



VOM PFERD ZUM AUTOMOBIL

1880 bis 1930: Zwei Geschichten, eine Innovation



Andres Furger

Andres Furger

VOM PFERD ZUM AUTOMOBIL

1880 bis 1930:

Zwei Geschichten, eine Innovation

IMPRESSUM

© 2021, Andres Furger, Oltingue, France

Promoted by LIBRUM Publishers & Editors LLC | Basel | Frankfurt a. M.

Lektorat: Christina Stohler

Titel: Thierry Furger, Meilen

Gestaltung und Satz: Andres Furger, Oltingue

ISBN: 978-3-906897-67-7

DOI: 10.19218/3906897677

Vom Pferd zum Automobil by Andres Furger is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

www.creativecommons.org

Open-access bei

www.librumopen.com und www.andresfurger.ch

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

Auflage vom 29. 9. 2021

Umschlag

Oben: Das Mylord-Gespann von Frau Lucy Knops-Talbot aus Aachen. Ölbild von Caspar von Reth (1850–1913) datiert 1907, in Privatbesitz.

Unten: „En promenade“ oder „Les Dames Goldsmith au bois de Boulogne en 1897 sur une voiturette Peugeot“. Ölgemälde aus dem Jahr 1901 von Stewart Julius Leblanc (1855–1919) im Musée de la Voiture et du Tourisme, Compiègne.

INHALT

Vorwort **5**



A
Momentaufnahme 1897 **9**



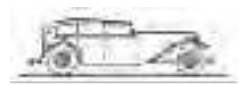
B
Das Fundament der Kutschenzeit **25**



C
Das Nebeneinander von Kutsche und Automobil **64**



D
Der Siegeszug des Automobils ab 1905 **132**



E
Auswertung **194**

Anhang:

Kurzbeschriebe wichtiger Wagenfabriken und Karosseriebetriebe **264**

Abkürzungen und abgekürzt zitierte Literatur **277**

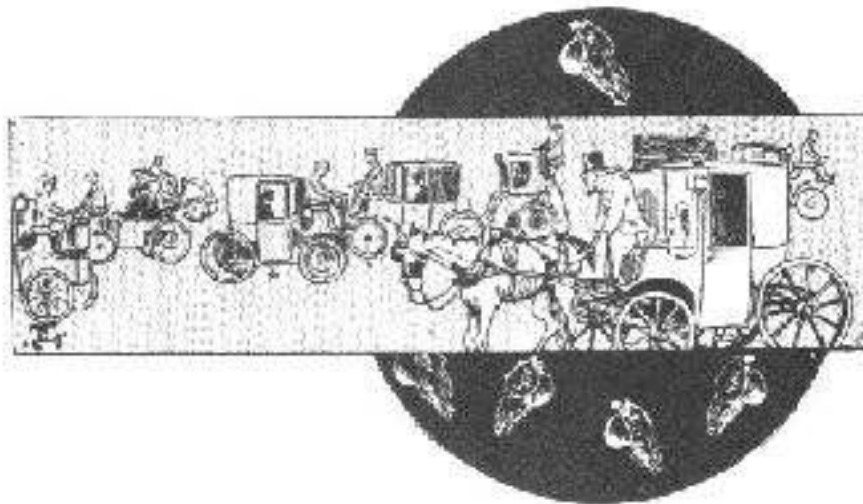
Bildnachweis **281**

Zusammenfassung **285**

DANK

Christoph Ditzler, CH
Mario Döberl, A
Kurt Furger, USA
Thierry Furger, CH
Urs Ramseier, CH
Heinz Scheidel, D
Jürg Denzler, CH
Fanny Hartmann, CH
Peter Kamm, CH
Martin Kramer, CH
Andreas Lohner, A
Marie-Louise Gräfin von Plessen, F
Wolfgang Ruf, D
Willi Spirig, CH
Alex Sieber, CH
Christina Stohler, CH
Thomas Stohler, CH
Heiko Wührmann, D

Besonderer Dank geht an den Verleger des Verlages LIBRUM, Dominique Oppler.



Frühe Automobile dominieren, das von einem alten Pferd gezogene Coupé steht im Abseits, umgeben von Pferdeschädeln vor dunklem Hintergrund. Symbolträchtige Vignette aus dem Standardwerk über das „Automobil in Theorie und Praxis“ von Baudry de Saunier aus dem Jahr 1901.

VORWORT

Mein 1897 geborener Grossvater Heinrich Jundt wächst in einem Vorort Basels als jüngster von drei Brüdern auf. Er wird zum Autonarr und Berufschauffeur. Mit 30 Jahren fährt er den abgebildeten Fiat 503 durch die malerische Axenstrasse am Vierwaldstättersee. Im gleichen Sommer 1927 schirrt sein drei Jahre älterer Bruder Fritz wie jeden Morgen sein Gespann ein. Er ist als Fuhrmann in einem Baugeschäft tätig. Zwei zeitgleiche Schicksale, zwei parallele Welten über Jahrzehnte! Das ist das Thema dieses Bandes aus europäischer Perspektive. Wer steht hinter dem Wandel vom Pferde- zum Motorwagen, was bedeutete dies damals für die Menschen? Solche Fragen beschäftigten mich seit dem Jahr 1981, als ich als Archäologe unerwartet für das Historische Museum Basel ein Kutschenmuseum in Brüglingen einzurichten hatte. Als Vorbereitung dafür konnte ich damals auf die Hilfe von namhaften Basler Karossiers wie Alfred Heimbürger und Alfred Kölz sowie Walter König zählen, die den Übergang vom Pferd zum Automobil noch selbst erlebt hatten. Sie waren alle in Paris zur Weiterbildung gewesen, König hatte sogar die Entwurfsabteilung von Gallée geleitet und bei Chrysler und Packard in den USA gearbeitet. Solche Gespräche mit Zeitzeugen und die Sichtung ihrer Dokumente hinterliessen einen bleibenden Eindruck, der mich mit zu diesem jetzt fertigen Projekt veranlasste. Nicht vergessen ist, wie Walter König lebhaft erklärte, er habe sein Formempfinden bei seinem Vater in der Wagnerlehre geschärft, und zwar bei der Fertigung von hölzernen Speichen mit dem Ziehmesser. Denn es galt, „den Spiegel“ harmonisch herauszuarbeiten, die plane Vorderseite der Speichen in der unteren Hälfte.

Heute erleben wir wieder einen Umbruch, den Wandel vom konventionell konstruierten Automobil mit Verbrennungsmotor hin zum batteriegetriebenen, computergesteuerten und vernetzten Elektrofahrzeug. Deshalb rücken ähnlich tiefgreifende Umbrüche der jüngeren Vergangenheit wieder vermehrt ins Bewusstsein. Ein zweiter Wechsel findet heute ebenfalls – wieder nach 100 Jahren – statt, aber in umgekehrter Richtung. 1920 hatte die Strasse ihren alten Status als Lebensader aller zugunsten einer Durchgangsschneise für die schnellsten Verkehrsteilnehmer weitgehend verloren. Dies wird heute in den Städten mehr und mehr rückgängig gemacht, die Strassen dem Langsamverkehr zurückgegeben. Langsamkeit versus Schnelligkeit? Der Siegeszug des Automobils hat viel mit diesem Thema zu tun, das hier im grösseren kulturgeschichtlichen Kontext behandelt wird. Dazu gehört die Auswertung von historischen Bild- und Textquellen, vor allem von Originalzitaten aus der Zeit. Damit werden Stimmungsbilder beider Seiten ausgeleuchtet.



Abb. 1

Grossvater und Grossonkel des Verfassers in Aufnahmen der Zeit um 1927; der eine wurde Chauffeur, der andere blieb Fuhrmann.

Das Automobil bestand bis um 1930 aus zwei Teilen, dem Chassis mit dem Motor und dem Aufbau, der Karosserie, gewissermassen aus einem unsichtbaren mechanischen Innenleben und der der sichtbaren Hülle mit ihrem bequemen Interieur. Hier wird dem Zusammenspiel dieser beiden Teile im Fluss der Zeit nachgegangen, mit Schwergewicht auf dem Anteil der aus dem Kutschenbau stammenden Karossiers, der bislang weniger untersucht wurde. Mit dieser ganzheitlichen Sicht soll die Lücke zwischen der Literatur über Kutschen und den Auto-Büchern geschlossen werden.

Geschichte wird vom Sieger geschrieben. Das gilt auch für die Verdrängung des Pferdes durch das Auto. Verlierer wurde das Pferd. Deshalb ist es verständlich, dass es die aus dieser Perspektive gesehene Geschichte bislang noch nicht gab. Die einen interessieren sich kaum für das Ende der Pferdewagen und die anderen lassen die frühen Automobile gewissermassen bei Null beginnen. Dieser Band versucht deshalb, den Bogen zwischen diesen beiden Welten zu schlagen, im Wissen, dass Perioden der Umbrüche zu den historisch interessantesten gehören. Dieser Approach zeigt dabei auch: Die Kutsche und ihr Umfeld waren nicht nur Verlierer, sondern auch Treiber des Wandels. Denn ohne Berücksichtigung der Vorgeschichte ist der Wechsel zu einem anderen Verkehrsmittel nicht zu verstehen, und umgekehrt. In der Zeit, als das Auto salonfähig wurde, war die Kultur des Kutschenfahrens zwar auf ihrem Höhepunkt, aber es zeigten sich gleichzeitig auch Grenzen des Pferdeinsatzes, vor allem in den Städten.

Das Hauptziel dieses Buches ist es, die beiden Geschichten, die zur Innovation Automobil geführt haben, im grösseren kulturellen Zusammenhang zu verstehen. Die folgenden Untersuchungen setzen deshalb in den 1880er Jahren ein, weil damals der Pferdewagen noch das wichtigste Verkehrsmittel war, gleichzeitig aber die langjährigen Entwicklungsschritte hin zu leichten Motoren auf Rädern erste praktisch umsetzbare Resultate zeigten. Das Buch endet im Jahre 1930, als der Siegeszug des Automobils einen ersten Höhepunkt erreicht hatte und die Emanzipation des neuen Autos von der alten Kutsche Tatsache geworden war.

Andres Furger im September 2021

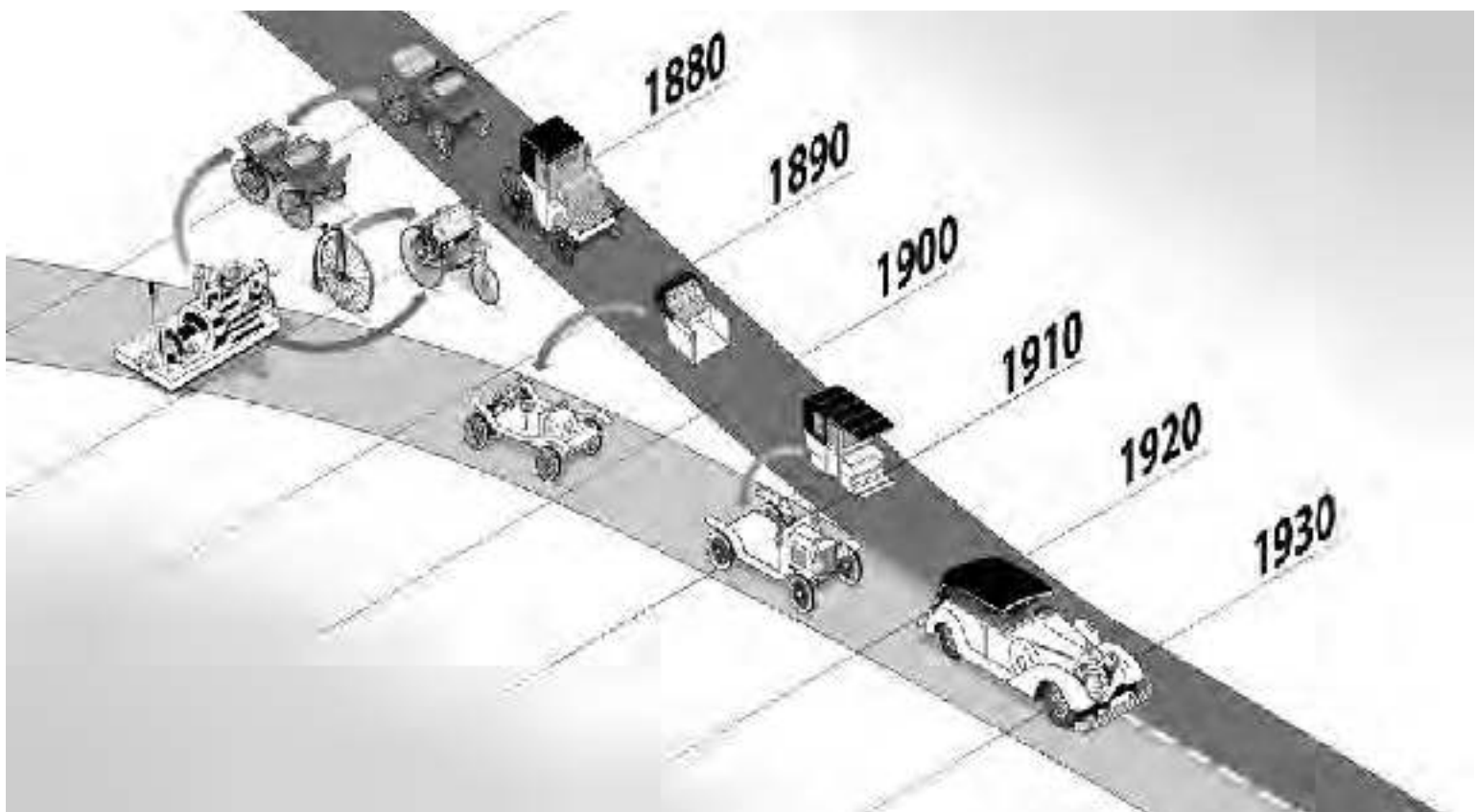


Abb. 2

Zwei Branchen mit ihren jeweils eigenen Geschichten kreieren zwischen 1880 und 1930 ein gemeinsames Produkt, das frühe Automobil. Auf der einen Seite erfolgt die Herstellung von Motoren auf Chassis durch Maschinenbauer und auf der anderen Seite die der Karosserien durch Kutschenbauer beziehungsweise Karossiers.

Einige wichtige Daten

18. Jh.	Frühe Industrialisierung in England
1769	Dampfwagen von Cugnot
1818	Erfindung der Achsschenkellenkung
1852-1870	Zweites Kaiserreich in Frankreich – Paris überholt London im Kutschenbau
1873	Dampfwagen von Amédée Bollée
1886/7	Daimler und Benz produzieren erste leichte Benzinfahrzeuge
1887	Beginn des Automobilismus in Frankreich
1888	Luftreifen von Dunlop, zunächst für Fahrräder, dann 1896 für Autos
1889	Weltausstellung in Paris/Kauf von Lizenzen durch Franzosen bei Daimler und Benz
1890	Motor wandert nach vorne
1895	Gründung des ACF in Paris, Frankreich im Automobilismus weltweit führend
1895	Erfindung der hydraulischen Bremse für Kutschen
1895	Erste Autos mit Pneus auf der Fahrt Paris-Bordeaux
1895	Rennen Paris-Marseille-Paris
1896	Rennen Paris-Amsterdam-Paris
1898	Erster internationaler Autosalon in Paris (ab 1901 im Grand Palais)
1899	Gründung des Deutschen Automobil-Clubs (DAC)
1893	Erste Blumencorsos mit Autos
1904	Vermehrter Bau von Innenlenkern
1905	Autos werden in Berlin hoffähig
1905	Erste Automobile am Blumencorso von Baden-Baden
1905	Herkomer-Rallye mit Schönheitskonkurrenz
1905	Deutschland holt gegenüber Frankreich auf
1910	Torpedo-Karosserie/Loslösung vom Kutschen-Design
1912	Tiefergelegte Chassis
1914-1918	Erster Weltkrieg/Impulse Richtung Serienfabrikation und Lkw
1915	Deutscher Karosseriestil unter Einfluss des Werkbundes
1920	Das Automobil überholt in Europa die Kutsche
1920	Die Equipagen sind aus dem Stadtbild weitgehend verschwunden
1920	Stromlinien-Karosserien
1920er	Jahre Höhepunkte der Concours d'Elégance
1925-1927	Krise in Deutschland
1925	Stil Art Déco
1925	Tiefgesetzte, gerundet geformte Karosserien mit langer Motorhaube
1927	Baisse in Frankreich
1928	Bugatti Royale
1929	Börsencrash in New York und nachfolgende Wirtschaftskrise
1930	Vermehrter Bau von selbsttragenden Karosserien
1930/31	Viele renommierte Karosserie-Unternehmen gehen ein.



Abb. 3

Ähnlich wie heute die Entscheidung zur Anschaffung eines traditionell angetriebenen, eines hybriden oder eines elektrisch motorisierten Auto schwerfällt, stellte sich 1906 dem „modernen Millionär“ die Frage: „Jetzt weiss ich nicht; soll ich zur Villa radeln, motocyclen, reiten, im Wagen oder im Auto fahren?“



Abb. 4

Ein elegantes Gespann, auch Equipage genannt, wird um 1905 im Bois de Boulogne bei Paris von einem frühen Auto überholt.



A. MOMENTAUFNAHME 1897

In den 1890er Jahren beginnt in Paris im Bereich Mobilität ein gesellschaftlicher Prozess, der die ganze Welt verändern wird: Das Automobil wird zum attraktiven Verkehrsmittel. Vorausgegangen sind wichtige Erfindungen von Benz und Daimler in Süddeutschland. Ihre ersten motorgetriebenen Gefährte werden in Frankreich durch „Early Adopters“ gesellschaftsfähig gemacht. Sie stammen aus der Pariser Oberschicht und benützen die neuen Maschinen zum Plaisir als Sportfahrzeuge und für Ausflüge. Dies illustriert beispielhaft das hier im Zentrum stehende Bild und führt gleichzeitig mitten ins Thema. Das durch seine Qualität, seine Ausstrahlung und seine Detailtreue ausgezeichnete Ölgemälde ist unten links signiert mit „JL Stewart 1901“. Es stammt vom Impressionisten Julius Stewart LeBlanc (1855–1919) und zeigt eine vier Jahre zuvor festgehaltene Situation: „Les Dames Goldsmith au bois de Boulogne en 1897 sur une voiturette Peugeot“. So steht es im Inventar des Museums in Compiègne bei Paris.

Es gibt nicht viele hochwertige Ölbilder von guten Künstlern mit Automobilen als zentralem Sujet. Hier dient das Auto als Gefährt für zwei hübsche und elegant gekleidete Damen mit ihrem Hund. Diese, vom Typ her ein Staffordshire Terrier, sitzt prominent in der Mitte. Hat der Maler seine bullige Gestalt als Metapher für die neue Kraft des Automobils so prominent ins Bild gesetzt, fast wie eine Art lebendige Kühlerfigur? Die gekonnt komponierte Szene zeigt eine für damalige Verhältnisse schnelle Vorbeifahrt: Die Speichenräder rotieren, die Fahrerin im roten Kostüm schaut konzentriert nach vorne, der Hund zieht den Fahrtwind ein, der auch den Schleier der Beifahrerin flattern lässt. Wie bei einer gezoomten Fotografie mit Brennpunkt auf den Gesichtern verfließt dahinter die hügelige Landschaft.



Abb. 5

„Les Dames Goldsmith au bois de Boulogne en 1897 sur une voiturette Peugeot“ ursprünglich nur „En promenade“, also sommerliche Spazierfahrt genannt. Ölgemälde aus dem Jahre 1901 von Stewart Julius Leblanc (1855–1919).

Das Bild als Quelle

Historische Gemälde führen, wie entsprechende Fotos und Texte, unmittelbar in die Vergangenheit zurück und sind deshalb wichtige Quellen für den Kulturhistoriker. Sie dienen als Stimmungsbilder und Grundlage für die Rekonstruktion der Vergangenheit im grösseren kulturgeschichtlichen Rahmen. Dazu gehört das obige Bild ganz besonders. Es macht auf verschiedenen Ebenen verständlich, was in den Jahren um 1900 geschah, nämlich eine schnelle Entwicklung auf der künstlerischen, atmosphärischen, gesellschaftlichen und technischen Ebene. Und all dies geschah nicht zufällig in Paris.

Die Hauptstadt Frankreichs war damals die führende Metropole Europas im Bereich der Mode, der Technik und der Kunst. Dazu wurde sie in der Zeit Napoleons III. (Kaiser von 1852 bis 1870). Die glänzend ausgebaute Metropole zog seither ambitionierte Handwerker, begabte Künstler und manche Reiche aus vieler Herren Ländern an. Dazu gehörte der aus Amerika stammende Künstler Stewart Leblanc ebenso wie die abgebildeten Damen aus einer deutschstämmigen Familie. Paris war seit langem auch das Zentrum des Wagenbaus, hier verkehrten die nobelsten Equipagen Europas auf den neuen breiten Boulevards. Die alte Erbaristokratie und der neue Geldadel leisteten sich dabei einen Wettbewerb, wie man elegant aufzutreten hatte. Mit Extravaganzen konnte man sich von anderen abheben und auffallen. Distinktion, Plaisir und Sport vereinigten sich hier zu einem innovativen, exklusiven Amalgam.



Abb. 6

Pariser Eleganz. Strassenszene mit einer vierspännigen Park Drag und einem reitenden Paar auf den Champs Élysées. Ölbild um 1897 von Adhémar Louis Vicomte de Clermont-Gallerande (1838–1895).

Diese Konstellation machte die Einführung des Motorwagens in Paris erst möglich. Die besten, mit deutscher Gründlichkeit entwickelten praxistauglichen Motoren in leichten Fahrzeugen waren zwar schon 1886 von Gottlieb Daimler und von Carl Benz in Süddeutschland vorgestellt worden. Sie fanden dort aber in den ersten Jahren enttäuschend wenig Käufer. Erst an der Pariser Weltausstellung von 1889 wurde man auf sie wirklich aufmerksam; vermögende Franzosen wie Graf Jules-Albert de Dion sahen ihre Chance, packten die Gelegenheit beim Schopf, erwarben Lizenzen und reihten sich so unter die Autopioniere ein. Als spleeniger reicher Erbe hatte de Dion es vorher schon mit dampfgetriebenen Dreirädern versucht und Technikfreaks um sich geschart. Leute wie er wurden zusammen mit anderen Angehörigen des Hochadels, unter den Damen allen voran die Duchesse d'Uzès, zum Vorbild und machten die neuen selbstfahrenden vierrädrigen Vehikel fashionable.

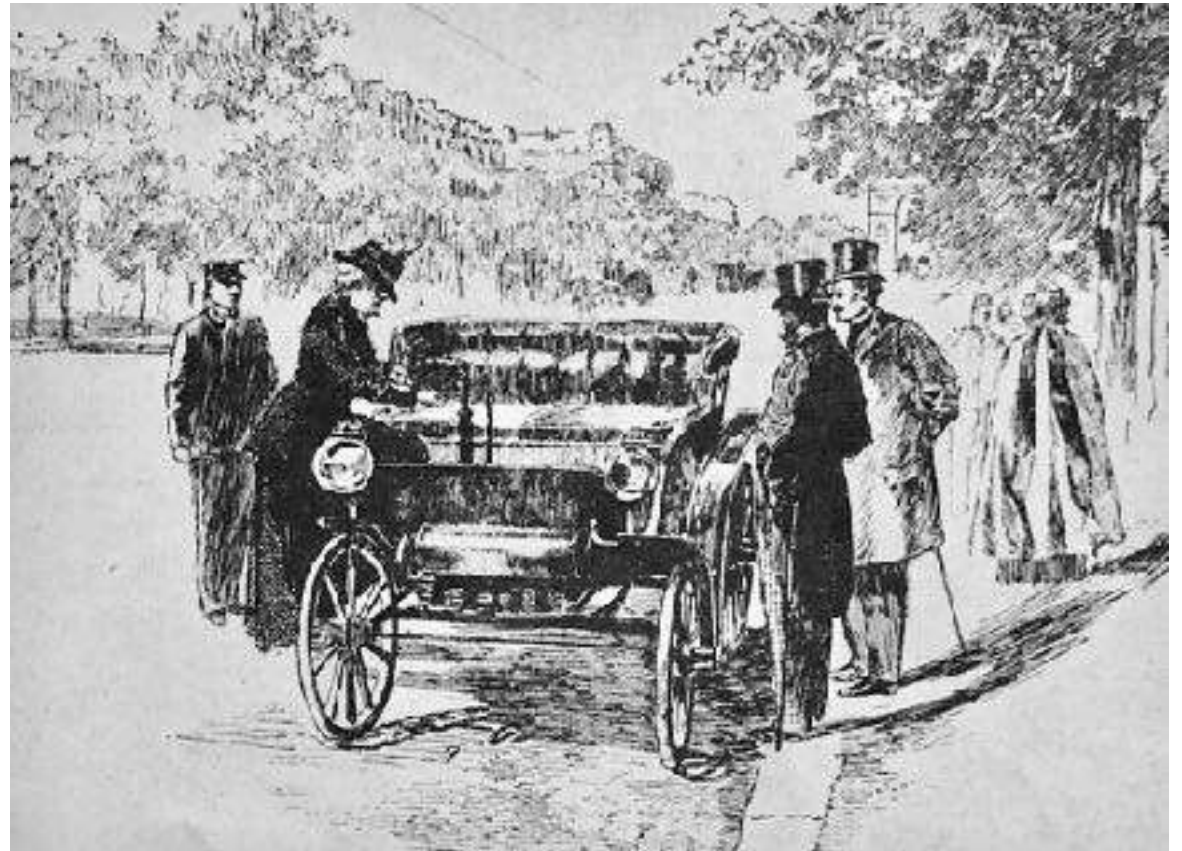


Abb.7

Erste Automobile in Paris.

Links: Fahrstunde einer Dame mit daneben sitzendem Fahrlehrer im Gummimantel im Jahre 1903.

Rechts: Die Duchesse d'Uzès bei ihrer Fahrprüfung im Jahre 1898.

Paris brachte nicht nur viele französische Maler hervor, die Metropole zog auch viele begabte Künstler an, die hier im jährlich stattfindenden „Salon“ ihre neuen Werke ausstellten und so Abnehmer fanden. Dazu gehörte der „Pariser aus Philadelphia“, wie Stewart Leblanc auch genannt wurde, weil er als Junge mit seinen Eltern aus den USA nach Paris gekommen war. Er stammte aus reichem Haus, besuchte in Paris literarische Salons und war selbst Teil der gehobenen Gesellschaft. Impressionisten wie er, der gerne die Schönen und Reichen der Stadt porträtierte, trugen das neue Pariser Lebensgefühl in die Welt hinaus. In diesen Rahmen fügt sich exemplarisch auch die Komposition des gezeigten Bildes ein: Reiche, hübsche und gut gekleidete junge Damen inszenieren sich im oder beim Bois de Boulogne auf dem neuesten Fahrzeugmodell in zügiger Fahrt.

Für die Ausführung des Ölbilds hat sich der Maler vier Jahre Zeit genommen. In diesen Jahren zwischen 1897 und 1901 geschah ein für die Automobil-Geschichte entscheidender Schritt, dessen sich der Künstler bewusst war. Deshalb setzte er das Fahrzeug so gross ins Bild, gewissermassen das Auto als neuer fahrender Thron für die Schönen und Reichen. War das Auto 1897 noch ein Gefährt für Spleenige gewesen, war vier Jahre später die Stimmung gegenüber dem Automobil in Paris eben gekippt. Erstmals in der europäischen Geschichte mauserte sich der Motorwagen zu einem ernst zu nehmenden Konkurrenten der pferdegezogenen Equipage. Die Hersteller des mechanischen Teils dieser Fahrzeuge kamen der Nachfrage kaum nach, die für die Aufbauten, also für die Karosserie zuständigen Wagenbauer hatten Mühe, entsprechendes Personal zu finden. Das wird in den folgenden Kapiteln mit den entsprechenden Quellen belegt.

Wer sind die Damen auf dem Bild „En promenade“?

Das Gemälde mit der automobilem Spazierfahrt ist auch eine Hommage an die beiden detailgetreu abgebildeten Damen. Porträts von modisch gekleideten Damen bis hin zu Szenen mit erotisch aufgeladenen nackten Frauen waren eine Spezialität des begabten Malers. Die Fahrer*in im roten Kostüm wird hier in den Vordergrund gerückt. Beim eng auf den Leib geschnittenen Tailleur dürfte es sich um ein Reitkostüm handeln. Dafür spricht auch der kleine kecke Dreispitz auf dem Kopf, wie man ihn vor allem vom Sportdress der Zeitgenossin und Autopionierin Duchesse d'Uzès kennt. In diesem Zusammenhang ist wohl auch die Mitfahrt des hellen Hundes zu erklären, bei dem es sich um einen Staffordshire Terrier handelt, früher auch „Nanny's Dog“ genannt, weil er nicht nur als Wach- und Jagdhund, sondern auch als Familienhund geschätzt wurde. Dieser Hundetyp kommt auch auf dem hier abgebildeten Gemälde des Jahres 1901 vom gleichen Künstler vor, nun als Begleithund von zwei jagenden Nymphen. Die 1898 und 1901 fertig gestellten Gemälde entstanden etwa gleichzeitig.



Abb. 8

„Nymph's Hunting“. Auf dem Ölgemälde des Jahres 1898 von Stewart Julius Leblanc (1855–1919) ist neben zwei jungen Damen derselbe Pitt Bull wie auf dem Bild von 1901 abgebildet. Überdies gleicht die Physiognomie der Frau links der Fahrer*in auf dem Bild von Abb. 5. Stand dieselbe Person Modell, oder hat sich hier der Maler nur aus seinem Fundus bedient?

Sind hier nicht nur derselbe Hund, sondern auch die eine der Damen, oder sogar beide, dargestellt? Wir wissen es nicht, der Maler gab dazu nicht viel preis. Das Gemälde mit dem Auto soll zunächst nur unter dem Titel «En promenade» in Paris ausgestellt worden sein. Es bekam erst später den Titel mit Nennung der Damen Goldsmith. Demnach handelt es sich hier um Gattinnen oder Töchter der reichen, weit verzweigten und begüterten Dynastie Goldschmidt in Paris handeln, die ursprünglich aus Frankfurt am Main stammten. Führende Angehörige dieser Familie betrieben in Frankreich bedeutende Bankhäuser und waren auch als Kunstsammler und Mäzene tätig. An sich nannte sich nur der spätere englische Zweig „Goldsmith“, hier könnte aber eher der amerikanische Maler die Damen des französischen Stammes nach englischer Art so genannt haben. Nicht ausgeschlossen ist, dass es sich bei der Fahrer*in um jene sportaffine, allerdings damals nicht mehr so grazil gebaute Madame Goldschmidt handelte, die 1912 im nahen Saint Cloud in einen Ballon aufstieg und sich dabei fotografieren liess.



Abb. 9

Fotografie einer Madame Goldschmidt als Ballonfahrer*in, 1912.



Nach genealogischen Studien dürfte es sich bei der Fahrerin und ihrer Mitfahrerin aber eher um die Schwestern Elena (1864–1948) und Isabelle Goldschmidt (1869–1929), Töchter von Isaac („John“) Goldschmidt (1828–1909) handeln. Elena heiratete den Banquier Guillaume-Louis Beer, Besitzer des Schlosses Voisins (Departement Yvelines), wurde unter dem Pseudonym Jean Dornis Schriftstellerin und führte in Paris einen literarischen Salon. Das könnte gut zum Maler passen, der nachweislich Literatursalons frequentierte. Deren jüngere Schwester, verheiratete Errera, wurde in Belgien eine Spezialistin für historische Textilien. Sie ist wohl am Steuer abgebildet. Dafür könnte der Bildvergleich sprechen.

Abb. 10

Foto von Isabelle Errera-von Goldschmidt als frisch verheiratete Frau.

Der Maler setzte das Automobil mit den Damen in eine hügelige Landschaft. Nach dem zweiten Titel des Gemäldes soll es sich dabei um den Bois de Boulogne handeln. Der ist allerdings topographisch nicht so stark gewellt. Deshalb fragt man sich, ob hier nicht ein Ausflug in die weitere Umgebung dieses Stadtparks dargestellt ist. Etwa zum Schloss des Gatten der älteren Schwester 10 km nördlich von Paris? In Richtung Saint-Cloud und noch weiter fuhren am Wochenende viele frühe Automobilistinnen und Automobilisten von Paris aus. Bei der Rückfahrt am Abend kam es dann bei der Fahrt über die Seine-Brücken am nordwestlichen Eingang zum Bois de Boulogne zu dichtem Verkehr. Das zeigt das folgende Bild des bekannten Illustrators Louis Sabattier (1863–1935), der das Pariser Leben seiner Zeit gekonnt festgehalten hat.



Abb. 11

„L'Entrée du pont de Suresnes un dimanche“. Holzstich aus der Revue „L'Illustration – Journal universel“ vom 12. September 1903. Der Zeichner nimmt hier vor allem die gegen den Strassenstaub schützende Kleidermode der Automobilistinnen und Automobilisten aufs Korn. Zwei der acht Fahrzeuge werden von Frauen gelenkt.

Die frühen Autos wurden auf den noch ungeteerten Strassen fast ausnahmslos offen gefahren. Sie wirbelten dabei so viel Staub auf, dass sich die Herren mit tief sitzenden Kappen und die Damen mit Staubschleiern schützen mussten (dazu ausführlicher S. 93ff.). Einen solchen Schleier hält die eine der beiden jungen Damen auf dem Gemälde von Abb. 5 in der Hand. Da sie alleine unterwegs sind, muss sie ihn nicht über ihren Canotier ziehen. Ihre Garderobe, offenbar ist sie nicht zum Reiten unterwegs, ist ganz auf Sommer ausgerichtet. Dies geht bis zu ihren dünnen Handschuhen, die bei der vermutlichen Reiterin aus Leder bestehen.

„Les Dames Goldsmith“ schafften es mit ihrem Bild auf den Titel einer Oktoberausgabe der Wochenrevue „L’Illustré, Soleil du Dimanche“. Die Bildlegende lautete hier „Dernières beaux jours“, englisch „End of Summertime, the ride“. Die Szene diente also als Musterbild für eine Ausfahrt an einem der letzten warmen Tage des zu Ende gehenden Sommers.



Abb. 12

Reproduktion des Ölbildes von 1901 als Symbol der letzten Sommertage auf der ersten Seite der Wochenzeitschrift „L’Illustré Soleil du Dimanche“ vom 20. Oktober 1901.

Dabei wurde der Charakter des Bildes als Doppelporträt etwas zurückgenommen und der Unterteil des Autos ergänzt. Dies geschah offenbar durch das bekannte, 1862 gegründete Fotografie-Atelier Braun, denn unter dem Titelbild steht „Copyright Braun Clément & Cie.“. Offenbar kam das Gemälde sogar in den Besitz der Familie Braun; im Katalog des Museums in Compiègne ist es als Geschenk einer „Melle Braun“ des Jahres 1938 verzeichnet. Warum kam oder blieb es nicht in Besitz der Familie Goldschmidt, zumal es sich ja eigentlich um ein Doppelporträt handelt? Wurde die Nähe der Dargestellten zum Nymphenbild als kompromittierend empfunden? Sassen die beiden oder eine der Damen dem Maler für das Bild von 1898 Modell und bereuten es später?

Jedenfalls wurde das Bild der beiden fescen Pariser Damen weit herum bekannt. Das erklärt auch, wieso eine ähnliche Darstellung Eingang in das Werbeinserat eines österreichischen Auto-Händlers fand.



Abb. 13

Werbung eines Händlers mit einer dem Gemälde von Abb. 5 ähnlichen Darstellung, 1901.

Zum Kontext des anderen Titelbildes

Als zweites Bild wurde für den Buchtitel und im Sinne eines Kontrastes zum eben besprochenen Gemälde und gleichzeitig zur Illustration der Kutschenzeit das folgende Werk gewählt. Es entstand sechs Jahre nach dem Gemälde mit den beiden jungen Damen und zeigt ebenfalls eine Promenadenfahrt über Land, nämlich eine am Rhein in Deutschland. Beide Bilder zeigen gekonnt gemalte Inszenierungen von Vermögenden. Der inhaltliche Unterschied ist aber gross – und wiederum für den Kontext typisch. Im deutschen Aachen, aus welcher Stadt die unten abgebildete Lucy Knops-Talbot (1858–1943) stammte, war 1907 noch die stilvolle Kutsche das richtige Gefährt für eine Mittvierzigerin ihres Standes. Ihre Bekleidung wirkt ebenso weniger sportlich, genauso die über die Beine gelegte Pelzdecke. Der Kutscher ist formell gekleidet, farblich schön auf die Garnierung des Mylords abgestimmt. Vorgespannt sind edle, gut zusammenpassende Wagenpferde. Die Dame stammte aus der Aachener Unternehmerfamilie Talbot (Waggonbau), die, wie ihr Bruder Georg Talbot, den Pferdesport aktiv pflegte. Sie war verheiratet mit dem Tuchfabrikanten Hugo Knops, das Paar baute damals in Bad Preisig am Rhein eine neue Jugendstil-Villa samt Kutscherhaus.



Abb. 14

Frau Lucy Knops-Talbot im Mylord mit ihrem Kutscher und vorgespannten Holsteiner-Pferden. Gemälde Daus dem Jahr 1907 des Aachener Tiermalers und Bildhauers Caspar von Reth (1850–1930).

Zur Karosserie des abgebildeten Automobils

Auf unserem Sommerbild ist ein Peugeot vom Typ 17 abgebildet, der 1897 auf den Markt kam. Die Damen fuhrten also ein brandneues Modell. Solche leichten Fahrzeuge wurden auch Voituretten genannt. Man sah ihnen noch gut an, dass sie aus zwei Werkstätten stammten, das Unterteil oder Fahrgestell, französisch „chassis“, mit dem Motor und anderen mechanischen Teilen aus der Mechaniker-Branche und der Aufbau, die Karosserie, aus der Wagenbauer-Branche (französisch „carrosserie“). Für den Aufbau gab es verschiedene Modelle, die vom Kunden ausgewählt werden konnten. Die obige Aufnahme zeigt eine Art Phaeton-Aufbau (oder Victoria); es handelt sich also um einen Selbstfahrer mit schützendem Halbverdeck. Die jüngeren Damen aber sitzen in einem anderen, sommerlichen, sportlicheren Wagenkasten. Dessen Kennzeichen ist der Sprossensitz, wie er beim Kutschenmodell Vis-à-vis oder dem schnellen Buggy üblich war.



Abb. 15

Zwei Buggys der Kutschenzeit mit Sprossensitz als Vergleich.

Links: Buggy von Mills in London von circa 1910/20 aus dem ehemaligen Besitz Ettore Bugattis.

Rechts: Ein Buggy mit vorgespanntem Traber überholt ein frühes Damen-Automobil. Werbung der deutschen Reifenfirma Continental um 1910 mit der Aussage: für beide dieselbe Pneumatik.

Die junge Firma Peugeot lieferte ihr Modell 17 in verschiedenen Karosserie-Varianten aus, wie die folgenden Bilder zeigen. Die Aufbauten wurden in der Regel in traditionellen Karosseriefirmen gefertigt.



Abb. 16

Werbung für das auf dem Sommerbild abgebildete Modell der Firma Peugeot, hier links noch mit einem zusätzlichen Brems-Schwungrad. Die Anzeige ist auch ein gutes Beispiel für Werbung mit Rennerfolgen und erfolgreich durchgeführten Dauerleistungsfahrten.



Abb. 17

Peugeot Modell 17 mit einer Karosserie als Dreisitzer mit Bank vis-à-vis des Rotondensitzes und Halbverdeck.

Die genaue Darstellung des Automobils von 1897 zeigt seine Abstammung noch deutlich: Sitzkasten wie bei einer Kutsche mit Lederverdeck und vorne zwei Laternen mit Kerzen. Darunter allerdings ist das 200 kg wiegende Gefährt mit neuer Technik vollgepackt: Zweizylindermotor mit zwei bis fünf PS Leistung, Luftreifen auf Drahtspeichenrädern und eine kompliziert konstruierte Lenkung über Hebel mit Handgriffen.

Zur Mechanik des abgebildeten Peugeot Typ 17

Der bekannte französische Auto-Publizist Louis Baudry de Saunier (1865–1938) beschrieb in seinem 1901 in einer französischen und einer deutschen Ausgabe erschienenen Standardwerk dieses Fahrzeug und seine Geschichte ausführlich. Dessen Erbauer namens Armand Peugeot hatte kurz zuvor seine erste eigene Fabrik für Automobile in Audincourt (Departement Doubs) mit 400 Mann eingerichtet, die er schnell ausbauen und um ein Zweigwerk in Lille erweitern konnte. Im Jahre 1900 produzierten dort 800 Mann schon 600 Fahrzeuge. Diese Relation zeigt auch, wie gross der Aufwand war, ein komplettes Auto herzustellen, nämlich deutlich höher als die Herstellung einer Kutsche. In einer Firma für hippomobilen Wagenbau rechnete man für einen Mitarbeiter etwas mehr als die Produktion einer Luxus-Kutsche pro Jahr. Der Mehraufwand für die Produktion eines Autos schlug sich deutlich im Preis nieder, ein früher Peugeot war mehr als doppelt so teuer wie ein vergleichbares Kutschenmodell. Mit anderen Worten: War schon die luxuriöse Stadtkutsche nur etwas für sehr Reiche, kam ein frühes Auto nur für die Reichsten der Reichen in Frage.

Zurück zu Armand Peugeot (1849–1915). Er hatte nach Englandaufenthalten im diversifizierten Familienbetrieb bei Belfort (Uhrfedern, Werkzeuge, Bügeleisen, Kaffeemühlen etc.) zunächst vor allem Fahrräder hergestellt, denen er bald Dampfmaschinen zufügte. Dann erwarb er die Lizenz für Daimler-Motoren und die französische Vertretung von Panhard & Levassor. Das war die Vorgeschichte zur 1896 gegründeten, reinen Autofabrik in Audincourt mit eigener Motorenfabrikation.

Der Motor sitzt beim Typ 17 noch hinten. Vorne ist beim von den Damen Goldsmith gefahrenen Modell vor dem Spritzbrett (franz. „gardecrotte“, deutsch auch Bockflügel oder Bockbrett genannt) ein Korb mit lederüberzogenem Deckel angebracht. Mit der linken Hand steuert die Fahrerin das Fahrzeug mittels einer Art Gabel, einem Vorläufer des Steuerrads. Daran ist eine Hupe mit Gummibalg in Griffnähe montiert. Ihre rechte Hand hält den von Baudry de Saunier genau beschriebenen „Hebel, welcher die Veränderung der Geschwindigkeit und der Fahrtrichtung durch Verschiebung der Transmissions-Zahnräder (...) hervorruft.“ Offenbar beschleunigt hier die Dame ihr Fahrzeug. Neben ihrem Ellenbogen befindet sich der „sehr wirkungsvolle Hebel“, „welchen man nur plötzlich nach vorne zu stossen braucht, um zwei auf die Antriebsräder wirkende Bremsen energisch anzuziehen“. Nicht sichtbar sind zwei Pedale im Fussraum „von denen das linke zur Ausschaltung beim Bergabfahren oder bei der Veränderung der Geschwindigkeit dient; das rechte, zunächst auch die Ausschaltung hervorruufende Pedal setzt eine auf das Differentialgetriebe wirkende Bremse in Action.“ Demnach hatte das Gefährt einen Rückwärtsgang.

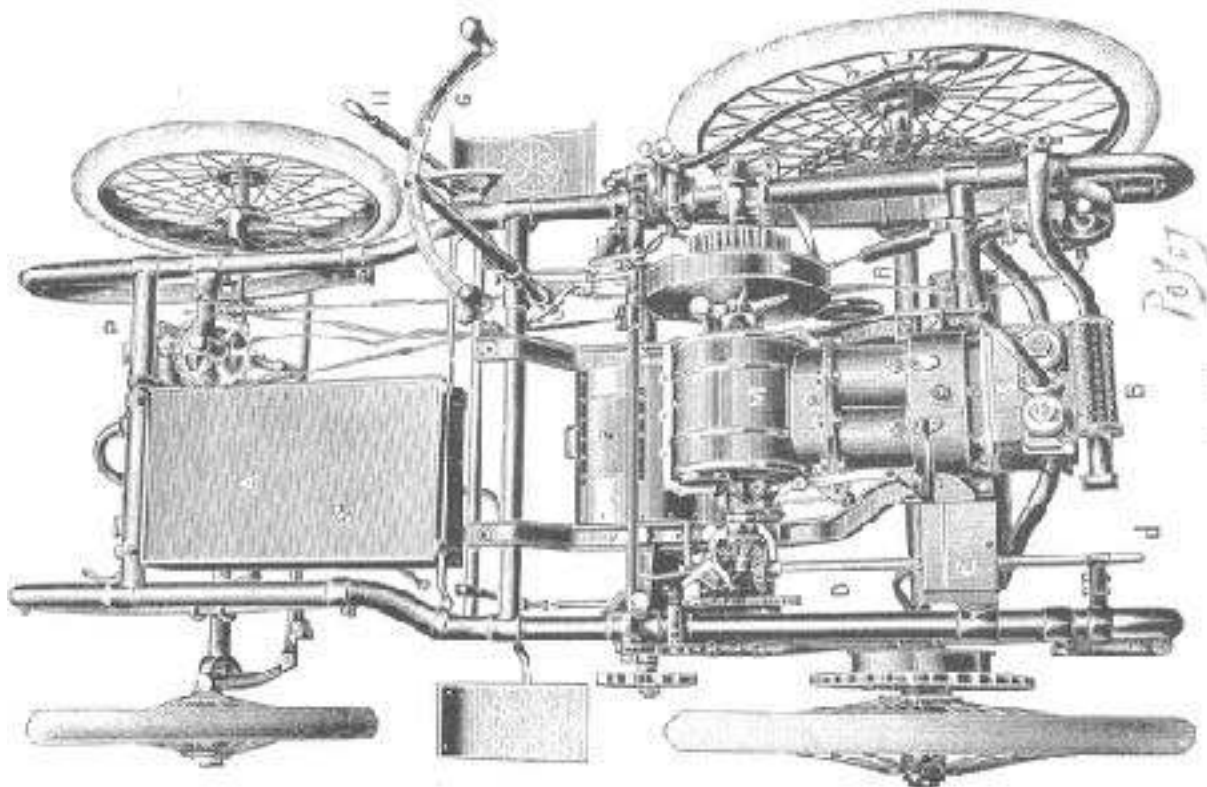


Abb. 18
Blick von oben auf das Chassis des Peugeots Typ 17 von 1897.

Auf dem Gemälde gut sichtbar sind die beiden folgenden Einrichtungen hinter der rechten Hand der FahrerIn, die Baudry de Saunier sinngemäss so beschreibt: Dem Wagenführer stehen noch zwei kleine Griffe und ein Ring zur Verfügung, welche an der Vorderwand des Sitzes unterhalb des Sitzpolsters angebracht sind. Der erste Griff dient zur Regulierung des Mischungsverhältnisses des vom Motor angesaugten explosiven Gemenges; der zweite ist dazu bestimmt, durch den Regulator die Tourenzahl des Motors im Falle eines nur kurzen, die Ausschaltung überflüssig machenden Aufenthaltes herabzusetzen, und die Auslösung des Ringes von seinem Haken verhindert das Zurückrollen des Wagens, wenn der Motor bei einer starken Steigung plötzlich stocken sollte.

Die technische Beschreibung des Fahrzeugs zeigt dreierlei: Der Maler hat es auf seinem Gemälde genau wiedergegeben, das Führen eines solchen Autos mit seiner schon recht ausgeklügelten Technik war nicht ganz einfach, und es bedurfte auf schneller Fahrt der vollen Konzentration der FahrerIn. So ist sie hier auch dargestellt. Für das Führen eines Automobils brauchte es in Frankreich bereits eine Art Fahrprüfung, den die FahrerIn Goldschmidt offenbar zuvor erfolgreich abgelegt hatte.

Zum Rausch der Geschwindigkeit

Das Sommerbild zelebriert nicht nur die äussere Erscheinung der beiden Damen, sondern auch die Geschwindigkeit, mit der sie unterwegs sind: die Räder rotieren geschwind, und die Landschaft zieht im Hintergrund schnell vorbei. Fahrzeuge, die schneller als in Trabgeschwindigkeit eines Pferdes (etwa 14 km/h) unterwegs waren, wurden damals sehr dramatisch wahrgenommen. Aus der Sicht von stehenden Zuschauern zischte ein Rennwagen wie ein Schatten vorbei, wie diese Zeichnung zeigt.

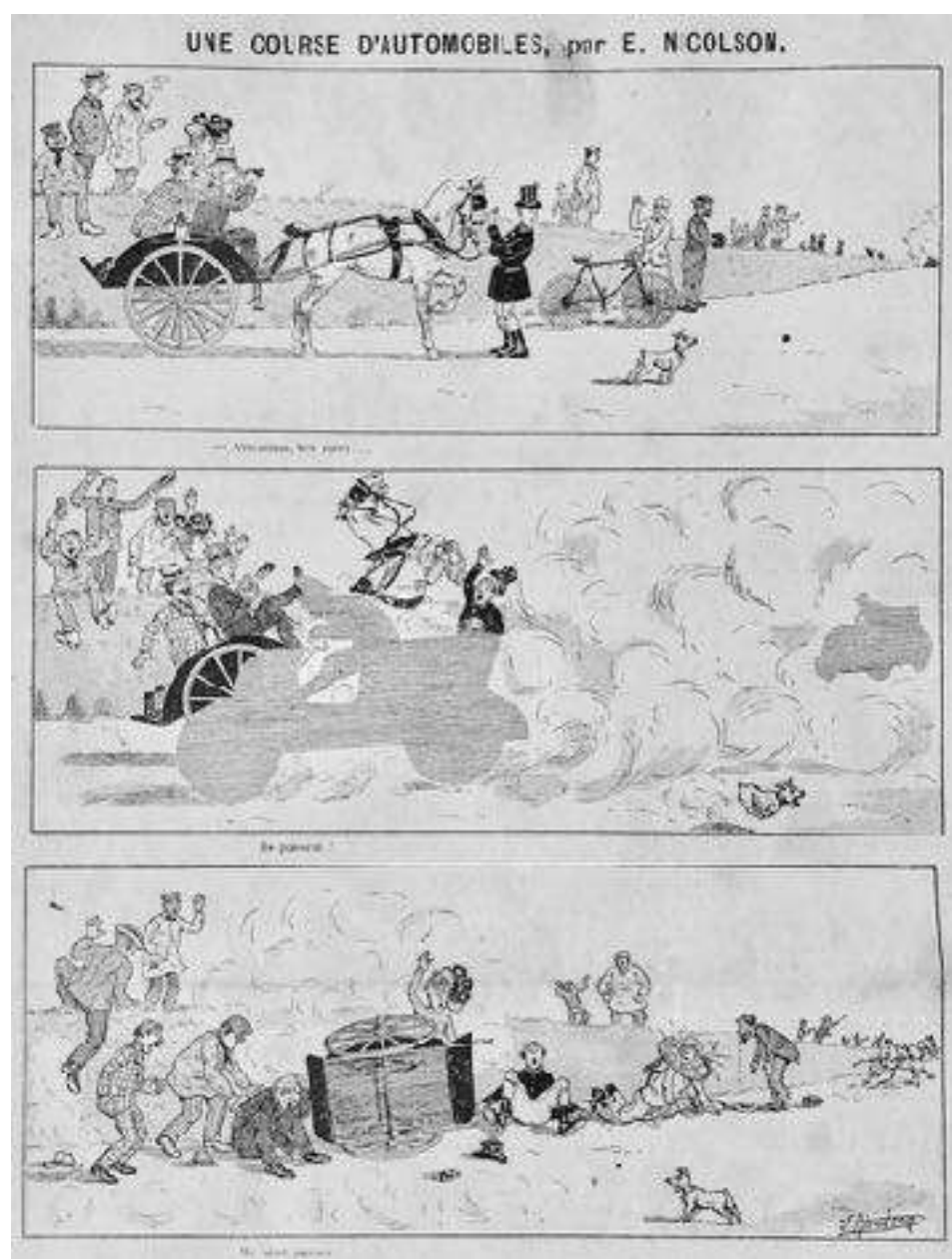


Abb. 19

Die Geschwindigkeit der ersten rennmässig gefahrenen Automobile wurde um 1900 wie vorbeifliegende Schatten wahrgenommen und ihre Wirkung auf Mensch und Tier unterschätzt.

Das Erlebnis der Geschwindigkeit war um 1900 ein grosses Thema. Erstmals konnte man auf dem eigenen Gefährt durch die Landschaft jagen. In zeitgenössischen Texten wird auch ausdrücklich vom „Luftwellenbad“ gesprochen (S. 20). Diesen Nervenkitzel genossen die beiden Damen offensichtlich. Das Wonnegefühl der Geschwindigkeit beschrieb damals ein Deutscher auf seiner ersten längeren Fahrt so (Freund 1907, 201): „Diese Empfindung hat derjenige, welcher auf dem Vollblutpferde einen frischen Galopp reitet, ebenso, wie der Besitzer der kostbarsten Jacht bei einer flotten Brise – niemals wird sie aber in einem so ausgiebigen Masse geboten, als auf dem Automobil.“

Diese Schnelligkeit barg aber damals schon Gefahren. Darauf ging der schon genannte Fachautor Baudry de Saunier in seinem ersten Handbuch von 1901 ausführlich und mit mahnenden Worten ein. Er rief seine Leserinnen und Leser im Schlusswort offen dazu auf, mit ihren Fahrzeugen „keinen Missbrauch zu treiben“. Das Auto erwecke „selbst in dem ruhigsten, gelassensten Temperamente einen nie befriedigten Wunsch nach immer grösserer Schnelligkeit. Der Anfänger, den gestern 30 Kilometer in der Stunde erschreckten und der sich heute bei dieser Geschwindigkeit noch gut unterhält, wird dieselbe morgen schon langweilig finden.“ Denn „das Automobil ist ein gefährliches Werkzeug“.



Abb. 20

Visualisierte Geschwindigkeit.

Links: Ein riesiger Dämon hockt der rasenden Fahrerinnen im Nacken. Plakat des Basler Künstlers Burkhard Mangold (1867–1950) für die Automarke Safir von 1907.

Rechts: Ein Kentaur verfolgt zwei Damen in ihrem Auto. Diese fahren ihm dank ihrer guten Reifen am Auto auf und davon. Inserat der deutschen Reifenfirma Metzeler & Co. von 1905.

Die Verführung von Fahrerinnen und Fahrern zu Geschwindigkeitsexzessen hat der Basler Künstler Burkhard Mangold eindrücklich visualisiert. Nach kunsthistorischen Analysen ist der im Fond kauernde Koloss Unhold und Beschützer der fast in Trance rasenden Fahrerinnen zugleich (Ruth Malhotra in Zeller 1986, 62).

Weiter Baudry de Saunier zum schnellen Fahren: „Halten wir uns auch vor Augen, dass die gefährlichen Narrheiten unvernünftiger „Chauffards“ in der Bevölkerung nach und nach eine bedrohliche Gärung, ein Gefühl des Hasses gegen die Automobilisten hervorrufen (...)“. Denn in den Augen vieler genossen die Fahrerinnen und Fahrer ein doppeltes Privileg, sie huldigen „einem vorläufig nur der besitzenden Classe zugänglichen Vergnügen“ und steuern „ein Instrument des Fortschrittes“. Wie weitsichtig formuliert! Und er fügte 1901 ebenso zukunftsorientiert an: Das lärmende Auto bedeute „eine gründliche Umwälzung Jahrhunderte alter Gewohnheiten“, deshalb sollte man sich als Automobilist entgegenkommend gegenüber „ängstlichen Passanten“ und gegenüber „schreckhaften Pferden“ zu verhalten trachten.

Das Umfeld der Familie Goldschmidt und deren Automobile

Die Familie Goldschmidt verfügte in der Zeit um 1900 über ein breites persönliches Netzwerk und war mit anderen Dynastien des Finanzsektors familiär und geschäftlich eng verbunden, vor allem mit den Familien Bischoffsheim und Rothschild. So überliess Elena Beer-Goldschmidt, die vermutliche Beifahrerin auf dem Sommerbild, das Schloss ihres Mannes ihrem Onkel Robert de Rothschild. Dieser Baron und Banquier, Philanthrop und Polospieler war mit Arthur de Rothschild (1851–1903) verwandt, der wiederum einer der ersten Kunden des Mercedes-Händlers Jellinek und auch Grossaktionär bei einem frühen Automobil-Hersteller war (siehe S. 110 und 231). Er gehörte zu den Zeitgenossen, die stets das schnellste und neueste Automobil haben wollten. Sein Neffe namens Henri de Rothschild, als Weinbauer bis heute bekannt, bekam sein erstes Auto schon im Jahre 1894 und machte sich wie sein Sohn Philippe als Rennfahrer einen Namen.

Die bekannteste frühe Autofahrerin aus dem Familienkreis der Goldschmidts und Rothschilds wurde Hélène de Rothschild (1863–1947), einziges Kind des begüterten Salomon James de Rothschild und der Adèle von Rothschild. Die junge Frau heiratete 1887 Étienne van Zuylen van Nyevelt van de Haar und hatte mit ihm zwei Kinder. Ihr Gatte wurde 1895 erster Präsident des elitären Automobile-Club de France (ACF) und sie zur Automobilistin. Dazu gehörte die erfolgreiche Teilnahme am Rennen von Paris nach Amsterdam und zurück im Jahre 1898. Damit wurde sie zur weltweit ersten Rennfahrerin. Beim Rennen von Paris nach Berlin im Sommer 1901 war sie mit am Start, allerdings zwang sie ein technischer Defekt an ihrem Auto zur Aufgabe.

Damals fuhr auch ein Deutscher mit, der unter dem Pseudonym Fedor Freund publizierte. Er berichtet zunächst von der Abfahrt in Paris am 23. Juni 1901 um 8.00 Uhr auf der Place de la Concorde. Dann sause man durch Dörfer und Städte bis zur Ankunft um 13 Uhr in Epernay (Freund 1907, 203f.): „weder etwas gegessen noch getrunken, dagegen hatte ich aber eine ganz nette Portion Staub geschluckt“. Nach insgesamt 173 km Fahrt an einem Tag wird in Reims gegessen. Am Nebentisch sitzt Baron de Zuylen, Präsident des Automobil-Klubs Frankreichs, „und seine Gemahlin, eine geborene von Rothschild. Die Baronin, eine scharmante Dame mit sehr klugem Kopf und noch klügeren Augen, machte brillante Konversation und rauchte eine Zigarette nach der anderen. (...) Sie und Madama Gobron (...) lenken ihre Wagen mit einer fabelhaften Sicherheit. (...) Sie verfügen über eine rundliche Körperfülle, und wenn ich den Vorzug hatte, die Damen ausserhalb ihres Automobils zu sehen, assen sie stets mit grossem Appetit.“ – Die Baronin wurde übrigens auch als selbstbewusste Frau bekannt, die früh ihre lesbische Neigung offen auslebte und seit 1901 Liebhaberin der Literatin Renée Vivien war.



Abb. 21

Baronin Hélène van Zuylen-de Rothschild als FahrerIn.

Oben: Porträt der Baronin am Steuer.

Rechts: Halt auf der Fahrt von Paris nach Berlin im Jahre 1901. Links die Baronne, rechts ihr Mann in hellem Anzug im zweiten Auto.

Die Überraschung: Pferdeliebhaber fördern das Autofahren aus Tierschutzgründen!

In der zahlreichen Auto-Literatur werden die hier namentlich genannten frühen Automobilistinnen und Automobilisten ausführlich als Enthusiastinnen und Enthusiasten der neuen Fahrzeuge beschrieben. Nicht aber ihre andere, überraschende Seite. Sie waren nämlich in der Regel nicht nur von den neuen Automobilen begeistert, sondern zugleich auch erfahrene Reiterinnen und Reiter. Und: Die grossen französischen Pionierinnen und Pioniere im Autofahren waren zudem auch begeisterte Fahrerinnen und Fahrer von sportlichen Pferdegespannen!

Das gilt ganz besonders für die Familie van Zuylen-de Rothschild. Sie führte ein so genanntes „grande maison“ in Neuilly-sur-Seine direkt oberhalb des Bois de Boulogne. Dort liess das Ehepaar neben seinem herrschaftlichen Wohnsitz in den 1890er Jahren eine Art zweites Schloss im Stil Louis XIII. ausschliesslich für seine 50 edlen Pferde aus England, Frankreich und Russland errichten. Zur Infrastruktur gehörten luxuriöse Stallanlagen für die Reit- und Fahrpferde, Sattel- und Geschirrkammern, Remisen etc.

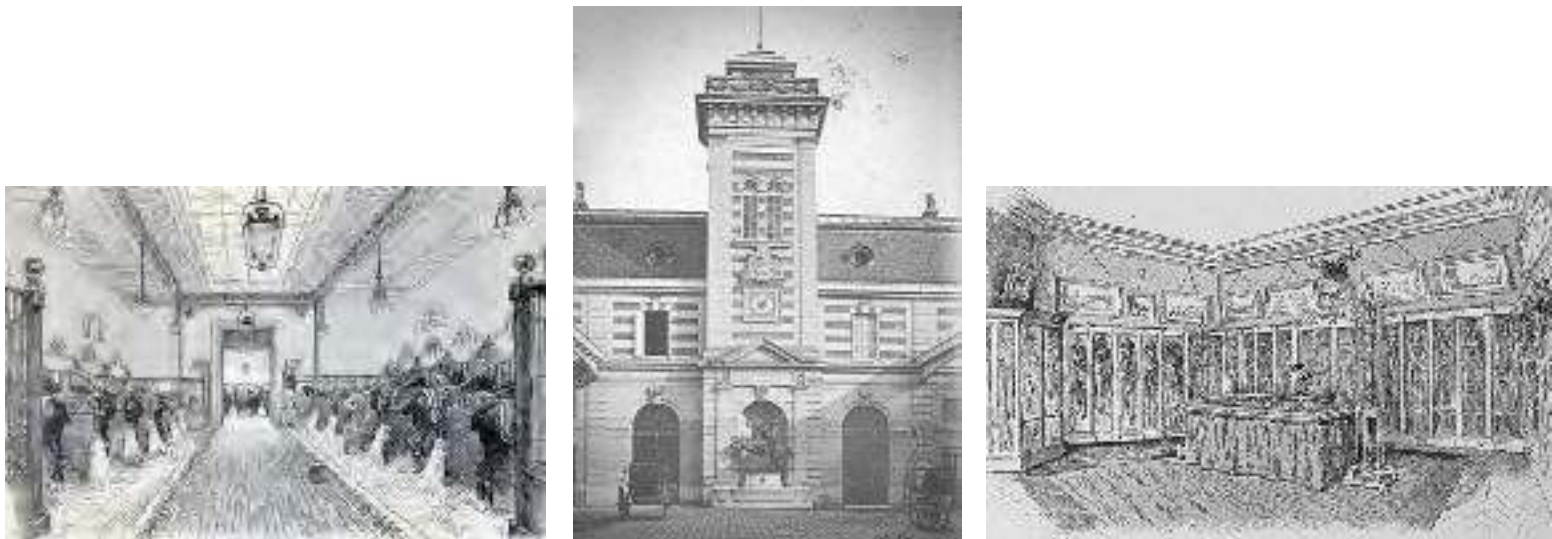


Abb. 22

In den frühen 1890er Jahren errichtete Stallanlage des Barons und der Baronin van Zuylen-de Rothschild bei Paris. Von links nach rechts: Das Innere des Stalls, Hofansicht mit Turm und die reich eingerichtete Sattel- und Geschirrkammer.

Eine zweite grosse Stallanlage des Ehepaars van Zuylen-de Rothschild befand sich im Heimatland des Barons bei Utrecht in den Niederlanden. Dort liess das Ehepaar das verfallene riesige Schloss Kasteel de Haar im neugotischen Stil wieder aufbauen. Er wie sie, Alleinerbin ihres reichen Vaters, frönten dem Fahrsport mit Sportkutschen vom Typ Coach, die vierspännig gefahren werden mussten, sowohl in den Niederlanden als auch in Paris. Das war damals die Königsklasse im Fahrsport nach englischer Art. Vorbild war die Upper class Londons. Dazu gehörten auch vornehme Coaching-Clubs. Solche wurden jetzt auch in Paris gegründet. Zum älteren, sich dem Pferderennsport widmenden Jockey Club, kamen jetzt neue Vereinigungen ausschliesslich für praktizierende Viererzugfahrer dazu. Baron van Zuylen-de Rothschild wurde Mitglied der noblen „Société des Guides“. Solche Clubs nahmen nur wenige Mitglieder auf, führten gemeinsame Ausfahrten durch bis hin zu „courses de marathon“, einer Art Military-Prüfung auf Rädern, und pflegten das soziale Leben mit Gleichgesinnten im exklusiven Kreis.

Zu solchen Pariser Clubs gehörten nicht nur Franzosen, sondern auch besonders viele Amerikaner. Das zeigen die gedruckten „Rules and Regulations“ des 1893 gegründeten „Réunion Road Club“ (RRC). Sie geben einen interessanten Einblick in das damalige Clubwesen und seine gesellschaftliche Zusammensetzung. Zu den auf 50 begrenzten Mitgliedern gehörte als Sekretär der bekannte William G. Tiffany. Aus New York kamen 18 weitere Mitglieder, darunter William K. Vanderbilt jun., dem wir noch begegnen werden. Mitglied war auch der bis heute bekannte Sportsmann und Automobil-Förderer „J-G. Bennett“. Also überschritten sich auch hier die Kreise der Pferdeliebhaber mit denen der an der neuen Technik Begeisterten.

Zurück zu Hélène de Zuylen-de Rothschild. Sie nahm wie ihr Gatte in Neuilly-sur-Seine die Leinen selbst in die Hand. Louis Enault schrieb um 1895 dazu in der Zeitschrift „Sport universel illustré“: „Madame la Baronne“ kannte und liebte die Pferde, sowohl ihre feinen Ponys wie ihre grossen, durch hohe Gänge ausgezeichneten Wagenpferde, „qu'elle va conduire avec la maestria superbe d'une sportwoman accomplie“. Also war sie eine ausgezeichnete Viererzugfahrerin und Sportlady schon vor ihrer Autokarriere.



Abb. 23
Baronin Hélène van Zuylen-de Rothschild
als Viererzugfahrerin um 1895.

Die Baronin kannte beide Welten bestens, die des Pferdes und die der frühen Automobile. Beim Steuern ihres Rennwagens war ihr bewusst, wie gefährlich das Scheuen von Pferden werden konnte, wenn man mit dem Auto ein Gespann kreuzte. Frühe Autofahrer konnten sich bei den Mitgliedern der Elite, die mit ihrem Viererzug unterwegs waren, recht unbeliebt machen, wenn sie keine Rücksicht nahmen. Eine solche Situation zeigt das folgende Bild.



Abb. 24
Ein Auto nähert sich, die Vorpferde des Viererzugs weichen zur Seite und landen an einem Alleebaum, die Stangenpferde steigen. Die im Kasten der Coach mitfahrenden Grooms müssen helfend eingreifen. Aquarell von Crafty (Pseudonym für Eugène Gerusez, 1840–1906) der Zeit um 1895.

Wie kamen die reichen Pferde-Enthusiasten mit den neuen Fahrzeugen zurecht? Die Antwort überrascht. Eben weil Leute wie die van Zuylen-de Rothschild Pferdefreunde waren, setzten sie sich für das Automobil ein! Hintergrund war die sich in Frankreich im Laufe des 19. Jahrhunderts entwickelnde Tierschutzbewegung mit der 1845 gegründeten „Société Protectrice des Animaux“. Ihre Exponenten machten sich besonders für das Wohl der oft stark überbeanspruchten und geschundenen Arbeitspferde stark. Dabei wurden sie eben von Pferdeliebhabern aktiv unterstützt. Dazu gehörte besonders der niederländische Baron, indem er sich persönlich für das Pferd als „animal de plaisir et de luxe“ einsetzte, wie er es formulierte (La France automobile 1896, 81-83 und 1899, 218). Pferdefreunde förderten also die Einführung des Automobils deshalb selber aktiv, um Pferde von der harten Arbeit im Alltag freizubekommen. So setzten sich Gleichgesinnte wie James Gordon-Bennett auch ganz konkret für bessere Arbeitsbedingungen der Berufskutscher ein, wie die S. 55 referierte Anekdote belegt.

Zusammengefasst: Das Ehepaar van Zuylen-de Rothschild steht exemplarisch für mehrere historisch wichtige Parameter, die die Einführung des frühen Automobils ermöglichten: Beide sind sehr reich, gehören zum exklusivsten Kreis der Pariser Gesellschaft, stammen aus einflussreichen Familien und sind sportbegeistert, sei es mit hippomobilen Sportwagen oder automobilen Rennmaschinen. Sie wird eine erfolgreiche Rennfahrerin und lebt das selbstbewusste Leben einer emanzipierten Dame, er investiert sein Geld in frühe Autofabriken und steht dem ersten und einflussreichsten Auto-Club Europas vor. Solche Faktoren werden in den Folgekapiteln und vor allem in den Auswertungen weiter aufgegriffen. Zunächst soll aber das weiter im Vordergrund stehen, was in der Automobil-Literatur lange zu kurz kam, das Fundament und Erbe der Kutschenzeit.

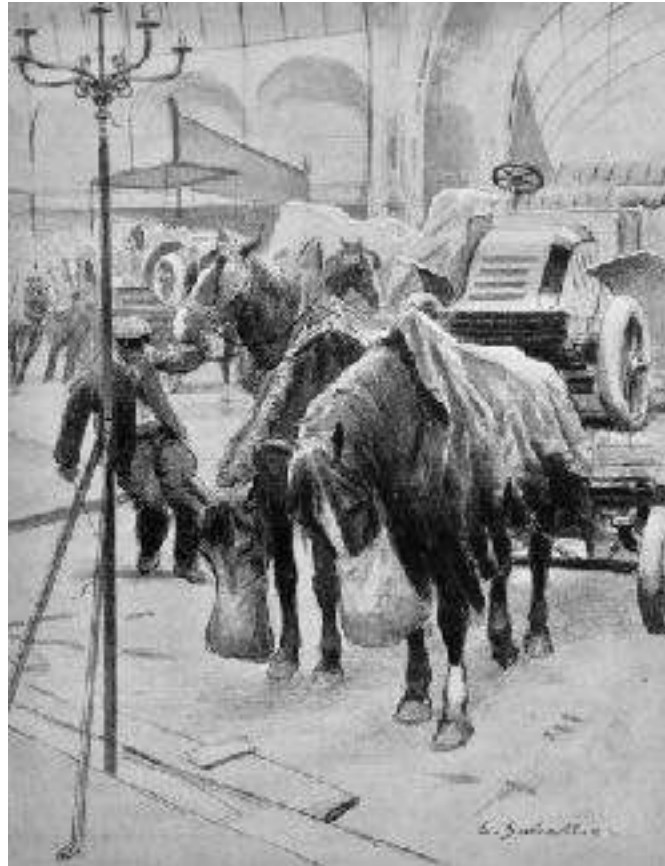


Abb. 25

Das Pferd als Lastenschlepper. Bei der Anlieferung der neuen Motorwagen für den Pariser Automobil-Salon kamen im Jahre 1902 Gespanne vor schweren Lastwagen zum Einsatz.

Fachbegriffe

Wenn immer möglich werden hier die alten Fachbegriffe im ursprünglichen Sinne verwendet, auch wenn sich gewisse Bedeutungen im Laufe der Zeit wandelten. So begann man im 20. Jahrhundert den früher auf die Luxuskutsche beschränkten Begriff Wagen auf noblere Autos zu übertragen.

Die Fachsprache der Karosseriehersteller und ihrer Vorgänger, der Wagenbauers oder Wagenfabrikanten, war in vielen Ländern Europas das Französische. Der Grund war die führende Position Frankreichs auf dem Kontinent seit der Zeit um 1870; deswegen absolvierten die meisten ambitionierten jungen Wagenbauer eine Zusatzausbildung in Paris und brachten die dort gängigen Fachbegriffe nach Hause. Dazu kam, dass Paris von den 1890er Jahren bis um 1910/20 die führende Automobilnation der Welt war. Auch deswegen fanden viele französische Begriffe Eingang in andere Sprachen, wie Chassis, Coupé, Chauffeur etc.

Die Kutschen und die frühen Autos wurden von den Wagenfabrikanten in verschiedene Kategorien eingeteilt, dementsprechend nannten sich auch gewisse Betriebe so (Bsp. „Carrosserie de luxe“). Fachzeitschriften wie der lange führende „Guide du Carrossier“ unterteilten die Luxuswagen in einen ersten, zweiten und dritten Modus. Grosse Produzenten wie die „Carrosserie industrielle“ in Paris stuften ihre Produkte ein in: Voiture de luxe, de demi luxe, de commerce, pour service public, ordinaires. Also Wagen des vollen oder halben Luxus, Lieferwagen, solche für den öffentlichen Verkehr und gewöhnliche Fahrzeuge.

In diesem Band verwendete zeitgenössische Fachbegriffe und ihre Bedeutung:

Autler/Autlerin

Gängige Bezeichnung der Zeit um 1900 für selbstfahrende Herren und Damen

Carrossier

Synonym für Wagenbauer, also Kutschenbauer, hier in diesem Sinne verwendet.

Chassis/Chassishersteller

Das französische Wort „Chassis“ bezeichnet das Fahr- oder Untergestell eines Autos. Unter diesem Begriff wurde lange auch der ganze mechanische Teil eines Autos verstanden inklusive Motor, Benzinbehälter etc. Heute auch als „rolling chassis“ bezeichnet, das mit einem Behelfsitz gefahren werden konnte.

Equipage

Gesamtbild einer Luxuskutsche zusammen mit den Pferden, Insassen und den Accessoires. (Das Wort Equipage hatte in der Marine und im Jagdbereich eine andere Bedeutung.)

Fahrgestell/Untergestell/Gestell

Unterteil einer Kutsche, aus dem Vorder- und Hintergestell mit je einem Räderpaar bestehend. Dieser Begriff wurde in diesem Sinne auch noch in der Frühzeit des Automobils verwendet.

Fuhrwerk

Dachbegriff für pferdegezogene Fahrzeuge vor allem einfacherer Art.

Karosserie/Karossier

„Karosserie“ (franz. carrosserie) wird hier im Sinne des Aufbaus (Kasten) auf einem Chassis verwendet, dementsprechend der Karossier als Hersteller automobiler Aufbauten.

Kasten

Oberteil beziehungsweise Aufbau einer Kutsche oder eines frühen Autos, auch Oberwagen genannt (im Gegensatz zum Unterwagen, dem Fahrgestell mit den Rädern).

Luxuswagen/Wagen

Gängiger Ausdruck für eine luxuriöse Kutsche, siehe auch Wagen.

Kraftwagen, Motorwagen

Frühere Bezeichnungen für einen automobilen Personenwagen im Gegensatz zum Luxuswagen (Luxuskutsche). Wagen war zunächst die Bezeichnung einer Kutsche und übertrug sich danach auf das Automobil. Dessen Abkürzung „Auto“ war um 1900 schon gängig.

Sitz

Mit „der Sitz“ (franz. le siège“) wurde in der Karosseriesprache seit der Kutschenzeit nicht nur der einzelne Sitz bezeichnet, sondern die ganze Bank. So war der Ausdruck „Fahrsitz“ beim frühen Automobil auch das Synonym für die zweisitzige Fahrerbank.

Spritzwand/Bockflügel/Gardecrotte

Bei der Kutsche vorne stehender Spritzschutz, der den hinter den Pferden sitzenden Kutschierenden schützt. Beim frühen Automobil Trennwand zwischen Motor und Fahrerkabine.

Torpedo

Fachbegriff für den weichen Übergang beim Automobil von der Motorhaube zur Windschutzscheibe und der eigentlichen Karosserie, deutsch auch Windlauf genannt. Das Wort wurde 1908 auch zum Namen eines Karosseriemodells.



B. DAS FUNDAMENT DER KUTSCHENZEIT

Im Folgenden steht der Kutschenbau im Vordergrund, soweit er für das Verständnis des frühen Automobilbaus von Belang ist. England, das Geburtsland der Industrialisierung, war im späten 18. Jh. im europäischen Wagenbau führend. In London gab es damals bereits grosse Wagenfabriken. Dort wurden um 1800 auch die meisten Erfindungen gemacht, etwa die der selbstschmierenden Achse, wie sie noch lange auch in frühe Autos eingebaut wurde. Sogar die Achsschenkelenkung wurde damals schon erfunden, erlebte aber keinen Durchbruch. Eine schnelle Entwicklung machten seit der Zeit um 1800 zudem die verschiedenen Federungssysteme durch, von der Hänge- zur Druckfederung, wie sie auf dem Schema Abb. 314 ersichtlich sind. Damit ging der Wechsel vom hängenden zum selbsttragenden Kasten mit daran angeschraubten Vorder- und Hintergestellen einher.

Der Fachmann und Zeitgenosse F. Marcevaux, Autor des 1897 erschienenen Buches „Du char antique à l'automobile“, hat zu Recht darauf hingewiesen, dass der Kutschenbau deshalb erst die schnelle Ausbreitung des Automobils ermöglichte, weil er kurz vor der Jahrhundertwende einen hohen Grad an Perfektion erreicht hatte („le haut degré de perfection“).

Innovation schon um 1800

Als im früh industrialisierten England verschiedene Handwerker unter einem Dach zusammen Kutschen herzustellen begannen, legten die ersten Fabriken gleich einen fulminanten Start hin. Das zeigt das gut untersuchte Beispiel der Hatchett-Fabrik in London. Fabrikanten wie John Hatchett waren nicht stille Tüftler, sondern von der Gesellschaft hoch angesehene Unternehmer. Sein Betrieb hatte 1783 schon einen hohen Standard mit rationellen Abläufen erreicht, den deutsche Automobilfabriken erst gegen 1900 erreichten! Dazu gehörte in London ein mehrstöckiges Gebäude mit Fahrzeuglift. Im Erdgeschoss lagen der Ausstellungsraum mit rund 30 fertigen Kutschen, Holzlager und Reparaturwerkstätte um den Hof. Über einen grossen Aufzug gelangte man in den ersten Stock mit der Stellmacherei, der Sattlerei, der Schmiede und der Lackiererei; darüber lagen die feinen Ateliers der Kastenmacher, Linierer, Vergolder und Wappenmaler. 200 Mitarbeiter produzierten hier zusammen die besten Kutschen der Welt, die in ferne Länder exportiert wurden, darunter etwa an den Zarenhof in St. Petersburg.



Abb. 26
Ansicht der frühen Kutschenfabrik von Hatchett am Long Acre in London im Jahre 1783.

Vor der fabrikmässigen Produktion hatte jeder Handwerker seinen Teil einer neu anzufertigenden Kutsche nach eigenem Gutdünken gefertigt. So konnte es sein, dass der Kasten nicht optimal auf das Fahrgestell angepasst war, etwa die Durchlenkung der Vorderräder zu wenig Spiel hatte, das Gewicht des Kastens der Tragkraft der Räder nicht

angepasst war oder umgekehrt Teile zu schwer und robust gebaut wurden. (Die gleichen Probleme wie in der Frühzeit des Automobils, als die Herstellung der Aufbauten getrennt vom Chassisbau erfolgte.) Erst in der Fabrik konnte ein optimal durchdachtes Produkt entstehen. Der entscheidende Schritt dazu war der detaillierte Plan des ganzen Wagens, an den sich alle Beteiligten strikte halten mussten. Dies führte zu präzise aufeinander abgestimmten Teilen. So wurden etwa die Dimensionen der Federn exakt auf die Gewichte abgestimmt. Dazu gehörte auch eine ganzheitliche Gestaltung. Gestell und Aufbau wurden in ihren Proportionen harmonisch aufeinander abgestimmt. Pionier in diesem Bereich war der aus Deutschland stammende Rudolph Ackermann (1764–1834). Der gelernte Sattler zog nach seiner Weiterbildung auf dem Kontinent nach London und wurde dort der führende Wagenentwerfer Europas. Seine Zeichnungen verbreiteten sich über ganz Europa und dominierten die Wagenentwürfe der Zeit um 1800. Der Beruf des Wagendesigners war geboren. Ackermann eröffnete eine Zeichnungsschule, richtete eine eigene Druckerei ein und gründete einen eigenen Verlag. Zusammen mit dem bayerischen Wagenbauer Lankensberger liess er die Achsschenkellenkung patentieren, die ihren Durchbruch um 1890 erlebte.



Abb. 27

Links: Der deutschstämmige Rudolph Ackermann, berühmter Wagendesigner und Verleger in London nach einem Gemälde der Zeit um 1812 von François Nicholas Mouchet.

Rechts: Massstäbliche Zeichnung eines Coupés (engl. Chariot) von Rudolph Ackermann. Das Gestell weist die von ihm zusammen mit Lankensberger patentierte Achsschenkellenkung auf („A Chariot with Ackerman's Patent Moveable Axles“).

Der fortschrittliche Kutschenbau und die Eisenbahn

In den neuen Fabriken waren die verschiedenen Berufsleute wie Kasten- und Gestellmacher, Schlosser und Schmiede, Maler und Sattler unter einem Dach tätig und arbeiteten Hand in Hand. Für diesen fortschrittlichen Kutschenbau war die Abschaffung der Zünfte eine wichtige Voraussetzung, wie sie in England und in Frankreich nach der Revolution von 1789 früh erfolgte. In manchen europäischen Ländern wurden die Zünfte mit ihren hemmenden Vorschriften aber erst im Laufe des 19. Jh. ganz abgeschafft. Mit dem Resultat, dass diese, wie manche deutsche Länder und auch die Schweiz, im Bereich des fortschrittlichen Wagenbaus nicht mithalten konnten.

