei Fininger (vgl. Furger 2014b, Abb. 42). Ein sehr ähnliches Modell, aber ohne vorderen Einzug im vorderen Kastenbereich findet sich im Album Weishaupt (vgl. Abb. 16). Das für die Zeichnung verwendete Papier zeigt das angeschnittene Wasserzeichen „... iN BASEL“, identisch mit dem Blatt von Abb. 3.

Abb. 7

Kalesche mit vorderem Einzug ähnlich Abb. 6, aber etwas schwerer gebaut und für zweispänniges Fahren eingerichtet. Zur Ausrüstung gehören ein Kutschbock, eine Gepäckkiste sowie ein abnehmbares Vorderverdeck (illustriert durch einen hochklappbaren Aufleger). Solche Kaleschen nannte man französisch auch Wourch oder deutsch Wurst. Das Vorderverdeck wurde üblicherweise im Winter montiert. Sonst schützte ein Fusssack und ein hochklappbares Fenster die Insassen vor der Witterung. Das Papier zeigt das Wasserzeichen „IMP.“

Abb. 8

Leichte Pritschka ohne Bock. Der Wagen ist ähnlich wie der der vorangehenden Abbildung konzipiert, mit Fusssack und Fenster im Halbverdeck. Das Fahrzeug ist aber reicher bemalt, und weist eine goldene Linierung. auf Das Modell ist sehr ähnlich der Abb. 16 aus dem Album Weishaupt.

Abb. 9

Zweispännige Pritschka mit Bock. Der Kasten ist schwarz bemalt, die Ausstaffierung in Blau gehalten. Wie beim Wagen Abb. 2 kann die Rückenlehne der vorderen Sitzbank abgelegt werden. Der Wagen weist hinten Aufstiegstritte auf. Zur Ausrüstung gehören Laternen und ein Radschuhhaken am Langbaum. Das Modell zeigt Verwandtschaften mit einem Modell von Finiger (vgl. Furger 2014b, Abb. 44).

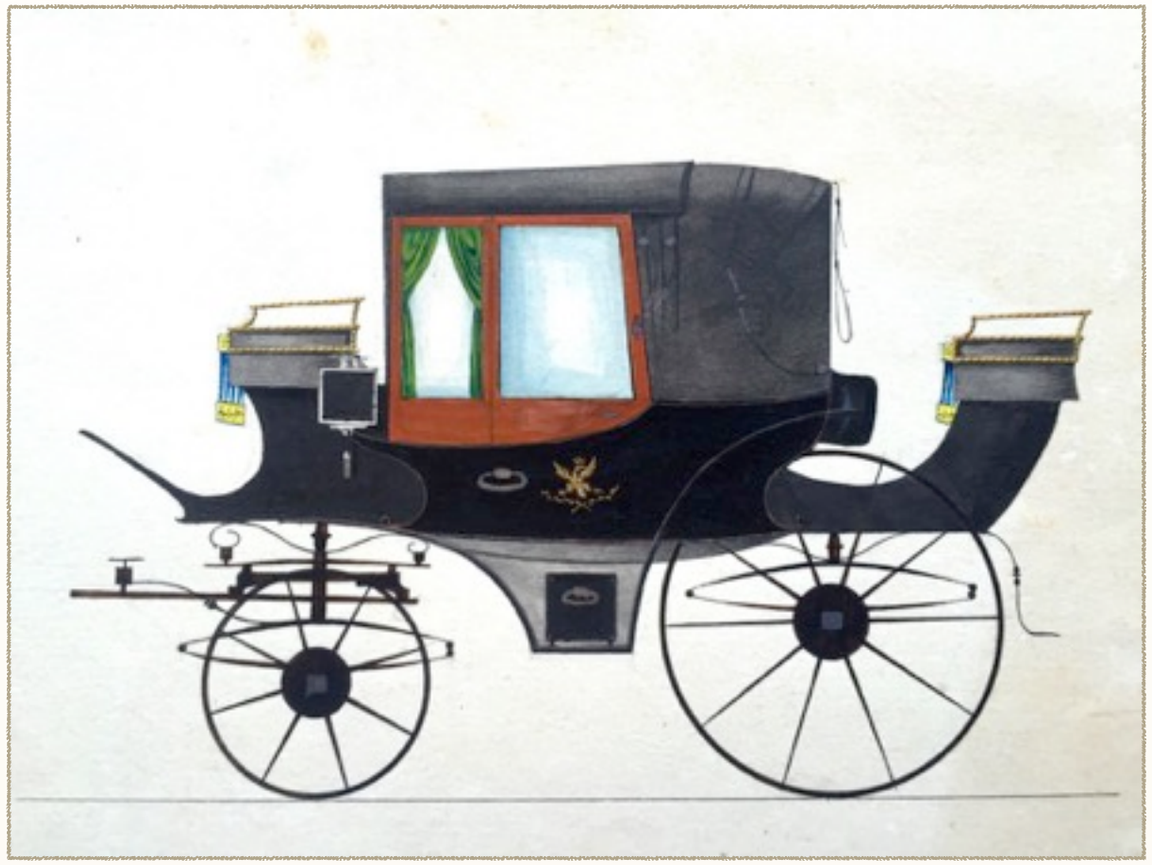


Abb. 10

Pritschka mit Kutschbock und Dienersitz als Reisewagen. Hier ist der Kasten bis unter den Bock gezogen um grössere Staumöglichkeiten zu schaffen. Hinten ist ein Dienersitz fest angebaut. Das Luxusmodell ist bereits mit Druckfedern ausgestattet. Die Tür ziert ein Emblem in Form eines Greifen. Das Modell ist dem Reisewagen von Abbildung 18 ähnlich.

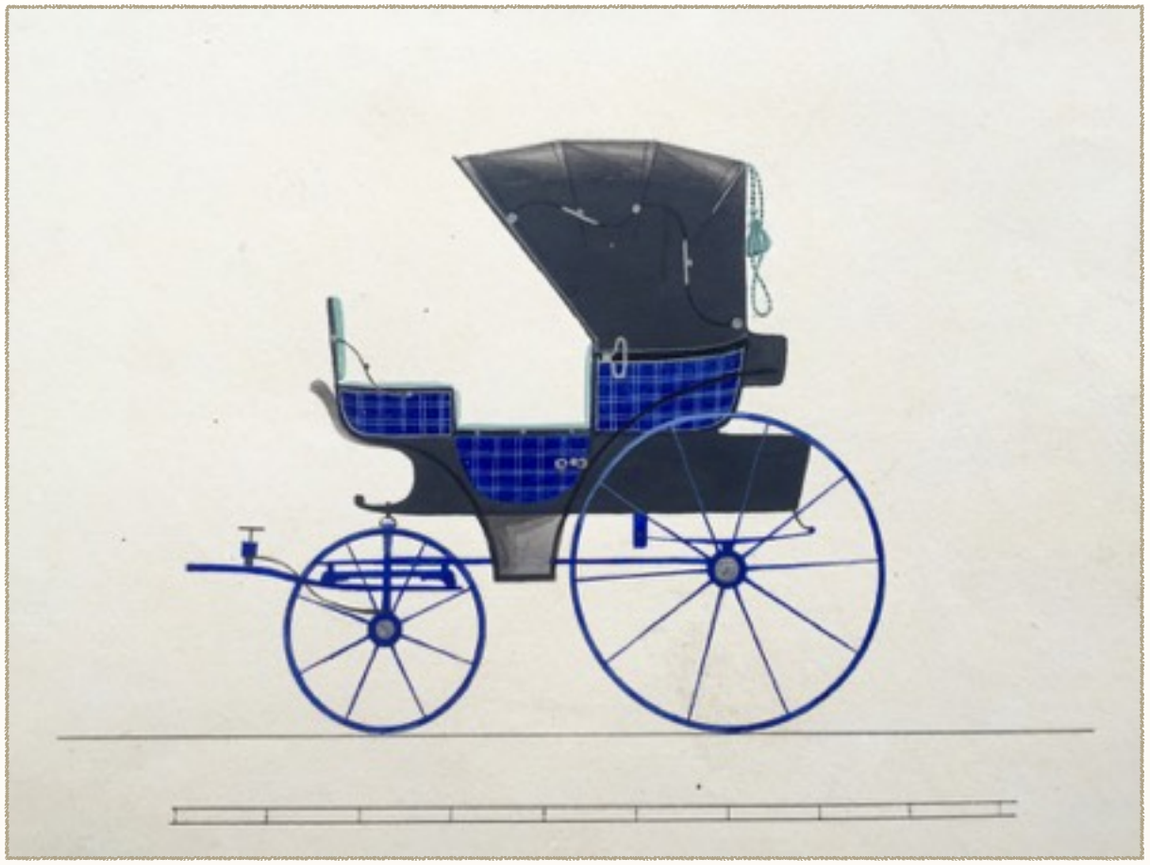


Abb. 11

Leichter Reisewagen. Der geräumige Kasten mit integriertem Staufach hinten ist auf querliegenden Druckfedern vorne und Längsfedern hinten gelagert und weist einen geraden Langbaum auf. Eine Besonderheit ist die Bemalung der Paneele mit einem modischen Karomuster. Hier scheinen bereits Patentachsen mit runden Kapseln vorzuliegen.

Abb. 12

Kleiner Reisewagen ähnlich Abbildung 11. Der geräumige Kasten ist auf Querfedern und einem Gestell mit geradem Langbaum aufgebaut. Wie beim vorangehenden Modell kann die Rückenlehne der vorderen Bank als Deckel abgelegt werden. Die eingerollte Lederdecke kann zu einem Fusssack ausgerollt werden. Solche Selbstfahrer dienten vor allem Handelsreisenden als bequemes Reisefahrzeug, in dem Musterkollektionen mitgeführt werden konnten. Die Zeichnung wurde wie die beiden folgenden Vorlageblätter auf dünnerem, ehemals gefaltetem Papier ausgeführt.

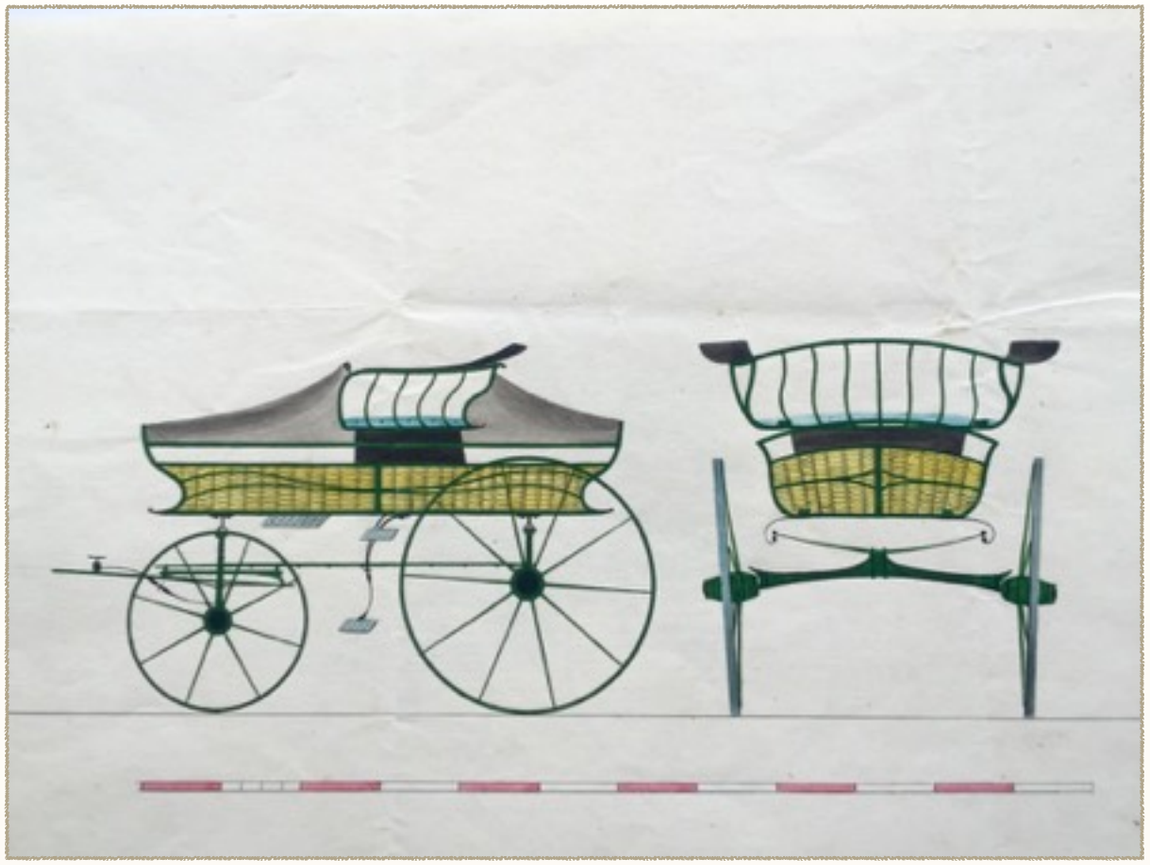


Abb. 13

Schweizer- oder Bernerwagen (vgl. Abb. 22). Dieses typische Kombinationsfahrzeug mit auf der mit Korbgeflecht versehenen Unterkasten gesetzter Bank für zwei Personen und kleiner Ladebrücke hinten für Sachentransport repräsentiert einen typischen ländlichen Wagen, wie er in der Schweiz schon um 1800 belegt ist. In der Disposition erinnert das Fahrzeug mit seinem seitlichen Auftritten an einen Stuhlwagen des 18. Jahrhunderts im Kleinformat. Zur Ausrüstung gehören ein Fusssack und eine Abdeckplane hinten Der langgezogene Kasten mit Korbgeflecht ruht auf zwei Druckfedern. Das Fahrgestell weist einen gestreckten Langbaum auf. Dieses Blatt zeigt als einzige Darstellung der Gruppe 1 auch eine Rückansicht, die auch die Art der Querfederung deutlich macht.