In England begann um 1800 das Rad der Geschichte schneller zu drehen. Dort entstanden nicht nur die grössten Fabriken der damaligen Welt, sondern dort galt auch „Time is Money“. Vor diesem Hintergrund entstanden die ersten schnellen und durchorganisierten Postkutschenverbindungen. Dazu gehörte eine neue Art von Fahrzeugen, die bald legendären Mail-Coachen. Dies waren für die damalige Zeit bereits relativ leicht gebaute Wagen mit nach festgelegten Normen konstruierten Teilen, so dass schadhafte Teile wie Räder schnell ersetzt werden konnten. Dieses englische System mit Viererzug wurde bis zur Eisenbahnzeit zum Vorbild in ganz Europa. Die Glanzzeit der Mail-Coachen dauerte allerdings nur gut 50 Jahre, denn sie wurden auf den Hauptlinien schon ab 1840 durch die neuen Eisenbahnen abgelöst.



Abb. 28

Ablösung der englischen Mail-Coachen (links) durch die Eisenbahn (rechts). Zwei Seidenstickereien von Thomas Stevens in Coventry um 1850.

Die Wagenbauer stuften (wie die Postillione auch) die in England neu aufkommenden Eisenbahnen zunächst als Konkurrenz ein, zumal viele vom Bau von Reise- und Postwagen lebten. Tatsächlich führten die neuen Eisenbahnverbindungen innert weniger Jahrzehnte zur Abschaffung der Postverbindungen im Überlandverkehr. Das neue Eisenbahnnetz verminderte zwar dort den Verkehr drastisch, führte aber gleichzeitig zu erhöhten Frequenzen auf den regionalen und lokalen Strassen, so dass der Zubringerdienst zu den Bahnhöfen mit Kutschen den alten Fernverkehr mit Pferden kompensierte. Die von den Wagenbauern ursprünglich als Bedrohung verstandene Innovation der neuen Eisenbahn wurde gut verkraftet und bedeutete letztlich sogar einen Nutzen. Diese Erfahrung der gegenseitigen Ergänzung von Strasse und Schiene war um 1900 beim Aufkommen des Automobils noch präsent und erklärt auch, wieso die traditionellen Wagenbauer recht lange an ein dauerndes Nebeneinander von Kutsche und Automobil glaubten. Sie verkannten dabei aber die Tatsache, dass das neue Verkehrsmittel jetzt auf denselben Trassen wie ihre Pferdefahrzeuge unterwegs war, den Strassen.



Abb. 29

„So viele Passagiere und wir können mit langen Nasen zusehen.“ Die neue Eisenbahn führte um 1850 zu einem starken Rückgang des Überlandverkehrs mit Pferdekutschen.

Wechselwirkungen schon damals

Die Entwicklungsschritte der Kutsche erfolgten – wie beim Auto – stets im jeweiligen gesellschaftlichen und technischen Umfeld sowie entsprechend dem jeweiligen Strassenzustand. Dabei gab es auch Wechselwirkungen, die man gut am Beispiel des schon angesprochenen Fortschrittsfaktors Geschwindigkeit erklären kann. Jahrhundertlang hatte man sich auf Reisen im Schrittempo bewegt, also um die 6 km/h. Darauf folgte die erwähnte schnelle Pferdepост Englands mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit um die 20 km/h. Damit die Mail-Coachen in dieser Trab- oder gar Galoppgeschwindigkeit gefahren werden konnten, mussten bessere Strassen gebaut, schnellere Pferderassen vorgespannt, die Kutscher besser ausgebildet und die Wagen solid und dennoch leichter gebaut werden. Das ist mit Wechselwirkungen gemeint. Sie trugen in der Folge auch zum Fortschritt im Bereich Automobil bei.

Es gibt drei im Kutschenbau zu beachtende Beobachtungen, die sich im Automobilbau fortsetzten (siehe auch den Auswertungsteil D):

1.
Zwischen schnellerem Fahren und besseren Strassen besteht ein direkter Zusammenhang.
2.
Fahren in bequemen Fahrzeugen war lange eine Sache der obersten Gesellschaftsschicht und verbreitete sich von oben nach unten auf weitere Schichten. Kutschen, genauer Luxuswagen, waren stets auch Prestigeobjekte und deshalb stark der Mode unterworfen.
3.
Die Wagenbauer waren deshalb gezwungen, der anspruchsvollen Kundschaft stets etwas Neues zu bieten. Das Phänomen und Marketinginstrument des „du nouveau, toujours du nouveau“ (S. 216f.), galt schon damals wie auch heute noch.

Paris überholt London in der Zeit Napoleons III.

Um 1860 geschah in Europa etwas Wesentliches, das sich 40 Jahre später direkt auf den beginnenden Siegeszug des Automobilismus auswirken sollte: Paris überholte London als europäische Metropole in einigen Belangen, auch im Wagenbau. Die Kutschenproduktion war eine bedeutende Industrie der nationalen Ökonomien geworden.

Der Hintergrund: Frankreich wurde 1852 wieder zu einem Kaiserreich. Napoleon III. baute Paris zur fortschrittlichsten Hauptstadt Europas aus, richtete im Louvre den glänzendsten Marstall für seine edlen Pferde und seine neuen prächtigen Wagen ein und liess sich – wie schon zu seiner Zeit als Präsident – fast jeden Tag im Sattel oder auf dem Kutschbock als Fahrer blicken. Die Vornehmen und Reichen folgten ihm, legten sich auch neue edle Equipagen zu und wurden auf ihren Fahrten durch die Stadt von Heerscharen von Zuschauern bewundert. Die zum Bois de Boulogne führenden Boulevards wurden zu einem Laufsteg prächtiger Equipagen, die Fahrten zum Pferderennen zu einer Art Modeschau. Sehen und Gesehenwerden war die Devise.



Abb. 30

Louis Napoléon Bonaparte als Präsident auf seinem Phaeton an den Leinen im Pariser Stadtpark Bois de Boulogne, nach einem Aquarell von Jonny Audy (1844–1888).



Abb. 31

Das neue Paris um 1860 zur Zeit von Kaiser Napoleon III.
Oben: Ansicht des neuen Louvre, vorne noch mit dem Tuileries-Schloss. Die hintere Baugruppe um die zwei Innenhöfe auf der rechten Seite nahm die neuen Stallungen, Remisen und die Manege auf (anstelle der runden Bepflanzungen steht heute die Glas-Pyramide des Architekten Pei).

Links: Das Innere der grössten Stallflucht im Louvre für 82 Fahrpferde (heute Ausstellungssaal des Louvre-Museums).

Paris als Vorbild

Das elegante Paris zog in der Folge viele Reiche und Schöne in die Stadt, vor allem aus Nord- und Südamerika, aber auch aus vielen Ländern Europas. Zugleich stieg der Export französischer Produkte, darunter auch viele Wagen. Im Ausland wollte man jetzt so auftreten, wie man es in den illustrierten Modezeitschriften über Paris lesen konnte, bis hinauf zu den Monarchen fremder Länder. So bestellten jetzt Herrscher Ägyptens, des Osmanischen Reichs etc. ihre neuen Karossen eher in Paris als in London. Dabei passten sich die französischen Wagenbauer durchaus dem orientalischen Geschmack an und gestalteten diese Wagen üppiger als die für die eigene Käuferschaft.

Wichtige Treiber des Fortschritts wurden im 19 Jh. die Weltausstellungen, eigentliche Industrieausstellungen. Hatte die erste 1851 noch in London stattgefunden, holte Napoleon III. die zweite im Jahre 1855 schon nach Paris, gefolgt von denen in den Jahren 1867 wieder in Paris (nach seiner Regierungszeit auch 1878, 1889 und 1900). Auf diesen Ausstellungen wurden die jeweils neuesten Produkte aller Branchen vorgestellt. Zugleich waren sie Treffpunkt der Spitzen der Gesellschaft. So hatte etwa Napoleon III. den Zenith seiner Regierungszeit erreicht, als er 1867 Gastgeber der Monarchen von England, Russland, Preussen, Bayern etc. war.

In Frankreich und vor allem in Paris entstand eine kaufkräftige Elite mit eigenen Gepflogenheiten und Ritualen. Dabei spielte die Equipage eine zentrale Rolle beim öffentlichen Auftritt. War die noble Karosse lange Zeit vor allem dem Stand des Adels und der hohen Geistlichkeit vorbehalten gewesen, änderte sich dies mit der Revolution von 1789. Neben dem Erbadel entstand im Verlaufe des 19. Jh. die einflussreiche Gruppe des Geldadels, die sich die Lebensgewohnheiten und vor allem die Distinktionsmerkmale der alten Aristokratie aneignete. Dazu gehörten ein Palais in der Stadt und ein Schloss auf dem Land, jeweils mit entsprechenden Stallungen.

Den Auftritten in der Öffentlichkeit kam damals eine viel grössere Bedeutung zu als heute. Sie fanden jetzt auf den neuen breiten Boulevards, grosszügig angelegten Plätzen oder im Stadtpark statt. Dort wurde flaniert, nicht umsonst stammt das Wort „flâneur“ aus dem Französischen. Dies geschah zu Fuss, im Sattel oder eben vor allem im eigenen Wagen. So gehörte es etwa zum guten Ton einer Dame der Gesellschaft, mindestens einmal am Tag zu einer Spazierfahrt in den Park oder in die Stadt anspannen zu lassen. So hielt es auch die Kaiserin. Geschah dies zweimal, wurde am Morgen der leichte „Morning Cart“ mit einem kleinen Pferd angespannt, am Nachmittag ein anderes Wagenmodell mit zwei grösseren Pferden. Das hatte zur Folge, dass in den Remisen und Ställen jeweils verschiedene Wagenmodelle und Pferdetypen zur Verfügung stehen mussten.

Im Second Empire arbeitete indessen die breite Bevölkerung hart und lange, nämlich sechs Tage die Woche. Dazu stand die Lebensweise der Oberschicht in krassem Gegensatz. Sie pflegte den zur Schau gestellten Müssiggang. Das in Szene gesetzte Gesehenwerden war ein wichtiges Mittel der Distinktion. Dafür brauchte es ein Publikum, und das gab es in den grossen Städten zahlreich. Dementsprechend wurden die neuen Avenuen angelegt, allen voran die Avenue des Champs Elysées: in der Mitte als eine Art breiter Laufsteg die Fahrbahn für die Wagen und parallel dazu durch Alleebäume getrennte Gehsteige für die Fussgänger. Im Park kamen noch Trottoirs dazu, breite Trabpisten (franz. trotter = traben), für die im Sattel flanierenden Herrschaften (vgl. Abb. 87).



Abb. 32

Remise der Familie Meunier in Paris mit etwa einem Dutzend verschiedener Wagenmodelle um 1900.



Abb. 33

Dichter
Kutschenverkehr in
Paris auf den Champs
Elysées um 1890.
Aquarell von Crafty
(Pseudonym für
Eugène Gerusez, 1840–
1906).

Zum Pariser Wagenbau

Seit der Zeit um 1850 expandierten die grossen Pariser Wagenbaubetriebe erheblich. Waren sie zunächst auf das Quartier La Madeleine konzentriert, zogen sie mit ihren grösseren Fabrikbauten während des Ausbaus von Paris unter dem Präfekten Haussmann an den Stadtrand oder in die neuen Quartiere neben den Champs Elysées. Damals begann das, was heute für Autos noch üblich ist, die Trennung in Produktions- und Verkaufsstandort. Denn viele bedeutende Marken legten sich in der zweiten Hälfte des 19. Jh. Verkaufsräume an den Champs Elysées zu, wie sie dort heute noch für noble Automarken üblich sind. (Die Autofabriken wichen nach 1900 noch weiter nach Norden aus, Richtung Levallois etc.).

Paris wurde so attraktiv, dass ambitionöse Wagenbauer ihren alten Standort in der Provinz oder gar im Ausland verliessen und hier neu begannen. Dazu gehörte der aus Österreich stammende Georg Kellner, der sich eine Zeitlang in London niedergelassen hatte und jetzt in Paris durchstartete, oder die Herren Million und Guet, die von Lyon nach Paris kamen und dort eine riesige Fabrik aus dem Boden stampten.

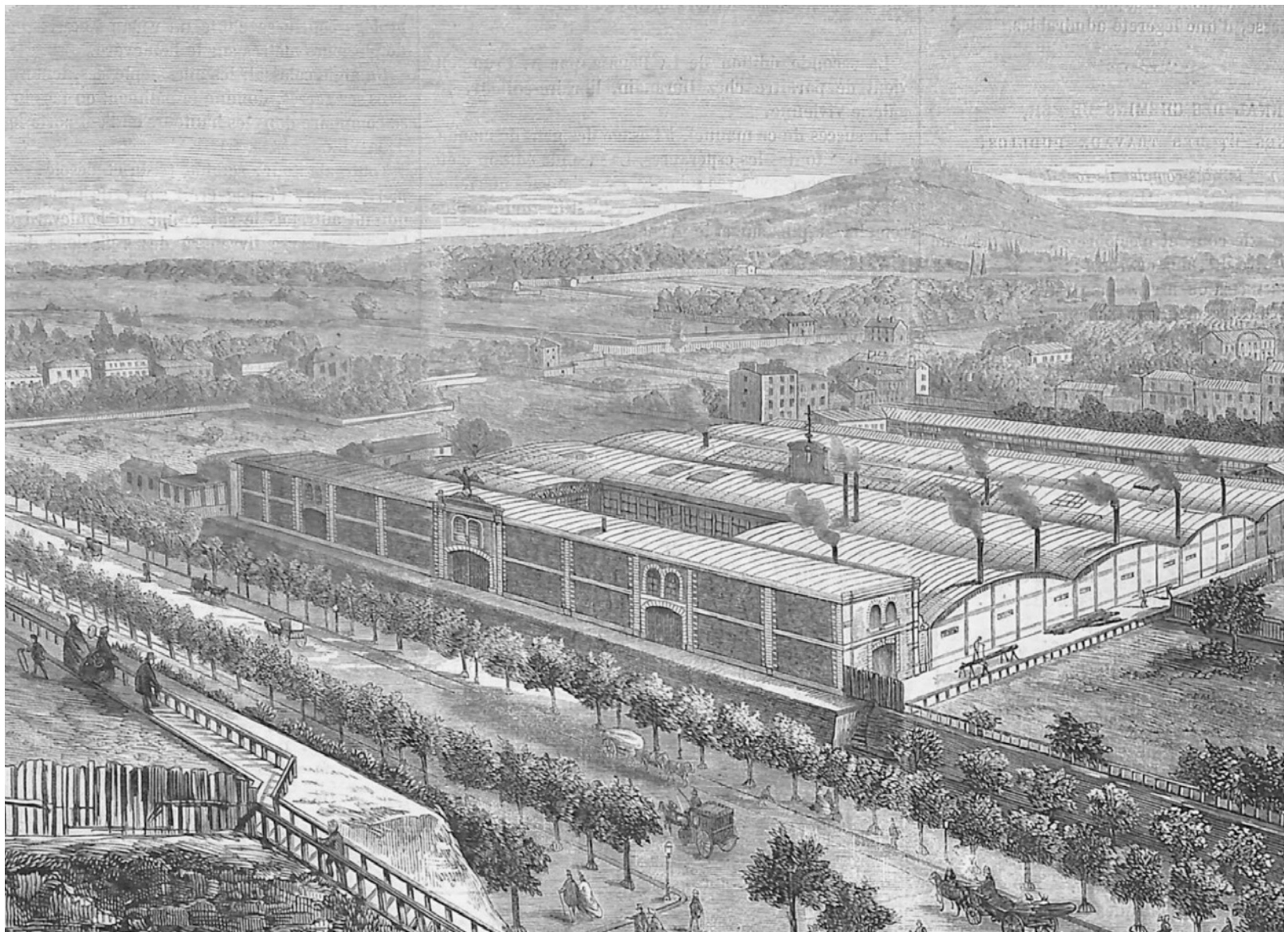


Abb. 34

„Fabrique de Carrosserie de MM. Million, Guet et Comp., sur le contre-haut du Boulevard du Roi de Rome“. Die 1863 fertig gestellte Fabrik der aus Lyon zugezogenen Sattler und Wagenbauer Million & Guet am Rande von Paris.

Die Arbeitsweise in den Fabriken wurde gegenüber früher durch den vermehrten Einsatz von Maschinen etwas rationalisiert. Mindestens eine grosse Dampfmaschine trieb über Transmissionsriemen verschiedene Sägen, Hobel- und Bohrmaschinen an. Die Arbeitsabläufe der verschiedenen Handwerke blieben dabei dieselben: Herstellung des Kastens und der Gestelle durch den Kasten- und den Stellmacher, Beschlagen derselben durch den Schlosser und Schmied, Lackierung durch den Wagenmaler und schliesslich Garnierung durch den Sattler. Auf diese Abläufe war die Fabrikarchitektur abgestimmt. Die Werkstätten lagen dementsprechend direkt nebeneinander, sodass eine frühe Art der fließenden Produktion gewährleistet war. Die neuen Fabriken der Zeit um 1900, als die Grundstückspreise bereits deutlich gestiegen waren, wurden vermehrt in die Höhe gebaut. Fahrzeuglifte dienten dabei als Verbindung zwischen den Werkstätten (siehe als Beispiel die Fabrik von Neuss in Berlin, S. 251).

Im Premiummarkt der Luxuskutschen waren um 1900 die zehn folgenden Pariser Firmen in dieser Reihenfolge führend: Stammhaus Binder, Henry Binder, Mühlbacher, Bail jeune, Ehrler (Jeantaud), Kellner, Labourdette, Million & Guet, Grümmer und Bail aîné. Dies geht aus dem amerikanischen „Consular Report“ von 1900 hervor (S. 344). Nach der gleichen Quelle beschäftigte die Wagenindustrie in Paris saisonbedingt 2.000 bis 3.000 Angestellte. Sie mussten 10 Stunden am Tag arbeiten und verdienten pro Tag zwischen 7 und 14 Francs, was damals 1.35 bis 2.70 Dollar entsprach. Der Kutschenbau wuchs seit 1850 an, aber aus amerikanischer Sicht nur „slightly“, er habe unter Napoleon III von einem „influx of fashionable people“ profitiert.

Entwurf und Plan als erster Schritt in der Kutschenfabrik

Die heutige Art des Autokaufs als fertiges Produkt ab Stange war lange im Luxuswagenbereich wenig üblich. Im 19. Jh. begann die Anschaffung eines neuen Wagens mit einem ersten Besuch beim Fabrikhaber, der sich als Unternehmer verstand. Der Kunde äusserte dort seine Wünsche und Bedürfnisse (Art der zur Verfügung stehenden Pferde, Anzahl der zu transportierenden Personen, Gebrauch für Stadt oder Land und in einer bestimmten Jahreszeit etc.). Der Wagenfabrikant unterbreitete ihm darauf Bilder mit entsprechenden Modellvorlagen aus seinem Fundus. Darauf folgte die Anfertigung von Skizzen bis hin zu aquarellierten Vorschlägen.

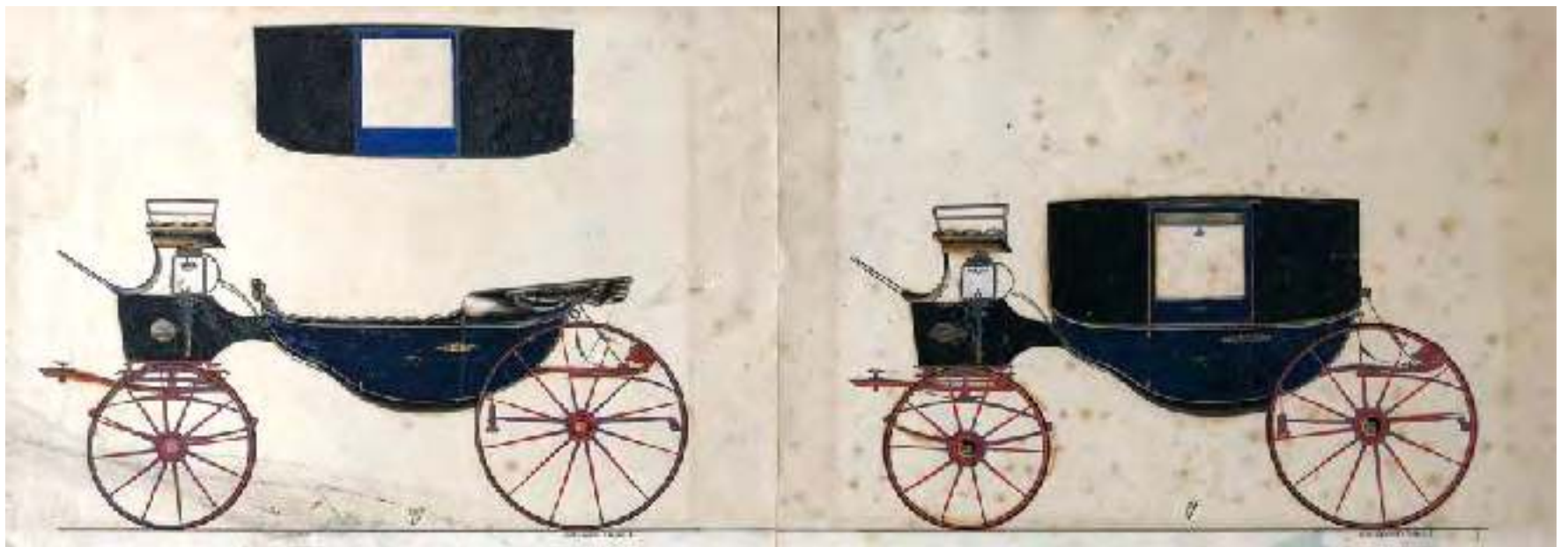


Abb. 35

Entwurf für eine Kutsche, die als offene Kalesche im Sommer wie mit einem Aufsatz als geschlossene Berline im Winter benützt werden konnte („deux voiture dans une“). Dieses System wurde in der Autozeit vielfach kopiert. Hier handelt es sich um ein Patent der Zeit um 1855 der Pariser Firma Rothschild, des Vorläufers von Rheims & Auscher.

Der Besteller gab darauf sein Einverständnis und leistete meist eine Anzahlung. Im Zeichnungsatelier der Wagenfabrik wurde dann ein Plan des Wagens im Massstab 1:1 aufgerissen. Dazu gehörten die Seitenansicht und drei weitere Ansichten, letztere alle hälftig, genannt „Pariser Kastenplan“. Diese auch für den späteren Karosseriebau wegweisende komplizierte Technik mussten sich die Kastenmacher in einer speziellen Ausbildung aneignen (dazu S. 35f.). Der grosse Plan wurde danach in der Kastenschreinerei (franz. menuiserie) aufgebockt, so dass die Handwerker die Masse und Form ihrer Teile davon abgreifen konnten (genau gleich auch in der Autozeit: Abb. 351 rechts). Damit wurde der einige Wochen oder Monate dauernde Bau des Wagens wesentlich vereinfacht.

Der Wagenbau blieb Teil der Modeindustrie und war dementsprechend dem schnellen Wandel unterworfen. Waren die neuesten Wagenmodelle im frühen 19. Jh. zunächst noch in allgemeinen Modezeitschriften zusammen mit Kleidungen, Zimmereinrichtungen und Möbeln vorgestellt worden, entstanden um 1850 spezielle Fachzeitschriften für den Wagenbau. Deren Herausgeber beobachteten den Markt genau und publizierten in regelmässiger Folge neue Modelle. Diese Blätter wurden, wie früher schon die Modezeitschriften, umgehend in die ganze Welt verschickt, so dass innert Tagen oder Wochen die neuesten Pariser Trends weit herum bekannt waren. Diese Zeitschriften, allen voran „Le Guide du Carrossier“, beschäftigten professionelle Zeichner (franz. „dessinateur“ oder „architecte en voitures“).

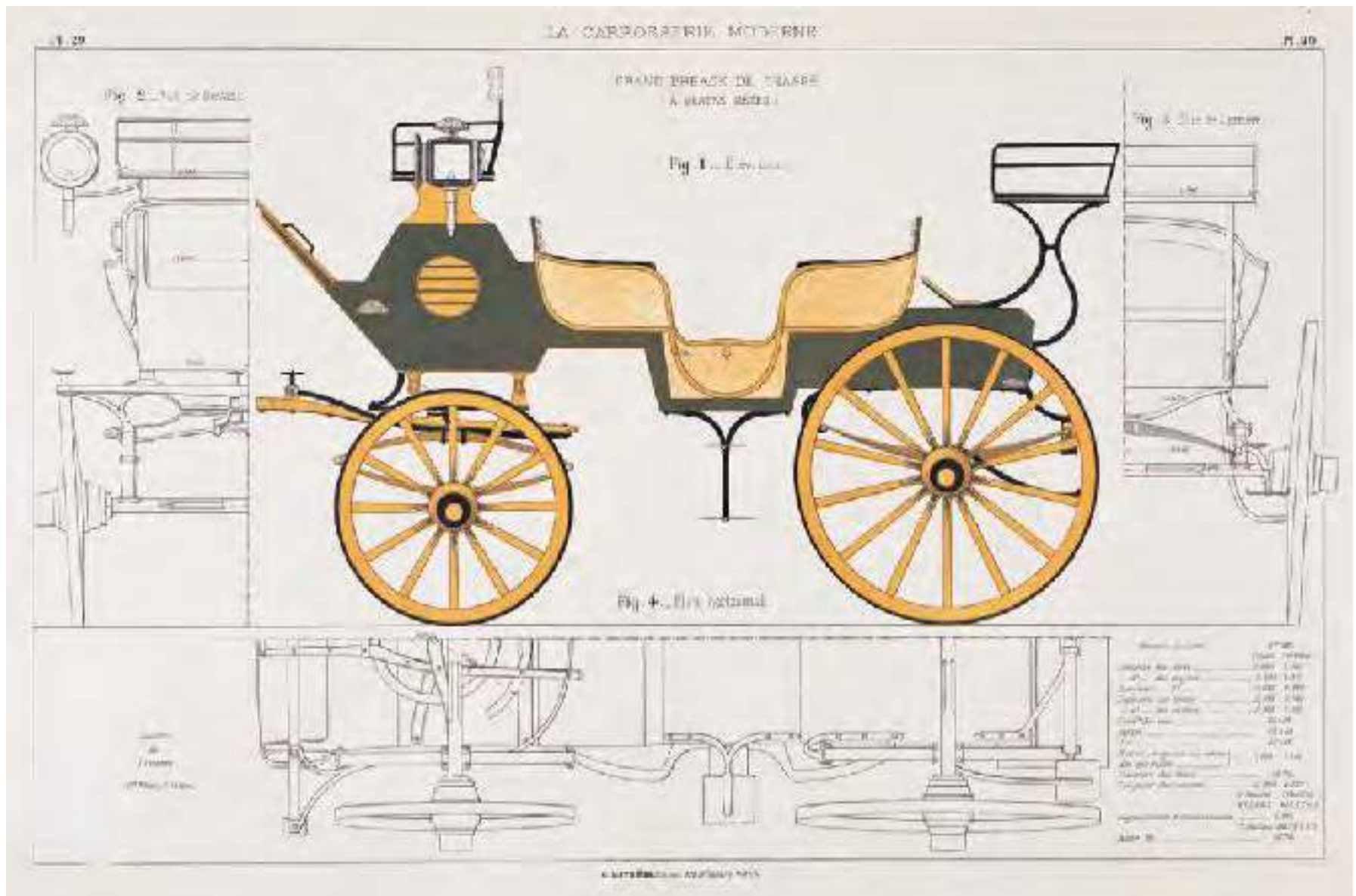


Abb. 36

Beispiel für einen Plan nach den Grundlagen des „Pariser Kastenplans“ mit Seitenansicht, halber Vorder-, Rück- und Untersicht. Hier ist ein Break de chasse abgebildet.

Gleichzeitig mit den neuen Entwurfsmethoden entstand noch unter Napoleon III., der vorher selbst lange in England gelebt hatte, ein bedeutender Wandel im französischen Wagenstil. Dazu gehörte die Abkehr vom bisherigen verschnörkelten Design der Zeit Louis-Philips I. hin zu Wagen „à l'anglaise“ wie sie bereits zur Zeit des ersten Napoleon als schick gegolten hatten. Dieses schlichte Design, das in England weiter gültig geblieben war, wurde in Paris weiterentwickelt. Der „Guide du Carrossier“ schrieb dazu 1876 in seiner deutschen Ausgabe: „Zwischen 1850 und 1870 entstanden also der Pariser Stil und die Form der Ästhetik, die sich „der gesamten Welt aufdringt“. Der neue Weg der Franzosen traf damit den Geschmack der Zeit. Der Kutschenkenner Faverot de Kerbrech formulierte es kurz und bündig (1903, 97): „(...) la carrosserie française (...) y a joint le goût français“. Das heisst, die französische Vorherrschaft im Wagenbau entstand dank einer Kombination von englischer Schlichtheit und französischem Geschmack. Auch nach deutscher Einschätzung hatte 1867 Frankreich England überholt. Der Aachener Wagenfabrikant Friedrich Wilhelm Mengelbier schrieb dazu im „Berichte über die Allgemeine Ausstellung zu Paris im Jahre 1867“: „Demnach bin ich zur Ansicht gelangt, dass der französische Wagenbau den englischen überholt hat, sowohl was Geschmack und Konstruktion anbelangt, wie nicht minder hinsichtlich der Preise.“

Die in Paris erzielten Fortschritte im Wagenbau hatten Konsequenzen für alle Betriebe in Europa. Söhne von Wagenfabrikanten aus anderen Ländern mussten als ambitionierte künftige Wagenbauer nach der Lehre im Heimatland eine Zusatzausbildung in Paris absolvieren, sonst konnten sie zu Hause nicht mithalten. Denn die anspruchsvollen Kunden kannten durch die Lektüre von illustrierten Zeitschriften den Stand der neuesten Mode und waren auch über die geltenden Preise informiert. Die neuen maschinellen Fertigungsmethoden hatten zu Produkten auf höchstem Niveau zu überschaubaren Preisen geführt. Dafür hatten die Wagenbauer aber auch erhebliche Investitionen zu tätigen.

Diese Entwicklung führte zu einem ersten Konzentrationsprozess im Fahrzeugbau schon Jahrzehnte vor der Autozeit. Nur die grösseren Fabriken mit den entsprechenden Mitteln konnten mithalten. Den kleineren und mittleren Traditionsbetrieben verblieb noch die Fertigung von einfacheren Arbeiten wie die Herstellung von ländlichen Fuhrwerken oder der Zusammenbau einer Kutsche mittels bei Dritten bestellten Komponenten. Dafür entstanden immer mehr Zulieferer, die ihre Produkte auf Bestellung mit der Eisenbahn verschickten.



Abb. 37

Diplom der 1878 gegründeten Pariser Wagenbauschule, unterschrieben in der Mitte von Georges Kellner und rechts von Michel Guet.

Der exemplarische Fall des jungen deutschen Wagenbauers Niklaus Trutz

Der Name Karl Trutz ist Kennern der deutschen Automobil-Geschichte heute noch geläufig; so hiess der erfolgreiche Inhaber der Berliner Karosseriefirma Neuss, Vorläufer von Erdmann und Rossi. Dessen Vater war Nikolaus Trutz (1839–1917). Dieser hat sein Berufsleben 1914 unter dem Titel „Vom Wanderstab zum Automobil“ niedergeschrieben. Seiner Biographie kann die schnelle Entwicklung im europäischen Wagenbau exemplarisch entnommen werden, wie die folgenden Auszüge zeigen. Am Anfang seiner bemerkenswerten Karriere zum Wagenfabrikanten stand eine Stellmacher-Lehre in seiner Heimat, der Oberlausitz, gefolgt von Gesellenjahren in Dresden und in Aachen bei Mengelbier, Reise nach Paris im Jahre 1862, Gründung der eigenen Fabrik in Coburg, Erwerb der Firma Neuss 1898 für seinen Sohn Karl Trutz und Umstellung 1903 auf Automobile in Coburg.



Die Trutzsche Biographie beschreibt typische Sachverhalte. Dazu gehört der Nachholbedarf des deutschen Wagenbaus gegenüber Frankreich. Über seine Erfahrungen in Aachen in der Wagenfabrik Mengelbier, immerhin lange eine der besten Wagenfabriken in deutschen Landen, hatte der junge Handwerker dementsprechend nicht viel Gutes zu berichten: „Die Arbeitsmethode war veraltet und umständlich. Alle denkbaren Vorsichtsmaßregeln waren getroffen, um keine Konkurrenz grosszuziehen. Die Pläne waren verschlossen und wurden sorgfältig geheim gehalten. Nur ein alter Werkführer, der sein ganzes Leben in der Fabrik zugebracht, hatte Zutritt und mußte die Abmessungen für alle Arbeiter vornehmen. Die Meister waren alte, graubärtige Kameraden, die sich von ihrer gewohnten, umständlichen Arbeitsweise nicht abbringen ließen. Die Arbeiten erforderten doppelt so viel Zeit als die, welche ich später in Paris sah und lernte. Es stand damals doch recht armselig um den Luxuswagenbau in Deutschland.“

Abb. 38

Porträt des deutschen Wagenbauers Niklaus Trutz (1839–1917).

In Paris ging es dann anders zu und her. Trutz konnte um 1865 in der Fabrik von Rothschild & Sohn (Trutz schreibt „Rotschild und Sohn“) arbeiten, die später unter Rheims und Auscher zum Auto-Pionierbetrieb wurde: „Bei einem Werk-Führer, von dem ich sehr guten Zeichenunterricht erhielt, blieb ich längere Zeit. Es gab nämlich damals noch keine städtischen Fachschulen für den Wagenbau, wie sie heute in Paris bestehen, sondern hervorragende Meister erteilten des Abends praktischen Fachzeichnenunterricht, wie ihn ein Handwerker nötig hat. Das meiste lernte ich bei dem tüchtigen Meister Christian in der renommierten Wagenfabrik Rothschild und Sohn. (...) Die Fabrik von Rothschild und Sohn war zwar nicht die größte in Paris, genoß aber den besten Ruf und zählte die höchsten Herrschaften zu ihren Abnehmern. Der alte Herr stammte aus Hofgeismar bei Kassel, war seinerzeit als schlichter Sattlergeselle nach Paris gekommen und hatte sich allmählich emporgearbeitet. Obwohl nicht verwandt mit den



reichen Rothschilds, mag doch der Glanz dieses Namens auch auf ihn einen Schimmer geworfen und sein Ansehen erhöht haben. Einige Jahre vor meinem Antritt war das Etablissement neu erbaut worden, und es machte einen durchaus vornehmen Eindruck. Das Geschäft befand sich so recht im Aufblühen. Das bedeutete für mich keine geringe Arbeit, doch um so besser konnte ich meine Kräfte entfalten. Das Entwerfen von neuen Plänen war meine höchste Lust.“

Abb. 39

Aquarellierte Entwurf für einen Damen-Phaethon von Rothschild & Sohn um 1870.

Verbesserte Ausbildung

Niklaus Trutz' Vorliebe für das Planzeichnen kam nicht von ungefähr. Diese dem gut ausgebildeten Kastenmacher vorbehaltene Tätigkeit gehörte zur Königsklasse im Wagenbau. Die Kastenschreiner arbeiteten in weisser Schürze, und ihr Lohn war mehr als doppelt so hoch wie der eines Stellmachers oder Schmieds. Trutz war noch auf persönlichen Abendunterricht angewiesen, bald darauf entstanden aber die von ihm genannten Fachschulen, vor allem der 1873 von der „Chambre Syndicale des Carrossiers“ unterstützte dreijährige Lehrgang von Henri Zablott, 1878 gefolgt von den durch Brice Thomas und Albert Dupont dominierten Schulen. Hier und nur hier konnte vorerst der Schüler die Technik des Pariser Kastenplans erlernen. Erst später zog London und auch New York nach, Deutschland noch später.

Nikolaus Trutz bereitete seine Söhne ganz gezielt auf eine grosse Karriere im Wagenbau und als seine Nachfolger vor: „Zur weiteren und gründlicheren Ausbildung in der Wagenbaukunst kam nun einer nach dem andern erst nach Paris, um dort eine Zeitlang zu arbeiten und die dortige berühmte Wagenbauschule zu besuchen. Danach waren sie in London und in Amerika bei den angesehensten Fabriken als Wagenbautechniker tätig. In Paris hatten in jener Zeit Ausländer keinen Zutritt zu den städtischen Wagenbau-Fachschulen. Vermöge meiner alten guten Beziehungen konnten meine Söhne aber bei den Zeichenlehrern privatim den Kursus noch besser und eingehender durchmachen als in den städtischen Schulen. In London, wo es Ausländern ebenfalls schwer ist, anzukommen, sorgte der Privatsekretär des Herzogs von Edinburg dafür, daß der jüngere meiner Söhne in der ersten Wagenfabrik die Stelle eines Technikers bekam, worin er über ein Jahr verblieb. Hier entwarf er auch einige Wagen für die Königin, unter andern den, worin sie am Tage nach ihrem fünfzigjährigen Jubiläum die Rundfahrt durch London machte. In New-York hatte jeder von beiden fast ein Jahr lang in der weltberühmten Firma Brewster & Co. die Stellung eines Zeichners inne.“

Der ältere Sohn gründete dann eine erfolgreiche Wagenbaufirma in Mexiko, starb aber bald, der jüngere übernahm später, wie erwähnt, die Firma Neuss in Berlin und meisterte dort den Übergang zum Bau von gut gestalteten Auto-Karosserien hervorragend (vgl. S. 185).



Abb. 40
Signatur der Nabekappe einer Kutsche der Wagenfabrik Trutz in Coburg.

Die Rolle des Pferdes

Die Fahrpferde waren, wie die Reitpferde, das Produkt gezielter Züchtungen durch den Menschen. Die Domestikation des Wildpferdes mit seinem starken Fluchtinstinkt und seiner Stärke zum Nutztier war eine der grossen Leistungen der Menschheit. Diese entwickelte sich über Jahrtausende. Dabei stellte der Mensch jeder Geschichtsepoche spezifische Anforderungen an das Zugpferd und züchtete sie entsprechend kleiner oder grösser, schwächer oder stärker. Man spricht bei den verschiedenen Züchtungen von Rassen (innerhalb davon auch von Schlägen), die aber nichts mit dem entsprechenden biologischen Begriff zu tun haben.

Seit jeher spielte die von den Obrigkeiten unterstützte Zucht von Militärremonten eine wichtige Rolle im Pferdewesen. Im 18. Jh. kam die von speziellen Fahrpferden dazu. So entstand im Zeitalter des Barock der Karossier-Typ, den es als Kladruber in der heutigen Tschechischen Republik immer noch gibt. Dies war und ist ein grosses starkes Pferd mit Ramskopf (konvexe Nasenlinie), das edle Gänge zeigt und kräftig genug ist, eine schwere Karosse zu ziehen (vier- bis achtpännig, meist mit Kutscher auf dem Bock und Reiter auf dem vorderen Pferdepaar).

So, wie es bei der Kutsche und dem Automobil stets Moden gab, war dies früher auch beim Pferd so. Um 1800 wurde vor dem Hintergrund der sogenannten Anglomanie mit den neu aus orientalischer Grundlage herausgezüchteten englischen Vollblütern in Europa ein neuer Pferdetypp populär, das Warm- oder Halbblut. Dies war ein feingliedriges Pferd mit Hechtkopf, das durch Kreuzung der bisherigen barocken Rassestuten mit englischen Vollbluthengsten entstand. So wandelte sich in nur etwa 20/30 Jahren das Ideal, und es kamen die heute noch gültigen Begriffe Voll-, Warm- (Halb-) und Kaltblut auf. Sie haben mit dem eigentlichen Blut der Tiere nichts gemeinsam, sondern bezeichnen den Grad an Einkreuzung von Vollblut. Der Vollblüter mit seinem „trockenen“ Kopf, das eigentliche Rennpferd, wurde im Verlaufe des 19. Jh. zum Inbegriff von edel. Um 1900 wurde das alte Ideal des Karossier mit seiner etwas schwereren ramsköpfigen Gestalt zum „gemeinen“ Pferd. Diese Entwicklung machten auch gute französische Rassen durch. So wurde der Normänner („normands“) zum Anglonormänner („anglo-normands“).

Oft züchteten dieselben Gestüte verschiedene Schläge innerhalb ihres Rassetypus', etwa in Trakehnen oder in hannoveranischen Gestüten, nämlich Reit- und Fahrschläge mit den entsprechenden Eigenschaften. Die deutsche

Pferdezucht war im 19. Jh. bedeutend, kam aber von der Qualität nach damaligen Massstäben nicht ganz an die englische heran. Englische Züchtungen waren stets deutlich teurer als kontinentaleuropäische. So bezog sogar der Oberstallmeister von Napoleon III. die edlen Reit- und Wagenpferde für den Marstall in Paris vor allem von Händlern in London. Für das Zurücklegen grösserer Strecken wurde der alte Typ der französischen Postpferde reaktiviert. Damit ist gesagt, dass in allen grossen Marställen wie in grossen Privatställen unterschiedliche Pferdetypen standen, sogenannte edle Karossier mit schöner Aktion für die Stadt und die Parade und stramme schnelle Postiers für das Ziehen von Wagen über Land.

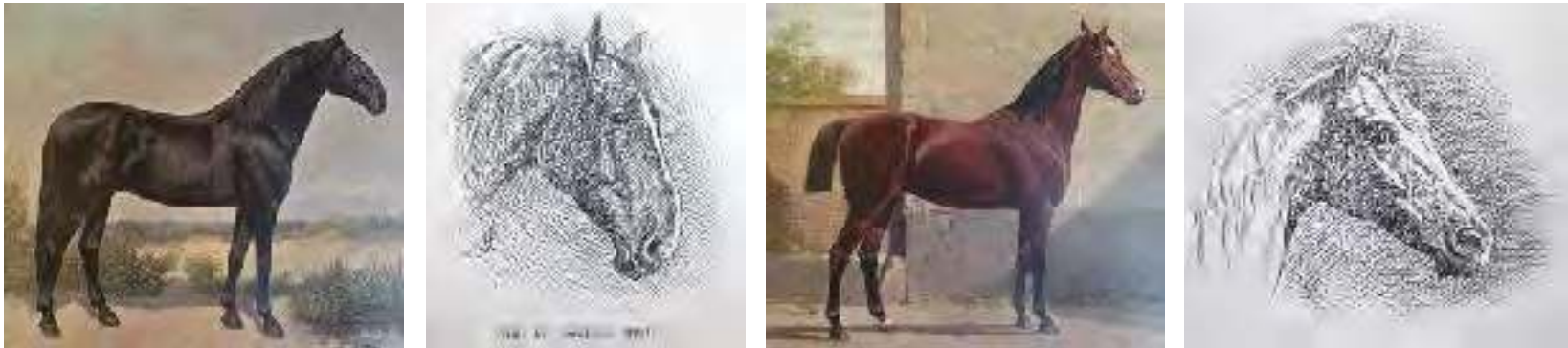


Abb. 41

Kladruher (links) und Holsteiner (rechts) als Musterbeispiel für den alten Fahrpferdetyp des 18. Jh. und den neuen Phänotyp des 19. Jh. Die Ramsnase des Kladrubers bezeichnete man um 1900 als „gemeinen Kopf“, den des Holsteiners als „edlen Kopf“. So sind die Zeichnungen der Zeit um 1900 untertitelt.

Die Pferde mussten bis ins Detail zum Wagen passen, in Grösse, Statur, Farbe und Bewegung. Dafür gab es ein ausgeklügeltes (informelles) Regelwerk, das man kennen musste, wenn man mit seiner Equipage glänzen wollte. Dabei half der Wagenbauer mit; er fragte seinen Kunden zuerst nach seinem Gespann oder beriet ihn beim Ankauf eines neuen, damit der neue Wagen schliesslich perfekt zum Gespann passte. So hatte etwa die Firma Mühlbacher in Paris als Hilfsmittel zur Beratung einen ganzen Satz von verkleinerten Pferdesilhouetten zur Hand, die im Kundengespräch mit den vorgelegten Kutschenentwürfen kombiniert werden konnten.

Das Pferd war lange der Motor des Wagens, deshalb sprach man nach dem Aufkommen des Automobils auch vom „Hafermotor“. Dieser kannte schon verschiedene Geschwindigkeiten wie den Schritt für die Paradeperde vor Publikum, für beladene Leichenwagen, für den schweren Zug sowie den Mitteltrab für längere Strecken und den schnellen Trab für leichte Phaetons etc. Dazu kam im Laufe des 19. Jh. der populäre Steppergang, ein Schaugang, bei dem die Pferde im Schritt und vor allem im Trab die Vorderbeine hoch anziehen, wie ein Storch voranschreiten und gewissermassen mit grosser Allüre tanzen. Das konnten vor allem die englischen Hackneys und die mit ihnen gekreuzte Rassen (in Deutschland vor allem Holsteiner, Hannoveraner oder Oldenburger).

Zum gebildeten Menschen von damals gehörte eine gute Pferdekennntnis. Der Mann, der Equipage hielt, war in der militarisierten Welt des 19. Jh. auch meist Offizier, wo er den richtigen Comment rings um das Pferd eingebläut bekommen hatte. Mit diesem Knowhow taxierte er auch die auf der Strasse verkehrenden Equipagen; zuerst wurden jeweils die Pferde begutachtet, dann der Wagen mit den Insassen. So kam es beispielsweise zur Empfehlung bei der Besetzung einer Coach, die hübscheste Mitfahrerin nicht neben den fahrenden Kavalier zu setzen; erstens würde sie ihn beim Fahren zu sehr ablenken, und zweitens entgingen dem Kenner meistens die vorne Sitzenden, weil er sich zunächst auf das Gespann konzentrierte und bei dem vorbeifahrenden Wagen erst die hinten Sitzenden genauer betrachten könne.



Abb. 42

Vorführung eines steppenden Hackneys in Cuts 2016 durch den Autor.

Das gesellschaftliche Regelwerk zur noblen Komposition von Pferd und Wagen war im 19. Jh. ständiger Bewegung unterworfen, stammte nicht pauschal aus einer bestimmten guten alten Zeit und verlief nicht linear. Dies traf auch für den Pferdebestand zu. Er steigerte sich erst seit der Zeit um 1800. Das zeigt die folgende Kurve, wobei mit „Chevaux de trait“ die Zugpferde gemeint sind, auch die schwereren. Hier gab es eine bedeutende Steigerung bis um 1850 und

dann – auch nach der Einführung der Eisenbahnen – eine Abflachung. Diese wurde, wie beschrieben, durch den Verkehr zu den Bahnhöfen und in der Stadt aufgefangen, die Kurve blieb indessen flach.

Die schweren Zugpferde, auch Kaltblüter genannt, nahmen vor dem Hintergrund der Industrialisierung im 19. Jh. stark zu. Sie wurden für den Zug von schweren Gütern wie Industrieprodukten, Aushub, Baumaterialien, Kohle oder Lebensmittel wie Getreide, Mehl oder Bier eingesetzt. Auch standen in den Bergwerken massenweise Grubenpferde im Einsatz.

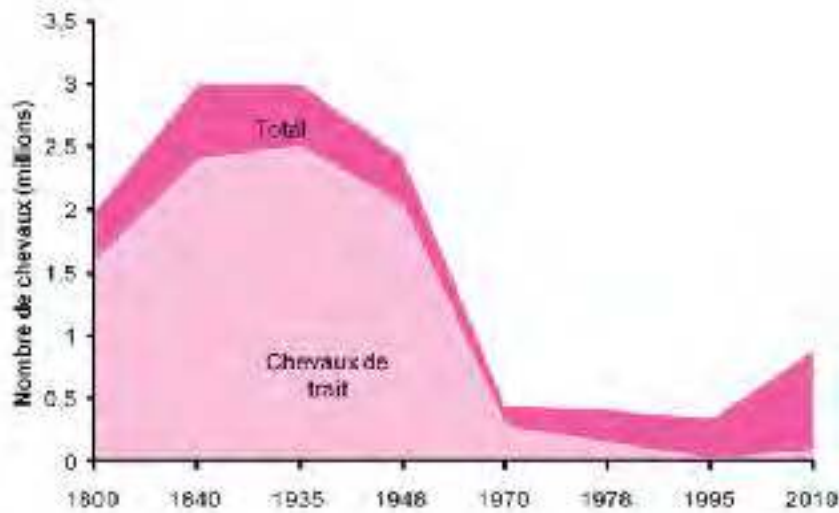


Abb. 43

Entwicklung des Pferdebestandes in Frankreich mit den Zugpferden („Chevaux de trait“) und den übrigen Pferdekategorien.

Die wichtigsten Kutschenmodelle

Heute noch werden gewisse Automodelle mit Namen von Kutschen versehen, allen voran das Coupé, die Limousine und der Omnibus. Die Modellvielfalt nahm allerdings in der Autozeit gegenüber der der Kutschen tendenziell ab. Ganz einfach deshalb, weil ein- und dasselbe Auto zunehmend verschiedene Funktionen erfüllte, etwa zum Reisen, zu Fahrten in der Stadt wie aufs Land. Solche kombinierte Funktionen waren in der Kutschenzeit nur beim Mittelstand üblich, etwa mit dem Break oder Marktwagen auf dem Bauernhof. Im Luxuswagenbereich aber, aus dem der frühe Automobilismus hervorging, war dies anders. Es galt nicht als schick, mit demselben Modell in die Stadt und aufs Land zu fahren. So waren etwa Stadtmodelle wie das geschlossene Coupé, in der Regel vornehm dunkel lackiert, der offene Landwagen aber naturgrundig gefirnisst.

Eine wohlhabende Familie besass im 19. Jh. deshalb in der Regel mehrere Wagen und Pferde. Eben weil die Machart der Wagen und deren Benützung eng mit den jeweiligen Moden und dem informellen Regelwerk der obersten Gesellschaftsschichten verknüpft waren. Ein Common Sense schrieb vor, wer wann, wie und in welcher Bekleidung und Begleitung im Wagen öffentlich aufzutreten hatte. Beispiel: Eine Dame fuhr selbst nur mit einem Diener aus, und zwar mit leichteren und meist niedrigeren Wagen als der Herr; dementsprechend mit eher kleineren, aber temperamentvollen Pferden oder grossen Ponys. – Dazu kam der schnelle Wechsel der Mode im Bereich der Wagenformen bis hin zu den gerade aktuellen Farben. Wollte eine Familie also à jour auftreten, musste sie auf einen Wagenbestand von über sechs Wagen der neuesten Bauweise zurückgreifen können.

Dieses Regelwerk führte um 1880 zu einer Vielzahl von Modellen mit ihren verschiedenen Typen. So gab es das Modell Coupé als Coupé $\frac{1}{2}$ oder als Coupé $\frac{3}{4}$, je nach Sitzplätzen (zwei oder mit Kindersitz) und Vorbau. Der grössere Coupé-Typ wurde auch „Trois-quarts“ genannt, sogar in deutschsprachigen Ländern. Das folgende Schema zeigt die wichtigsten Modelle mit ihren zeitlichen Schwerpunkten als Fächer. Wie später beim Auto wurden gewisse Modelle modern und liefen dann wieder aus. Das ganze System wird dadurch noch komplizierter, dass dieselben Modelle in verschiedenen Ländern nicht gleich benannt wurden oder mit dem Namen eines Modells auch ein Typ benannt werden konnte, und umgekehrt. (So wurde etwa der Phaeton-Spider zum Spider.) Dazu kam, dass es jedem Karossier freigestellt war, seine neueste Kreation selbst zu benennen.

Ganz ähnlich ging es in der frühen Autozeit weiter. Für die meisten Karosserieformen wurden zunächst die Vorlagen und Bezeichnungen der Kutschenhersteller übernommen, eben etwa das Coupé, eine geschlossene, eckige Karosserie, der eine Fahrerbank und ein Motor vorgesetzt wurden. (Beim elektrisch angetriebenen Automobil konnte der kleinere Motor eher unter der Fahrerbank eingebaut werden, siehe Abb. 93).

Die Palette der Luxuswagen von 1790 bis 1910

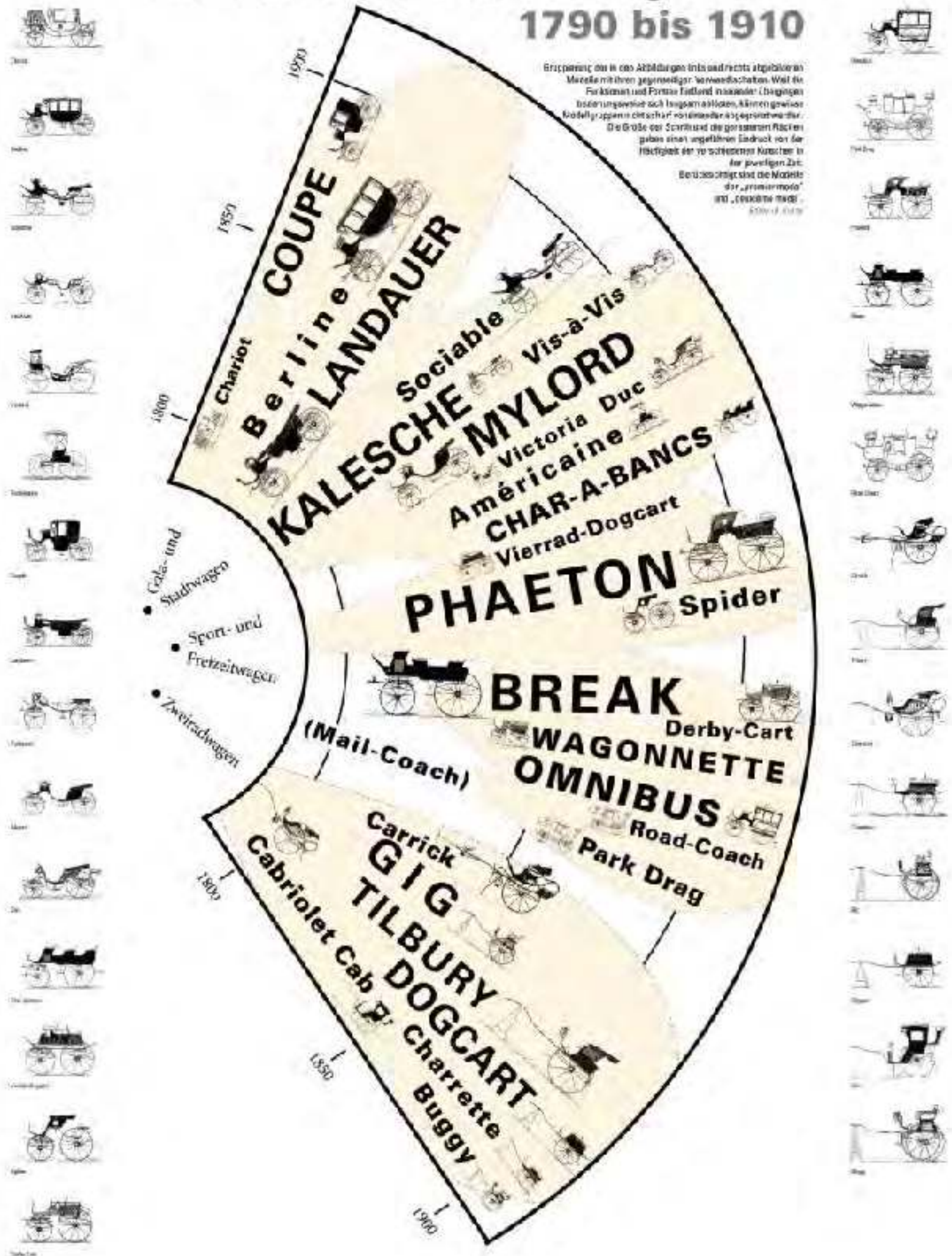


Abb.44

Die wichtigsten Kutschenmodelle des 19. Jh. und ihre Häufigkeit auf der Zeitachse.

In der Anfangszeit wurden die geläufigsten Kutschenmodelle als Automobilaufbau weiter gebaut, auch weil die Kunden in einem vertrauten Modell gefahren werden wollten. Dann, um 1910, wurde es komplizierter. Neben neuen Kreationen wie dem Tourenwagen und dem Torpedo wurden noch die meisten Karosserieformen mit Kutschennamen versehen, aber dabei auch auf seltene Kutschenmodelle zurückgegriffen oder auf den Namen einer ganzen Gruppe von hippomobilien Modellen. Das war etwa beim Cabriolet der Fall. Darunter war um 1900 in der Regel ein offener, zweisitziger Zweiradwagen mit Halbverdeck aus Leder verstanden worden, wie dies die folgende Abbildung zeigt. Mit demselben Namen wurde teilweise auch der vierrädrige Mylord versehen, der ebenfalls offen gebaut war und mit einem Halbverdeck auf dem Hauptsitz geschützt werden konnte. (Der die Leinen haltende und die Peitsche führende Kutscher sass stets im Freien.)



Wie kam es dazu, dass Zwei- und Vierradwagen den gleichen Namen bekommen konnten? Ganz einfach, weil traditionellerweise die Form des Kastens dem Wagen den Namen gab und dieselbe Kastenform auf ein Zweirad- wie auf ein Vierradgestell gesetzt wurde. Die Musterbeispiele sind neben dem Cabriolet der Dogcart und das Tonneau.

Abb. 45

Cabriolet der Kutschenzeit mit dem typischen Halbverdeck. Ölbild von Fritz Volkers des Jahres 1897.

Für eine bessere Familie galt um 1900 ein Grundbestand von Kutschen als unabdingbar, wie etwa für die Familie Burckhardt-Vischer in Basel, die 12 Pferde hielt.



Abb. 46

Blick in die Remise der Basler Familie Vischer-Burckhardt mit sieben verschiedenen Wagenmodellen um 1915: In der Mitte ein sportliches Zweirad für die Dame des Hauses, links stehen die drei Sportwagen des Herrn, alles sogenannte Jagdwagen oder Break de chasse für zwei und vier Pferde. Rechts sind drei Stadtwagen aufgereiht, ein Mylord, ein Landauer und ein Coupé. Letztere wurden ausschliesslich vom Kutscher gefahren (und dessen Sitz nicht gezählt), der zweiplätzig Mylord mit Halbverdeck bei gutem Wetter, das geschlossene, zweisitzige Coupé bei schlechtem Wetter und der viersitzige Landauer für den Familienausflug.

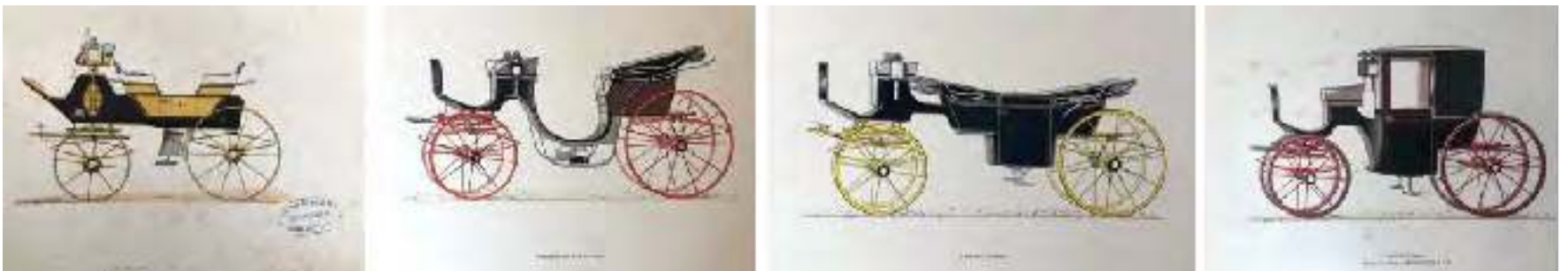


Abb. 47

Die in der Zeit um 1900 geläufigsten Kutschenmodelle Break de chasse, Mylord, Landauer und Coupé.

Auf der Fotografie von Abb. 46 nicht abgebildet ist der viel gebrauchte Phaeton, der Selbstfahrer des Herrn mit Halbverdeck über seinem Sitz und offener Dienerbank hinten. Er stand wohl damals gerade auf dem Landsitz der Familie. In der Regel war es unter der Würde eines Gentlemans, mit nur einem Pferd zu fahren – und schon gar nicht ohne Begleitung eines Bockdieners (engl. groom). Beim Viererzug mussten zwei Bedienstete mitfahren. Am Dienersitz gab es in der Regel keine Rückenlehnen und keine Türen; die Bediensteten durften sich erst auf ihren Platz

schwingen, wenn der Herr schon die Pferde in Bewegung gesetzt hatte. Der Sitz des Herrschaftskutschers wies nie ein Verdeck auf, er sass wie der Chauffeur bei den frühen Automobilen stets im Freien.



Abb. 48
Der Phaeton gehörte noch in der frühen Autozeit zum Kernbestand an Kutschen eines selbstbewussten Herrn. Hier wird er in Basel 1908 vom Kutscher seinem Brotherrn, Peter Adolf Vischer-Bölger, vorgefahren.

Der Phaeton wurde deshalb zu einem der häufigsten Automodelle, weil dieser auch vom Herrn oder der Dame selbst gefahren wurde. Auch dort war die Dienerschaft auf den Rück- oder auf den ausklappbaren Notsitz im Heck („Schwiegermuttersitz“) verbannt (vgl. Abb. 225 und 233).



Abb. 49
Zeitgleiches Phaeton-Modell als Automobil, hier mit einem schmalen Vis-à-vis Sitz für Kinder. Frühes Automobil von Georges Richard mit Naturholz-Elementen im Kastenbereich.

Frühe Automodelle nach Kutschenvorlagen

Die Entwicklungsschritte der frühen Automobile sind bekannt: Zunächst wurde der kleine Motor hinten an eine Kutsche oder an ein Dreirad angebaut. Für die grösser und stärker werdenden Motoren blieb hinten zwischen den kleiner gewordenen Rädern bald nicht mehr genug Platz. Der Motor wurde nach vorne verlagert und mit einer Kettenübertragung auf die Hinterräder versehen. Dafür wurde ein rahmenförmiges Chassis nötig und eine neue Lenkkonstruktion, die Achsschenkelenkung. Das Gefährt war jetzt dreigeteilt: vorne der Motor mit seiner Haube, in der Mitte der Fahrersitz mit Windschutzscheibe und dahinter der Kasten für die Mitfahrenden.

In der Frühzeit des Automobils lebten die häufigen Kutschenzeit-Modelle Landauer, Mylord (auch Victoria genannt) und vor allem Coupé und Landaulet weiter, eine Coupé-Variante mit Halbverdeck im hinteren Kastenbereich. (Eine systematischere Übersicht über die frühen, auf Kutschenmodellen fussenden Automodelle gibt das wichtige Buch von Jean Henri-Labourdette des Jahres 1972, S. 77ff.).



Abb. 50
Landaulet als Kutsche und als Automobil um 1905 (rechts „Pariser Automobildroschke“).

Das Automobil-Landaulet erlebte in der Zeit um 1910 seine höchste Beliebtheit. Als kombiniertes Fahrzeug konnte es im Fahrgastbereich wie ein Coupé geschlossen und bei gutem Wetter offen gefahren werden. Deshalb wurde es auch zu einem weit verbreiteten Modell für Mietwagen, zur motorisierten Droschke also.

Es gab Kutschenmodelle, die zunächst als frühe Automobile noch weiter gebaut wurden, dann aber bald verschwanden. Dazu gehörte der viersitzige Dogcart mit Sitzanordnung dos-à-dos, also Rücken an Rücken (zuweilen auch Dos-à-dos genannt).



Abb. 51

Das Modell des Dogcart oder Dos-à-dos als hippo- und automobiles Fahrzeug um 1900.

Zur Gruppe der eher seltenen Kutschenmodelle, die in der frühen Autozeit häufiger wurden, gehörte das Tonneau. Es erhielt seinen Namen wegen der gerundeten, einem Fass ähnlichen Kastenform und wurde deshalb deutsch auch „Tonne“ genannt. Die Abbildung unten zeigt den Vorzug des ringsum geschlossenen Kastens als Ausflugswagen aufs Land oder ans Meer mit Kindern, weshalb dieses Modell auf englisch auch „Governess Cart“ genannt wurde. Der in der Kutschenzeit vor allem – wie bei der Limousine – auf zweirädrige Gestelle gesetzte Kasten hatte nur hinten eine Türe. Das brachte ihm offenbar den Erfolg als Automobil ein. Denn die seitlichen Hebel der frühen Motorwagen und andere technische Bedingungen verunmöglichten oft seitliche Türen zur Rückbank, so dass man bei frühen Automobilen auf den hinteren Einstieg ausweichen musste. Der hintere Einstieg galt bei sportlichen Automobilen als mögliche Variante; zu dieser Gruppe, auch als Tourenfahrzeug verwendet, gehörte auch das offene Automobil-Tonneau (zur Verwandtschaft mit dem Torpedo und Skiff siehe auch S. 139ff.).



Abb. 52

Das Modell des Tonneau mit gerundetem Kasten und hinterer Türe als hippo- und automobiles Ausflugsfahrzeug. Links anonymes Aquarell und rechts: „L'arrivée dans le village la nuit“ nach einem Farbdruck von Thor Walter (1870–1929).

Den hinteren Einstieg gab es in der Kutschenzeit nur bei einfacheren Wagen, wie etwa beim Tonneau oder der Wagonnette. Er war für noble und formelle Fahrzeuge undenkbar; die Herrschaften stiegen stets von der Hauptschauseite, dem Seitenbereich, ein und aus. Das galt weiterhin für frühe herrschaftliche Automobile wie für das Coupé.



Abb. 53
Damen in Abendroben besteigen ein Coupé. Szene aus dem Album der Genfer Automobilfirma Pic-Pic um 1910. Noch tragen Chauffeur und Diener Stiefel.

Offene Fragen zum Modell Limousine

Gewisse Automodelle wurden mit Namen bezeichnet, die in der Kutschenzeit noch keine grosse Rolle gespielt hatten. Dazu gehört vor allem die zwischen 1903 und 1910 populäre, schwere Limousine. Dabei handelt es sich um eine Art Coupé mit verlängertem Kasten und einem oder zwei seitlichen Fenstern, zwei hintereinander in Fahrtrichtung angeordneten Sitzbänken und oft nach vorne über den Fahrersitz gezogenem Dach mit einer „galerie de bagage“. Dieses früher eher ländliche und am Übergang zu den Gebrauchsfahrzeugen stehende Kutschenmodell wurde gerne auch vom Besitzer selbst gefahren. Diese Kastenform gab es auf zwei- und vierrädrigen Gestellen. „Le Guide du Carrossier“ 1905 (n° 290, p. 43): „Les limousines sont des voitures de livraison, à deux roues, fermée comme les fourgons. À l’origine, la limousine était utilisée dans le Limousin pour le transport des personnes. „En se propageant un peu partout, sa destination s’est modifiée, et à Paris, par exemple, on voit des boulangers, des laitiers etc. s’en servir pour leurs livraisons.“

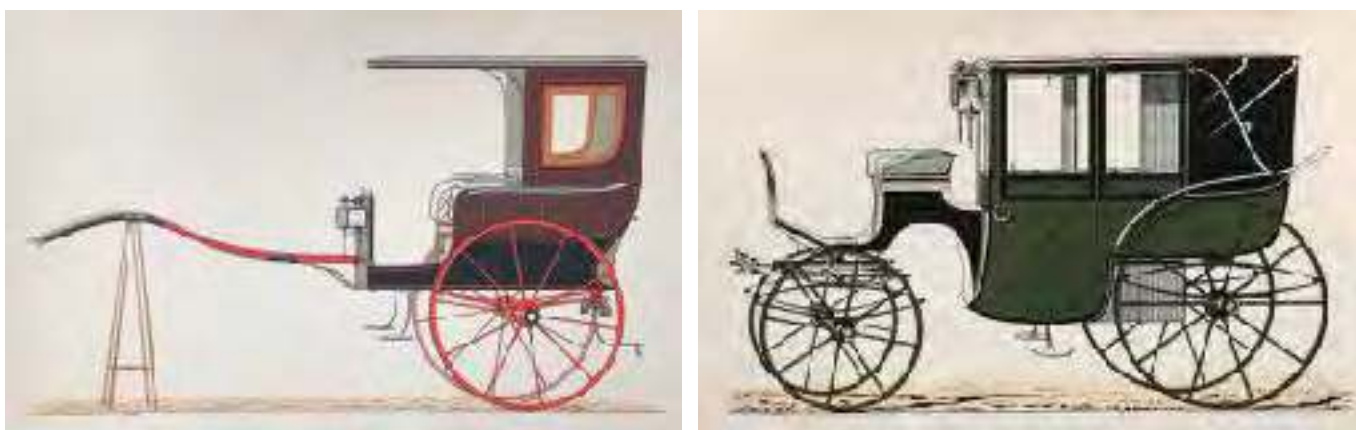


Abb. 54
Die Limousine der Kutschenzeit auf zwei und vier Rädern nach französischen Zeichnungen der Zeit um 1900.

Bekanntlich wird bis heute das geschlossene, innen vierplätzig Automobil als Limousine bezeichnet. Die Ironie der Geschichte ist dabei: Die heute noch gängigste aus der Kutschenzeit stammende Bezeichnung für ein Automodell kann nicht sicher geklärt werden! Man wusste es nicht einmal, als das Modell aufkam. Dies bestätigte der Pariser Karossier Henri-Labourdette. Die betreffende Passage lautet frei übersetzt dazu (in seinem Buch von 1972, S. 81): Ich weiss nicht, ob jemals eine Kutsche so genannt wurde und wer diesen Namen erstmals für ein Auto verwendet hat. Aber heute ist ziemlich klar: Der Begriff Limousine geht offensichtlich auf die Region Limousin mit der Stadt Limoges zurück. Unter anderem wird der innovative Pariser Karossier Charles Jeanteud in diesem Zusammenhang genannt, der aus Limoges stammte. Tatsächlich ist in dessen Luxuskutschen-Album auch die folgende Limousine abgebildet.

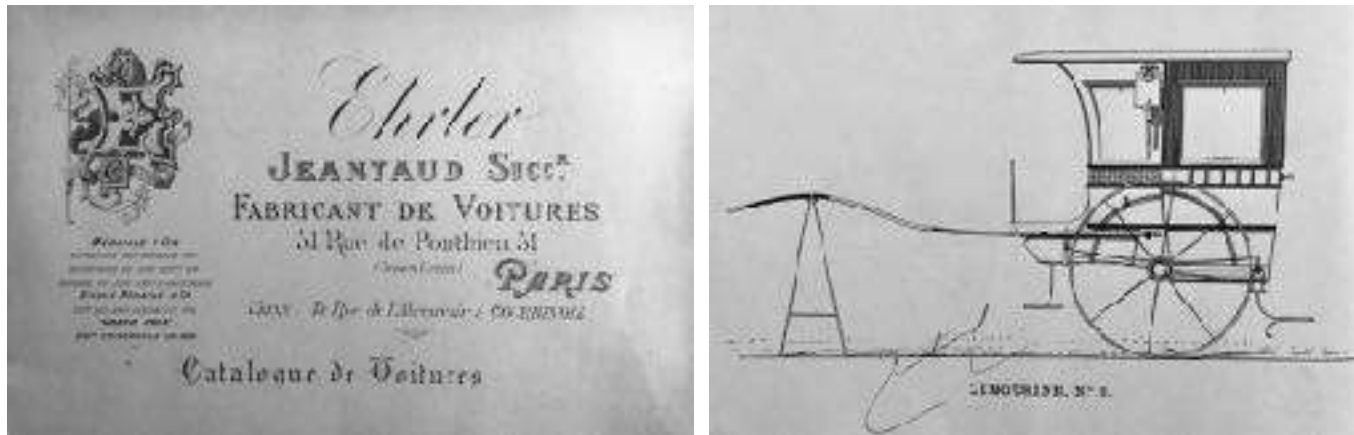


Abb. 55

Album von Jeanteud in Paris der Zeit um 1890 mit einer Limousine eigener Produktion.



Abb. 56

Frühe „Limousine de Luxe“ der Carosserie Widerkehr in Colmar auf einem verlängerten Chassis der Marke Panhard & Levassor um 1905.

Die Limousine kam in der Zeit auf, als immer grössere und luxuriösere Karosserien verlangt wurden. So war der Kasten der Limousine deutlich geräumiger als der des Coupés. In der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ wurden 1905 die vier bequemen Sitze im geschützten Inneren als Hauptvorteil betont: „(...) dieser Salon konnte aber in wenigen Minuten in ein Schlafzimmer umgewandelt werden“



Abb. 57

Das Innere der Limousinen wies um 1910 in der Regel vier bequeme Plätze auf und war noch lange so ausgestattet, wie man es von den geschlossenen Kutschen gewohnt war (Fensterheber aus posamentierten breiten Borten, Taschen an den Türen etc.). Neu waren die zusätzlichen, oft drehbar eingerichteten Sessel in der vorderen Sitzreihe (oder Klappsitze) des Kastens.

Kutsche und frühes Automobil als Sportgeräte

Hippo- und automobile Luxuswagen waren um 1900 nicht nur fahrende Throne (dazu mehr S. 208ff.), sondern auch Sportgeräte. Dabei konnten die Übergänge zwischen Repräsentations- und Sportfahrzeug durchaus fließend sein, besonders bei den offenen Wagen. Auf solchen Modellen sitzend liess der Fahrer oder die Fahrerin sich auch gerne malen und (später) fotografieren. (In dieser Tradition steht auch das Umschlagbild.) Solche Bilder verewigten die teuer erkaufte Selbstinszenierung.

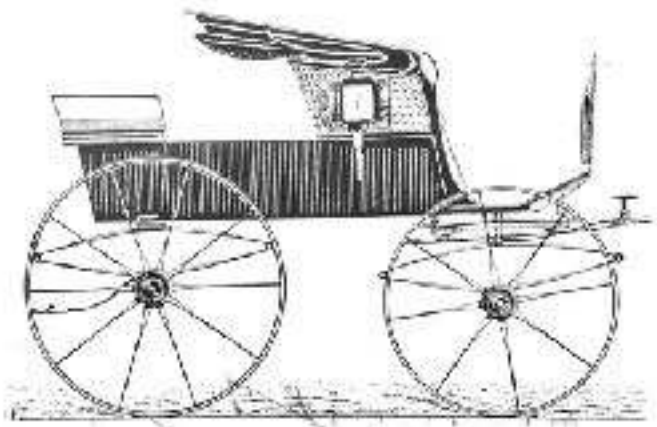


Abb. 58

Der Phaeton als hippo- und automobiles Sportfahrzeug.

Links: Blatt aus dem Jeantaud-Album von circa 1890 (vgl. Abb. 55).

Rechts: Der Industrielle Koechlin auf einer Art dreirädrigem Phaeton mit Dampfantrieb der Marke Jeantaud im Jahre 1891. Noch tragen die Herren Zylinder, und die Dienerschaft sitzt hinter ihnen.

Der Sport, wie wir ihn heute kennen, kam erst im 19. Jh. in breiteren Kreisen auf, erlebte dann aber eine schnelle Entwicklung. Diese erfolgte zeitlich parallel zur fortschreitenden Industrialisierung. Das Aufkommen des Sports wird auch als Übertragung des Leistungsprinzips auf diesen Freizeitbereich gedeutet. Auch dienten gewisse Sportarten wie Coaching, Yachting, Jagd etc. als Mittel der Abgrenzung der reichen herrschenden Schichten gegenüber dem im Industriezeitalter angewachsenen damals sogenannten Proletariat.



Abb. 59

Sportliche Ausfahrt im Wiener Prater 1885. In der Mitte Kaiser Franz Joseph auf seinem Phaeton nach einem Aquarell von Gottfried A. Wilda (1862–1911).

Galt Fahren und Reiten damals wirklich schon als Sport? Ja, ausdrücklich! Das zeigt das Buch von Eugène Chapus „Le sport à Paris“ von 1854. Darin wird neben den Tätigkeiten, die wir heute noch als Sportdisziplinen verstehen, wie Pferderennen, Schiessen, Fischen, Turnen auch ausführlich das Reiten und Fahren mitsamt den dazugehörigen Schauplätzen, vor allem dem Bois de Boulogne, erwähnt: „Die Vergnügen unter freiem Himmel spielen eine wichtige Rolle in Paris. Die einen zeigen den Luxus ihrer Kleider, ihrer Häuser und ihrer Ställe, die anderen spielen die Rolle des Zuschauers angesichts des präsentierten Luxus mit seinen Festen und dem Jahrmarkt der Eitelkeiten. Während die Champs-Élysées Schauplatz der Freunde schöner Equipagen und rassiger Pferde sind, ist der Bois de Boulogne der Ort für jene, die diesen Luxus nicht nur lieben, sondern ihn auch besitzen. Hier findet das Défilé der Wagen und Reiter aller erdenklicher Arten statt.“ Das, was der Bois de Boulogne für Paris war, war der Prater für Wien.

Neben diesen informellen Auftritten gab es eigentliche Sportveranstaltungen, in Paris sogar seit 1866 auch Hallenwettbewerbe mit Pferden. So wurden von der „Société hippique française“ eigentliche Concours hippiques organisiert, die zunächst im Palais de l'Industrie stattfanden, seit 1900 im Grand Palais. In diesem Rahmen wurden auch eigentliche Kutschenwettbewerbe in verschiedenen Kategorien organisiert, bei denen auch das Gesamtbild der Equipage bewertet wurde.



Abb. 60

Wettbewerb mit Kutschen im Grand Palais von Paris im März 1900 im Rahmen eines mehrtägigen Concours hippique. Links die Präsentation der Einspanner mit sportlichen Zweiradfahrzeugen, rechts die Aufstellung der Viererzüge.



Abb. 61

Die Kutsche als Sportfahrzeug in Deutschland.

Links: Fahrkonkurrenz im Grunewald-Stadion Berlins. Graf Alvensleben auf Neugattersleben rattert mit seinen vier Rotschimmeln im Jahre 1914 über eine künstliche Brücke.

Rechts: Eine Dame steuert 1909 gekonnt ihr Tandem auf die Rennbahn von Iffezheim bei Baden-Baden.

Dasselbe wie in Frankreich geschah zunehmend auch in den Stadien Deutschlands oder auf Rennplätzen Österreichs. Der Fahrsport wurde in der zweiten Hälfte des 19. Jh. zunehmend auch ein Damensport. So, wie die Amazonen waghalsig an Jagden mitritten, nahmen sie jetzt auch an Fahrkonkurrenzen die Leinen in die Hand. Vor diesem Hintergrund ist auch die frühe Teilnahme von Damen im Automobilsport zu sehen, wie dies an drei Beispielen im Eingangskapitel schon ausgeführt wurde. Eine schnelle Jagd mit einem energievollen Vollblüter zu reiten oder ein Tandem zu lenken ist technisch, mental und kräftemässig anspruchsvoller als ein Auto zu steuern, auch wenn es mehrere Hebel und Pedale zu bedienen galt. Nicht von ungefähr ist die Fahrerin auf dem Umschlag mit ihrem Kostüm als Reiterin gekennzeichnet.



Abb. 62

Martha von Achenbach führt 1908 auf einem Berliner Pferdestadion ihr elegantes Tandem vor.

Frühe deutsche Pferdesportvereine

Im Deutschen Reich gab es lange keine nationalen Reit- oder Fahrclubs, aber in Zusammenhang mit dem Pferdesport einige lokale und regionale Vereine und Clubs, vor allem Zuchtverbände und Rennvereine (für die Veranstaltung von Galopp-, Hindernis- und Trabrennen). Mit einer Ausnahme: 1867 war nach dem Vorbild des englischen und französischen Jockey-Clubs in Berlin der aristokratische Union-Klub gegründet worden, dessen Hauptbetätigungsfelder das Rennwesen und die Vollblutzucht waren. Grosse und gut besuchte Rennbahnen wie Iffezheim bei Baden-Baden hatten zudem ihre eigenen noblen Clubs, allen voran der Internationale Club. Dazu gehörten eigene Clubhäuser und eigene Wagen wie Coachen, die jeweils an Renntagen mit ihren Mitgliedern darauf präsentiert wurden.

Der dezentrale Aufbau des Vereins- und Clubwesens hing in Deutschland mit der Länderstruktur des erst 1871 vereinigten Reichs zusammen. In den Gründerjahren verbreitete sich der organisierte Reit- und Fahrsport mit Kutschen – unter französischem und englischem Einfluss – von Westen nach Osten auf die verschiedenen Länder des Deutschen Reiches und erreichte in den 1890er Jahren auch die Hauptstadt Berlin. Das war recht spät, aber dann stellten sich Erfolge in verschiedenen Disziplinen ein. Dazu der Jahresband „Sport“ von 1905 des Deutschen Sport-Vereins (1905, 12ff.): „Wenn sich in Deutschland seit einem Jahrzehnt ein gesunder Sinn für den Sport regt, wenn wir nach den erzielten Erfolgen sogar behaupten können, dass wir die Anwartschaft haben, die erste Sportnation der Welt zu werden, so gebührt das Verdienst, den Sinn und das Gefühl für den Sport geweckt und gefördert zu haben, in erster Linie unseren deutschen Fürsten.“ Damit wird das auch für Deutschland bestätigt, was oben schon für Frankreich genannt wurde: Der frühe Sport, insbesondere der mit Pferden und Fahrzeugen, war weiter eine Sache der Oberschicht, vor allem des Adels.

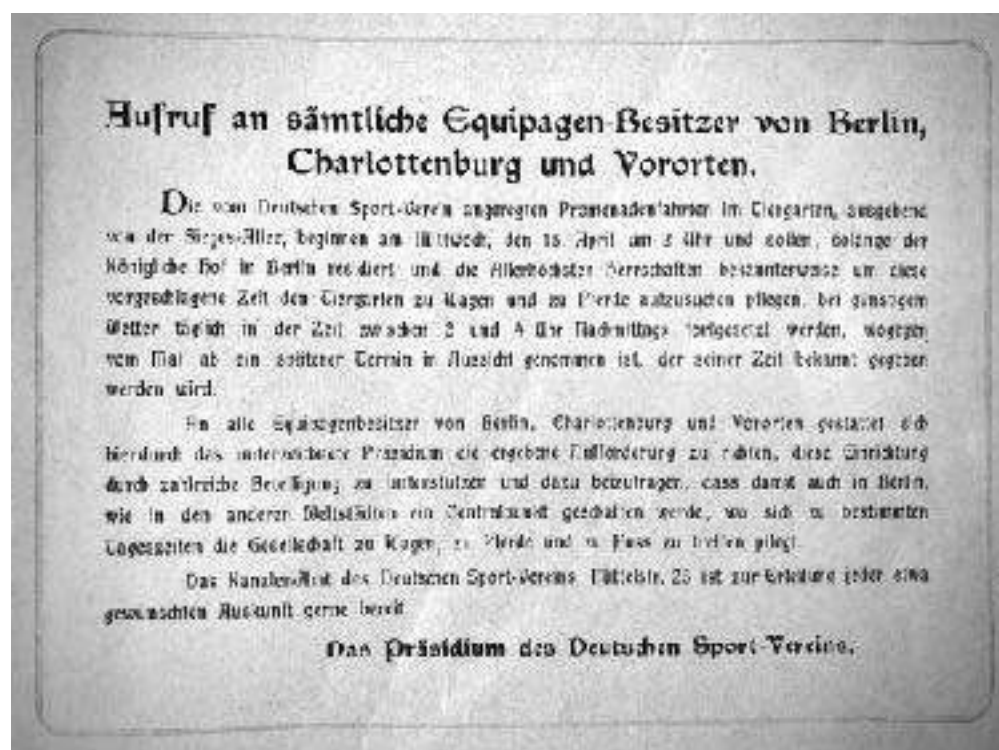


Abb. 63

Aufruf des neuen Deutschen Sport-Vereins im Jahre 1897 zu einer Promenadenfahrt im Berliner Tiergarten. Vorbild waren ähnliche Promenaden in „anderen Weltstädten“ wie im Bois de Boulogne bei Paris, im Londoner Hyde Park oder im Wiener Prater.

Gegen 1900 begann sich auf Deutschland das Vorbild des französischen Concours hippique auszuwirken. Dazu gehörte die Austragung verschiedener Disziplinen am gleichen Ort wie Springen und Military sowie Fahrkonkurrenzen mit Kutschen an mehreren Tagen hintereinander. Der erste internationale Concours hippique hatte schon 1876 in Frankreich stattgefunden. Zur Förderung von eben solchen sportlichen Veranstaltungen wurde in Berlin von engagierten Herrenreitern und begüterten Gespannfahrern 1897 der Deutsche Sport-Verein (auch Sportverein geschrieben) gegründet. In Berlin gab es seither neben den reiterlichen Disziplinen etwa Konkurrenzen für „zweispännige Coupés und Viktorias in herrschaftlichem Besitz“ (DSZ 1901, 284). Die Gespanne wurden jeweils von einer Jury ausgezeichnet, wodurch ein qualitätssteigernder Wettbewerb entstand. Erster Präsident des exklusiven Vereins war Prinz Aribert von Anhalt, auch Förderer der Teilnahme Deutschlands an den ersten Olympischen Spielen, ein Freund des Kaisers und kurzzeitig Gatte einer Enkelin der Queen Victoria.

Den konkreten „Anstoss zur Begründung des Deutschen Sport-Vereins“ hatte die Berliner Gewerbe-Ausstellung mit dem im Jahre 1896 veranstalteten Concours hippique gegeben. Solche Veranstaltungen fanden fortan im „Landes-Ausstellungspark“ und auf der Rennbahn Berlin-West statt. Der 1897 gegründete Club förderte vor allem den Fahrsport mit Kutschen. Exponenten waren Sportsmänner wie Graf von Alvensleben auf Neugattersleben oder Benno von Achenbach. Aber auch Prinz Maximilian Theodor von Thurn und Taxis nahm wie Anna Richter und Freifrau von Schätzler oder Gräfin Alex von Wartensleben teil. Solche Anlässe wurden auch „als geeignetes Mittel“ angesehen, „um sich en passant gesellschaftlich zur Geltung zu bringen“ (Freund 1907, 185ff.).



Abb. 64

Plakat von 1899 zum Concours hippique in Berlin.

Die neuen sportlichen und gesellschaftlichen Anlässe gaben dem deutschen Wagenbau wesentliche Impulse. Das war Absicht, nicht zufällig war etwa Ernst Kühlstein Mitbegründer des genannten neuen Vereins. In der Zeit um 1900 entstanden in Berliner Fabriken besonders qualitätsvolle Sport- und Gesellschaftswagen; führend waren in diesem Bereich neben der Firma Kühlstein auch die Berliner Wagenfabriken von Neuss und Zimmermann. Der Sport-Verein verfasste Stil-Grundsätze für Anspannungen sowohl für die Kutschen als auch für die Geschirre; dabei galt unter dem Einfluss Benno von Achenbachs der englische Stil als wegweisend. Das Ziel des Vereins war auch, in Berlin wie in anderen grossen Städten die noblen Equipagen zu pflegen und gediegen aufzutreten. Denn anders als in London und Paris hatte sich im Berliner Tiergarten nicht „ganz von selbst ein Korso“ entwickelt; die „Sportladys“ und „Sportmen“ fanden dann aber Gefallen an den organisierten Treffen (vgl. Sport 1906, 19ff.).

Im Jahre 1903 fand in Berlin der erste organisierte Equipagen-Korso statt, an dem auch die Kaiserin mit einem von Rosen geschmückten Wagen teilnahm. Solche Cortèges galten als „angenehme Zerstreuung für die Fremden“ und als „Bildungsstätte für den Fahrsport“. Dementsprechend berichtete die Zeitschrift St. Georg, als Zuschauer hätten sich „stets nur bessere Elemente der Bevölkerung eingefunden, (...) der Mob (...) fehlte vollständig.“ Als schliesslich am dritten Tag der Korsofahrten auch der Kaiser im Wagen vorfuhr, entstand der Eindruck, „als würde dem Kaiserpaar durch diese belästigende Art der Ovation das Interesse an der neuen Veranstaltung verleidet.“ Trotzdem wurde diese Art der Veranstaltungen einige Jahre weiter durchgeführt; 1904 führte sogar der Kronprinz selbst mit seinem mit Nelken geschmückten Tandem den Korso an und wurde mit Blumen eingedeckt (Der Wagenbau 1904, 115): „Den schönsten Gespannen wurde drei Preise zuteil.“ Abwechslung brachten „eine grosse Anzahl von Coachen und Viererzügen“. Der Berliner Korso des Jahres 1906 fand wieder vor einem „distinguierten Kreis von Zuschauern aus den tonangebenden Gesellschaftsklassen“ statt. Sie waren besonders durch die Präsentationen der Gespanne und neu angeschafften Kutschen des Berliner Marstalls unter Leitung von Hugo von Reischach „enthusiasmiert“.

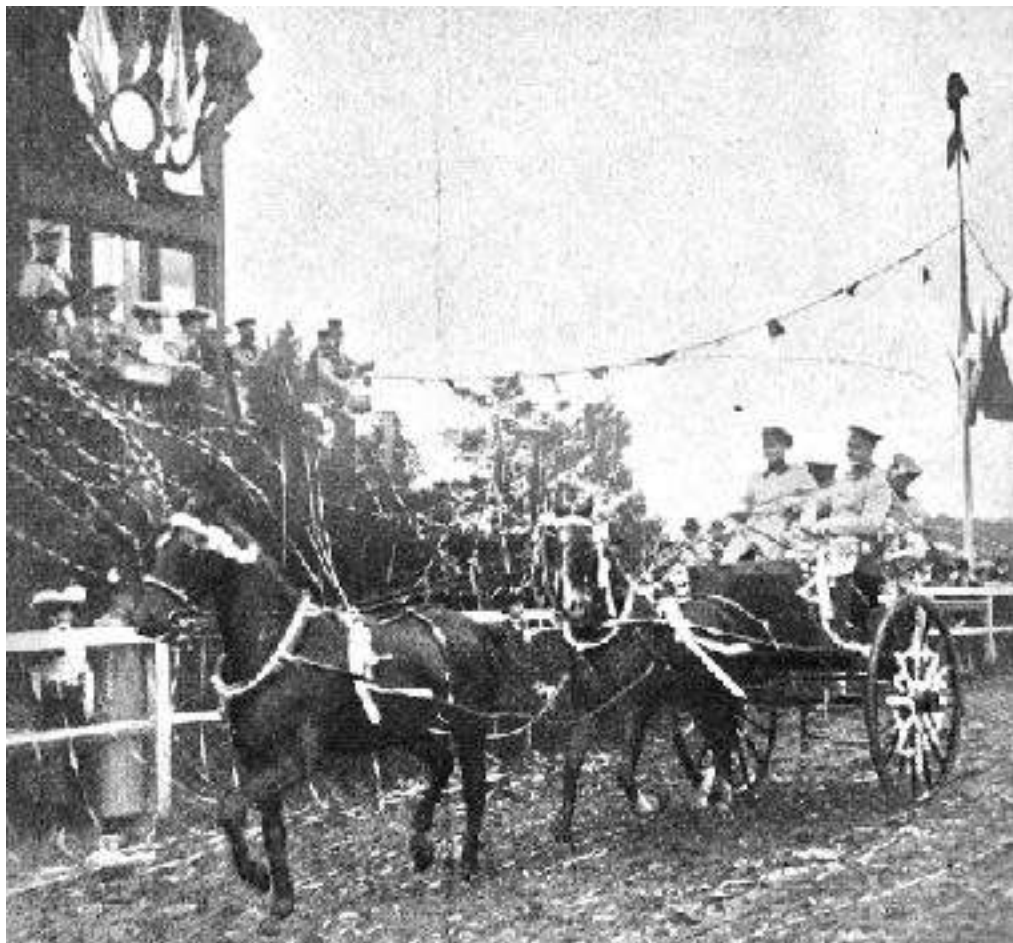


Abb. 65

Korsofahrt in Berlin 1904: „Se. K. und Kgl. Hoheit der Kronprinz hält den Wurfgeschossen beim Corso stand.“ Mit solchen Korsos wurde das Ziel verfolgt, die Equipagen der deutschen Herrschaften wie in London oder in Paris „auch an Wochentagen zu zeigen“. Denn bisher war es anders, sie dienten dazu, „den Herrn Papa früh in sein Bureau zu befördern und die Frau Mama später von einem Laden zu andern zu fahren. Abends liess man sich zum Theater oder Konzert bringen“. Und (St. Georg 1905): „Zum Spazierenfahren wurde das Fuhrwerk höchstens am Sonntag verwendet.“ Damals etablierten sich in Deutschland die Concours hippiques (CH) so nachhaltig, dass sie bis heute mit Erfolg stattfinden, wie das Beispiel Aachen mit seinem CHIO zeigt. Damals wurde auch die deutsche Kutschenfahrweise nach englischem Vorbild entwickelt, wie sie heute noch weltweit unter dem Namen Achenbach-Technik bekannt ist.



Abb. 66

Höhepunkte deutscher Fahrkultur.

Links: Benno von Achenbach fährt 1912 mit einem Sechserzug aus dem Berliner Marstall gekonnt in den kurz zuvor fertiggestellten Berliner Sportpalast ein.

Rechts: Frau Schmitz-Hasenwinkel fährt 1914 durch ein künstliche Hindernis in Form eines Wassergrabens im 1913 eröffneten Deutschen Stadion in Berlin-Westend.

Der Deutsche Sport-Verein gab jedes Jahr unter dem Titel „Sport“ ein gediegen aufgemachtes Jahrbuch mit vielen Fotos heraus. Der Verein hatte allerdings nicht den gleichen Erfolg wie der im nächsten Kapitel zu beschreibende, ebenfalls 1897 gegründete Automobil-Club. Schliesslich ging dieser Pferdeverein schon 1910 im „Kartell für Reit- und Fahrsport“ auf. Das war symptomatisch, wie das folgende Zitat zeigt. Im Jahresband „Sport“ hielt der bekannte Pferdemaal und Autor Richard Schoenbeck (1840 -1919) einen Rückblick auf den deutschen Fahrsport. Darin betont er zunächst, das Niveau „für Anspannung und Schick in der Aufmachung“ habe sich „wesentlich gehoben“. Aber: „Kaum aber sind wir darin etwas vorgeschritten, so tritt der Kraftwagen auf den Kampfplatz, der im Laufe der letzten 10 Jahre der Equipage beinahe ihre Existenzberechtigung entzogen hat. Ihr ferner Gebrauch wird demnach nur noch auf Liebhaber beschränkt, daher ein Sport bleiben.“

Damit ist gesagt, dass die Equipagenkultur in Deutschland erst zu Beginn der Autozeit ihren Höhepunkt erreichte und von kurzer Dauer war. Schoenbeck: „Der Fahrsport aber wird künftig nur noch in allerdings engen Kreisen derer zu finden sein, die auch heute noch eine elegante Equipage für vornehmer halten als das stinkende Automobil, dessen

Düfte und Staubwirbel die Insassen zwar wenig belästigen, desto mehr aber die dagegen machtlosen Passanten. So steht denn der vornehme Fahrsport auf dem absteigenden Aste.“ So kam es tatsächlich. Aber es gab noch letzte Versuche von Traditionalisten, den Automobilisten zu zeigen, dass auch das Pferd zu Vielem, auch zu Distanzfahrten fähig war. So organisierte etwa im Jahre 1898 der „Club der Herrenfahrer“ von Wien eine Fahrt von Wien nach Donaueschingen und im Jahre darauf von Berlin nach Totis in Ungarn; die Strecke von 800 Kilometern wurde in nur sechs Tagen zurückgelegt. Weitere sportliche Fernfahrten mit Pferden und Kutschen folgten, etwa auf der Strecke von Berlin nach München im Jahre 1908.



Abb. 67

Start zu einer hippomobilen Dauerfahrt von Berlin aus, die im Jahre 1899 ins ungarische Totis führte.

Erste deutsche Automobil-Clubs

Im gleichen Jahr wie der Deutsche Sport-Verein, also im Jahre 1897, wurde der „Mittleuropäische Motorwagen-Verein“ (MMV) im Berliner Hotel Bristol gegründet. Dies war der erste Automobilclub Deutschlands. Protagonisten waren einige Industrielle, Ingenieure (darunter Gottlieb Daimler und Carl Benz), Hochschullehrer und frühe Automobilbesitzer. Damit war dieser Club breiter aufgestellt als der genannte Sport-Verein. Die Gründungsmitglieder stellten beim ersten Anlass gleich ihre Motorwagen aus, insgesamt acht Fahrzeuge.

Im Folgejahr kam es zur Zusammenarbeit des MMV mit dem Deutschen Sport-Verein. Die Motorwagen-Ausstellung des Jahres 1898 wurde dem Concours hippique auf dem Landes-Ausstellungspark angegliedert. Jetzt kamen schon 13 automobile Fahrzeuge zusammen. Schon ein Jahr später kam es zu einer wesentlichen Steigerung. 1899 waren auf der temporären Ausstellung bereits über hundert Fahrzeuge zu sehen, die neben Deutschland aus Frankreich, Belgien, der Schweiz und Österreich angeliefert wurden. Erfolgreich war auch die Entwicklung der vom Verein 1898 initiierten Zeitschrift mit dem Titel „Der Motorwagen“.

Die Zusammenarbeit zwischen frühen Automobilisten und Pferdesportlern machte damals Schule. So berichtete die deutsche „Allgemeine Automobil-Zeitung“ (AAZ) 1905 zu Hamburg: „Man muss es dem Hamburger Poloklub zum Ruhme anrechnen, dass er bei seinem Reiter- und Wagenfest den Motorwagen nicht vergass, sondern in dem reichhaltigen Programme des Concours hippique eine Nummer für den modernsten und zukunftsreichsten Sport, den Autosport, offen hielt.“ Der Satz spricht für sich. Am Samstag, 1. April kam es zu einer „Luxus-Automobil-Konkurrenz für geschlossene Wagen“ und am Sonntag darauf für alle anderen „herrschaftlichen Automobile“.

Austragungsort war das Velodrom mit einem „distinguierten Publikum“. Der Kronprinz nahm daran teil und benutzte ostentativ nicht einen von Pferden gezogenen Wagen, sondern „das Automobil“.



Abb. 68

Titelseite des Katalogs zur Internationalen Motorwagen-Ausstellung in Berlin des Jahres 1899



Abb. 69

„Motorwagen auf dem Concours hippique in Berlin.“
Offensichtlich handelte es sich hier um eine Ehrenrunde der siegreichen Teilnehmer und Teilnehmerinnen an einer Kutschen-Konkurrenz im Jahre 1900, darunter Baron Knorring, Baronin Thiele-Winckler und Prinz Maximilian von Thurn und Taxis (neben dem Fahrer sitzend).

1899 war der Deutsche Automobil-Club (DAC) durch einen vornehmen Kreis um den Herzog von Ratibor als Präsidenten gegründet worden. Auch dieser Club entwickelte sich deutlich besser als der Deutsche Sport-Verein. Obwohl im Pferde-Verein auch hohe Adlige und Freunde des Kaisers an der Spitze standen, konnte sich nur der DAC das „Protektorat des Kaisers“ erwerben und sich seither Kaiserlicher Automobil-Club (KAC) nennen. Das Jahr 1905 markierte den Zeitpunkt, bei dem der zukünftige Erfolg des Autos ebenso absehbar war wie der beginnende Sinkflug der herrschaftlichen Equipage. Darauf komme ich in den Auswertungen S. 199ff. zurück. (Erst um 1920 wurde schliesslich der weniger vornehme Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) wichtiger, den wir heute noch kennen.)

Grenzen des Pferdewesens

Wieso geriet das Fahren mit Kutschen und der diesbezügliche Fahrspport schon in den ersten Jahren des 20. Jh. auf den absteigenden Ast? Ein Grund war sicher die Konkurrenz des Automobils. Aber nicht nur! Der Verkehr mit Pferdefuhrwerken hatte im Verlaufe des 19. Jh. massiv zugenommen. Dabei spielten verschiedene allgemeine Faktoren mit: Dazu gehörten die Zunahme der Bevölkerung, die Industrialisierung, die erhöhte Mobilität der Gesellschaftsschicht, die sich Pferde leisten konnte, und der Urbanismus, also die schnelle Verstädterung. Der massenhafte Einsatz von Pferden wurde vor allem in den Metropolen zum Problem. Dabei gab es vier Problembereiche, die sich um 1900 akzentuierten, die Menge der Gespanne im dichten Strassenverkehr, die Versorgung der Pferde mit Futter und die Entsorgung ihrer Ausscheidungen, die mit Gespannen verbundenen Unfälle und zuletzt die hohen Kosten der Pferdehaltung.

Allein in der Stadt Paris gab es um 1900 rund 80.000 Pferde. Im Jahr 1900 verkehrten in ganz Frankreich über 1,2 Mio Kutschen, für die es die entsprechenden Gespanne brauchte. Auch in England hatte die Zahl der Pferde gegen 1900 stark zugenommen, rund ein Drittel davon war in den Städten unterwegs (Meyer 2005, 468ff.). Hatte es in London 1765 zunächst nur 20.000 Pferde gegeben, war die Zahl im Jahre 1900 auf circa 300.000 gestiegen. (London hatte die mehr als doppelte Bevölkerungszahl von Paris.) Ähnlich war es übrigens in amerikanischen Städten (um 1900 128.000 Pferde in New York und in Chicago 80.000). Einen grossen Anteil machten in den Städten die Mietwagen- und Omnibuspferde aus. So gab es in Berlin um die 7.500 Droschken und zusammen mit anderen im öffentlichen Dienst stehenden Tieren stieg die Zahl um 1900 auf 30.000 Pferde.

Die erhaltenen frühen Filme von Strassenszenen in Paris und anderen europäischen Metropolen geben eindruckliche Einblicke den dichten städtischen Verkehr der Zeit um 1900. Diesen ist auch ablesbar, wieviel den Pferden zugemutet wurde. Die doppelstöckigen städtischen Omnibusse, wie einer auch auf der folgenden Abbildung zu sehen ist, wurden nur von zwei oder drei Pferden gezogen, obwohl sie voll besetzt mehr als vier Tonnen wogen. Damit wurde der heutige Grundsatz, dass ein Pferd nicht mehr Masse als das Eigengewichts ziehen soll (circa 500 kg bei einem Pferd mittlerer Grösse), um das Mehrfache überschritten.



Abb. 70
Dichter Kutschenverkehr in Paris um 1890 mit Privatequipagen und doppelstöckigen Omnibussen; nicht nur Kinder fürchten sich vor dem dichten Verkehr. Kolorierter Druck von Crafty (Pseudonym für Eugène Geruzez, 1840–1906).

Der sprichwörtlich dichte Stadtverkehr machte es der zeitgenössischen Wahrnehmung gemäss in Paris lebensgefährlich, eine breite Strasse zu überqueren, obwohl schon längst die Trennung zwischen Rechts- und Linksverkehr vorgeschrieben war. Jetzt wurden Schutzmänner eingestellt, die den Verkehr regelten.

Die Zahl der Unfälle in Verbindung mit Pferden war besonders in der Stadt hoch, wie es dem Buch von Ghislaine Bouchet mit dem Titel „Le cheval à Paris“ beispielhaft zu entnehmen ist (1993, 164ff.). So gab es in Paris im Jahre 1907 über 50.000 registrierte Unfälle mit hippomobilen Gefährten (nur gut 8.000 mit Automobilen). Dazu trug die Unberechenbarkeit des Pferdes mit seinem Fluchtinstinkt bei, aber auch die notorische Unzuverlässigkeit der Kutscher und vor allem der grobschlächtigen Fuhrleute. Alkoholmissbrauch der Wind und Wetter ausgesetzten Pferdelenker war ein ebenso bekanntes Phänomen wie Unaufmerksamkeit und rüdes Verhalten. Konkret zählte der Autofreund Willi Bierbaum 1904/05 deren Sünden in einer Artikelfolge unter dem Titel „Etwas über das Automobil“ folgendermassen auf (erschieden in La Suisse sportive): „Gross ist die Rubrik der Wagen- und Pferdeunfälle in den Tagesblättern (...) unermesslich zahlreich all die Fuhrmannssünden, die nicht an die Öffentlichkeit gelangen und leicht Unglücksfälle erzeugen können.“ Dann wird der Autor konkret: Der Kutscher hat das Leitseil beim Fahren nicht in der Hand oder schläft auf der Fahrt, die Fuhrleute sind betrunken oder minderjährig, die Pferde gehen ohne Trense im Maul oder werden beim Halt nicht beaufsichtigt.



Abb. 71
„Fuhrmannssünden“.

Links: Ein Fuhrmann drescht mit der Peitsche auf zwei Herrenfahrer mit ihrem Tandemgespann ein. Federzeichnung von Georges La Rocque (1839–1932).

Rechts: Auf dem Land war zwar die Unfallgefahr kleiner als in der Stadt, aber auch hier verursachten ungehobelt fahrende Fuhrmänner oft Unfälle. Hier hat offenbar der Fuhrmann in seiner typischen blauen Arbeitsbluse das schicke Zweiradgespann zweier junger Offiziere aufs Korn genommen.

Solche Schilderungen waren die Reaktion von Autofreunden auf die massive Kritik an den gefährlich schnell fahrenden Automobilisten. Jetzt begannen die neuen Autozeitschriften wie die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ (AAZ) Unfallstatistiken zu publizieren, die detailliert auflisteten, wer aus welchem Grund Unfälle verursachte. Dabei kamen die Automobilisten wie die Radfahrer gut, die Fuhrleute aber schlecht weg, wie das auch die beiden folgenden Quellen zeigen.

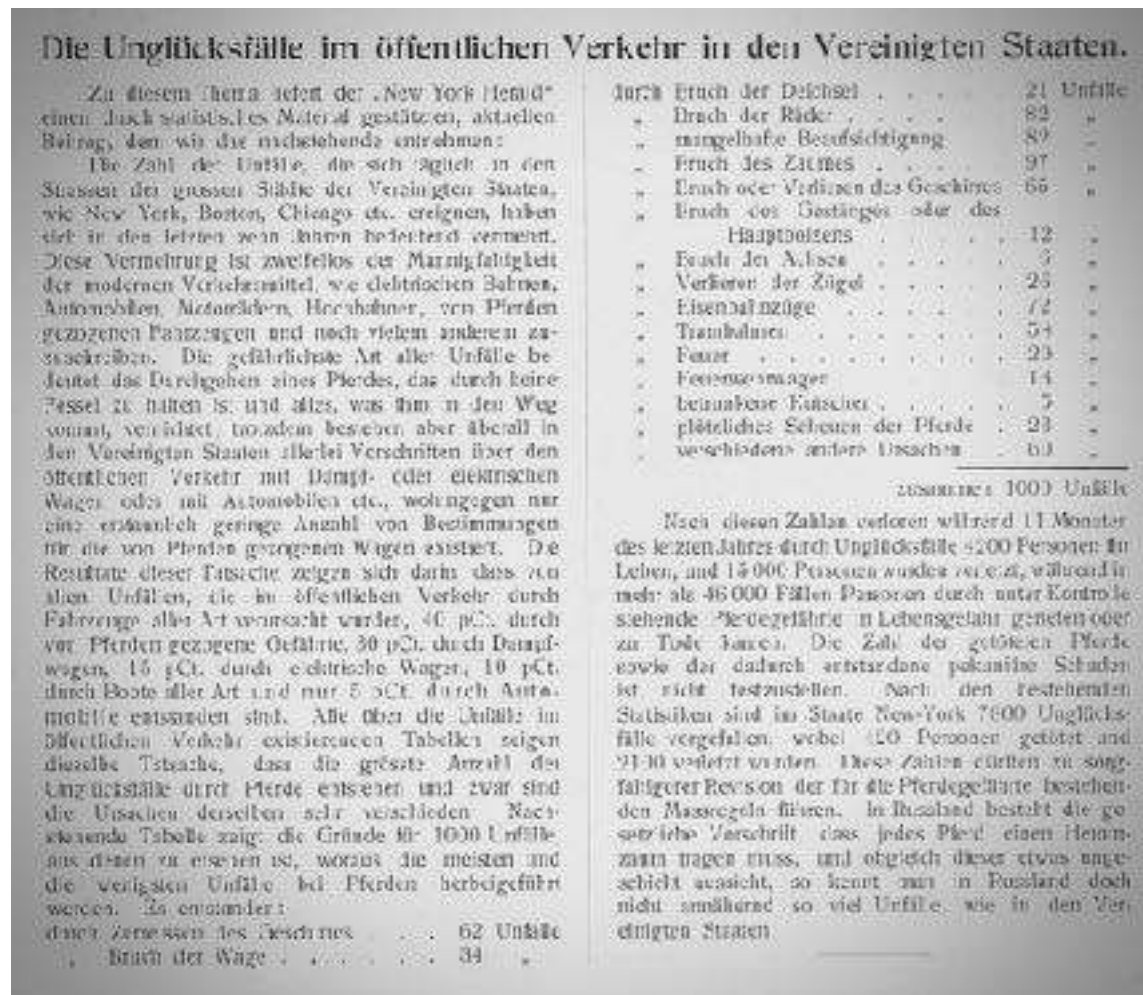


Abb. 72

In Amerika der Zeit um 1900 wurden 40 % aller Unfälle im öffentlichen Verkehr durch Pferdefuhrwerke verursacht.

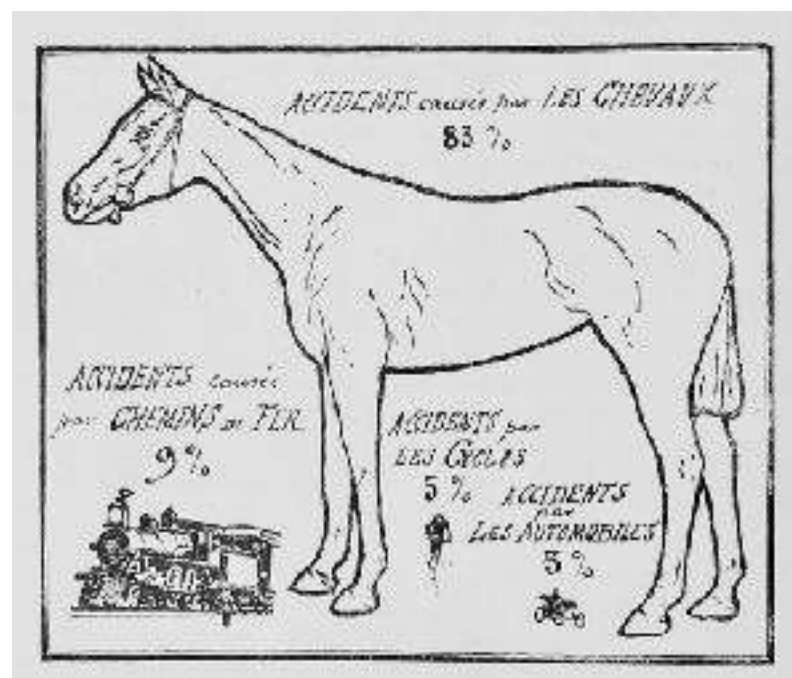


Abb. 73

In Frankreich fiel um 1900 die Zahl der von Pferden verursachten Unfälle noch höher aus als in Amerika, sie betrug 83% gegenüber den viel geringeren Zahlen für Unfälle mit Eisenbahn, Fahrrad und Auto. Allerdings war damals der Pferdewagen auch viel weiter verbreitet als die anderen genannten Verkehrsmittel.

1907 publizierte auch die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ Österreichs genauere Zahlen zu Unglücksfällen in Wien (AAZ Ö 2, 1907, 45). Dabei schnitt als Spitzenreiter die neue „Tramway“ ebenso schlecht wie das Pferdefuhrwerk mit je etwa 200 Unfällen ab. Schlechtes Verhalten der Fuhrmänner und üble Behandlung der Pferde durch die Berufsfahrer gehörten auch hier zu den Hauptgründen. (Dazu ist allerdings anzumerken, dass die Fuhrleute sehr schlecht bezahlt wurden und mehr als 10 Stunden pro Tag arbeiten mussten.) Als die Pariser Omnibuskutscher im Jahre 1891 für kürzere Arbeitszeiten zu streiken begannen, wurden sie deshalb vom schon genannten Herrenfahrer James Gordon Bennett mit einem Scheck über 20.000.- Francs unterstützt. Ihm als Pferdefreund war ebenso wie den Mitgliedern des Reunion Road Club die besseren Arbeitsbedingungen für Berufskutscher ein grosses Anliegen (Website attealge patrimoine mit dem Artikel "La grève des omnibus de 1891 et le soutien du "Réunion Coach", abgerufen am 27. 11. 2020).

Zum dritten Problem wurde die Versorgung der vielen Stadtpferde mit Streu und Futter sowie die Entsorgung ihrer Exkremente. Ein Pferd frass pro Jahr rund 1.400 kg Hafer und 2.400 kg Heu. In einer Stadt wie London mit 300.000 Pferden mussten täglich etwa 1.200 Tonnen Hafer und 2.000 Tonnen Heu zugeführt werden. Jedes Pferd produziert im Mittel am Tag rund 15 kg Frischkot und 10 Liter Harn. Der Veterinär Helmut Meyer errechnete dazu (2005, 471): „Bei einem 8-stündigen Arbeitstag bleibt davon ein Drittel auf der Strasse. Der Londoner Straßenschlamm enthielt 1886 60 % organische Masse neben 10 % Eisenabrieb (von Hufeisen und Eisenrädern) und 30 % Steinabrieb. Die Exkremente zogen im Sommer unzählige Fliegen an und verpesteten die Luft. Schlimmer waren Reizstoffe, insbesondere Ammoniak, die von den Exkrementen ausgingen. Ein Londoner Arzt klagte Ende des 19. Jh., die Reizungen von Nase, Hals und Augen seien dadurch entsetzlich. Auch die Pferde waren diesen Umweltstress-Faktoren ausgesetzt. Im Strassenstaub kamen auch pathogene Erreger vor, unter anderem Tetanussporen. In amerikanischen Städten sollen sie im erheblichen Ausmaß zur Säuglingssterblichkeit beigetragen haben. Die kommunalen Behörden bemühten sich, die Exkremente zu beseitigen, doch das gelang allenfalls auf den Hauptverkehrsadern.“

In Paris wurden täglich Brigaden von Strassenkehrern für die Beseitigung der Pferdeexkremente eingesetzt. Dort, wie in anderen grossen Städten, waren viele Strassen mit Holzklötzen gepflastert (wie noch lange Hauseinfahrten und Stallgänge auch). Dieser Belag war in trockenem Zustand recht griffig und schallschluckend, bekam aber von Urin und Pferdemist überzogen eine gefährlich glitschige Oberfläche, die die Pferde der Reiter und Fahrer wie auf Glatteis zu Fall brachten. Deshalb mussten die Strassen morgens aufwendig abgespritzt werden, in Paris mit dem heute teilweise noch in Gebrauch befindlichen System, Strasse und Strassenrinnen mit Wasser zu schwemmen.



Abb. 74

In Paris wurden jeweils morgens die Strassen mit speziellen Schläuchen auf kleinen Rädern vom Kot und Urin der Pferde sauber geschwemmt. Kolorierter Druck von Crafty (Pseudonym für Eugène Gerusez, 1840–1906).

Die Kosten der Pferdehaltung waren erheblich. Ein gutes Zweigespann war so teuer wie eine hübsche Kutsche. Es hielt aber längst nicht so lange wie der Wagen. Die mittlere Nutzungsdauer eines städtischen Pferdes betrug nur etwa fünf Jahre (heute mehr als das Doppelte). Die Berliner Post rechnete mit einer 7jährigen Nutzungsdauer (Meyer 2005, 470f.). Nicht selten verendeten ältere Pferde auf offener Strasse, weshalb die Pariser ihre Stadt als „l'enfer des chevaux“, als Pferdehölle, bezeichneten. Etwas besser hatten es pflastermüde Pferde, die zuletzt noch aufs Land vergeben wurden oder wegen ihren Schäden an Sehnen und Gelenken sich zeitweise auf stadtnahen Weiden erholen konnten, bei Berlin etwa in Heinersdorf, Tegel oder Karow.

Bei den Anschaffungskosten konnte der Pferdewagen noch mit dem Automobil konkurrieren (S. 75ff.). Schlechter sah es beim Unterhalt aus. Dabei schlugen vor allem die Ställe der Pferde im urbanen Bereich mit ihren Kosten stark zu Buche. Zu weit draussen am Stadtrand konnten sie nicht angelegt werden, weil der Anfahrtsweg zum Dienst zu lange gedauert hätte und dadurch zu hohe Kosten verursacht worden wären. Die Besitzer von grösseren Stadthäusern wollten ihre Pferde und Wagen in nächster Nähe haben, weil die Herrschaftskutscher den ganzen Tag über spontan abrufbereit sein mussten. Grosse Droschkenanstalten, die meist in der Nähe eines Bahnhofs lagen, begannen wegen der Platznot und angesichts der angewachsenen Bodenpreise um 1900 mehrstöckige Stallanlagen anzulegen, aber dafür bedurfte es einer aufwendigen Bauweise mit langen Rampen. Das Platzproblem in den Städten führte auch zu unwürdigen Unterbringungen vieler Pferde. Dies kann heute noch dem Stadtbild Londons abgelesen werden. Vor allem beim Hyde Park sind noch viele „Mews“ erhalten, schmale Gassen mit flankierenden Stallungen und Remisen. Sie lagen jeweils in der Nähe der Herrschaftshäuser oder Pferdebetrieben, vor allem auch in der Nähe des Hyde Parks, wo von der Upper Class regelmässig gefahren und ausgeritten wurde.



Abb. 75

London nahe dem Hyde Park: typische schmale Mews-Gasse mit ehemaligen Stallungen, Remisen und darüber liegenden Kammern für das Pferdepersonal.

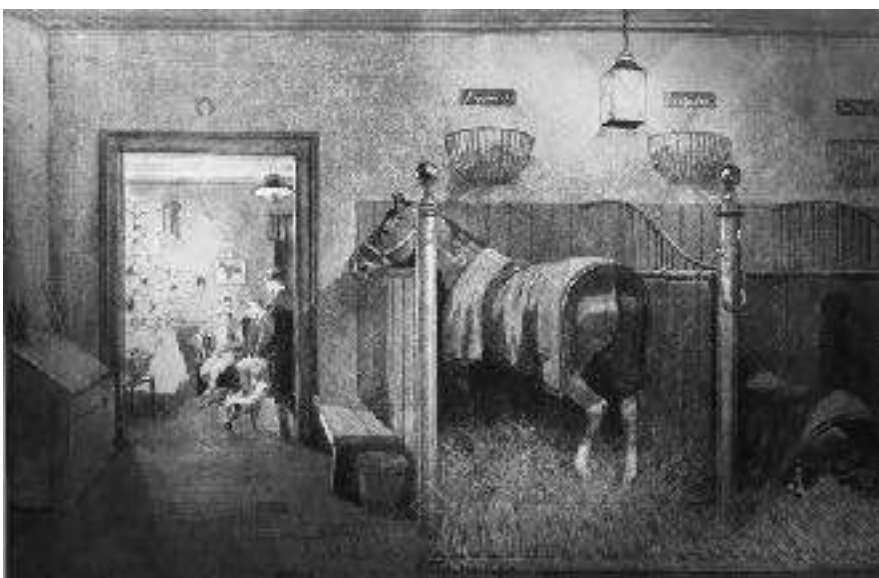


Abb. 76

„Weihnachten im Stall“. Druck nach einem Gemälde von Fritz Volkert (1868–1944) von 1899 aus dem „Sport“ des Jahres 1905. Der Kutscher und seine beiden Knechte feiern im Nebenraum, wohl der Sattelkammer. Die Fahrpferde stehen angebunden in Ständern, die gerade so breit sind, dass sich ein Pferd knapp ablegen kann.

Die Stallanlagen dienten nicht nur der Unterbringung der Pferde selbst, sondern umfassten neben den Remisen für die Fahrzeuge und den Geschirrkammern auch bescheidene Unterkünfte für das Pferdepersonal. Dieses wohnte in der Regel in Kammern im ersten Stock direkt über den Ställen. Pferde liess man früher nie längere Zeit unbeaufsichtigt stehen. Wurden sie in ihren Ständern unruhig, begannen sich infolge einer Kolik zu wälzen oder zu schlagen, hörte man dies in der Kammer über dem Stall und konnte sofort eingreifen. Pferdehaltung war sehr personalintensiv. Man

rechnete für zwei bis drei Pferde eine volle Personaleinheit. Das hiess nichts anderes, als dass eine mittelgrosse Stallung wie die S. 40 vorgestellten Anlage in Basel mit sieben Wagen und zwölf Pferden mindestens drei Mann beschäftigte, nämlich einen Kutscher, einen zweiten Kutscher, der auch als Bockdiener und Stallmann eingesetzt wurde, und einen Stallburschen.

Das Fahrrad als neues Sportgerät

In den 1880er Jahren kam mit dem Fahrrad eine neue Art Fahrzeug auf, das kurz vor der beginnenden Autozeit einen Boom erlebte. Das hatte auch gesellschaftliche Gründe. Das Veloziped war, wie die dreirädrige Variante, das Tricycle, nicht nur für Reiche, sondern auch für die obere Bourgeoisie erschwinglich, was Pferdefreunde alter Schule wie Crafty kritisch sahen. Dieser als Zeichner bekannte Victor Gérusez hielt aber auch fest, dass jetzt der „bourgeois“, der keine eigene Equipage besass, nicht mehr dem „despotisme des cochers de fiacre“ ausgeliefert sei. Denn normalerweise mussten die weniger reichen Bürger mit der Mietkutsche zum Pferderennplatz fahren. Das Fahrrad profitierte auch von dem eben in dieser Zeit aufkommenden Sport, denn es wurde ausdrücklich als Sportgerät verstanden. Mit ihm wurden auch Rennen ausgetragen (Crafty 1899, 320).

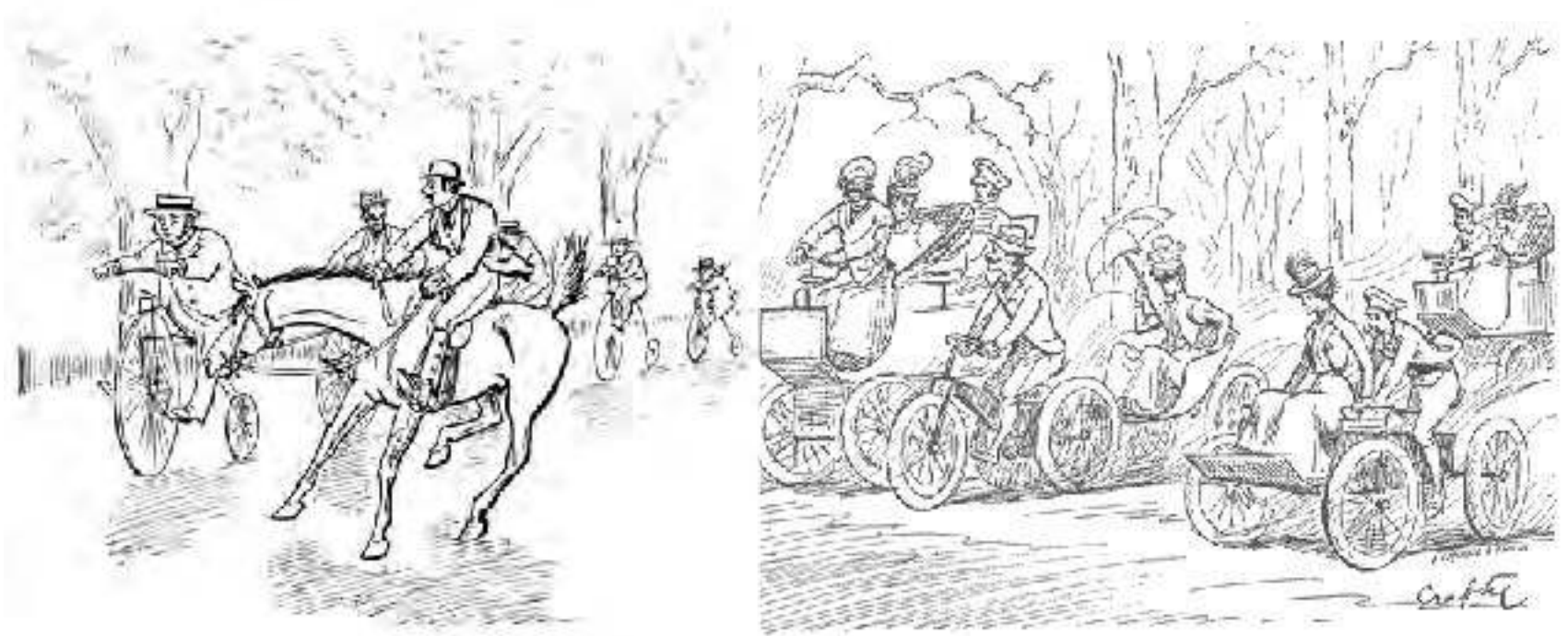


Abb. 77

Fahrräder und andere neue Gefährte im Bois de Boulogne nach Federzeichnungen von Crafty der Jahre 1895 und 1899 (Pseudonym für Eugène Gerusez, 1840–1906).

Links: Familienausflug in den Bois de Boulogne mit Velocipeden. Das neuartige Gerät wurde zu einem Schrecken für Pferd und Reiter.

Rechts: „Nouvel aspect de l’avenue des Acacias, un matin, à l’heure chic“ mit zwei Voituretten, einem motorisierten Tricycle mit Anhänger und Hilfsmotor und einem ebenfalls motorisierten Quadricycle um 1895.

Der Fahrradboom führte zur Gründung entsprechender Clubs, der „Touring-Clubs“, zunächst 1890 in Frankreich und einige Jahre später auch in Österreich und der Schweiz. Das Fahrrad wurde mit dem Tricycle zu einem gewissen Vorreiter des Automobilismus, vor allem in technischer Hinsicht. Dazu gehörten die bei diesem Fahrzeugtyp früh integrierten Elemente wie das Speichenrad, der Luftreifen und der Stahlrahmen.

Auch in gesellschaftlicher Hinsicht bahnte das Fahrrad neue Wege. Dazu gehörte eine gewisse Demokratisierung der sportlichen Betätigung, und dies ausdrücklich auch für Frauen. Zu dieser Emanzipation gehörten neue Damenmoden wie die Innovation der (noch weit geschnittenen) Fahrradhose. So befuhren jetzt Sportladys auch die bislang den Pferdefreunden vorbehaltenen Fahrwege im Bois de Boulogne. Mit all diesen Neuerungen hatten die konservativen Herren der Schöpfung ihre liebe Mühe. So fügte Crafty auf der Seite 297 seines Buches von 1899 mit dem Titel „Sur le Turf“ auch eine Federzeichnung mit verschiedenen automobilen Fahrzeugen auf Fahrradbasis mit dem bissig formulierten Legendentext ein, man sehe sie auch auf den hauptsächlichen Promenierachsen und zur Tageszeit, die bislang den schicken Equipagen reserviert waren.

Die Situation im Jahre 1901

Wie lange dauerte der Höhenflug der eleganten Equipagen, wann begann der Abschwung? Den Hellhörigeren unter den Kutschenfabrikanten wurde – wie die Auswertungen S. 199ff. zeigen werden – in Paris schon bald nach 1900 klar, dass das Auto auf dem Weg zu einem ernst zu nehmenden Konkurrenten gegenüber der Equipage war. So warf der bekannte Autor Baudry de Saunier in seinem 1901 gedruckten Standardwerk den Wagenbauern von Paris offen vor, im „Halbschlaf“ versunken zu sein: „Das Erscheinen des Automobils rüttelte den seit 50 Jahren nach derselben Schablone arbeitenden Wagenbau plötzlich aus seinem Halbschlaf. Handelte es sich doch darum, diesen Höllenmaschinen, den Motoren, ein passendes Gewand zu geben!“ Wilhelm Romeiser nennt 1907 in seinem Standardwerk über frühe Automobilkarosserien den Kutschenbau „(...) ein Handwerk, das fast von dem Strome der Zeit unberührt blieb“. Baudry überlieferte auch, welchen Reaktionen innovative Chassisbauer ausgesetzt waren: „Die begriffsstützigen unter den Wagenbauern wiesen ihnen einfach die Thüre. Die fortschrittsfreudigen hingegen lächelten ihnen zu und – deckten den Rahmen in den alten Aufputz der von Pferden gezogenen Wagen, so dass ein derartiges Fahrzeug mehr den Eindruck einer Maskerade, als denjenigen eines echten und rechten Automobils machte.“

Die Produktion der Automobile war indessen zwischen 1897 und 1901 stark angestiegen. Noch dominierten auf den Strassen zwar die hippomobilen Wagen bei weitem, aber hinter den Kulissen geschah in diesen vier Jahren viel. (Die Situation kann mit der von 2020 verglichen werden, als diese Zeilen geschrieben wurden: Die Elektrofahrzeuge machten auf den Strassen nur wenige Prozent aus, die europäischen Autoproduzenten hatten aber die Produktion und die Forschung zu mehr als 50% auf Fahrzeuge mit neuartigen Antrieben umgestellt.)

1901 war die auf dem Umschlagbild festgehaltene Ausfahrt mit dem frühen Peugeot auch in der Revue „L’Illustré du Soleil du Dimanche“ als Titelbil zu sehen. Die Analyse der Abbildungen im Jahrgang 1901 eben dieser viel gelesenen Zeitschrift gibt einen interessanten Einblick in den Stellenwert des neuen Automobils gegenüber der traditionellen Equipage in der öffentlichen Wahrnehmung.

Im Jahrgang 1901 dieser gehobenen Zeitschrift finden sich sechs grosse Darstellungen von Equipagen. Sie zeigen allesamt Gala- und Luxus-Kutschen. Dabei dreht sich hier viel um die Spitzen der europäischen Gesellschaft wie den russischen Zaren, den englische König Edward VII, oder sehr vornehme Häuser. Nach wie vor galt also die Kutsche als Sinnbild für Glanz und Gloria. So liessen sich auch die französischen Präsidenten lange in Kutschen fahren. Erst Armand Fallières schaffte als Präsident (1906 bis 1913) im Elyseées ein erstes Auto an, ein Panhard & Levassor mit Labourdette-Karosserie.



Abb. 78

Darstellungen von Equipagen aus der Wochenzeitschrift „L’Illustré du Soleil du Dimanche“ des Jahrgangs 1901:
Links: Der neue deutsche Botschafter in Frankreich, Prinz Radolin, fährt à la Daumont im Elysée in Paris ein.
Mitte: Halt einer sportlichen Mail-Coach in den Pyrenäen.
Rechts: Das aus einem Coupé ausgestiegene Kind tritt in das elterliche Haus ein, gefolgt von einer Kinderfrau.

Welchen Stellenwert hatte im gleichen Jahrgang 1901 das neue Automobil? Neben dem Titelblatt mit den Damen Goldsmith auf ihrem Peugeot (Abb. 12) und der Zeichnung von Abb. 19 finden sich darin eine humoristische Zeichnung und acht Bilder mit Automobilen.



Abb. 79

Darstellungen von Automobilen in derselben Zeitschrift „L'Illustré du Soleil du Dimanche“ des Jahrgangs 1901 als Vergleich zu den drei Bildern links.

Oben: Der italienische König Victor-Emmanuel II. neben seinem Chauffeur auf einer Spazierfahrt in der Umgebung Mailands und ein französischer in General auf seiner Inspektionstour.

Mitte: Léon Serpollet auf seinem Dampf-Automobil und René de Knyff bei der Fahrt von Paris nach Berlin.

Unten: Louis Renault und Alfred Pierre Levegh als Teilnehmer der Fahrt von Paris nach Bordeaux sowie Léonce Girardot, Sieger des Gordon Benett-Rennens.

Die Analyse zeigt für das Jahr 1901 ein etwa ausgewogenes Verhältnis zwischen Darstellungen von Luxuskutschen und Automobilen, mit einem fast grösseren Anteil an Bildern zum Automobil. Dieses Verhältnis war sicher auch der Tatsache geschuldet, dass in jenem Jahr die Aufsehen erregende, lange Fahrt in Autos von Paris nach Berlin stattfand. Damit wurde auch das Interesse an den Organisatoren dieses Rennens geweckt und diese auch prominent porträtiert. (Die Pioniere des Automobilismus werden im folgenden Abschnitt B gewürdigt.)

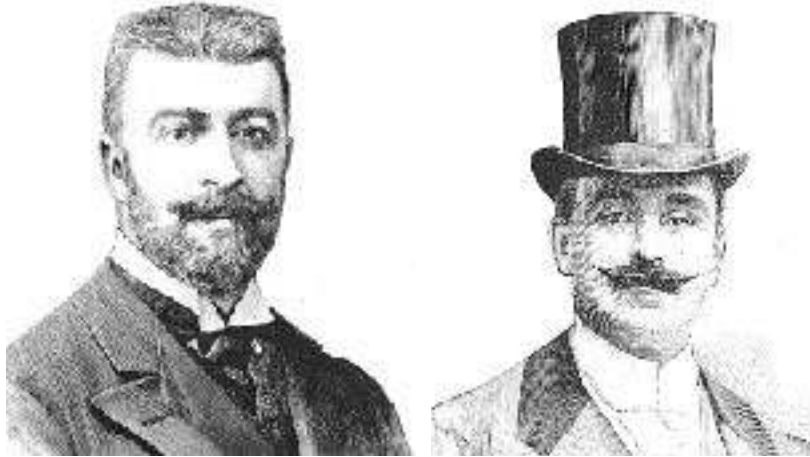


Abb. 80

In der Wochenzeitschrift „L’Illustré du Soleil du Dimanche“ wurden 1901 zwei der wichtigsten Pioniere des Automobilismus abgebildet: „M. le baron de Zuylen“ und „M. le marquis de Dion“, also der Präsident und Vizepräsident des „Automobile-Club de France“ und damit die Initianten des „course Paris-Berlin“.

Zur „Deutsch-französischen Erbfeindschaft“ und französischen Revanchen zu 1870/71

Der aus dem 19. Jh. stammende Topos der „Deutsch-französischen Erbfeindschaft“ schlug sich auch in der Fahrzeuggeschichte und den entsprechenden zeitgenössischen Illustrationen nieder. Frankreich sass damals immer noch der deutsche Sieg von 1870/71 im Nacken. Sinnbild für diese Niederlage ist bis heute das deutsche Gemälde der noblen kaiserlichen Kalesche mit dem geschlagenen Kaiser Napoleon III. darin, der vom stolzen preussischen Kanzler Bismarck und seinen Totenkopfhussaren in die Gefangenschaft eskortiert wird. Bekanntlich zogen wenig später die Deutschen 1871 siegreich in Paris ein und riefen das Deutsche Reich in Versailles mit dem preussischen König Wilhelm I. als neuem Kaiser aus.



Abb. 81

2. September 1870: Napoleon III. fährt nach der Niederlage von Sedan in Gefangenschaft, eskortiert vom deutschen Kanzler Bismarck und einer preussischen Reiterabteilung. Gemälde von Wilhelm Camphausen (1818–1885).

Der Enkel eben dieses deutschen Gründer-Kaisers, Wilhelm II., musste 31 Jahre später einem Franzosen den Lorbeerkrantz in Berlin überreichen. Denn als Sieger der 1.000 km langen, in Paris gestarteten Fahrt fuhr nach 15 Stunden Fahrzeit der Franzose Henri Fournier auf einem Rennwagen der französischen Marke Mors auf der Trabrennbahn Westend bei Berlin ein. Dieser Sieg wurde zu einem Meilenstein des neuen Automobilismus und der französischen Dominanz in diesem Bereich. Die Franzosen verewigten diese späte Revanche, auch wenn es nur ein sportlicher Erfolg war, in der abgebildeten Karikatur mit dem knorrigen kleinen Kaiser ganz rechts und dem erfolgreichen Franzosen links. Das Bild unten von 1914 zeigt eine Art Revanche zum Gemälde auf der vorangehenden Seite.



Abb. 82

Rennen von Paris nach Berlin im Jahre 1901.

Links: Der Sieger der langen Fahrt von Paris nach Berlin, der Franzose Henri Fournier, fährt auf der Trabrennbahn Berlin-Westend durch das Ziel.

Rechts: Von den Teilnehmern der Fahrt von Paris nach Berlin sieht man über dem aufgewirbelten Staub nur die Köpfe. Ein Chronist notiert eifrig, wie sich der als knorriger Gernegross dargestellte deutsche Kaiser Wilhelm II. sträubt, dem französischen Sieger den Lorbeerkrantz zu überreichen. Karikatur von Charles Lucien Léandre (1862–1934) in der Satirezeitschrift „le Rire“.



Abb. 83

Die im Ersten Weltkrieg durch französische Truppen erbeuteten deutschen Fahnen werden 1914 im Auto vor Pariser Publikum in den Invalidendom überführt. Gemälde des Jahres 1915 von Jean Béraud (1848/49–1935).

Zur Ironie der Geschichte gehört, dass die Innovation des Automobils auf dem Zusammenspiel von Deutschen und Franzosen beruhte, zwischen hartnäckigen Tüftlern und Erfindern aus Deutschland einerseits und spleenigen Mitgliedern der obersten Pariser Gesellschaftsschicht sowie innovativen Ingenieuren Frankreichs andererseits.

Die ersten Automobile werden auf Umwegen zum Erfolg

Die Geschichte von Carl Benz (1844–1929) in Ladenburg und Gottlieb Daimler (1834–1900) in Bad Cannstatt bei Stuttgart ist schon vielfach behandelt worden. Nachdem sie sich grosse Erfahrungen mit stationären Maschinen und Schiffsmotoren angeeignet hatten, brachten sie mit Erfindergeist und deutscher Gründlichkeit stark verkleinerte Motoren zur Alltagsreife. Die Fahrgestelle und Wagenkasten bezogen sie bei Zulieferern. Ihre ersten Prototypen brachten in Deutschland zunächst nicht den erhofften Erfolg, aber sie konnten ihre Erfindungen patentieren lassen, sie in Paris auf der Weltausstellung 1889 zeigen und danach ihre Patente erfolgreich ins Ausland verkaufen.



Abb. 84

Frühe Automobile von Carl Benz (Holzstich nach einer Zeichnung von J.G. Fuellhaas) und Gottlieb Daimler (Fotografie mit Sohn am Steuer und Vater auf dem Rücksitz).

Benz konstruierte 1885 sein erstes Fahrzeug als Dreirad mit hinten eingebautem Motor und Gabellenkung. Das leichte Fahrzeug hatte noch keine Karosserie im herkömmlichen Sinne, sondern bestand aus einer Rohrkonstruktion in der Art eines Fahrrads mit Speichenrädern (sein drittes Modell mit Holzrädern). Erst 1893 liess Benz seine ersten vierrädrigen Motorwagen bei einem unbekannten Wagenbauer mit einer Viktoria-Karosserie versehen.

Im Herbst 1886 hatten Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach unabhängig von Carl Benz ihren Motor nach jahrelanger Entwicklungsarbeit fertig gestellt und bauten ihn mit der dazu notwendigen Mechanik in eine Américaine ein. Dieses Kutschenmodell stammte aus der Stuttgarter Wagenfabrik Wimpf & Sohn, die ihrerseits den leichten Rohwagen aus der Hamburger Wagenbauanstalt Bobsin/Bobsien bezogen hatten. Diesem Fahrzeug baute Benz statt der bisher üblichen Drehschemel-Lenkung eine zweite Innovation ein, die bereits erwähnte Achsschenkellenkung. Dabei griff er auf das S. 25 erwähnte System zurück, das 1816 von Lankensberger und Ackermann schon patentiert worden war. Benz erhielt dafür ein neues Patent.

Der Durchbruch der frühen Automobile erfolgte schliesslich nach 1889 durch französische Patentnehmer wie, Panhard & Levassor, Léon Bollée, Armand Peugeot und dann Albert de Dion. Sie konstruierten mit den nachgebauten Motoren erstmals gebrauchsfähigere und damit besser kommerzialisierbare Fahrzeuge. Dazu gehörte bald die sogenannte neue Standard-Bauweise: vorne eingebauter, mit Blech verkleideter Motor und Hinterradantrieb. Dabei gab es zu Anfang auch in Frankreich zunächst zwei Wege, Motoren in Fahrzeuge einzubauen, aus Stahl gebaute in der Tradition der Fahrräder oder aus Holz gebaut in der Tradition der Kutsche. Exponent der ersten Gruppe war von seiner beruflichen Herkunft her Armand Peugeot, der zweiten Gruppe aber René Panhard, ältester Sohn eines Vaters, der im grösseren Stil Kutschen verkauf oder verlieh. – Zu den Neuerungen gehörte auch die Verwendung des Luftreifens, Pneumatik genannt, an sich eine ältere Idee aus Frankreich, die aber durch den schottischen Tierarzt John Boyd Dunlop im Jahre 1887 weiterentwickelt und 1888 in England erstmals patentiert wurde.



Abb. 85

Dreirädriges Fahrzeug von Léon Bollée mit Drahtspeichenrädern und Pneumatik von 1896.

Einige Vorläufer der ersten Automobile

Schon lange vor den ersten Automobilen von Benz und Daimler hatte es ältere Versuche gegeben, selbstfahrende Fahrzeuge zu konstruieren. Sie alle haben aber den Durchbruch nicht geschafft. Ihre Geschichten sind vielfach publiziert worden, etwa im Standardwerk von Eckermann des Jahres 2013. Deshalb folgen hier dazu nur Stichworte:

1769

Der lothringische Artillerieoffizier Nicolas Joseph Cugnot konstruiert eine riesige rollende, als Zugmaschine von Kanonen gedachte Dampfmaschine.

1803

Dampfautomobil des englischen Erfinders Richard Trevithick. Dampfautos hatten im frühen 20. Jahrhundert letztlich keine Chance gegen die Konkurrenz der Verbrennungsmotoren. Die Dampfer waren zu umständlich in der Handhabung, weil ihre Kessel ständig Nachschub erforderten. Immerhin blieb der Name Chauffeur (Heizer) aus dieser Zeit erhalten.

1873

Der Franzose Amédée Bollée baut 1873 seinen ersten Dampfwagen.

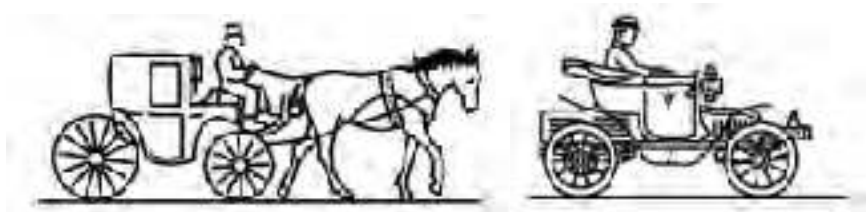
Zur Messgrösse der Pferde-Stärke, abgekürzt PS oder HP (horsepower)

Lange Zeit wurde die Stärke eines Motors in der alten Masseinheit PS angegeben. Diese war definiert als die Leistung, die zum Heben einer Masse von 75 Kilogramm innerhalb eines Zeitraumes von einer Sekunde um eine Höhe von einem Meter nötig ist. So steht es auch in der Zeitschrift „Der Wagenbau“ von 1905, Seite 149.

Gleichzeitig wurde dort aber auch der Vergleich mit dem Pferd relativiert: „Im Mittel kommt die Leistung eines Pferdes höchstens auf 30 kgm, während eine PS 75 kgm sind. Ferner darf man aber auch nicht annehmen, dass ein Motor von 2 PS, der in einem Wagen eingebaut ist, ebensoviel leistet wie 2 Pferde. Ein Pferd ist imstande, für Momente das Vielfache seiner Kraft zu leisten, was man z.B. beim Anfahren eines Wagens beobachten kann. Ein Motor leistet seine Kraft nur voll, wenn er mit seinen normalen Tourenzahlen läuft, eine plötzliche Überlastung bringt ihn zum Stehen. Ein Pferd kann seine volle Kraft auch im langsamen Tempo leisten, denn das Produkt aus Kraft mal Weg, die Arbeit, bleibt dasselbe.“ (Die hier verwendete Abkürzung kgm meint den „Kilogrammètre“, die Kraft, die nötig ist, 1 kg einen Meter anzuheben.)

Von der Drehschemel- zur Achsschenkellenkung

Die Drehschemellenkung der Kutschen funktionierte im Pferdezug bestens, der lange Hebel der Deichsel (einspännig der der Gabel) lenkte dabei die ganze Vorderachse mit den Rädern um. Dieses Bauprinzip wurde zunächst auch bei frühen Automobilen angewendet, der Hebel nach hinten verlängert und so das Vordergestell von Hand vom Fahrersitz aus gesteuert. Dann kam mit Benz die früh erfundene Achsschenkellenkung in den Vordergrund. Sie war schwieriger zu bauen (mehrere Drehbolzen etc.), hatte aber für motorgetriebene Fahrzeuge den Vorteil der leichteren Lenkung und ermöglichte statt des Drehhebels ein Steuerrad.



C. DAS NEBENEINANDER VON KUTSCHE UND AUTOMOBIL

In diesem Abschnitt steht die zügige Ausweitung des Automobilismus nach der Zeit um 1900 im Vordergrund, während weiter viele Pferdewagen unterwegs waren. In den 10 Jahren zwischen 1900 und 1910 kippte die Situation in den meisten grossen Städten Europas von der Dominanz der pferdegezogenen Luxuswagen zum Motorwagen. Noch sahen indessen die Motorwagen aus wie Kutschen auf einem automobilen Untersatz. Eine Änderung erfolgte erst nach 1910, sie wird das Thema des Abschnittes D sein.

Années.	AUTOMOBILES		Proportion d'automobiles utilitaires.
	de luxe.	utilitaires.	
1899.....	1.438	234	14.8 %
1900.....	2.354	543	18.7 —
1901.....	4.427	959	17.8 —
1902.....	7.358	1.849	20.1 —
1903.....	9.922	3.062	23.7 —
1904.....	12.519	4.588	26.9 —
1905.....	15.011	6.513	30.2 —

Abb. 86

Verzehnfachung der Automobile zwischen 1899 und 1905 in Frankreich. Auch der Anteil der automobilen Nutzfahrzeuge (utilitaires) nahm dabei gegenüber den reinen Pkw (de luxe) kontinuierlich zu

Frankreich hatte in Europa zwischen 1900 und 1910 weiter die Nase vorne (Merki 2002, 50). 1901 befand sich jedes dritte Auto Frankreichs in der Region Paris. Erst danach holte die Provinz etwas auf und der Wert begann bis 1913 auf gegen 20% zu sinken. Warum Frankreich? Die Antwort gab Hans Seper (1968, 11): „Dort gab es einen Konkurrenzgeist, gute Strassen und Gesetze, die in einem Land ohne innere Grenzen überall galten. Ausserdem stand Frankreich damals an erster Stelle in der Bearbeitung hochwertigen Stahls.“ Das Strassennetz im zentralistisch geführten Staat war vor allem zwischen 1835 und 1891 von etwa 40.000 km auf 525.000 km ausgebaut worden und zwar noch für Pferdefuhrwerke. Davon profitierte jetzt das Automobil. Das neue Strassennetz konnte auch deshalb so schnell entstehen, weil es eine Art französische Naturalsteuer gab, die „prestation“ (Merki 2002, 384): Seit 1836 durften die die Gemeinden die Familienoberhäupter zu drei bis vier Tagen Fronarbeit im Jahr aufbieten. Eben dieser Arbeitsdienst kam auch dem Unterhalt des Strassennetzes zugute.

Die guten Strassen Frankreichs waren deshalb bei der Einführung des Automobils wichtig, weil dieses lange weniger geländegängig war als eine pferdegezogene, stabil gebaute Kutsche. (Vor allem Jagdwagen und zweirädrige Dogcarts, mit denen man zur Jagd fuhr, konnten mit ihren grossen Rädern und dem breitem Radstand auch in schwierigem Gelände eingesetzt werden.)

Bildquellen zeigen das Nebeneinander von Equipagen und Automobilen in Paris

Der grösste Fortschritt Richtung Automobilisierung fand in den Städten statt, allen voran in Paris. Nachdem um 1900 dort noch Kutschengespanne dominierte hatten, kam es jetzt zu einem mehrjährigen Nebeneinander von schicken Kutschen und frühen Automobilen in der Stadt und grossen Parks. Dies zeigen zahlreiche Bildquellen.



Abb. 87

Schneller Wandel im Strassenbild.

Links: Postkarte der Akazienallee im Bois de Boulogne von 1900 oder kurz davor: Equipagen dominieren das Bild, im Mittelgrund ist erst ein einziges Auto zu sehen. Links neben der Fahrbahn ist die S. 31 erwähnte Piste für die Reiter und Reiterinnen zu sehen, rechts der Gehsteig für die Fussgänger und Zuschauer.

Rechts: Die Champs-Élysées rund 10 Jahre später, bereits mit einem hohen Anteil an Automobilen.

Das quirlige Nebeneinander von Wagen und Automobilen in den ersten Jahren des 20. Jh. illustrierte niemand besser als der Zeichner und Illustrator SEM, Pseudonym für Marie Joseph Georges Goursat (1863–1934). Er hielt das schon beschriebene „fair voir“ der Pariser Haute Volée meisterhaft in Karikaturen fest und komponierte sie zu Panoramen, einer Art Leporellos von bis zu 9 Metern Länge. Die bekannteste seiner Serien von Farblithografien ist das Album „Sem au Bois“, auch „Le Retour des courses“ genannt, also die Heimfahrt von „Tout Paris“ vom Pferderennen im Bois de Boulogne des Jahres 1907. (Dieses ist in Zusammenarbeit mit Auguste Roubille entstanden, der von 1872–1955 lebte.) Auf diesem Panorama sind die Reichen und Grössen der Belle Époque Frankreichs dargestellt, wie etwa die Schriftstellerin Colette oder der Industrielle Albert de Dion.



Abb. 88

Ausschnitt aus dem 1907 publizierten Panorama „Sem au Bois“ mit frühen Automobilen und Kutschen. Von links nach rechts: ein offenbar elektrisch betriebenes Landulet mit dem Chef des Magazins „Journal“ und seiner Frau zur Rechten, vis-à-vis der Künstler selbst. Dahinter folgen ein Dogcart mit grossen Rädern und ein Phaeton mit zwei schwarzen Pferden, gelenkt von einem Dicken mit Hund.



Abb. 89

Zweiter Ausschnitt aus dem 1907 publizierten Panorama „Sem au Bois“ mit frühen Automobilen und Kutschen. Vorne zwei Reiter und eine Reiterin, hinten das rote Automobil des Marquis Albert de Dion, chauffiert von seinem dunkelhäutigen Fahrer und Mechaniker Zélélé sowie eine noble Kalesche mit C-Federung.

Auf diesem langen Fries von SEM des Jahres 1907 sind etwa noch gleich viel Automobile wie Gespanne abgebildet. Postkartenbildern vom Zentrum von Paris der gleichen Zeit und aus der Zeit der Jahre danach ist ablesbar, wie schnell der Wechsel im Strassenbild dieser Stadt in den folgenden Jahren ablief. Das Automobil verdrängte die Privatequipagen innert recht kurzer Zeit aus der Stadt.



Abb. 90

Foto des Jahres 1906 der Rue de la Paix in Paris nachmittags um 4 Uhr: Autos dominieren das Bild. Hier sind nur noch zwei Kutschen zu sehen sowie rechts im Bild die Peitsche des Kutschers einer dritten Equipage.

Im Jahre 1906 schrieb die Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ über den „riesenhaften Wagenverkehr“ in Paris: „Über eine solch belebte Strasse zu springen, ist vollkommen ausgeschlossen und wäre sicher mit grösster

Lebensgefahr verbunden; das Publikum muss sich gewissermassen langsamen Schrittes durch den Wagenverkehr winden.“ Um 1905/06, wurde absehbar, dass das Automobil in der Stadt zum ernststen Konkurrenten des hippomobilen Luxuswagens werden könnte (siehe auch S. 199ff.). Damals begann die tonangebende Gesellschaft Frankreichs das Automobil als fortschrittliches und zukunftsfähiges Fahrzeug zu akzeptieren. Das zeigt die Verwendung des Automobils durch Politiker, die in ihrer bis heute bekannten, wendigen Art als verlässliche Seismographen gelten können. In der deutschen „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ erschien im Jahre 1905 ein Artikel unter dem Titel „Das Automobil im französischen und englischen Wahlkampf“. Darin steht, bei der Wahl des französischen Präsidenten habe „das Automobil eine hervorragende Rolle gespielt“. Die Deputierten seien in nahezu 300 Autos nach Versailles gereist, der Präsident der Deputiertenkammer in einer „prächtigen Limousine bzw. im elektrischen Stadtwagen“.

Diese rasche Entwicklung des frühen Automobilismus war vor allem das Resultat innovativer Maschinenbauer wie der bekannten Namen Daimler, Benz, Peugeot, Renault oder Mors. Dabei leisteten aber auch manche Karossier einen wesentlichen Beitrag. Baudry de Saunier hatte zwar dieser Branche, wie schon erwähnt, im Jahre 1901 eine verschlafene Haltung gegenüber dem neuen Verkehrsmittel vorgeworfen. Im gleichen Zug nannte er aber auch gewichtige Ausnahmen wie Charles Jeantaud und Léon Auscher. Diese beiden Franzosen gehörten mit Armand Peugeot aus der Sparte der Maschinenbauer zu den Pionieren der frühen Autozeit und werden deshalb hier im

Folgenden zuerst vorgestellt. (Zu den Ausnahmefällen der nicht in Halbschlaf gefallenen Pariser Karossier zählt Baudry de Saunier auch Alfred Belvallette, „der es verstand, unseren kleinen Strassenlocomotiven Pariser Eleganz zu verleihen“ und Georges Kellner mit seinem „raffinierten Chic“. Diese Persönlichkeiten werden S. 273f. näher behandelt.) Dazu kamen auch die Labourdettes, die die Karosseriesparte als Kunst verstanden.



Abb. 91

1905: Vor dem Schloss Versailles abgestellte Autos von französischen Politikern.

Charles Jeantaud als Karosserie-Pionier in Paris

Die beiden aus der Wagenbaubranche stammenden französischen Automobilpioniere, Charles Jeantaud und Léon Auscher, hatten etwas gemeinsam, beide übernahmen renommierte Pariser „Maisons de Carrosserie“, wie sie damals nobel genannt wurden. Charles Jeantaud (1843–1906) wurde Eigentümer der Firma Ehrler und Léon Auscher der der Firma Rothschild (zusammen mit Edmond Rheims). Auscher hatte ein ähnliches Alter wie andere frühe Automobilfreunde, Jeantaud war mit seinem höheren Alter eine Ausnahme. Umso erstaunlicher ist seine Biographie: Direktor des Conservatoire des Arts et Métiers und Zeichner bei einem Carrossier in Paris, Tätigkeit bei den Karossier Pillon und Moingear und schliesslich Übernahme des Betriebes von Ehrler, nachdem der Sohn des Gründers überraschend gestorben war. Mit der Übernahme kam auch Ehrlers Liegenschaft an der Rue de Ponthieu, einer Parallelstrasse zu den Champs Elysées, und dessen Zeichnungssammlungen in den Besitz Jeantauds.



Der Gründer der Wagenfabrik Ehrler, der deutschstämmige Joachim Ehrler, war mit seinem schlichten englischen Stil der unangefochtene König der Pariser Wagenbauer der Zeit Napoleons III. gewesen; er und sein Sohn Georges Ehrler hatten mit Abstand die meisten Wagen an den Hof geliefert. Jeantaud behielt nach der Übernahme den berühmten Namen des Betriebs bei und signierte meist mit „Ehrler Jeantaud successeurs“.

Abb. 92

Elektrisch angetriebenes Hansom Cab des Jahres 1898 von Charles Jeantaud mit ihm am Steuer.

Jeantaud erhielt als Nachfolger (franz. „successeur“) Ehrlers weitere Aufträge von den Spitzen Frankreichs, so passte er unter anderem ein Ehrler-Coupé aus älterer Zeit an die Bedürfnisse des Präsidenten der Republik an. Seit den 1880er Jahren liess er in seinen Werkstätten in neuer Art nebeneinander hippo- und automobile Fahrzeuge bauen. Das waren bereits alltagstaugliche und schicke Fahrzeuge mit Elektroantrieb nach dem System Rehniewski sowie auch solche mit Gasmotoren. Ein Elektro-Duc der Marke Jeantaud erreichte 1886 den damaligen Geschwindigkeitsrekord von über 60 km/h. Der Elektroantrieb gab dem Karossier alter Schule die Möglichkeit, den Antrieb und die Akkumulatoren einigermaßen passabel in die alte „Haut“ der Luxuswagenmodelle wie Coupés, Phaetons, Ducs oder Hansom Cabs zu integrieren. Charles Jeantaud wurde wie seine Vorgänger ein angesehenes Mitglied der Pariser Gesellschaft, übernahm sich aber offenbar und setzte im Jahre 1906 seinem Leben selbst ein Ende. Zuvor hatte er noch damit begonnen, Autos mit Benzinmotoren anzubieten.

Wie schaffte es Charles Jeantaud, zu den Grossen des frühen Automobilismus zu werden? Er dürfte nicht selber an Motoren geprübelt haben, sondern hatte als gegen fünfzigjähriger Patron eines Traditionsbetriebes die Grösse, talentierte, jüngere Leute das Richtige machen zu lassen und die so entstandenen Produkte dann selbst geschickt zu vermarkten. Dazu gehörte auch persönlicher Einsatz. Jeantaud sieht man auf alten Fotos auffallend häufig als Chauffeur auf Wagen seines Namens, die er im Alltag sicher nicht selbst gesteuert hat. So war das Coupé, auf dem man ihn oft sieht, ein vom Angestellten zu fahrendes Gefährt und der abgebildete Hansom Cab ein typische Fiaker, ein Mietfahrzeug.

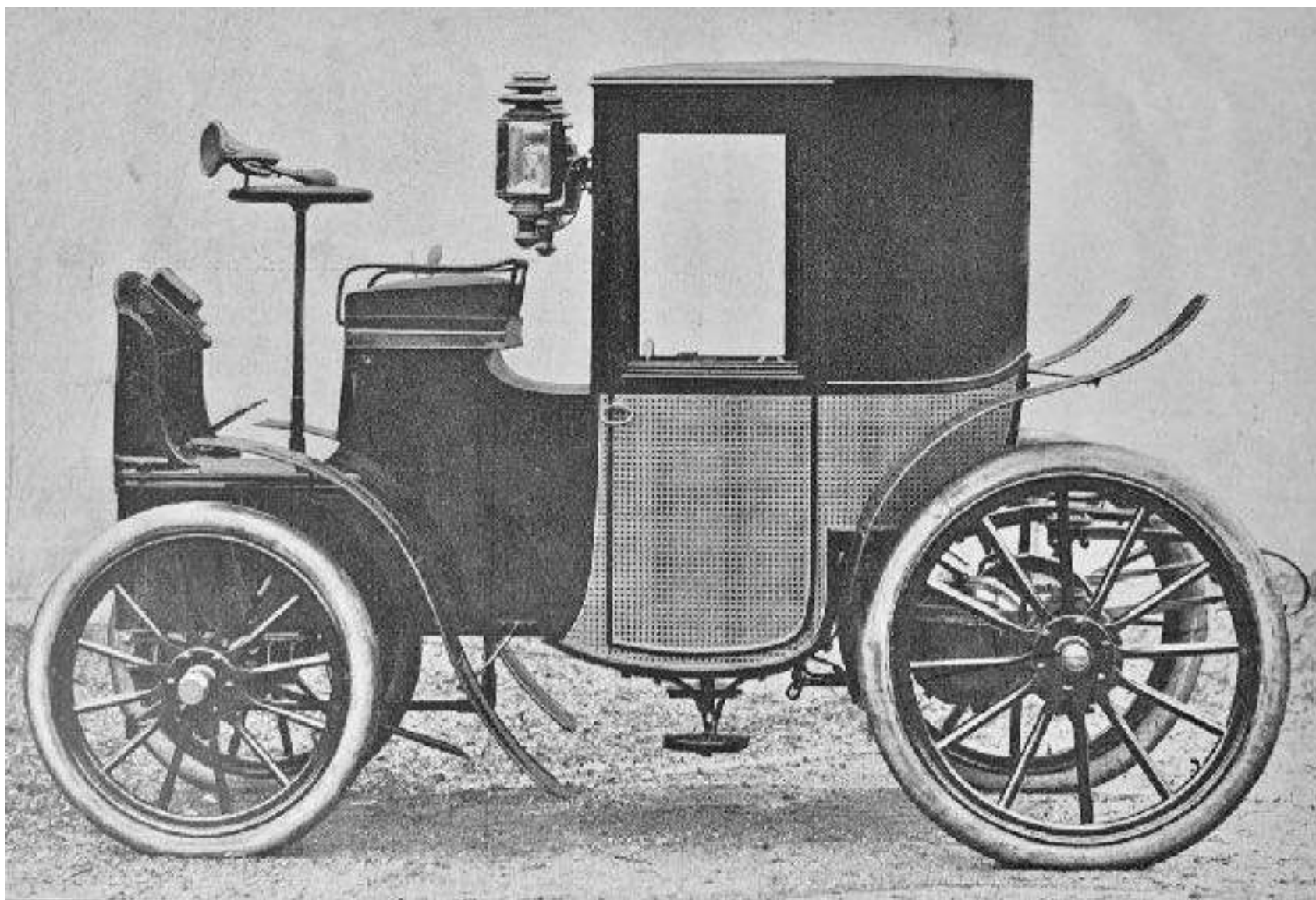


Abb. 93

Bei den frühen Elektro-Automobilen von Jeantaud konnten der Motor und die Batterien noch gut in traditionell gebaute Wagenkästen eingebaut werden. Der Motor und die aufladbaren Batterien sind hier im vergrösserten Bockbereich untergebracht.

Charles Jeantaud führte mit dem anderen Pariser Autopionier namens Louis-Antoine Krieger im Jahre Bremstests aus, die fotografisch gut dokumentiert sind.

Elektrofahrzeuge von Krieger und anderer früher Automobilbauer

Louis-Antoine Krieger (1868–1951) war im Bereich elektrisch betriebener Fahrzeuge in den Jahren nach 1900 in Paris führend. Dieser war, wie der im Folgenden vorzustellende Léon Auscher, ausgebildeter Ingenieur. Der Vorteil elektrisch angetriebener Fahrzeuge war neben den guten Integrationsmöglichkeiten der Mechanik in die Kutschenstruktur der fast geräuschlose und vibrationsfreie Antrieb. Krieger baute in seine Fahrzeuge bereits mehrere innovative Lösungen ein, wie sie heute wieder aktuell werden, wie Nabenmotoren und Energie rekuperierende Bremsen. Solche Fahrzeuge waren vor allem in den Städten weit verbreitet, wo sie nachts gut aufgeladen werden konnten. Es gab auch bereits hybride Fahrzeuge mit einem zusätzlichen Verbrennungsmotor zur Aufladung.