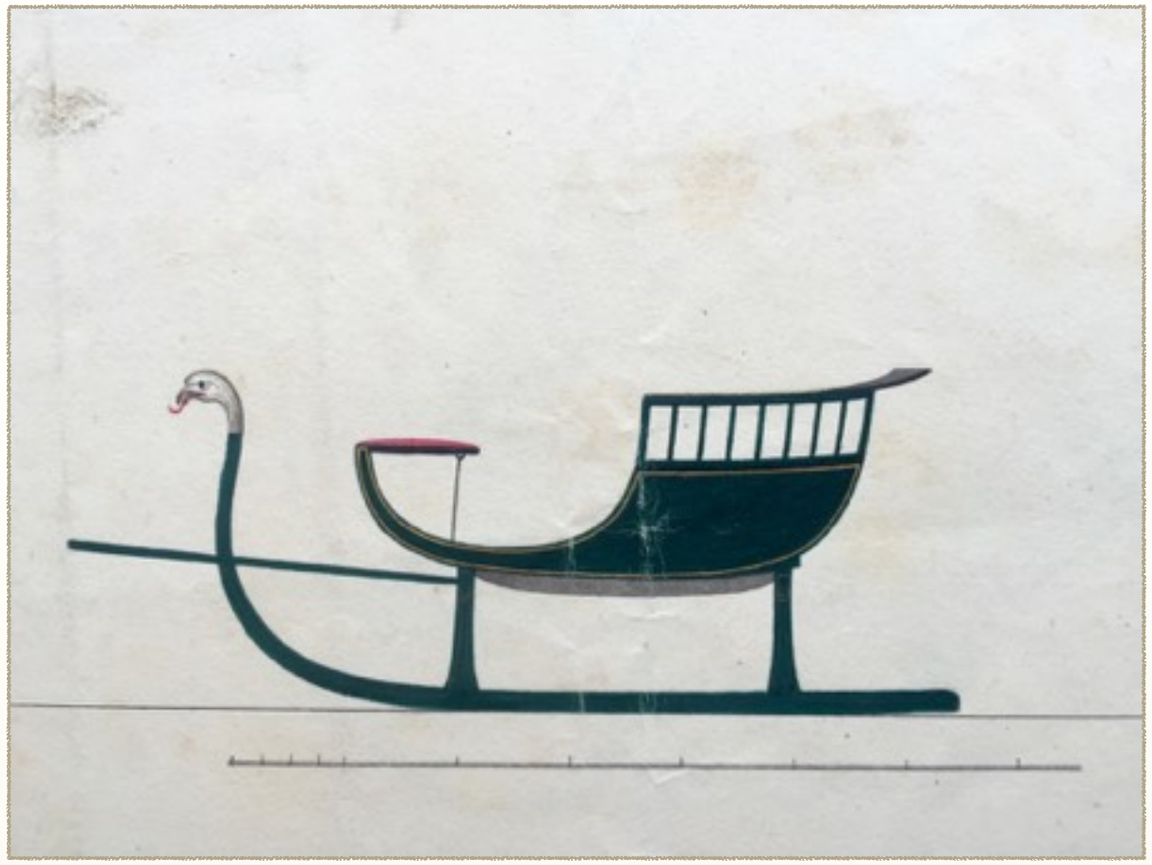


Abb. 14

Schlitten mit Schwanenkopf. Das einfache Modell mit zwei Plätzen und abklappbarem Kindersitz ist dunkel bemalt und mit Goldlinierung versehen.

Gruppe 2: Album von Weishaupt in München

Die folgenden Blätter sind Teilbestand eines gehefteten Albums mit Blättern im Format circa A 5 und zwei zusammengefalteten grossen Blättern, die neben dem Fahrzeug auch die zugehörigen Gespanne zeigen (Abb. 15 und 23). Es handelt sich um Kreidelithographien, die mit wenigen Ausnahmen rechts unter dem Massstab signiert sind mit „Weishaupt fecit“. Damit stammen diese Steindrucke wahrscheinlich vom 1810 geborenen Heinrich Weishaupt in München, einem bekannten Zeichner, Lithographen, Autor und Spezialisten für den Steindruck und die Chromolithographie. Allenfalls kommt auch dessen Vater Franz Weishaupt in Frage, ebenfalls ein Pionier der Lithographie. Die Vorlagen selbst gehen sicher nicht auf Weishaupt zurück, sondern er setzte bestehende Zeichnungen in Lithographien um und fügte in eleganter Schrift Legenden dazu.

Von den Modellen und der Art der Wiedergabe besteht eine frappierende Verwandtschaft der folgenden Zeichnungen mit denen der ersten Gruppe, etwa bei der etwas ungelenken, schrägen Darstellung der Klappe unter dem Kutschbock. In der Einleitung zur Gruppe 1 wurde bereits darauf hingewiesen, dass beide Zeichnungsserien auf gemeinsame Vorlagen aus London oder Paris zurückgehen dürften. In diese Richtung weisen hier auch Formulierungen in den Legenden wie „auf die neueste Art aufgenommen“ (vgl. Abb. 15). Das schnelle Abkupfern von eben erst publizierten Zeichnungen ohne Nennung der Quelle war in jener Zeit durchaus üblich.

Das Modellspektrum der folgenden Blätter ist neben den Kaleschen und Pritschkas, wie sie bereits in Gruppe 1 vorgestellt wurden, erweitert durch einen Jagdwagen und zwei „Trotschken“. Das Modell der auf russische Modelle zurückgehenden Drotschke (später Synonym für einen Mietwagen) war in Deutschland weiter verbreitet als in Frankreich und der Schweiz.

Die schwereren Wagen der folgenden Gruppe weisen in den Radmitten Vierkantmuttern auf, also Schmierachsen, die leichteren Fahrzeuge eher runde Muttern, wohl bereits Patentachsen.

Das Album von Weishaupt dürfte um oder kurz nach 1830 entstanden sein. Bislang ist kein zweites Exemplar dieser Zeichnungsfolge bekannt.

Abb. 15

„Zweispänige Caletsche ohne den Kutscherbock zu 4 Personen nebst allen Bequmlichkeiten zur Stadt und Reiss und auf die neueste Art aufgenommen ist.“

Der Wagen ist sehr ähnlich wie die Kalesche Abb. 1, weist hier aber einen demontablen Vorbau auf. Die Zeichnung zeigt mehr Perspektive (Auftritte). Die Pferdegeschirre sind nach englischer Art mit leichten Kummeten gefertigt. Dazu gehören Hintergeschirre und Aufzäumungen.

Abb. 16

„Einspänige - Caletche“.

Der Wagen zeigt die klassische und weit verbreitete Form der leichten Kalesche des frühen 19. Jahrhunderts. Das Modell ist bis in die Details ähnlich wie der Wagen von Abb. 6, weist hier aber keinen Einzug im vorderen Kastenbereich auf.

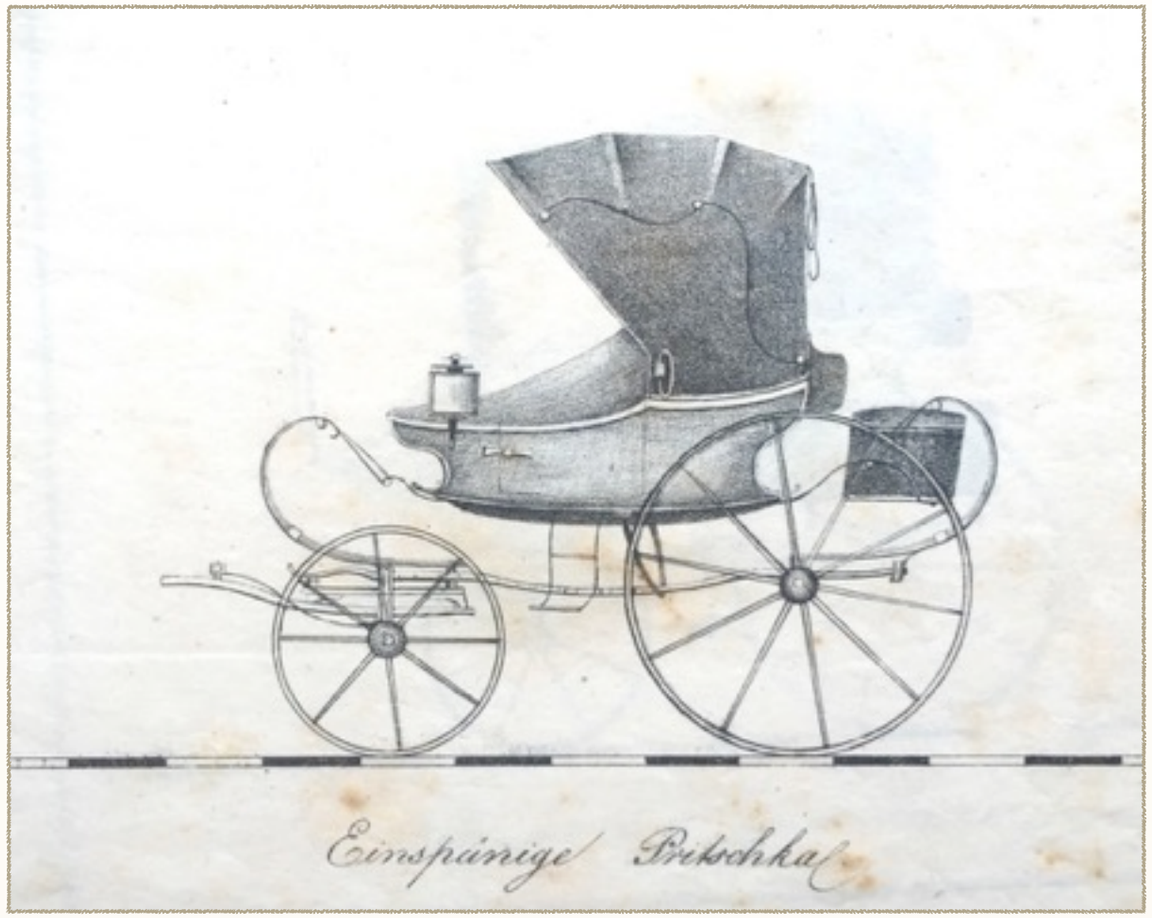


Abb. 17

„Einspänige Pritschka“.

Dieses Fahrzeug ist eng verwandt mit dem vorangehenden Modell, hier ist aber der Kasten als Pritschka ausgeführt (mit Einzügen im vorderen und hinteren Bereich). Das Modell zeigt deutliche Ähnlichkeiten zu dem von Abb. 8.

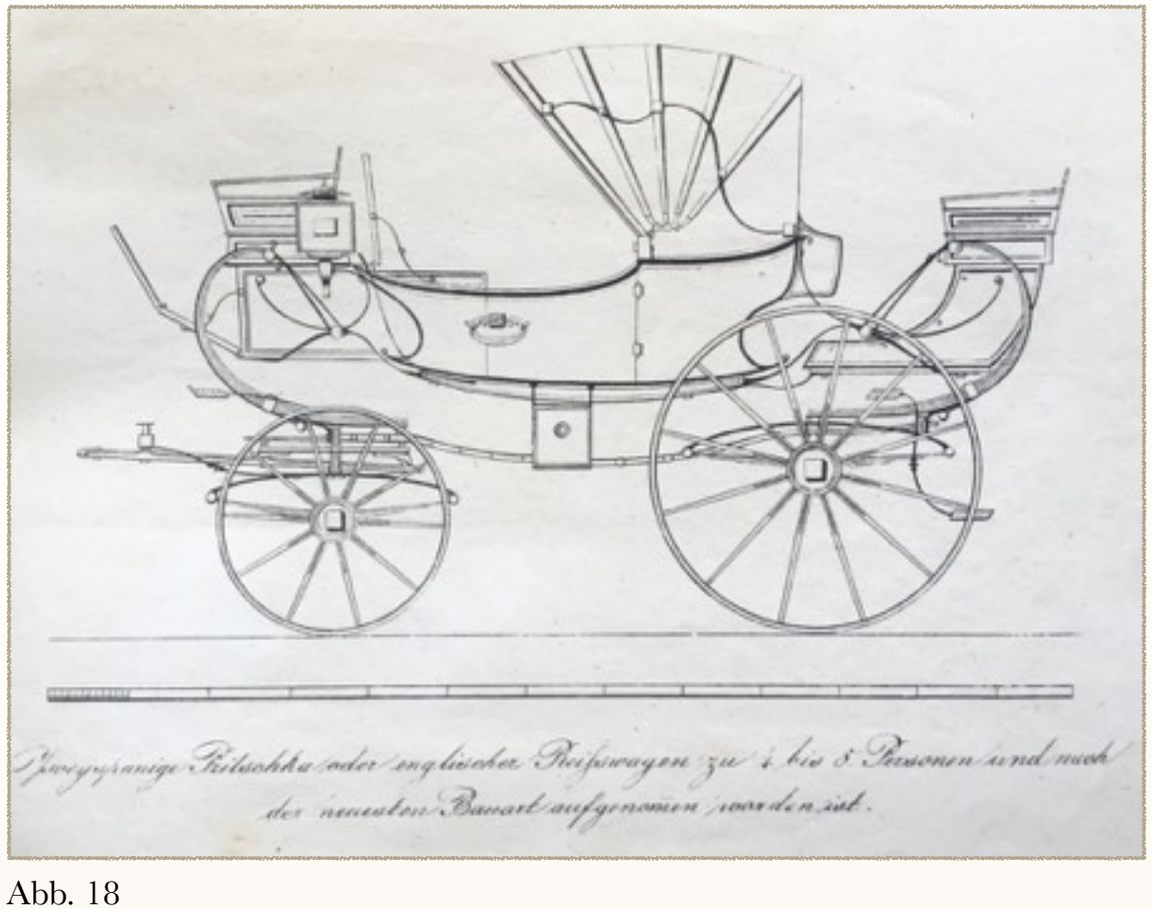


Abb. 18

„Zweispanige Pritschka oder englischer Reisewagen zu 4 bis 8 Personen und nach der neuesten Bauart aufgenommen worden ist.“

Dieser Wagen repräsentiert ein herrschaftliches, achtfach gefedertes Wagenmodell. Der viersitzige Kasten weist ein Halbverdeck und vorne eine Zusatzbank auf, deren Rückenlehne abgelegt werden kann (vgl. Abb. 2). Unter dem hohen Kutschbock mit einklappbarem Fussbrett befindet sich ein Magazin. Hinten ist eine mitschwebende Dienerbank angesetzt; am Gestell sind Aufstiegstritte zu erkennen. Den Einstieg in den Kasten erleichtert ein ausklappbarer Deckeltritt.