Abb. 94

Links: Automobil-Coupé der Marke Krieger an einer Ladestation in Paris.

Rechts: Eine elektrisch betriebene Pariser Landaulet-Droschke als führerloser Durchbrenner.

Hatten die frühen Elektroautos noch eine geringe Reichweite von 25 km, steigerte sich diese um 1905 auf 100 km bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Krieger-Wagen mit ihrer in die Wagenkästen gut integrierten Technik wurden an „Automobil-Schönheitskonkurrenzen, wie an Concours d'Elégances in Paris und Monte Carlo (...) viermal mit der goldenen Medaille prämiert“ (AAZ D 1905, 59-61). Die gleiche Quelle beschrieb 1905 auch den Vorteil des Vorderradnabenantriebs. Die Firma Krieger („Compagnie Parisienne des Voitures Électriques Système Krieger“) war schliesslich auch in Deutschland erfolgreich. Sie gründete in Berlin eine Tochtergesellschaft und richtete dort einen Produktionsbetrieb mit Ladestationen ein. Dabei konnten die Batterien bei der Firma versichert werden. Die von 1905 bis 1907 in Deutschland tätige Firma betonte die leichte Bedienbarkeit ihrer Fahrzeuge: Sie konnten „jedem Kutscher oder Diener“ anvertraut werden und brauchten keine speziell geschulten Chauffeure. Betont wurde auch der „erschütterungsfreie Lauf“ solcher Fahrzeuge. Krieger verkaufte offenbar auch Patente. So wurden vorübergehend Fahrzeuge von Guet in Paris mit Antrieben nach dem System Krieger produziert.

Das deutsche Gegenstück zu Krieger und Jeantaud war zeitweise die Wagenfabrik Kühlstein in Berlin, die S. 250 vorgestellt wird. – Deren Fahrzeuge waren fast 20 Jahre lang erfolgreich und konnten erst gegen 1910 nicht mehr mit den zunehmend besser konstruierten und vor allem schnelleren, von Benzinmotoren angetriebenen Autos mithalten. Das höhere Gewicht (vor allem wegen der Akkumulatoren) und die geringere Reichweite der Elektroautos führten zum allmählichen Auslaufen dieses Fahrzeugtyps als Luxuswagen im frühen 20. Jahrhundert, auch in Frankreich. Das stolze Krieger-Unternehmen ging 1909 ein.

Die Automobil-Motoren waren in den 1890er Jahren noch so schwach gewesen, dass bergauf das Gefährt zuweilen von den Insassen geschoben werden musste. So hatte der Motor von Benz des Jahres 1886 bei einem Gewicht von 108kg nur 0,88 PS geleistet. Schon zehn Jahre später betrug die durchschnittliche Kraft eines französischen Pkws 5 bis 11 PS. Danach wurden die Motoren so stark, dass den Chassis schwerere, den Kutschen ebenbürtig bequeme Karosserien aufgesetzt werden und schneller als diese gefahren werden konnten. Diese benzinbetriebenen frühen Autos hatten aber weiter einige Nachteile. Der Motor musste von Hand angekurbelt werden, die Karosserie vibrierte mit, er war laut, musste noch mit verschiedenen Hebeln gesteuert werden und neigte zu mechanischen Pannen.

Deshalb fuhr zunächst auf solchen Gefährten oft ein Mechaniker oder wenigstens ein Chauffeur mit Zusatzausbildung. Die frühen Automobile hatten zunächst nur eine Lebenszeit von drei bis fünf Jahren, später um die sieben Jahre (Merki 2002, 44). Diese war deutlich kürzer als die einer Kutsche.

Auch sonst war die Pionierphase des Automobils eine kurzlebige Zeit. Der „Hype“ um die frühen Autos in den Jahren um 1900 führte zu vielen neuen Produzenten, die die Gunst der ersten Stunde nutzen wollten, aber bald wieder eingingen. Das lässt sich etwa am Beispiel der Schweiz zeigen: So stellte Fritz Henriod 1896 an der schweizerischen Landesausstellung einen Duc mit Petrolmotor vor, kam aber damit nicht vom Fleck. Auch die „Patent-Motorwagenfabrik Zürich Egg und Egli“ produzierte ihre Dreiräder mit französischem Motor nur von 1896 bis 1904. Noch kürzer war die Produktion von Autos bei Dufaux in Genf (1904 bis 1907), immerhin 1905 Halter eines Geschwindigkeitsrekords. Ähnlich kurzlebig war die Marke Ajax in Zürich (1906 bis 1910). Popp in Basel produzierte kurz vor 1900 sogar nur zwei Autochassis mit Motoren, ähnlich geschah es bei Wyss in Bern mit der Marke Berna. Besser als die der Pkws lief die Produktion von Lkw-Chassis mit Motoren. Ähnlich war es bei Arbenz in Albisrieden bei Zürich (1904 bis 1923). Tribelhorn in Feldbach produzierte beides zwischen 1902 und 1918. Adolf Saurer in Arbon wurde zwar im Bereich Lkw erfolgreich, konnte aber auch nur von 1897 bis 1918 Personenwagen produzieren. Ähnlich lief es bei der Marke Orion in Zürich mit der Produktion von Personenwagen nur von 1900 bis 1903. Länger schaffte es Pic-Pic in Genf (1906 bis 1922) und Martini in Saint-Blaise (1897 bis 1934) mit ihren Pkw.

Léon Auscher als weiterer Pionier aus der Karosserie-Branche

Zurück nach Paris. Der Publizist Baudry de Saunier nannte Léon Auscher (1866–1942) genial und verwegen. Er konstruierte zwar keine ganzen Autos wie Jeantaud, ging aber im Karosserie-Bereich neue Wege. Auscher hatte seine Karriere als Ingenieur 1891 in Paris bei Rothschild & Sohn begonnen und im Jahre 1893 zusammen mit Edmond Rheims, ebenfalls Ingenieur, den Betrieb übernommen. Die beiden spezialisierten sich früh auf Aufbauten aus Aluminium-Legierungen und konnten die Fabrik bis 1905 auf 600 Mann vergrössern.



Der visionäre Auscher war vielfältig tätig und selbst als Sportsmann unterwegs, zuerst als Radfahrer, dann als Rennfahrer mit Autos und Bobschlitten. Er wurde schliesslich als Karossier und Tourismusexperte der Hauptinitiant des 1927 eröffneten Museums in Compiègne für Wagen und Tourismus (MVT). Damit rettete er viele frühe Zeugnisse des Kutschen- und Autowesens Frankreichs. In den dortigen Archiven finden sich noch heute viele Zeugnisse von „J. Rothschild & Fils – Rheims & Auscher“, wie die Fabrik lange genannt wurde. Auscher verfasste 1904 das wichtige Buch „Le Tourisme en automobile“. Darin erwähnte er weitsichtig, die Autokarosserie habe sich vom „alten Wagenbau noch nicht vollständig freimachen“ können und besprach die verschiedenen Automodelle seiner Zeit wie Mylord, Spider, Dogcart (Dog car), Tonneau, Phaeton etc. Beim Thema Limousine verwies er auf die Verwandtschaft mit dem gedeckten Tonneau und nannte die Varianten mit hinterem Einstieg als besonders für Reisezwecke und die mit seitlichem Einstieg als eher für die Stadt geeignet.

Abb. 95
Porträt von Léon Auscher.

Zur Karosserieform „Roi des Belges“ und zu den Tulpensitzen

Léon Auscher gilt als Erfinder der um 1910 geschätzten Karosserieform „Roi des Belges“, damals eine der teuersten und bequemsten Karosserie-Ausführungen unter den Automobilen. Diese Art Aufbau ist ein gutes Beispiel für die Entwicklung eines eigenständigen, eher kutschenunabhängigen Karosseriemodells. Nach François Vanaret, der sich auf die Zeitschrift „Les Sports Modernes“ von 1907 beruft, ging die Geschichte so (2018, 255): Der belgische König Leopold II. bestellt bei Fernand Charron ein Chassis und beklagt sich dort über den fehlenden Komfort der gängigen Automobilkarosserien. Er sieht im Büro vier bequeme Fauteuils und meint, genau diesen Komfort wünsche er sich. Charron gruppiert die Sessel spontan hintereinander, lässt Auscher kommen und sagt: Machen sie dem König ein Tonneau mit solchen Fauteuils. – Auscher selbst erwähnte diese Anekdote selbst nicht und zählte seine neue Karosserieform in seinem Buch von 1904 als zur Gruppe der Tonneau gehörig. Zusätzlich nahm er diesen

Karosserietyp als Beispiel, wieviel Geschmack im Bereich Komfort in den letzten Jahren bei den Automobilen neu dazugekommen sei. Jean Henri-Labourdette erzählte die Geschichte ähnlich (1972, 82): Der erste Automobil-Phaeton von Rothschild sei für den belgischen König konstruiert worden, worauf jene Karosserie ihre „doubles phaétons“ unter dem Namen Roi des Belges verkauft habe. Für ihn war also das neue Karosseriemodell eher ein Doppel-Phaeton mit zwei Sitzen hintereinander. Die Karosserie Labourdette selbst hatte übrigens den spanischen König als Kunden und verkaufte dann das für ihn gefertigte Modell unter dem Namen „Roi d’Espagne“.

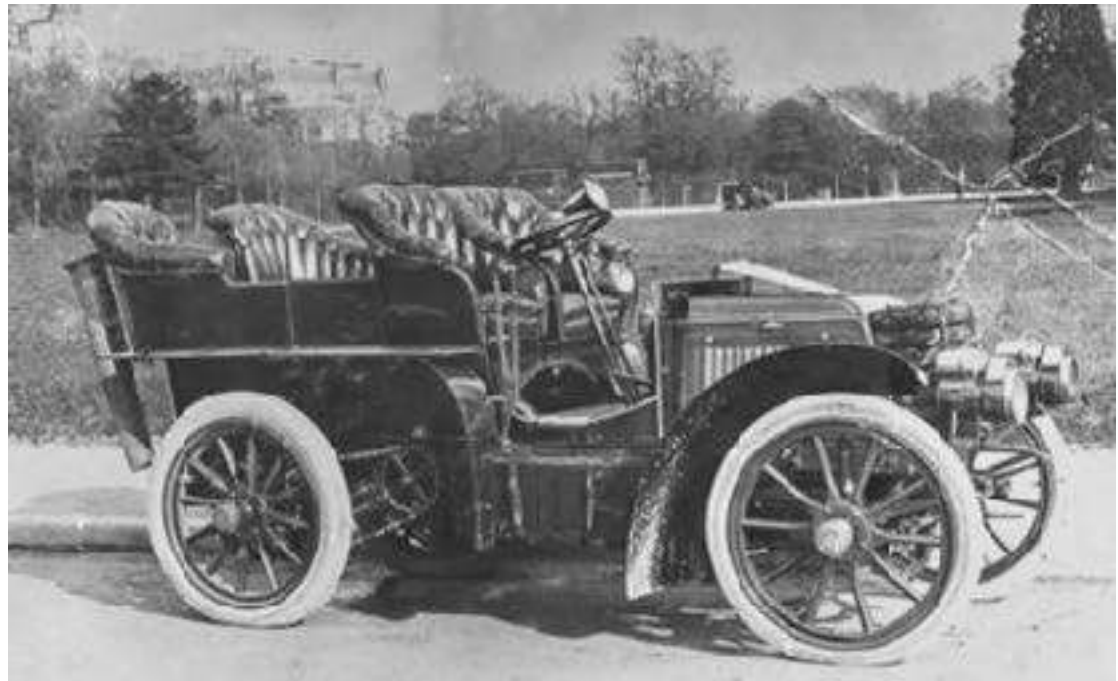
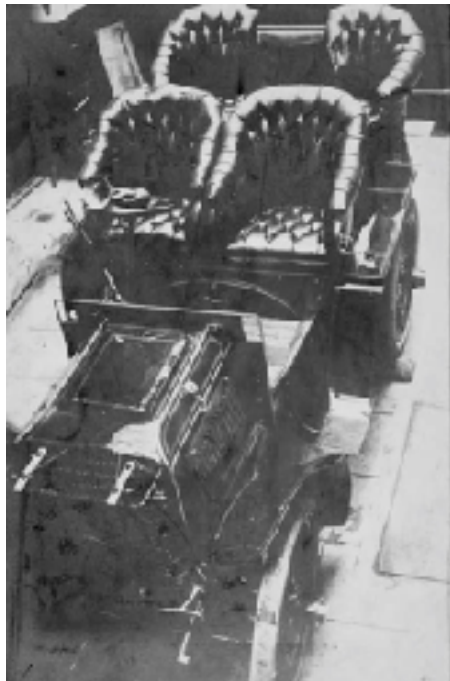


Abb. 96

Frühe Karosserie vom Typ Roi des Belges der Pariser Karosserie „J. Rothschild & Fils – Rheims & Auscher“. Kennzeichnend sind die vier bequemen Fauteuils in Fahrtrichtung, vorne mit seitlichem, hinten mit hinterem Einstieg.

Diese Anekdoten zeigen, wie damals beim Kauf eines Autos vorgegangen wurde. Erste Anlaufstelle des Kunden eines neuen Fahrzeugs war offenbar nicht mehr ausschliesslich der Karossier, sondern jetzt auch der Motoren- und Chassiskonstrukteur! Dieser vermittelte dem Kunden einen geeigneten Partner für den Aufbau. Das war mit einem gehörigen Prestigeverlust für die noblen Wagenfabrikanten verbunden, letztlich eine Degradierung zum Zulieferer. (Allerdings überliefert Jean Henri-Labourdette (1972, 35) auch, er hätte bei der Beratung von Kunden und vor allem von zögerlichen Kundinnen verschiedene Chassis vorgeschlagen.)

Das von Léon Auscher im Jahre 1904 erschienene Buch ist eine wichtige Quelle zum tief gehenden Wandel im Karosseriebau jener Zeit. Dieser Ingenieur war noch voll mit dem Kutschenbau vertraut und ging dementsprechend auch auf Neuerungen bei der Fertigung eines Automobilbaus ein. Dazu gehörte der Wegfall der schweren Eisenverstärkung des Kastens, der Kastenschweller aus Eisen, beim Automobil, weil hier der Kasten nicht mehr selbsttragend war, sondern auf einem tragenden Chassis aufsass.

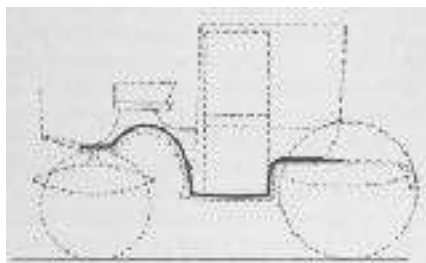
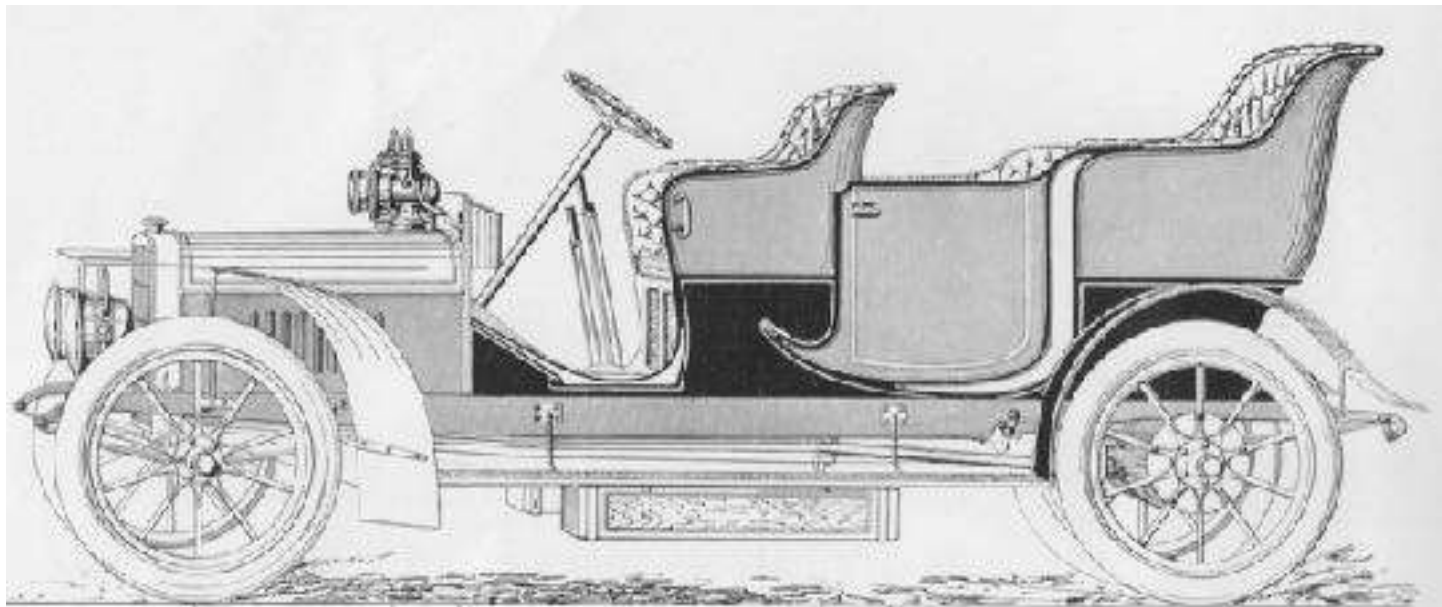


Abb. 97

Skizze aus dem Buch von Léon Auscher des Jahres 1904: Die übliche Eisenverstärkung des selbsttragenden Kutschencoupé-Kastens kann beim Automobil-Aufbau wegfallen, weil dieser einem in sich stabilen Chassis aufgesetzt und dadurch leichter wird.

Die Karosserie Rheims & Auscher kann übrigens auch als Erfinder der geschweiften Rotondensitze, auch Tulpensitze genannt, gelten, wie sie um 1905 gross in Mode gekommen waren und auch oft im Modell Roi des Belges eingebaut wurden. Dazu schrieb die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1905: Die am Pariser Autosalon von 1904 ausgestellten Autos hätten meist die „schöne Tulpenform“. Diese sei aber in Holz nicht auszuführen, sondern müsste aus Zinktafeln von 1 mm Stärke getrieben werden. Ein Jahr später sprach die gleiche Fachzeitschrift von einer Ausführung in Aluminiumblech. Dies sei aber teuer, und es entstünden beim Treiben gerne Löcher, deshalb sei eher

das leichter zu bearbeitende Eisenblech dafür zu verwenden. Interessant ist der abgebildete Originaltext auch bezüglich den Ausführungen zum stützenden Holzgerippe.



Wir bringen in Ansicht und Konstruktion eine der vornehmsten Karosserien, welche man oft mit dem Namen *Roi des Belges* bezeichnet. Es ist ja auch nicht zu leugnen, dass eine hübsch ausgeführte Tulpenform, verbunden mit schönen, eleganten Leistenzügen des Kastens etwas sehr Apartes ist und deshalb trotz des hohen Preises gern gekauft wird.

Leider bringt eine ausgesprochene Tulpenform viel Arbeit mit sich, und wenn auch Blechtafeln dazu verwandt werden, so gerät trotzdem ein sehr geschickter Arbeiter dazu, das Blech ohne Beulen zu hämmern. Im Anfang, als diese runden Sitze in die Mode kamen, wurden gern Aluminiumtafeln dazu verwandt; einesteils, weil es sich gut verarbeiten lässt, andernteils, weil es sehr leicht ist. In der letzten Zeit wird jedoch mehr doppelt gewaltes Eisenblech verwendet, wegen seiner Billigkeit Aluminium gegenüber, und ferner behaupten eingearbeitete Leute, dass sich das Eisenblech noch besser bearbeiten lässt, wie Aluminium, weil das letztere zu leicht Löcher erhält.

Hauptsache für eine gute Tulpenform bleibt aber die richtige Ausarbeitung des Holzgerippes, und ist der Wagenbautechniker gezwungen, bei Ausarbeitung des Planes streng nach den Regeln der Geometrie die Lager der Hölzer zu konstruieren. Es ist schon mehr wie einmal vorgekommen, dass nicht richtig ausgearbeitete Sitze, nachdem der Sellmacher sie halb

fertig hatte, weggeworfen werden mussten, weil, wenn die Tafel aufgelegt wurde, sie entweder nicht überall aufliegen oder grosse Beulen und Löcher bekommen würde. Was das Wegwerfen einer halbfertigen Arbeit in einer grösseren Fabrik bedeutet, in der gleich mehrere Karosserien in Angriff genommen werden, braucht wohl nicht weiter erwähnt zu werden.

In unserer Konstruktion sind die Leistenzüge genau geometrisch ausgetragen, es sind nur die vielen Hilfslinien, welche doch nur die Deutlichkeit verringern, wieder weggenommen.

Die Chassismasse sind einer bekannten grösseren Fabrik entnommen, es ist das Hinterrad aber noch um etwas hinausgerückt, um den Leistenzug recht frei zu haben. Dies ist in Wirklichkeit ja etwas unregelmäßig, denn die Chassis-Fabriken wollen wohl sehr selten sein, die dem Karosserie-Fabrikanten reichlich Platz für die Karosserie lassen, für gewöhnlich ist die Knappheit bis auf das äusserste getrieben.

Die übrigen Anordnungen der Hölzer und die Masse sind in der Konstruktion deutlich erkennbar und brauchen sie hier wohl nicht weiter erwähnt zu werden.

Lackierung: Tafel dunkelblau, Leisten und Unterkasten schwarz, Absetzung feiner gelber Strich, Gestell ebenfalls blau, aber in helleren Ton gehalten. Absetzung gelb mit schwarz. Polsterung: rotes Automobilleder.

Abb. 98

Deutsche Vorlage zum Bau der Karosserieform Roi de Belges, eines Tonneau-Phaeton, mit der zugehörigen Bauanleitung. Bei dieser Variante erfolgte der Einstieg zu den hinteren Sitzen von der Seite.

Die abgebildete deutsche Bauanleitung zeigt deutlich, welche Umstellungen im Karosseriegewerbe um 1905 nötig waren. Jetzt wurden vermehrt neue Materialien wie Aluminium- und Eisenbleche verbaut. Das machte die Integration einer neuen Berufsgruppe im Karosseriebetrieb, die der Spengler, nötig. Neben der Schmiede und der Schlosserei musste eine auf der Höhe der Zeit tätige Fabrik eine entsprechende Abteilung einrichten.

Mit der Produktion von metallenen Paneelen war es bald einmal nicht getan. Seit dem Jahre 1907 entwickelte die Carrosserie Rothschild unter Rheims und Auscher ein Verfahren, ganze Kästen aus Aluminium herzustellen. (Vorher schon hatten sie 1899 die berühmte Karosserie unter dem Namen „La jamais contente“ für den Konstrukteur und Rennfahrer Jenatzy in Torpedoform aus der Aluminiumlegierung Partinium konstruiert.) Für den auf der nächsten Seite abgebildeten Rohbaukasten wurden neue Verfahren entwickelt, wie etwa das Fräsen der Profile der Zierleisten und deren Vernietung mit den Paneelen. Das wurde in der Zeitschrift „Omnia“ 1909 deshalb genau beschrieben, weil ein grosser amerikanischer Wagenbauer sich diese Innovation auf die eigenen Fahnen geschrieben hatte. Diese Episode zeugt exemplarisch von der wachsenden Bedeutung des innovativen Wagenbaus in den USA, die S. 240ff. in den grösseren Zusammenhang gestellt wird.

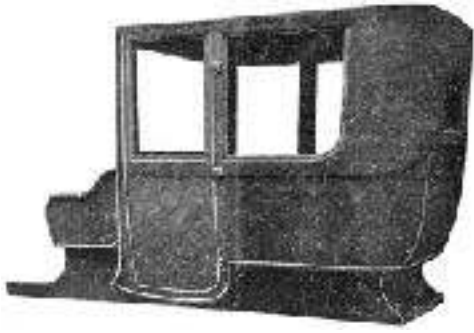


Abb. 99

„Une caisse Rothschild en blanc avec des toiles sans jantes“: Ein Rohbaukasten von 1909 der Karosserie Rothschild ganz aus Metall.

Albert de Dion

Albert de Dion, eigentlich Jules-Félix Philippe Albert de Malfiance, de Dion de Wandonne, ein Graf aus dem französischen Hochadel (ab 1901 Marquis), war weder ausgebildeter Karossier noch Ingenieur, aber seit der Jugend von Dampfmaschinen fasziniert. Sein der Archäologie und Geschichte zugeneigter Vater wollte Albert wegen der ihm unverständlichen Interessen seines Sohnes zunächst unter Vormundschaft stellen lassen (Pierre Boyer, De Dion-Bouton, Paris 1995, 8). Der junge Graf war, wie viele Franzosen seines Stands, Mitglied des Jockey-Club, hatte also durchaus auch eine pferdeaffine Seite. Er, „der hauptsächlich wegen seiner sicher geführten Klinge bekannt war“ (Wagenbau 1905, 169), klärte Meinungsverschiedenheiten gerne mit entsprechenden Duellen. Deshalb konnte sich der Selbstbewusste einige Spleens leisten, ohne dafür verspottet zu werden. Mit dem Mechaniker Georges Bouton (1847–1938) gründete de Dion schliesslich ein Unternehmen, das zeitweise zum grössten Autohersteller der Welt wurde. Mit einem zunächst mit Dampf betriebenen Gefährt holte sich der Graf bei der Zuverlässigkeitsfahrt von Paris nach Rouen einen ersten Achtungserfolg und stellte nach der Weltausstellung von 1889, wie andere auch, auf Benzinmotoren um, definitiv 1893. Das 1895 eingeführte „Tricycle à pétrole“ mit Einzylindermotor wurde zum Kassenschlager der Marke De Dion-Bouton. Zwischen 1895 und 1901 wurden 15.000 Exemplare davon verkauft. Auf diesem leichten Gefährt karikierte ihn die amerikanische Zeitschrift „Vanity Fair“ 1899 in lockerer, selbstbewusster Pose.



Abb. 100

Albert de Dion auf seinem Erfolgsschlager, dem Motordreirad. Lithographie von 1899 in der amerikanischen Revue „Vanity Fair“. Im Kommentar dazu steht dazu, er sei „a chief man in the world of automobilisation : which is the newest sport in Paris“. Er sei auch „the head oft he greatest motor cycle works in France ...“.

Albert de Dion fand mit Baron van Zuylen-de Rothschild einen kongenialen Partner zur Etablierung des Automobilismus in Frankreich. Dabei gingen sie zusammen strategisch vor, scharten für den neuen Automobil-Sport und die neue wirtschaftliche Branche zunächst die richtigen Leute um sich, gründeten den ersten Automobil-Club der Welt und organisierten mit diesem neuen Verein die entsprechenden Events. Zu den extravaganten Aufritten des auch in der Politik tätigen de Dion gehörten mit zunehmendem Alter seine Fahrten im jeweils neuesten Automobil seiner Marke, ostentativ gesteuert von einem schwarzafrikanischen Chauffeur, dem Mechaniker Zélélé (siehe Abb. 89).



Die Firma De Dion-Bouton vermarktete ihre Produkte früh mit einer für die damalige Zeit neuen Art von Werbung mittels Plakaten und anderer Medien, wie es dies vorher für Kutschen nicht gegeben hatte (ausführlicher S. 229ff.). Dabei setzten die beauftragten Illustratoren wie Wilhio stark auf die attraktive Frau als Werbemittel. Albert de Dions Firma wurde auch dank des neu eingeführten Brandings zur Marke.

Abb. 101

Frühe Werbung des Jahres 1900 für die Firma De Dion-Bouton, die auch dank des damals neuen Brandings zur Marke wurde.

Das Tricycle als Wegbereiter des vierrädrigen Automobils

Das motorisierte Tricycle konnte auf den vorausgegangenen Erfolg des Fahrrads aufbauen, von dem es auch früh dreirädrige Varianten gegeben hatte. Das Tricycle als erster Verkaufserfolg der Firma De Dion-Bouton hatte eine kurze Lebenszeit. Es wurde schon um 1912 wegen folgender Mängel zum Auslaufmodell (Merki 2002, 62ff.): schlechte Rutschfestigkeit in Kurven, fehlende Federung und wenig Schub. (Nebenbei: Das Tricycle in der Variante mit Dampfantrieb trug dazu bei, dass das Wort Chauffeur Eingang in viele Sprachen im Sinne des Fahrers eines selbstfahrenden Vehikels fand.)

Aber das Tricycle bahnte dem eigentlichen, vierrädrigen Automobil den Weg. Dieses leichte vierrädrige Modell mit nur zwei Plätzen wurde auch Voiturette genannt. Dazu gehörte auch der Peugeot des Umschlagbildes. Die Voituretten machten zwischen 1899 und 1901 45% aller französischen Pkw aus, besonders Modelle von Renault.

Deutschland hatte die Mode des Tricycle nicht mitgemacht, dafür gab es hier um 1905 einen Boom beim Motorrad. Marktführer waren die Neckarsulmer Fahrradwerke, abgekürzt NSU. Sie waren schnell und nicht so teuer wie ein Pkw. Zeitweise gab es in der Frühzeit in Deutschland mehr Motorräder als Automobile, zur Zeit des Ersten Weltkrieges machten sie ein Drittel aus. Das Tricar (vorne zwei Räder, hinten ein Rad) war eine Sonderform des Motorrads. Dabei war der Hauptsitz oft vorne angebracht und der Fahrer sass dahinter wie auf einem Motorrad.

Das aus der Fahrradbranche hervorgegangene Tricycle war, wie die Fahrräder der Zeit um 1890, bereits mit Luftreifen, meist Pneumatiks genannt, ausgerüstet. Dazu schrieb die „Deutsche Fahrzeug-Technik“: Erst der Luftreifen zauberte „den plötzlichen Millionenbedarf an Fahrrädern gleichsam aus der Erde.“ So geschah es auch beim Automobil um 1892. Der Luftreifen „ist einer der wesentlichsten Elemente geworden, der den Ersatz des Pferdes durch motorische Kraft“ vorantrieb. Der luftgefüllte Gummischlauch verdrängte schliesslich den Vollgummireifen fast vollständig, der vorher bei Stadtkutschen und frühen Automobilen vielfach angewendet worden war.

Seitenblick auf automobile Zugmaschinen vor Kutschen

Eine frühe Lösung, Kutschen mit Maschinen statt mit Pferden zu ziehen, war die Zugmaschine mit Dampfantrieb oder mit elektrischem Motor. Dabei wurde der untere Teil des Vordergestells des Kutschwagens entfernt, und der obere Drehkranz diente als Aufleger für einen entsprechend konstruierten, vorgesetzten Traktor. Damit konnte der weitaus grösste Teil einer Kutsche weiter verwendet und demselben Zugfahrzeug verschiedene Kutschen angehängt werden. Die erhaltenen Abbildungen zeigen Landauer, Wagonnetten und Ducs. Diese an sich praktische, aber eher unansehnliche Komposition blieb eine Übergangserscheinung der Jahre um 1900.

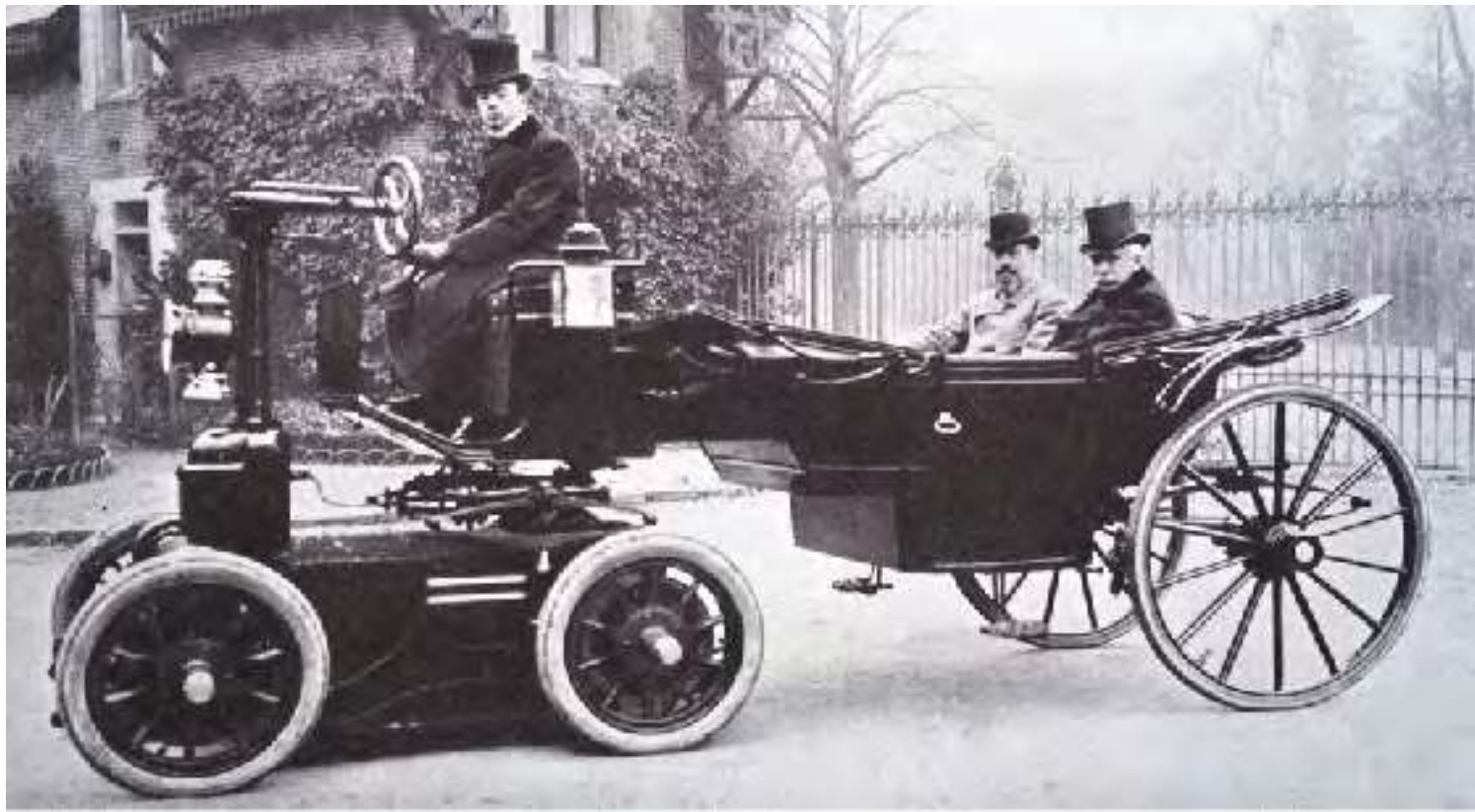


Abb. 102

Elektrisch angetriebene Zugmaschine vor dem Landauer des russischen Grossherzogs Alexis von 1898. Bei dieser Konstruktion sitzt der Fahrer auf dem Bock des angehängten Landauers. Die aufladbaren Batterien sind bei der Zugmaschine zwischen den Achsen verbaut.

Vergleich der Vor- und Nachteile von Pferdefuhrwerk und Automobil

In den Jahren nach 1900 wurden die Vor- und Nachteile zwischen den alten und neuen Verkehrsmittel vermehrt sachlich gegeneinander abgewogen. Dabei spielten die Kosten eine wesentliche Rolle. Sie setzten sich bei letzteren aus den Pferden und dem angespannten Wagen zusammen. Diese kosteten in der Anschaffung und ihrem Unterhalt sehr viel Geld. Schöne Fahrpferd-Gespanne waren in der Anschaffung zuweilen kostspieliger als der im Wagen selbst. Pro Pferd musste man bis zu 3.000.- Francs rechnen. Dazu kam das Geschirr mit einem namhaften Betrag (etwa der Hälfte des Wagens). Kutschen waren langlebig, Geschirre eher auch, aber nicht die Pferde. Sie werden zwar zwischen 20 und 30 Jahre alt, sind aber erst mit sechs Jahren voll einsatzfähig und hielten, wie erwähnt, früher im harten städtischen Einsatz nicht länger als sechs Jahre. Diese Tiere brauchten alle sechs Woche neue Hufeisen, bei Krankheiten den Einsatz von Tierärzten und mussten in entsprechenden Stallungen untergebracht und vom entsprechenden Personal gefüttert und umsorgt werden. Wie auch schon erwähnt, rechnete man für drei Pferde eine Vollzeitstelle. Dies war das Minimum für eine Herrschaftsstallung. Schon dafür war eine grössere Infrastruktur nötig, wie die folgenden Bilder einer ländlichen Stallanlage zeigen. Dort wohnten die begüterten Familien in der Regel zwischen Frühjahr und Herbst, im Winter aber in der Stadt. Dies bedeutete, dass dort eine zweite Einstallmöglichkeit für die Pferde zur Verfügung stehen musste. Auch dies waren in der Regel nicht reine Nutzbauten. Viele Familien betrachteten als Pferdefreunde ihre Stallanlagen als Prestigeobjekte. Bei Besuchen von Gleichgesinnten wurden in der Regel als erstes die Pferde in der Stallanlage vorgeführt.

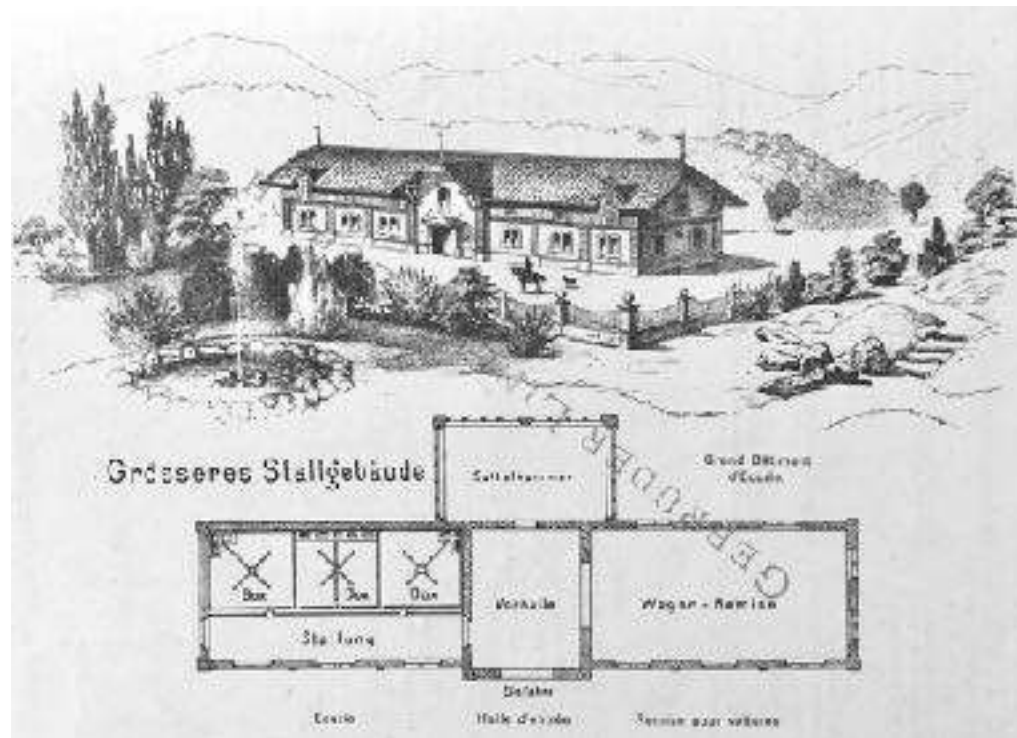


Abb. 103

Stallanlage für drei Pferde und drei Kutschen der Zeit um 1900. In der in der Mitte platzierten Vorhalle konnte vor Witterung geschützt eingespannt werden. Die drei Pferde standen im linken Flügel, im rechten lag die Wagenremise, und dahinter schloss die Geschirr- und Sattelkammer an.



Abb. 104

Erhaltene Stallanlage für sechs Pferde der Zeit um 1900 in Cham bei Zug in der Schweiz. In der Mitte liegen die Stallungen, links die Remisen, rechts die Sattelkammer. Darüber befanden sich früher die Wohnung des Kutschers und die Kammern der Stallknechte.

Bei vielen Stadtvillen Deutschlands der Zeit um 1900 entstanden entsprechende Stallanlagen. Diese wurden bei der zusätzlichen Anschaffung eines Automobils um eine Garage erweitert. Wenn die Herrschaft nicht mehr ritt und alle Pferde abgeschafft waren, ging die ganze Anlage an den Chauffeur über. Dies war etwa in Mannheim um 1907 bei den reichsten Familien der Fall (Ferdinand Werner, Mannheimer Villen: Architektur und Wohnkultur in den Quadranten und der Oststadt von Mannheim 2009, 150f.).

In Paris begann man schon in den 1890er Jahren, die Rentabilität von Kutsche und Auto zu vergleichen. Letzteres war zwar im Ankauf mindestens doppelt so teuer wie eine Kutsche, aber im Gebrauch billiger, so dass diese Mehrausgabe nach wenigen Jahren amortisiert war. Das belegten die Berechnungen des französischen Regionalpräsidenten eines Automobilclubs (Bouchet 1993, 201). Er kam für 50 km Fahrt beim Auto auf die Summe von 4.50 Francs (Benzin, Öl und Schmierung, Unterhalt und Reparaturen, Abrieb der Pneus und Diverses). Bei der

Kutsche aber auf 8.45 Francs, also fast das Doppelte; dabei waren die Kosten für Heu, Stroh und Hafer die grösste Ausgabe (5.00 Francs). Dazu kamen der Hufbeschlag, der Geschirrankauf, die Stallmiete, die Tierarztkosten und der allgemeine Unterhalt. Ähnliche Überlegungen machten auch grössere Unternehmen wie Warenhäuser für ihren Auslieferungsdienst. Das grosse „Magasin du Louvre“ in Paris, das wie das grosse Warenhaus „Printemps“ Dutzende Pferde unterhielt, errechnete Tageskosten für einen hippomobilen Fourgon von 15.44 Francs, für ein entsprechendes Auto aber nur 13.20 Francs, für Elektroautos des Systems Krieger sogar nur 8.13 Francs.

Die Zeitschrift „La locomotion automobile“ publizierte 1901 eine ähnliche Jahresberechnung (535f.). Die Kosten eines Zweispänner mit Wagen teilten sich folgendermassen auf (in Francs auf 1 Jahr bezogen):

Amortisation des Wagens und zweier Pferde mit Geschirren	880.-
Futter und Pflege	1.320.-
Stall und Remise	1.200.-
Reparaturen und Steuern	260.-
Total	6.600.-.

Kosten eines Automobils mit einem Tagesdurchschnitt von 60 km bei 20km/h Durchschnittsgeschwindigkeit:

Amortisation des Kaufpreises von 4.500.- auf 5 Jahre	900.-
Pneus	400.-
Benzin	600.-
Reparaturen	500.-
Steuern und Versicherung	360.-
Öl, Fett und Unvorhergesehenes	140.-
Garage	360.-
Total	3.260.-.

Für ein Zweigespann war gegenüber dem Automobil mit fast doppelt so hohen Kosten bei gleicher Leistung zu rechnen. Solche Rechnungen gab es in den Jahren 1902/03 auch für schwere Fuhrwerke mit vier vorgespannten Pferden, die 10 Tonnen laden konnten (AAZ D 1905, 39). In England schnitt nach längeren Versuchen samt zusätzlich berechneter Amortisation das „Fünf Tonnen Dampf-Automobil“ mit 7.990.- Mark Jahreskosten besser ab als das Pferdefuhrwerk mit 10.920.- mit seinen hohen Lohnkosten für die Fuhrleute und dem teuren Pferdefutter.



Abb. 105

Links: Hippomobiler Auslieferungs-Fourgon des Pariser Warenhauses Printemps um 1890.

Rechts: Das automobile Nachfolgemodell der Zeit um 1900.

Ähnliche Berechnungen wurden 1904/05 in der Schweiz für noch schwerere Fahrzeuge als Fourgons gemacht (Aus der Artikelfolge unter dem Titel „Etwas über das Automobil“ von Willi Bierbaum in „La Suisse sportive“ von 1904 und 1905): „Die meisten Motorlastwagenführer sind früher Kutscher gewesen, denen von den Motorfabriken das Lenken und Behandeln des Fahrzeuges beigebracht worden ist.“ Dann wird betont, ein Lkw schaffe 80 km pro Tag, koste 12.000.- Franken in der Anschaffung und 5.000.- Franken Unterhalt pro Jahr, das entspräche der Leistung von sieben Pferden, die pro Tier 1.200.- Franken Unterhalt im Jahr kosten würden. Dazu käme, dass heute neue Stallungen aus sanitären Gründen im Weichbild der Stadt kaum mehr angelegt werden können und bei Stallungen am Stadtrand viel Zeit durch die Anfahrten verloren würde. Fazit: Auch die Landwirtschaft begänne vom Auto zu profitieren.

Bilanz: Das Auto ist im Unterhalt billiger als der Hafermotor

Dieselben Argumente wie der „Mangel an Stallungen in den Städten“ waren auch in der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ von 1904 zu lesen, mit dem Schluss, der „kleine Motor-Geschäftswagen“ sei im Unterhalt „bedeutend billiger als der Hafermotor“ und könne drei- bis viermal mehr leisten am Tage als ein von Pferden gezogenes Fuhrwerk mit den dafür nötigen Ruhepausen für die Tiere. Solche Berechnungen führten zur entscheidenden Entwicklung, dass das Auto in den Zeit nach 1905 nicht nur für Reiche interessant wurde. Als in jener Zeit auch noch eine Verknappung der Futtermittel für das Pferd und in der Folge deren Verteuerung eintrat, ging die Schere noch mehr auf.

Im Jahre 1907 kam die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ in einem längeren Artikel unter dem Titel „Pferdefuhrwerk und Automobil“ zu folgendem Schluss (S. 63ff. und 110ff., Zusammenfassung): Die Vorteile des Autos sind die Schnelligkeit, die ideale Lenkbarkeit, die geringe Raumbeanspruchung (kein Pferdevorspann) und die grössere Zugleistung. Die Mängel sind aber der Benzingeruch, die Staubentwicklung und die vermehrten Unglücksfälle; das Auto ist auf gute Strassen angewiesen und wird deshalb nur dort zur Konkurrenz, besonders in grossen Städten, es ist vielen Störungen ausgesetzt und benötigt teure Reparaturen. Fazit: „In der Grossstadt wird das Automobil daher das Pferdefuhrwerk als Reise- Sport- und Luxuswagen und ebenso als Geschäftsfuhrwerk zum grossen und einstmals sicher auch zum grössten Teil verdrängen (...).“ Dies erfolge aber nicht völlig, denn das elegante Pferdefuhrwerk hat einen „unzweifelhaft vornehmeren, gleichsam aristokratischeren Charakter an sich“. Die Menschen auf dem Land „lassen dem Automobil günstigstenfalls nur einen ganz beschränkten Platz seiner Verwendung und machen das Pferdefuhrwerk zweifellos für immer zum dominierenden Fahrzeug in jeder Funktion“. „Automobil und Pferdefuhrwerk werden sich nach Massgabe ihrer Vorzüge und Nachteile in die Funktion des Fahr- und Verkehrswesens teilen.“ Nur „Automobilschwärmer prophezeien, dass das Automobil die Todesstunde für Pferd und Pferdefuhrwerk bedeute“.

Diese Prognosen waren für die deutschen Wagenbauer ambivalent und damit gefährlich. Sie konnten einerseits auf weitere Aufträge im Stammbereich hoffen, nämlich der Produktion „exklusiver Luxusfuhrwerke“. Dazu gehörten besonders die damals beliebten Kutschierwagen in deutschem Stil mit ihren Lattensitzen (ausführlich dazu: Furger 2020b, 302ff.).

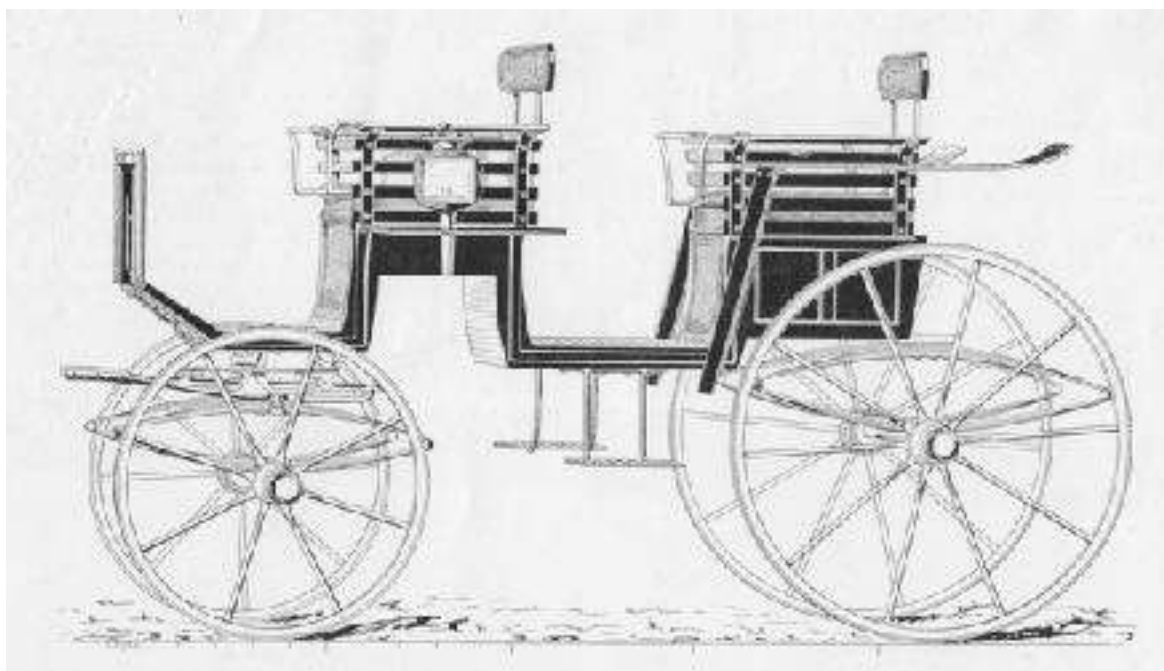


Abb. 106

Neuer deutscher Kutschierwagen des Jahres 1907 mit Lattensitzen für vier Personen. Solche Wagen waren nicht teuer, mit den grossen Rädern auch auf schlechten Feldwegen geländegängig und vielfältig verwendbar als „Herren-Phaëton oder Jagdwagen“.

Die traditionell orientierten Kutschenfabrikanten mussten von jetzt an mit dauernder Konkurrenz im Automobilbereich rechnen, wie dies im Auswertungsteil noch ausgeführt wird.

Die alte Klotzbremse und drei neue Bremssysteme

Kutschen, die für den Einsatz im flachen Land gebaut wurden, wiesen im frühen 19. Jahrhundert noch kaum mechanische Bremsen auf; das Zurückhalten des Wagens überliess man den Pferden in ihren Geschirren über am Deichsel festgemachte Aufhalterriemen. Ältere einfache Bremsmittel waren einem Hinterrad unterlegte Rad- oder Hemmschuhe. Gegen das unbeabsichtigt Zurückrollen einer Kutsche am Berg diente vor allem bei Reisewagen die Bergstütze, ein an der Spitze mit Eisen beschlagener Holzstab. Für hügeliges Gelände wurden Kutschen aber ab circa 1850 zunehmend mit der einfachen, auf die Hinterräder wirkenden Klotzbremse ausgerüstet. Sie wurde über Stangenverbindungen auf einen Hebel, ein Schwungrad oder eine Spindel (mit Schneckenkonstruktion unter der Sitzbank) vom Kutschierenden von Hand betätigt. Diese Mechanik diente auch zur Sicherung des Fahrzeuges beim Aus- und Einspannen, ihre Bremswirkung war bei Fahrzeugen mit Vollgummireifen eher begrenzt, bei solchen mit Eisenreifen besser. Die frühesten Automobile wurden noch mit demselben System der Klotzbremse ausgestattet.

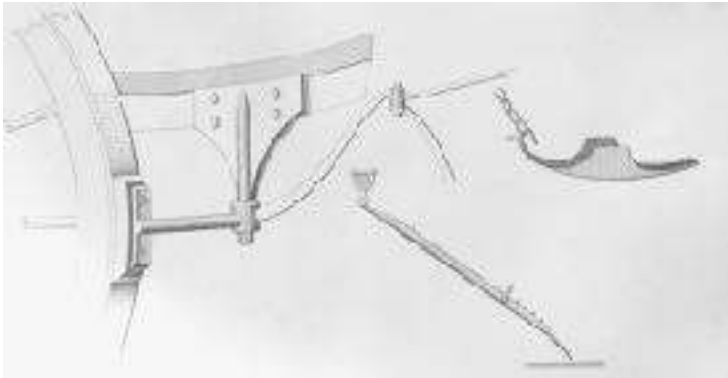


Abb. 107

Die drei wichtigsten Bremssysteme für Kutschen.

Links: Klotzbremse, wie sie noch bei frühen Automobilen üblich war.

Rechts: Hemmschuh. Dieser kam bei den Automobilen nicht mehr zur Anwendung, weil der unterlegte Radschuh jeweils heisslief und die Pneumatik Schaden genommen hätte.

Unten: Bergstütze, die so abgelegt werden kann, dass sie auf Bergfahrt mitgeschleift wird. Sie wurde noch in der frühen Autozeit eingesetzt

In der Zeit um 1900 kam als Neuerung die besser wirkende Bandbremse dazu, die noch zur Kutschenzeit erfunden wurde. Die Bremswirkung übten hier mit Leder belegte, über eine Trommel geführte, federnde Metallbänder aus. Die Trommel war dabei an den Innenseiten der Radnaben der Hinterräder angebracht.

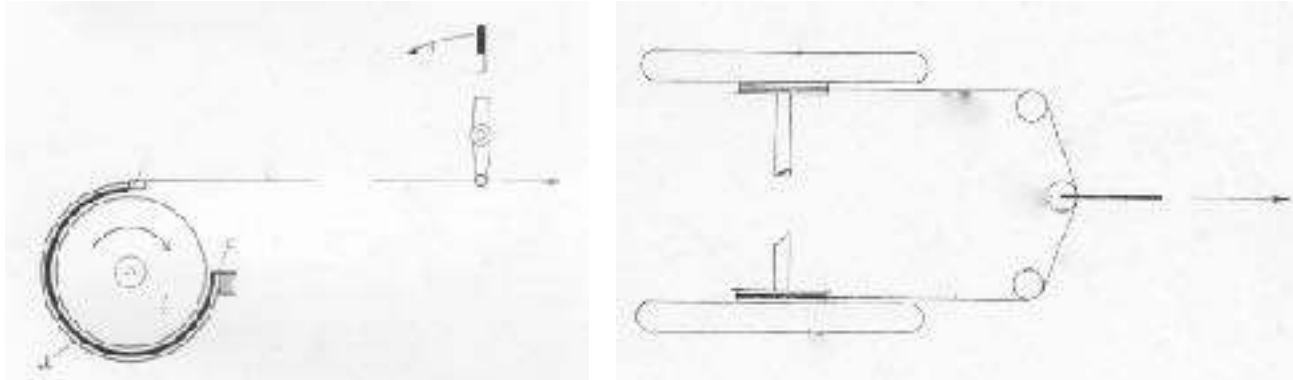


Abb. 108

Das System der Bandbremse

Seilzüge ziehen über Umlenkrollen federnde Metallbänder an, die um an den Radnaben der Hinterräder angebrachte Trommeln geschlungen sind (a = federndes Stahlband, b = Bremstrommel, c = Radnabe).

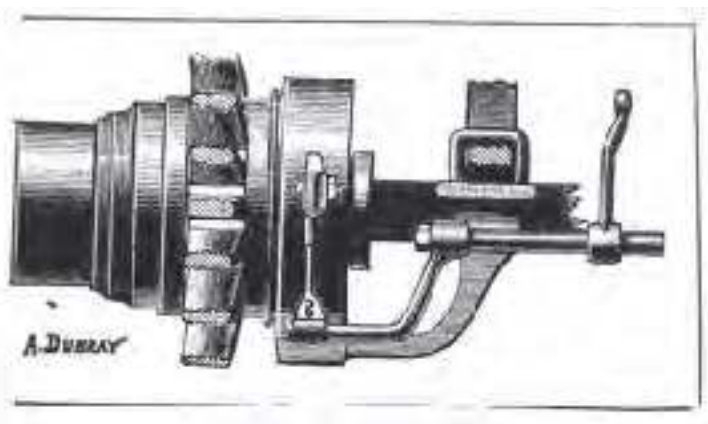


Abb. 109

Die schon zur Kutschenzeit erfundene Bandbremse (franz. „frein à chapeau“) wurde auch in Frankreich für Luxuswagen wie Mylords empfohlen und in Fachzeitschriften vorgestellt.

Die Bandbremse wurde (anders als die Klotzbremse) meist durch ein Fusspedal betätigt, das über Seilzüge und/oder Ketten auf den an den Naben der Hinterräder angebrachten Mechanismus wirkte. Auch dieses Bremssystem hatte jedoch viele Mängel, wie die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1907 ausführlich argumentierte. Wegen ihrer Konstruktion wirkte sie nicht beim Rückwärtsfahren. Frühe Autos neigten aber mit ihren schwachen Motoren dazu, am Berg unbeabsichtigt zurückzurollen, weshalb man sich mit der archaischen, hinten mitgeschleiften Bergstütze behelfen musste, wie sie auf der vorangehenden Seite abgebildet ist. „Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1907, 85: „Ist der Berg steil, so lässt man die Bergstütze der Sicherheit halber herunter“.

Wegen solcher Nachteile wurde um 1900 immer mehr der inzwischen erfundenen Innenbackenbremse, wie man sie heute noch als Trommelbremse kennt, der Vorzug gegeben. Sie war auch schon für Kutschen entwickelt und 1881 patentiert worden.



Abb. 110

Das System der Innenbackenbremse für Kutschen, heute auch Trommelbremse genannt. Sie wurde vom Engländer Walter Russell Mortimer für Kutschen erfunden und am 26. Juli 1881 in Grossbritannien patentiert.

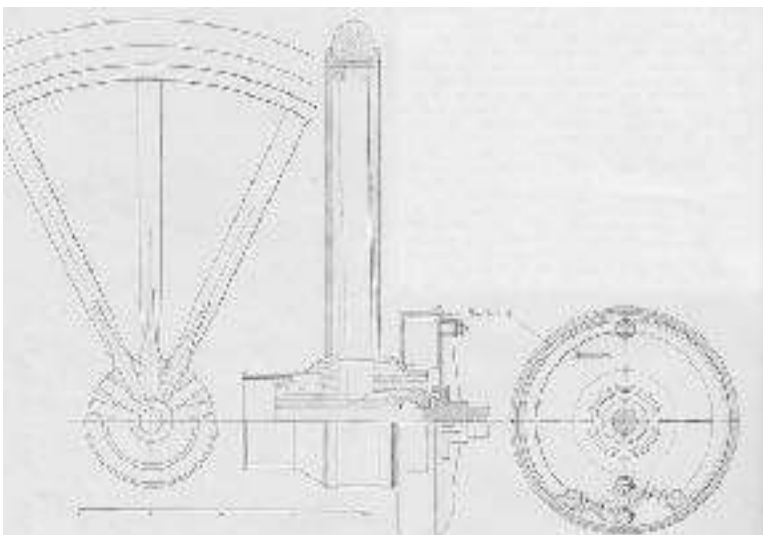


Abb. 111

In Deutschland um 1910 durch die Firma Traugott Golde in Gera weiter entwickelte Backenbremse für Luxuskutschen. Im Kommentar steht, solche Nabenbremsen seien für „Räder mit Gummireifen“ ein Bedürfnis, weil die Reibung zwischen Bremsklotz und Rad bei der klassischen Klotzbremse ungenügend wirke, vor allem bei Nässe. (Die eingeschriebene Notiz bezeichnet die „Bremsbacken“.)

Die Innenbackenbremse wird auch als Trommelbremse bezeichnet, aber eigentlich ist auch die Bandbremse schon eine Trommelbremse. Dass beide Systeme schon zur Pferdezeit und für Luxuskutschen erfunden wurden, weiss heute kaum mehr jemand. (Schaut man etwa unter den entsprechenden Stichworten bei Wikipedia nach, folgen nur Einträge in Zusammenhang mit dem Automobil.)

Wegen der höheren Geschwindigkeit der Autos und ihrem höherem Gewicht wurden diese bevorzugt mit den effizienteren neuen Bremsanlagen ausgerüstet. Dazu kamen immer häufiger auf alle vier Räder wirkende Bremssysteme. Diese neue Entwicklung führte mit dazu, dass Automobile schliesslich deutlich besser gebremst werden konnten als Pferdefuhrwerke. Die grossen Fortschritte der Bremstechnik an Automobilen belegen zeitgenössische Statistiken.

Eine deutsche Untersuchung (AAZ 1906) unterschied zwischen „Aussen- und Innenbremsung“, also zwischen der Klotzbremse und der Trommelbremse (mit Band oder Innenbacken):

	1903	1904	1905
Aussenbremsung	56 %	18 %	9 %
Innenbremsung	44 %	82 %	91 %.

Diese Statistik belegt die schnelle Abnahme der alten Backenbremse („nur noch an einigen zweitklassigen Wagen in Gebrauch“ zugunsten der Trommelbremsen (vorab bei „grossen Wagen“, aber auch bei „einigen Voituretten“). Während die bisherigen Bremssysteme ursprünglich noch für Kutschen erfunden wurden, war die im Jahre 1902 vom Engländer F. W. Lanchester patentierte Scheibenbremse eine Neuheit der Automobilzeit.



Abb. 112

Eine Folge des langen Bremsweges des Pferdegespanns: Der Besitzer des rassigen Dogcart's fährt um 1900 auf ein über die Kreuzung fahrendes Auto auf, das von einer Hausecke verdeckt war. Der Deichselkopf rammt dabei ausgerechnet den Fahrer des Automobils.

„Bremsen-Konkurrenz“ zwischen Kutsche und Automobil

Die Diskussion der Vor- und Nachteile zwischen Kutsche und Automobil wurde um 1900 recht emotional geführt. Traditionalisten rückten die Nachteile der Automobile wie Staub und Gestank derart stark in den Vordergrund, dass die Gegenseite mit belegbaren Schwächen der Pferdegespanne zu kontern begann. Dazu gehörte deren langer Bremsweg, der vor dem Hintergrund vieler Unfälle mit Experimenten genauer untersucht wurde. Eine solche „Bremsen-Konkurrenz“ ergab 1906 in Berlin einen „überwältigenden, wenn auch nicht totalen Sieg des Automobils über das Pferdegespann“ (DFT 1907, 20ff.). In vier Geschwindigkeiten traten eine Pferdedroschke gegen eine Autodroschke an. Sogar bei hohen Geschwindigkeiten siegte dabei das Auto um einige Meter. (Nur bei Lastfuhrwerken fiel das Resultat des Pferdefuhrwerks besser aus.)

Diese Ausmarchung fand im grösseren Rahmen eines geplanten Haftpflichtgesetzes des deutschen Reichstages statt, das bei einem Unfall zwischen Fuhrwerk und Automobil grundsätzlich den Autofahrer verantwortlich machte. Dagegen begannen sich Automobilfreunde zu wehren. Vorausgegangen waren einige Prozesse, in denen Gespannbesitzer gegen Automobilisten geklagt hatten, ihre Pferde hätten durch den Autolärm gescheut, und schliesslich seien dadurch Kinder verletzt worden. War bisher immer der Fahrer des neuartigen Fahrzeuges als

schuldig betrachtet worden, begann um 1905 die Situation zu kippen. Jetzt wurden allmählich auch die Pferdebesitzer in die Pflicht genommen und ihnen auferlegt, ihre Tiere an die neuen Lärmquellen zu gewöhnen.



Abb. 113 und 114
Systematische Angewöhnen von Pferde an die neuen Automobile in Amerika.

In deutschen Automobil-Fachzeitschriften wurde vorgeführt, wie das innovativere Amerika schon früh Pferde an den Umgang mit den neuen Autos gewöhnte. Dabei wurden zunächst behutsam den Pferden auf ihrem Hof Autos im Stehen vorgeführt, dann im Fahren und schliesslich im gemischten Konvoi ausgefahren.

Das Problem der Pannenanfälligkeit früher Autos und die daraus resultierende Häme der Pferdeleute

Die Reparaturanfälligkeit der Automotoren war um 1905 ein Dauerthema. Deshalb musste der Fahrer zu Beginn gleichzeitig eine Art Mechaniker sein oder einen solchen mitfahren lassen, zumal auch die Versorgung des Motors mit dem richtigen Benzingemisch durch entsprechende Regler nicht ganz einfach war. Ein besonders Problem boten die anfälligen Reifen, die sich schnell abnützten und deshalb, wie bereits erwähnt, einen rechten Kostenpunkt beim Unterhalt ausmachten. Dazu kam die ständig drohende Gefahr von platten Reifen infolge spitzer Gegenstände auf den Strassen wie Huf- oder Schuhnägel.

Pannenszenen gehörten damals zum Alltag auf den Überlandstrassen und wurden dementsprechend in zahlreichen Szenen festgehalten. Reifenpannen konnten meist selbst behoben werden, zumal auf jedem frühen Automobil mindestens ein Ersatzreifen mitgeführt wurde. Schwieriger waren versagende Motoren. Zu deren Behebung wurde zwar stets ein grösserer Satz Werkzeuge in einer auf dem Trittbrett montierten Kiste griffbereit mitgeführt. Aber oft scheiterten die Versuche der Fahrer zur Behebung der Mängel, wie dies die folgende Szenenfolge zeigt.

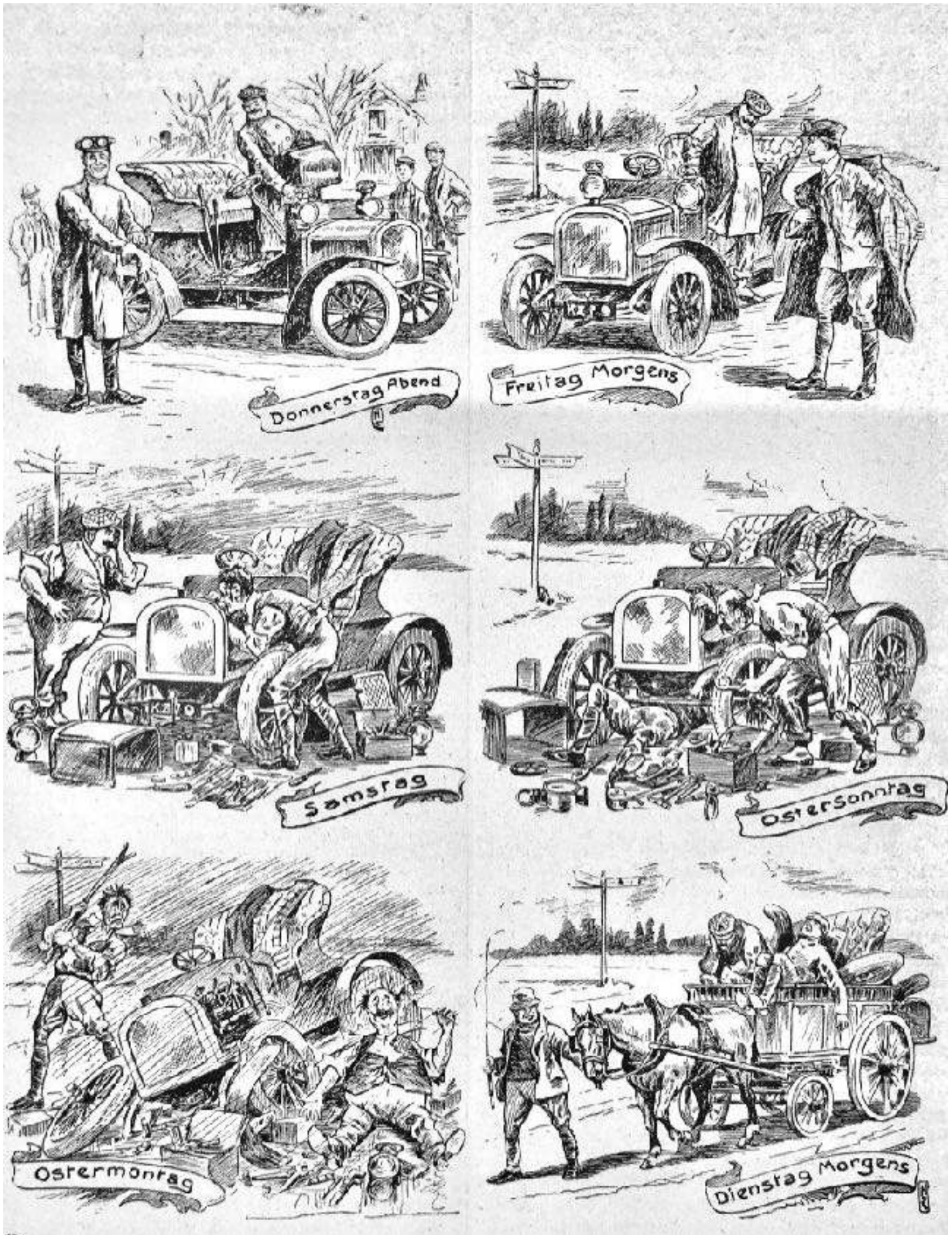


Abb. 115

1907: Stolz brechen zwei Freunde vor Ostern zu einer Fahrt auf. Schon am nächsten Tag versagt das Auto seinen Dienst. Am dritten Tag danach ist der Motor zwar zerlegt, aber nicht repariert. Die Rückkehr erfolgt im Pferdewagen.

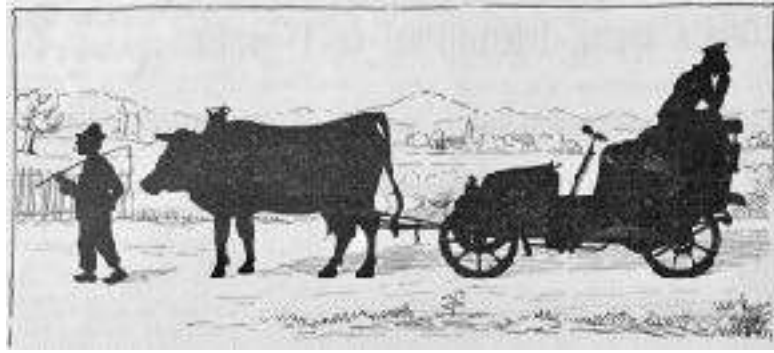


Abb. 116

So endete im Jahre 1904 für einen Schweizer der Versuch, an einem Autorennen teilzunehmen: Ochs müssen den enttäuschten Automobilisten von der Strasse weg in die nächste Garage schleppen.

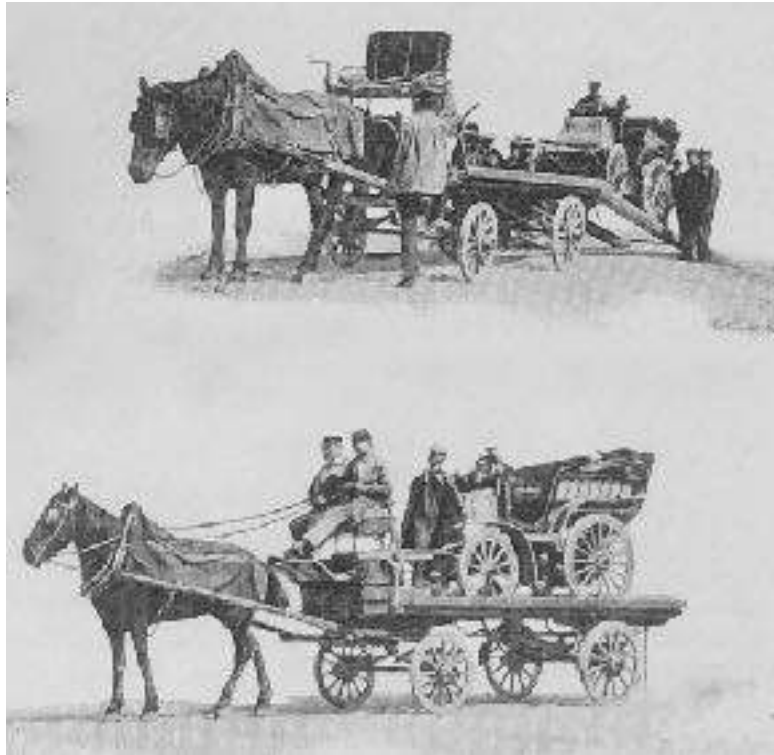


Abb. 117

Eine andere Lösung der „dépannage“ war der Abtransport des schadhaften Automobils auf einem schweren Pferdefuhrwerk. Mit diesen beiden Bildern wurde für einen montäglichen Abholdienst der am Sonntag liegen gebliebenen Motorwagen durch einen pferdegezogenen Camion in Genf Werbung gemacht.

Die Arroganz der Herrenfahrer und ihrer Chauffeure

Die Häme der Pferdefreunde hatte tiefere Gründe. Das neue Verkehrsmittel entzog einigen im Pferdebereich tätigen Berufsleuten ihre wirtschaftliche Grundlage (zur Wut der Kutscher auf die neuen Fahrer siehe auch S. 130). Ein anderer Grund war die Arroganz der neuen Herrenfahrer mit ihrer rücksichtslosen Fahrweise. Diese wurde bald zu einem Stereotyp, das seinen Niederschlag in vielen Bildern fand.



Abb. 118

Ein Auto überholt eine Kutsche in rücksichtsloser Fahrt, die beiden Pferde scheuen und bringen dabei die Kutsche von der Strasse ab. Danach werden sie von einer dichten Staubwolke eingehüllt werden.



Abb. 119

Ein Reiter mit Jungpferd an der Hand kommt bei der Annäherung eines Automobils von hinten in Schwierigkeiten. Farbdruck nach einem Bild von George Wright (1860–1942) um 1905.

Die neuen Motorwagen waren für die Pferde mit ihrem angeborenen Fluchtinstinkt ein Problem, das die reichen Herrenfahrer lange zu wenig respektierten. Dies obwohl viele Automobilisten selbst auch Reiter waren. Gerade deshalb kamen die neuen Herrenfahrer bei den Landwirten schlecht an; sie sahen in ihnen dieselben Herrenreiter, die auf ihren Fuchsjagden rücksichtslos über ihre Felder zu galoppieren pflegten. Dazu kam sicher auch eine Portion Neid, zumal Automobile für Normalbürger lange unerschwinglich blieben.

Zum arroganten Auftritt der neuen Herrenfahrer trug ihre martialisch wirkende Schutzkleidung bei, die sie selbst zu einer Art dämonischem Markenzeichen hochstilisierten (allgemein zur neuen Automobil-Mode siehe S. 93f.). In Karikaturen über frühe Automobilisten und in vielen Abbildungen jener Zeit wurde das Stereotyp des rücksichtslosen und bornierten Reichen häufig thematisiert.



Abb. 120

Mit solchen Bildern warben frühe Automobilisten für ihre Ausstellungen. Dieses Sujet wurde auch für die Plakate der Automobil-Ausstellung in Berlin des Jahres 1906 verwendet.

Dazu kam ein Phänomen, das man schon aus der Kutschenzeit bestens kannte: Angestellte Berufsfahrer nahmen gerne die Attitüde ihrer Herrschaft an. So stand schon 1833 in einem Buch über Paris, die Kutscher der grossen Herren würden sich selbst wie Aristokraten aufführen, von ihrem hohen Kutschbock auf die anderen herabblicken. Kurz: „Ils se traitent comme leurs maîtres“ (Nicolas Brazier, *Les cochers de Paris*, 1833). Das heisst: Sie führen sich wie ihre Herren auf. So war es schon vor der Revolution gewesen. Die Aristokraten und ihre Kutscher fuhren früher so rücksichtslos durch Paris, dass während der Revolution von 1789 allen Ernstes ein generelles Kutschenfahrverbot in der Stadt diskutiert wurde.



Abb. 121

Ein im Nassschnee stecken gebliebenes Coupé wird samt dem Kutscher vom vorbeifahrenden Automobil bespritzt, der am Steuer sitzende Chauffeur grinst.

Es gibt einige Belege für die Süffisanz, mit der frühe Automobilisten ihren schlechten Stil selber zelebrierten. Das belegen etwa von einem fragwürdigen Humor und Frauenbild zeugende Darstellungen auf Menükarten von Automobilisten-Treffen. Dazu gehört die folgende Szene einer auf die Motorhaube genommenen Reiterin.



Abb. 122

Ein Automobilist lädt eine Reiterin auf die Motorhaube. In solchen Karikaturen drückte sich der damalige Humor der Herrenfahrer aus. Die abgebildete Darstellung zierte die Speisekarte des Abendessens vom 14. 12. 1907 des Schweizerischen Automobilclubs (ACS).

Die Probleme zwischen den neuen Schnellfahrern und den langsameren Verkehrsteilnehmern führte zu erheblichen Konflikten, die die frühen Automobilisten als Hetze und Krieg beschrieben. So stand in einem Artikel unter dem Titel „Die Automobil-Hetze“, Hänseleien würde man sich noch gefallen lassen (AAZ D 1905, 27). Denn solche habe es auch gegenüber den neuen Dampfschiffen und frisch eingeführten Eisenbahnen gegeben. Aber: „Mit der Zeit arten die Neckereien zu Rohheiten aus. Der Autler auf der Landstrasse ist nicht mehr vor einem tückischen Attentat oder

vor Brutalitäten sicher“. Damit waren vor allem Steinwürfe und über die Strasse gespannte Drähte gemeint. Die gleiche Zeitschrift schrieb (AAZ D 1905, 49): „In vielen Orten macht es sich die Jugend zur Aufgabe, auf durchfahrende Automobile mit Steinen zu werfen, ohne dass ihnen dies von den Erwachsenen verwehrt würde.“ Ein Jahr später erschien im gleichen Organ ein Artikel mit dem Titel „Der Krieg gegen das Auto“ (AAZ D 1906, 43). Darin wurde die Rolle der Presse beklagt, die jeden Unfall mit einem Auto durch ihre Blätter „peitschen“ würde und so „das grosse Publikum“ zur Parteinahme gegen das neue Verkehrsmittel einnähme und den Automobilismus „lediglich als Luxusport“ ansähe. Dann folgen Argumente, warum man diesen aber als „ein Stück moderner Welt“ einzustufen habe, das, „wenn auch unabsichtlich, auch ethische Ziele verfolge“. Damit war die „unbegrenzte Ausnutzung der Zugtiere“ ebenso gemeint wie die Ausbeutung der Droschkenpferde. Solche Argumente trafen einen empfindlichen Nerv der Zeit und begannen zu überzeugen. Dem frühen Automobilismus kam jetzt auch zupass, dass sich nunmehr nicht nur Reiche des Autos bedienten, sondern mit den Ärzten eine neue Berufsgruppe, gegen die man kaum Vorbehalte anbringen konnte.

Landärzte stellen früh auf das Automobil um

Die Landärzte waren viel auf den Strassen unterwegs, mussten sie doch täglich mehrere Patienten an ihrem Wohnort aufsuchen. Um 1900 war es weniger üblich gewesen, eine ortsbezogene Praxis zu betreiben. (Den Patienten selbst fehlten die Verkehrsmittel.) Also musste der Arzt mobil sein, sogar in der Stadt. Die Landärzte benutzten im 19. Jh. häufig einspännige Chaisen, die bei schlechtem Wetter mit ihrem Halbverdeck und der ledernen Kniedecke gut gegen die Witterung ausgerüstet und auch leicht gebaut waren. Das Modell Chaise wurde deshalb oft und bis heute noch auch „Doktorwagen“ genannt. Es gibt viele Anekdoten von Ärzten in ihren Gefährten, die bei Nacht und Nebel ausfahren mussten. Die folgende stammt von einem Arzt in Allschwil bei Basel (Hermann Augustin, Als er noch Chaise fuhr ... Aufzeichnungen eines alten Landarztes, Basel 1984, 6 und 14): „Die Chaise ist des Landarztes fahrendes Gezelt (...) vom Sturm gepackt schaukelt sie hin und her (...) der Regen trommelt auf das Verdeck.“ Schon der Vater dieses Gewährsmannes hatte es so gemacht, und er pflegte sogar die jungen Pferde selbst einzufahren: „Waren sie störrisch und ungebärdig, mussten sie weite Strecken mit. Todmüde kamen sie dann heim. Ein solch struppiger Wildling war bei meines Vaters letzter Krankentour eingespannt. (...) Das Pferde wurde scheu. Er bäumte sich auf und stürzte mit Chaise und Arzt das Tobel hinunter (...) Der Vater lag tot im Gefährt, die Zügel fest in den Händen haltend.“



Abb. 123

Das alte Modell der einspännigen Chaise wurde als Doktorwagen im frühen 20. Jh. noch lange weiter gebaut. Dieses Modell entstand um 1900 bei Geissberger in Zürich.