Abb. 19

„Jagdwagen oder doppelte Pritschka.“

Die Form des Oberkastens gaben den Modellen ihren Namen. Hier sind die beiden Bänke im hinteren Bereich mit einem carrickartigen Einzug, wie bei der Pritschka, versehen, deshalb der Name „doppelte Pritschka“. Das Fahrzeug diente offenbar als Jagdwagen. Für geländegängige Kutschen (und Reisewagen, vgl. Abb. 10) wurde die Druckfederung früher übernommen als bei den Stadtwagen; hier handelt es sich offenbar um eine doppelte Plattformfederung.

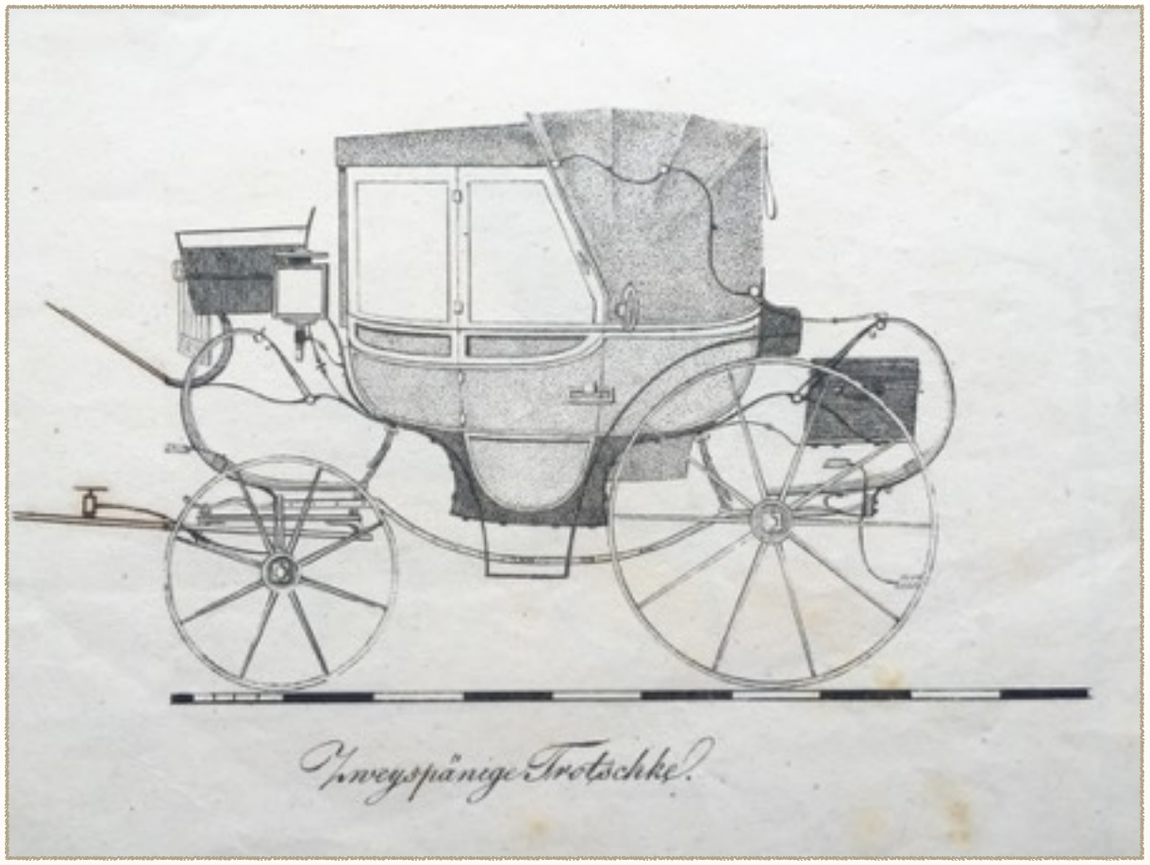


Abb. 20

„Zweispänige Trotschke.“

Das Merkmal der Trotschke oder Drotschke/Droschke war der im Einstiegsbereich nach unten gezogene Kasten mit langen und breiten Kotflügeln, meist kombiniert mit einem Halbverdeck und Vorbau (ähnlich der Wurst, vgl. Abb. 7). Wie in der ersten Gruppe ist hinten ein Aufstiegstritt für einen Dienersitz angebracht, der statt der Gepäckkiste aufgeschraubt werden konnte.

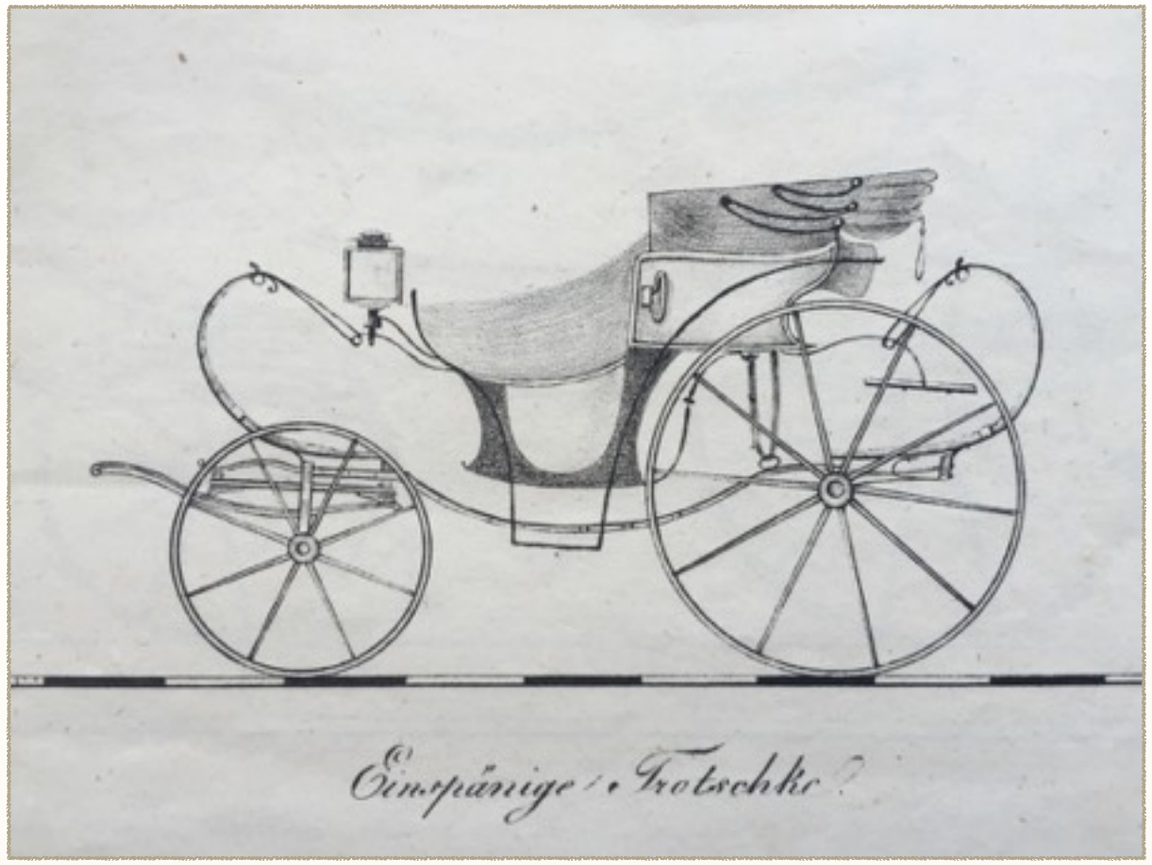


Abb. 21

„Einspänige Trotschke“.

Der Wagen ist leichter gebaut als das ähnliche Modell von Abbildung 20. Es fehlen der Kutschbock und die Gepäckkiste, aber ein Gepäckbrett ist vorhanden.

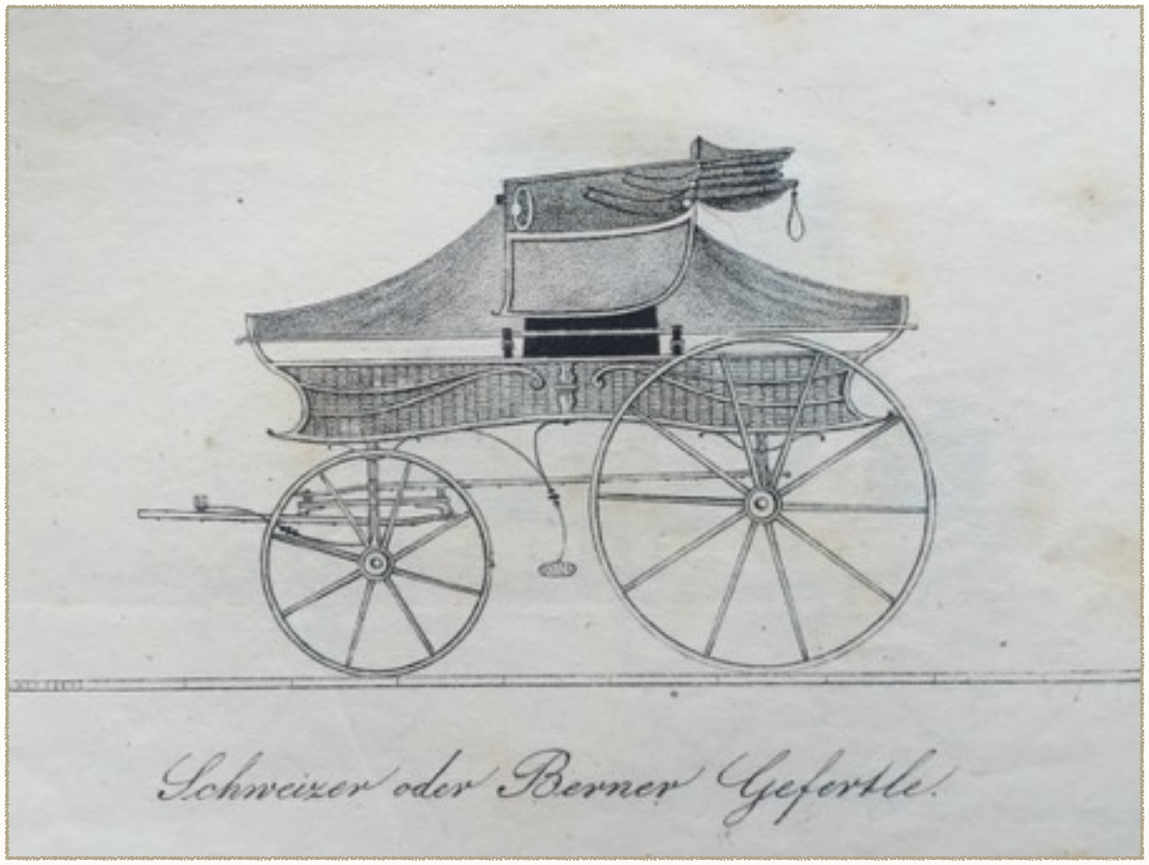


Abb. 22

„Schweizer oder Berner Gefertle.“

Zum typischen Aufbau des Berner oder Schweizer Wagens gehörten ein langer Kasten mit Korbgeflecht und eine darauf gesetzte Bank mit Fusssack vorne und Plane hinten (vgl. Abb. 13). 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. Ähnliche Fahrzeugtypen mit mehreren Bänken, ähnlich den älteren Stuhlwagen, wurden um 1800 auch Char-à-bancs, also Bankwagen, genannt, wie ein Entwurf von Rudolph Ackermann zeigt.

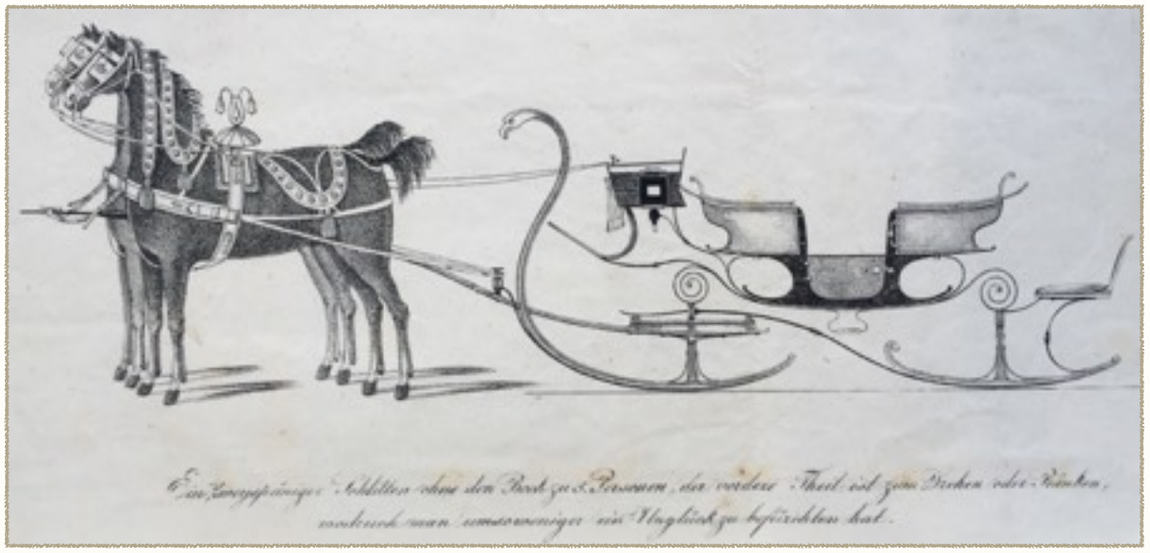


Abb. 23

„Ein Zweispäniger Schlitten ohne den Bock zu 5 Personen, der vordere Theil ist zum Drehen oder Ränken, wodurch man umsoweniger ein Unglück zu befürchthen hat.“

Hier handelt es sich um ein frühes Luxusmodell eines mehrplätzigen Vis-à-vis-Schlittens mit Drehschemel. Vorne ist ein hoher Bock angebracht, hinten ein tiefer Dienersitz. Das Gespann weist im Gegensatz zu dem von Abbildung 15 Brustblattgeschirre auf, mit Schellenbändern, Rückendecken und Geläuten.

Gruppe 3: Handzeichnungen aus Deutschland und der Schweiz

Die folgenden Handzeichnungen bilden eine uneinheitlichere Gruppe als die beiden vorangehend vorgestellten Serien und decken den Zeitraum von 1829 bis um 1850 ab.

Ein besonderer Fund sind die beiden ersten Blätter des Jahres 1820 mit der Signatur „Clemens Reifert“. Dieser Wagenbauer aus Bockenheim bei Frankfurt durchlief eine für seine Zeit typische Laufbahn, die dank dem Wikipedia-Eintrag zum Stichwort „Niederseelbach“, dem Geburtsort dessen Vaters bekannt ist. Demnach war Clemens Reifert der Sohn des Johann Konrad Reifert (1781–1856), einem Wagnermeister aus Niederseelbach. Derselbe gründete um 1800 in Frankfurt am Main eine »Chaisenfabrik«. 1820 wurde der Betrieb in die junge Stadt Bockenheim vor den Toren der freien Reichsstadt Frankfurt am Main verlegt. Als nach zehn Jahren 1830 der aus Suhl in Thüringen stammende Geschäftspartner Johann Ernst Wagner starb, trat der Sohn Clemens Reifert (1807-1878) Sohn in die Firma ein. Er hatte sich darauf unter anderem durch den Besuch ähnlicher Betriebe, auch in Paris und London, auf seine Arbeit vorbereitet. Clemens Reifert erweiterte die Fabrik und führte Dampfmaschinen ein. Die Firma baute bald auch Eisenbahnwagen und hatte bis ca. 1877 300 Mitarbeiter. Durch die Gründerkrise in den 70er Jahren des 19. Jahrhunderts musste die Firma schließen. Im Museum Achse, Rad und Wagen in Wiehl gibt es eine Zeichnung von Clemens Reifert mit vier Kaleschen). Soweit die Zusammenfassung des Wikipedia-Eintrags.

Die weiteren Zeichnungen der Gruppe 3 stammen vor allem von frühen Schweizer Wagenbauern namens Stelzner, Rebsamen und Schmidlin, die bisher unbekannt waren. Sie zeigen nach 1830 weiter entwickelte Modelle wie ein Gig, verschiedene Char-à-bancs, eine Kalesche und einen Mylord.

Diese Zeichnungen sind deshalb interessant, weis sie einen Einblick in die gegen die Jahrhundertmitte anwachsende Typenvielfalt von in der Schweiz gebräuchlichen Kutschen geben. Die Zeichnungen stammen offensichtlich aus kleineren Wagenbaubetrieben. Dementsprechend sind die Blätter nicht so gekonnt ausgeführt wie die der Gruppen 1 und 2.

Die dargestellten Modelle, wie etwa das Blatt von Abbildung 29, zeigen auch Übergänge zu eher ländlichen Typen wie der Chaise. Offenbar wurden die Zeichnungen für interessierte Kunden geschaffen und dementsprechend mit Bleistift alternative Lösungen einskizziert.

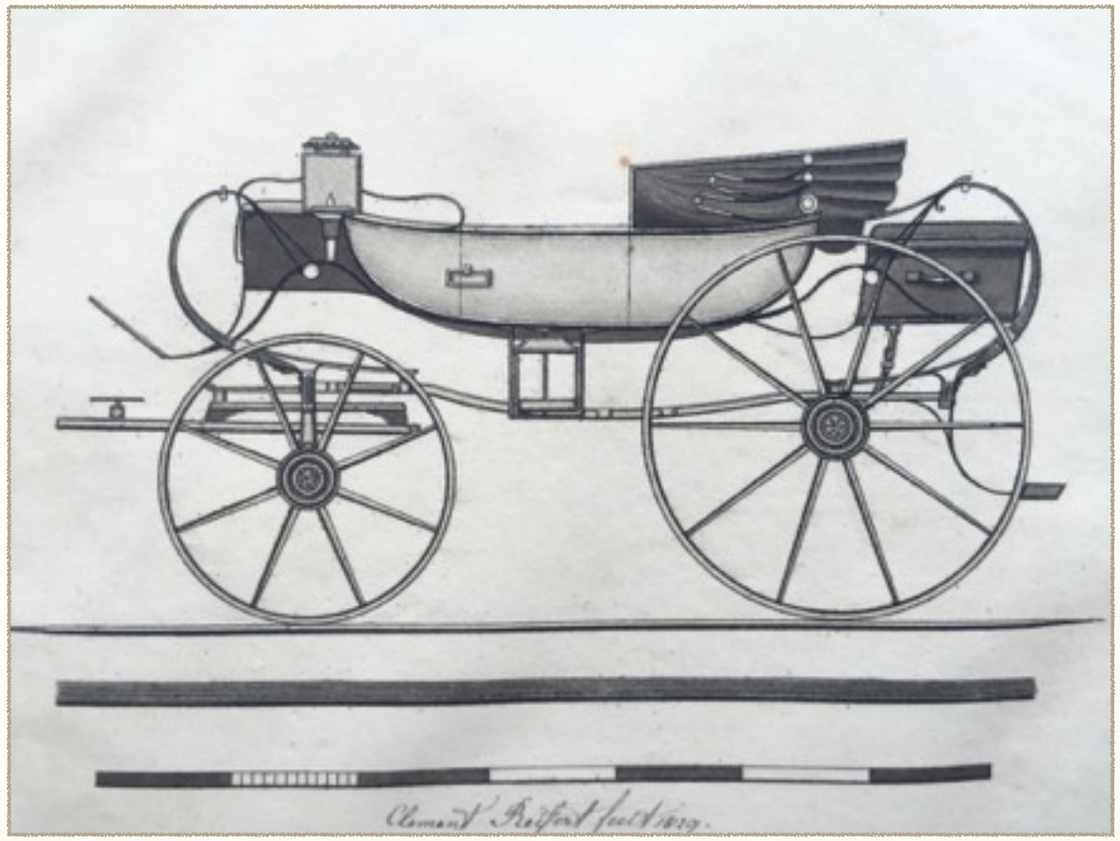


Abb. 24

Kalesche, gezeichnet von Clemens Reifert im Jahre 1829. Die sehr sorgfältig ausgeführte, lavierte Federzeichnung zeigt eine in C-Federn hängende Kalesche mit flachem schiffsförmigen Kasten und angebautem tiefem Kutschbock. Hinten ist ein Gepäckkoffer angebracht, der mit einem Dienersitz ausgetauscht werden konnte.

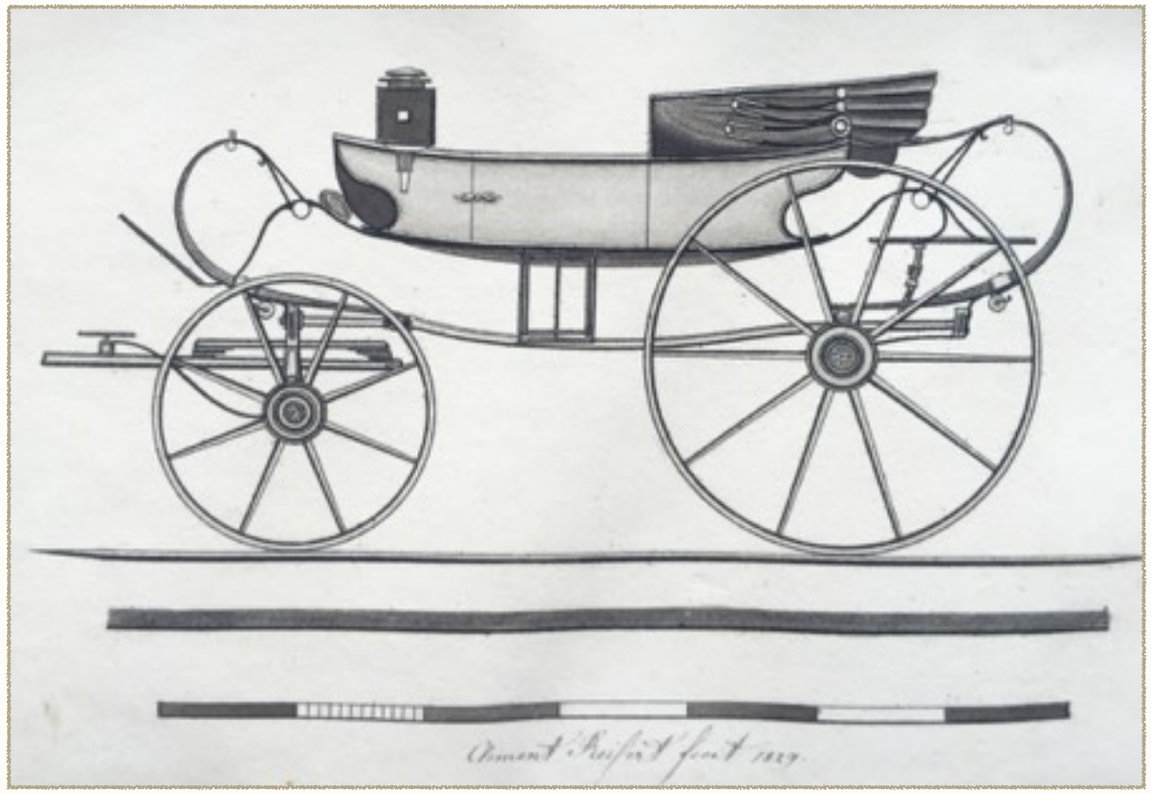


Abb. 25

Pritschka, gezeichnet von Clemens Reifert im Jahre 1829. Das Gestell dieses Wagens ist nahezu identisch mit der vorangehenden Abbildung. Der Kasten hingegen weist die Pritschkaform auf und ist vorne etwas stärker in die Länge gezogen, so dass sich der Kutscher auf den Vorderteil des Kastens setzen konnte und der Bockanbau somit entfiel. Hinten ist lediglich ein Gepäckbrücke angebracht.

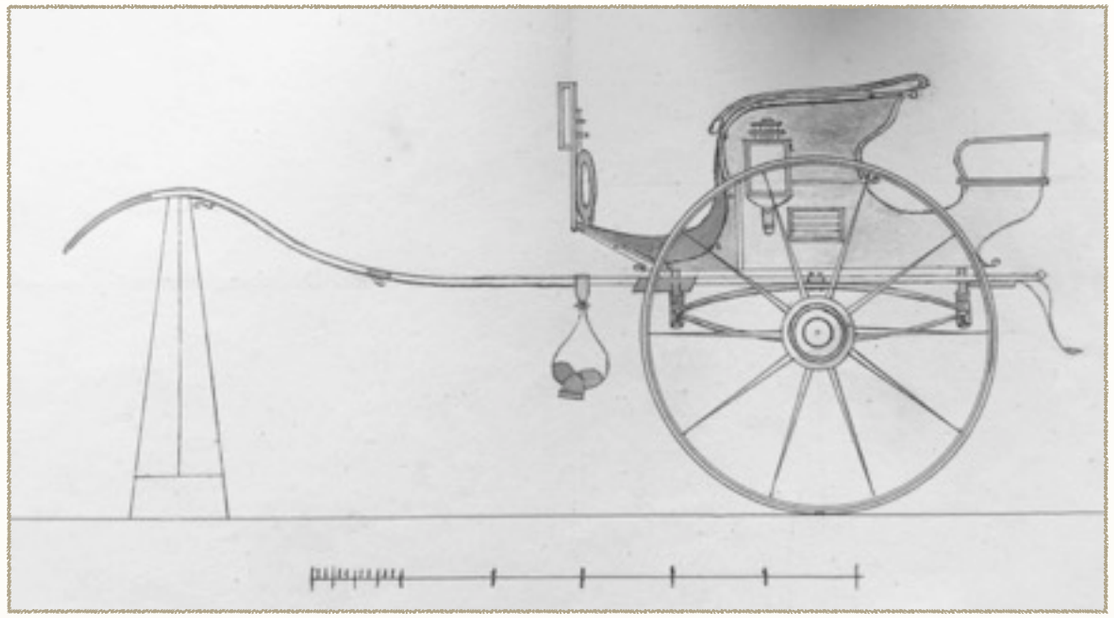


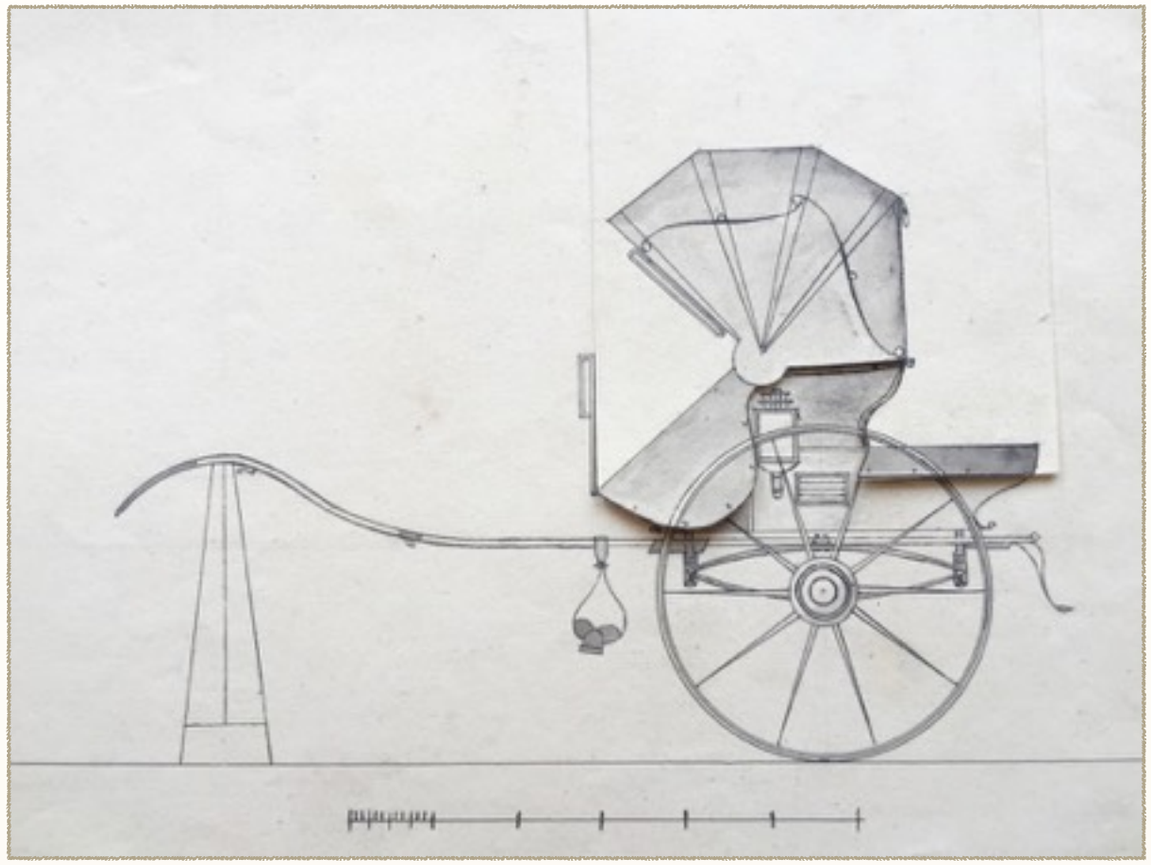
Abb. 26

Nicht signierte Zeichnung eines Zweirads. Die lavierte Federzeichnung zeigt mit dem hochklappbaren Aufleger einen Gig mit Druckfedern in zwei Varianten.