Autos waren zwar, wie schon bemerkt, in der Anschaffung deutlich teurer als eine Chaise, aber sie waren schneller. Mit dem Resultat, dass der Arzt deutlich mehr Patienten an einem Tag anfahren konnte und unter dem Strich das Auto deshalb besser als die Kutsche abschnitt. Diese wirtschaftliche Überlegung führte zur Anschaffung von Automobilen durch viele Ärzte. Sie gehörten um 1900 zur grössten Gruppe derer, die sich neben den reichen Sportbegeisterten ein frühes Automobil zulegte. Dies wiederum machten sich autofreundliche Zeitschriften zunutze, um das Automobil in ein neues Licht zu stellen, darunter auch 1904/05 die neue schweizerische, autofreundliche Sportzeitschrift „La Suisse sportive“: „Jeder Stand zieht Nutzen aus dem Automobil, der junge Chauffeur nach relativ

kurzer Lehrzeit, Gasthöfe haben wieder mehr Kunden, der Reisegenuss nimmt zu, eine Autofahrt ist gesund wie ein Luftwellenbad“. In Amerika ist nach einer Umfrage „(...) die Entwicklung des Automobils von grösserer Wichtigkeit für die Ärzte.“ Sie erreichen damit den Patienten in der „am schnellsten, sichersten, leichtesten und billigsten Art“.

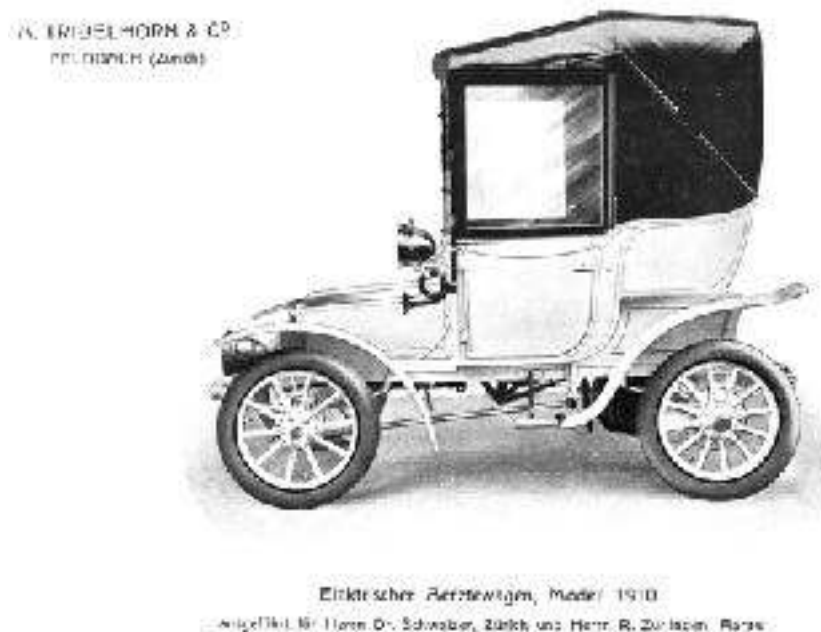


Abb. 124

Ärztewagen aus dem Katalog der auf frühe elektrische Autos spezialisierten Firma Tribelhorn & Cie. in Feldbach am Zürichsee. Der Aufbau des Innenlenkers ist der alten zweiplätzig Chaise mit ablegbarem Verdeck ähnlich. Die Karosserie stammte wohl von Geissberger in Zürich.

An diese neuen Absatzmöglichkeiten passten sich die Chassishersteller und die Karosserien sogleich an und boten jetzt auch kleine Modelle an, die die gleichen Vorzüge wie die alten Chaisen aufwiesen: leichte zweisitzige Typen mit Halbverdeck oder sogar schon als eine Art Innenlenker konstruiert. In ihren Verkaufskatalogen druckten sie „Ärztezeugnisse“ ab, wie etwa im Prospekt der Zürcher Firma Turicum im Rahmen der damals üblichen „Zeugnismappe“. Darin wurde etwa ein „selbstfahrender Arzt“ so zitiert: Das „Führen des Wagens ist sehr einfach“. Ein anderer schätzt das „mühevolle Ankurbeln auch im Winter“ und ein Dritter aus der Oberpfalz meint: „nach meinen Pferden habe ich unter solchen Umständen keine Sehnsucht“. Eine ähnliche Entwicklung fand aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen bei den Krankenwagen von Gemeinden und Krankenhäusern statt. Obwohl diese im Ankauf deutlich teurer als die alten pferdegezogenen Wagen waren, stellten viele auf neue Automobile um. Aus Kostengründen wurden auch ältere Aufbauten von Pferdewagen auf ein Automobil-Chassis gesetzt.

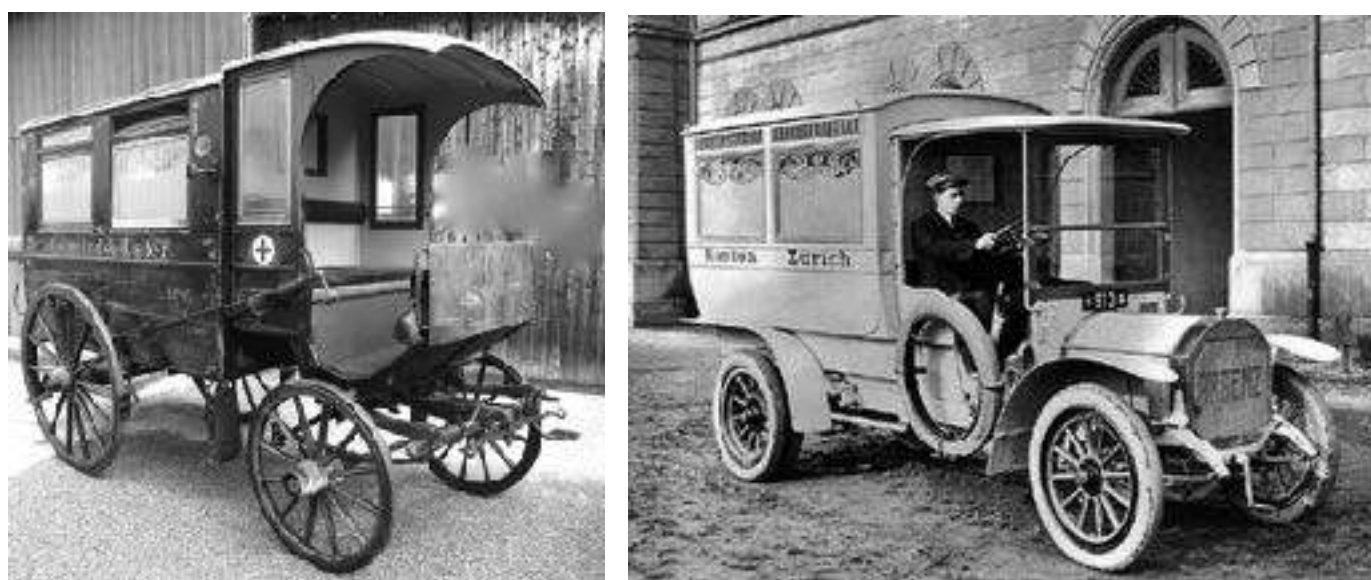


Abb. 125

Krankenwagen des Kantons Zürich. Links als Kutsche von circa 1895 und rechts als Automobil auf Chassis Arbenz von 1907, beide von Geissberger in Zürich karossiert.

Die Wechselkarosserie

Letztlich machten die Karossier in der Frühzeit des Automobils nichts anderes, als ihre traditionellen Kastenformen massgerecht auf ein neuartiges Untergestell zu setzen. Zum Teil wurden sogar verschiedene Aufbauten für dasselbe Chassis konzipiert. Solche Kombinationen hatte es schon zur Kutschenzeit gegeben. Häufig war auch die Lösung, Kästen im Winter vom Radgestell auf ein Kufengestell zu setzen.

Kutschen wurden auch immer wieder so konzipiert, dass sie im Sommer offen und im Winter geschlossen gefahren werden konnten. Dazu gehörten vor allem in der Zeit um 1860/70 Lösungen mit separaten Aufsätzen, wie dies Abb. 35 zeigte. Dieses System setzte sich bei den Omnibussen am längsten durch. Sie wurden deshalb „Omnibus à ballon“ genannt, weil man im Frühjahr den Aufsatz mit den Glasscheiben in der Remise an Haken wie einen Ballonkorb hochziehen konnte.



Dasselbe Prinzip setzte sich in der Automobilzeit fort. Der Aufsatz wurde weiter „ballon“ genannt. Weil hier das Chassis mit dem Motor der teuerste Teil des Ganzen war, wurden wieder mehr solche Kombinationsmöglichkeiten durchgespielt, von Winteraufsätzen bis zu einer ganzen zweiten Karosserie. Dabei gab es auch leichtere Aufsätze, die man in der eigenen Garage im Winter montieren konnte. Dazu gehörten Patent-Aufsätze wie etwa der bekannte „Bruegge-Limousinenaufsatz“.

Abb. 126

Omnibus à ballon mit hochgezogenem Kasten-Oberteil: Auf den Winter hin wurde dem in den besseren Jahreszeiten offen gefahrenen Omnibus das in der Remise am Dach aufgehängte Oberteil mit den Scheiben aufgesetzt.



Abb. 127

In der Cité de l'Automobile in Mulhouse ausstellte Wechselkarosserie, ein Coupékasten mit Chauffeursitz zum dahinter ausgestellten, offenen Runabout.

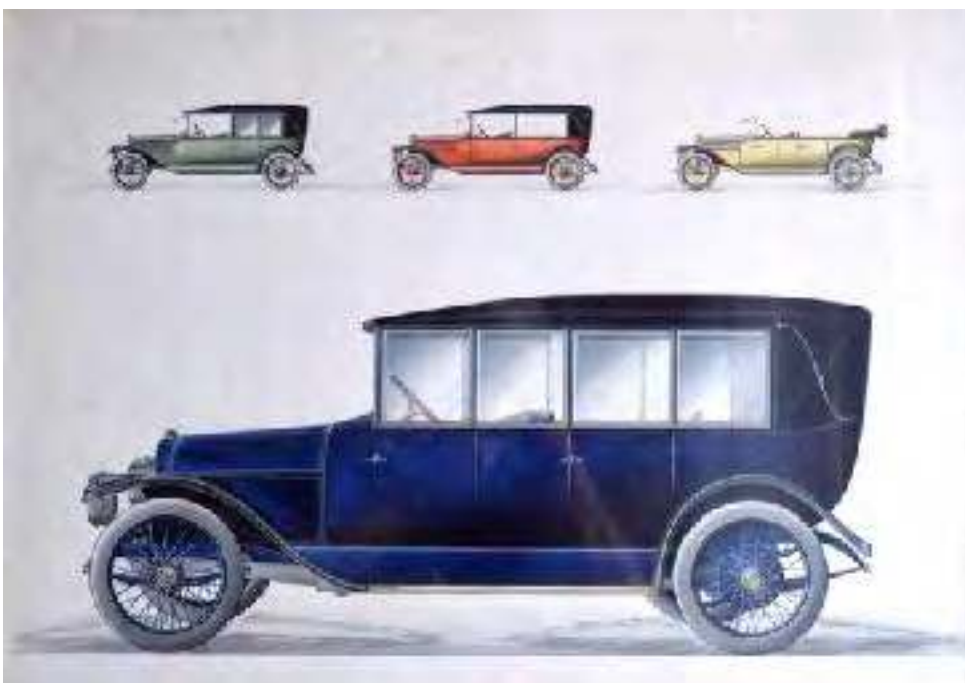


Abb. 128

Ein- und derselbe Tourenwagen um 1911 mit Patentverdeck, wegnehmbaren Seitenscheiben und Vorderdach nach einer Zeichnung wohl von Emil Geissberger. Solche Typen wurden auf Martini-Chassis realisiert.

Langfristig setzten sich schwere Aufsätze aber in der Automobilzeit nicht durch. Zu aufwändig war jeweils der Wechsel, für den das Fahrzeug zum Karossier gefahren werden musste. Bei den an sich offenen Tourenwagen hatte eine andere Lösung länger Bestand. Sie konnten mit leichten, aus umlegbaren Gestängen konstruierten Klappverdecken aus Leinwand zu einem gedeckten Wagen umgerüstet werden. Bei schlechtem Wetter konnte sogar der Sitzbereich mittels mit Ösen versehenen Seitenteilen ringsum verschlossen werden. In diese Seitenplanen waren Fenster aus Zelluloid eingesetzt.

Zur Rolle der Frau beim Übergang vom Pferd zum Automobil

Die wichtige Rolle der Frau bei der Einführung des Automobils illustriert die Darstellung auf dem Umschlag. Sie wurde im ersten Abschnitt A gewürdigt. Der Beitrag der Frau zum Aufkommen des Automobils ist mittlerweile kulturhistorisch gut untersucht, besonders ihre tragende Rolle im frühen Rennsport. Dieses Thema wurde schon in Zusammenhang mit der Baronin van Zuylen-de Rotschild angesprochen.

Zur bekanntesten Rennfahrerin der frühen Autozeit wurde Camille du Gast (1868–1942). Die erfolgreiche Reiterin, Sportlerin und auch abschätzig als „Walküre der Mechanik“ bezeichnete Frau hatte 1901 das Rennen Paris-Berlin erfolgreich beendet, wurde dann aber 1904 am Gordon Benett-Rennen wegen „Unerfahrenheit“ und „weiblicher Nervosität“ gesperrt.



Abb. 129
Camille du Gast auf einem ihrer Rennwagen im Jahre 1904.



Abb. 130
Links: Die Stallanlage der Duchesse d'Uzès in Bonnelles bei Rambouillet.
Rechts: Die Duchesse d'Uzès als Fahrerin des Sechserzuges von Graf Potocki in Paris.

Zum Aushängeschild der frühen Automobilistinnen wurde allen voran die S. 11 schon abgebildete Duchesse d'Uzès (1867–1933). Sie war wie andere Sport-Pionierinnen auch eine ausgezeichnete Fahrerin von Gespannen und unterhielt selbst einen Reit- und Fahrstall. Sie wird gerne als die Frau bezeichnet, die 1898 als erste den Führerschein Frankreichs erworben habe und kurz darauf wegen Geschwindigkeitsübertretung im Bois de Boulogne gebüsst worden sein soll (mit 15 km/h statt der vorgeschriebenen Trabgeschwindigkeit von 12 km/h). Auf sie ging auch die 1926 erfolgte Gründung der Automobilsektion des ACF für Damen zurück.

Im deutschsprachigen Europa zählten Gertrude Eisenmann, Emmy Opel oder Lilli Sternberg und dann vor allem die Tschechin Elisabeth Junek zu den frühesten Pionierinnen im Automobil-Sport. In neueren Studien wie der von Anke Hertling wird die um 1905 in Gang gekommene Diskussion, ob sich die Frau zur Lenkerin eines Automobils eigne, kritisch besprochen (Motorisierte Amazonen: Frauen im Autosport. In: Freiburger GeschlechterStudien 23, 2009, 176ff.) Sie verweist auf zeitgenössische Zitate, die den Fahrerinnen ein feines Gefühl und vor allem eine „leichte Hand“ zusprachen. Frühe Sportlerinnen waren auch Vorboten der Emanzipation. Eine Ikone in dieser Hinsicht wurde 1925 Tamara de Lempicka. Anke Hertling verweist auf den durch frühe Motorsportlerinnen „erprobten Geschlechterrollenaufbruch“, aber auch auf das seinerzeitige Arrangement mit tradierten Vorstellungen von Weiblichkeit. Gefragt waren nicht Mannweiber und burschikose Amazonen, sondern damenhaft gebliebene Fahrerinnen, die das alte Ideal des Mannes als tollkühnen Rennfahrer nicht ankratzten. Tatsächlich geben manche Überlieferungen und Bilder aus automobilistischen Herrenkreisen, wozu die meisten frühen Automobil-Clubs gehörten, ein aus heutiger Sicht bedenkliches Frauenbild ab. Dazu gehört die Abb. 122 mit der auf der Motorhaube landenden Reiterin ebenso wie diese Kühlerfigur des Schweizer Automobil-Clubs.



Schon die selbst kutschierende Frau hatte Anlass zu erotischen Phantasien gegeben, besonders wenn man sie als Fahrerin buchen konnte. Die frühen Droschkenkutscherinnen wurden ebenso zu einem beliebten Postkartensujet wie nach ihnen die frühen Chauffeusen von automobilen Fiakern. Für die Zeit vor 1920 trägt allerdings der den Bildquellen zu entnehmende Eindruck, die Frauen hätten schon früh im Strassenbild eine wichtige Rolle als Fahrerinnen gespielt. Zu diesem Schluss kam Merki 2002: „Die Aufmerksamkeit, die sie in der Werbung und in der Öffentlichkeit fanden, war meist umgekehrt proportional zu ihrer tatsächlichen Bedeutung.“ Er belegte dies mit Zahlen. Noch in den 1920er Jahren lag der Führerscheinantrag für Damen in Deutschland unter 10%, in Frankreich um die 10%. Die Diskrepanz zwischen diesen Zahlen und der häufigen Darstellung von Frauen in Zusammenhang mit Autos hängt mit der schon besprochenen Instrumentalisierung der hübschen Frau als Werbemittel zusammen, die zuweilen heute noch an Automobilsalons mit den bekannten Hostessen gepflegt wird, inklusive Sprüchen wie „heisse Schlitten, heisse Girls“ (Berichterstattung zur Essen Motor Show 2014)

Abb. 131

Nackte Frau auf dem Signet des Schweizerischen Automobil-Clubs aus der Zeit um 1910.



Das Auto und die schöne Frau ist der Titel eines lesenswerten Artikels von Elke Pflugradt im Standardwerk zum Auto in der Kunst (In Zeller 1986, 311ff.): „Die Frau, die Mode und das Auto sind eine Allianz eingegangen, die heilig und unheilig zugleich ist: zum einen gehört in den Sozialkontext des Autos die Emanzipation der Frau, zum anderen wird die Frau zum werbeträchtigen erotischen Element degradiert.“

Abb. 132

„Kein Wunder, dass die Ausstellung interessant ist.“ Schöne Frauen waren schon 1907 ein Teil der Attraktion der Automobil-Salons.

Die Frau als Kundin

Um 1900 hiess es schon: „Es ist eine höchst sonderbare Erscheinung, dass alle modernen Vehikel erst dann wirklich populär werden, wenn die Frauen beginnen, sich ihrer zu bedienen“ (Georg Malkowsky, Paul Apostol, Die Pariser Weltausstellung in Wort und Bild, 1900). Karossier Jean Henri-Labourdette erlebte dies selbst mit. Er bezeichnete die reichen Damen ausdrücklich als mitbestimmend beim Ankauf eines neuen Automobils, und sie hätten die Vorteile des neuen Verkehrsmittels durchaus schätzen gelernt: Während früher nach längerer Wartezeit die Pferde ihrer Equipage vor dem Atelier des Couturiers zu piaffieren begannen, war dies mit Auto und Chauffeur kein Problem mehr.

Als die Aufbauten der Automobile vom Karossier noch massgeschneidert wurden, wurden diese nach Jean Henri-Labourdette – wie einst die Kutschen auch – präzise auf die gerade gültige Kleidermode abgestimmt, etwa die Höhe und Breite der Türen auf die Hutgrössen. So mussten, als um 1907 aufgetürmte Hutdekorationen en vogue waren, die Türen höher gemacht werden. Problematisch wurde der danach folgende Trend zu flachen, bis zu 65 cm breiten Hüten. Denn so breite Türen waren wegen der dadurch verminderten Steife der Karosserie schwierig zu realisieren. Automobile dienten Damen in raffinierter Kleidung nicht nur zum Einkauf am Tag oder zum Theaterbesuch am Abend, sondern wie in der Kutschenzeit auch zur Spazierfahrt in den Parks „pour voir et se fait voir“, also zum Sehen und Gesehenwerden.



Abb. 134

Die jeweils gültige Damenmode bestimmte die Masse der Karosserien mit. So mussten um 1907 wegen der hohen Hüte die Türausschnitte höher angesetzt werden. Diese Limousine von 1905 weist bereits eine elektrische Innenbeleuchtung auf. Dies war nicht nur praktisch, man konnte so auch nachts von aussen gesehen werden. (Im Hintergrund dieser Darstellung von Georges Redon des Jahres 1905 ist ein Pferd vor einem Coupé gestürzt. Damit wird der Vorzug des Automobils unterstrichen.)



Abb. 133

Die ausladende Hutmode der Zeit nach 1907 machte bei den Limousinen und Coupés breitere Türen nötig. Hier vertreiben sich die Damen mit Jojo-Spielen die Zeit, bis die Autopanne behoben ist.

Frühe geschlossene Wagen waren innen wie kleine Salons eingerichtet. Dazu gehörten kleine, festmontierte Möbel aus edlen Hölzern und Necessaires mit Spiegel und anderen Utensilien, „cantines“ genannt. Die Farben und Materialien der dicken Teppiche wie der Stoffe im Inneren wurden auf den Teint der Gattinnen ebenso abgestimmt wie die Garnierung der Kissen samt der Farbe der Passepoiles (Käder).



Abb. 135

Inszenierung der Halbweltdame Mata Hari mit ihrem vom Kutscher gelenkten Hansom Cab in Paris, um 1905.

Jean Henri-Labourdette nennt als wichtiges Kundensegment ausdrücklich die Halbweltdamen („demi-mondaines“). Darunter galten einige als besonders modebewusst und elegant („reputée par son élégance“). Mätressen bekamen von ihren reichen Galanen in der Regel nicht nur eine Wohnung finanziert, sondern oft auch eine persönliche Equipage. So kann man es auch dem Roman „Die Kameliendame“ von Alexandre Dumas d. J. entnehmen. Die in Paris stadtbekannte Mätresse und spätere Spionin Mata Hari liess sich etwa von einem schick gekleideten Kutscher fahren. So ging es in der Automobilzeit weiter, wobei um 1920 die Damen gerne vermehrt das Steuer selbst in die Hand nahmen. Jetzt hatte sich auch die Mode der Automobilistinnen gewandelt; die alten pompösen Garderoben wurden dabei im Laufe der Zeit von sportlich geschnittenen Kostümen und dem schmalkrempigen Topfhut verdrängt.

Die Kleidermode der frühen Automobilistinnen und Automobilisten

Die besonderen Kleider der frühen Automobilistinnen und Automobilisten entstanden einerseits als Folge des schnelleren Fahrens bei jedem Wetter in offenen Fahrzeugen ohne Windschutz. Dazu gehörten neben der tief herunter gezogenen Schirmmütze die ringsum geschlossene Brille – manchmal samt Gesichtsmasken – für die Herren und die Gesichtsschleier bei den Damen gegen den Staub, sowie auch der Gummimantel gegen den Regen und der Pelzmantel gegen die Kälte. Damals machte sich bei den Fahrerinnen und Fahrern eine neue Attitüde breit; sie markierten mit ihrer zuweilen martialischen Auftreten: Wir fahren Automobil! Das zeigt etwa die Darstellung von Abb. 11 der Pariser Haute Volée bei der abendlichen Rückkehr.

In einer deutschen Automobilzeitschrift wurde 1905 stolz vermerkt (AAZ D 1905): „Der Sport hat die Herren- wie die Damenmode in einer Weise umgewandelt, wie dies andere Modeströmungen nicht vermocht haben (...)“. London und Paris seien zwar dominant in der allgemeinen Mode, aber Deutschland träte „(...) auf dem Gebiete der Automobilbekleidung ebenbürtig an die Seite der beiden altberühmten Modevölker (...)“. Denn: „Praxis geht über Theorie“. Darauf folgten gängige Modelle solcher neuer Kleidungsstücke, wie sie auf der folgenden Seite abgebildet sind.

Vorher, im Winter 1904/05, hatte die Pferdezeitschrift St. Georg schon geschrieben: „Seit der Automobilismus hoffähig geworden ist, hat sich auch die Mode desselben bemächtigt (...)“ Es sei aber nicht einfach, das Moderne und dem Auge Wohlgefällige mit dem Zweckmässigen zu verbinden. In Frankreich seien schon längst „wasserdichte Staubmäntel aus Stoff-Leinen, Bastseide oder Alpacca, aus Gummi oder Leder“ Mode.

Deutsche Firmen, die im Bereich Livreen für Kutscher führend gewesen waren, boten jetzt nahtlos auch solche für Chauffeure an. Dazu gehörte die Firma Benedict in Berlin, die für den „Stilpapst“ der Kutschenzeit, Benno von Achenbach, der favorisierte Lieferant war. Anstelle des Zylinders mit Kokarde wurde jetzt die Schirmmütze Kennzeichen des angestellten Fahrers. Das farbte auf das Kutschenwesen ab. Nach dem Ersten Weltkrieg begannen auch Kutscher diese Mützenform zu tragen, was dem ehemaligen Leiter des Fahrstalls des Kaisers ein Gräuel war.



Abb. 136

Neuheiten im Bereich Automobil-Kleidermode des Jahres 1905: Zeltartiger, pelzgefütterter Slipon-Mantel aus Gummi, der nur im Kragenbereich geöffnet werden kann, und Lansdown-Automobil-Pelz als Winterbekleidung.

Als immer mehr geschlossene Autos wie Limousinen oder Coupés oder solche mit aufklappbaren Verdecken wie Tourenwagen und innengelenkte Selbstfahrer aufkamen, wurde die martialische Kleidung der frühen Autler und Autlerinnen in den 1920er Jahren als unpassend, ja als grotesk empfunden.



Abb. 137

Die schlichere Automobil-Mode der 1920er Jahre.

Links: Speziell für Automobilistinnen entworfene Kostüme der Zeit um 1920.

Rechts: Die Teilnehmerinnen der „Rallye ballon Féminin“ bei Paris vom 9. Juni 1928, darunter Prinzessin Ghika und Andrée Lafayette in der an den Anlass angepassten Kleidung.

Die Aufholjagd Deutschlands

Der deutsche Fahrzeugbau war im Verlaufe des 19. Jahrhunderts gegenüber Frankreich und England stark in Rückstand geraten (vgl. Furger 2020b, 290ff.). Dies hing mit der versetzt einsetzenden Industrialisierung und der Länderstruktur Deutschlands zusammen, das erst 1871 eine eigene Hauptstadt kannte. Dann aber setzte in den Gründerjahren nach 1871 eine zügige Industrialisierung ein, begleitet von starkem Bevölkerungswachstum und der bekannten Verstädterung. Einige Länder gaben endlich den Zunftzwang auf, worauf nationale Verbände wie der 1885 etablierte „Bund deutscher Stellmacher- und Wagner- Innungen“ gegründet werden konnten. Vor diesem Hintergrund wurde das Ausbildungswesen der Karosserie-Berufe besser. Ergänzend zur üblichen Berufslehre entstanden Zug um Zug auch in Deutschland Pflichtberufsschulen und Möglichkeiten zu Zusatzausbildungen; so gründeten einige Innungen eine Art gewerbliche Fachschulen. Dazu gehörte die 1896 gegründete Wagenbauschule in Hamburg mit Fritz Behnke als Lehrer (zunächst als Sonntags-Gewerbeschule, heute Hochschule für Angewandte Wissenschaften). Um 1900 gab es weitere Wagenbauschulen in Berlin, Bad Urach, Köthen und Meissen. Dazu kam weiter der alte Brauch der Wanderschaft im Anschluss an die abgeschlossene Berufslehre. Bevorzugte Ziele waren im Wagenbaubereich renommierte Betriebe in Paris, aber mittlerweile auch solche in London, Wien oder den USA.

Der in Deutschland um 1900 hoch entwickelte Maschinenbau, eine der ältesten Sparten der Ingenieurwissenschaften, trug nicht nur wesentlich zur Einführung des Automobils in diesem Land bei, sondern auch zu dessen zügiger Weiterentwicklung (Alfred Schröter und Walter Becker, Die deutsche Maschinenbauindustrie in der industriellen Revolution, Berlin 1962). Ihm kam eine Leitfunktion bei der Industrialisierung der Metallverarbeitung in Deutschland zu, das innerhalb Europas eine führende Stellung einnahm. Zentren waren neben Chemnitz und Zwickau Berlin, Hannover und auch Mannheim.

Während in Deutschland im Automobilwesen lange das technische Interesse im Vordergrund stand, war in Frankreich auch die gesellschaftliche Seite wichtig. Dies zeigte die schon beschriebene Gründungsgeschichte des Automobils mit wesentlichen Erfindungen in Süddeutschland und anschliessendem Durchbruch in Paris. In ähnlicher Art ging es weiter. In Deutschland kam es weniger zu gesellschaftlich orientierten Clubs wie dem französischen ACF als zu eher technisch-pragmatisch orientierten Vereinigungen. Dazu gehörte der 1897 gegründete „Mittleuropäische Motorwagen-Verein“ (MMV) mit Mitglieder-Namen wie Benz, Bosch, Daimler, Diesel oder Zeppelin (Merki 2002, 214ff.). 1899 kam es dann doch zu einer eher gesellschaftlich orientierten Abspaltung vom MMV mit der Gründung des „Deutschen Automobil-Clubs“ (DAC). Mitglieder waren hier Adlige, hohe Offiziere, Fabrik- und Gutsbesitzer sowie Bankiers und Diplomaten. Sie trafen sich nach französischem Vorbild in einem Palais in Berlin zu Clubabenden und Konzerten, organisierten aber auch sportliche Anlässe wie etwa das Schnelligkeitsrennen von Berlin nach Leipzig.

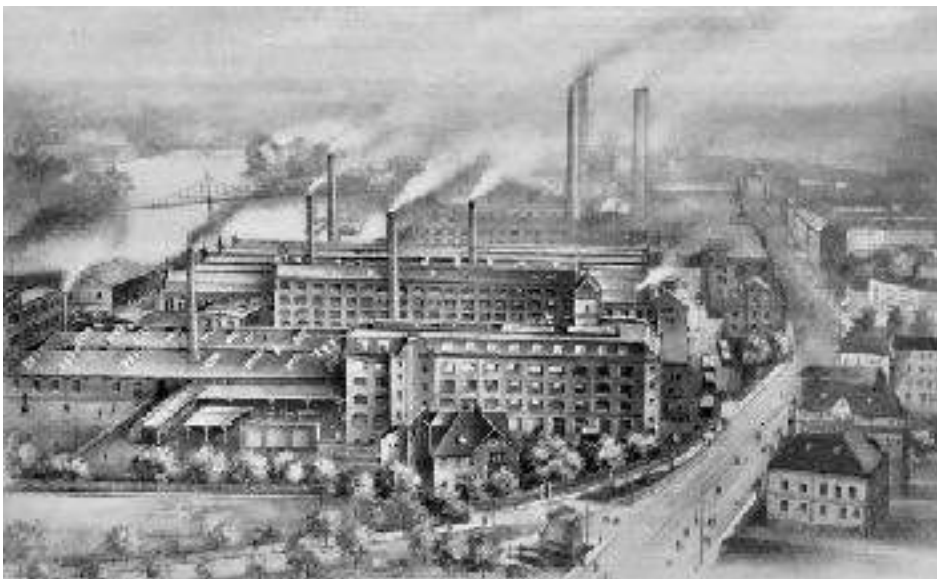


Abb. 138

Die Berliner Firma NAG (Neue Automobil-Gesellschaft) als Beispiel für den um 1910 aufstrebenden Automobilbau in Deutschland. Links: Ansicht des Werkes im Jahre 1912. Rechts: Halle für die Chassismontage.

Um 1900 hatten sich in einigen deutschen Städten gute Motoren- und Chassisbauer etabliert, wie etwa die „Neue Automobil-Gesellschaft“ in Berlin (NAG, ab 1915 „Nationale Automobil-Gesellschaft“) oder die Firma Daimler in Stuttgart. Im westlichen Deutschland spielte das an der Grenze zu Frankreich liegende, damals deutsche Elsass im Automobilbau eine wichtige Rolle. Dazu gehörten grosse Marken wie die Dietrich in Niederbronn bei Strassburg, einer Stadt mit grosser Wagenbau-Tradition. Die Firma de Dietrich & Comp. stammte typischerweise aus der metallverarbeitenden Branche. Sie stellte um 1900 Chassis und Motoren nach dem „Système Amédée Bollée Fils“ her, nachdem sie diese Patente für Deutschland, Österreich, die Schweiz, Belgien und England erworben hatte. Dazu gehörte eine breite Palette von Automobilen – vom Renn- bis zum mehrsitzigen Familienwagen. Diese wurden in den 1897 gegründeten Werken in Lunéville (Lünstadt) und in Niederbronn produziert.

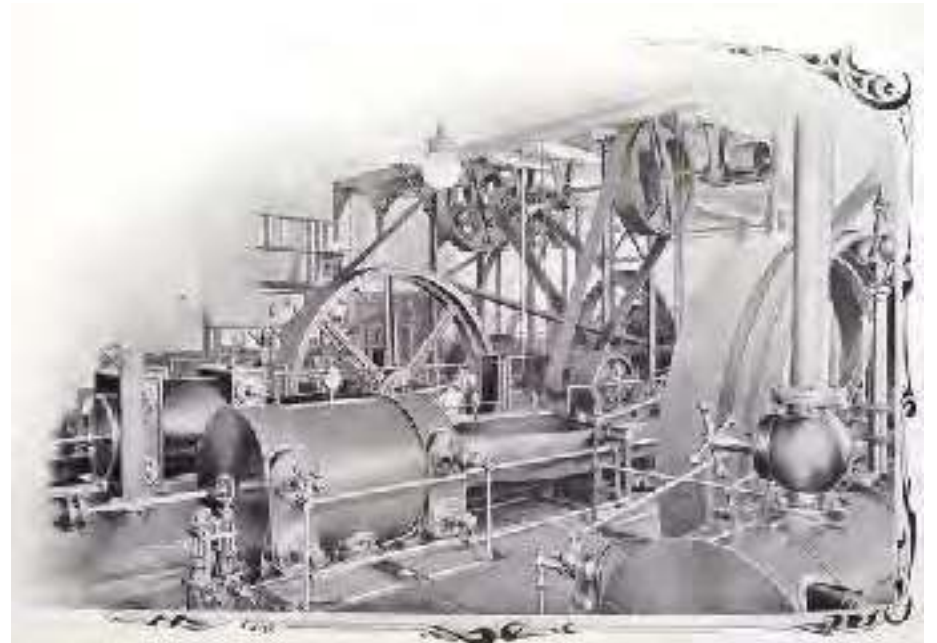


Abb. 139

Album von 1900 der frühen Automobilfabrik de Dietrich in Niederbronn bei Strassburg.

Oben: Umschlag mit einer Fotomontage von de Dietrich-Automobilen in Paris und Blick in die Maschinenhalle.

Unten: „Duc de course“ also Rennwagen, „Spider“ mit Dienersitz, und „Wagonnette“ als Familienwagen.

Niklaus Trutz zum Wechsel vom Pferdewagen zum Automobil

Wie das Beispiel der Firma de Dietrich vor den Toren Strassburgs zeigt, trieben die Maschinenbauer um 1900 die industrielle Produktion des Automobils zügig voran. Viel Kapital wurde investiert, Patente wurden sichergestellt, riesige Fabriken neu aufgebaut und für die neuen Produkte tüchtig Reklame gemacht. Diese schnelle Entwicklung nahmen manche ältere Wagenfabrikanten als Problem wahr und fühlten sich davon überrollt. Das zeigen die Äusserungen des einst so innovativen Niklaus Trutz in Coburg (vgl. S. 34f.). Zur Zeit um 1900 schrieb der Inhaber von Fabriken in Coburg, in Mexiko und in Berlin wehmütig (1914, 168):

„Auch mir blieb nichts anderes übrig, als vom Luxuswagenbau zum Auto überzugehen. Mit Feuereifer warf ich alter Mann mich auf das neue Problem. Es war wieder ein schwieriger Übergang, aber in Anbetracht und im Rückblick auf die verschiedenen Wandlungen, die ich in meinem Leben durchgemacht hatte, wurden diese Schwierigkeiten ebenfalls überwunden. Welch eine weite Lebensstrecke lag hinter mir seit der Zeit, da ich als tatendurstiger Wanderbursche aus der Heimat zog bis auf jenen Tag, an dem das erste Auto ratternd und schnaufend meine

Werkstatt in Koburg verließ! Für mich und auch für mein Personal war dies eine der schönsten Stunden. (...) Das Berliner Geschäft, das sich im Zentrum der Stadt, in der Friedrichstraße, befand, mußte verlegt werden; denn die Räumlichkeiten waren für die neuen Erfordernisse viel zu klein. Die kraftvoll aufstrebende Automobil-Industrie erforderte auch für mein Geschäft wesentlich vermehrte und vergrößerte Räume. In der bisherigen Weise konnte es nicht weitergehen. Eine Erweiterung der Fabrik in der Friedrichstraße war aber nicht möglich. So waren wir gezwungen, Veränderungen großen Stils vorzunehmen. Neue Sorgen stellten sich damit ein. Es blieb nichts anderes übrig, als näher an der Weichbildgrenze einen großen Platz zu kaufen, und nachdem alle Pläne gehörig geprüft, festgelegt und das Ganze finanziert worden war, einen modernen Neubau aufzuführen.“

Zur erfolgten Umstellung schrieb Niklaus Trutz im Alter von 75 Jahren schliesslich (1914, 167f. und 171):

„Meine Fabrik in Koburg wie die anderen in Berlin und Mexiko befanden sich jetzt in einer hoffnungsvollen Entwicklung. Selbstzufrieden konnte ich auf mein Lebenswerk blicken und zuversichtlich bei der gesicherten Lage der drei Fabriken in die Zukunft schauen. Ganz unerwartet, fast plötzlich, erstand da dem künstlerischen Wagenbau, und nicht nur der schönen, jungen deutschen Industrie, sondern auch der des Auslandes, eine große Konkurrenz durch die Erfindung des Automobils. Die Einstellung des Motors zur Fortbewegung der Wagen mit Explosionskraft war ein Ereignis, das dem künstlerischen Wagenbau in der alten Form fast den Todesstoß versetzte. Tatsächlich eroberte sich die anfangs mißtrauisch betrachtete Erfindung in kurzer Zeit das kaufkräftige Publikum. Das Beispiel der höchsten Herrschaften zog viele nach. Verhüllt standen die schönsten Karossen in den Remisen. Aber nicht nur Inhaber von Luxus-Fuhrwerken leisteten sich ihr Auto, sondern auch andere, die nie daran gedacht hätten, Wagen zu halten, legten sich jetzt aus Geschäftsrücksichten Automobile zu. Leider waren die meisten Wagenbauer nicht imstande, mit solcher Macht auf den Karosseriebau der Autos sich zu verlegen, daß sie den massenhaften Bedarf in diesem Artikel befriedigen konnten. Die dazu erforderliche Umwälzung und Vergrößerung des Geschäftes ging über die Kräfte der meisten. Daher waren die Fabrikanten der Automaschinen (Motors) gezwungen, selbst den Karosseriebau in die Hand zu nehmen; die Wagenbauer, besonders die kleinen, hatten das Nachsehen. Nur die größeren Wagenbauer, hauptsächlich die in Berlin, vermochten auch die Fabrikation der Autokarosserien mit Erfolg zu betreiben. (...) Die Briefe meines Sohnes aus Berlin, des Inhabers der Firma Neuß, berichten mir von dem fabelhaften Aufschwung der Automobil-Industrie. Über 400 luxuriös karossierte Automobile verlassen jährlich seine Werkstätten, ganz davon zu schweigen, wieviel tausend Automobile in ganz Deutschland gebaut werden.“

In diesem Text sind entscheidende Aussagen enthalten: Nach dem Aufstieg der Wagen-Industrie Deutschlands in den 1880er und 1890er Jahren mit anwachsendem Exportanteil musste eher zwangsweise auf das Automobil umgestellt werden. Der Karosseriebau bedingte die Vergrößerung des Betriebs, da die Kutschwagenproduktion daneben weiterlief. Kleinere Betriebe konnten deshalb kaum mithalten. Bei diesem Konzentrationsprozess waren Städte wie Berlin im Vorteil. Dem trug Trutz weitblickend Rechnung, indem er die Berliner Firma Neuss für seinen zweiten Sohn erwarb und durch ihn dort in Coburg gefertigte Fahrzeuge verkaufen liess.



Abb. 140

Fotomontage mit Autos und Kutschen in Berlin vor dem Brandenburger Tor um 1900.

Aufs Ganze gesehen gab es in den verschiedenen deutschen Ländern in den Jahrzehnten um 1900 zwei getrennte Fahrzeug-Märkte, erstens den für den begüterten Stadtbewohner und zweitens den für die vielen Junker und reicheren Landwirte auf den ausgedehnten Landgütern vor allem im Osten des Reichs. Das führte zu einer ausgeprägteren und länger andauernden Parallelsituation von Motor- und Pferdewagen. Viele deutsche Wagenfabriken produzierten

dementsprechend lange nebeneinander Autokarosserien und Pferdewagen, auch grosse Firmen wie Neuss oder Utermöhle. Das hatte auch Vorteile; Absatzschwankungen im einen Bereich konnten vom anderen jeweils abgedeckt werden. In Deutschland wurden im Bereich der Kutschwagen nicht nur gängige Formen weiter gebaut, sondern gut laufende Modelle weiter entwickelt und sogar neue kreiert (wie übrigens in den USA auch). Im Stammbereich des Kutschenbaus gab es bis zum Ersten Weltkrieg noch keine bemerkenswerte Baisse. Diese Situation spiegelten auch neue Fachzeitschriften wie die ab 1904 erscheinende „Deutsche Fahrzeug-Technik“ wider, mit laufend neuen Vorschlägen von Pferdewagen.

Dieselbe Entwicklung ist exemplarisch auch an den Neuerwerbungen des deutschen Kaiserhauses abzulesen, die im nächsten Kapitel behandelt werden. Der Berliner Marstall schaffte zwischen 1900 und dem Ersten Weltkrieg nebeneinander neue Kutschen und Automobile an. Die Kutsch- und Motorwagen des Kaisers Wilhelm II. werden im Folgenden genauer behandelt, weil sie die für unser Thema neuralgische Zeit des Wandels zwischen 1900 und dem Beginn des Ersten Weltkrieges gut widerspiegeln und der Kaiser ein gesellschaftlicher Schrittmacher war.

Kaiser Wilhelm II. und sein Marstall in Berlin

Seit der preussische Monarch im Jahre 1871 auch Kaiser des neuen Deutschen Reichs wurde, sorgte der königlich-preussische Marstall in Berlin für die Ausstattung des Kaisers mit Pferden und Wagen. Das galt auch für Wilhelm II. (1859-1941), von 1888 bis 1918 König von Preussen und deutscher Kaiser. Ihm wird der heute viel zitierte Ausspruch „Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist nur eine vorübergehende Erscheinung“ untergeschoben, der aber erst seit der Zeit um 2000 kursiert. Der Satz von 1902 „Solange ich warme Pferde habe, besteige ich einen derartigen Stinkkarren nicht.“ wird ihm ebenfalls zugeschrieben (Zeller 1986, 69). Beide Aussagen treffen die Grundhaltung Wilhelm II. nicht, wie dies im Folgenden belegt wird. Denn der eher technikaffine Kaiser hatte bereits vor dem französischen Präsidenten eigene Motorwagen anschaffen lassen, aber etwas später als der englische König Edward VII., sein Onkel. Wilhelms engste Umgebung, sein Bruder, sein ältester Sohn sowie sein Oberstallmeister standen frühen Automobil-Freunden nahe.



Abb. 141

Der deutsche Kaiser Wilhelm II. 1895 im neuen Fiat von 1905 und 1910 hoch zu Ross im Gespräch mit Theodore Roosevelt anlässlich einer Gefechtsübung im Döberitzer Heerlager bei Berlin.

Aber von Anfang an: Der neben dem Stadtschloss an der Spree gelegene, erst 1901 vollendete preussische Marstall steht heute noch (jetzt Hochschule für Musik). Er wurde für 300 Pferde, fast ebenso viele Kutschen und das entsprechende Personal ausgelegt. Die grosse Anzahl Pferde erklärt sich aus der Tatsache, dass dem Kaiser, seiner Familie und seiner engsten Entourage für jede Fahr- und Reitgelegenheit die dafür nötigen Pferde und entsprechenden Wagen mit den zugehörigen Geschirren zur Verfügung stehen mussten. Die auf der folgenden Seite abgebildete „Anspannhalle“ war deswegen so gross, weil „oft eine grosse Anzahl Equipagen sich dort frei bewegen resp. ein- und ausfahren“ (DFT 1904, 142ff.). Der Kaiser liebte besonders seinen rassigen Viererzug ungarischer Schimmel für die schnelle Fahrt nach Potsdam. Er fuhr, wie der Kronprinz und die Kronprinzessin, auch gerne selbst, warf sich aber besonders gerne im Sattel in Feldherrenpose. Dafür brauchte es wegen seines verkürzten und teilweise gelähmten linken Arms speziell ausgebildete Pferde.

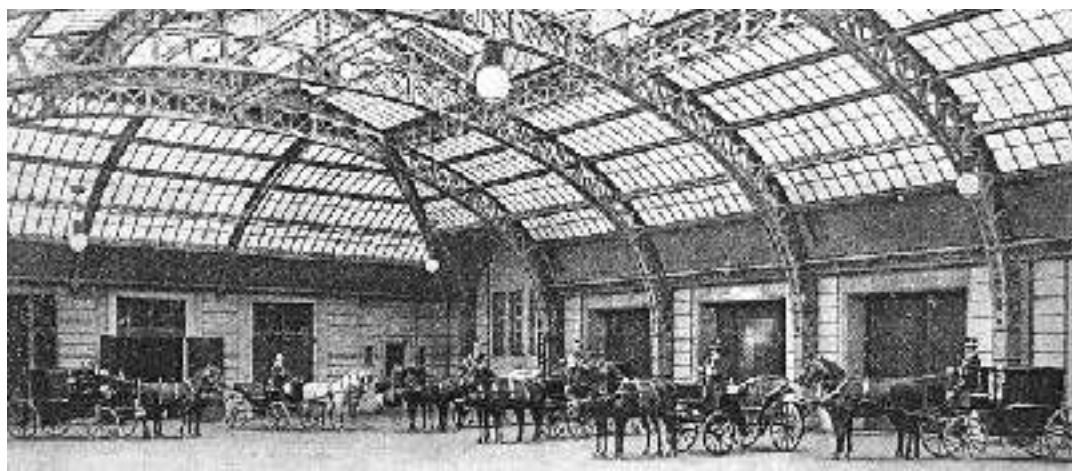


Abb. 142

Der im Jahre 1901 fertig gestellte Neue Marstall in Berlin bot Platz für 300 Pferde und etwa gleich viele Kutschen. Dazu gehörte eine grosse, überdachte „Anspannhalle“ für die Equipagen des Kaisers und seiner Familienmitglieder.



Abb. 143

Hamburger Derbywoche 1910: Kaiserin Auguste Viktoria und Prinzessin Viktoria in der 1908 ausgelieferten Kalesche von Neuss. Die Laternen sind mit Schraubkronen versehen, auf dem Schlag ist das kaiserliche Wappen zu sehen. Ein ähnlicher Wagen wurde als Landauer im gleichen Jahr für „fremde Fürstlichkeiten“ angeschafft.

Bis zu Beginn des Ersten Weltkriegs traten der Kaiser, seine Frau und seine Söhne mit ihren Gattinnen bei offiziellen Auftritten meist in Kutschen auf, gezogen vor allem von einem vierspännigen (berittenen) Daumont-Zug. Dazu gehörte die entsprechend gekleidete Dienerschaft. Ihre Livreen und Hüte waren reich mit golddurchwirkten Borten versehen, die die Insignien Preussens in den Farben Schwarz, Rot und Gold zeigten. Der Marstall unterstand mit seinen beiden Abteilungen, dem Reit- und dem Fahrstall, dem Oberstallmeister, stets ein Mitglied des höheren preussischen Adels. Dies war seit 1905 der Kavallerieoffizier Hugo von Reischach, Verfasser des einst bekannten Buches „Unter Drei Kaisern“. Dieser holte als neuen Leiter des Fahrstalls den bekannten Herrenfahrer und Kunstmaler-Sohn Benno Achenbach (1861–1936) vom Rheinland nach Berlin (in dieser Funktion 1909 geadelt). Dieser reorganisierte den Betrieb nach seinem Geschmack und schaffte viele neue Kutschen an.

Die zahlreichen neuen Kutschenmodelle des Marstalls stammten von verschiedenen Wagenbauern, vor allem aber von den führenden Häusern in Berlin wie Kühlstein und Neuss, aber auch von solchen wie Utermöhle in Hildesheim. Ihre Kästen waren meist in einem dunklen Rotbraun gehalten und mit den Insignien des Kaisers versehen, vor allem auf den Schlägen und auf den Fensterpaneelen. Die Laternen waren mit vollplastischen Schraubkronen bestückt. Für den gerne pompös auftretenden und prächtige Uniformen liebenden Wilhelm II. war der öffentliche Auftritt in reichen Equipagen wichtig. Er stand dabei weniger in der Tradition seines bescheidener auftretenden Grossvaters.

Die ersten Automobile im Marstall von Kaiser Wilhelm II.

Parallel zu neuen Kutschen wurden schon vor der Zeit Hugo von Reischachs erste Automobile für den Marstall angeschafft. Das erste Auto, von dem ich eine Abbildung beschaffen konnte, wahrscheinlich der erste kaiserliche Motorwagen überhaupt, ist das hier links abgebildete Fahrzeug auf einem Chassis von Daimler. Dies sei ein ähnliches Modell gewesen wie das, das König Edward VII. von England in Deutschland erworben habe, schrieb der Berichterstatter (Der Wagenbau 1904, 133f.). Die Farben waren dieselben wie beim „kaiserlichen Bahnzug“, nämlich gelb (elfenbein-/crèmefarben) und blau. Der Hersteller der Karosserie, mit ihrem hinteren Einstieg einem Omnibus ähnlich, ist unbekannt.

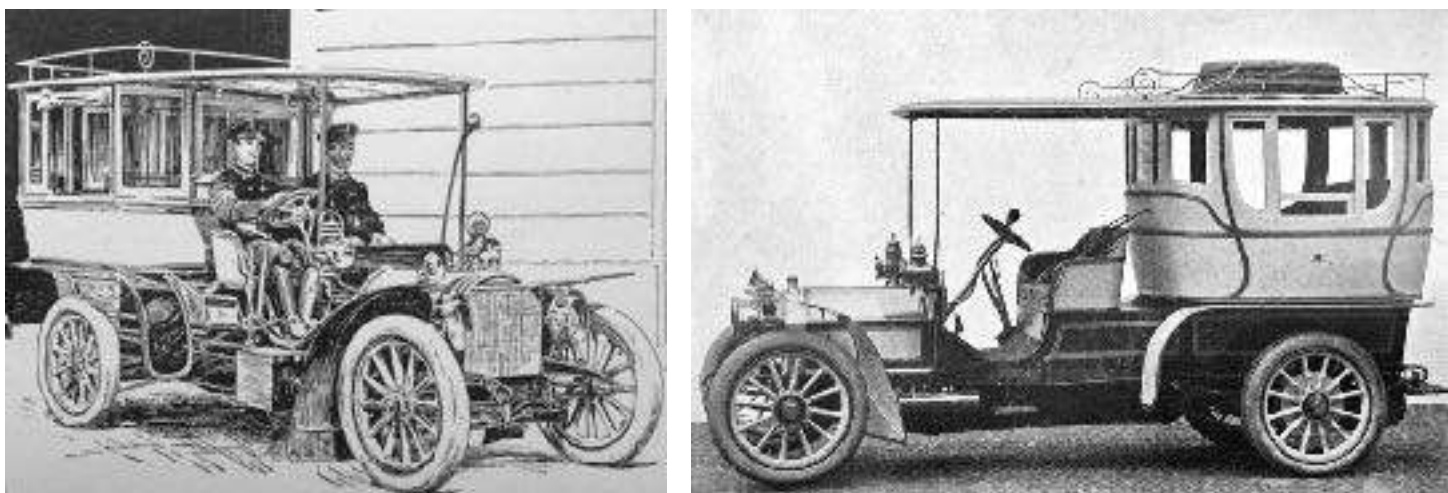


Abb. 144

Erste Automobile des deutschen Kaisers von 1904.

Links ein Daimler und rechts ein Wagen mit Neuss-Karosserie in verspielter Gestaltung. Beide Modelle eine Art Omnibus mit hinterem Einstieg

Das Fahrzeug links wurde in der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ ebenfalls erwähnt und zwar als 28 PS-„Gesellschaftswagen“ mit goldener Linierung (1904, 148). Der Motor lief, wie bei zwei weiteren frühen Wagen des Marstalls, mit Spiritus, genauer mit Kartoffelsprit, produziert von der einheimischen Landwirtschaft. Chauffeur und Leibjäger trugen Mützen mit „silbernen, von schwarzen Adlern durchstickten Streifen“. Diese waren schmal, wenn der Kaiser nicht mitfuhr, und breit, wenn er mitfuhr.

Solche Automobile kamen für Truppenbesuche zum Einsatz. Das Kriegsministerium verschickte deshalb an alle Regimenter eine Instruktion, „wie sie sich im Manöver und bei offiziellen Gelegenheiten in bezug auf die dem kaiserlichen Wagen zu erweisenden Honneurs zu verhalten haben“ (Der Wagenbau 1904, 134). Das vermutlich zweitälteste Automobil des Marstalls hatte eine ähnliche Karosserie, wieder in der Art des Omnibus mit hinterem Einstieg. Hier ist der Chassis-Hersteller nicht bekannt, aber die Karosserie, nämlich die Wagenfabrik Neuss unter

Leitung von Karl Trutz. Im gleichen Jahr 1904 wurde der Kaiser zum Ehrenmitglied des Deutschen Automobil-Clubs (DAC) ernannt und stattete erstmals dem Gordon Benett-Rennen einen Besuch ab.

1905 hatte, wie erwähnt, die Reorganisation des Marstalls unter der Leitung von Hugo von Reischach begonnen, dessen Schwiegervater, Herzog von Ratibor, Präsident des DAC war. Jetzt ging es Schlag auf Schlag mit dem Ankauf neuer Automobile, in denen der Kaiser neu auch offen gefahren werden konnte. Im Gegensatz zu den kaiserlichen Kutschen waren die Autos hell, nämlich elfenbeinfarben lackiert und mit blauer und goldener Linierung versehen („abgesetzt“ wie der Fachbegriff lautete). Die Garnierungen mit Leder oder Stoff waren meist in Rot oder Dunkelrot gehalten. Deutsche Zeitschriften wie der „St. Georg“, die „Allgemeine Automobil-Zeitung“ und die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ berichteten laufend über neue Anschaffungen von Autos und rückten entsprechende Bilder ein. Nicht immer sind die Zuweisungen zwischen Bild und Text aber klar, weshalb eine genaue Rekonstruktion aller Neuerwerbungen schwierig ist. Im Folgenden wird versucht, die weiteren Anschaffungen zu rekonstruieren.

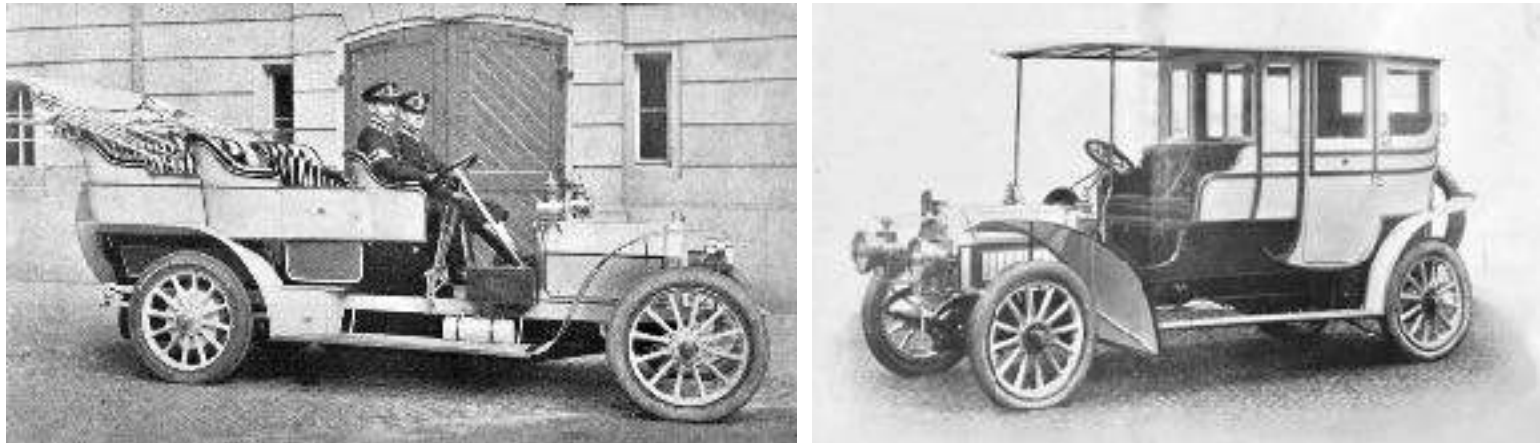


Abb. 145

Zwei neue kaiserliche Automobile von 1904 und 1905.

Links: Offener Wagen der Karosserie Rühle in Berlin.

Rechts: Geschlossener NAG-Wagen von 1905. Die Scheinwerfer waren ebenso mit goldenen Kronen versehen wie die beiden kleineren Positionsleuchten.

1905 wurden auf der Automobil-Ausstellung in Berlin vier kaiserliche Automobile ausgestellt. Darunter befand sich die rechts abgebildete Limousine auf NAG-Chassis, deren Karosserie (eines unbekannten Herstellers) jetzt so hoch gebaut war, dass der Kaiser auch mit Pickelhaube einsteigen und darin Platz nehmen konnte. Seit damals durfte sich übrigens der Deutsche Automobil-Club neu Kaiserlicher Automobil-Club (KAZ) nennen.

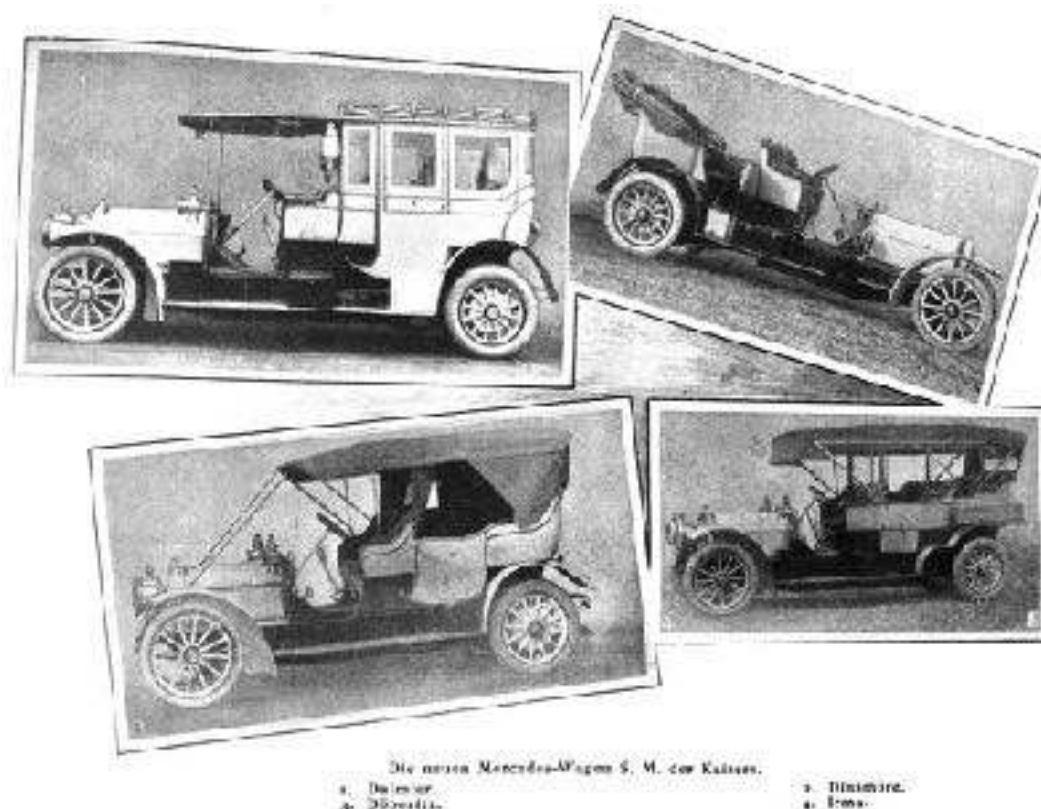


Abb. 146

Die vier im Jahre 1906 neu angeschafften Wagen des preussischen Marstalls mitsamt ihren Bezeichnungen.

1906 kamen vier neue Mercedes in den Fuhrpark des Monarchen (AAZ D 1906). Einer hatte vorher dem amerikanischen Miliardär Gray Dismore gehört und war dem Kaiser von Robert Katzenstein aus Frankfurt geschenkt worden. Er wies eine Karosserie in Form des Roi des Belges mit amerikanischem Verdeck auf. Der Kaiser taufte damals seine ersten Autos, dieser erhielt den Namen „Dinsmore“. Die anderen drei Mercedes hatten folgende Namen und spezifische Eigenschaften:

- „Daimler“: 70 PS-Limousine für Fahrten in der Stadt mit Neuss-Karosserie und Segeltuchverdeck, innen dunkelrotes Leder, elektrische Laternen und Acetylen-Scheinwerfer.
- „Döberitz“: 70 PS, Daimler-Karosserie in der Form Roi des Belges.
- „Irma“: grosse und lange Karosserie ebenfalls in der Form eines Roi des Belges. Dies war der persönliche Wagen des Kaisers und für Fahrten zum Manöver eingerichtet.

Im Jahre 1906 kam zusätzlich als Stadtwagen ein Auto des Systems Lohner-Porsche mit Hinterradantrieb dazu. Die Motorhaube war hier nur Attrappe, denn dahinter versteckten sich die Akkumulatorenbatterien.

Mit den neuen Automobilen ging es weiter auch auf Manöverbesuch. Wie ein solcher ablief, zeigen die beiden folgenden Bilder. Der Kaiser wird im NAG-Automobil hingefahren, steigt mit Pickelhaube aus, wird instruiert, während das Pferd mit Aufstiegshilfe schon bereitsteht. Er legt den Mantel ab, schwingt sich hoch dekoriert in den Sattel und inspiziert beritten die Truppe.



Abb. 147

Der Kaiser am Manöver (wohl 1905). Er kommt im Automobil angefahren, steigt in den Sattel und reitet los.

Im Jahre 1906 standen im Marstall bereits mehr als zehn Automobile und zwei „Leibchauffeure“ zur Verfügung. Dort wurde jetzt für die neuen Fahrzeuge eine grosse Garage eingerichtet. In diesem Jahr wurden für Reisen und Manöverbesuche bereits eher mehr Autos als Kutschen eingesetzt. Originalton 1906 (AAZ D 1906 8, 34): Jetzt „besucht Seine Majestät fast überall, selbst auf seinen Auslandsreisen und im Manöver, mit grosser Vorliebe das Automobil, unter anderem besonders gerne seinen grossen, schnellen, weissen Mercedes-Wagen, der früher Gray Dinsmore gehörte. Die edlen Rosse des Kaiserlichen Marstalles stehen völlig still und auch das wenig benutzte, prächtige Schimmelgespann scharrt ungeduldig mit den Hufen ...“. Im gleichen Zug wird bemerkt, das kaiserliche Automobil habe das Pferdegespann „fast ganz verdrängt“ (AAZ D 1906, 65). In diesem Zusammenhang wird erstmals der Leibchauffeur Wilhelm Werner genannt, der vorher für Dinsmore Rennen gefahren war. Auch das Gefolge benützte jetzt Automobile, der Bedarf war so gross, dass vom Marstall weitere Motorwagen angemietet werden mussten, darunter solche der Marke Adler.

Diese Schilderungen decken sich mit Meldungen in der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ von 1906: Der Kaiser benützt „jetzt fast ausschliesslich das Automobil zu seinen Fahrten in und um Berlin und von Potsdam nach Berlin.“ Mittlerweile verfügten auch hohe Militärs über Motorwagen, darunter ein Horch-Doppelphaeton. Das hatte zur Folge, dass berittene Offiziere und Meldereiter wegen der scheuenden Pferde sich dem Generalswagen meist nur nähern konnten, wenn der Motor abgestellt wurde (DFT 1906, 66 und 229). Im Jahre 1907 schaffte der Marstall erstmals einen Lkw an, nämlich einen 3-Tonnen-Lastwagen von Daimler für den Transport von Frachtstücken zwischen den verschiedenen Schlössern in Berlin. Dazu kamen weitere Wagen der Marken NAG, Adler, Beckmann, Opel, Dixi, Stoewer, Benz, Daimler und Heilbronner in den Marstall.



Abb. 148

Drei kaiserliche Automobile stehen während der Kaisertage des Jahres 1906 im Elsass zur Abfahrt bereit.

Für den Kaiser selbst kam 1907 ein weiterer NAG-Wagen mit Karosserie Utermöhle dazu, jetzt schon mit 40/45 PS. Er war cremefarben lackiert und mit blauer und goldener Absetzung versehen. Das Auto fuhr fast so geräuschlos wie ein elektrisch angetriebener Wagen (DFT 1907, 69). 1907 folgte ein Fiat-Doppel-Phaeton mit Wiederkehr-Karosserie, geliefert vom Autohaus Mathis in Strassburg. Für das gleiche Jahr wird erwähnt „bei allen Reisen des Hofzuges“ sei das Pferdegespann deshalb vom Auto „fast ganz verdrängt“ wegen „erheblicher Verbilligung“ und der „Unabhängigkeit von Zeit und Weg“ des neuen Verkehrsmittels (Sport 1907, 66). So ging es zügig bis Kriegsausbruch mit den Anschaffungen weiter, etwa 1910 mit zwei Mercedes-Limousinen, jetzt mit moderneren Torpedokarosserien.

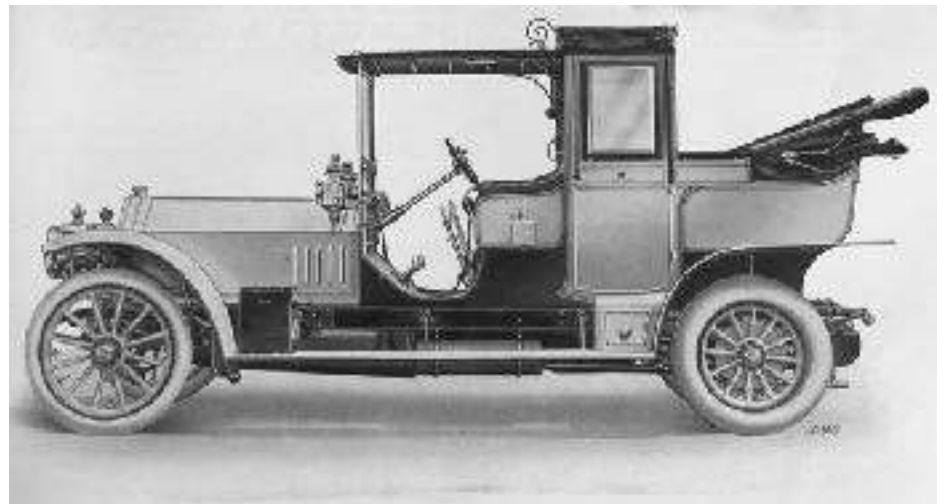
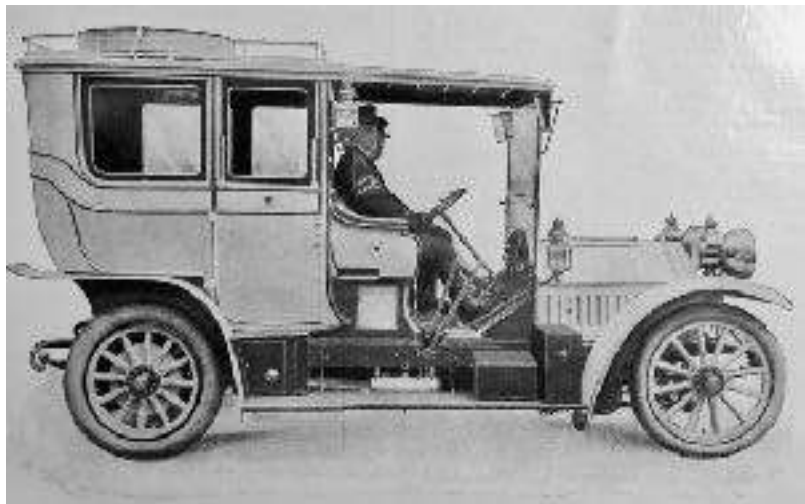


Abb. 149

Zwei neue kaiserliche Automobile von 1907 und 1909.

Links: Neue kaiserliche NAG-Limousine mit Utermöhle-Karosserie, jetzt mit den schöneren Frankonia-Kotflügeln.
Rechts: Mercedes mit 39/80 Ps mit Landaulet-Karosserie aus dem „Besitze Kaiser Wilhelm II.“

Der bekannteste Leibchauffeur des Kaisers war der schon genannte Wilhelm Werner, der vorher nicht nur ein erfolgreicher Rennfahrer gewesen war, sondern auch Monteur bei Daimler. Im Nachhinein wurde auch der "Kaiserliche und Königliche Wagenführer" Julius Knoop (1887–1967) durch seinen Nachlass bekannt. Er machte als Bauernsohn eine bemerkenswerte Karriere: 1902 Eintritt mit erst 15 Jahren als Kutscher in den Dienst des Grafen Max von Korff-Schmising auf dessen Schloss in Westfalen, ab 1904 dort auch Fahrzeuglenker eines Automobils. 1908 Chauffeur in der Automobil-Abteilung des Marstalls in Berlin bis 1918. Er chauffierte im November 1918 den Kaiser ins Exil bis an die Grenze der Niederlande und kehrte dann nach Berlin zurück.

Das Ende des Ersten Weltkrieges wurde zum Einschnitt vieler Marställe, allen voran von dem in Berlin. Wie einst bei Napoleon III. nach seiner Niederlage wurden jetzt auch in Berlin die kaiserlichen Pferde in alle Winde verstreut und die Wagen verauktioniert. Aus demselben Grund ist keines der bis 1918 angeschafften Automobile des Kaisers erhalten. Nur ein kleiner Teil des Fahrzeugbestandes wurde von der neuen Regierung weiter gebraucht. So chauffierte

jetzt Fahrer Knoop das neue Staatsoberhaupt der Republik, Friedrich Ebert. Das Gebäude des Marstalls selbst wurde in Berlin grösstenteils zum provisorischen Sitz der Volksmarinedivision. 1920 wurden die Ställe als Büchermagazin der Berliner Stadtbibliothek umgenutzt, und nach dem Zweiten Weltkrieg zog die Musikhochschule in den Marstall ein. So blieb es bis heute.

Frühe Automobile des Kaiser-Bruders Prinz Heinrich von Preussen und des Kronprinzen

Kaiser Wilhelm II. stieg nicht besonders spät auf das Automobil um, kann aber in der Rückschau auch nicht als Pionier des Automobils bezeichnet werden, wie das huldigende Texte in verschiedenen deutschen Zeitschriften um 1906 ihrem Publikum vermittelten. Dies im Gegenteil zu seinem jüngeren Bruder Heinrich von Preussen (1862-1929). Dieser spielte eine aktive Rolle bei der Einführung des Autos im Deutschen Reich. Er, der eine hohe Position bei der Marine einnahm, liess sich schon 1902 ein erstes Automobil nach seinen eigenen Angaben in der Germaniawerft Kiel-Gaarden bauen. Wie bei den Schiffen und Yachten üblich, bekam es als Antrieb eine Dampfmaschine. Der Prinz betätigte sich zudem früh als Herrenfahrer, kreierte mit seinem Schneider eigene Staubmäntel, die fortan seinen Namen trugen, und gilt als Erfinder des von Hand betätigten Scheibenwischers.

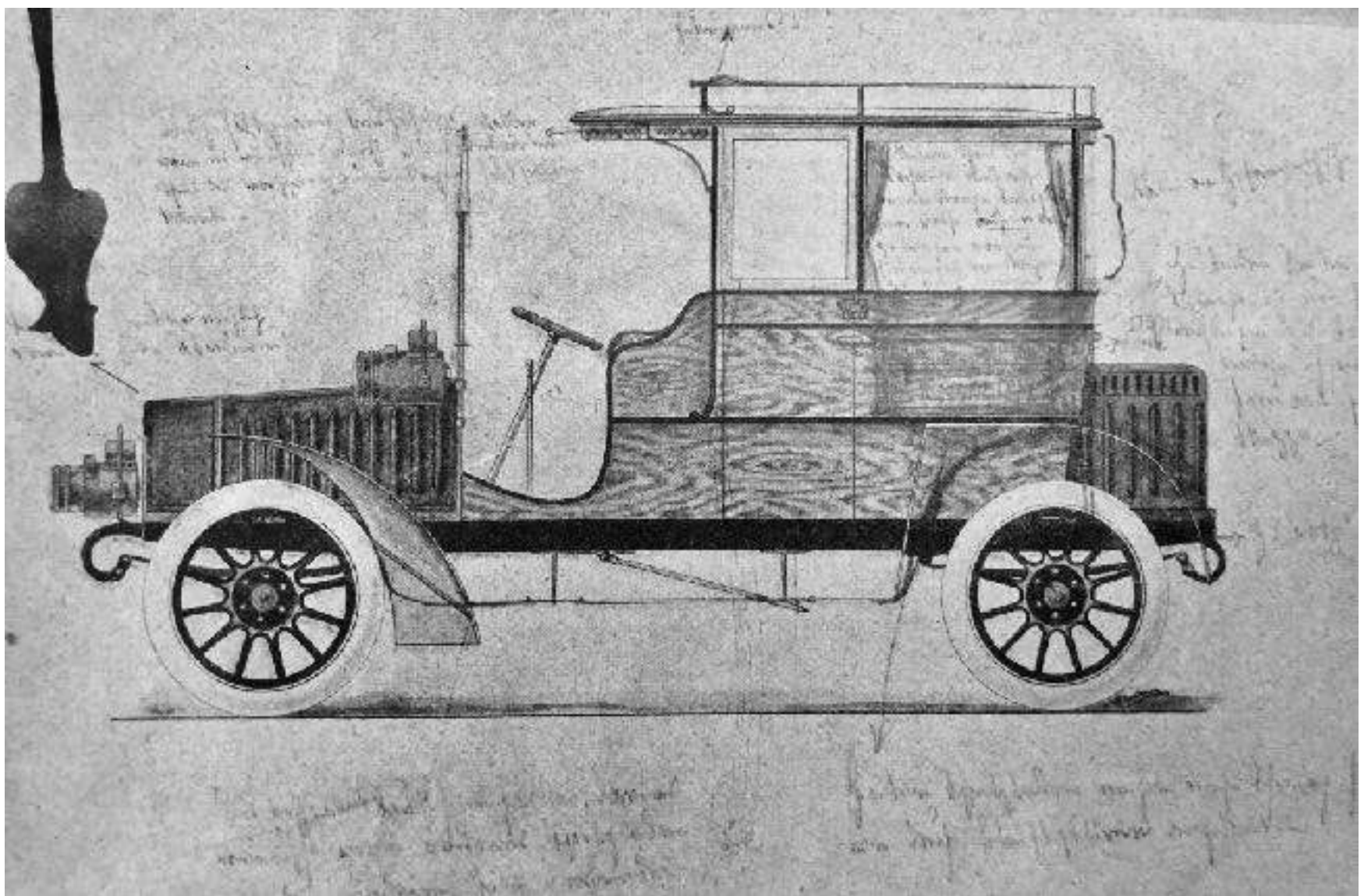


Abb. 150

Zeichnungsvorlage des Jahres 1902 für ein für Heinrich von Preussen bestimmtes Automobil mit Karosserie in gefirnisstem Naturholz und Dampftrieb. Die handschriftlichen Abänderungsnotizen stammen vom Prinzen selbst.

Prinz Heinrich war der Stifter der viel beachteten „Prinz Heinrich-Fahrt“, die in den Jahren 1908 bis 1911 über lange Distanzen von circa 2.000 km mit dazwischen geschalteten Schnelligkeitsprüfungen führte. Dies war das Nachfolge-Event der Herkomer-Fahrten. Damit konnte die Zuverlässigkeit der gegenüber früher deutlich verbesserten Automobile unter Beweis gestellt werden.

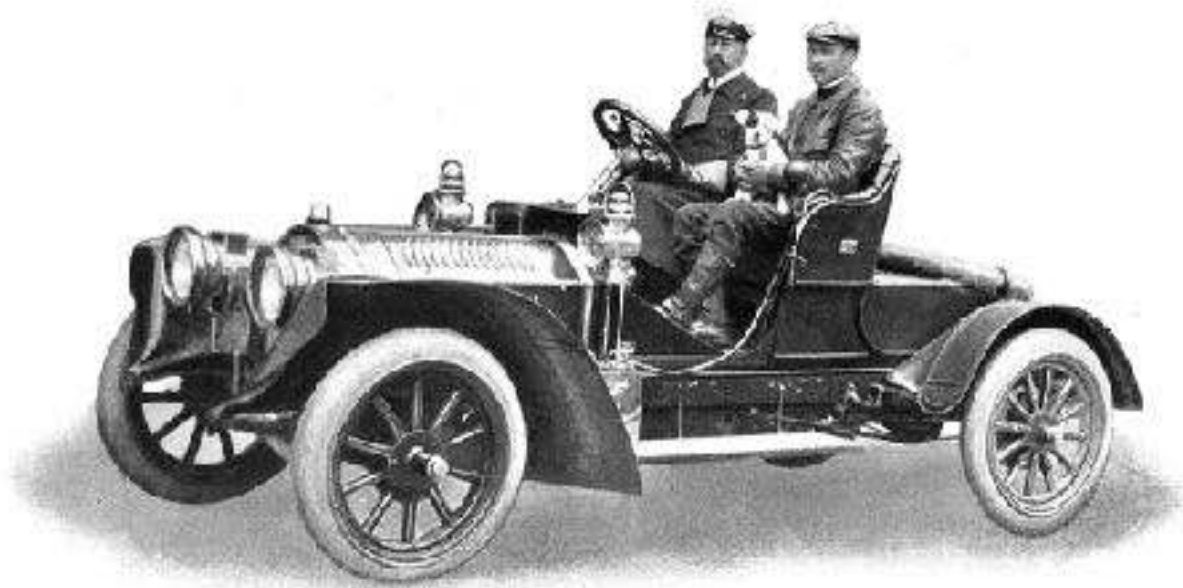


Abb. 151

Heinrich von Preussen als Herrenfahrer im Jahre 1905 auf einem zweiplätzigen Phaeton.

Auch die Schwester des Kaisers und von Prinz Heinrich, die Erbprinzessin Charlotte von Sachsen-Meiningen, war früh dem Automobil zugeneigt. Sie hatte schon 1904 mit einem 20 PS-Vierzylinderwagen der „Neuen Automobil-Gesellschaft Berlin“ (NAG) samt grossem Gefolge 1600 km zurückgelegt und gleich ein solches Fahrzeug gekauft.

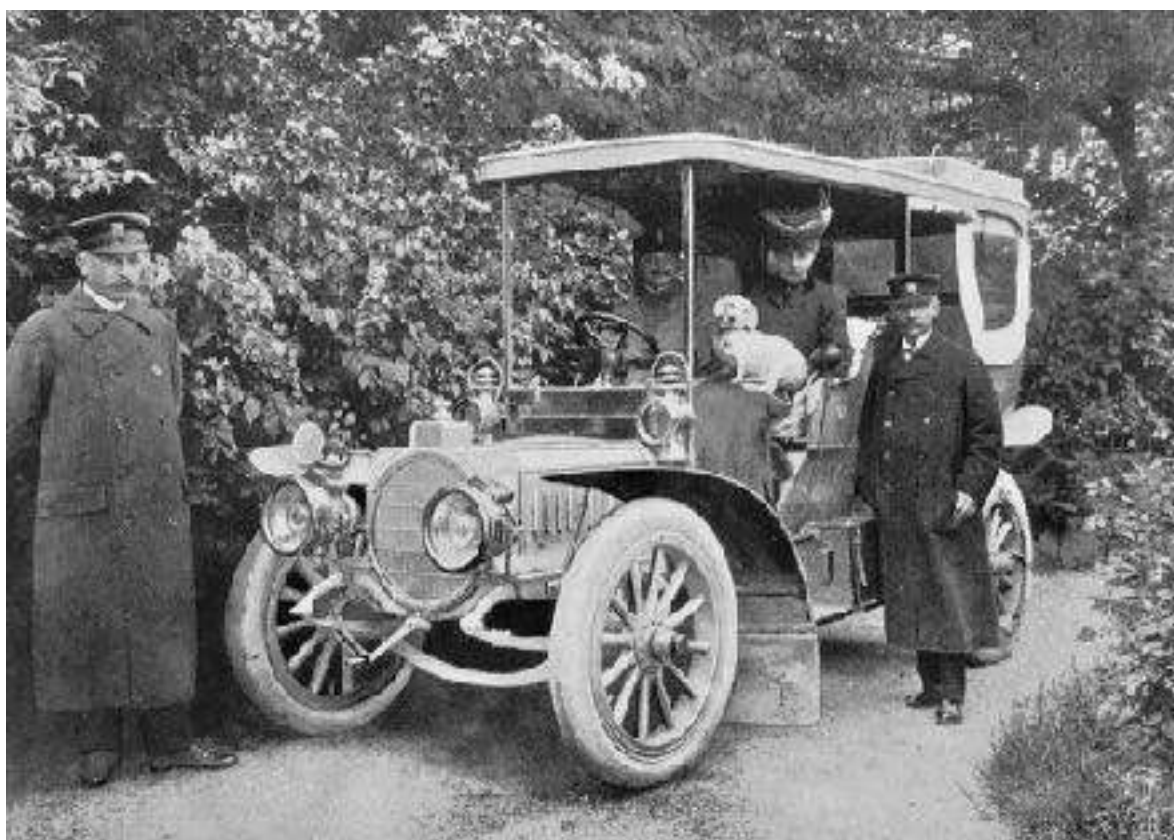


Abb. 152

Bild von 1905 der Schwester des Kaisers Wilhelm II., Charlotte von Sachsen-Meiningen.