Das linke Bild gibt die offene Version wieder, mit Kotflügeln auf der pritschkaförmig ausgestalteten Bank und angebautem Dienersitz in Fahrtrichtung.

Das rechte Bild zeigt die geschlossene Ausführung mit Halbverdeck und Fusssack. Hier weist der Wagen ein kleines, mit Plane abgedecktes Magazin auf.

Das Modell weist starke Ähnlichkeiten mit von Rudolph Ackermann in London zwischen 1818 und 1827 publizierten Gigs auf, teils als „Guige à la Getting“ bezeichnet, einem bekannten französischen Wagenbauer. Die Zeichnung dürfte in der Zeit um 1830 entstanden sein.



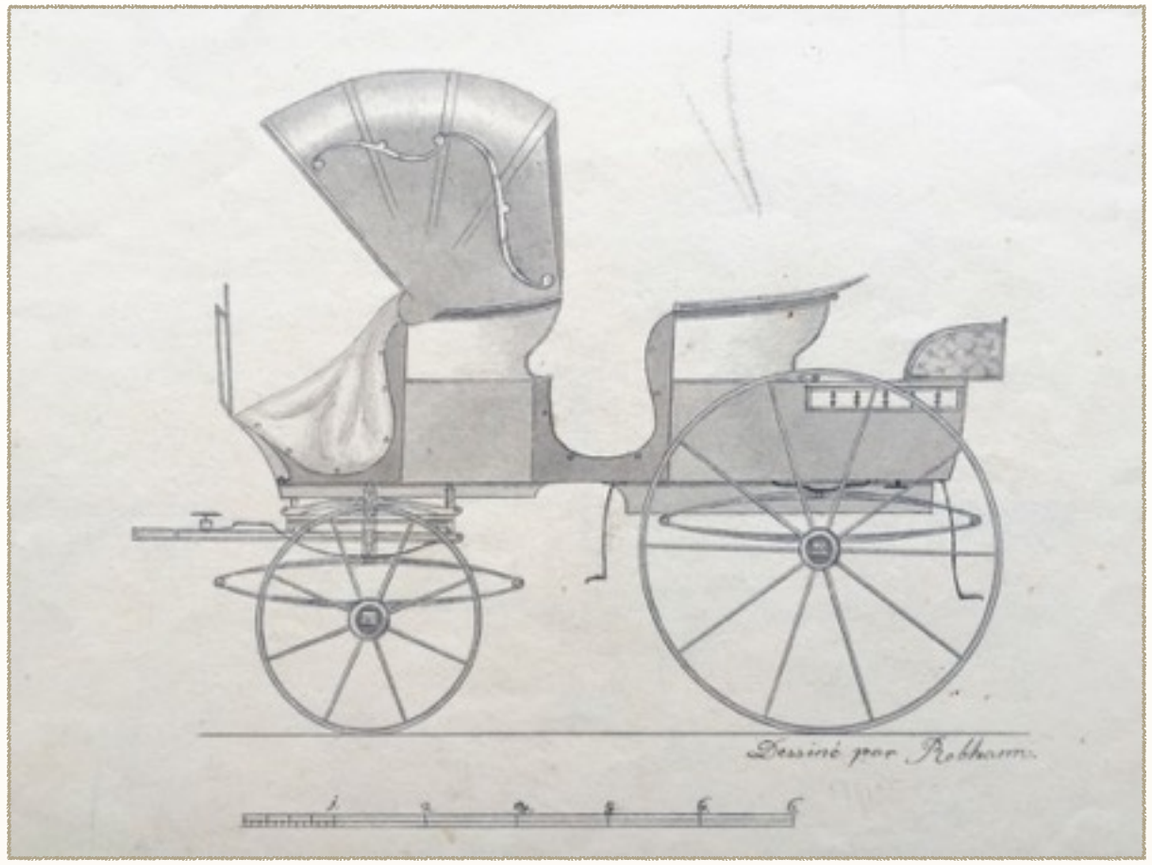


Abb. 27

Char-à-bancs mit Halbverdeck. Unter der Bodenlinie ist die lavierte Federzeichnung signiert mit „Dessiné par Robham“, einem bislang nicht identifizierten Wagenbauer oder Dessinateur (aus Frankreich?). Das Modell mit zwei identischen Sitzbänken wurde in Paris auch als Char-à-bancs-Phaéton bezeichnet. Die Bänke konnten zuweilen ausgetauscht werden (franz. sièges mobiles), je nachdem ob der Herr selbst fuhr (Halbverdeck vorne) oder hinten Platz nahm (Halbverdeck hinten), wenn er sich vom Kutscher fahren liess. Ganz hinten ist ein wohl einklappbarer Dienersitz angebracht. Der auf Druckfedern gelagerte Wagen gehört wohl in die Zeit um 1840 und stellt eine Weiterentwicklung des Modells von Abbildung 19 dar.

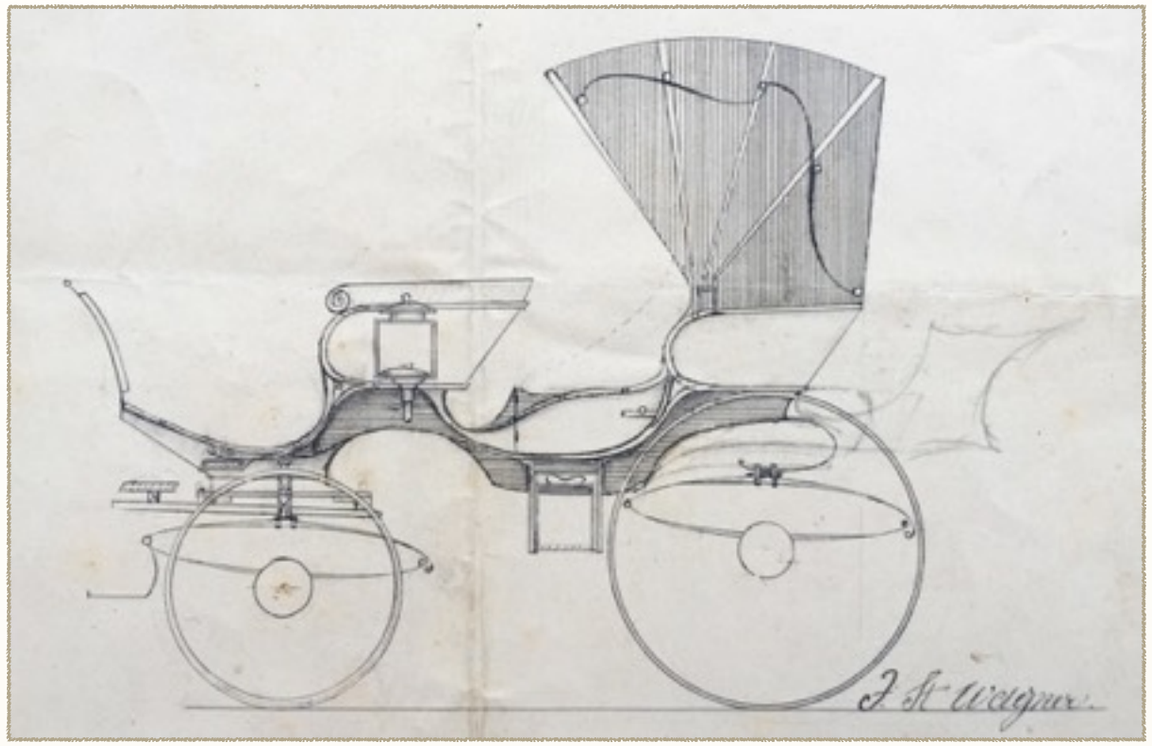


Abb. 28

Char-à-bancs mit hinten angebrachtem Halbverdeck. Die etwas ungelenk ausgeführte Federzeichnung ist wie das folgende Blatt von J. Stelzner, einem Wagner aus der Stadt Bern, signiert. Das Modell zeigt Ähnlichkeiten mit dem vorangehend vorgestellten Modell, ist aber in provinzieller Manier mit geschweiften Zierelementen ausgestattet. In Bleistift ist eine Variante mit zusätzlichem Dienersitz einskizziert. Die Zeichnung gehört wohl in den Zeitraum zwischen 1840 und 1850 oder etwas später.

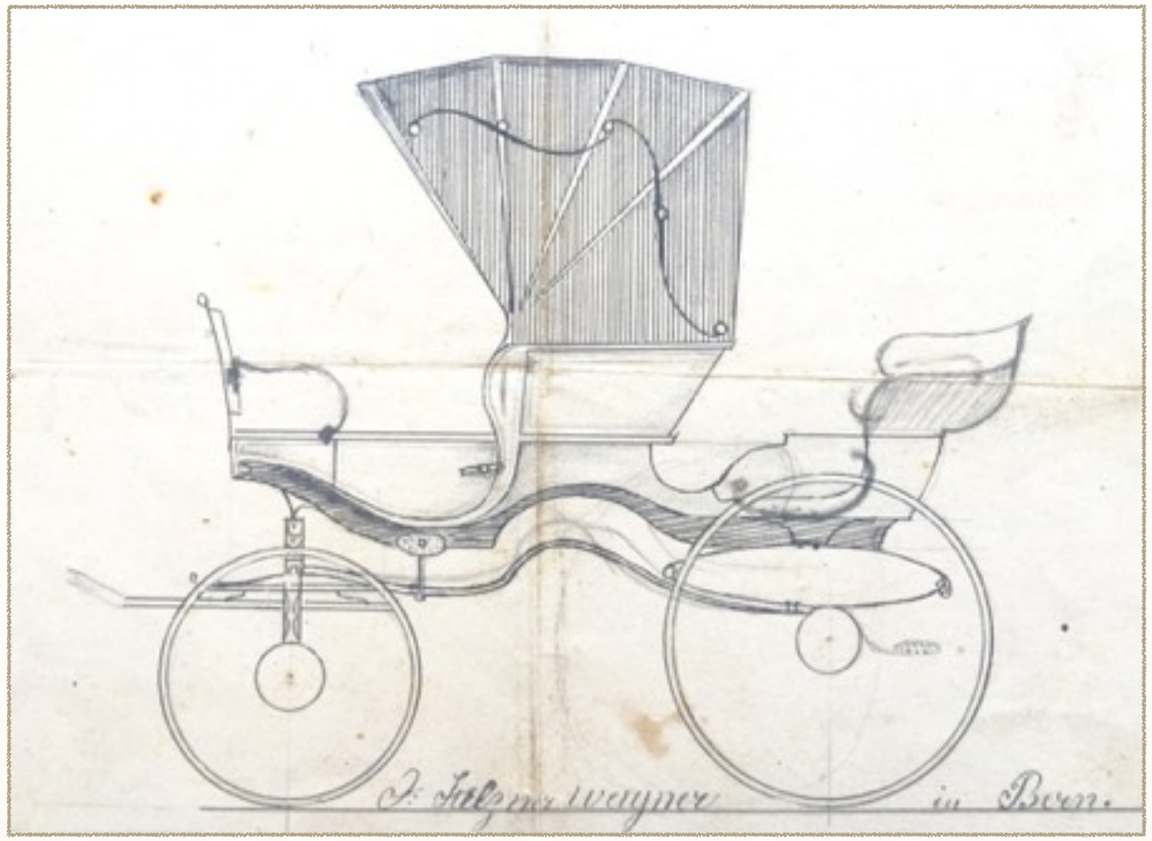


Abb. 29

Variante zum vorangehenden Modell des Berner Wagners J. Stelzner. Der Wagen zeigt mit dem vorderen Kindersitz Anlehnungen an die weit verbreitete Schweizer Chaise. Das Gestell ist traditionell mit geschweiftem Langbaum, Querfederung vorne und elliptischer Federung hinten ausgeführt. Die Bleistift-Eintragungen hinten zeigen den Dienersitz in aufgeklappter Position. Auch diese Zeichnung gehört wohl in den Zeitraum zwischen 1840 und 1850 oder etwas später.

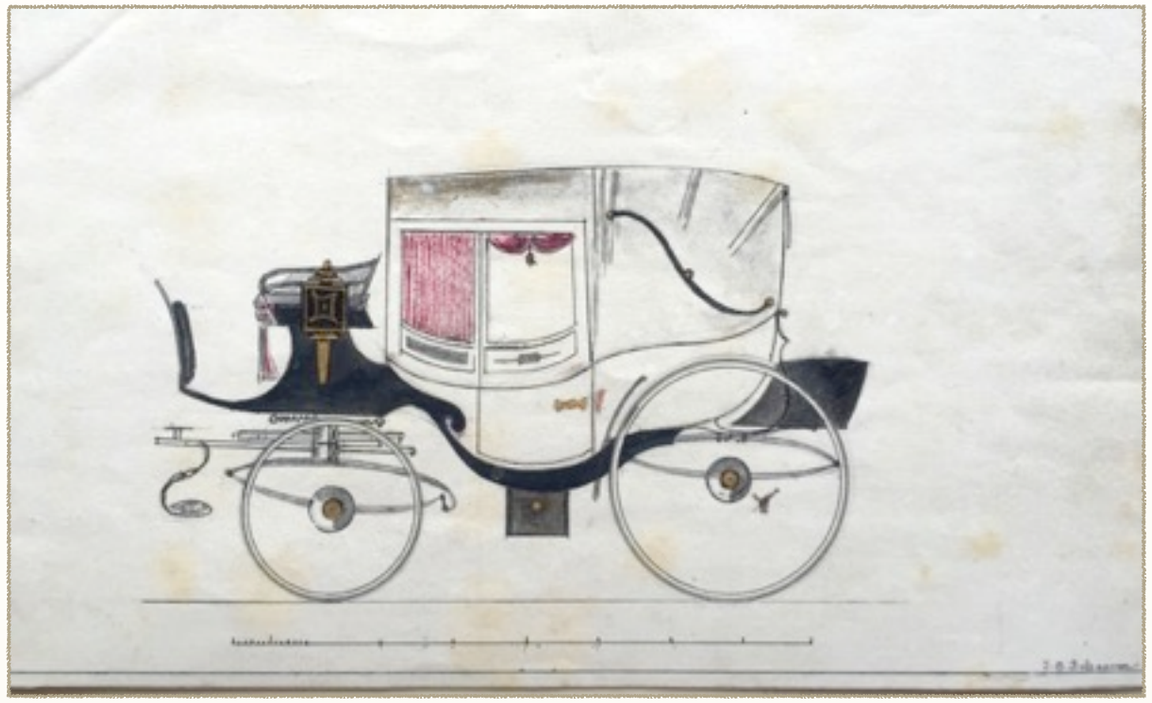


Abb. 30

Kalesche mit abnehmbarem Vorbau. Die etwas grob ausgeführte, leicht kolorierte Tuschzeichnung stamm nach der Signatur unten rechts vom bisher nicht bekannten Schweizer Wagenbauer namens J.B. Rebsamen. Sie zeigt eine Kalesche mit Vorderverdeck, wie sie mit ihrem geschweiften und verschnörkeltem Kasten um 1850 beliebt war.

Abb. 31

Früher Mylord. Die Zeichnung zeigt rechts unten die Signatur „d. Schmidlin.“ wohl für del. Schmidlin, also von diesem gezeichnet. Der frühe Mylord der Zeit nach 1850 ist maroon bemalt und mit roten Filets versehen. Der Kasten weist eine Klappdeckel auf, wie dies vor allem im Osten Frankreichs an verschiedenen Modellen häufig vorkam (vgl. Abb. 41). Konstruktive Details sind unklar gezeichnet oder fehlen, wie die Verbindung zwischen vorderer Federung und Kasten mit dem Drehkranz.

Gruppe 4: Kopierte Handzeichnungen

Die vier Zeichnungen dieser heterogenen Gruppe 4 zeigen vor allem handkopierte Zeichnungen von publizierten Vorlageblättern. Die ersten beiden Blätter dieser Gruppe sind detailliert nachgezeichnete Darstellungen aus dem in Paris 1808 erschienenen Werk „Dessins de voitures par D.M. Duchesne“. Duchesne war ein bekannter Pariser Wagenbauer und Zeichner, der seine Entwürfe auch in der Untersicht publizierte.

Ähnliche Zeichnungskopien gibt es auch von Fininger (vgl. Furger 2014b). Sie wurden wohl vor allem in der Lehrzeit von jungen Wagenbauern auf der Wanderschaft angefertigt, zumal der Kauf von gedruckten Werken sehr teuer war, und das Kopieren die jungen Handwerker im Zeichnen schulte.

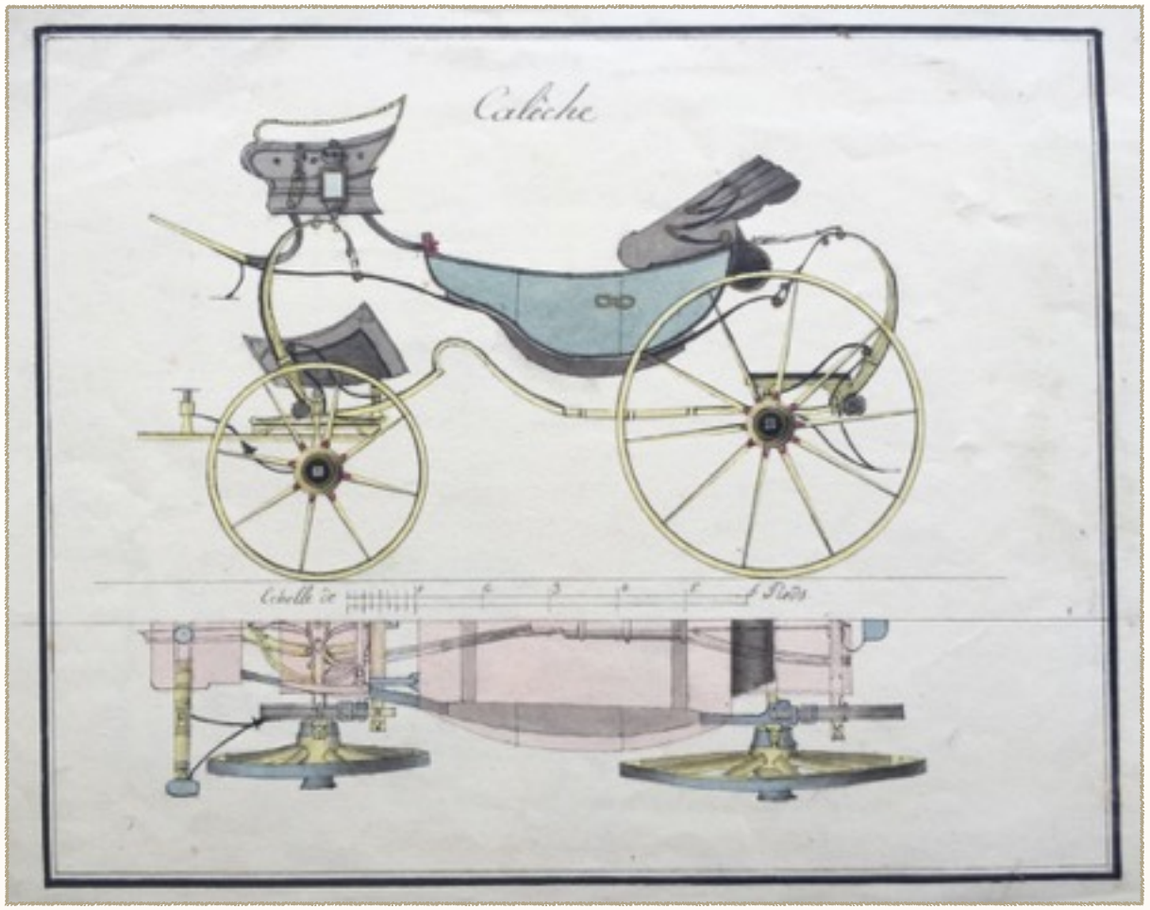


Abb. 32

Frühe Kalesche mit Halbverdeck. Diese recht sorgfältig ausgeführte Zeichnung mit noch leicht erkennbaren Bleistift-Hilfslinien wurde von einem unbekannten Zeichner exakt von einem Blatt des Pariser Wagenbauers Duchesne kopiert. Das abgebildete Modell zeigt typische Merkmale eines Wagens der Zeit um 1810: Gestell mit stehenden C-Federn und geschweiftem Langbaum und Kasten mit vorderem Einzug. Unter dem hohen Kutschbock befindet sich ein nicht mitschwebendes Magazin und hinten über dem Achsstock eine Lakaibrücke.

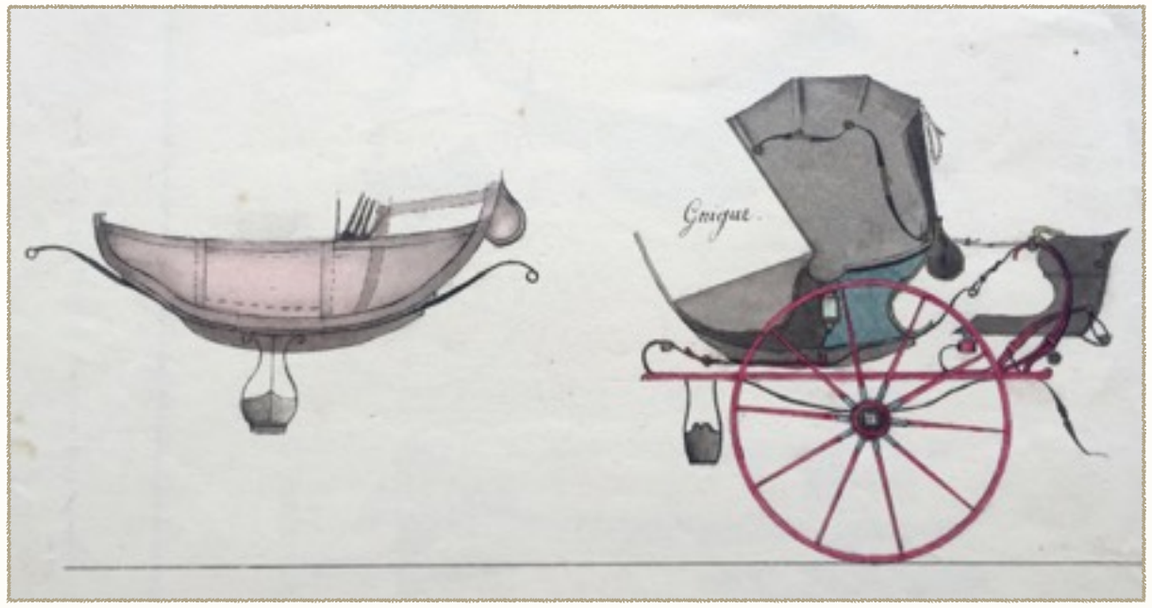


Abb. 33

Kasten einer Kalesche und Gig. Dieses Blatt ist ebenfalls eine Kopie einer älteren Vorlage, wohl auch auf Duchesne zurückgehend. Das Gig rechts der Zeit um 1810 hängt hinten in C-Federn, der Dienersitz ist mittels S-Federn separat abgefedert. Links ist ist ein Kaleschekasten mit dem inneren Aufbau abgebildet.

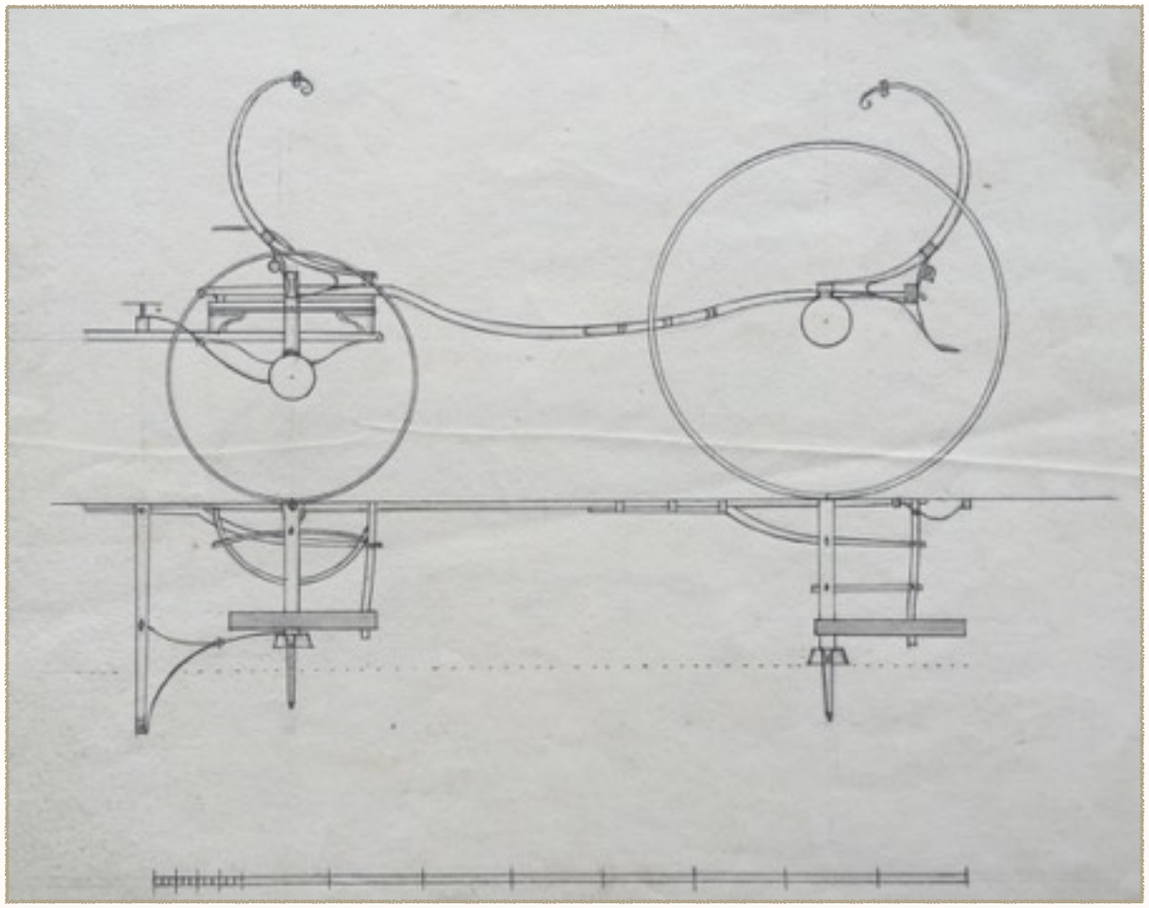


Abb. 34

Diese in Tusche ausgeführte Zeichnung mit Bleistiftvorzeichnungen zeigt das Gestell eines Wagens mit C-Federn in der Seitenansicht und im halben Grundriss.