Kronprinz Wilhelm (1882-1951), der älteste Sohn Wilhelm II., war ein vorzüglicher Reiter und sportlicher Fahrer von Vierer- und Sechserzügen. Von ihm gibt es also zahlreiche entsprechende Fotos. Er wurde offenbar durch seinen Onkel auch früh in die Welt des Automobilismus eingeführt, wie dies das folgende Bild belegt. Der Kronprinz zeigte zudem früh Interesse an der Technik der neuen Fahrzeuge und besuchte nach einer Quelle von 1908 „häufig Vorlesungen über Maschinen- und speziell Automobilbau“ in der Technischen Hochschule von Berlin (AAZ D 1908, 73). In der gleichen Zeit bestellte er einen Sechszylinder-Protoswagen mit Heilbronner Karosserie.

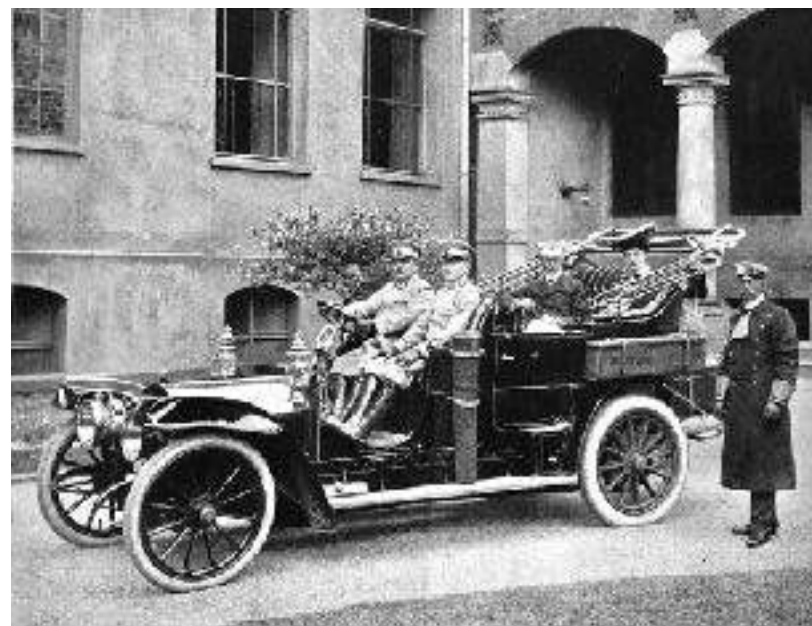


Abb. 153

Links: Kronprinz Wilhelm als Sportfahrer mit einem Viererzug im Jahre 1912 auf der Grunewald-Rennbahn.
Rechts: Kronprinz Wilhelm mit seiner Frau im Fond eines Automobils kurz nach seiner Hochzeit im Sommer 1905.
Bei dem dunkel lackierten Auto aus dem Marstall dürfte es sich um den 1906 bestellten „Tourenwagen mit amerikanischem Verdeck“ handeln. Davor steht der Kaiser-Bruder und Onkel des Kronprinzen, Prinz Heinrich von Preussen.



Abb. 154

Kronprinz Wilhelm 1914 im dunklen Gummi- oder Ledermantel und links neben ihm sein langjähriger Freund Fritz von Zobelitz vor einem Tourenwagen des Berliner Marstalls.

Das Verhalten des Kaisers und seiner Familie gegenüber dem neuen Automobil galt beim deutschen Adel als Vorbild. (Es gab aber auch schon frühere Protagonisten beim deutschen Hochadel wie den Wittelsbacher Prinzen Ludwig Ferdinand, der schon kurz nach 1900 einen Doppel-Phaeton von Panhard & Levassor angeschafft hatte.) Als um die Jahre 1904/05 das Automobil in Berlin „hoffähig“ wurde, folgten viele Adelige dem Kaiser und seiner Familie. Davon zeugen einige hübsche Fotografien in der damals führenden deutschen Fachzeitschrift, der „Allgemeinen Automobil-Zeitung“ des Jahres 1905. Unter den hohen Adligen gab es auch solche wie den Grossherzog Friedrich Franz IV. von Mecklenburg, der neben Reiten und Segeln auch das Autofahren als Sport betrieb.

Der im Jahre 1901 fertiggestellte, noch ganz auf das Pferd ausgerichtete Berliner Marstall wurde wenige Jahre danach mit Garagen nachgerüstet. Die Marställe anderer Adelshäuser, die wenige Jahre später errichtet worden waren, wurden bereits mit Abteilungen für Automobile versehen. Dazu gehörte der in den Jahren 1906 bis 1911 erweiterte Marstall der Thurn und Taxis in Regensburg. Darin gab es neben Autogaragen auch einen elektrischen Fahrzeug-Aufzug.

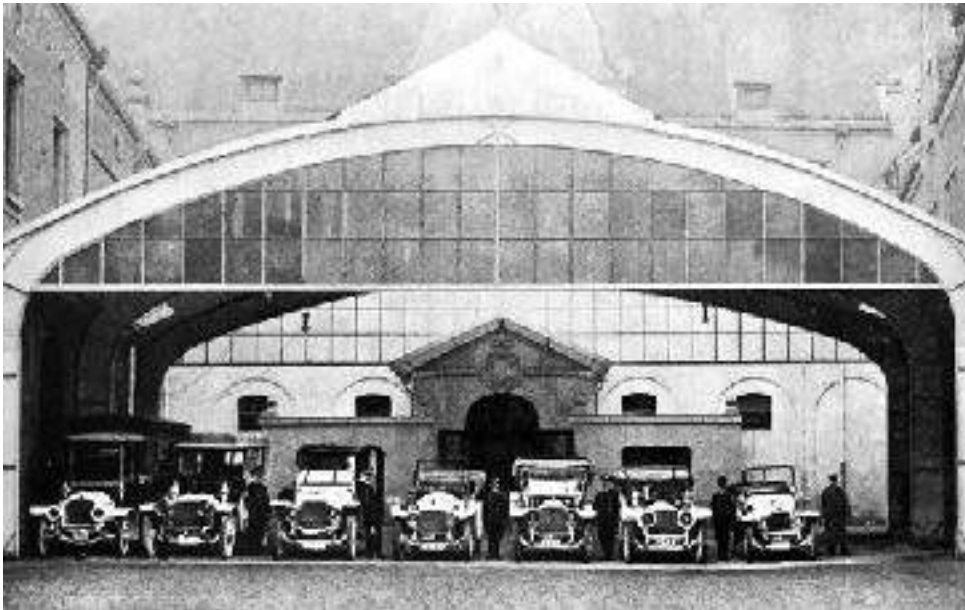


Abb. 155
Gedeckter Vorplatz des neuen Marstalls von Regensburg mit sieben Automobilen, wie er sich im Jahre 1910 präsentierte.

Zum Marstall in Wien

Die Auswertungen Seite 249ff. zeigen, das Lebensalter der Entscheidungsträger, bei den Fabrikanten wie bei den regierenden Häusern, war ausschlaggebend, wie schnell oder wie langsam von der Kutsche zum Automobil umgestiegen wurde. Der betagte Kaiser Franz Joseph I. (1830–1916), Kaiser von Österreich-Ungarn seit 1848, ist dafür ein gutes, negatives Beispiel. Es gibt wohl kaum einen Monarchen seiner Zeit, von dem es mehr Darstellungen in einer Kutsche gibt. So kannte ihn Wien, so nahm ihn die Bevölkerung wahr. Deshalb erstaunt es nicht, dass der Wiener Marstall sehr spät Automobile anschaffte.



Abb. 156
So kannte man Kaiser Franz Joseph I., hier in einer Jagd-Viktoria hinten sitzend.

Des Kaisers Interesse am Automobil hielt sich zeitlebens in engen Grenzen, obwohl in seinem Herrschaftsbereich auf diesem Gebiet in Wien und in Nesselsdorf Pionierhaftes geleistet wurde und es regelmässig auch entsprechende Ausstellungen gab. Beim kaiserlichen Besuch der Automobilausstellung in Wien des Jahres 1906 drückten Mitglieder des Kaiserhauses ein hohes Interesse aus, etwa Erzherzog Franz Ferdinand; der Kaiser selbst zeigte aber offenbar nur Interesse an der militärischen Nutzung des Autos. Zu seiner ersten Autofahrt, zu der ihn König Edward VII. von England überredet haben soll, und die nach Bad Ischgl führte, wird dem Kaiser in den Mund gelegt: „G’sunken hat’s und g’sehn hat man nix.“



Abb. 157

Die erste Autofahrt des Kaisers Franz Joseph I. 1908 nach Bad Ischgl, zusammen mit König Edward VII. von England. Heliogravüre nach einem Gemälde von Josef Schuster.

Zunächst kamen zwei Autos, ein Austro Daimler und ein Gräff & Stift Modell 28/32 mit 32 PS, in den Wiener Marstall. Als drittes Automobil folgte 1914 ein 45 PS starker Gräff & Stift des Typs 40/45 mit Phaeton-Karosserie. Dieses Auto wurde zum Dienstwagen von Erzherzog Karl (1887–1922). Nach des Kaisers Tod im November 1916 wurde dieser Phaeton zum Leibwagen Karls I. Von ihm wurden jetzt zügig neue Automobile angeschafft. Schon im Jahre 1917 kamen neun neue Autos in den riesigen Marstall. Dort wurde an der Stelle eines alten Ponystalls eine Garage errichtet, die einem neu ernannten „Hof-Garagenmeister“ unterstand. 1918 kamen drei weitere Automobile dazu. Diese Gruppe machte indessen immer noch einen kleinen Teil des gesamten Fahrzeugbestandes aus, gab es doch damals im Marstall insgesamt 640 Fahrzeuge, die von 500 Personen betreut wurden

Nach der Auflösung der Monarchie wurde der Marstall im Jahre 1921 zum „Wiener Messe Palast“. 1922 folgten die Auflösung des Oberststallamtes und der Verkauf sowie Versteigerung grosser Bestände (Pferd & Wagen 6/2020, 56 ff.). Immerhin gelangten einige wertvolle Fahrzeuge an das Kunsthistorische Museum in Wien, darunter 90 Kutschen. 2001 wurde der Marstall-Komplex zum „Museumsquartier“ mit verschiedenen Kultureinrichtungen. Ein einziges kaiserliches Automobil hat sich erhalten, ein 1914 angeschafftes Fahrzeug der Marke Gräff & Stift Typ 40/45. Kaiser Karl I. hatte es 1919 nach der Abdankung mit dem Hofzug in die Schweiz ins Exil mitführen lassen, zunächst kurz an den Bodensee und dann nach Prangins am Genfersee.



Abb. 158

Das letzte Auto des letzten Kaisers Österreichs, ein Phaeton der Marke Gräff & Stift von 1914. Es ist heute in der Wagenburg Schönbrunn neben anderen kaiserlichen Fahrzeugen ausgestellt.

Zum frühen Automobilismus in Österreich-Ungarn

Früher als der Hof in Wien hatten einige Adelige der Doppelmonarchie Automobile angeschafft. Mittlerweile gab es im Land bedeutende Hersteller ganzer Autos. Dank einer in jener Zeit erfolgten Befragung weiss man für Österreich-Ungarn recht genau, was dort die Gründe für den Umstieg von der Kutsche zum Automobil waren. (Das Folgende zusammengefasst nach Seper 1968, 56ff. und aufgrund der AAZ Ö vom 23.12.1906.) 1906 hatte eine Umfrage gelautet: „Durch welche Umstände und wann wurden Sie Automobilist?“. Die Antworten: Umstieg zuerst aufs Fahrrad, dann aufs Automobil (auch Adelige). „Für mich ist das Automobil die Yacht auf Lande“ antwortete Robert Graf Althan, der 1900 eine De Dion-Voiturette, 1901 eine neue schnellere Voiturette, dann einen Serpollet und schliesslich einen Mercedes anschaffte. Diese Antwort war typisch für einen Mann, der sich in sechs Jahren insgesamt vier teure Autos leistete. Damit war er nicht allein. Marco Graf Bombelles legte sich 1897 einen Benz, dann einen Daimler, einen Mercedes und einen Brasier zu, also vier Fahrzeuge in neun Jahren. Oktavian Graf Collato machte es ähnlich mit seinem Benz von 1901, einen Maurer-Union 1904 und einem Rochet-Schneider nur ein Jahr später, „den ich in Mailand karossieren liess“. Damit dürfte die berühmte Karosserie von Cesare Sala gemeint sein.

Als Gründe für den Umstieg nannten die Befragten; „rasche Fortbewegung“, „Wandertrieb“, „Freiheitsdrang“, Interesse am „Sport“ sowie als Mittel, die weit auseinanderliegenden Fabriken zu erreichen. Die neuen Automobilisten nahmen dabei einige Unannehmlichkeiten in Kauf (Seper 1968, 58ff.). So berichtete Ernst Graf Hoyos Sprinzenstein von seinen Erlebnissen zwischen 1900 und 1906 auf Österreichs Strassen: „Freilich kamen bei jeder Reise auch kleine Zwischenfälle vor, in Gestalt von Pannen, Pnedefekten, allzu sorglosen Hunden und Hühnern, ungeschickten Kutschern, schreckenden Pferden, Steinwerfern (...)“. Und: „wenn der Kutscher nicht schläft, was meist der Fall ist, wird er beim Ton der Hupe zuerst ein Selbstgespräch beginnen (...) erschrickt dann gewaltig, droht zuerst mit der Peitsche und beginnt nun, sein Pferd heftig am Zügel zu reissen (...)“. Solches käme vor allem im Inneren des Landes vor, in der engeren Umgebung Wiens seien die Verhältnisse besser, weil die Bevölkerung dort schon mehr an die neuen Fahrzeuge gewöhnt sei.

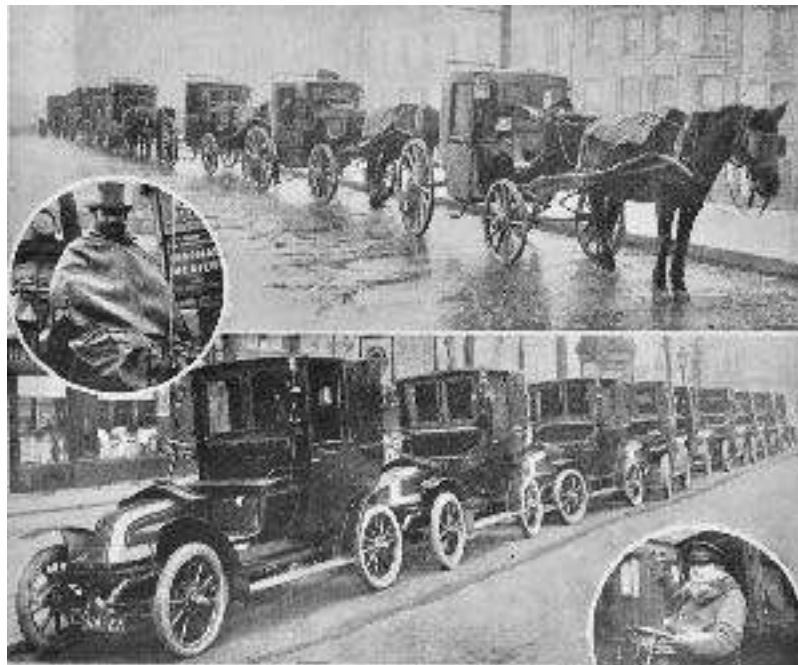


Abb. 159
Droschken in Wien um 1897 und 1907.

Die frühe Automobilgeschichte Österreichs ist durch Hans Seper gut erforscht, besonders mit seinem 1968 erschienen Werk „Damals als die Pferde scheuten“. Demnach liess der österreichische Automobil-Club schon im Jahre 1899 auf der Trabrennbahn in der Krieau, einem Teil des Wiener Praters, verschiedene Autos mit Erfolg Runden drehen. Diese Präsentation wurde zum Publikumserfolg, den auch Emil Jellinek mitbekam. Dieser Geschäftsmann war kurz vorher Vater der berühmten Tochter Mercédès geworden, die später Namensgeberin der Mercedes-Wagen werden sollte (S. 231). Diese Rennbahn war im Jahre 1902 auch das Ziel des Rennens von Paris nach Wien. Anlässlich der Autofernfahrt von Paris nach Wien im Jahre 1903 gab es zusätzliche Wettfahrten der Konkurrenten in der Hauptallee. Der Österreichische Automobil-Club (ÖAC) wurde schon 1898 auf Initiative Ludwig Lohners gegründet. Ab 1900 publizierten die Klubmitglieder die periodisch erscheinende „Allgemeine Automobil-Zeitung“ Österreichs (AAZ Ö).

Um 1900 waren auch in Österreich-Ungarn die Autos im Vergleich zu anderen Gütern noch teuer. Schon eine kleine Voiturette entsprach mit dem Ankaufspreis von 4.000.- Kronen dem Preis eines kleinen Hauses auf dem Land. Auch der Betrieb war nicht billig, vor allem wegen des raschen Verschleisses der Reifen und Schläuche. Die Überlandtrassen waren deshalb in schlechtem Zustand, weil deren Unterhalt nach dem Bau der Eisenbahnen vernachlässigt worden war. Sie wurden dann sukzessive verbessert, was auch dem Touring-Club Österreichs zu verdanken war. Dieser war – wie in Frankreich – neben dem Automobil-Club vor allem von Radfahrern gegründet worden, die gerne Touren unternahmen.

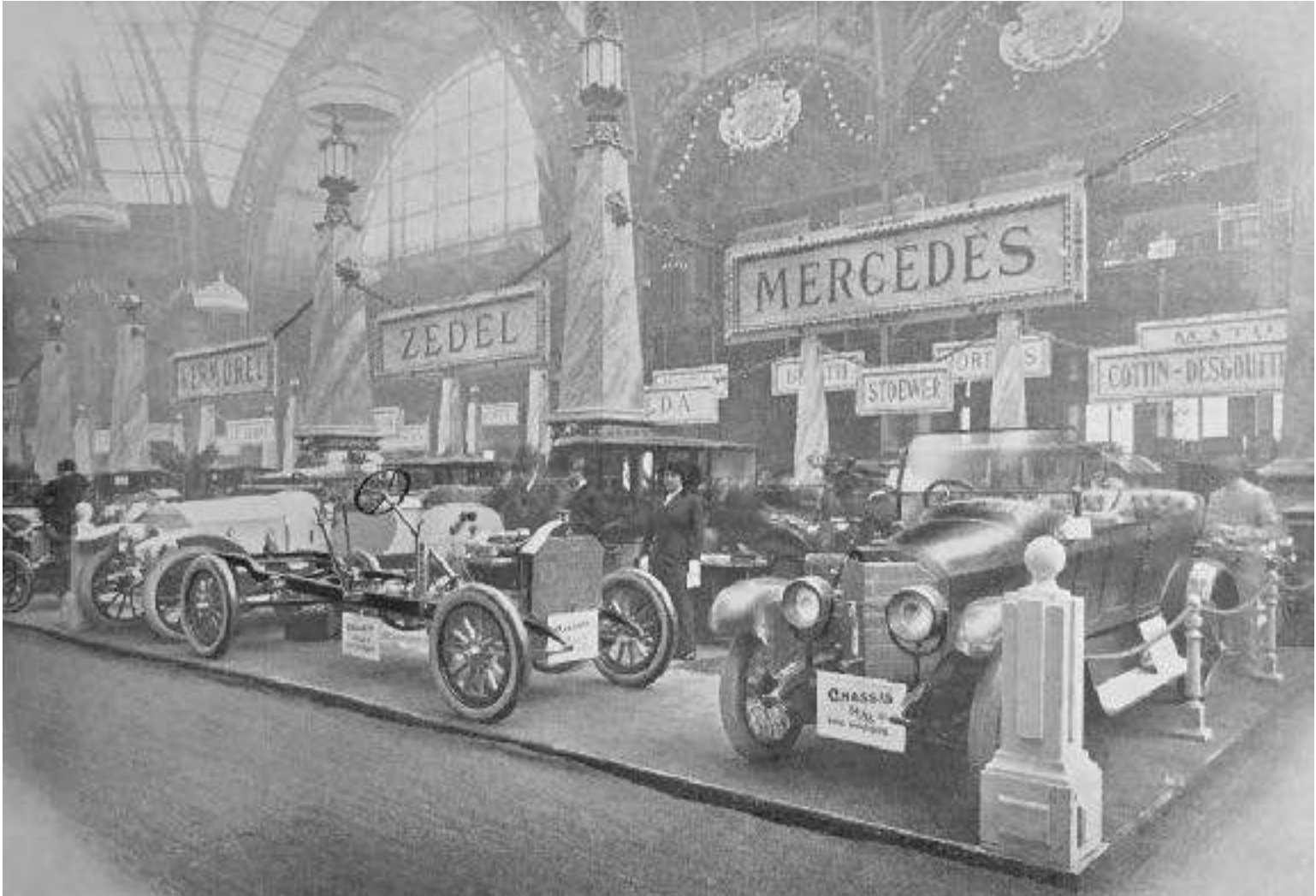


Abb. 160

Der Stand von „Mercédès“, eine vom österreichischen Geschäftsmann Emil Jellinek kreierte Marke, am Pariser Auto-Salon im Pariser Grand Palais des Jahres 1913.

Frühe Automobile von Lohner in Wien und der Wagenfabrik Nesselsdorf

In den Büchern Hans Sepers wird die Pionierarbeit im frühen Automobilbereich des Wiener Fabrikanten Ludwig Lohner besonders gewürdigt. Er stand mit dem in Paris tätigen Österreicher Georges Kellner in engem Kontakt. Dort hatte sich Lohner als junger Mann ebenso weitergebildet wie bei Mulliner in London und bei Studebaker und Brewster in New York (Köppen 2015, 453f.). Lohner junior war insofern eine Ausnahmeerscheinung, als er gelernter Ingenieur war. Das erklärt seine Affinität zu frühen Autos mit.

Nachdem Ludwig Lohner mit 34 Jahren die Leitung der 1832 gegründeten Fabrik vom Vater Jacob übernommen hatte, fuhr er im Sommer 1896 zu Daimler nach Cannstatt und schrieb seiner Frau über die dort unternommene, erste Autofahrt seines Lebens: „Es ist sehr hübsch und angenehm, so gar nichts vor sich zu haben und flott drauflos zu fahren; ich hoffe, dass wir beide in nicht zu ferner Zeit zusammen so herumkutschieren werden“. Dann ging es gleich weiter zu Levassor in Paris. Sein Fazit: Ich werde „(...) alle meine bescheidenen Kräfte anspornen, um diese Fortschrittsbewegung in meine Heimat zu verpflanzen“. Das war aber nicht ganz einfach, denn gute Chassis und Motoren waren Mangelware. Das belegt ein Brief Lohners vom 22.2.1898 mit der Bemerkung, die Deutschen seien am weitesten fortgeschritten, Benz sei gut, „aber vollkommen liiert mit Nesselsdorf“. Also waren die tschechischen Kollegen schneller als Lohner gewesen. Schliesslich verpasste Lohner auch einen Lizenzvertrag mit Daimler.



Abb. 161

Links: Der junge Ferdinand Porsche neben Ludwig Lohner im Jahre 1904.

Rechts: Elektrischer Mylord des Systems Lohner-Porsche mit 5 bis 12 PS von 1904.

Einen guten Partner für seine Pläne fand Ludwig Lohner schliesslich in Wien selbst, nämlich in der Person eines jungen Praktikanten bei der Elektrofirma Egger. Dies war niemand anderes als der aus Böhmen stammende Ferdinand Porsche (1874–1954). Lohner war zunächst dessen Idee eines Nebenmotors zu Ohren gekommen, danach begann eine enge Zusammenarbeit (Seper 1968, 53ff.). Bereits an der Weltausstellung des Jahres 1900 in Paris konnten die beiden das „System Lohner-Porsche“ mit einem Fahrzeug vorstellen, das einen Radius von 50 km bewältigte. Vier Jahre später gab es bereits viele Elektrowagen, die bereits 200 km schafften (DFT 1904 im Kommentar zu Nr. 66). Lohner verkaufte einige Elektrowagen mit „Coupé-Mylord“-Karosserie, bei der sich die Batterie deshalb unter dem „Bockaufsatz“ befand, weil damit mehr Gewicht auf die Vorderräder zu liegen kam. Der Mylord -Aufsatz konnte mittels vier Schrauben mit einem Coupé-Aufsatz getauscht werden. So war das Fahrzeug im Sommer und im Winter zu gebrauchen. Später kam der Einbau eines Benzinmotors zur Aufladung der Batterien dazu.

Die Entwicklung all dieser Innovationen bedurfte erheblicher Finanzmittel. Lohner sagte selbst, er hätte kein Kapital für so etwas Neues wie das Automobil gefunden und all dies nur als Inhaber einer gut gehenden Firma im Rücken anpacken können. Dieser innovative Weg kostete Lohner in seinen eigenen Worten nicht nur viel Kapital, sondern auch ein „riesiges Opfer an geistiger Arbeit“ (Seper 1968, 34). Die Entwicklung von Chassis mit Motoren endete bei Lohner schliesslich im Jahre 1906 vor allem wegen der hohen Entwicklungskosten. Ferdinand Porsche wechselte schliesslich im gleichen Jahr zur Firma Austro-Daimler. Ludwig Lohner produzierte aber weiter Kutschen, Autokarosserien sowie später auch Busse und Flugzeuge.

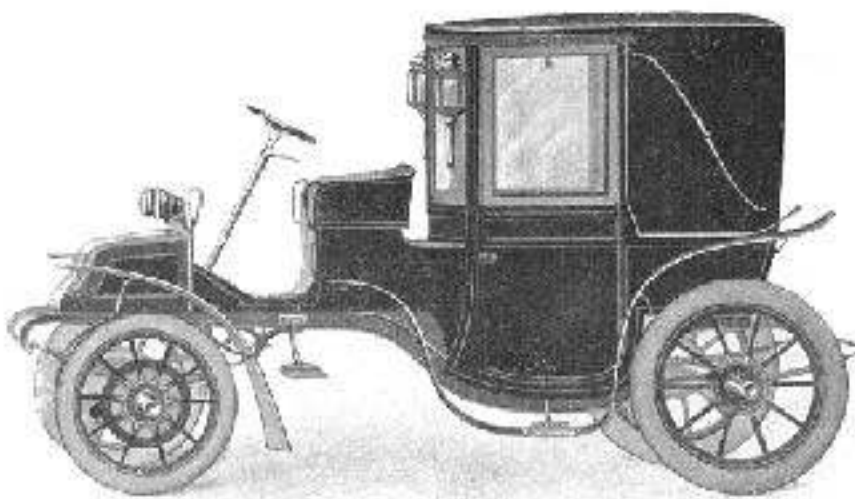


Abb. 162

Frühes Automobil der Wiener Firma Lohner von 1906:

„Der elektrische Lohner-Porsche Stadtwagen mit Landaulet-Karosserie.“

Die von Lohner erwähnte Liaison der mährischen Fabrik Nesselsdorf mit Benz ging auf den damaligen Direktor der altbekannten Kutschenfabrik Schustala zurück, Hugo Fischer von Röslerstamm (1856–1917). Dieser war vorher Ingenieur bei einer Bahngesellschaft gewesen, dann Direktor in Nesselsdorf und wurde 1895 nach dem Ausscheiden der Söhne des Gründers dort tonangebend (Seper 1968, 31ff.). Um 1900 beschäftigte die Fabrik 1.600 Arbeiter, die etwa 600 Neufahrzeuge im Jahr produzierten (Consular Report 1900, 326). Er erkannte als Eisenbahningenieur und Chef der wohl (mit Lohner) grössten Kutschenfabrik in Österreich-Ungarn früh die Bedeutung des Automobils. Röslerstamm kaufte früh einen originalen Benz-Wagen mit Einzylindermotor, den er „Instructor“ taufte. Dazu kam ein zugekaufter Boxermotor, der gleich in einen eigenen Kutschwagen mit dem Namen „Präsident“ eingebaut wurde. Mit den beiden Fahrzeugen wurde im Mai 1898 von Nesselsdorf nach Wien gefahren, wobei Radfahrer den Korso ankündigen mussten, um das Scheuwerden von Pferden auf den Landstrassen zu verhindern. Die Fahrer waren trotzdem „den Insulten der Landbevölkerung ausgesetzt, welche sie mit Steinen bedachte“.



Abb. 163

Die Firma Schustala in Nesselsdorf (heute Kopřivnice in Tschechien) schaffte unter allen Wagenfabriken Europas den Übergang von der Kutsche zum Automobil als eigene Marke am nachhaltigsten, nämlich zu Tatra.

In Nesselsdorf setzte man die ersten Versuche mit anderen Motoren fort und schloss weitere Versuchsfahrten an, die wieder zu Beschwerden führten. Die Bezirkshauptmannschaft von Neutitschein erliess darauf im Jahre 1901 folgende Kundmachung (Seper 1968, 55): Besitzer von Pferdewagen haben bei Annäherung eines Automobils „die Pferde kurz zu halten“ respektive die Zügel anzuziehen. Scheuten die Pferde, mussten die Insassen vom Wagen absitzen und die Pferde so lange halten, bis das Automobil vorbeigefahren war.

1906 folgte in Nesselsdorf die Entwicklung eigener Vierzylinder-Motoren mit innovativer Technik durch den Ingenieur Hans Ledwinka (1878–1967). So wurde aus der Kutschenfirma mit Waggonbau mit der Zeit eine richtige Automobilfabrik. Ab Kriegsende im Jahre 1919 gehörte Nesselsdorf zur Tschechoslowakei. Die Firma Nesselsdorf arbeitete seit 1923 unter dem neuen Namen Tatra unter Leitung von Ledwinka erfolgreich weiter. Unter allen alten Wagenfabriken im deutschsprachigen Gebiet war die in Nesselsdorf die einzige, die diese Kontinuität erreichte. Noch heute werden im Kopřivnice Nutzfahrzeuge gebaut.

Seitenblick auf den frühen Automobilismus in England

Der in Zusammenhang mit den Marställen von Berlin und Wien schon genannte englische König Edward VII. (1841-1910), seit 1901 Nachfolger von Queen Victoria, zeigte schon um 1896 Interesse an „Motor Cars“ wie die frühen Automobile dort genannt wurden. Er erwarb 1902 seinen ersten Motorwagen, und zwar einen Daimler mit der einem Omnibus mit Hintereinstieg ähnlichen Karosserieform (genannt Tonneau), wie ihn danach auch Wilhelm II. anschaffte (S. 101). Auch die im königlichen Wagenpark nachfolgenden Modelle stammten bevorzugt aus der englischen Daimler-Motoren-Gesellschaft. Sie wurde zur Erfolgsgeschichte, nachdem sich England schon 1890 alle Patente Daimlers gesichert hatte (Harald Nockolds, *The Coachmakers*, London 1977, 116ff.).

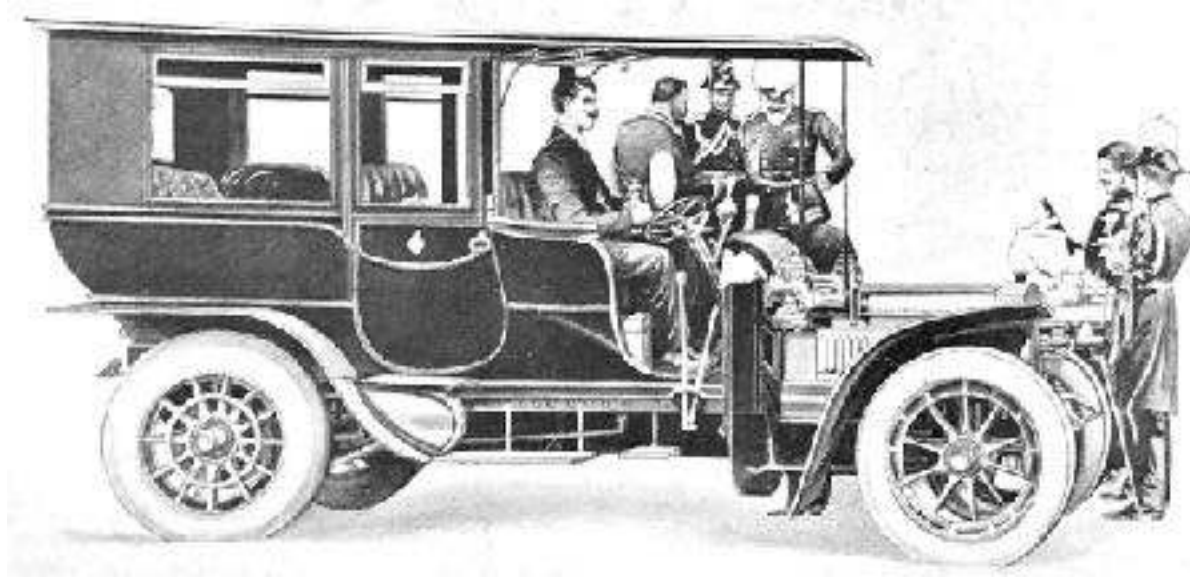


Abb. 164

Der englische Daimler von 1905 des Königs Edward VII.

Die fortschrittliche Haltung des Königs erstaunt nicht, war England doch die Wiege des Industrialismus und verkehrstechnisch stets ein Pionier gewesen. Allerdings hatte hier der auf ältere Zeiten zurückgehende „Red Flag Act“ gegolten, der Schrittgeschwindigkeit für automobile Gefährte ebenso vorschrieb wie eine vorausgehende Begleitperson mit roter Flagge. Als die hemmende Regelung 1896 fiel, konnte auch im Vereinigten Königreich in Trabgeschwindigkeit gefahren werden. Aber es gab weitere Beschränkungen, so etwa die Sperrung des Hyde Parks für Automobile in der Saison von 15 bis 19 Uhr.



Abb. 165

Karikatur zur Aufhebung der Restriktion durch den „Red Flag Act“ in England im Jahre 1896. Bis damals musste dem fahrenden Automobil eine Begleitperson vorausgehen.



Abb. 166

Auto und Pferd in England im Jahre 1909. Der vom Chauffeur gefahrene Rolls Royce hält an, um ein Gespräch mit einem Fuhrmann zu führen. Dieser führt sein eingeschrirtes Kaltblut an der Hand. Ölbild von Derek Lucas.

Wegen solcher Beschränkungen konnte England innerhalb Europas erst nach 1900 in der ersten Liga der Autoproduzenten spielen. 1903 erschien das erste Jahrbuch für Automobilfahrer in England und wies bereits eine grosse Zahl von Wagen- und Motorradherstellern auf. Im Karosseriebereich war England zusammen mit Frankreich schon lange Jahre in Europa führend gewesen. Bis in die 1950er Jahre war schliesslich das Vereinigte Königreich nach den USA die zweitgrösste Autonation der Welt. Der Stil ihrer Karosserien war insbesondere in der Zwischenkriegszeit des 20. Jh. massgebend.

Während England zu einer der führenden Automobilnationen wurde, blieb in diesem traditionellen Pferdezuchtland der Reit- und Fahrsport lebendig. Dies sowohl in London als auch im Rahmen grosser Landwirtschaftsausstellungen.

Und die Schweiz?

Die Schweiz sträubte sich noch länger als der Inselstaat England, das neue Strassenfahrzeug Automobil gleich wie Pferdewagen zu behandeln. Diese konservative Haltung hatte Tradition, obwohl die mitten in Europa gelegene kleine Schweiz auch ein wichtiges Durchgangsland war. So hatten sich etwa die Innerschweizer anfangs des 19. Jh. lange gegen eine Fahrstrasse über den Gotthard gewehrt, um das einträgliche Säumertum weiterführen zu können.

Zwar gab es in der Schweiz einige frühe Automobilhersteller und Karosserien, die die nötigen Aufbauten lieferten. Diese lagen aber fast alle in oder bei grossen Städten wie Genf, Basel oder Zürich. Vor allem in ländlichen Gebieten fühlte sich die Einwohnerschaft vom Autoverkehr gestört und schikanierte besonders ausländische Fahrerinnen und Fahrer. Dazu gibt es viele Quellen, wie etwa die des Jahres 1905 von der abgebildeten „Autlerin“ Sysy Scheitlin aus Konstanz am Bodensee (AAZ D 1905, 42f.): „Die Schweiz wird im allgemeinen von Automobilisten ungern



befahren; dies ist ihnen in gewisser Hinsicht nicht zu verargen. Sie hat sehr – sehr strenge Vorschriften, zum grössten Teil schlechte Strassen, es gibt viele Steigungen zu überwinden, dazu fehlt es nicht an groben unvernünftigen Fuhrleuten.“ Die frühe Fahrerinnen Scheitlin fuhr ihren Wagen stets selbst und genoss trotz der Restriktionen die Vorzüge der Schweiz. Sie forderte gleichgesinnte Damen auf, es ihr gleichzutun.

Abb. 166
Der NAG-Doppel-Phaeton der frühen Autlerin Sysy Scheitlin aus Konstanz, die um 1905 damit öfters die Schweiz bereiste.

Im Bericht einer deutschen Zeitschrift aus der gleichen Zeit klang es noch drastischer (AAZ D 1905, 53): Die „Chikanen schweizerischer Polizeiorane in verschiedenen Kantonen“ überschreiten „in mehrfacher Hinsicht das zulässige gesetzliche Mass ihrer Machtbefugnisse gegenüber fremden Automobilisten“. Und: „Die Jagd auf Chauffeure ist ein nationaler Sport geworden.“ Dem „Automobilhass“ der Schweizer versuchte der Redaktor des französischen Fachblattes „Les Sports“ auf den Grund zugehen und stellte einen Schweizer Hotelier zur Rede. Die Antwort: Die die Schweiz besuchenden Automobilisten stellten mit ihren Motorwagen einen Störfaktor dar, seien zwar reich, würden aber nicht lange im Hotel bleiben, keine „Führer, noch Fuhrwerk, noch Pferde“ ordern. Dazu muss man wissen, dass die Hotels ihren Gästen gerne ihre hauseigenen Mietkutschen und Gespanne vermieteten. Mit dem Fazit, die Schweizer würden aus pekuniären Gründen die Automobilisten aus ihrem Gebiet fernhalten wollen, lag der Redaktor nicht ganz falsch. Das zeigt auch die folgende Geschichte:

Der Gipfel der Automobil-Restriktionen in der Schweiz war das generelle Autoverbot im schweizerischen Kanton Graubünden von 1900 bis 1925. Dies wurde schliesslich auch deshalb aufgehoben, weil die Hoteliers das prohibitive Lager verliessen und sich für eine Aufhebung des Fahrverbots aussprachen, weil der Tourismus unter den mehr und mehr unzeitgemässen Massnahmen offensichtlich zu leiden begann.



Abb. 167

Während des generellen Autofahrverbotes im Kanton Graubünden zwischen 1900 und 1925 mussten angereiste Automobilisten ihr Fahrzeug durch Pferde an ihr Ziel ziehen lassen. Dazu gehörte 1916 auch der hier abgebildete deutsche Besitzer des Schlosses Tarasp.

Zunächst war die Grenzstadt Genf das Einfallstor für den französischen Automobilismus, teilweise auch Basel (Merki 2002, 147ff.). Dementsprechend gab es frühe Automobil-Clubs in Genf und Basel schon ab 1898. Vorher schon war durch Radfahrer-Kreise nach französischem Vorbild der Touring-Club der Schweiz (TCS) im Jahre 1896 gegründet worden, der sich ab 1900 auch für Automobilisten einsetzte. 1898 folgte nach dem Vorbild des französischen ACF der noblere und kleinere Automobil-Club der Schweiz (ACS). Bis in die Zwischenkriegszeit konnte er eine gewisse Exklusivität bewahren. Ab 1906 erschien die schweizerische „Automobil-Revue“ als wichtigstes Organ für die Automobilisten, und sie überdauerte bis heute.

In der deutschen Automobil-Zeitung wurde 1906 ein lesenswerter Artikel eines Schweizer Verkehrstechnikers abgedruckt, der die aktuelle Situation jener Zeit in den grösseren Zusammenhang stellte (AAZ D 72f.). Dessen Hauptaussagen waren kurz zusammengefasst: Grosse Dinge sind im Werden, dazu gehört eine Umwälzung des Verkehrswesens. Das Pferd wird von den Strassen „nahezu verschwinden“. Schikanen werden „den Siegeslauf des Automobils nicht aufhalten.“ Es wird „die Strasse erobern, vielleicht sogar das Ackerfeld“ und auch dem armen Mann zugutekommen. Schon bei der Einführung der Eisenbahnen war der Widerstand von Regierungen die grösste Schwierigkeit. Frankreich hat jetzt schon 17.000 Automobile. Im Jahre 1904 erwirtschaftet dieses Land im Automobilbereich 176 Millionen und damit mehr als im Bereich Eisenbahnen. Die Auftragsbücher sind auf zwei Jahre hinaus voll, Deutschland, England und Amerika ziehen nach. Ist der Luxusmarkt gesättigt, werden vermehrt „geeignete Fahrzeuge für den gemeinen Mann, für den Bauern (...) für den öffentlichen Verkehr und den Lastentransport“ entwickelt.

So kam es bekanntlich, aber erst einige Jahre später. Solche Stimmen zeigen, dass in den Jahren um 1905 die Fortschritte des Automobilismus nicht mehr zu übersehen waren. Konnte das Auto 10 Jahre zuvor noch als spleeniges Sportgerät der Reichsten abgetan werden, sah die Situation jetzt deutlich anders aus.

Mittlerweile hatten in der Schweiz einige bedeutende Wagenfabriken mit dem Karosseriebau begonnen, auch für im eigenen Land gebaute Chassis mit Motoren. Der Basler Lorenz Popp importierte Benz-Autos in die Schweiz und versuchte ab 1898 für kurze Zeit, selbst Chassis und Motoren zu produzieren. Ein Fahrzeug von 1898 hat sich



erhalten. Es weist die hier abgebildete Phaeton-Karosserie in Naturholzausführung auf. Diese war damals in Basel auch bei Kutschen en vogue. Die Karosserie stammt aus der Karosserie Heimbürger. Deren Leiter war damals der elsässische Sattler Charles Heimbürger.

Abb. 168

Frühes Automobil des Jahres 1898 von Lorenz Popp mit einer Phaeton-Karosserie von Heimbürger in Basel (Tempera von Hans Hartmann).

Charles Heimbürger gab 1906 als erster in der Deutschschweiz ein gedrucktes Album mit 14 selbst gebauten Automobil-Karosserien heraus. Darunter befanden sich grosse schwere Kästen auf französischen Chassis, wie sie damals Mode waren. In Basel wollten offenbar die Patrizier so fahren, wie sie es bislang gewohnt waren, im Sommer im offenen Wagen mit Halbverdeck und im Winter oder abends im Coupé oder Landaulet. Diese Phase kam dem „Carrossier de luxe“, wie sich Heimbürger nannte, entgegen. Denn er konnte solche Aufträge in traditioneller Manier ausführen. Charles Heimbürger starb 1910 recht früh, seine Witwe leitete den Betrieb weiter und überbrückte die Zeit, bis ihr Sohn die Nachfolge antreten konnte. Interessanterweise publizierten die beiden dann nachher ein ähnliches Album, aber nur mit Kutschen. Das passt zur Bemerkung S. 214, der Markt an Automobilen sei vor 1910 vorübergehend gesättigt gewesen, und die Wagenfabriken hätten um 1910 wieder auf den traditionellen Kutschenbau ausweichen können. (Der weitere Verlauf der Carrosserie Heimbürger wird S. 272 besprochen.)



Abb. 169

Umschlag zweier Alben der Carrosserie Heimburger in Basel.

Links: Album von 1906 mit unter die Einfahrt zum Fabrikgelände einkopiertem Motorwagen.

Rechts: Album von 1910 mit zusätzlichem Namenszug „Auto-Garage Central“ über der Einfahrt.

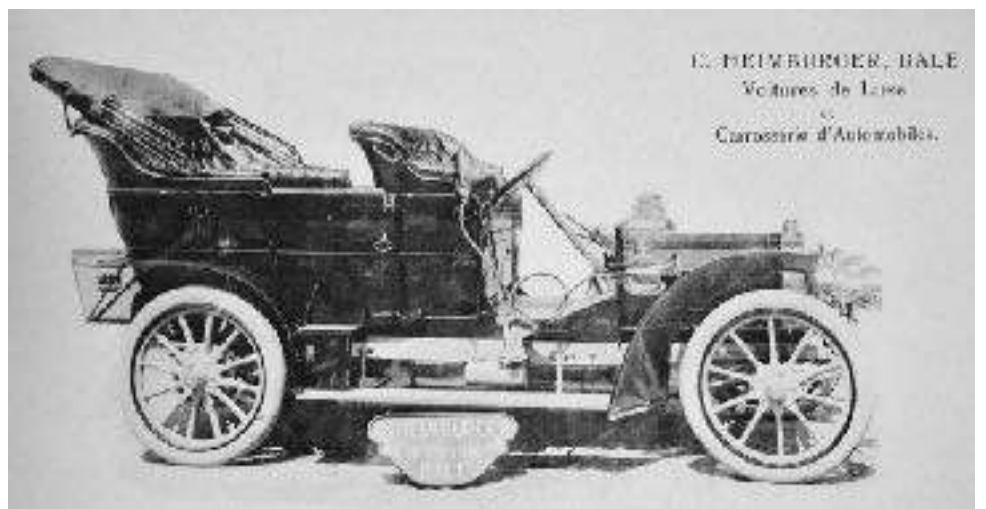
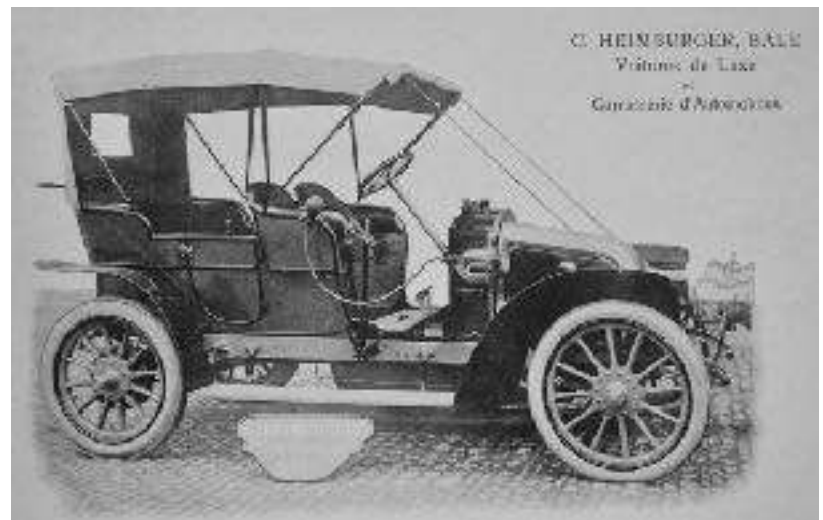
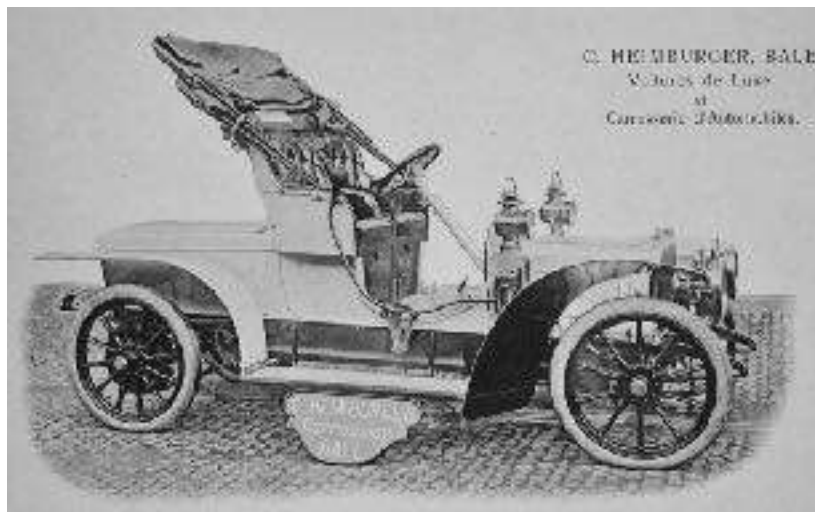


Abb. 170

Vier der 14 Automobilkarosserien aus dem Album Heimburger von 1906, die in Basel kurz zuvor gefertigt worden waren.

Wie in anderen Ländern auch konnten sich um 1900 in der Schweiz nur die Reichsten einen Pkw leisten. Die ersten Autos der Schweiz zirkulierten vor allem in grösseren Städten wie Genf, Basel und Zürich. Dort waren auch seit Jahrzehnten grosse Wagenfabriken ansässig. Die nobelsten Equipagen der Deutschschweiz verkehrten in Basel, lange die grösste Stadt der Schweiz mit einem reichen Grossbürgertum (Handel, Seidenband, später chemische Industrie). Dieses orientieren sich am Pariser Chic und bestellte seine Wagen vor allem bei Kauffmann, Reinbolt & Christe, dem renommiertesten Wagenbauer der Schweiz für Stadtwagen wie Coupés und Mylords. Dieser noble Marktleader klammerte sich länger ans traditionelle Geschäft.

Besser bewältigte die grösste Schweizer Kutschenfabrik den Umbruch ins Automobil-Zeitalter, die Firma Geissberger in Zürich. Sie entwickelte sich bis zum Ersten Weltkrieg zur bedeutendsten Karosseriefabrik der Schweiz. Dabei konnte dieses Unternehmen vom guten Entwicklungsgang einiger Produzenten von Chassis und Motoren in der Region Ostschweiz profitieren. So ging Geissberger feste Partnerschaften mit Firmen wie Tribelhorn und Martini ein. Die Fabrik Geissberger hatte schon in der Kutschenzeit ein anderes Segment besetzt als die beiden genannten Basler Firmen, sie wurde im Bereich der leichteren Sportwagen führend, vor allem mit schnittigen Américaines. Deren Kundschaft waren eher Neureiche wie Fabrikanten, Industrielle, aber auch Ärzte etc. Für letztere konstruierte die Fabrik auch sehr bald ähnliche Karosserien auf Chassis mit Elektromotoren (Abb. 124). Dazu kam eine breite Palette von weiteren Modellen.



Abb. 171

„Américaine“ genanntes Erfolgsmodell der Wagenfabrik Geissberger in Zürich, ein leicht gebauter Viersitzer in schnittiger Form mit feinen Hickory-Rädern. Diese Art Fahrzeug verwendete 1896 auch Daimler für sein erstes Automobil.



Abb. 172

Elektromobil von Tribelhorn mit „Spezial-Carosserie Patent Geissberger zum offen und geschlossen Fahren.“ Solche Fahrzeuge wurden in der Schweiz vor allem von Ärzten geschätzt.

Im Bericht zur Schweizer Landesausstellung von 1914 in Bern wurde folgende Bilanz zum Übergang ins Automobilzeitalter gezogen: „In den letzten Jahren hat die Karosserieindustrie eine vollständige Wandlung durchgemacht; das Erscheinen des Automobils hat nämlich den Karossier gezwungen, seine Modelle zu ändern und sie dem neuen Verkehrsmittel anzupassen. So ist er gezwungen worden, sich an die von Chassisfabrikanten vorher bestimmten Grössenverhältnisse zu halten und sich nach Umfang und Lage von Motor, Motorhaube und Benzinbehälter, etc., zu richten. Vor Inangriffnahme seiner Arbeit muss der Karossier deshalb vorerst ein sehr genaues und umfassendes Studium aller Formen vornehmen. Dazu muss er auch einen Stab geübter Entwerfer beschäftigen, die die Linien der Karosserie mit denjenigen des Chassis in Einklang zu bringen und dem Wagen eine gewisse Eleganz, leichtes Aussehen und den nötigen Komfort zu geben wissen, ohne dass die Dauerhaftigkeit des Ganzen darunter leidet. (...) An Stelle der kleinen Karosseriewerkstätten, deren Leiter es verstanden, der neuen Evolution zu folgen, sind grosse Unternehmen mit zahlreichem Personal getreten.“

Die Mechanik der Autos wird besser, die Aufbauten bleiben bis um 1910 halbe Kutschen

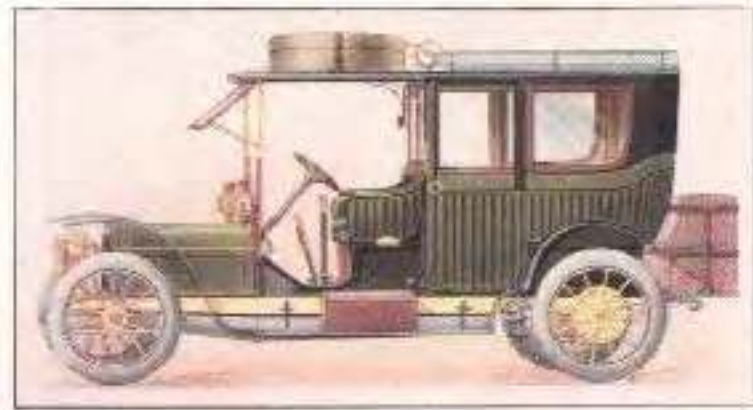
Nach 1900 machten die Automobilproduzenten weiter grosse Fortschritte, „Kinderkrankheiten“, wie sie bei den ersten Serien noch vorkamen, wurden behoben, der mechanische Teil der Fahrzeuge funktionierte mittlerweile so zuverlässig, dass damit auch grössere Reisen unternommen werden konnten. Aber das Auto bestand immer noch aus zwei Teilen, die – in der distanzierten Rückschau gesehen – unharmonisch wirkten. Man sah dem Äusseren der Gefährte ihre Herkunft noch deutlich an, die Aufbauten wirkten zuweilen wie aufgestülpt. Das sahen gewisse Kenner schon um 1905 so (AAZ D 1905, 33): „Während die Maschine schon (...) um vieles gewonnen hat, ist die Ästhetik des Wagenaufbaus bei sehr vielen Firmen noch recht im Argen. Eine schöne harmonische Linienführung ist nicht oft zu finden und muss sich nicht etwa nur auf die Karosserie beschränken, sondern auch das Untergestell mit umfassen, kurz die Maschine mit dem Unterbau und die Karosserie müssen in ihren Abmessungen harmonieren und ein Ganzes mit geschlossener Linie darstellen. Dann kann das betreffende Fahrzeug als schön angesprochen werden.“



Coupé de ville trois places.



Double landaulet (siège bascuant).



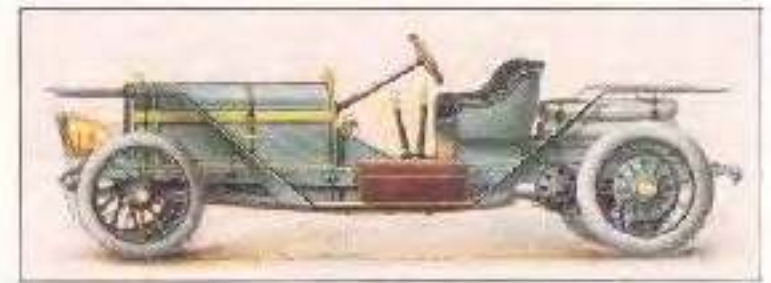
Limousine à toiture.



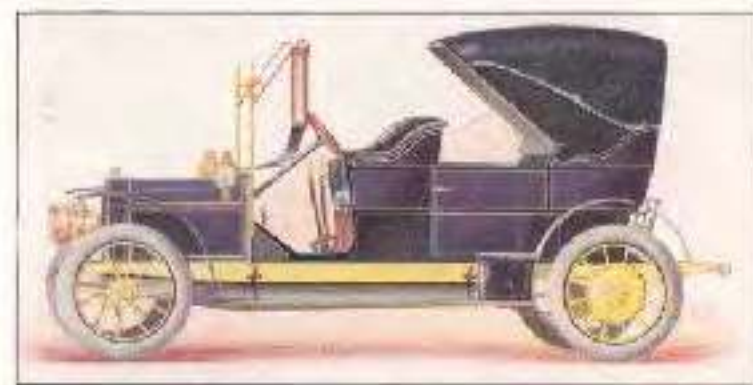
Limousine à caisse carrée.



Double phaéton.



Roadster de sport.



Double phaéton à pare-brise dépliant.



Double landaulet ouvert.



Double phaéton du type ballon démontable.



Grand double phaéton.

Abb. 173
Überblick über die wichtigsten französischen Karosseriemodellen der Zeit zwischen 1906 und 1913.

Die Autokarosserien war jetzt in ähnlicher Art dem modischen Wandel unterworfen wie die Luxuskutschen auch. Die Neuerungen spielten sich zwar noch in Detailbereichen ab, aber immerhin so, dass man den Kunden jeweils Neues bieten und so Anreize zu Neubestellungen schaffen konnte (vgl. dazu S. 216f.). Dementsprechend war die Berichterstattung in den Fachzeitschriften. Zwei Beispiele: Die um 1905 gross in Mode gekommenen Tulpensitze waren 1907 schon nicht mehr Mode und in der gleichen Zeit wurde statt dem gerundeten „dem eckigen Kasten den Vorzug“ gegeben (DFT 1907, 132). Auch im Bereich der Modellpalette gab es modische Entwicklungen. Bis um 1905 waren eine Zeitlang grosse Reisewagen sehr beliebt gewesen. Dann kam aber Kritik an dieser Mode auf: „Das Gewicht ist für die Reifen zu gross und deshalb sind sie zu kostbar“, also zu teuer im Unterhalt. Bei den offenen Wagen verschwanden die hohen „Rückwände“ der Sitze. Das Modell Landalet kam 1908 als Privatwagen deshalb eher aus der Mode, weil jetzt die meisten automobilen Mietdroschken so gebaut wurden (DFT 1908, 54): „Denn es ist der Herrschaft unangenehm, wenn die Versuchung nahe liegt, einen Privatwagen mit der öffentlichen Droschke zu vergleichen.“ Im gleichen Jahr stieg die Nachfrage nach leichten Zweisitzern (Runabout). Damals kam etwas ins Spiel, das schon in der Kutschenzeit bei den Klappwagen angeführt worden war: „Wenn ein Wagen nur zwei Personen Platz bietet, können unmöglich vier Personen Platz bekommen, es ist demnach der Besitzer des Zweisitzers den Gefälligkeitsrücksichten seinen Bekannten gegenüber inbezug auf das „Mitnehmen“ fast gar nicht ausgesetzt. Der Notsitz, hinten eingeklappt, wird von den wenigsten als Sitz angesehen.“

1907: Stolz Frankreich

Im Jahre 1907 fand in Paris eine Gedenkausstellung zum zehnjährigen Jubiläum der Einführung des Automobils nach französischer Auffassung statt, die „Exposition rétrospective décennale de l'Automobile“. Gefeierte wurden nicht die ersten Automobile der Welt (erste Probefahrt von Benz mit seinem Motorwagen Nr. 1 am 3. Juli 1886), sondern erste französische Automobile. Damals wurden nicht nur über zehnjährige Fahrzeuge ausgestellt, sondern diese Oldtimer sogar fahrend vorgeführt, wie das die Bilder unten zeigt. Damit sollten die mittlerweile gemachten Fortschritte sichtbar gemacht werden. (Schon damals dachte man in Frankreich übrigens an die Gründung eines Automobilmuseums.) In der Wahrnehmung jener Zeit waren diese Fortschritte riesig.

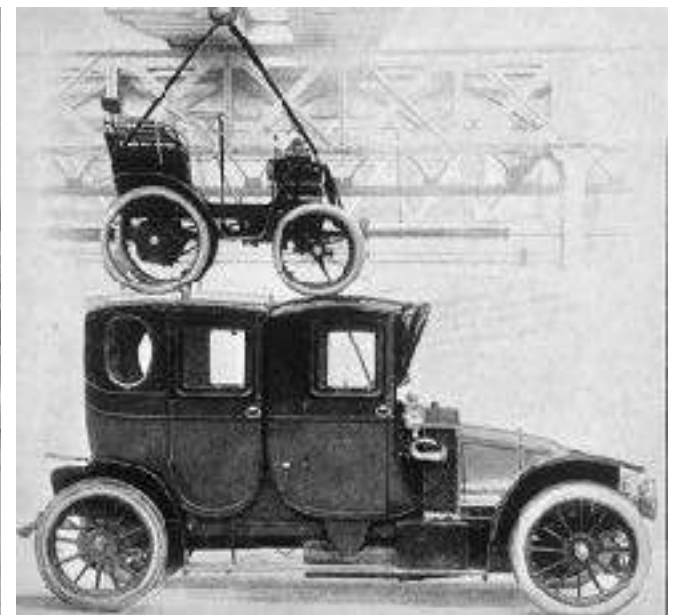


Abb. 174

Mit solchen Bildern wurde 1907 auf den in über 10 Jahren gemachten Fortschritt der französischen Automobilindustrie hingewiesen.

Links: Voiturette von 1892 im Vergleich mit einer damals modernen Limousine von 1906.

Rechts: Erstes Renault-Modell von 1899 im Vergleich mit einer Reiseberline von Renault des Jahres 1906.

Aus heutiger Sicht gab es bis 1905 deutliche technische Fortschritte bei den Automobilen, aber äusserlich bleiben sie immer noch halbe Kutschen. Das sah man damals in Frankreich anders. So konnte man lesen (Les Sports modernes 10, Nr. 22 février 1906, deutsch zusammengefasst): Der Unterschied zu den fast lächerlichen Gefährten von einst ist gross. Seit 1903 gibt es Automobile mit gefälligen Linien und von dem den Franzosen eigenen Geschmack. Allerdings waren viele Karossiers zunächst ratlos, die ganze Industrie wurde durchgeschüttelt. Aber die, die sich in Ruhe dem Neuen zuwandten, sind jetzt die unerreichten Meister des Automobils.

Frankreich blieb bis in die Zeit um 1907 in Europa das tonangebende Land für den neuen Automobilismus. Noch 1909 war Grossbritannien im Automobilbereich der beste Kunde Frankreichs, der Export in diesem Bereich betrug etwa das Vierfache gegenüber dem Import (Omnia 1909). In der österreichischen AAZ erschien 1905 diese Aufstellung zu den Exporten Frankreichs in verschiedene Länder, darunter sogar in beträchtlichem Masse auch in die USA.

	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Russland	16.000	18.220	145.200	276.020	196.910	203.300	228.300	501.990	843.800
England	192.770	569.070	910.520	2.529.820	8.312.880	13.189.990	31.677.100	39.934.560	49.727.410
Deutschland	42.000	22.250	482.290	1.003.910	1.163.360	1.859.420	5.391.870	7.680.980	11.316.070
Niederlande	—	3.200	54.040	34.520	65.170	351.010	257.810	500.470	588.840
Belgien	66.000	201.710	494.650	573.330	1.161.300	2.043.820	3.678.630	6.708.740	10.228.890
Schweiz	83.580	76.730	181.190	406.760	330.260	278.260	786.250	916.180	1.229.690
Portugal	—	17.440	6.000	66.560	173.340	160.230	803.410	768.770	676.780
Spanien	—	13.000	464.810	2.367.100	729.510	393.100	827.330	1.288.250	1.813.700
Österreich-Ungarn	—	—	15.700	66.350	50.150	18.650	55.820	222.860	603.410
Italien	30.650	103.730	157.550	757.180	1.459.130	2.417.100	2.363.570	2.733.350	4.805.490
Ägypten	—	19.650	24.380	47.880	86.650	143.810	177.640	339.860	1.024.470
Britische Indien	32.480	11.400	12.090	3.700	29.300	43.700	218.000	715.970	994.310
Australien	—	—	1.970	4.520	53.600	39.880	49.910	207.160	388.270
Vereinigte Staaten	13.440	8.660	57.600	197.850	88.000	429.060	877.930	2.621.350	6.647.150
Mexiko	—	31.050	39.170	54.900	73.420	86.540	12.940	281.400	493.280
Brasilien	19.000	42.840	1.300	4.800	65.770	126.450	148.310	161.300	352.970
Argentinien	—	—	—	5.300	86.340	164.140	429.080	1.244.880	3.000.720
Übriges Ausland	—	16.800	34.690	93.520	148.450	499.140	308.520	569.120	1.272.370
	519.990	1.167.750	3.072.770	8.493.300	14.276.800	28.452.200	48.393.590	67.405.590	96.387.920
Nigerien	103.700	431.170	106.710	326.430	846.120	1.135.180	1.818.670	2.714.310	2.888.030
Tunis	—	3.500	60.830	186.100	307.350	379.920	151.530	365.360	440.220
Senegal	—	93.260	931.390	933.800	1.150	5.000	10.000	7.950	40.000
Frang. Hinterindien	—	13.670	22.020	42.290	130.340	109.090	189.680	20.610	667.300
Madagaskar	—	—	3.280	30.960	198.650	59.300	113.670	198.150	89.100
Übrige französische Kolonien	—	—	2.390	5.130	20.720	87.120	159.740	331.840	88.400
	103.700	591.000	1.188.590	923.800	1.565.430	1.767.780	2.443.610	3.628.930	4.133.140
Totale	623.690	1.749.360	4.261.360	9.417.100	15.782.230	30.219.980	50.837.140	71.034.510	100.521.060

Abb. 175
Steigende Automobil-Exporte Frankreichs in verschiedene Länder zwischen 1897 und 1905.

Die Entwicklungen des Automobils erlebte aber nach 1907 bald erste Baissen. Nach deutscher Berichterstattung waren auf dem Pariser Automobil-Salon des Jahres 1908 leere Plätze und kaum Neuerungen zu sehen. Das Automobil hatte vor allem in Frankreich die erste Boomphase hinter sich. Mittlerweile hatten andere Länder aufgeholt. Dazu gehörte auch Deutschland. Dieses Land gewann im Bereich der Karosserien internationalen Einfluss und war mit neuen Formen vorne dabei, die der Verringerung des Luftwiderstandes Rechnung trugen, vor allem bei den Tourenwagen.

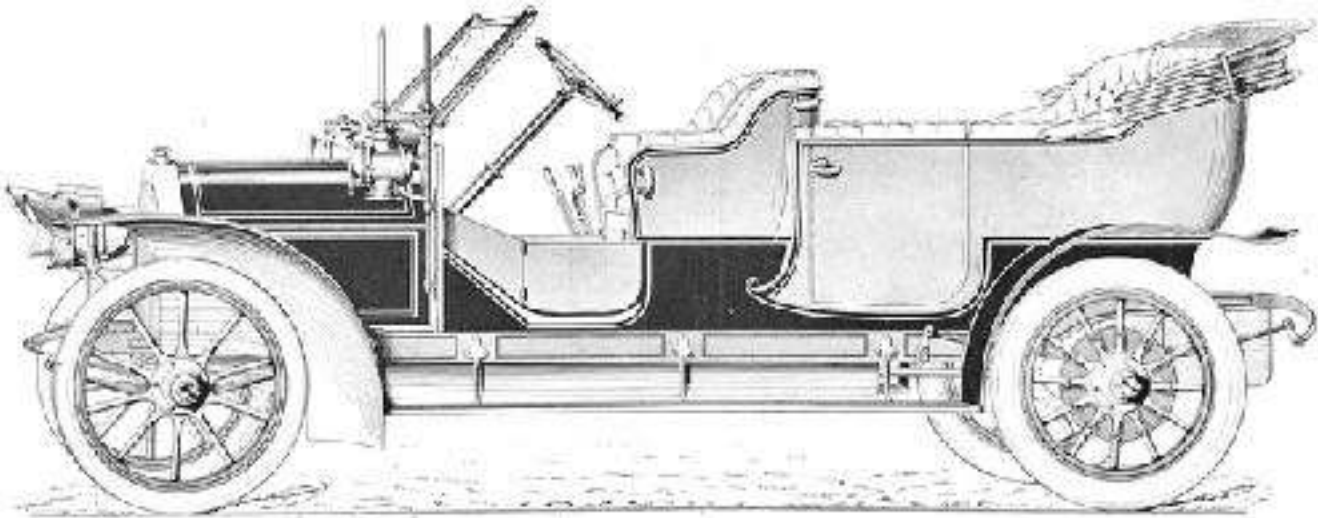


Abb. 176
1909 in Deutschland neu vorgestelltes „Amerikanisches Phaeton“. Zur Verringerung des Luftwiderstandes wurde die Karosserie tiefer als bisher üblich gelegt, und die Windschutzscheibe konnte schräg gestellt werden.

Das Chassis als erste Hälfte des Automobils

Lange Jahre entstanden die meisten Automobile in zwei getrennten Betrieben, in der Motorwagenfabrik und im Karosseriebetrieb. Die Motorwagenfabrik produzierte das Chassis mit dem Motor. Diese Rohbauten waren fahrbar (später deshalb auch „rolling chassis“ genannt). Fertige Chassis wurden entweder per Bahn verschickt oder mit provisorischen Sitzen versehen auf der Strasse zur Karosseriefabrik gefahren. Dort wurden die exakten Masse abgenommen, und der Aufbau konnte beginnen, wenn nicht vorher, nach dem Verschicken eines Chassisplans, die Arbeiten an der Karosserie schon begonnen hatten. Dieses umständliche Nacheinander dauerte insgesamt oft mehrere Monate; so lange musste der Kunde auf seine Bestellung warten.

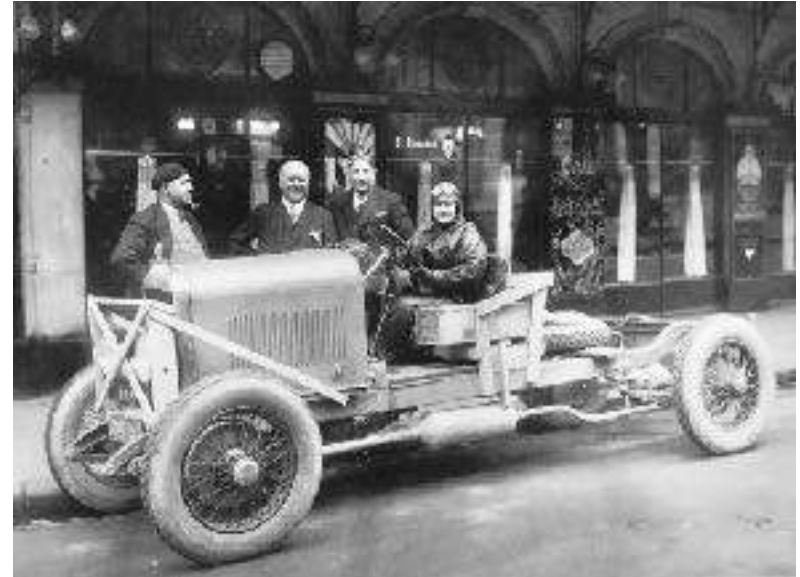


Abb. 177

Überführung von Chassis vom Motorwagenbauer zum Karossier.

Links: Renault-Chassis mit provisorischem Fahrersitz um 1905. Aus Jux parkierte der Chauffeur das halbfertige Automobil vor einer Futterkrippe für Pferde, wie sie lange vor fast jedem Gasthaus stand.

Rechts: Chassis der Marke Morris-Bollée um 1925 mit provisorisch fixierten Scheinwerfern und gezimmertem Sitz.

Die Untergestelle der Kutschen bestanden traditionell aus Eschenholz mit Eisenverstärkungen. Genauso wurden auch die frühen Automobilchassis gebaut. Die zweite Lösung war die vom Fahrradbau übernommene Konstruktion aus verschweissten Stahlrohren. Beide Systeme wurden nach 1900 weitgehend zugunsten von verwindungssteiferen Chassis aus gepresstem oder gestanztem Stahl aufgegeben. Das zeigt die folgende Statistik (AAZ D 1906, 52):

	1903	1904	1905
Chassis aus armiertem Holz	32 %	16 %	14 %
Chassis aus Röhren	14 %	5 %	4 %
Chassis aus Stahl gestanzt	46 %	76 %	82 %
Diverse	8 %	3 %	-

Der Werdegang eines Automobils wurde in verschiedenen Lehrbüchern beschrieben, etwa in dem von A. Heller mit dem Titel „Motorwagen und Fahrzeugmaschinen für flüssigen Brennstoff“ des Jahres 1912. Darin steht: „Der Wagenkasten ist das Erzeugnis des Wagenbauers, der Rahmen dagegen bildet einen Bestandteil des Untergestells, das von der Motorwagenfabrik gebaut wird.“ Er unterschied zwei Bauarten von Rahmen, nämlich den kleineren für Stadtwagen und den grösseren für Reisewagen. Dabei musste neben den Massen das Gewicht der Karosserie auf die Bauart des Chassis und die Stärke des Motors angepasst werden. In diesem Bereich waren vorher viele Fehler gemacht worden, zum Beispiel wurden zu schwere Kästen auf zu schwach motorisierte Chassis gesetzt. Der um 1910 meist aus gepresstem Stahlblech gefertigte Rahmen des Chassis bestand in der Grundkonstruktion aus zwei Längs- und drei oder mehr Querträgern. Darauf konzipierte der Karossier seinen Aufbau und zwar nur für den Bereich hinter dem Motor, getrennt durch das Spritzbrett. Daran schloss der Fahrersitz an. Bei der Konzeption des Aufbaus hinter dem Fahrersitz musste auf eine gleichmässige Verteilung der Last auf beide Achsen geachtet werden. Eine gewisse Zeit lang wurde als Übergangslösung zwischen den angelieferten eisernen Chassis auch ein Hilfsrahmen gesetzt, „Spreitze“ genannt. Diese tragende Holzkonstruktion lag unter dem Kastenboden und wurde vom Karossier angefertigt.

Der Karosserieaufbau als zweite Hälfte des Automobils

Die Art des Aufbaus wurde vom Kunden bestimmt. Er hatte vorher das entsprechende Chassis geordert oder durch den Karossier bestellen lassen und verständigte sich danach mit ihm über die genaue Art der Karosserie. Wie in der Kutschenzeit legte der Karossier in der Regel nach den ersten Gesprächen dem Kunden einen zeichnerischen Vorschlag vor und passte ihn danach im Detail den Wünschen des Kunden an.

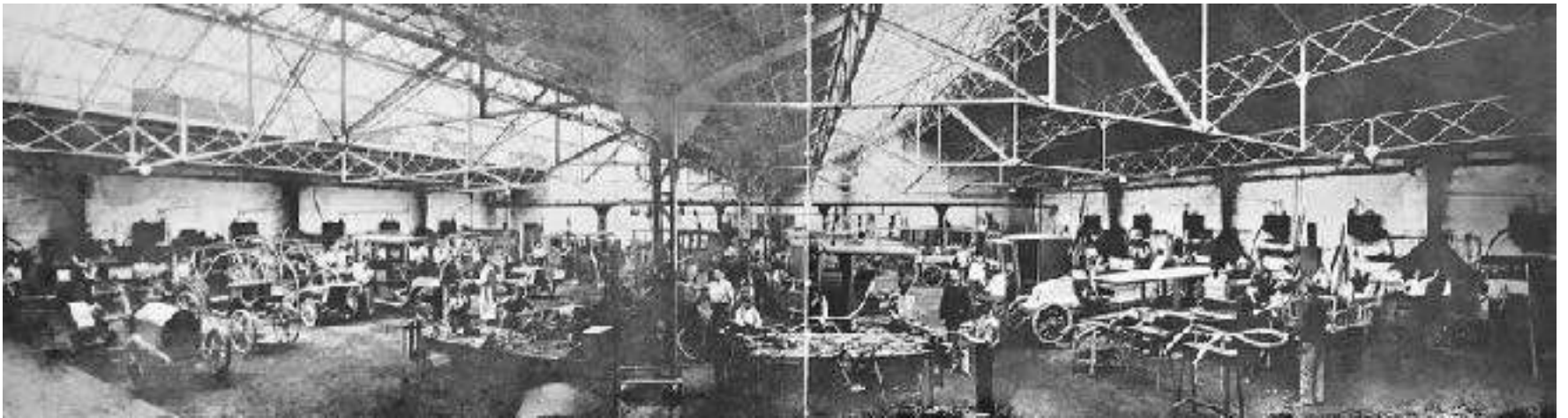


Abb. 178

Parallele Produktion von Kutschen und Autos bei Labourdette in Paris um 1905.

Es gibt wenige ausführliche Berichte von Karossiers, die den Übergang von der Kutsche zum Automobil selbst erlebt haben. Eine grosse Ausnahme ist Jean Henri-Labourdette (1888–1972), der die bekannte Pariser Karosserie Labourdette nach dem frühen Tod seines Vaters im Jahre 1910 als erst 22-jähriger zusammen mit seinem Bruder übernehmen musste. Sein Buch „Un siècle de carrosserie française“ von 1972 ist eine reiche Quelle. Der Autor ging darin zunächst auf die drei Hauptteile der Karosserie ein, bestehend aus dem „capot“, dem Motorraum vom Kühler bis zum Spritzbrett. Diese brettartige Scheidewand, an der die Bordinstrumente befestigt wurden, nannte er auch „tablier“. Dahinter folgte der Einstiegsbereich, dann die Sitze mit der eigentlichen Karosserie. Jean Henri-Labourdette war wie viele Karossier ein Mann, der gut entwerfen und zeichnen konnte, das Automobil als Kunstgegenstand ansah und sein Métier als Kunst verstand. Er teilte die Metamorphose von der Kutsche zum Automobil, wie er sie selbst bis 1939 erlebte, in die folgenden sieben Phasen ein (1972, 93ff.).

Phase 1: Längere Motorhaube

Die Motorhaube mit dem darunter liegenden Motor wird im Laufe der Zeit stets länger. Die Kunden liebten zunehmend Autos mit langer Schnauze, also machte man sie immer länger, auch wenn der Motor selbst das nicht immer nötig machte. In diesem Zusammenhang wird auch erklärt, wieso die Kühlerform zum Markenzeichen der verschiedenen Automarken wurde.

Phase 2: Neuer Seiteneinstieg

Nachdem viele ganz frühe Automobil-Karosserien nur den hinteren Einstieg zu den Hauptsitzen kannten, bemühte man sich um 1901/02, den Seiteneinstieg wieder möglich zu machen.

Phase 3: Integration des Fahrersitzes in die eigentliche Karosserie

Der Fahrersitz wurde zunächst der eigentlichen Karosserie vorgesetzt, dann erst erfolgte dessen Vereinigung mit der dahinter liegenden Karosserie. Das war beim Doppel-Phaeton von 1905 der Fall, noch mehr bei dessen Weiterentwicklung zum Torpedo.

Phase 4: Integration des Motorenbereichs in die Karosserie.

Der Motorenbereich („capot“) wurde mit der Zeit noch fließender in die Gesamtkarosserie integriert. Ein Pioniermodell in diese Richtung war das von Henri-Labourdette 1912 kreierte Modell Skiff für den Rennfahrer René de Knyff.

Phase 5: Verschmelzung von Ober- und Unterteil der Karosserie

Bislang war der Oberteil der Karosserie („superstructure“) klar getrennt vom Unterteil („infrastructure“), markiert durch die mittels Friesen, Leisten oder gemalten Filets betonte Gürtellinie.



Abb. 179

Das von Henri-Labourdette 1912 kreierte Modell Skiff verschmelzte den Motorenbereich vollständig mit dem hinteren Teil der Karosserie.

Phase 6: Getrennte Kotflügel

Die alten, seitlich durchgehenden Kotflügel, die auch den Fusstritt im mittleren Bereich integrierten, verschwanden um 1907 und wurden durch vier einzelne Kotflügel ersetzt.

Phase 7: Tieferlegung des ganzen Fahrzeugs

Nachdem wegen der Damenhüte die Karosserien um 1906 so hoch wie Kutschen gebaut wurden, kam um 1912 eine Gegenbewegung in Gang. Die allmähliche Tieferlegung des Chassis wie des Aufbaus akzentuierte sich nach dem Krieg weiter.

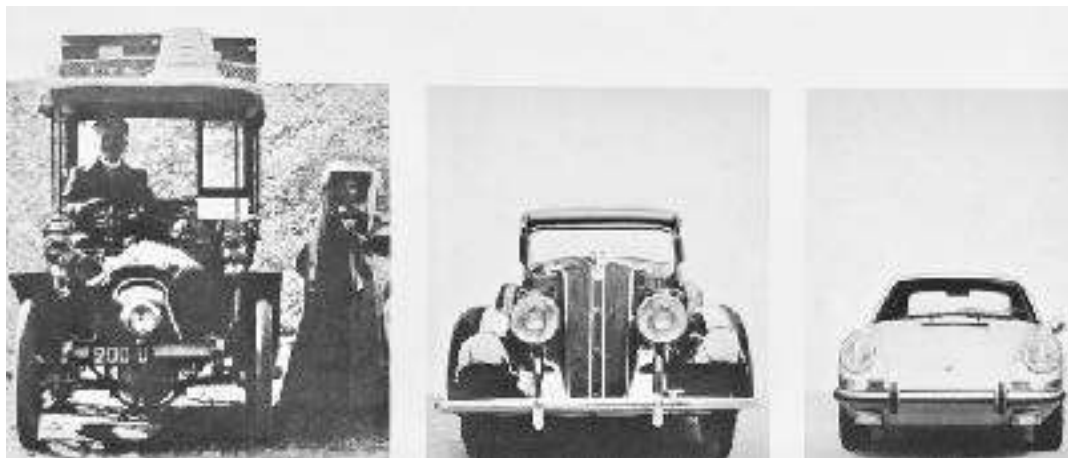


Abb. 180

Illustration von Jean Henri-Labourdette zur kontinuierlichen Tieferlegung der Automobile zwischen 1900 und 1970.