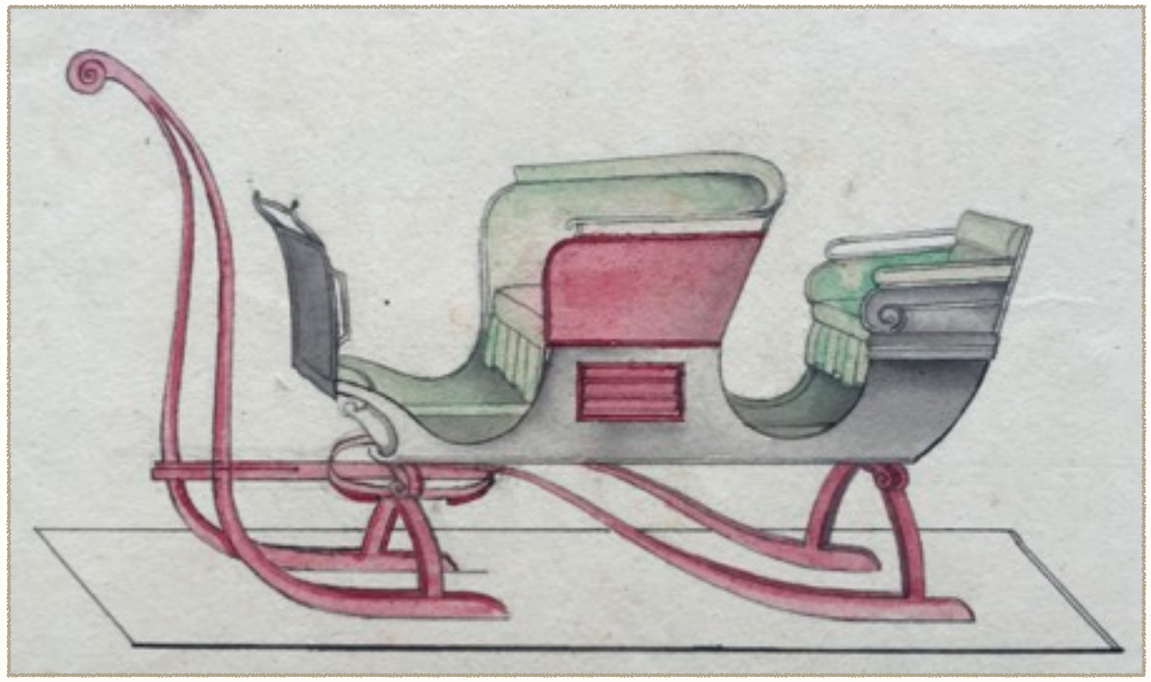


Abb. 35

Perspektivische Ansicht eines Schlittens. Hier wurde ein Kasten in der Art der Phaëtons auf Kufen gesetzt. Unter der Fahrerbank befindet sich ein Magazin, hinten ein Dienersitz. Der Schlitten weist ein Drehgestell auf und dürfte in die Zeit um 1850 gehören.

Gruppe 5: Verschiedene Lithographien und Drucke

In der Mitte des 19. Jahrhunderts erschienen in Paris und anderen grossen Städten zunehmend lithographierte Zeichnungsserien von neuen Kutschenmodellen, auch als Beilagen zu Fachzeitschriften. Diese wurden von interessierten Wagenbauern in ganz Europa abonniert und sorgfältig aufbewahrt, um den interessierten Kunden eine breite Modellpalette vorlegen zu können.

Zu den bedeutendsten Pariser Entwerfern, die meist selbst auch Wagenbauer waren, gehörte zwischen circa 1840 und 1860 Guillon, dem die ersten drei Blätter zugeordnet werden können. Sie stammen aus frühen, durchnummerierten Serien.

In der Folge entstanden seit der Zeit um 1850 auch in anderen Ländern ähnliche Editionen; dazu gehört Abbildung 39.

Bei den anschliessenden drei Blättern ist nicht ganz klar, ob es sich um handkolorierte Lithographien oder um Handzeichnungen handelt.

Den Abschluss der Gruppe 5 bildet ein gedrucktes Blatt, wie sie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zahlreich herausgegeben wurden.

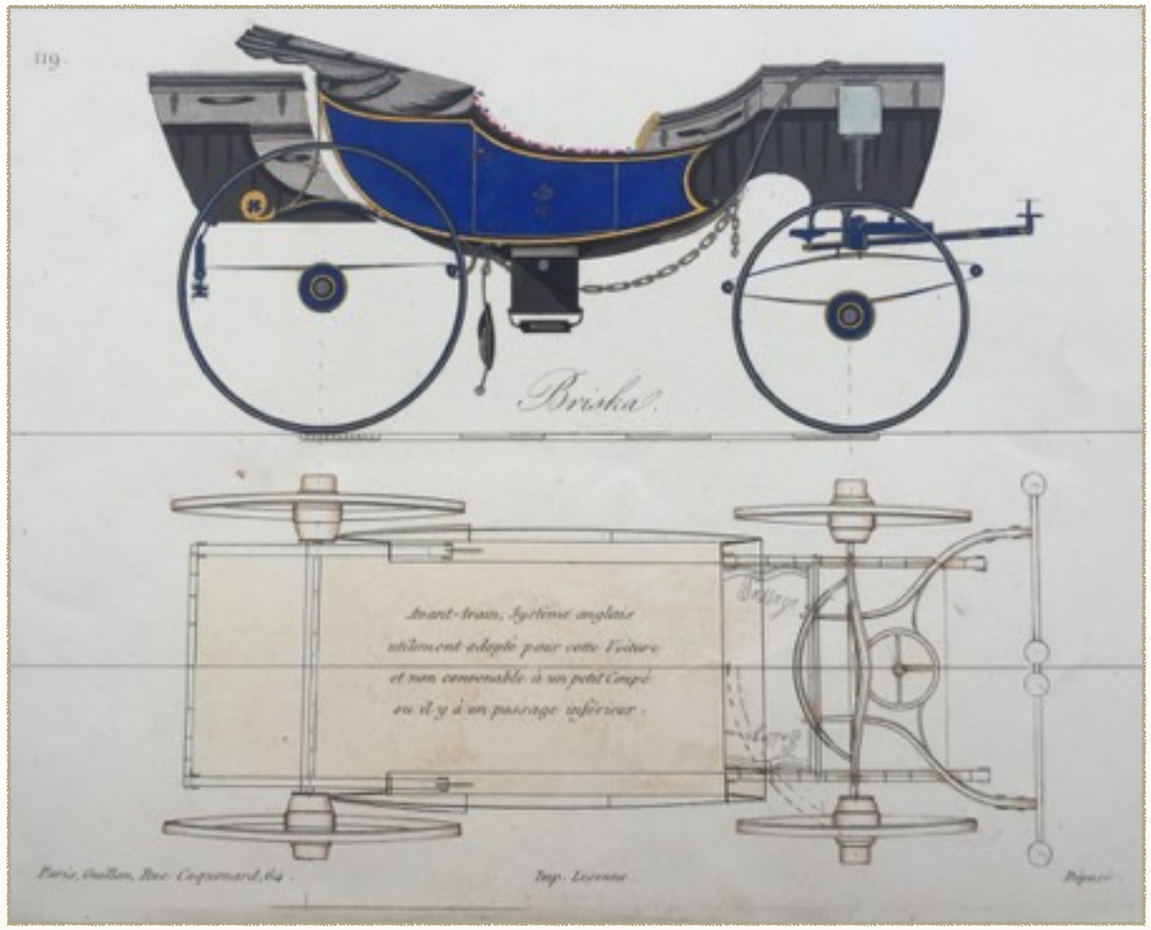
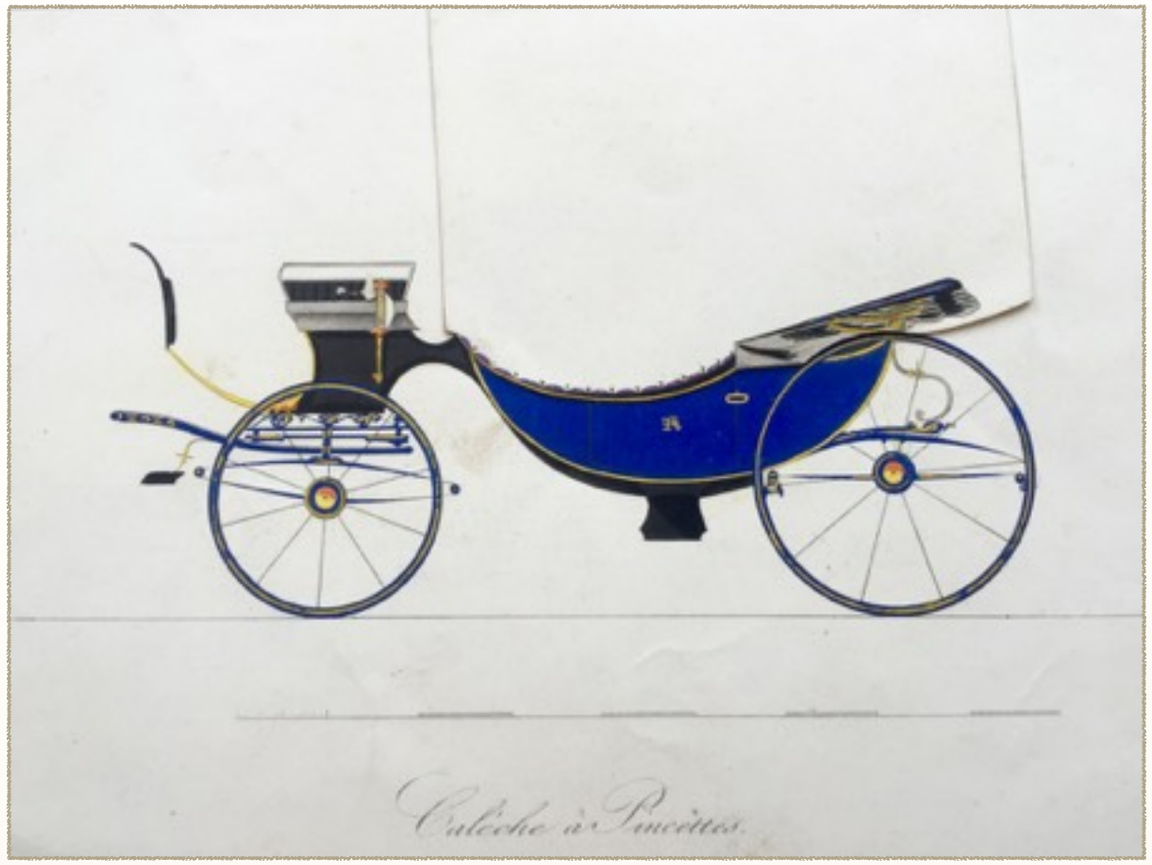


Abb. 36

„Briska“ oder Pritschka. Der exklusive Reisewagen weist hinten auf dem Diensitz und vorne je zwei Zusatzkoffer auf. Das von Lesenne lithographierte und handkolorierte Blatt mit der Nummer 119 stammt aus einer frühen Zeichnungsserie des französischen Wagenbauers und Entwerfers Guillon der Zeit kurz vor 1850. Er hat den Wagen hier, wie einst Duchesne (vgl. Abb. 32), auch von der Unterseite her aufgerissen und mit einem Kommentar über die Bauart des Vorderwagens mit der Passage versehen.



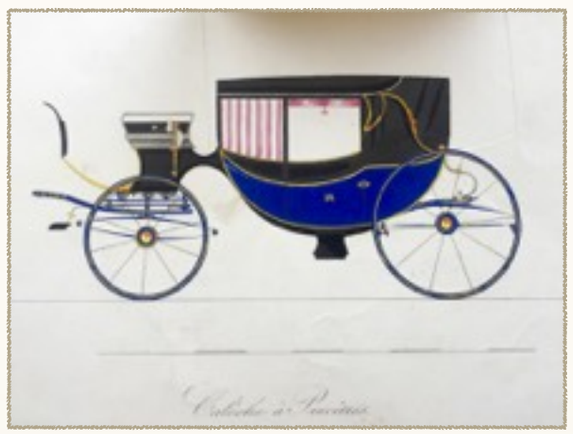


Abb. 37

„Calèche à Pincette“ oder Kalesche mit elliptischer Federung. Dieses zweite Blatt von Guillon mit der Nummer 28 aus der Zeit um 1845 zeigt eine vornehme Kalesche, die im Winter mit einem Vorderverdeck (Aufleger) ausgerüstet werden konnte.

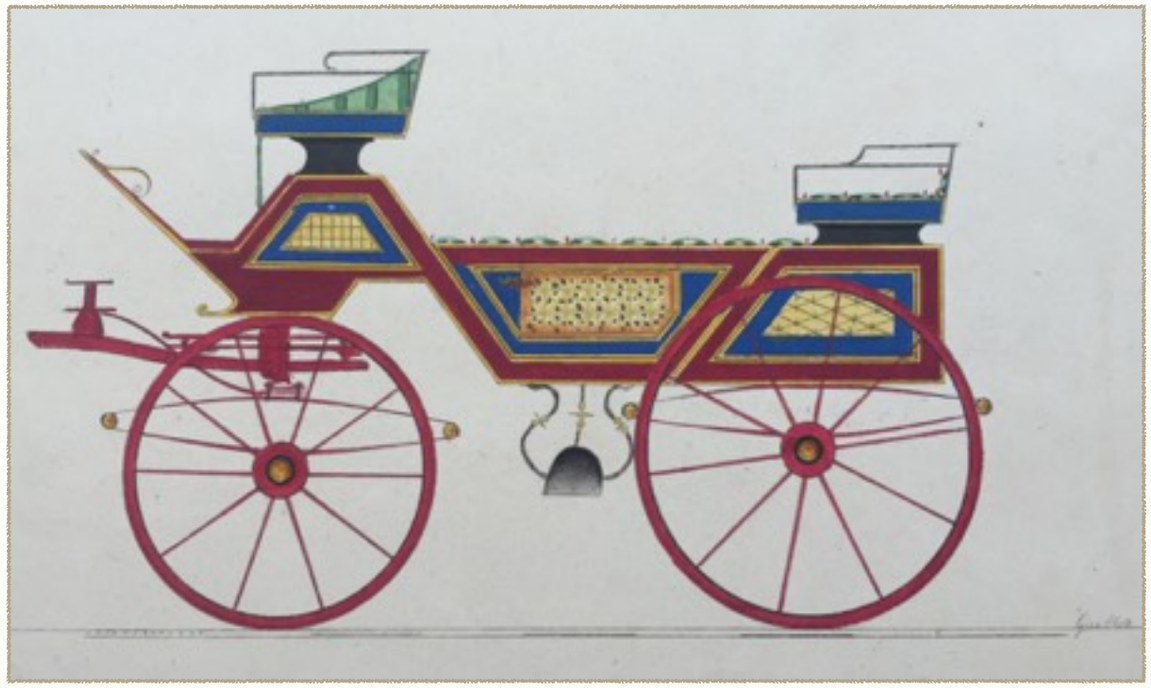


Abb. 38

Drittes Blatt von Guillon mit dem Modell eines grossen Break. Diese frühe Darstellung mit der Nummer 38 aus der Zeit um 1845 zeigt einen besonders bunt bemalten Wagen vom Typ Break de chasse, wie er in ähnlicher Art lange Zeit populär blieb.