Vom Behelf zum Gestaltungselement: Der Kotflügel als Musterbeispiel

Die zwischen 1900 und 1920 verändernde Form der vorderen Kotflügel illustriert exemplarisch die Fortschritte der Karosserie-Gestaltung in jener Zeit. In der Kutschenzeit hatten die Kotflügel bei Luxuskutschen in der Regel aus einem mit Leder überspannten Eisenrahmen bestanden. Das war möglich, solange sie nur eine Schweifung in der Vertikalen und nicht auch in der Horizontalen aufwiesen. Die Kotflügel waren ein Stilmittel und wurden sauber an die Gesamtform der Kutsche angepasst, harmonisch geschweift bei Wagen mit gerundetem, abgekantet und gerade bei eckig gestalteten Kästen.

Bei den frühen Automobilen aber gab es zunächst einen stilistischen Rückfall. Den vorderen Kotflügeln sah man an, dass sie ein rein praktischer Behelf waren; übergross und schlecht gestaltet, standen sie von der Karosserie ab. Für ihre Grösse gab es praktische Gründe (DFT 1907, 138f.): „Sie sind zum Schutze der Insassen unbedingt notwendig, um von den Rädern aufgeworfenen Schmutz oder Staub aufzufangen. (...) Wie schon angedeutet, ist es notwendig, die Automobilkotflügel breiter und die Räder mehr bedeckend als die gewöhnlichen Wagenkotflügel herzustellen, einesteils weil der Pneumatik eine viele breitere Lauffläche hat wie der Eisenreifen und sich auch mit einer bedeutend

grösseren Geschwindigkeit bewegt, daher den Schmutz mit viel grösserer Wucht fortschleudert (...)“. Deshalb wurde Blech statt Holz oder Leder bevorzugt, einerseits der Form wegen, und andererseits war Leder über einem Eisenrahmen zu teuer. So kam es vorne zu den lange üblichen, riesigen Kotflügeln in „Schaufelform“.

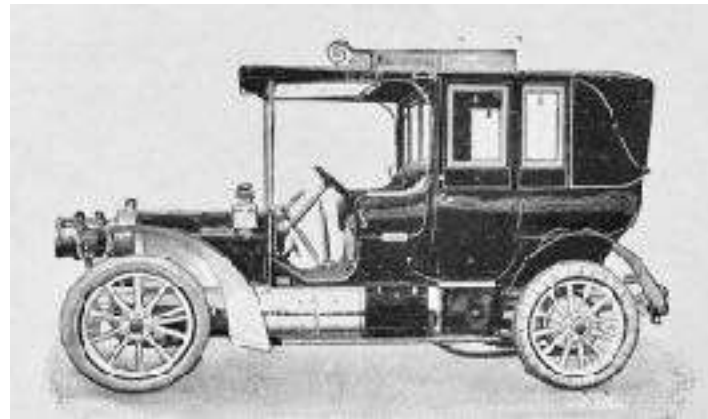


Abb. 181

Harmonisch geformte Kotflügel an der Kutsche und und hässlich gestaltete Kotflügel am frühen Automobil.

Links: Mylord von Bail jeune (Paris) um 1900.

Rechts: Limousine von Geissberger (Zürich) von 1905.

Diese Riesenschaufeln waren nicht nur hässlich, sondern auch schwierig zu zeichnen und herzustellen. Es dauerte mehr als 10 Jahre, bis die unschön ausladenden Vorderkotflügel eine bessere Form bekamen. An diesem Beispiel kann gezeigt werden, wie schwach das Design an den frühen Autos zunächst war. Das begann sich um 1910 zu ändern. So integrierte etwa Jean Henri-Labourdette 1912 an seinem Pioniermodell Skiff von Abb. 179 die Flügel wieder in das Gesamtbild des Fahrzeugs und fügte in seinem Buch von 1972 an: „ces ailes volent en quelque sorte autour de la voiture.“ Er machte also aus der Not eine Tugend, sah sie als um die Karosserie fliegende Flügel und gestaltete sie auch so. In solchen Belangen waren die Franzosen den Deutschen lange überlegen.

In Deutschland ging man praktisch an die Sache heran. Hier wurden um 1907 die „sphäroidisch geformten Metallkotflügel“ entwickelt. Ihr Erfinder war Albert Frank im sächsischen Beierfeld (DFT 1907, 66). Die neuen Kotflügel standen nicht mehr so stark von der Karosserie ab, weil sie dem Radius des Rades besser angepasst waren. Albert Frank gründete in Beierfeld, einer Hochburg der Laternenherstellung aus Blech, seine Metallwarenfabrik „Frankonia“ und wurde zu einem bedeutenden Zulieferer für Automobile. Dort konnten die genannten Kotflügel in jeder Grösse bestellt werden. Das war für die Automobil- wie Karosseriefirmen bedeutend billiger als sie selbst einzeln zu zeichnen und aus Eisenblech in der eigenen Spenglerei aufwändig treiben zu lassen.

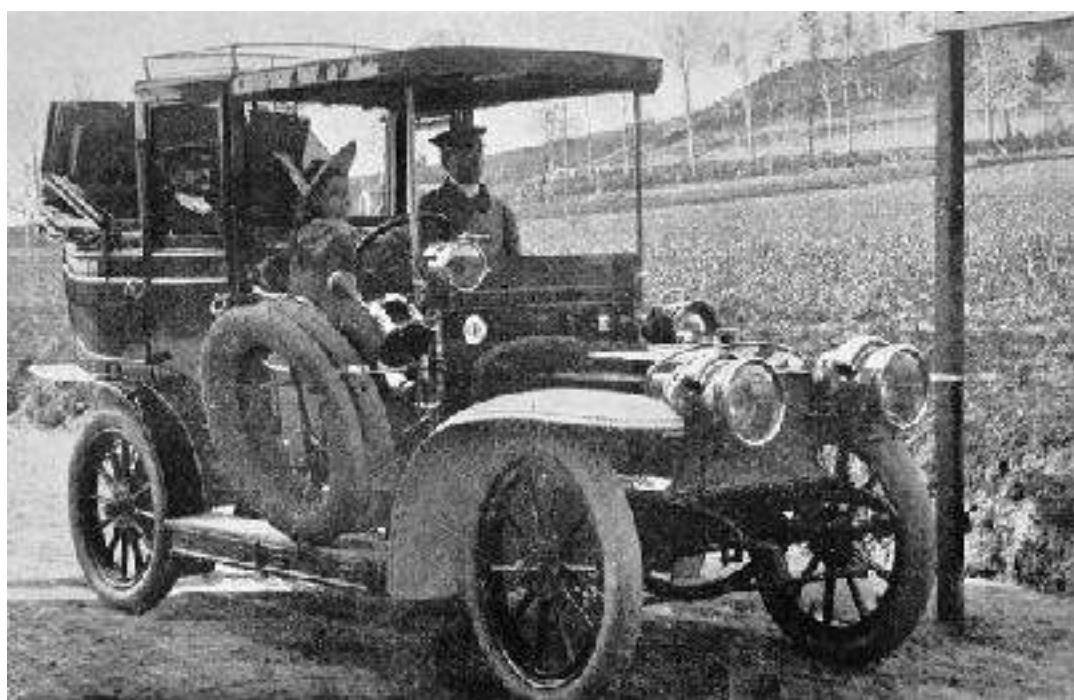


Abb. 182

Landulet der Marke Adler von 1907 mit neuartigen, dem Rad besser angepassten Frankonia-Kotflügeln vorne.

Wie schon im Kutschenbau spielten die Zulieferer auch in der Zeit des frühen Automobils eine wichtige Rolle. Gute Beispiele dafür sind Bosch für Zündungen und Reifenhersteller wie Dunlop etc. Darunter gab es auch einige, die den Wechsel von der Kutsche zum Automobil gut schafften, etwa Lampenhersteller wie Ducellier. Auch deutsche Firmen schafften den Übergang, beispielsweise die Beschläge-Firma Duderstadt in Esslingen. Solche Unternehmen spielten im frühen 20. Jh. eine zunehmend wichtige Rolle für kompliziert herzustellende Teile wie Achsen oder gepresste Metallteile. Die Fachzeitschriften schrieben damals (AAZ Ö 1907 8, 45): „Die Automobil-Industrie zeigt eine unverkennbare Tendenz nach der Richtung hin, den Wagen aus einzeln gekauften Teilen passend zusammenzustellen.“ Das hatte vor allem wirtschaftliche Gründe. Zur „feineren Durcharbeitung des Details“ bei zugekauften Artikeln kam deren billigere Serien-Herstellung. Es brauchte dafür nicht nur Fachwissen und Können, sondern auch teure Maschinen, deren Anschaffung sich nur bei der Produktion von grösseren Stückzahlen lohnte. Die Eigenproduktion von kompliziert herzustellenden Teilen wie gepressten Kotflügeln begann sich vor allem in den späteren grossen Firmen wie Opel zu lohnen.

Die Kotflügel wurden vor allem in der Glanzzeit des attraktiv gestalteten Automobils, den 1920er und 1930er Jahren, ein bevorzugtes Stilmittel. Dies trieb Jean Bugatti um 1930 bei seinen Entwürfen für den riesigen Bugatti Royale auf eine später nicht mehr erreichte Spitze. Der Fluss der Kotflügel prägte die lang gezogenen Karosserien.

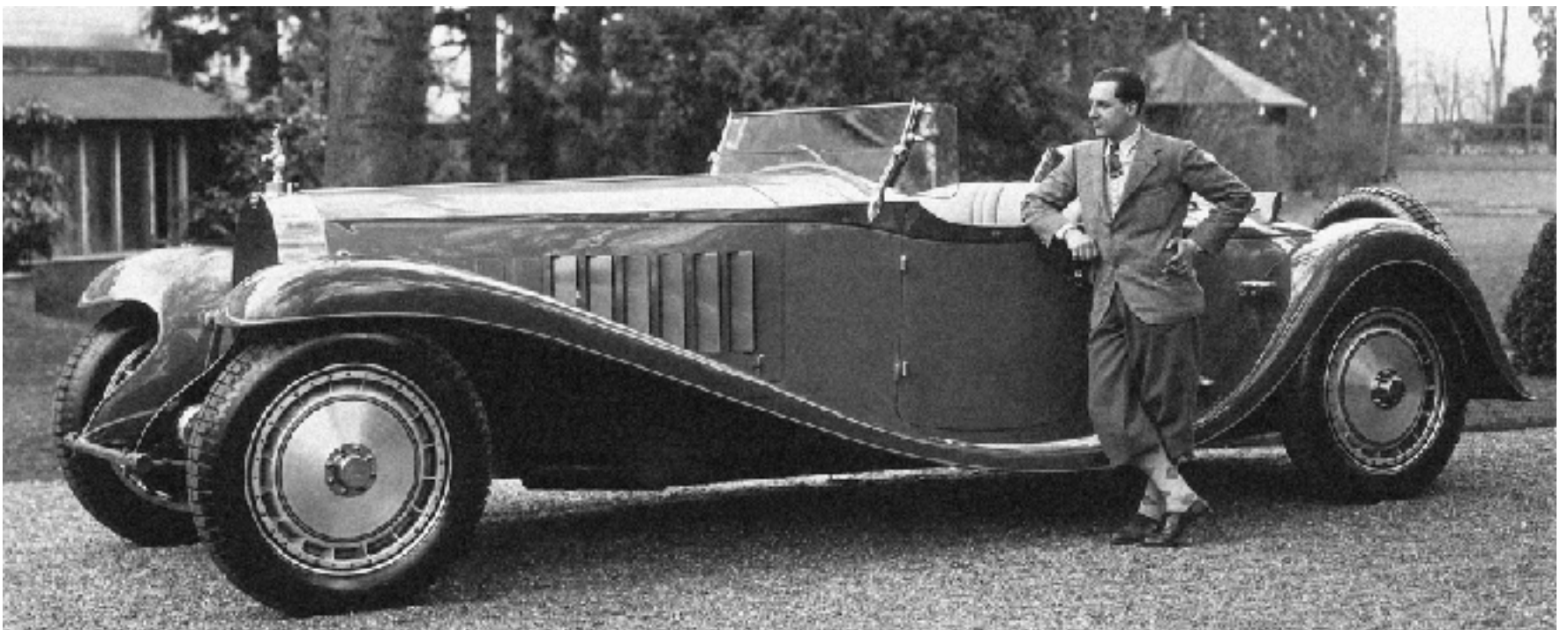
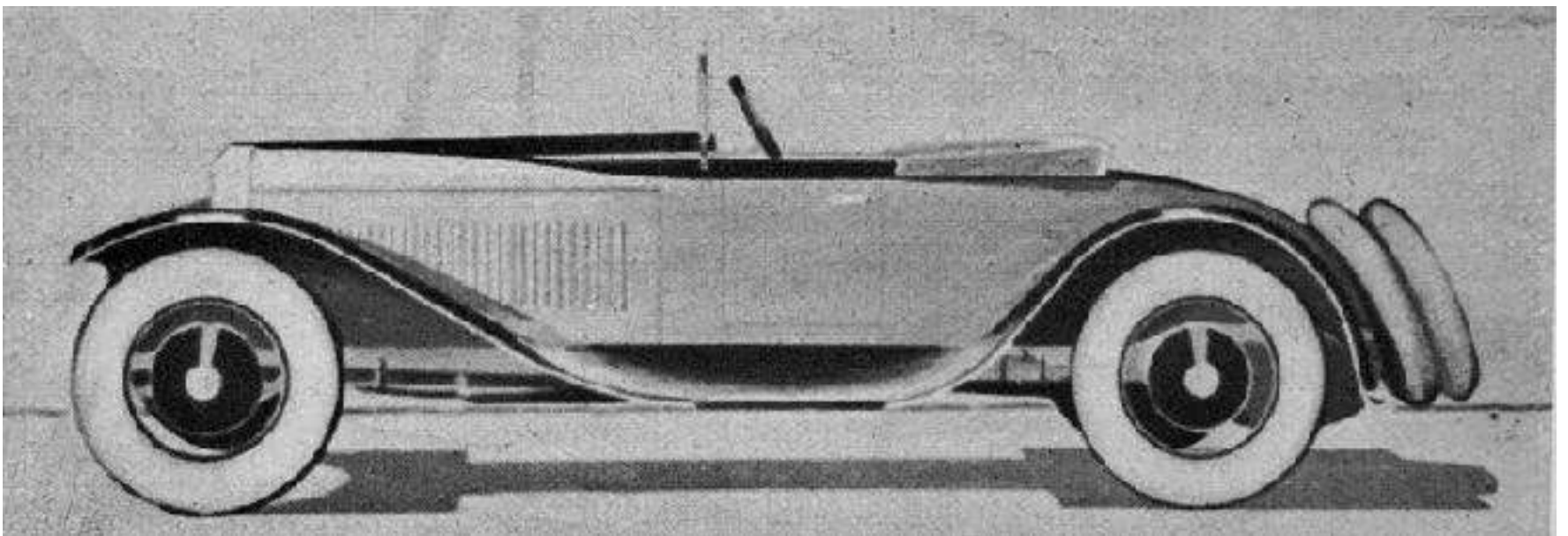


Abb. 183

Fliessende Linien der Kotflügel als Gestaltungselement wie einst in der Kutschenzeit (vgl. Abb. 181 links).

Oben: Entwurf des Berliner Zeichners Willy Cordes von 1925.

Unten: Roadster-Karosserie von Jean Bugatti des Jahres 1932 für Armand Esders auf einem Bugatti Royale-Chassis (T 41.111).

Das Automobil als Reisewagen

Nach dem Aufkommen der Eisenbahnen hatte die Kutsche um 1850 als Reisewagen ihre Bedeutung weitgehend verloren. Diese Funktion eroberte sich nach 1900 das dafür an sich bestens geeignete Automobil zurück, als die Motoren zuverlässiger und die Karosserien bequemer geworden waren. Jetzt mussten die grossen Limousinen der Herrschaften nicht mehr (wie vorher die Kutschen und Pferde) vom Personal mit der Eisenbahn zum Zielort des Tourismus transportiert werden, sondern wurden mit den Reisenden auf der Strasse dorthin gefahren (Auscher 1904). Für längere Reisen waren vor allem geschlossene Modelle geeignet. Dazu gehörten zunächst die Limousine mit ihrer Dachgalerie für Gepäck sowie auch das Landalet, das Coupé (auch Brougham genannt) und die Coach (Berline). Allerdings brachten die geschlossenen und schweren Karosserien, wie sie nach dem Ersten Weltkrieg aufkamen, das bisherige Konstruktionsprinzip an seine Grenzen. Das hohe Gewicht, an dem auch die dicken Glasscheiben ihren Anteil hatten, überforderte zuweilen den Stahlrahmen des Chassis. Verwindungen übertrugen sich auf die Holzkonstruktion, diese begannen zu knarren, oder es gab Brüche, und die Türen schlossen nicht mehr richtig.

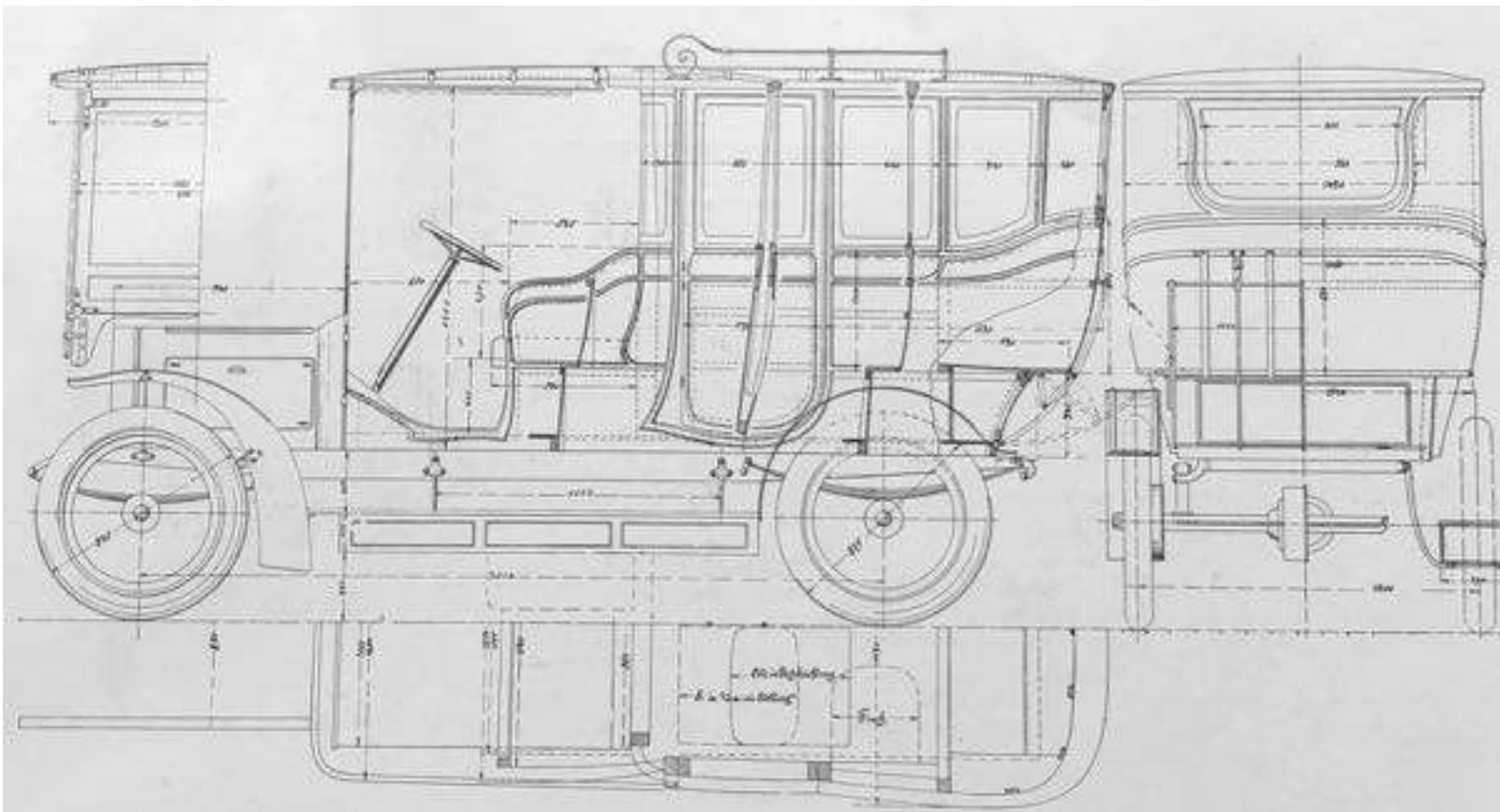
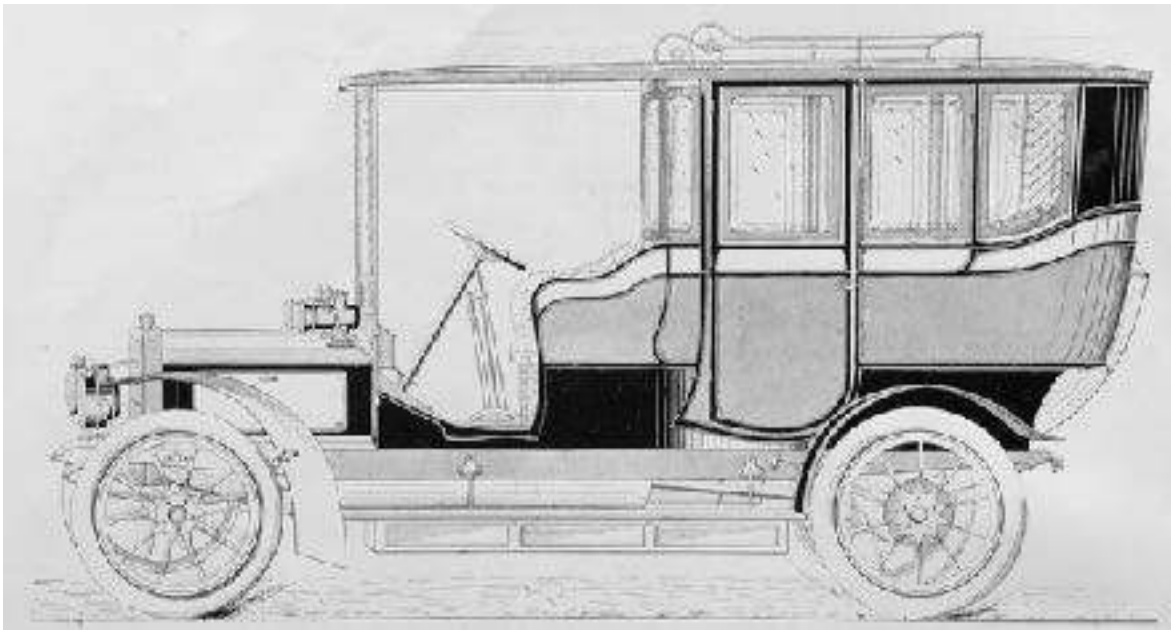


Abb. 184

Innen vierplätzigte Limousine von 1906, Seitenansicht und Konstruktionsplan. Solche schwere Reisewagen waren damals hochmodern, gerieten aber wegen des hohen Gewichts der etwa 400 kg schweren Karosserie bald in Kritik. Solche Aufbauten kosteten damals zwischen 4.000.- und 6.000.- Mark.

A detailed black and white illustration of a vintage touring car, likely from the early 1910s. The car is a four-door model with a high roof and a spare tire mounted on the side. Two men in dark uniforms and caps are seated in the front; the man on the left is smiling. The car is heavily loaded with luggage: three large suitcases are stacked on the roof, and several smaller trunks and boxes are placed on the ground around the vehicle, including one on the rear fender and another near the front wheel. The car features spoked wheels and a prominent front grille. The background is a plain, light-colored surface.



Unten rechts: Verschiedene “Thee- und Menage-Koffer“ für zwei bis sechs Personen.

Karosseriebetriebe als Trambahn-, Yacht- und Flugzeugbauer

Als um 1830/40 die Eisenbahnen aufkamen, begannen viele Kutschenbauer auch Waggons zu bauen. Diese Sparte entwickelte sich aber bald zu einem eigenen Spezialgebiet. Ähnlich geschah es um 1900 wieder mit den neuen Trambahnen. Einige Karosseriebetriebe sahen darin ein neues Tätigkeitsfeld und nahmen deren Produktion auf. Für dieses grosse Geschäft mussten zusätzlich neue, grössere Liegenschaften bezogen und die dafür nötigen Maschinen angeschafft werden. Im Laufe der Jahre erwies sich aber auch diese neue Sparte als zu weit vom Stammgeschäft entfernt. In der Folge wurde die Trambahnsparte entweder abgetreten oder in eine zweite Firma abgespalten. So geschah es bei der Karosseriefabrik Geissberger in Zürich. Zunächst wurde der Karosseriebetrieb samt dem neuen Bereich im Jahre 1895 in eine neue Fabrik ausserhalb Zürich nach Schlieren ausgelagert. Als der Waggonbereich stark florierte, der Karosseriebereich aber vorübergehend stagnierte, wurde das Stammgeschäft (Kutschen und frühe Karosserien) wieder in die Stadt zurückverlegt.

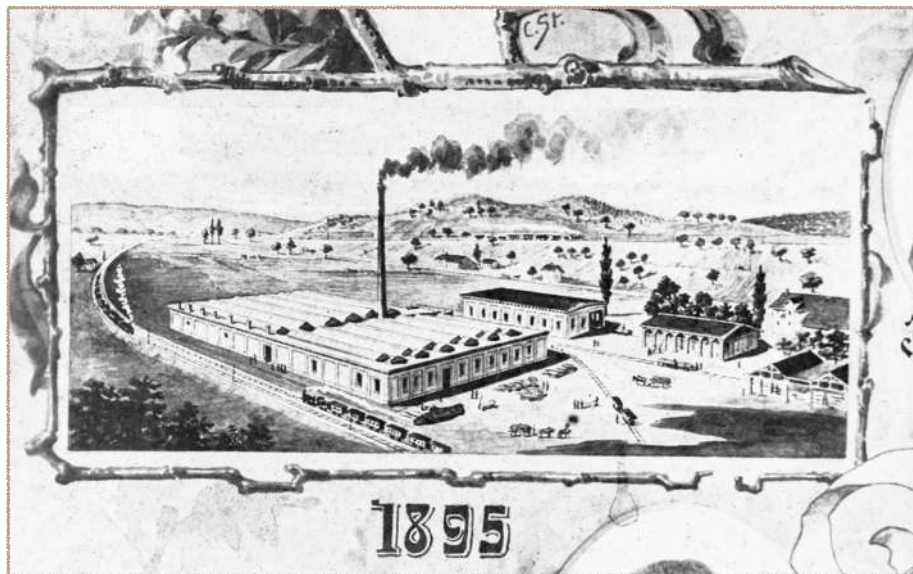


Abb. 186

Die neue Fabrik von Geissberger in Schlieren, in der vor allem Aufbauten auf Tramwaggons aus importierten amerikanischen Untergestellen hergestellt wurden. Diese lieferte man auf speziellen Pferdefuhrwerken (Tieflader) aus.

Auch sehr grosse Karosseriefirmen wie Kellner oder Auscher in Paris nahmen sich zunächst anderen neuen Verkehrsmitteln wie etwa dem Flugzeugbau an und gaben dann solche Sparten aus ähnlichen Gründen wieder auf. Sogenannte „aeronautische Erfahrungen“ verhalfen immerhin Karosseriespezialisten wie dem Deutschen Behncke zur Verbesserungen von Karosserien in Windkanal-Studien. Gut untersucht ist die Rolle von Lohner in Wien in anderen Sparten, die auch lange noch Roller ähnlich der Vespa produzierten. Eine Zeitlang produzierten Karosseriebetriebe auch Yachten, wie etwa Martini in der Schweiz.

Rückwirkungen der Automobil-Karosserien auf den Kutschenbau

Einige Neuerungen im Karosseriebereich färbten um 1900 auf den Kutschwagenbau ab. Zu diesen Rückwirkungen gehörte der vermehrte Einsatz von Blech für Kastenpaneele, vor allem für stark gewölbte Partien. Die beliebten neuen Automobil-Patentverdecke nach amerikanischer Art fanden nach 1900 bei den Kutschen ebenfalls weite Verbreitung. Sie wurden vor allem von der bedeutenden Firma Golde in Gera propagiert und vertrieben.

Zwischen 1900 und 1920 gab es bei den Kutschen eine auffällige Häufung des Modells Tonneau (meist zweirädrig, zunehmend aber auch vierrädrig). Dies dürfte eine Rückwirkung der bis um 1910 beliebten Tonneau-Autokarosserie gewesen sein. Eine offensichtliche Rückübertragung einer Automode auf Kutschen war der hinten hochgezogene Fahrersitz mit voller Rückenlehne bis hin zum schon besprochenen Tulpensitz. Diese waren beim Automobil eine Konsequenz des schnelleren Fahrens und des dadurch stärkeren Fahrtwindes (beziehungsweise der Wirbel).

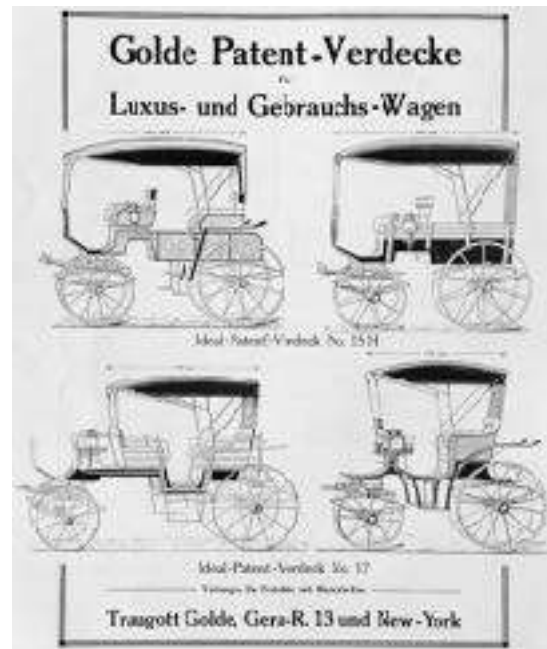


Abb. 187

Werbung für Patentverdecke amerikanischer Art der Firma Golde in Gera von 1911. Hier wurden immer noch die Begriffe „Luxus- und Gebrauchswagen“ verwendet.

Auch Fortschritte im mechanischen Bereich der Automobile färbten auf den Kutschenbau ab. Dazu gehörten neue Radnabenkonstruktionen mit Flanschen, der vermehrte Einbau der Aussenbandbremsen und von Fusspedalen sowie neuen Lösungen für die Lenkung der Vorderachse. Der Luftreifen wurde erst relativ spät auf Kutschen übertragen. Man befürchtete länger, der Knall eines zerplatzenden Reifens könnte die Pferde zum Durchbrennen veranlassen. Luftreifen – auch in Kombination mit den neuen Drahtspeichenrädern – hielten dann bei den Pariser Droschken um 1900 Einzug, als die Reifenqualität besser wurde.



Abb. 188

Links: Später Phaeton der Zeit um 1910 mit hochgezogener, voller Rückenpartie, eine Übernahme der Automode. Rechts: Späte Kutsche von Gläser in Dresden der Zeit um 1910 mit gerundetem, aus Blech getriebenem Sitz in Tulpenform.



Abb. 189

Pariser Droschke mit Drahtspeichenrädern und Pneumatiks nach einem Gemälde von Carré Léon Jean Baptiste (1878–1942). Neben dem Coupé steht bereits eine Automobildroschke, deren Chauffeur mit dem Kutscher disputiert.

Chauffeur contra Kutscher

Herrschaftskutscher war um 1900 ein angesehener Beruf, der eine lange Ausbildungs- und Bewährungszeit erforderte. Besitzer teurer Pferde vertrauten diese nur gut ausgebildetem Personal an. Der erste Kutscher genoss bei der Herrschaft eine Vertrauensstellung und war in einem grösseren Haushalt oft der Vorgesetzte einiger anderer Bediensteten. Dementsprechend war sein Auftreten. Seine Peitsche verstand er als eine Art Szepter und Rangabzeichen, besonders die Viererzugpeitsche mit langem Schlag hatte hohen Symbolwert. (Das englische Wort „whip“ für die Fahrpeitsche wurde zum Synonym für den Herrenfahrer.) Je höher die Stellung des Herrn, umso wichtiger kam sich sein Kutscher vor, dessen Livree nicht selten vom gleichen Schneider wie die Kleidung des Herrn stammte. Einen solchen gut gekleideten Herrschaftskutscher zeigt das Bild rechts, der auf einen neuen Chauffeur herabblickt, von ihm aber sogleich abgekanzelt wird. So hatten sich innert zehn Jahren die Zeiten geändert.



Abb. 190

Kutscher-Schicksale um 1900.

Links: Die Hoffnungslosigkeit des Droschkenkutschers vor dem zunehmenden Automobilverkehr. So, wie Soldaten nach verlорener Schlacht ihre Schwerter zerbrachen, knickt hier der Kutscher seinen Peitschenstock.

Rechts: Der stolze Herrschaftskutscher mit der Viererzugpeitsche unter dem Arm meint zum Mann in Chauffeur-Uniform herablassend „Du bist nichts anderes als ein Lohn-Chauffeur“. Der antwortet selbstbewusst „Ich bin jetzt der König der Strasse“.

Kutscher und Chauffeur unterschieden sich äusserlich durch ihre Livreen. Nicht nur die Farbe der Livree des Herrschaftskutschers war durch die Wappenfarben der Herrschaft bestimmt, sondern auch die der Kokarde am Zylinder. Letzterer wurde beim Chauffeur durch die Schirmmütze ersetzt. Diese praktischere Kleidung war hochgeschlossen und ohne Krawatte.

Kutscher galten gegenüber den neuen Chauffeuren bald einmal als rückständig und verloren ihr traditionelles Ansehen. Sie waren in der Regel mit Pferden aufgewachsen, hatten eine militärische Ausbildung als Kavallerist hinter sich, und ihnen waren die Pferde ans Herz gewachsen. Als viele von ihnen das Autofahren erlernen mussten, wurde dies als Abstieg empfunden.



Abb. 191

Um 1900: Ein Kutscher alter Schule herzt sein Pferd und wird dabei von Chauffeuren ausgelacht.

Die ans Auto gefesselte Zukunft als lebendige, aber blinde Kühlerfigur

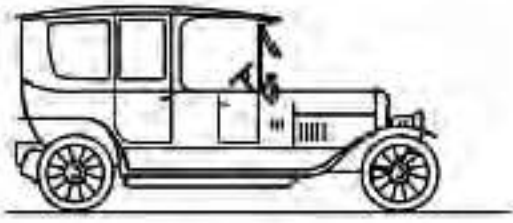
Die bisherigen Ausführungen zeigen: Im Jahre 1905 wurde absehbar, dass dem Auto und nicht der Kutsche die Zukunft gehörte. Dieses Thema setzte in jenem Jahr ein Brite mit deutschen Wurzeln ins Bild, Hubert von Herkomer (1849–1914). Er war nicht nur Maler und Bildhauer, sondern auch Wegbereiter des Automobilsportes, auch als Stifter des seinen Namen tragenden Distanzrennens. Diese Herkomer Konkurrenz war schon für 1903 geplant und führte dann erstmals im Jahre 1905 über 900 km von München nach Nürnberg und zurück. Zu diesem Anlass, genauer als Schmuckblatt für die Menükarte eines Essens im Rahmen dieser Tourenwagen-Rallye, aquarellierte er die abgebildete, ans Auto gefesselte Allegorie der Zukunft. Blind und damit fatalistisch erwartet die als leicht gekleidete Frau versinnbildlichte Zukunft zwischen Azetylenlampen ihr Schicksal.



Abb. 192

Oben: „Die Zukunft ans Auto gefesselt“. Aquarell von Hubert von Herkomer, das 1905 als Vorlage für eine Photogravur für die Speisekarte anlässlich der ersten Herkomer Konkurrenz verwendet wurde.

Unten: Der Künstler bei der ersten Herkomer-Fahrt 1905. Die Fotografie zeigt auch, wie gross und hoch gebaut damals die Limousinen wurden. Es handelte sich um die von Kruck in Frankfurt gebaute, hinten dreiplätzig Karosserie von Abb. 201.



C. DER SIEGESZUG DES AUTOMOBILS AB 1905

Um 1905 war das neue Automobil als ernstzunehmender Konkurrent der Luxuskutsche von aufmerksamen Zeitgenossen zu erkennen. Dies wird im Auswertungskapitel S. 194ff. ausführlich belegt. Das illustrieren auch zeitgenössische Darstellungen wie der folgende Ausschnitt eines langen Panoramas von 1907, das in der Steinzeit mit wandernden Höhlenbewohnern begann über verschiedene Stadien des rollenden Verkehrs führte, bis hin zu Luxuskutschen der Zeit um 1800. Der abgebildete, letzte Abschnitt zeigt eine angeschnittene Luxus-Coach, das Fahrrad als Wegbereiter der leichten Voiturettes und als finale Krönung der Entwicklung eine Limousine nach dem neuesten Stand der Zeit. Ab 1905 setzte sich der Siegeszug des Automobils sukzessive fort, allerdings nicht in linearer Entwicklung. Das ist das Thema des folgenden Abschnittes.

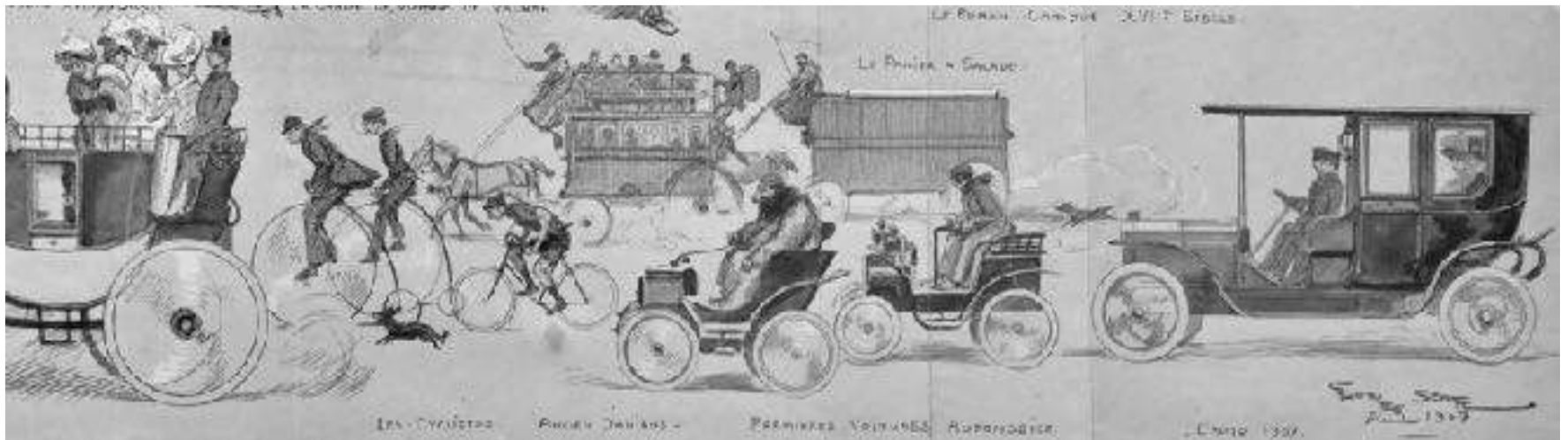


Abb. 193

Um 1905 hatte in Frankreich das neue Automobil seinen Platz im Fluss der Verkehrsgeschichte gefunden. Das zeigt dieses Panorama des Jahres 1907. Die bequeme Limousine wurde als Krönung der langen Entwicklung angesehen.

Automobile für Stadt und Land

Der neue Motorwagen blieb zunächst ein Fahrzeug der Reichsten. Das zeigen auch die Verhältnisse in der Schweiz. Nach dem Statistischen Jahrbuch des Jahres 1913 gehörten damals die Eigentümer der gut 5.000 Automobile hauptsächlich folgenden Berufsgruppen an:

1. 28% Industrielle, Hoteliers und Gewerbetreibende
2. 21% Kaufleute und Bankiers
3. 13% Mediziner
4. 8% Privatiers.

Das war in anderen Ländern ähnlich. Wie schon bemerkt, legten sich besonders Pferdeliebhaber früh Autos zu, mittlerweile auch für den Gebrauch auf dem Land. So fuhr man jetzt in Limousinen ins Jagdgebiet und bestieg erst dort sein Pferd. Das zeigen die folgenden Bilder einer Jagd des Coach-Enthusiasten Marquis Anthonin du Bourg de Bozas in der Sologne (E-Paper „Der Privatstall des kaiserlichen Stallmeisters auf Schloss Prye im Burgund“ unter www.andresfurger.ch)



Abb. 194

In den Jahren nach 1900 legten sich auch eingefleischte Pferdeliebhaber Autos zu und fuhren damit zu ihren Jagdgründen, wo sie erst ihre Pferde bestiegen. Dazu gehörte auch der Marquis du Bourg de Bozas mit Schloss und Jagdgründen in der Sologne.

Links: Die Limousinen sind im Jagdrevier angekommen, die Damen tragen noch den typischen Staubschleier, die Herren Pelz.

Rechts: Die Autos sind abgestellt, die Herrschaften haben die autogerechten Mäntel und Kopfbedeckungen abgelegt, den Reitzylinder aufgesetzt und sich im Reitkostüm in den Sattel gesetzt.

Jetzt unternahm man vermehrt längere Reisen im eigenen Auto, zumal die Strassen besser geworden waren. Bei Letzteren gab es aber immer noch einen grossen Nachholbedarf. Denn gewisse Länder hatten nach der Einführung der Eisenbahnen die Überlandstrassen vernachlässigt. Hatte man früher schon wegen der Staubbentwicklung auf den Chaussees beim Fahren hinter einem anderen Gespann schon Schwierigkeiten, nahmen diese durch die erhöhte Geschwindigkeit der Automobile massiv zu. Das Problem wurde schliesslich seit 1902 durch den Schweizer Prominentenarzt Ernest Guglielminetti (1862–1943 in Genf) schrittweise einer Lösung zugeführt. Er hatte in Indien die Gebäudeabdichtung mittels Teer kennen gelernt und eine Vorläufermethode der heutigen Asphaltierung von Strassen entwickelt. Als Arzt liess Guglielminetti in Monaco 1902 zur Staubbekämpfung erstmals 40 Meter Strasse mit heissem Teer bestreichen. Dieses Verfahren wurde dann in vielen weiteren Ländern angewendet.

Die Verbesserungen geschahen aber langsam, in Frankreich war 1920 erst 1% der Routes nationales geteert, 1927 waren es dann 43% (Merki 2002, 405). Im Unterhalt waren geteerte Strassen übrigens billiger als Schotterstrassen. Eine andere, lange angewendete Methode war die der Pflästerung, wie sie auch auf Passstrassen zur Anwendung kam, oft in der beliebten Bogenpflästerung. So wurde die bekannte Südrampe des Gotthardpasses mit der Tremola, wo die alte Pflästerung mit Granitsteinen heute noch sichtbar ist, erst in der Zeit des Zweiten Weltkriegs angelegt.

Begüterte Reisende legten Wert darauf, im Nobelort jeweils mit einem neuen Fahrzeugmodell vorfahren zu können. So, wie einige tonangebende Herrschaften möglichst viele Rennpferde besitzen mussten, „wollten (sie) immer das Neueste mit noch mehr Leistung“ (DFT 1905). Die gleiche Quelle nennt beispielsweise für einen Gustav Langen aus Köln, er habe im Jahre 1905 bereits 12 Autos besessen und sei jetzt gerade von einem „50 PS-Utermöhle-Wagen“ begeistert. Wie schon angesprochen, wurden die Autos, auch wenn sie sehr teuer waren, erstaunlich schnell gewechselt.

War bislang das Automobil vor allem ein Phänomen in grossen Städten, begann um 1900 gerade vor dem Hintergrund der neuen Reisemöglichkeit im eigenen Auto die Verbreitung des Automobilismus auf Städte in der Provinz. Dazu gehörten in Südeuropa vor allem mondäne Städte wie Monte Carlo, Nizza und Cannes. Die schon angesprochene Tour in den Süden, vor allem an die Côte d'Azur, blieb ein beliebtes Reiseziel. In jenen mondänen Kurorten gehörten fortan vor den Luxushotels weniger die wartenden noblen Gespanne als die abgestellten Benzin-Karossen zum gewohnten Bild.

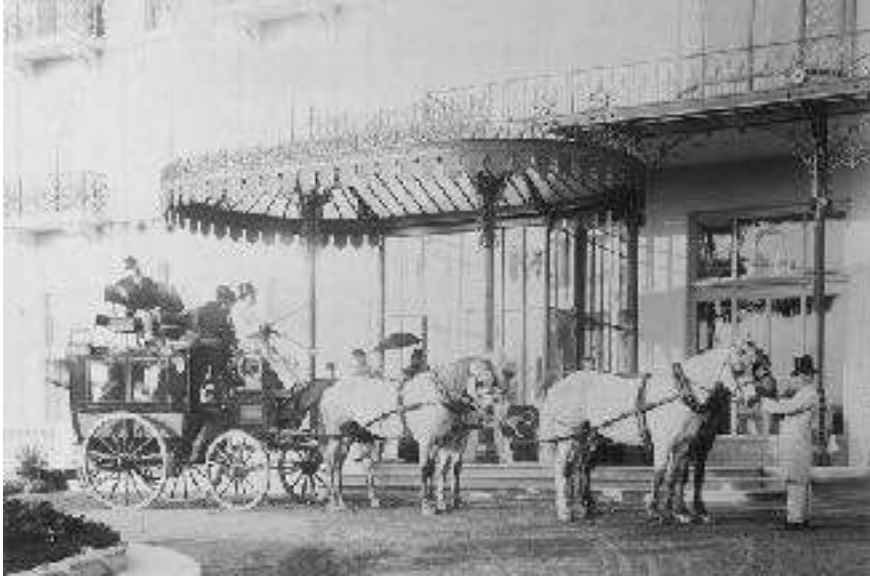


Abb. 195

Luxuswagen vor Hotels, um 1890 und um 1920.

Links: So fuhr man zur Kutschenzeit beim Hotel vor.

Rechts: Automobile vor dem Grandhotel in Cannes um 1920.

Frühe Concours d'Elégance in Nizza und Monte Carlo

Neben Paris war die Côte d'Azur der zweite Brennpunkt des frühen Automobilismus Frankreichs. Nicht zufällig organisierte der ACF schon 1897 ein Rennen von Marseille nach Nizza. Dort entstand mit dem „Automobile Club de Nice“ der erste regionale Automobil-Club Frankreichs, der mannigfache Aktivitäten entwickelte, vor allem die „Woche von Nizza“. Dabei gab es auch Widerstand gegen die „arrogante und mörderische Sport-Plutokratie“ (Merki 2002, 144).

Nach den für diesen Band recherchierten Quellen fand die erste explizite Erwähnung eines Concours d'Elégance nicht erst für den dafür meist genannten Anlass in Bordeaux am 1. Juni 1901 statt. Ein Vorläufer hatte in Nizza im März 1901 stattgefunden, und vorher wohl schon ein Schönheitswettbewerb im Jahre 1898 in Zusammenhang mit der Rallye Marseille-Hyères-Nice (ausführlicher zu diesem Thema S. 219ff.). Der Concours d'Elégance von 1901 lief folgendermassen ab: Nachdem am ersten Tag der Nizza-Woche ein Blumenkorso stattgefunden hatte, kam es Tage später unter dem Patronat des ACF zum Concours d'Elégance in Monte Carlo (La Locomotion automobile Nr. 14, April 1901, 220f.). Präsident der Jury war Baron de Zuylen-de Rothschild. In der Klasse „vierplätzigigen Wagen“ siegte das Ehepaar Dupré auf einem Victoria-Wagen, bei den sechsplätzigigen Autos ein Herr Le Bertre, und der regionale Club zeichnete auch eine Voiturette aus.



Abb. 196

Frühes Bild eines Concours d'Elégance mit Prämierung vor der Jury in Monte Carlo um 1910.

Alle Teilnehmer starteten abends zu einem illuminierten „Corso“, der als brillant empfunden wurde. So ging es dann ein Jahr später weiter, nämlich auf der „Place du Casino“ an einem Nachmittag (Automobil-Rundschau 1, 1902, 91). Fortan gehörten Blumencorsos zum festen Programm. Ihre Vorbilder waren ähnliche Anlässe in Paris.

1906 und 1907 wurden die Blumekorsos und Schönheitswettbewerbe im Rahmen der Nizza-Woche wieder zu grossen Erfolgen. Sie waren jetzt ein fester Teil der Automobil-Woche geworden. Der Ablauf war meist ähnlich (AAZ D 1906, 67): am Sonntag Blumenkorso, am Dienstag Konkurrenz für das „Montieren und Demontieren von Pneumatiks“, darauf eine Schönheitskonkurrenz in Monte Carlo, ein Bergrennen sowie ein „Meilen- und Kilometerrennen“. Diese Anlässe wurden so populär, so dass sie es auf die Titel von Auto-Zeitschriften schafften.



Abb. 197

Blumenkorsos mit frühen Automobilen in Paris und in Cannes.

Links: Vorfahrt einer „Mail“ (Coach-Omnibus) der Marke Panhard auf der Rennbahn von Longchamp am 2.6.1899.

Rechts: Blumencorso in Monaco mit einer Blumenschlacht während der „Wochen von Cannes“ im Februar 1905.

Blumenkorsos mit Autos



Die Automobilwochen von Nizza mit ihren Corsos folgten einem älteren Pariser Vorbild. Dort eröffnete jeweils im Bois de Boulogne eine Kavalkade von blumengeschmückten Equipagen, auch „concours d'équipages fleuris“ genannt, „la Grande Semaine de Paris“, die grosse Rennwoche mit den verschiedenen Rennen in Longchamps und Auteuil. Solche Blumenkorsos mit Kutschen waren im späten 19. Jh. aufgekommen. Sie fanden im Rahmen der populär gewordenen „fêtes des fleurs“ statt, die seit den 1870er Jahren von vielen Gemeinden Frankreichs oder von Interessenverbänden organisiert wurden. Sie dauerten mehrere Tage, verbunden mit sportlichen oder musikalischen Ereignissen, militärischen Paraden, Blumenschlachten und eben Défilés von blumengeschmückten Fahrzeugen aller Art. Dabei fuhren die Fahrzeuge der „Tribune du jury“ vor und wurden prämiert. Das ging jahrelang mit Kutschen so, bis dann die Autos aufkamen.

Abb. 198

Blumengeschmücktes Auto vor der Kulisse des alten Casinos von Nizza im Jahre 1921.

Frühe Korsos und Schönheitskonkurrenzen in Deutschland

Der Corso von Baden-Baden fand im Jahre 1904 wie jedes Jahr im Rahmen der Rennwoche auf der benachbarten Rennbahn von Iffezheim statt (St. Georg 1904, 351f.). Er begann mit dem Defilee herausgeputzter und mit Blumen geschmückter Kutschen durch die Stadt. Das Publikum warf im Rahmen der „Blumenschlacht“ Papierschnitzel aus den Fenstern sowie Blumen und Confetti auf die Equipagen. Vor dem Theater vergaben die Preisrichter des Komitees sechs Ehrenpreise und weitere Anerkennungsgaben. Zu den Siegern zählten damals eine Prinzessin (Hohenlohe), zwei Prinzen, eine Baronin, ein Rittmeister etc. Die Gewinnerinnen und Gewinner kamen nicht nur aus Baden-Baden, sondern auch aus New York, Berlin und Zürich. Sie alle hatten offenbar ihre Equipagen mitgebracht. Am Zug nahmen erstmals drei Automobile teil, allerdings „ungeladen“ und noch von Pferden gezogen! Das Ganze wurde beschrieben als „eine Veranstaltung, die in dem chiken Baden-Baden mit seinem reichen und internationalen Besuch wohl am Platz ist“.



Abb. 199

Blumenkorso in Baden-Baden um 1905 mit Gespannen und Autos, hier selbstfahrend und nicht mehr von Pferden gezogen, wie oben beschrieben.

Eine frühe Bewertung von schönen Autos fand auch im Rahmen der Herkomer-Konkurrenz statt, die von 1905 bis 1907 ausgetragen wurde. Ziel der zunächst gut 900 km und dann fast doppelt so langen Strecke war die Entwicklung praktischer und zuverlässiger, vierplätziger Reisewagen. Sieger unter den über 100 Startenden wurde im Jahre 1905 der Bankierssohn Edgar Ladenburg auf einem 40 PS starken Mercedes 40.



Abb. 200

Der Sieger der Herkomer-Konkurrenz des Jahres 1905 in seinem blumengeschmückten Mercedes.

Neben der Auszeichnung für den Gesamtsieg gab es bei der Herkomer-Konkurrenz auch eine für die „Schönheits-Konkurrenz“. Dabei wurden vor allem das Äussere und Innere des Wagens bewertet und dementsprechend die Karosserie genannt. Sieger wurde im Jahre 1905 ein von Kruck in Frankfurt karossierter Wagen, den die Firma danach stolz „Herkomer-Karosserie“ nannte und begann damit Werbung zu machen. Die Limousinenkarosserie zeichnete sich durch nach oben klappbare Scheiben aus, die unter dem Dach festgehakt werden konnten. Im Fonds gab es drei Plätze und zwei weitere Notsitze mit Lehnen. Das Innere war in Leder besonders nobel ausgarniert und wies zudem zwei Schränke und Necessaires auf.



Abb. 201

Sieger der im Rahmen der Herkomer-Rallye von 1905 organisierten Schönheits-Konkurrenz: Metallurgique-Automobil mit schwerer Limousinen-Karosserie von Georg Kruck in Frankfurt (vgl. Abb. 192).

1906 ging der Schönheitspreis wieder an einen Benz. Dieser Ehrenpreis war mit 2.000 Mark dotiert, die drei weiteren Prämiierten erhielten je 1.000 Mark, wie die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ schrieb. Auch im Rahmen der Prinz-Heinrich-Fahrten gab es Schönheitspreise, etwa im Jahre 1911.



Abb. 202

Der Erstplatzierte des Schönheitskonkurrenz im Rahmen der Herkomer Fahrt von 1906.: Wolfram Eschebach auf seinem 40 PS-Benz mit Karosserie von „J. M. Mayer, Hofwagenbauer, München“. Das Landaulet war im unteren Kastenbereich in modischer Art vertikal liniert.

Deutschland holt um 1905 gegenüber Frankreich auf

1906 fand die „Internationale Automobil-Ausstellung“ in Berlin erstmals in den neuen Ausstellungshallen beim Zoologischen Garten statt. Die Eröffnung war „ein grosses Ereignis für unsere Industrie“, das schon fast pathetisch kommentiert wurde (DFT 1906, 228ff.): „(...) die deutsche Automobil-Industrie ist für das deutsche Volk ein Kulturfaktor geworden, dessen Einfluss auf den Wohlstand und den Fortschritt“ die vorausgegangene Arbeit wert ist. Deutschland hatte lange viele seiner Autos aus Frankreich importiert. Das änderte sich um 1910. Jetzt wurde Deutschland selbst zu einem Exportland für Automobile. Die Einfuhr von Pkws betrug (in Millionen Mark) im Jahre 1911 10.027.- und 1912 13.274.-, die Ausfuhr aber 1911 41.171.- und 1912 schon 66.458.- (DFT 1912, 348). Diese starke Zunahme beruhte auf wesentlichen Fortschritten Deutschlands. Auch dort kam es indessen zwischendurch zu Baissen, etwa zwischen 1906 und 1909 zu Absatzproblemen infolge Sättigung des Marktes im Bereich der grossen und schweren Autos. Das war aber nur eine vorübergehende Erscheinung; 1911 hiess es für Deutschland (DFT 1911, 125): „Alle namhaften Fabriken, die früher im Luxuswagenbau tonangebend waren, beschäftigen sich jetzt fast ausschließlich mit dem Karosseriebau (für Automobile, Anm. d. A.), es ist der Luxuswagenbau von dem Karosseriebau überholt und zurückgedrängt, besonders durch die in letzter Zeit intensive Arbeit im Karosseriebau. (...) die schaffenden Kräfte haben für den Wagenbau keine Zeit gehabt. (...) Herrschaften, die sonst für das elegante Pferdegespann schwärmten, schaffen sich jetzt vielfach einen Kraftwagen an.“ Diese Aussagen sind deutlich und unterstützen die schon gemachte Bemerkung, um 1910 seien kaum mehr neue Luxuskutschen entstanden. Die Karosseriebetriebe hatten keine Kräfte dafür frei, und: „Dazu kommt nun noch, dass die Nachfrage nach den eleganten Luxuswagen (...) sehr gering ist.“ Dazu gehörte beispielsweise das Modell Mylord.



Abb. 203

Internationale Automobil-Ausstellung von 1906 in den Ausstellungshallen Berlins: Stand von Ludwig Kathe (Halle an der Saale) mit einer Limousine und einem Phaeton mit Halbverdeck.

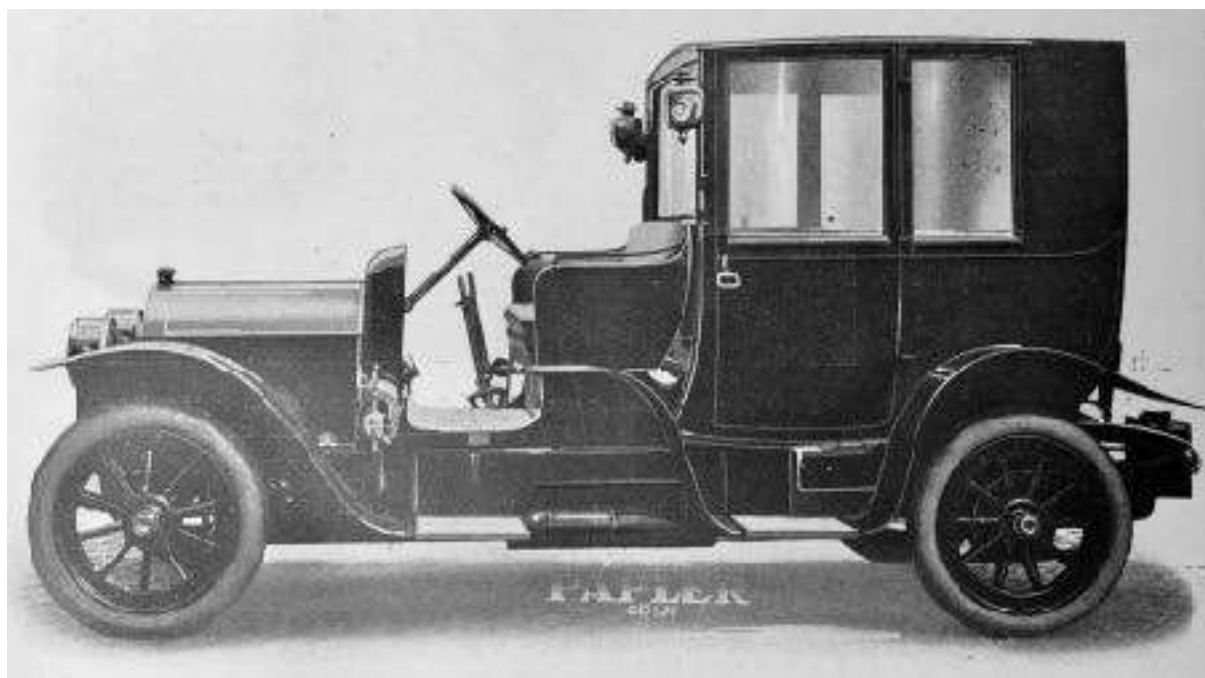


Abb. 204

„Werkbund-Type“ der Karosserie Papler in Köln, ein „Stadtwagen mit 6 Lackleder-Kotflügeln und offenem Führersitz“.

Der Sprung zur Torpedoform um 1910

Nachdem Frankreich seit den Anfängen der Autozeit die führende Automobil-Nation gewesen war, sowohl bezüglich des mechanischen als auch des formalen Teils, änderte sich dies um 1910. Ein gutes Beispiel dafür ist das Aufkommen der neuen, lange prägenden Torpedo-Karosserie, wozu verschiedene Länder beitrugen. Sie wurde nach heutiger Meinung erstmals 1908 von einem Engländer realisiert; dem in London ansässigen Theo Masui, einem Händler französischer Gregoire-Autos. Er nannte 1908 seine Streamline-Karosserie nach der bekannten Unterseeboot-Waffe erstmals „Torpedo“. Das Neue daran war die durchgehende Gestaltung des ganzen Aufbaus bis zur Motorhaube und die Verlegung der verschiedenen mechanischen Teile wie Hebel, Benzintank, Reserverad und Werkzeugkiste ins Innere der karossierten Aussenhaut.

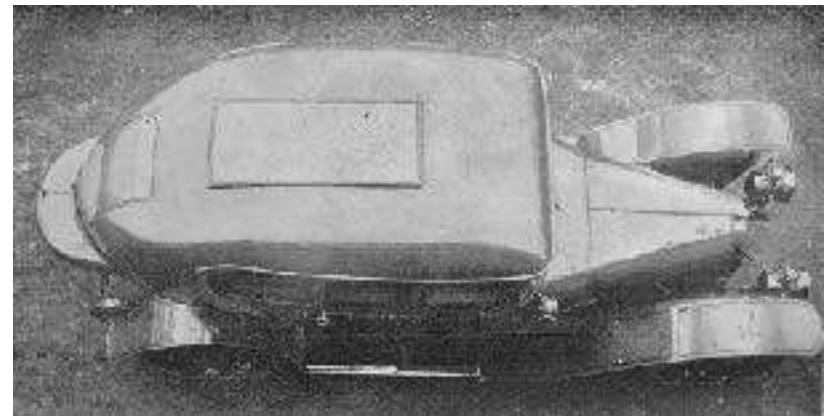
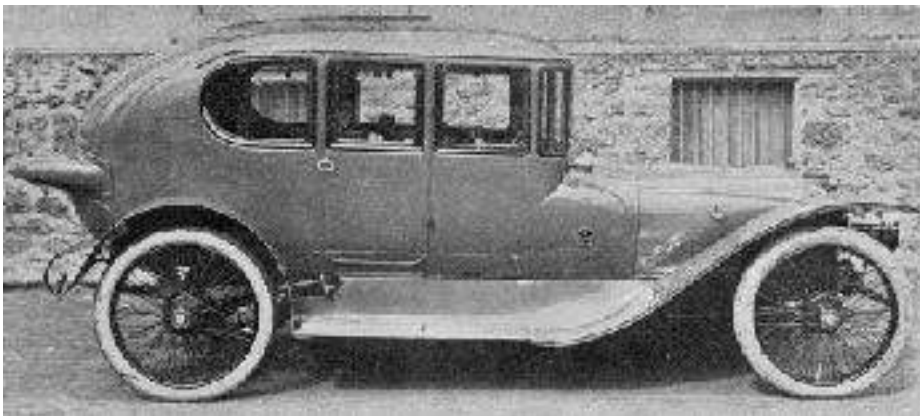
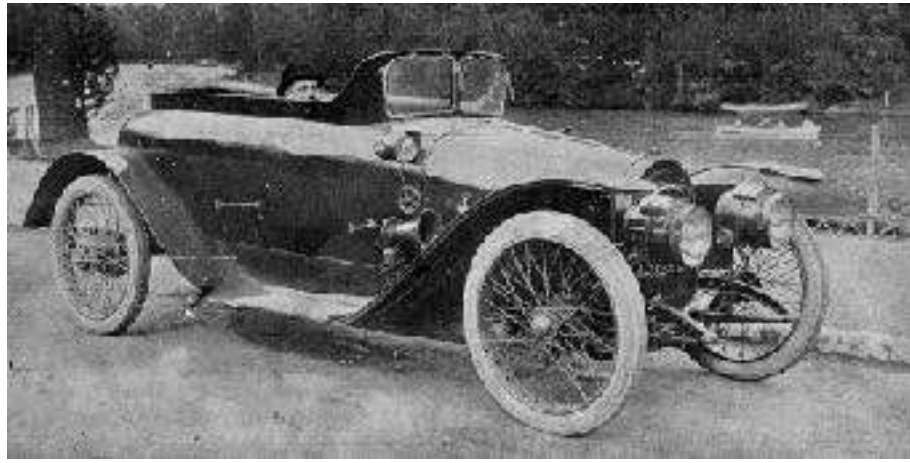


Abb. 205

Frühe Torpedo-Karosserien von 1910 auf Chassis von Grégoire.

Oben: Tourenwagen.

Unten: Windschlüpfrige Limousine mit hinter einem Blechschutz verstauten Reserverad.

Torpedo-Vorläufer hatte es in Frankreich schon früher gegeben, etwa den berühmten Rennwagen für Jentatzy von 1898 oder noch frühere Kreationen. Aber die neue Entwicklung der Zeit um 1910 war konsequenter und nachhaltiger. Dazu kam die steigende Beliebtheit von leichten Tourenwagen (schnittige Wagen ohne festes Verdeck) und der an Bedeutung gewinnende Faktor Luftwiderstand. Nicht umsonst hiess die deutsche Bezeichnung für Torpedo „Windlauf“ oder „Unterseeboot“. Genau dieser Ausdruck „Windlauf“ wurde jetzt im deutschsprachigen Bereich auch auf Karosserieformen übertragen.

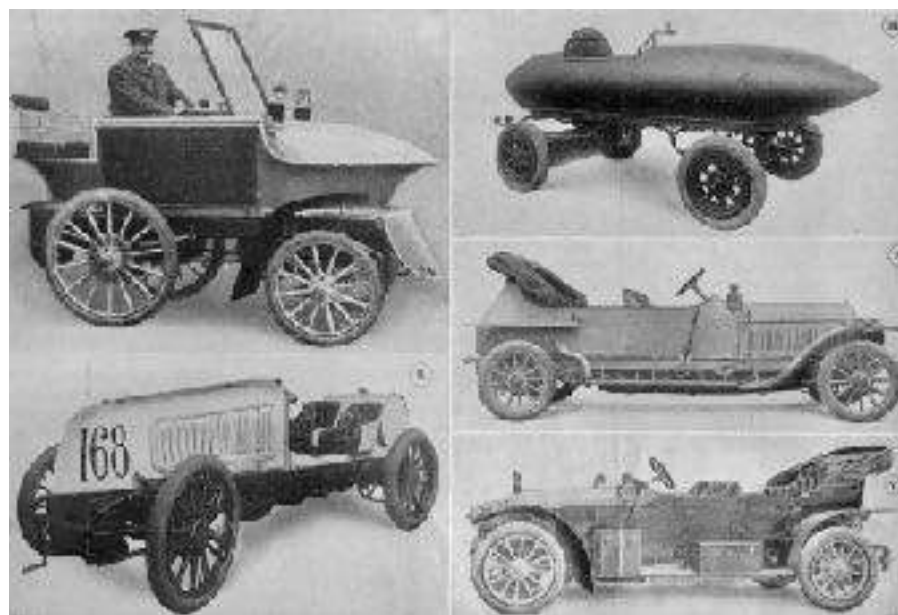


Abb. 206

Vorläufer der Torpedo-Karosserieform von 1897, 1903 und 1908 nach französischer Auffassung.

Das Sprichwort „Der Erfolg hat viele Väter. Der Misserfolg ist ein Waisenkind“ gilt auch für die Innovation der Karosserie in Torpedoform. Neben England und Frankreich beansprucht auch Deutschland eine gewisse Vaterschaft. In der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ des Jahres 1911 wird dies jedenfalls suggeriert, wenn der Berichterstatte über den Salon von Paris des Jahres 1910 schrieb (S. 18): Die Torpedoform war „der Clou der Ausstellung“. Und dann: „Die in der Prinz – Heinrich – Fahrt von einigen deutschen Firmen zum ersten Mal herausgebrachte Torpedoform hat, trotzdem sie viel verspottet und für eine Utopie gehalten wurde, ihren Weg gemacht und ist modern geworden, nicht nur hier, sondern in der ganzen Welt.“ Dabei wurde das Typische der Torpedokarosserie zusammengefasst:

- Vereinigung von Karosserie und Chassis zu einem Ganzen,
- Vermeidung aller vorspringender Ecken, Beschläge etc., die
- „dem glatten Abfließen des Luftstroms nichts in den Weg setzen“.

In der gleichen Fachzeitschrift wurde Ende 1911 nachgelegt, die Thematik habe nach den letzten beiden Herkommerfahrten eine grosse Rolle gespielt (DFT 1911, 206ff.): Das bremsende „Nachsaugen“ der hinten entstehenden Luftwirbel sei dabei ebenso bekannt wie die Wichtigkeit der windschlüpfrigen Gestaltung der Vorderpartie gewesen. Dieser stünde die bisher übliche, „senkrecht stehende Spritzwand“ im Wege, sie wurde deshalb „durch Blechschutz“ mit der Motorhaube verbunden und so erhöht, wie dies die Abbildung zeigt. „Auch die Seitenflächen der Karosserien waren möglichst schlank verlaufend und glatt gehalten, um Luftwirbel nach Möglichkeit zu vermeiden.“ Zudem würden jetzt die „riesigen bombierten“ Kotflügel, „denen immer ungeheuerlichere Formen gegeben werden“, deswegen verkleinert. Damals erst verschwand die schon besprochene alte Spritzwand als von aussen sichtbarer Teil.

Mit den in den obigen Zitaten angesprochenen frühen Torpedo-Karosserien war unter anderen der folgende Wagen von August Horch, dem Audi-Gründer, gemeint, mit dem dieser die Prinz Heinrich-Fahrt 1908 bestritten hatte. Die Karosserie mit dem gut sichtbaren Windlauf-Blech vor dem Steuerrad stammte von Paul Kathe in Halle an der Saale.

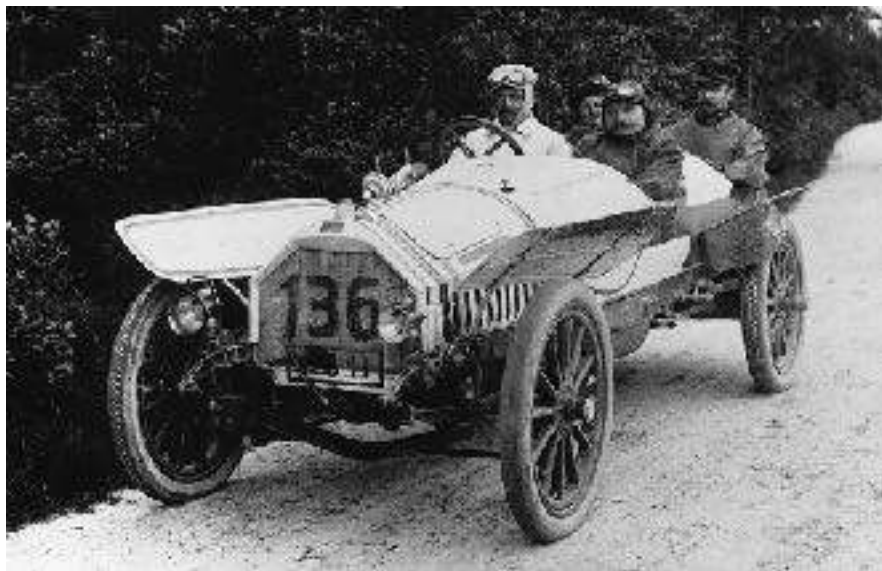


Abb. 207

August Horch am Steuer seines ersten Torpedos der Karosserie Paul Kathe bei der Prinz Heinrich-Fahrt im Juli 1908. Dies war das deutsche Urmodell der „Unterseeboot“-Form, auch Zigarrenauto genannt.

Fazit? Der für die Torpedokarosserie entscheidende Zeitpunkt war das Jahr 1908. Damals zeigten erstmals verschiedene Karosserien ähnliche windschlüpfrige Formen. Offenbar lag die Neuerung – wie so oft in der

Kulturgeschichte – „in der Luft“, weil verschiedene technische und gesellschaftliche Parameter in diese Richtung wirkten. So erfolgte vermutlich der Durchbruch etwa zeitgleich an mehreren Orten in verschiedenen Ländern. Eindeutig ist jedenfalls, dass sich dafür mit „torpedo“ nicht mehr ein französisches, sondern ein englisches Wort für eine Karosserieform durchsetzte. Dies symbolisiert eine neue Etappe der Automobilentwicklung auf breiterer Basis.

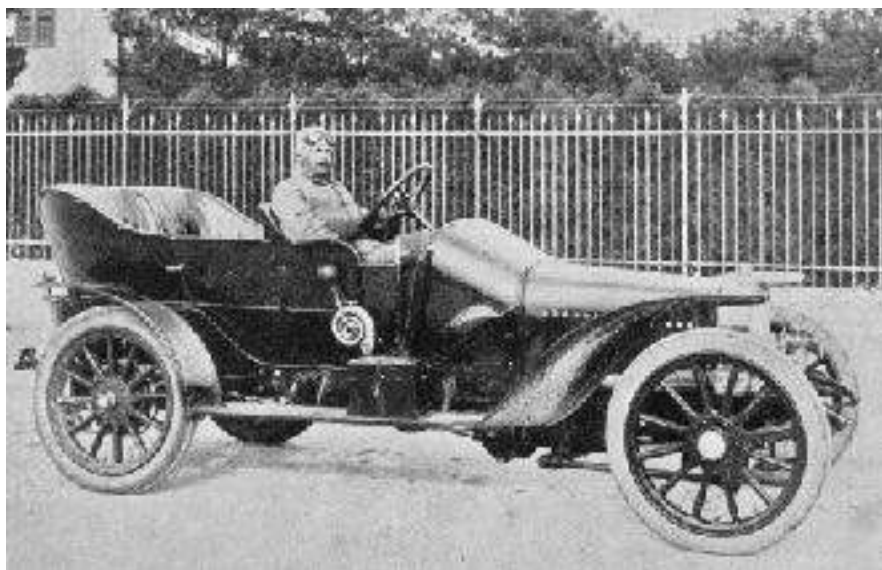


Abb. 208

Tourenwagenkarosserie der Adlerwerke von 1908 in früher windschlüpfriger Gestaltung, besonders im Bereich zwischen Motorhaube und Führersitz, deutsch auch „Windlauf“ genannt.

Schnelle und weite Verbreitung der Torpedoform

Das neue Ideal der schlichten, fließend durchgehenden Karosserie setzte sich schnell durch. So hiess es 1911 in der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ kurz und bündig: „Die einfache Linienführung ist modern“, das „unruhige Gesamtbild“ ist vorbei. Schon am Pariser Salon von 1910 habe sich durchgängig das Bestreben gezeigt, Karosserie und Chassis möglichst zu einem Ganzen zu vereinigen und ruhige, einfache Linienzüge zu schaffen. Neu sei auch der schräge Lenkstock. Jetzt würde alles versucht, „das Vakuum hinter dem Wagen auf ein Minimum zu reduzieren“. Die bisherigen drei Teile, Motor, Chauffeur- und Herrschaftssitz, verschmolzen, auch bei den Limousinen.

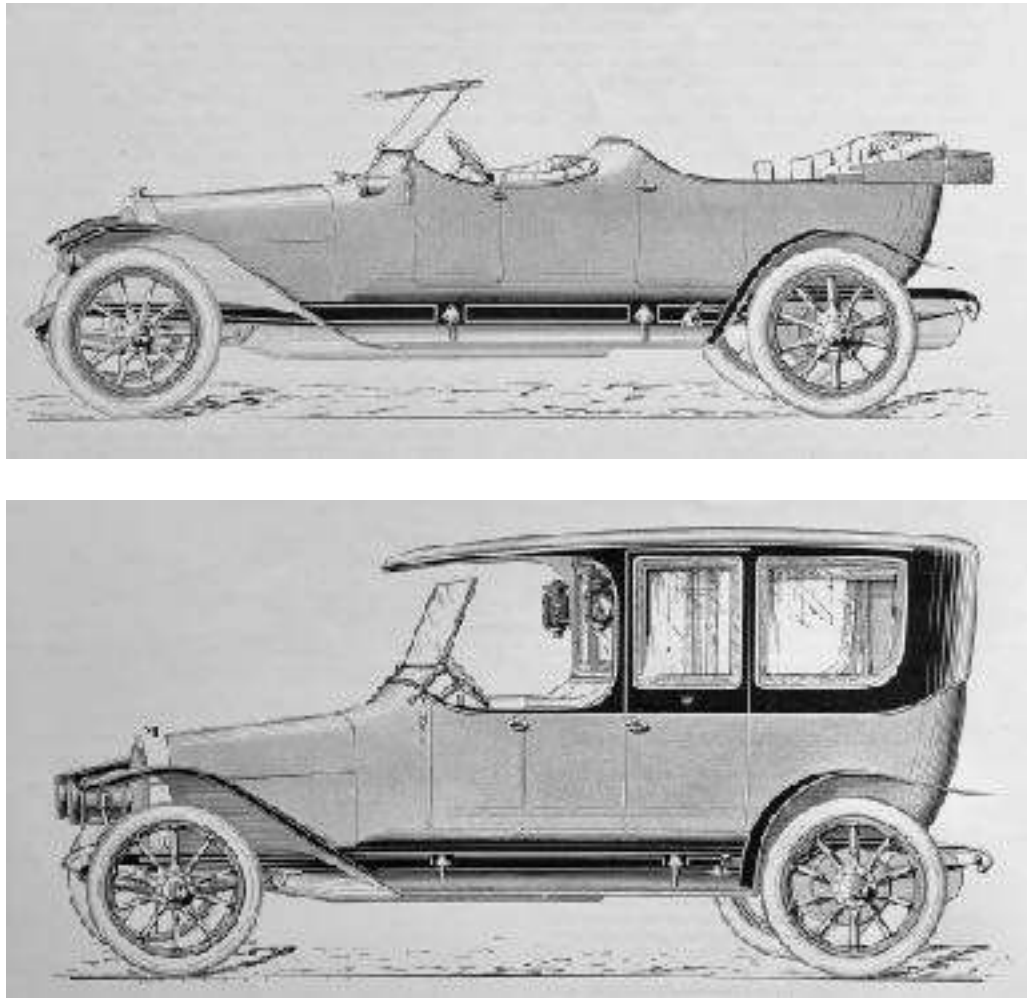


Abb. 209

Phaeton/Tourenwagen und Limousine mit Torpedo-Karosserien von 1910. Charakteristisch dafür sind die „ansteigenden Motoren- und Windschutzhauben“, die schräge Windschutzscheibe mit ebenfalls schräg gestelltem „Lenkstock“ und die von vorne bis hinten durchlaufenden, glatten Seitenflächen.

In der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ war 1911 auch die Rede von einer ähnlichen Limousine wie die oben gezeigte, aber als Innenlenker konzipiert. Dabei wurde der „gute Ablauf des Luftstroms“ dank der modernen „Motorhaube, aber auch der zugespitzten Form“ und der keilförmig „abgewinkelten Frontscheiben“ speziell erwähnt (S. 266). Die Verbesserungen fänden jetzt im Bereich des „Oberwagens, der Karosserie“ statt, der Unterwagen, das Chassis, folge dem bekannten Standardtyp. Dazu kommt: „Die den Automobilfabriken angegliederten Karosseriefabriken zeigen (...) keinen bedeutenden Fortschritt“, aber die „Spezialfabriken für Karosseriebau“. Beiläufig wird erwähnt, seit 1910 kämen die blanken Messingbeschläge zugunsten von verchromten oder vernickelten Teilen eher ausser Mode. Damals endete die „Brass Era“, wie man sie heute in Oldtimerkreisen auch nennt.

Die Torpedo-Karosserieform war auch eine Antwort auf das Staubproblem beim schnellen Fahren. Oskar Bergmann, der bekannte Leiter der Karosserie-Schule in Berlin-Charlottenburg, sagte dazu (DFT 1911, 76ff.): „Wie das Boot im Wasser, bewegt sich das Auto durch die Luft, mit den Rädern den Boden berührend, gleich jenen sollte dieses einen kielähnlichen Ausläufer besitzen, der das jetzt unter dem Auto zusammengepresste Luftkissen teilt und ableitet. Erst dann wird sich die Staubwolke, die heute das schöne Grün an den Landstrassen zu einem hässlichen Grau verwandelt und Menschen belästigt, zu einem Minimum reduzieren.“ Man baute zuerst „Motoren in althergebrachte Wagenformen ein“, jetzt schafft man „Karosserietypen, die erst allmählich so geformt wurden, dass sie als Ganzes wirken.“

Der „Deutsche Karosseriestil“ und die Rolle des deutschen Werkbundes

Eine wichtige Persönlichkeit des frühen deutschen Wagendesigns war der schon genannte Quereinsteiger Ernst Neumann-Neander (1871–1954). Der 1909 von Paris nach Berlin zurückgekehrte Maler und Zeichner gehörte zu den freiberuflichen Entwerfern, die – wie damals üblich – Karosseriefirmen als Freelancer berieten. (Autofabriken legten sich erst später eigene Entwurfsabteilungen zu.) Ernst Neumann-Neander erregte 1911 an der Berliner Ausstellung mit seiner neuen „Architektur der Kurven“ für das Auto Aufsehen und beteiligte sich auch erfolgreich an der Werkbund-Ausstellung in Köln des Jahres 1914 (Eckermann 2013, 412ff.). Seine Karosserien entsprachen formal den Zielsetzungen des Deutschen Werkbundes, der sich schon vorher, wie Abb. 204 zeigt, mit Automobil-Design auseinandergesetzt hatte. Der Werkbund zählte neben dem Bauhaus, mit dessen Exponenten er in engem Kontakt stand, zu den Institutionen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts, die die Grundlagen des modernen Designs schufen. Das Bestreben der 1907 von Architekten, Künstlern und Kunsthandwerkern gegründeten Vereinigung war das Zusammenwirken von Kunst, Industrie und Handwerk. In Anlehnung an die ältere Arts-and-Crafts-Bewegung sollte ein neues, eigenständiges Form- und Qualitätsbewusstsein geschaffen werden. Jene einst von England ausgegangene Stilrichtung hatte schon früher den deutschen Kutschenbau beeinflusst; funktional gebaute Jagd- und Landwagen der Zeit um 1900, wie auch hier abgebildete Exemplare (Abb. 106), entstanden in diesem Zusammenhang (Furger 2020b, 316ff.). Dies die eher nüchterne und funktionsbezogene Antwort auf die vorausgegangen üppigen Stile des Historismus und Jugendstils.