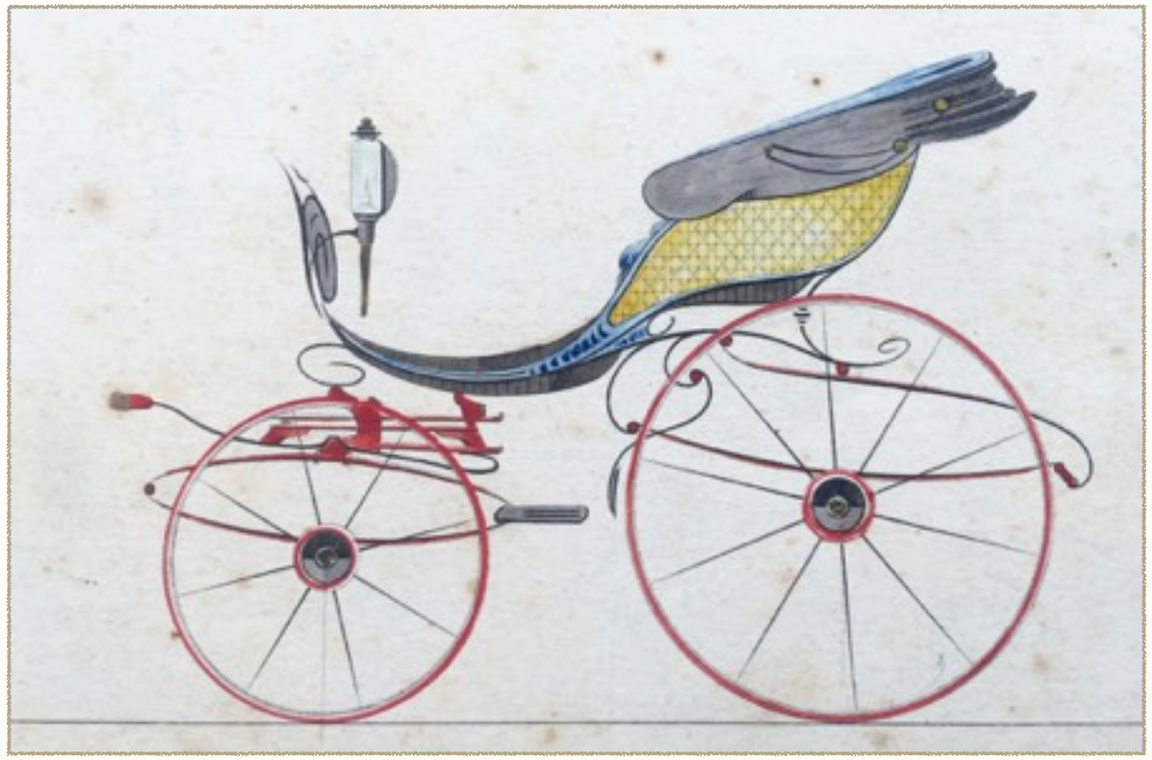


Abb. 39

Selbstfahrer der Zeit um 1850. Der leichte, zweiplätzige Wagen mit Halbverdeck entspricht vom Modell her der Chaise und wurde wohl auch Phaëton genannt. Die modischen, flachen Laternen ähneln stark denjenigen von Abbildung 37. Die handkolorierte Lithographie ist links und rechts der Bodenlinie folgendermassen signiert: „Dessinée par S. Hirzel“ und „Réduit au 24èm. - Lith. Amstein Frères“. Der zweite Teil der Bildunterschrift ist leichter aufzulösen (Massstab 1:24 und lithographiert von den Gebrüdern Amstein). Geht der Name S. Hirzel auf dem aus Zürich stammenden Salomon Hirzel zurück (1804-1877), der in Leipzig erfolgreich als Verleger wirkte?

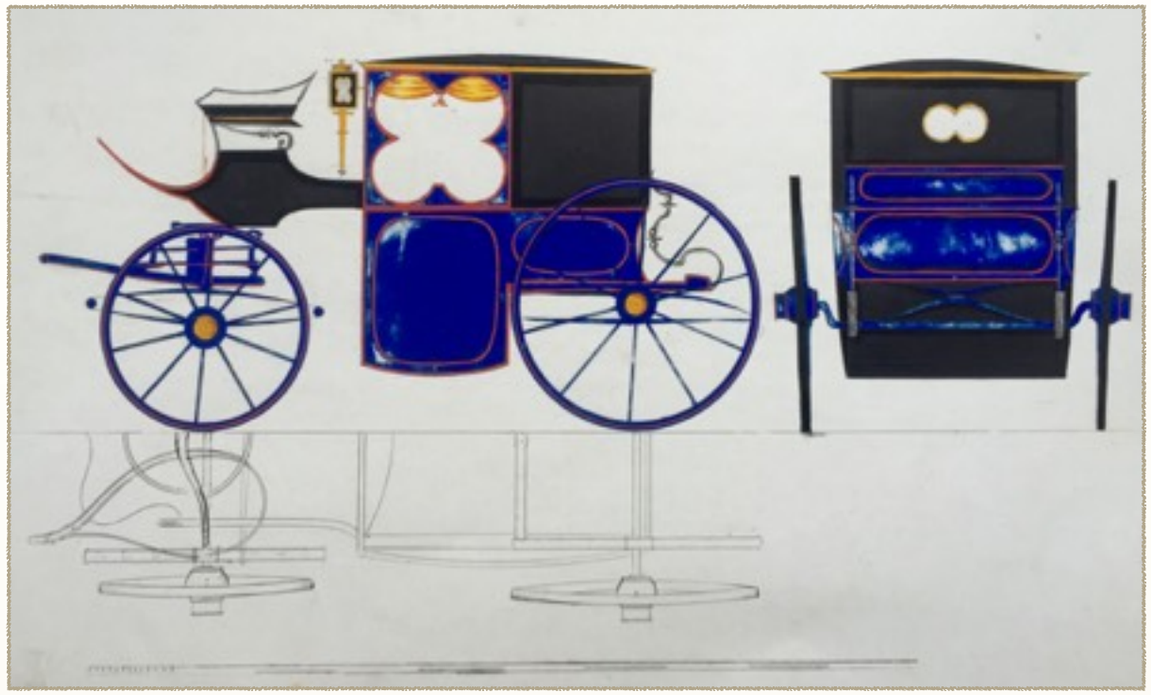


Abb. 40

Die drei folgenden, fein handkolorierten Blätter auf weiss gestrichenem Papier zeigen keine Bleistiftvorzeichnungen, aber Einstiche in den Radzentren. Handzeichnungen sind nicht ganz ausgeschlossen. Das Modell der Zeit um 1850 zeigt ein mittels abgekröpfter Hinterachse tief gesetztes Coupé ungewöhnlicher Form. Dabei könnte es sich mit den eigenartigen Fenstern und der bunten Bemalung um eine Bestellung aus dem Orient gehandelt haben.

Abb. 41

Reisewagen mit grossem Magazin. Solche Selbstfahrer mit Halbverdeck und grossem angebauten Koffer wurden auch „Phaéton de voyageur genannt (vgl. Abb. 31). Vorne weist der Kasten einen schützenden Deckel auf (vgl. Abb. 31).

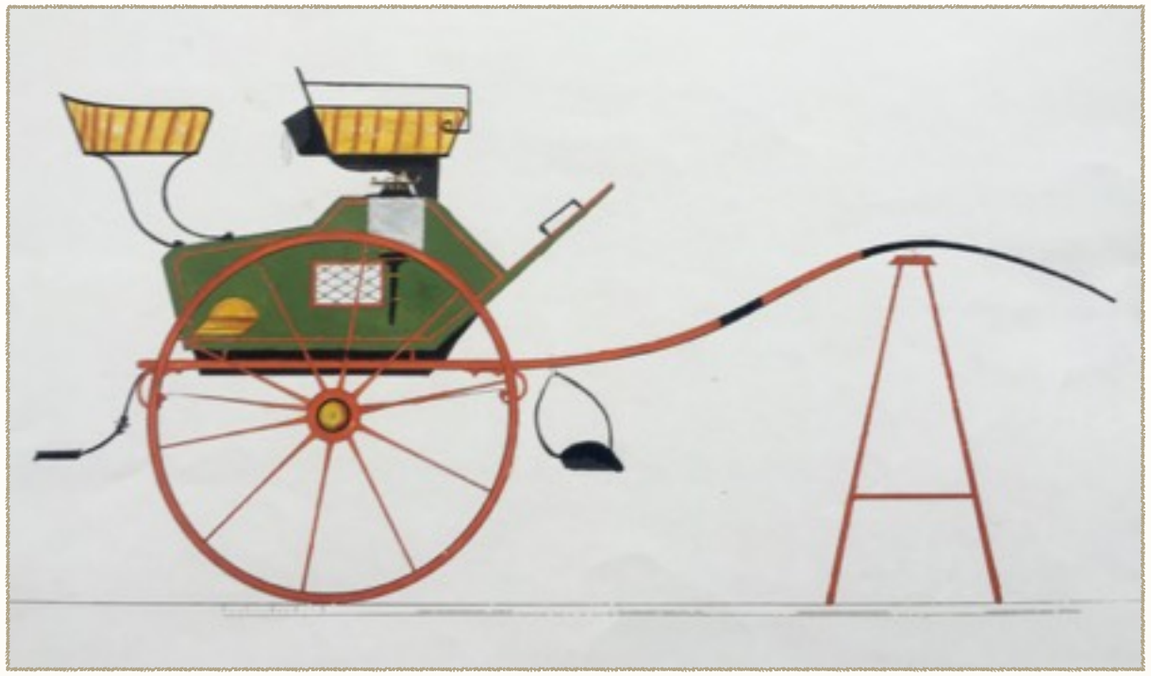


Abb. 42

Gig oder Tandemwagen mit grossem Unterkasten. Das Modell der Zeit um 1850 weist im Magazin eine vergitterte Öffnung, so dass Jagdhunde mitgeführt werden konnten. Es handelt sich um einen Wagentyp, mit dem auch im Tandem zur Jagd gefahren werden konnte.

Abb. 43

„Coupé Trois-Quarts“ oder 3/4-Coupé. Dieser klassische Stadtwagen weist im Kastenbereich eine Vorwölbung auf, so dass eine zweite schmale Bank für Kinder im Inneren Platz fand. Der Farbendruck mit der Nummer 333 ist rechts signiert mit „Publication C.J.A. Dick 25 Avenue d‘Antin Paris“. Demnach stammt die Zeichnung aus der Zeit um 1860/70 von einem Deutschen namens Dick, wohl einem Sohn des Begründers der bekannten Kutschenfabrik Dick und Kirschten in Offenbach am Main, der sich nach dem Verkauf der väterlichen Fabrik in Paris eine neue Existenz aufgebaut hatte.

Literatur

Bickes 1829

Friedrich Adolph Bickes

Anleitung zur Kenntnis aller Arbeiten von Equipagen oder Darstellung der Kutschenfabrikation.

Freiburg 1833 (zweite Auflage)

Dinkel

Josepl Dinkel, Wagenmoden im Biedermeier. Erläutert und mit einem Nachwort von Rudolf H. Wackernagel.

Dortmund 1981

Furger 2004

Andres Furger, Wagen-Atlas - Kutschen Europas des 19. und 20 Jahrhunderts, Band 2.

Hildesheim - Zürich - New York 2004

Furger 2014a

Andres Furger, Von der Chaise zum Cabriolet - Die Basler Carrosserie.

Kauffmann, Reinbolt & Christe (e-Paper unter academia.edu)

Furger 2014b

Andres Furger, Kutschenbau in Basel im frühen 19. Jahrhundert - Die Zeichnungen von Samuel Fininger. (e-Paper unter academia.edu)

Furger 2014c

Andres Furger, Wagenbau Kölz in Basel. (e-Paper unter academia.edu)

Zusammenfassung

31 Handzeichnungen der Zeit um und nach 1830 geben neue Einblicke in das frühe Kutschenbauwesen der Schweiz und Deutschlands. Es handelt sich um Vorlageblätter für Kunden von neuen Wagen und die Grundlagen für genauere Baupläne von neu anzufertigenden Kutschen durch Wagenbauer.

Die erste Gruppe der handkolorierten Zeichnungen mit einer Berline, mehreren Kaleschen und Pritschkas sowie zwei Reisewagen und einem Schlitten ist wohl (François) Joseph Kauffmann zuzuschreiben, dem Begründer einer grösseren Wagenfabrik in Saint-Louis bei Basel, der später seinen Betrieb in die Stadt Basel verlegte. Die zweite Gruppe besteht aus Lithographien von Weishaupt in München, die aus einem bisher unbekannten Album mit ähnlichen Kutschenmodellen stammen. Dazu kommen zwei Originalzeichnungen des deutschen Wagenfabrikanten Clemens Reifert aus Bockenheim bei Frankfurt und Zeichnungsserien aus der Schweiz, Deutschlands sowie Frankreichs, die in den Zeitraum zwischen circa 1810 und 1860 datiert werden können. Den Abschluss bilden Drucke aus bereits bekannten Blattserien vor allem aus Paris, wie solche von Guillon, sowie nicht genau zuweisbare Blätter.

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 756 11 79 20

www.andresfurger.ch

Der Autor nimmt gerne weitere Hinweise entgegen:

andresfurger@gmail.com