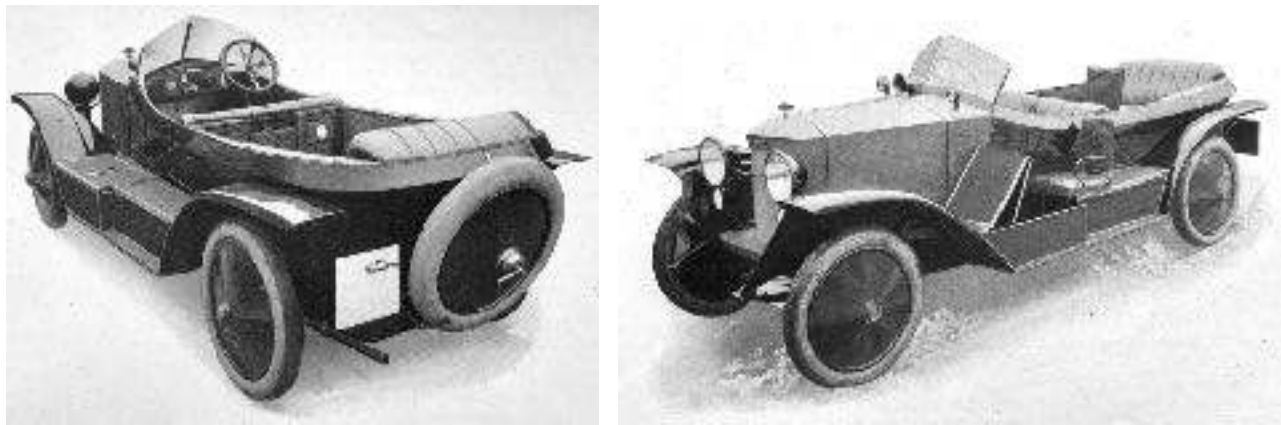


Abb. 210

Phaeton in Bootsform der Karosseriefabrik Szawe in Berlin, für die Ernst Neumann-Neander lange als Zeichner tätig war. Das Bild rechts zeigt den seitlich montierten Notsitz ebenso in aufgeklapptem Zustand wie einer im Inneren.

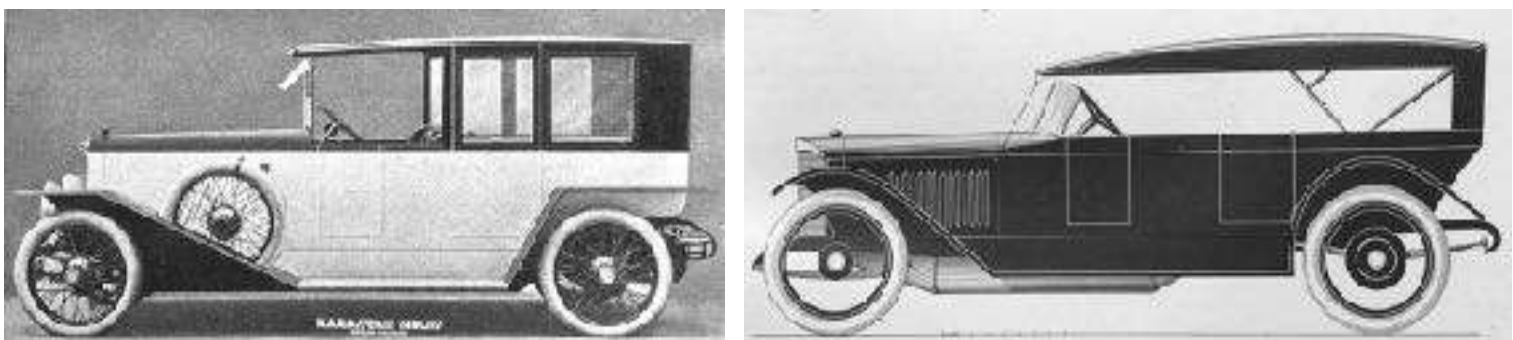


Abb. 211

Zwei Beispiele für den kantigen „Deutschen Karosseriestil“ der Zeit um 1920.

Links: Foto einer „Limusine aus der Hofwagenfabrik Jos. Neuss“ von 1919.

Rechts: Entwurf eines Phaetons des Jahres 1921.

Ernst Neumann-Neander führte seine Beratungs- und Zeichnungsaktivität bis in die Zeit um 1920 fort und prägte den damals vorherrschend werdenden „Deutschen Karosseriestil“ mit. Mit diesem Namen wurde in Deutschland die strengere Stilrichtung vor allem geschlossener Wagen bezeichnet, die in den ersten Jahren nach dem Ersten Weltkrieg verbreitet war. Zu diesen nüchtern-sachlichen Zweckformen gehörten eher eckige und spitze Aufbauten, eine Art kubische Blöcke (Kieselbach 1986, 289ff.) Durch die neu aufkommende industrielle Serienfertigung entstanden jetzt im Karosseriebereich vermehrt funktionsgerechte Produkte mit geraden Flächen, wie sie industriell leichter herzustellen waren. Auf herkömmliche Zutaten wie die traditionelle Betonung der aus dem Kutschenbau stammenden Gürtellinie wurde jetzt verzichtet, sie wurde allenfalls noch mit gemalten Linien angedeutet. In den 1920er Jahre begannen viele Autos verschiedener Marken ähnlich auszusehen, was ebenfalls mit der beginnenden Serienproduktion zusammenhing.

Holz oder Blech für die Bekleidung des Holzgerippes?

Holz war das traditionelle Hauptmaterial des Stell- und Kastenmachers. Aus diesem wurden die Kästen der herzustellende Fahrzeuge gefertigt. Im Vordergrund stand Eschenholz für das Gerippe, und für deren Bekleidung mittels Tafeln (Paneelen) wurde besonders rissfestes Holz wie das vom Walnussbaum verwendet. Im Karosseriebau ersetzten jedoch zunehmend Metallbleche die Tafeln. Um 1910 war die Diskussion über die Vorzüge und Nachteile des alten Werkstoffes Holz gegenüber Metallblechen im Karosseriehandwerk in vollem Gange. In der Artikelfolge „Blech oder Holz im Karosseriebau“ von Georg Abendroth wurde in der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ die Situation 1911 folgendermassen zusammengefasst (S. 101ff. und 29ff.): Erstklassige Karosserien können nur von bestens geschulten Arbeitern hergestellt werden. Das trifft besonders für die Torpedo-Karosserien zu, wo mit Aluminiumblechen Hervorragendes geleistet wurde. Vor allem auch für die Sitze wurden und werden teure Eisen- und Aluminiumbleche verwendet. Aber: „Man kann sogar sagen, dass bei einer ganz soliden Arbeit die Holzbekleidung der Blechbekleidung vorzuziehen ist.“ Und: „Auch jetzt noch sind die Ansichten geteilt.“ Als Problem erwiesen sich beim Lackieren Beulen in den Blechen. Dies war beim weicheren Aluminium noch schlimmer als beim Eisen. Deshalb wurden auch doppelt geschweifte Phaeton-Sitze mit „aus dem Vollen gearbeiteten Erlenstreifen“ bekleidet, was sich bewährt habe. Bei billigen Massenherstellungen fanden hingegen die Blechtafeln weite Verwendung. Offenbar bestand in jener Zeit ein gehöriger Preisdruck seitens der Chassis-Hersteller. Diese vergaben zunehmend grosse Aufträge für Karosserien in Serien von einigen Dutzend Exemplaren.

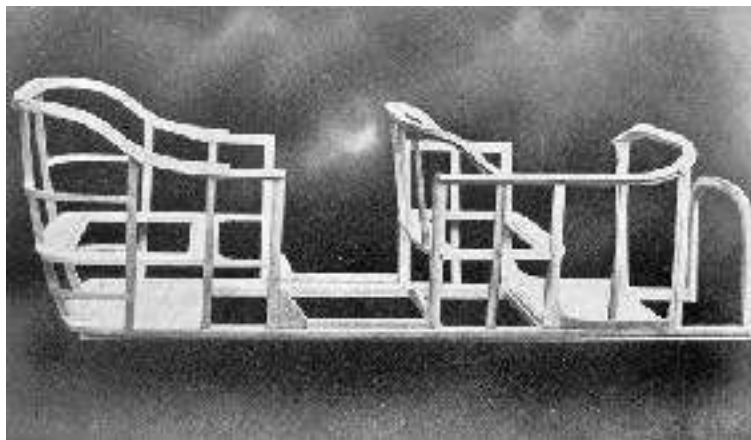
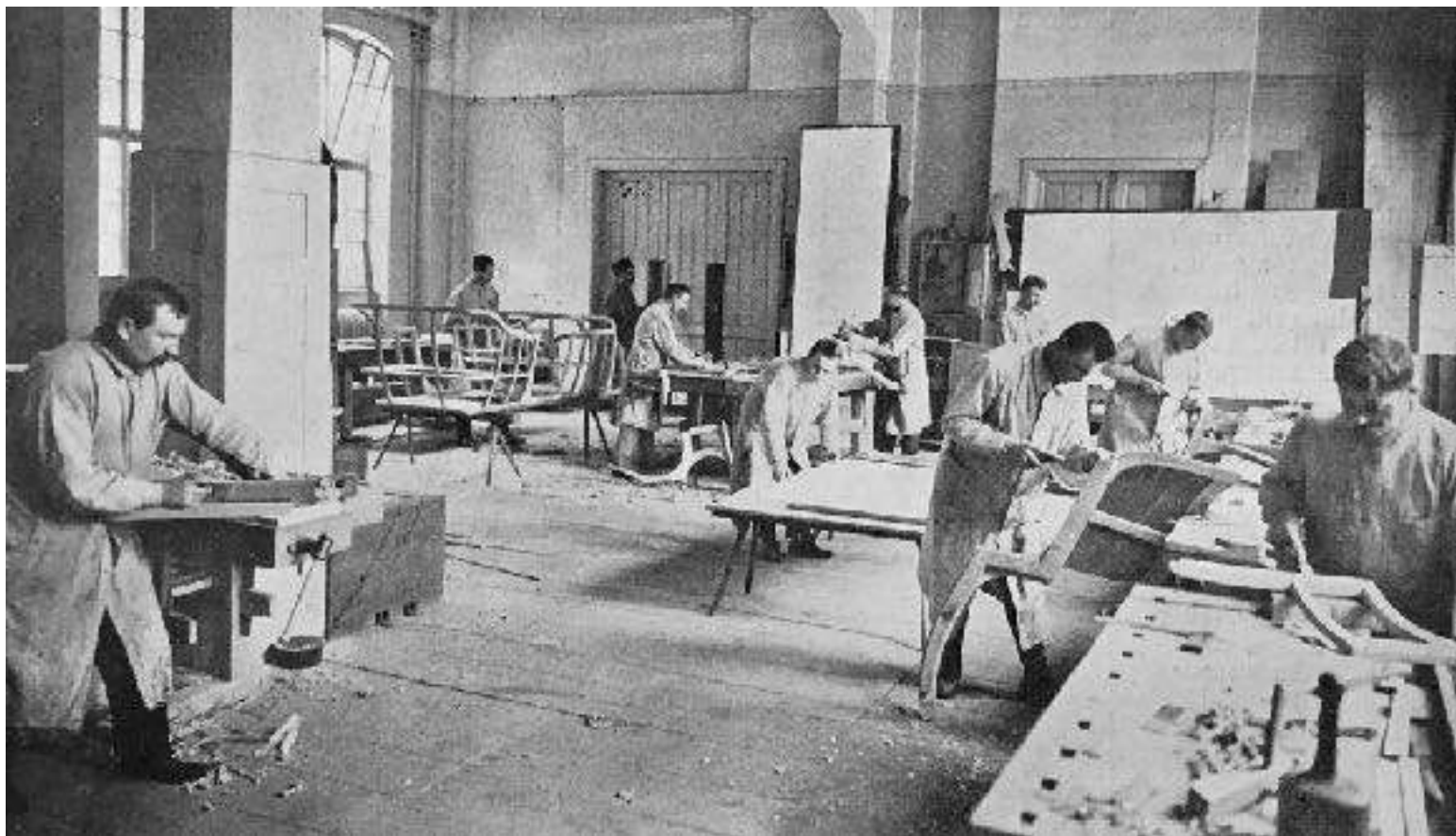


Abb. 212

Die Wagenbauschule Wien im Jahre 1911. Lehrlinge fertigen nach Vorlage von Plänen im Massstab 1:1 Kästen von Kutschen und Automobilen an. Hinten links ist das Gerippe eines Automobil-Phaetons aufgebockt. Das Bild links unten zeigt diesen im Detail, das Bild daneben das fertige Automobil.

Ein weiterer Grund für die lange Verwendung von Holztafeln im Karosseriebau war der Mangel an „eingearbeiteten Leuten“ für Blechverkleidungen (DFT 1911, 317). Durch die stark angewachsene Nachfrage nach Automobilen mit aus Blech gefertigten Karosserien war der Bedarf nach entsprechend ausgebildeten Personal schnell angestiegen. Offenbar hatte die Ausbildung neuer Fachkräfte nicht mit der Marktentwicklung Schritt halten können.

Neue Herausforderungen auch für die Sattler im Bereich von Kutsche und Automobil

Um 1900 entstanden in Deutschland nicht nur neue Fachschulen für Stellmacher, sondern in Hildesheim auch eine solche für Sattler, Polsterer und Dekorateur. Dort lernten die jungen Männer die korrekte Garnierung von Kutschen und Automobilen.



Abb. 213

Blick in einen Saal der Reichsfachschule für Sattler, Polsterer und Dekorateur in Hildesheim um 1910/20. Zu garnierende Kutschen und Automobile stehen nebeneinander.

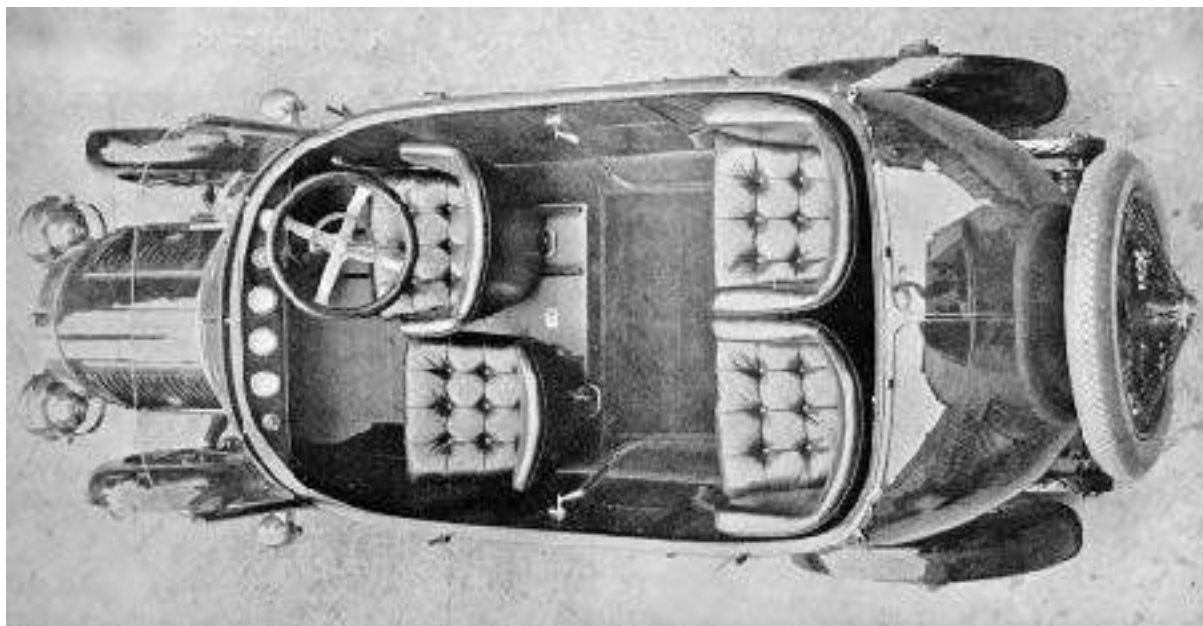


Abb. 214

Phaeton des Jahres 1912 (auf Chassis Germain) mit vier Klubsesseln und dem Fahrersitz auf damals neuartigen Gleitstangen. Neben der traditionellen Technik der Ausstaffierung musste in der Ausbildung infolge wechselnder Moden Neues vermittelt werden. Dazu gehörte die Ausstattung der Automobile mit den sogenannten Clubsitzen.

Besonders viel Handwerkskunst erforderte die Ausstaffierung von Limousinen mit ihrem reichen Interieur. Dazu gehörten vor der Hauptbank im Fonds zwei Sessel, die oft dreh- oder klappbar konstruiert waren, wie man sie früher im Kutschenbau nicht gekannt hatte.

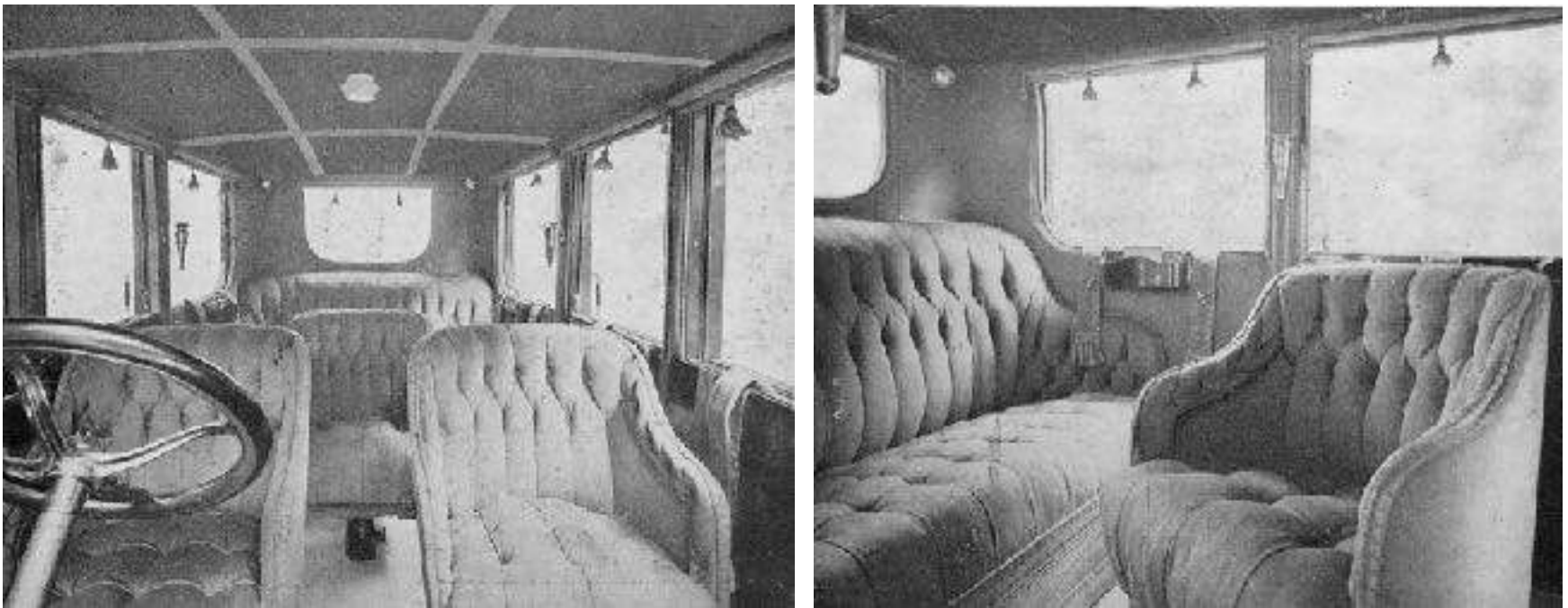


Abb. 215

Das Innere einer „Salon-Limousine mit Holzdecke“ des Jahres 1912 mit drehbarem Mittelsitz, ausgeführt nach einem Entwurf der „Deutschen Fahrzeug-Technik“.

Zurück zur Innenaufnahme der Sattler-Schule links. Im Mittelgrund steht ein Jagdwagenmodell, wie es zwischen 1900 und 1920 in Deutschland populär war und das zu Tausenden neu gebaut wurde. Der kantige Stil ist hier ähnlich den deutschen Autos jener Zeit. Dieser deutsche Jagdwagen war recht solide gebaut und dennoch relativ preisgünstig zu produzieren. (Er kostete etwa ein Viertel oder noch weniger als ein Automobil.) Konstruktion und Form sind bei dieser Modellform bestens aufeinander abgestimmt, wie es die Arts-and-Crafts-Bewegung und in der Folge der Deutsche Werkbund damals vorgaben. Dazu gehörte die handwerkstechnisch korrekte Arbeit mit guten Materialien wie Nussbaumholz. Wie damalige Sitzmöbel auch, wurden solche Wagen meist nur naturlackiert ausgeliefert. Zu diesen Jagd- und Landwagen gehörten robuste Stoffe im Stil jener Zeit mit Karomuster oder anderen eingewebten Rapporten.



Solche Kutschwagen waren zwar etwa günstiger als Modelle wie Coupés oder Viktorias. Die Preise blieben deshalb aber relativ hoch, weil die Fertigungsmethoden seit circa 1870 dieselben geblieben waren. Die meisten Kutschen waren nach wie vor kostspielige Einzelanfertigungen, für die nur wenige Teile maschinell hergestellt werden konnten.

Abb. 216

Eckiger Jagdwagen deutscher Art der Zeit um 1910/20.

Man wusste zwar von den neuen Tendenzen in den USA und den dortigen Serienfertigungen, zumal immer wieder Berichte darüber in Fachzeitschriften erschienen. Aber der Preisdruck des Marktes war in Deutschland noch nicht so stark, dass die Betriebe zu grösseren Änderungen im Herstellungsprozess gezwungen wurden. Das begann sich erst zu ändern, als immer mehr amerikanische Importe den europäischen Markt zu überschwemmen begannen. Die in Serie hergestellten leichten, aber trotzdem solid gearbeiteten Wagen kosteten dabei mit einem Preis von etwa 50 Dollar weit weniger als die Hälfte vergleichbarer deutscher Produkte. In Deutschland entstanden entsprechende Import-Häuser. Einige Firmen in England, wie Mills und Offord, begannen Vertretungen amerikanischer Grossfabriken zu übernehmen. Amerikanische Firmen begannen zudem, mit Direktimporten europäische Kunden zu bedienen. Dabei kamen die zerlegten und fein zusammengeschachtelten Wagen in speziellen Transportkisten auf dem Schiffsweg nach Europa.

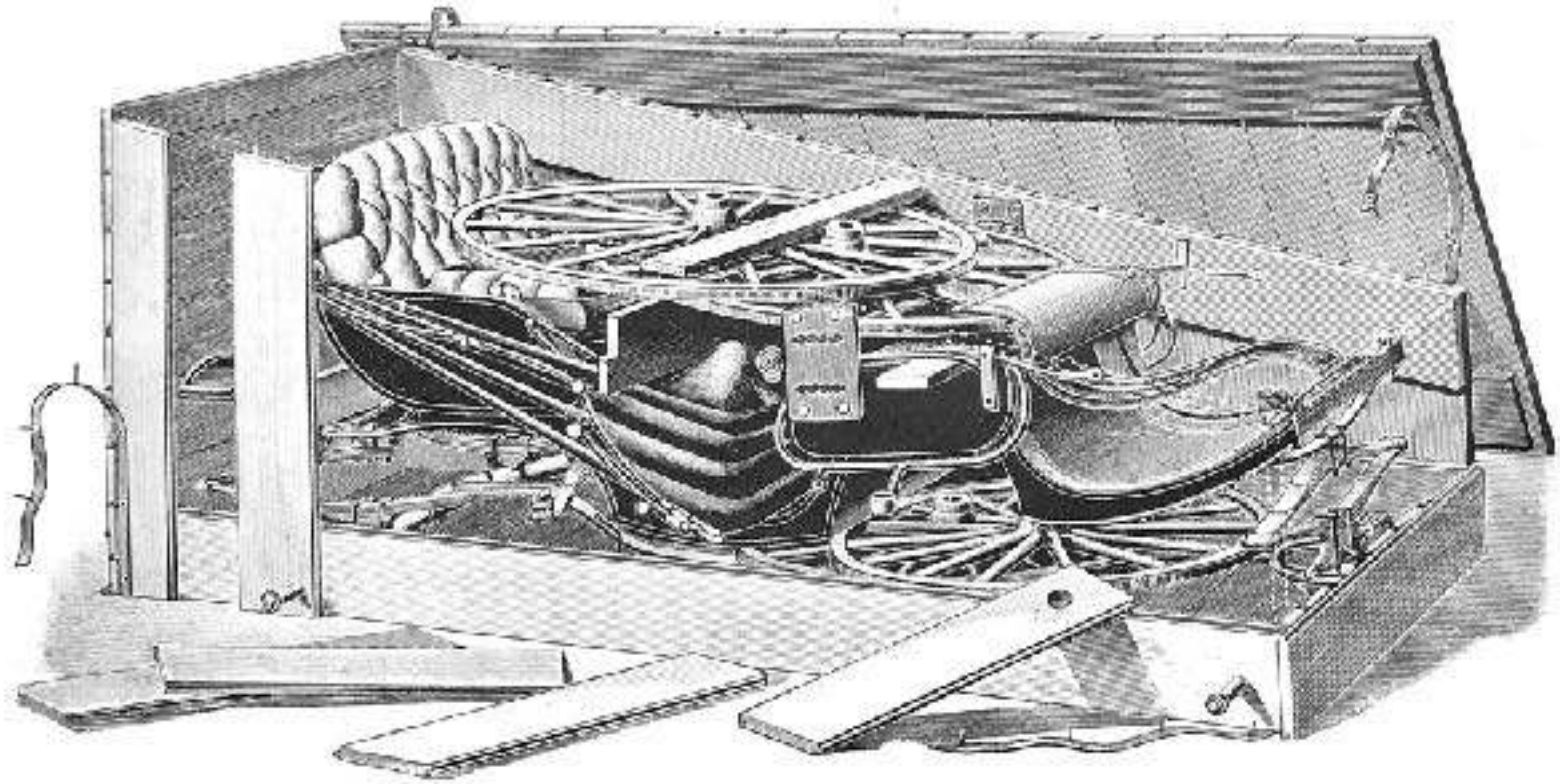


Abb. 217

Export eines amerikanischen Buggys nach Europa in seiner Transportkiste der Zeit um 1907.

Zur Kutschen- und Karosserieindustrie in den Vereinigten Staaten

Der amerikanische Kutschenbau folgte im frühen 19. Jh noch ganz dem europäischen Vorbild, zumal die dortigen Kutschenbauer aus Ländern der Alten Welt stammten, darunter viele aus Deutschland. Dann aber kam es in den USA, vor allem im mittleren Westen und an der Ostküste, zu neuen Modellen, wie vor allem zu leichten Buggys, die mit neuen, rationelleren Methoden gefertigt wurden. Das hatte mehrere Gründe:

- Im riesigen Land konnten dieselben Modelle breiter abgesetzt werden als in Europa mit seiner regional geprägten Modellvielfalt.
- Der Amerikaner kaufte gerne fertige Produkte ab Stange und verzichtete auf Sondermodelle.
- Entsprechend dem Bevölkerungsreichtum konnten mehr Stückzahlen produziert werden als in Europa.
- Die Handwerker und Fabrikbesitzer dachten und handelten weniger traditionsverhaftet als in Europa.

All das führte in den USA schon in der Kutschenzeit zu – für europäische Verhältnisse – enorm grossen Fabriken mit Tausenden Arbeitern sowie neuen Produktionsmethoden. Der schon genannte Wagenbautechnik-Fachlehrer an der Gewerbeschule Hamburg Behncke schrieb 1893 dazu (Der Wagenbau auf der Weltausstellung in Chicago 1893, in „Der amerikanische Wagenbau“ 1893): „Die Fabrikanten sind untereinander gut organisiert. Es gibt viele grosse Wagenfabriken, die 10.000 bis 12.000 Wagen pro Jahr ausliefern können. Diese fertigen alle Teile selbst an. Die fertigen Wagen werden in den grossen Städten wie New York und Chicago in an den Hauptstrassen gelegenen „Verkaufssälen“ angeboten, wo jeweils 80 bis 100 fertige Wagen stehen. In den Fabriken gibt es für jeden Produktionsschritt die dafür geeignete Maschine.“ Und: „(...) jeder Arbeiter fertigt nur ein besonderes Stück an. Der eine steht nur an der Fräsmaschine, der andere bohrt nur Löcher. Mit relativ wenigen Arbeitern können so viel mehr Wagen produziert werden als in Deutschland. Der Absatz ist auch besser. Dort hat nicht jede Region eigene Modelle, sondern die Produkte finden durch das ganze Land Absatz. Viele Eisenteile werden elektrisch verschweisst.“

Wenn amerikanische Firmen 30 Fahrzeuge pro Tag ausliefern konnten, entsprach das in Europa der Jahresleistung eines mittleren Betriebes. Grössere europäische Fabriken schafften es im Schnitt etwa auf 300 Fahrzeuge pro Jahr. Trotz der Massenproduktion mussten die Europäer den amerikanischen Wagen eine gute Qualität zugestehen. So stellte man 1908 fest (DFT 1908, 144ff.): Komplette Fahrzeuge aus Amerika werden billiger angeboten als sie in Europa zu fertigen sind. „Der Grund liegt in der Massenanfertigung und der Leistung der Spezialmaschinen.“ Dafür sind aber Grossbetriebe Voraussetzung. Die Ausstattung der Wagen ist „in jeder Weise komfortabel und solide“. Oft waren die amerikanischen Produkte im Detail sogar besser gefertigt als die europäischen. Das ist auch die Erfahrung des Schreibenden als aktiver Fahrer von solchen Wagen. Verständlicherweise, wenn in den USA ein Arbeiter täglich

nichts anderes als Speiche um Speiche zurüstete, musste diese logischerweise besser herauskommen als bei einem Stellmacher, der ganze Räder und Gestelle verschiedener Fabrikate herstellte und nur hin und wieder Speichen zuschnitt.

Dabei wirkten sich drei weitere Faktoren aus. Die grosse Erfahrung in bestimmten Einzelbereichen vermied die Überdimensionierung einzelner Teile. (Europäische Kutschen waren in der Regel deutlich schwerer gebaut.) In Amerika stand genügend Hickoryholz zur Verfügung, das zäher und doch leichter ist als das in Europa beim Kutschenbau vielfach verwendete Eschenholz. Dazu kamen ausgeklügelt konstruierte Maschinen mit schonend ausgelegten Vorgängen, wie das kalte Aufpressen der Radreifen auf die Holzfelgen.



Abb. 217

Amerikanische Reifenpresse vom Typ West, mit der eiserne Radreifen in wenigen Minuten kalt auf die Felgen gepresst werden konnten.

All dies wird hier deshalb erwähnt, um zu vermitteln: Der in der heutigen Automobilliteratur breit dargestellte Fortschritt der Amerikaner begann durchaus nicht erst in der Autozeit, sondern vorher. So war die Fließfertigung eine Weiterentwicklung der Serienfabrikation, wie sie etwa im mittleren Westen in den Buggy-Städten schon lange gang und gäbe gewesen war. Ironie der Geschichte: Dort gaben seit ihrer Gründung ausgewanderte Deutsche den Ton an. Dazu gehörte etwa die „buggy-town“ in Mifflinsburg im Staat Pennsylvania. Das beste Beispiel für eine grosse amerikanische Kutschenfabrik mit deutschen Wurzeln ist die von deutschen Messerschmieden aus Solingen namens Staudenbecker 1852 gegründete Firma Studebaker in South Bend im Staat Indiana. Sie bezeichnete sich schon 1872 als größter Hersteller von Kutschen und Fuhrwerken der Welt. 1897 begann die Umstellung auf Automobile, die von 1902 bis 1964 sehr erfolgreich war.



Abb. 218

Die grosse amerikanische Kutschenfabrik Studebaker im Jahre 1872, als ein Teil der Gebäude abbrannte.

Auch in Amerika wurden in der Zeit um 1910 noch massenhaft Kutschen und Automobile nebeneinander produziert. Dort entstanden – wie in Deutschland – noch nach 1900 neue Kutschenmodelle. Dazu gehörten robuste Landausflugswagen wie der von der berühmten Firma Brewster 1904 neu lancierte Bronson Wagon.



Abb. 219

Amerikanischer Bronson-Wagen für Landausflüge. Dieses Brewster-Modell wurde zur Vorlage von Automobilen wie den berühmten „Woodies“. Der abgebildete, bei Brewster in New York gebaute Wagen diente David Rockefeller jr. bis um 2010 zum eigenen Gebrauch auf seinem Landgut.

In Amerika nahm die Automobilproduktion im frühen 20. Jh. massiv zu. Gegen 1910 hatten dort die Autos die Buggys und anderen Kutschen zahlenmässig überholt. Das führte im offeneren Amerika dazu, dass viele Kutschenbauer rascher als in Europa auf den Karosseriebau umstellten. Die neue rationellere Bauweise bis hin zur Fliessfertigung bei Ford liess die Preise deutlich fallen. Dazu kam die vermehrte Produktion von kleineren Modellen. Dies führte zur grösseren Verbreitung des Automobils als in Europa.

Die Fortschritte in Amerika veranlassten einige europäische Karossiers zu Besuchen in grösseren amerikanischen Betrieben, zumal jetzt hier auch im Automobilbereich die amerikanische Konkurrenz spürbar wurde. Die Geschichte wiederholte sich; die amerikanischen Automobile waren billiger und qualitativ nicht schlechter als in Europa. Zu den Europäern, die sich an Ort über die neuen Verhältnisse im amerikanischen Automobilbau orientierten, gehörte 1912

der Herausgeber der Fachzeitschrift „Deutschen Fahrzeug-Technik“, Alfred Golde, der darüber verschiedene Artikel verfasste (DFT 1912, bes. 317, und DFT 1913, 105ff.): Darin berichtete er durchaus nicht nur von Massenfertigungen, sondern auch von hochstehenden „Spezialanfertigungen“. Diese sollte man auch in Deutschland nicht vernachlässigen und nicht jedem Preisdruck nachgeben: „Zu einer guten Arbeit gehört auch ein guter Preis.“ Die von ihm besichtigten Karosseriefabriken waren alle mit den neuesten Maschinen ausgerüstet, etwa solche, die „die einzelne Kastenhölzer fertig zum Zusammensetzen liefern“. Das machte es möglich, diese Arbeit durch angelernte Hilfsarbeiter ausführen zu lassen, denn es gab einen grossen Mangel an „gelernten Leuten“ in bestimmten Regionen der USA. Das erklärt – nebenbei gesagt – auch, neben der zunehmenden Massenanfertigung, wieso die USA beim Einsatz von Maschinen viel weiter als Europa waren.



Abb. 220

„Wagenverkehr in den Strassen New Yorks“, 1910.

Das in den USA tiefer verankerte wirtschaftliche Denken führte – wieder nach Golde – zu folgenden Abläufen in den Karosseriefabriken: Anfangs Jahr werden die neuen Typen der Saison festgelegt, in den Katalogen und der Werbung entsprechend verbreitet, und dann beschränkt sich die Produktion auf eben dieses Angebot. Die Amerikaner richteten also den Entstehungsprozess auch auf das Marketing aus. Neben den ausgeklügelt konstruierten Produktionsmaschinen entwickelten sie zudem ganze Kästen aus Aluminiumguss. Diese wurden dann in streng standardisierten Abläufen weiter verarbeitet, bemalt und ausstaffiert.

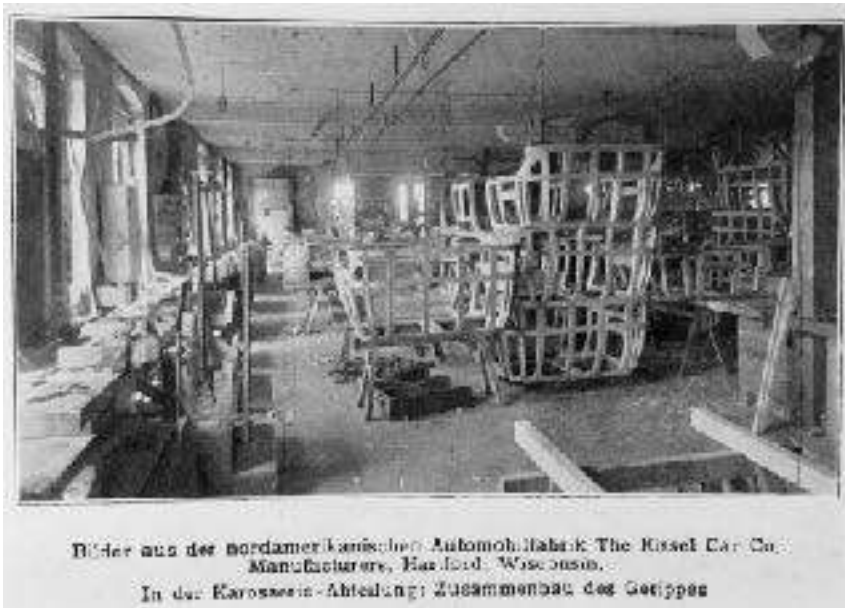


Abb. 221
Serielle Kastenfertigung in den USA um 1912.

Auch innovative europäische Hersteller brachen zu Studienreisen in die USA auf. Dazu gehörte Wilhelm Opel im Jahre 1909, der aber erst später auf rationellere Fertigungsmethoden umstellte (seit 1924 Produktion der Kästen auf Schienen). Aber er produzierte schon früh ganze Autos, in der einen Abteilung die Chassis und in der anderen die Karosserien in handwerklicher Arbeit (mittels Sperrholz seit 1924). Dadurch konnte die Tagesleistung auf 25 Autos pro Tag gesteigert werden. Die 1927 eingeführten Pressen formten jetzt einen Kotflügel in Sekunden, was früher 8 bis 10 Stunden gedauert hatte (Eckermann 2013, 244ff.).

Deutschland holt um 1910 gegenüber Frankreich weiter auf

Deutschland hatte um 1910 nicht nur qualitativ gegenüber Frankreich aufgeholt, sondern auch quantitativ. Der Export stieg, auch mit prestigeträchtigen Aufträgen. So lieferte etwa Utermöhle in Köln 1907 den dritten NAG-Wagen an den König von Rumänien und einen auch an den Zaren von Russland aus (DFT 1907, 190). Nach 1910 war indessen auch die deutsche Automobilindustrie in eine internationale Wirtschaftskrise hineingezogen worden, die ihren Ursprung in der Sättigung des Marktes für Luxusautomobile hatte (Binnebesel 1908, 59). Sie bewirkte eine verstärkte Nachfrage nach Kleinwagen für den Mittelstand. Aber auch der parallel betriebene Kutschenbau wirkte sich im Sinne der Diversifikation positiv aus: „Diejenigen handwerklichen Karosseriebauer, die neben Automobilkarosserien auch weiterhin Kutschen bauten, wurden von der Krise im Automobilbau nicht in dem Maße betroffen, wie die Betriebe,

die ausschließlich Autokarosserien lieferten.“ Dies wussten die Karossiers, und das dürfte mit ein Grund gewesen sein, dass sie die traditionelle Sparte nicht nur weiter pflegten, sondern auch neue Kutschwagenmodelle kreierten.

1914 stellte das Fachblatt „Deutsche Fahrzeug-Technik“ schon wieder einen „enormen Aufschwung der Karosserieindustrie durch die Einführung der Neuformen fest, auch deswegen, weil sich der deutsche Karosseriebau in den letzten Jahren von den Einflüssen des Auslandes frei gemacht hat (...)“ (DFT 1914, 158ff.). Das belegen auch die Zahlen (DFT 1915, 97ff.). Im Jahre 1907 hatte es erst 27.026 Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich gegeben, schon 1913 aber 77.789, was einer Verdreifachung entsprach (davon nur 7.707 Lkws).

Ein wichtiges Kommunikationsmittel unter den Fachleuten waren die Fachzeitschriften. Dazu gehörte die klassische Wagenbauzeitschrift „Der Wagenbau“, die um 1904 das neue Automobil zu erklären begann und sich im Untertitel mittlerweile „Deutsche Wagen- und Automobilbau-Zeitung“ nannte. Das war wohl auch eine Reaktion auf die 1904 neu lancierte, innovativere und autofreundlichere „Deutsche Fahrzeug-Technik“. Sie wurde von Traugott Golde gegründet, dessen beruflicher Werdegang die Entwicklung Deutschlands im Wagen- und Karosseriebau bestens spiegelt: Lehre als Hufschmied und Wagenbauer, 1872 eigenes Geschäft und 1905 Übergang zu Autokarosserien. Nach dessen Tod im Jahre 1905 übernahmen seinen Söhne Richard (geb. 1872) und Alfred Golde (geb. 1876) das Geschäft, gründeten 1910 eine Filiale in New York, erstellten 1921 einen Neubau in Gera, bis 1941 das Ende kam. Alfred Golde führte als Herausgeber die Zeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ erfolgreich weiter und zog 1913 in seiner Rückschau folgende Bilanz (Zusammenfassung): Die Zeitschrift hat dem Karosseriebau seit Beginn im Jahre 1904 die gleiche Aufmerksamkeit wie dem Wagenbau zukommen lassen. Das ergab viel Kritik, hat sich aber bewährt, trotz der damaligen reaktionären Stimmung. Die „umwälzende Veränderung“ wurde damals noch nicht ernst genug genommen. Jetzt ist „der Wagenbau, insbesondere der Luxuswagenbau, durch den Automobilismus zurückgedrängt. (...) Der Fortschritt musste schwer erkämpft werden.“

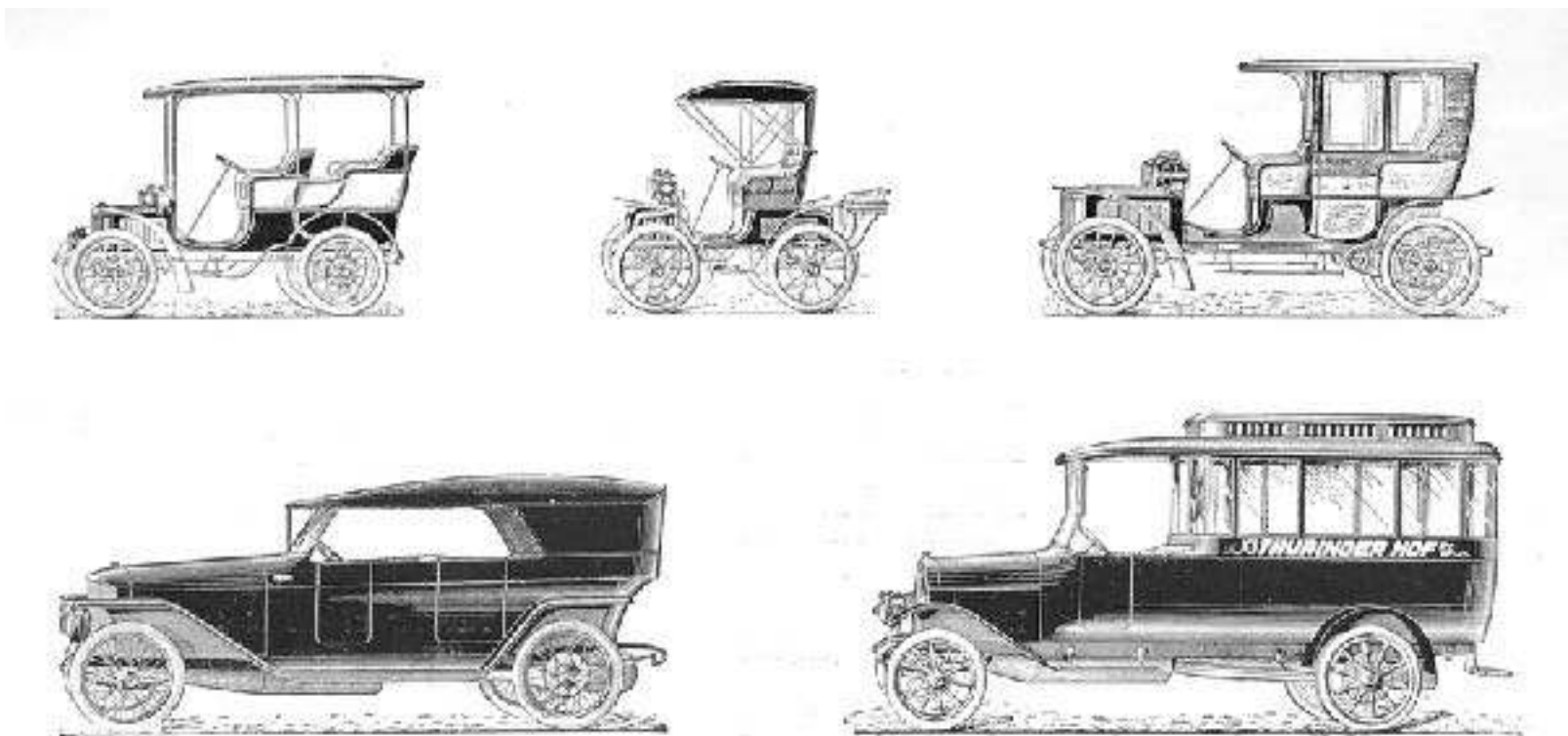
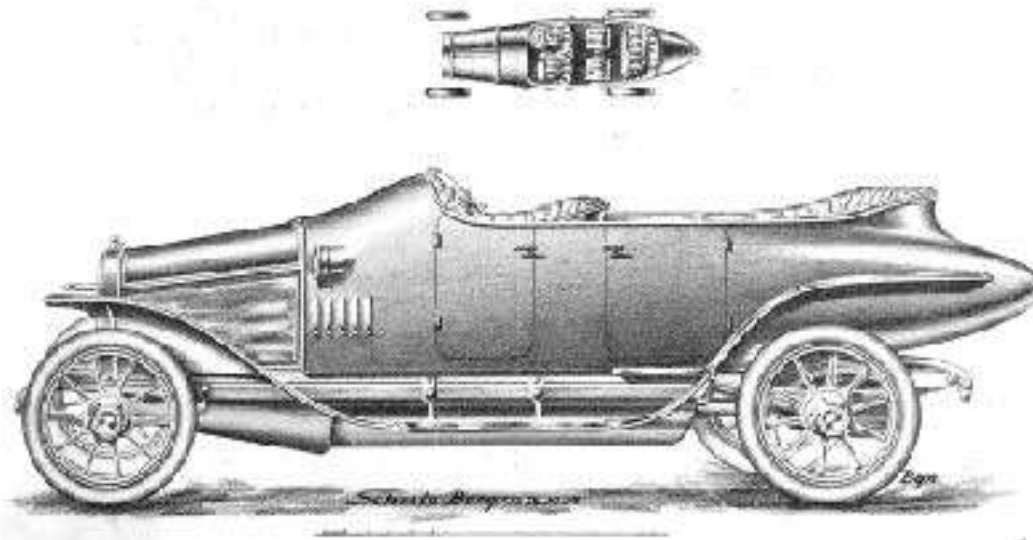


Abb. 222

Früher und heute. So illustrierte die Zeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ die Evolution der Karosserien in Deutschland zwischen 1904 (oben) und 1913 (unten).

Im gleichen Jahrgang der Zeitschrift, die immer wieder über die internationalen Entwicklungen berichtete, wird etwa erwähnt, es gebe wenig Fortschritt am Pariser Salon, aus deutscher Sicht eher einen Rückschritt, die Franzosen seien konservativer als etwa Alexis Kellner (1880–1952) in Berlin-Charlottenburg. Diese etwas schillernde Figur, die mit der berühmten Firma in Paris nichts gemein hatte, belebte damals mit seinem 1912 gestarteten Betrieb das deutsche Karosseriegewerbe mit neuen Entwürfen. Die damalige Hochstimmung im deutschen Karosseriegewerbe förderte solche Quereinsteiger, was allerdings bei älteren Wagenbautechnikern wie Oskar Bergmann nicht gut ankam. Dieser soll noch ein Schüler von Dupont in Paris gewesen sein (Eckermann 2013, 407). Er hatte 1911 seine eigene Schule in Berlin gegründet, die von der öffentlichen Hand unterstützt wurde. Er wurde in Deutschland so tonangebend, dass in der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ mehrere seiner Vorträge abgedruckt wurden. Beim Thema

Strömungsverhältnisse an der Karosserie kam er zum Schluss, dass die bremsenden Kräfte der Luftwirbel hinter dem Fahrzeug hemmender seien als gerade Flächen im vorderen Bereich. Das führte bei deutschen Autos vorübergehend zu etwas grotesk wirkenden runden Ausbuchtungen im hinteren Teil der Karosserie (oft als Raum für Reserveräder genutzt). Auch diese Mode verschwand dann aber bald wieder, und es folgten neue.



Man spricht mehrere Sprachen!
Der angekündigte 4 sprachige Lehrplan wird vereinigt mit Heft Nr. 1 zum Werke:

„Die Karosserie“

Entwurf und Konstruktion korrekter Karosserien, Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft der Karosserie-industrie; Organisation der Technik und Fabrikation in der erfolgreichen Karosseriefabrikation. Die einzelnen Hefte des Werkes erscheinen in Abständen von 1 bis 2 Monaten zum Preise von 1 bis 2 Mark. Heft Nr. 1 in 4 Sprachen wird gratis an Interessenten in allen Ländern abgegeben. Vertreter sind willkommen.

Schule Bergmann

Deutsche Centrale für Karosseriebau-Technik

Geschäftsstelle: BERLIN-CHARLOTTENBURG Kaiser Friedrich-Straße 35 pt.

Die Unterrichtskurse für Holz-, Eisen- und Blechbearbeitung haben begonnen. Erfahrene Fachleute haben die Aufsicht bzw. Leitung der einzelnen Abteilungen in Händen. Die Unterrichtsfächer: Zeichnen, Schattenlehre, Perspektive, Modellieren sind für die Schüler der Lehrabteilungen unentgeltlich. Vermittlungen gut bezahlter Stellen. Gegenwärtig verlangt: Tüchtige Meister und Vorarbeiter für Stellmacherei, Blechtreiberei und Autogenschweißung. Motto des Unterrichts für Blechbearbeitung: „Der Metallkarosserie gehört die Zukunft“ und „Was die Zeichnung für den Konstrukteur, ist das Tonmodell für den Blechformer“.

Anmeldungen jederzeit. Kursus 6 bis 12 Monate. Ein Kursus in den Lehrwerkstätten gibt die Befähigung zur Aufnahme in die Tagesschule.

Die Modellwerkstätten empfehlen wir der eifrigen Benutzung der Fabrikanten. Spezialität derselben: Mustergültige Ausführungen für Anstellungs- oder Vorführungszwecke nach eigenen oder gegebenen Entwürfen. Die Lehrabteilung führt jeden Auftrag auf Rohbau oder fertige Karosserien gewissenhaft und schnell aus.

Besichtigung und persönliche Rücksprache: Mittwoch und Sonnabend, vorm. 9—11 Uhr.

Technische Beaufsichtigung und Ausführung aller zeichnerischen Arbeiten in Karosseriefabriken im Jahresabonnement. Probeabschluß für ein Vierteljahr jederzeit.

Vorbereitet wird eine Abteilung für Organisation und Einrichtung moderner Karosseriefabriken. Dieselbe wird sich auch mit öffentlichen Vorträgen am Platze und auswärts beschäftigen. Gegenstand derselben: Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft in der Fabrikation und Betriebsorganisation der Karosserieindustrie. Praktische Ratschläge.

Die Tagesschule ist für direkten Eintritt bis auf weiteres geschlossen.

Abb. 223

Die in Deutschland um 1910 führende Schule Bergmann für Karosseriebau in Berlin-Charlottenburg.

Oben: Entwurf für ein „modernes Phaeton mit hinten zulaufender Karosserie“, wie es Oskar Bergmann favorisierte, sich aber nicht durchsetzte.

Unten: Inserat von 1910.

Entwicklung in Österreich und in der Schweiz

Nach Hans Seper war in Österreich spätestens im Jahre 1908 der Sieg der PS über die WS erfolgt, also der der Pferdestärken über die „Wadelstärken“, wie er es ausdrückte. Das zeigen die von Wikipedia publizierten Zahlen der Pkw in Wien:

1910	2.545
1913	6.190 (darunter 1.619 Taxis)
1921	5.714
1925	6.200,
1927	7.108
1929	9.354
1930	11.466.

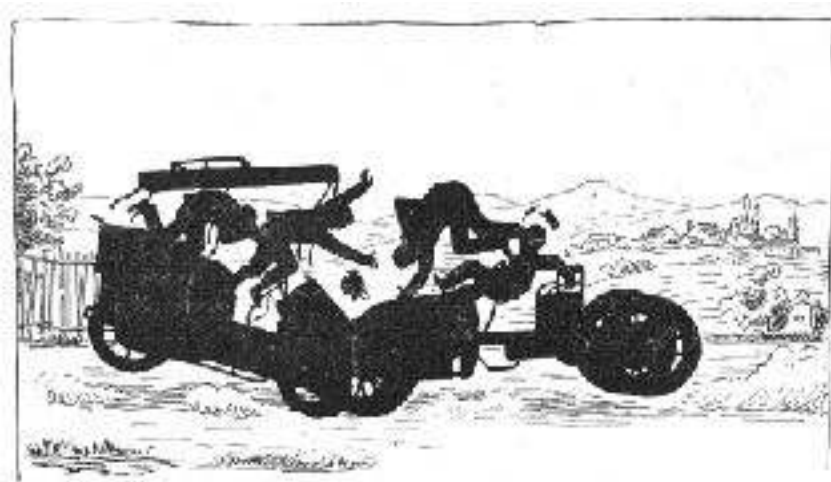


Abb. 224

Nach 1900 kam es vermehrt zu Unfällen zwischen Automobilen und demzufolge zu gesetzlichen und polizeilichen Gegenmassnahmen.

Der Automobilverkehr nahm in Österreich so stark zu, dass es zu mehr Unfällen zwischen Automobilen kam, vermehrt Geschwindigkeitsvorschriften erlassen und diese auch kontrolliert wurden. Geschwindigkeitskontrollen wurden damals von den Automobilisten „Autofallen“ genannt. Sie erfolgten folgendermassen (Seper 1968, 111): „Sie massen Stoppstrecken aus und ein versteckter Gendarm nahm die vorbeikommenden Kraftfahrer auf die Uhr.“

Solche polizeilichen Massnahmen gab es auch in der Schweiz. Die Organe der Automobil-Clubs warnten ihre Mitglieder wenn möglich davor und publizierten die gängigsten Standorte der Autofallen. Gleichzeitig pochten die neuen Automobilistenkreise immer wieder auf ihr Recht nach „erhöhter Geschwindigkeit“. Die Rede war schon 1904 von 60 km/h. Ihre Erklärung dazu war simpel: „Wir sind schneller, hastiger und nervöser geworden.“ So drückte es David Bürkli im Artikel „Etwas über das Automobil“ in der Zeitschrift „La Suisse sportive“ 1904 aus.

Ein Artikel von Alph. Bernoud im Kommentarband zur Landesausstellung von 1914 in Bern über die Automobilindustrie zog eine interessante Bilanz zur Entwicklung in der Schweiz der letzten 20 Jahre, die man folgendermassen zusammenfassen kann: Dank dem Automobil nimmt der Strassenverkehr wieder eine ebenso wichtige Rolle ein wie vor der Zeit der Eisenbahnen. Das neue Verkehrsmittel hat dem Eisenbahnverkehr nicht geschadet. Der Tourismus befindet sich auch dank dem Automobil im Aufschwung. Das Aufblühen der neuen Industrie ist „den grossen Fortschritten der Metallurgie zu verdanken“.

Denn in der Schweiz entstanden nach der langen Phase der Präbelegen vor dem Hintergrund der hoch entwickelten Maschinenindustrie (Textilmaschinen etc.) drei renommierte Autofabriken. Dies war in Genf die Marke Pic-Pic, in Zürich die von Turicum und in Frauenfeld beziehungsweise St. Blaise die Firma Martini. Diese exportierten auch manche Chassis mit Motoren in Nachbarländer.

Die Marke Pic-Pic produzierte von 1906 bis 1920 noble Autos im Auftrag der Société d'Automobiles à Genève Voitures S.A.G., einer Art Dachgesellschaft, die 1907 von Piccard, Pictet & Cie. Constructeurs übernommen wurde. Die Gründer der Autofabrik hatten vorher Wasserturbinen hergestellt und stellten dann auf noble Automobile um, die als eine Art Schweizer Rolls Royce galten. (Die Grenzstädte Genf und Basel waren lange die grössten und auch reichsten Schweizer Städte gewesen.)

Die Produktion der Gesellschaft betrug etwa 120 Chassis im Jahr. Aus der Zeit kurz nach 1910 gibt es ein hübsches Album der Marke, aus dem hier vier Wagen abgebildet sind. Darin steht auch, wie der Bezahlvorgang geregelt war: Ein Drittel fiel bei der Bestellung des Chassis an, und der Rest war bei Abholung fällig. Die Fabrik bot den Kunden an, „während einigen Tagen in unseren Werkstätten anzulernen und ihnen die nötigen Unterweisungen betreffs Führung und Unterhalt unserer Wagen zu geben.“ Offenbar verkaufte Pic-Pic auch fertige Autos. Höchst wahrscheinlich entstanden deren Karosserien vor allem bei der renommierten Firma Gangloff in Genf.



Abb. 225

Vier Autos aus dem Prospekt der Genfer Automarke Pic-Pic der Zeit kurz nach 1910.

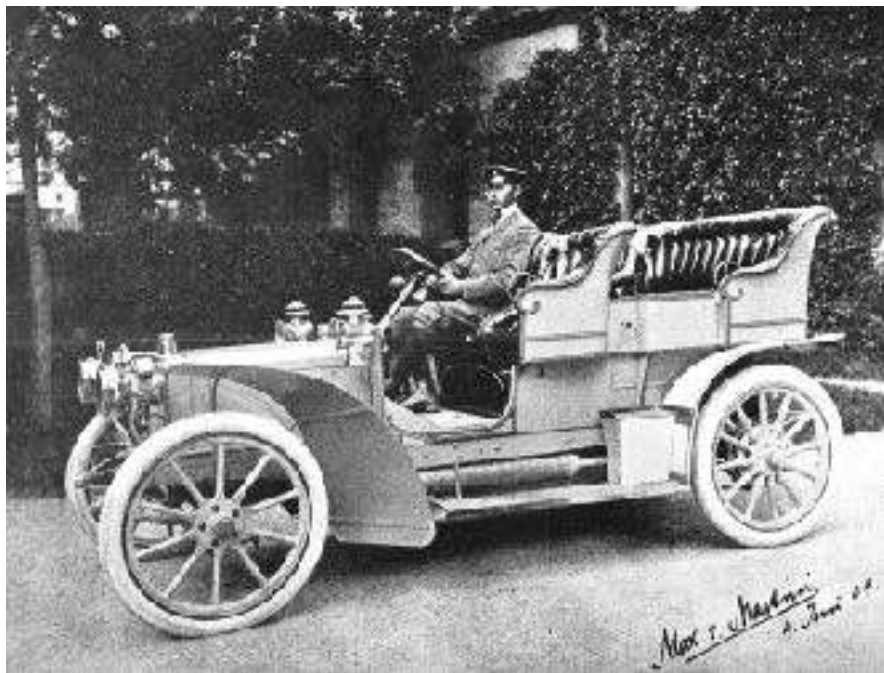
Links oben: „Torpedo 2 places avec Spider“ – zweiplätziger Torpedo mit Notsitz hinten.

Rechts oben: „Torpedo 4 places capote relevée“ – vierplätziger Torpedo mit hochgestelltem Verdeck.

Links unten: „Torpedo 6 places capote baissée“ – sechsplätziger Torpedo mit niedergelegtem Verdeck.

Rechts unten: „Limousine“.

Ebenfalls im höheren Segment war die Firma Martini in Frauenfeld tätig, die in Frauenfeld mit der Produktion von Gewehren und Buchbindemaschinen begonnen hatte und dann mit der Automobilproduktion nach St. Blaise im Kanton Neuenburg expandierte. Diese bedeutendste Schweizer Automarke produzierte zwischen 1897 und 1934 zahlreiche Chassis. Dabei gab es im Karosseriebereich eine enge Zusammenarbeit mit der Zürcher Firma Geissberger.



In der Schweiz schafften vor und vor allem kurz nach dem Ersten Weltkrieg viele begüterte Familien ein Auto in der Art an, wie es Martini oder Pic-Pic anbot, an (zur Familie Wyss in Zürich siehe S. 168). Dazu gehörten viele vom Chauffeur gefahrene Coupés und Limousinen. Dafür brauchte es die nötigen Garagen und Chauffeurwohnungen.

Abb. 226

Der Martini-Gründer Max von Martini im Jahre 1904 am Steuer seines eigenen Wagens mit 16 PS.

Wurden gleichzeitig die Pferde und Kutschen abgeschafft, konnten der Kutscher umgeschult und die Autos in den alten Kutschenremisen eingestellt werden. Nicht selten blieb aber der Stallbetrieb erhalten, weil die Herrschaft weiter ritt und auch die Kutschen als Relikte der guten alten Zeit nicht sofort weggegeben wurden. Ganz abgesehen davon, dass man im Winter weiter vom Schlittenfahren Gebrauch machen wollte. In solchen Fällen wurde oft neben dem Kutscherhaus ein neues Garagengebäude mit darüber liegender Wohnung für den Chauffeur errichtet.

Die Zeit des Ersten Weltkriegs, 1914 bis 1918

Der Erste Weltkrieg bedeutete für ganz Europa einen starker Einschnitt im Verkehrswesen. In vielen Ländern wurden die Pferde ebenso wie die Automobile vom Militär eingezogen. Die meisten Motorwagenhersteller und Karosseriebauer stoppten zwischen 1914 und 1918 die Produktion von Automobilen für Private und stellten sich in den Dienst der Kriegsproduktion. Das hiess für die Karosseriebetriebe vor allem Umstellung auf Militärfahrzeuge mit Pferdezug wie Fourgons (Transportfahrzeuge), Krankenwagen, Feldküchen etc. Denn das Automobil war mit Ausnahme von Krankenautomobilen eher auf höhere militärische Chargen beschränkt, die Mannschaft ging zu Fuss, das Material wurde auf Pferdefuhrwerken transportiert. Das zeigt exemplarisch das folgende Bild.



Abb. 227

Typische Situation aus der Zeit des Ersten Weltkriegs: Der britische General Plumer ist bei Lille im Jahre 1918 im Auto unterwegs, die Truppen gehen zu Fuss, und das Material wird mittels Pferdefuhrwerken transportiert.

Bekanntlich können Kriege Entwicklungen verzögern, aber auch beschleunigen. Dies war bezüglich des Automobils in der Zeit des Ersten Weltkrieges ausgesprochen der Fall. Die weitere Entwicklung der auf vollem Erfolgskurs befindlichen automobilen Personenwagen wurde zwar jäh gebremst, aber der Krieg gab der Serienproduktion sowie der Weiterentwicklung des Lkw einen gehörigen Schub.

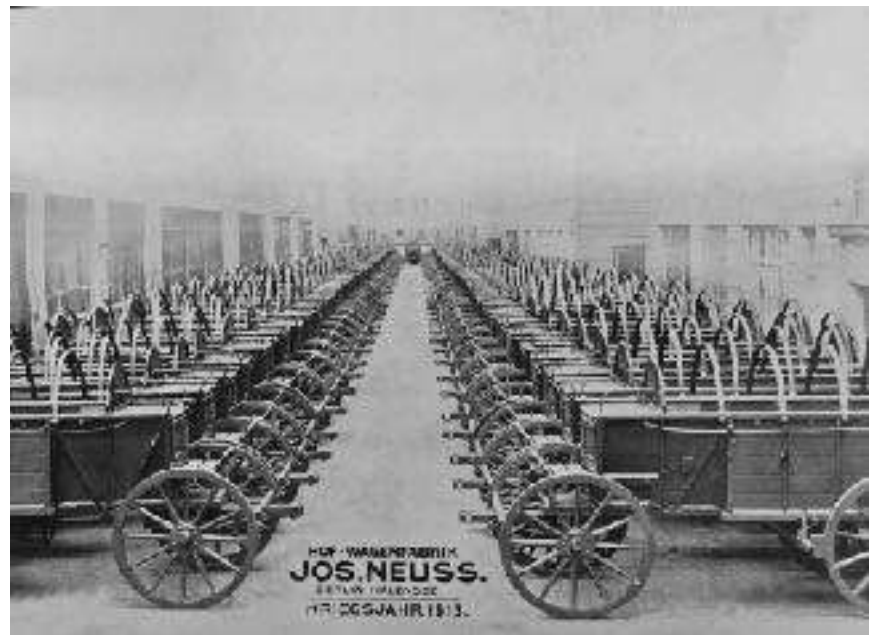
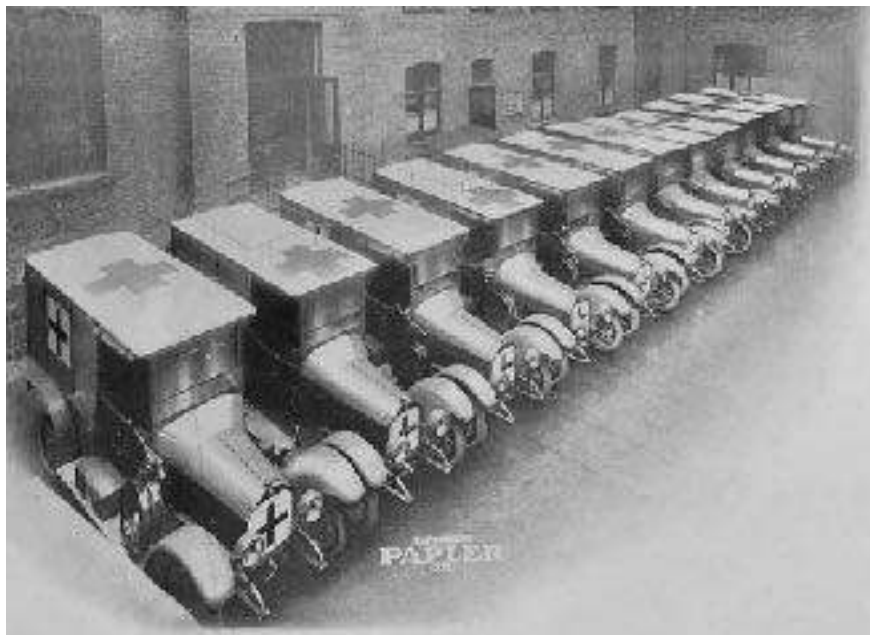


Abb. 228

Serienproduktion für das Militär im Jahre 1915.

Links: Krankenautomobile auf Chassis Benz und Aufbauten der Firma Lueg in Bochum und Essen.

Rechts: Pferdegezogene Militärproviantwagen der Karosseriefabrik Neuss in Berlin.

Die französische Armee verfügte bei Kriegsbeginn nur über 170 eigene Kraftwagen, Ende des Krieges waren es 92.000 Lkw und 6.000 Pkw! Zu Anfang des Krieges musste noch viel auf von Privaten requirierte Fahrzeuge abgestellt werden; am bekanntesten ist der massenhafte Einsatz von Pariser Motordroschken für den Transport einer Brigade zur Schlacht an der Somme im Jahre 1914.



Abb. 229

Frauendienst im Krieg („le Service automobile féminin français, SAFF). Vier Autos stehen in einer halb zerstörten, herrschaftlichen Stallanlage in der mit Glas gedeckten Einspannhalle. Links ging es zu den Stallungen, rechts zu den Wagenremisen.

Auch in Deutschland verfügte die Heeresleitung zu Beginn des Krieges nur über 4.000 Kraftfahrzeuge (davon 800 Pkw). Sie beschaffte dann in nur vier Jahren über 42.000 Lkws. Allerdings waren die Modelle jener Tage noch recht primitive Gefährte. Der Vierzylindermotor erlaubte nur Geschwindigkeiten um 10 km/h, also etwa Trabgeschwindigkeit. Die Lastwagen wiesen noch Holzräder mit Vollgummireifen auf, die Fahrer saßen auf einer Art offenem Kutschbock, allenfalls mit einem Tuchverdeck geschützt. Später konnte die Geschwindigkeit auf 20 bis 25 km/h. gesteigert werden. Erst ab dann waren die neuen Fahrzeuge dem Pferdezug überlegen. In der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ wurde 1915 vorgerechnet, dass ein Lkw mit 30 PS über eine Traglast von 5.000 kg verfüge und bis 500 Tageskilometer zurücklegen könne. Das entspräche drei bis vier Doppelgespannen. Zu den eigenen Fahrzeugen des Heeres kamen die von der Militärverwaltung mitfinanzierten „Subventionswagen“ Privater, etwa 1.000 Stück. Auch Strassenlokomotiven mit Dampf wurden „als Vorspann“ erprobt, sie waren aber langsam und bewährten sich nur für den Zug der schwersten Geschütze.



Abb. 230
Deutsche Lastwagenzüge im Kriegsjahr 1915.

Militärische Beschaffungen bewirkten einen gewaltigen Schub in Richtung serielle Produktion und gleichzeitig die Abkehr vom luxuriösen Pferdewagen. Karosseriefabriken wie Neuss und Lueg begannen ihre grossen Serien von Proviant-, Munitions- und Krankenwagen in einer Art Vorstufe der Fliessfertigung zu produzieren. Dabei wurden die Aufbauten innerhalb der Fabrik auf Rollböcken und Wandertischen verschoben (Eckermann 2013, 187ff.). Trotzdem ging es in Deutschland noch eine Weile, bis hier amerikanische Produktionsmethoden Einzug hielten. Weil die Löhne der Facharbeiter in Deutschland tiefer als in den USA waren, bestand hier weniger Druck in Richtung Mechanisierung und Maschineneinsatz.

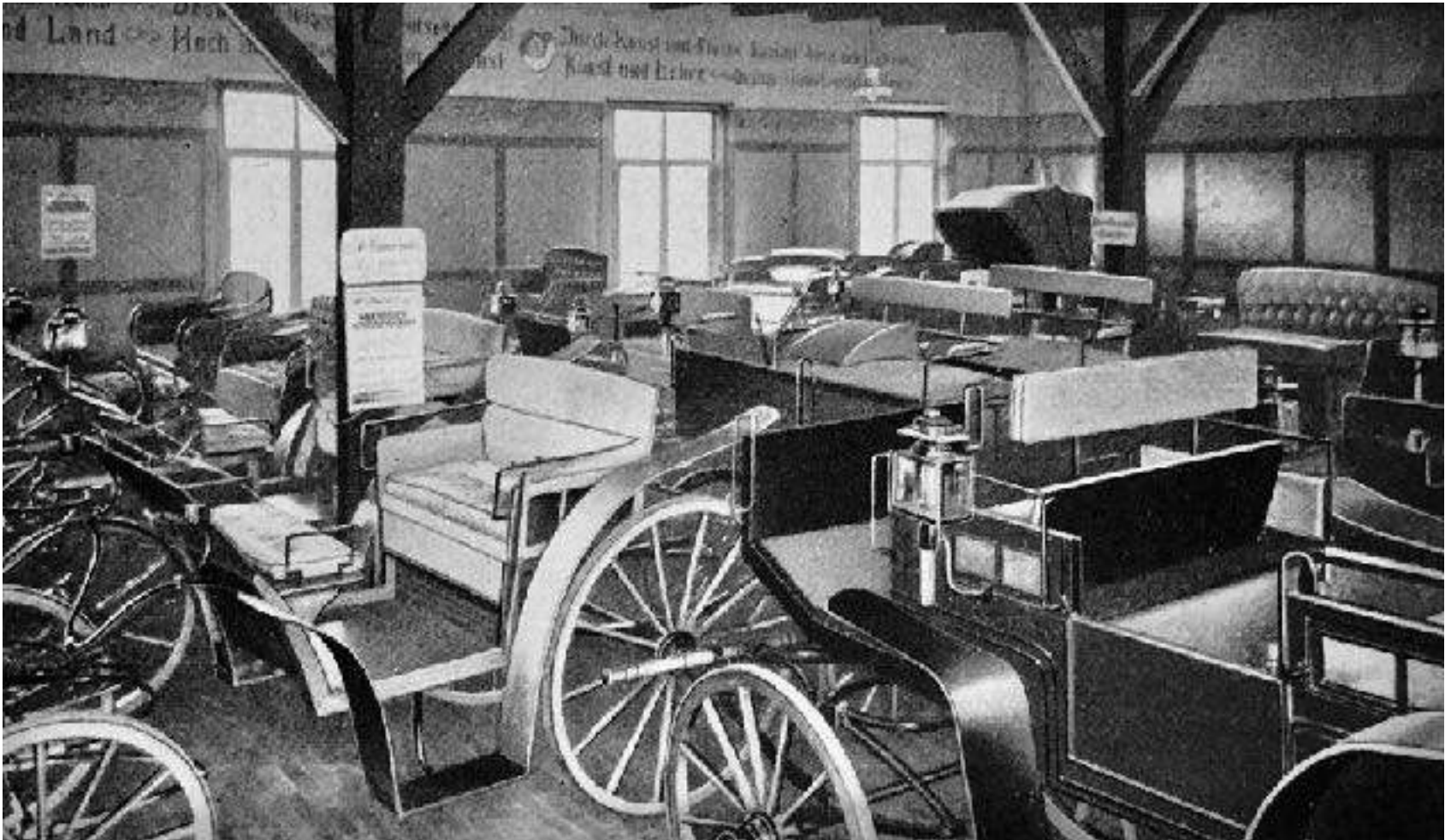
Deutschland: Die ersten Jahre nach dem Ersten Weltkrieg

Der Krieg hatte auch deutliche Auswirkungen auf die Fachzeitschriften. So erschien die Ausgabe von 1915 der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ noch als schmaler Band, die Jahrgänge 1916 bis 1918 fielen ganz aus. Die Zeitschrift hatte zunächst noch berichten können, viele eingezogene Automobile seien nach einem Jahr bereits unbrauchbar geworden und als Schrott in Ostpreussen und in Polen liegen geblieben. Nach dem Krieg klang es bald zuversichtlich: „Unsere Industrie (wird) einen erheblichen Aufschwung nehmen“. Das dauerte aber länger als zunächst angenommen. Als die Zeitschrift 1919 in der alten Art wieder erschien, brachte sie vor allem gewerbliche Fahrzeuge und bezeichnenderweise neben einem „Leichttransportautomobil“ mehrere „Automobillastwagen“ als Bauvorlagen. Dazu kamen aber bald schnittige Phaetons der Karosserie Neuss. Dieser Betrieb zählte wie etwa der von Kruck in Frankfurt zu den wenigen „Gewinnern“ des Krieges. Sie hatten ihre Fabriken dank Militäraufträgen weiter auslasten und deshalb nach Kriegsende zügig zum Normalbetrieb zurückführen können.

Bekanntlich führte der Erste Weltkrieg auch in Deutschland zur Aufhebung der Monarchie. Das betraf ganz direkt den Marstall in Berlin (DFT 1919, 151ff.): „Er hat zu bestehen aufgehört. Äusserlich verheilen langsam die Wunden. Innerlich sieht es traurig aus. (...) Ungeheure Werte sind unwiederbringlich dahin: Pferde, Wagen und Geschirre sind grösstenteils versteigert, auch manches ist gestohlen. Die wenigen, die geblieben sind, tragen jetzt nicht mehr Hut, sondern Mütze.“

Während in der Vorkriegszeit die Zeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ zuletzt eher mehr zu Automobilkarosserien als zu Kutschwagen publiziert hatte, gab es nach Kriegsende wieder einen Rückfall mit mehr Vorschlägen zu Pferdefuhrwerken. Dabei wurde erneut die Frage gestellt, ob das Pferdefuhrwerk eine Zukunft habe. Die Bilanz (DFT 1921, 42ff.): Im Krieg hatte die Kavallerie noch Bedeutung als „Erkundigungs- und Aufklärungswaffe“. Von ungleich grösserem Werte war aber das Pferd im Weltkriege als Transportmittel. (...) Noch niemals ist je für einen Krieg, für Verkehr und Transport auf dem Kriegsschauplatz, eine so ungeheure Zahl von Pferden zur Verwendung gekommen, wie es im Weltkriege der Fall war“. Und zusammenfassend weiter: Die Gespanne waren wichtiger als die Motorwagen. Auf vier Soldaten kam in den Heeren etwa je ein Pferd., das ergibt etwa 8 Mio Pferde, etwa 8% des gesamten Pferdebestandes der Welt. Das Pferdegespann war unentbehrlich, denn es war oft das letzte und einzige Verkehrsmittel bei schlechten Wegverhältnissen. Die Gespanne führten den Soldaten Munition und Lebensmittel bis an die Schützengräben. Ganz wichtig waren die bespannten Feldküchenwagen. Auch zogen die Pferde oft die stecken gebliebenen Motorwagen aus dem Morast. In manchen ländlichen Gebieten wird

sich der Pferdewagen aus „fahrtechnischen und wirtschaftlichen“ Gründen behaupten und kann kaum je vom Auto verdrängt werden. In der Grossstadt wird aber der Motorwagen das Pferd „in absehbarer Zeit wohl gänzlich oder doch nahezu gänzlich ersetzen.“ Weil das Pferd im Bereich Schwertransporte durch „Lokomotiven oder Motorwagen“ mit ihren hohen Transportleistungen befreit wird, „kann auch der Pferdefreund die Verwendung des Automobils nur freudig begrüßen. Das Pferd wird nur noch Lücken füllen, die das Auto offen lässt. Aber, wie bei der Einführung der Eisenbahn wird es nicht zu einem wie damals schon gefürchteten Einbruch der Pferdezucht kommen, im Gegenteil“. „Zweifelloos stellt das elegante Gespann eine ästhetisch höhere und edlere und zugleich auch vornehmere und aristokratischere Form des Fahrzeugs dar als das Automobil, dessen maschinelle Natur mit Ästhetik und Vornehmheit nur schwer in Einklang zu bringen ist.“ Zwei Aussagen sind hier zentral: Gespann und Wagen zwar als Lückenfüller, aber auch als aristokratisches Verkehrsmittel.



Abb, 231

Der Blick in die „Wagenhalle“ der „Wagenbauer-Genossenschaft Hameln und Umgebung“ gibt einen guten Querschnitt über die um 1920 nahtlos weiter gebauten und zum Verkauf stehenden Jagd- und Landwagentypen neuester Mode.

Im Bereich Automobilbau machte sich nach Kriegsende ein weiterer Trend bemerkbar. Deutsche Motorwagenhersteller wollten zunehmend unabhängiger von den Karosseriebauern werden. Das war auch bei Daimler in Untertürkheim der Fall, wo die Firma selbst Karosserien herstellte (Wagenbau 1905, 65). Daneben kaufte sie aber auch fertige Aufbauten bei Rothschild und Kellner in Paris ein, die aber wegen des höheren „Renommés“ der französischen Firmen deutlich teurer waren. Als die Weltkriegs-Flugzeugfabrik in Sindelfingen frei wurde, richtete das Mutterhaus darin die firmeneigene Abteilung für Karosserienbau ein. Dort wurden fortan die Aufbauten auf Rollböcken vom einen zum anderen Handwerker verschoben. (Nach der Fusion von Daimler und Benz im Jahre 1926 wurde auch der Benzsche Karosseriebau von Mannheim nach Sindelfingen verlegt.)

Ein anderes Modell wählte die Firma Horch in Zwickau. Sie war zunächst mit Utermöhle in Hildesheim und Kathe in Halle feste Zulieferer-Verträge eingegangen (Eckermann 2013, 249ff.). Schon nach 1909 waren aber in der eigenen Karosserieabteilung in Zwickau auch einfachere Phaetons und Limousinen karossiert worden. 1924 kam das Fließband für den Bau von Serienkarosserien dazu. Anspruchsvollere Arbeiten wurden aber weiter bei Kathe, Gläser, Kellner und Golde in Auftrag gegeben.

Neue Rahmenbedingungen nach dem Ersten Weltkrieg

Nach dem Krieg schwächte sich in der Bevölkerung der Widerstand gegen das Automobil ab. Dazu trugen die neuen Postautomobile bei, die allen offen standen, die sich eine Fahrkarte leisten konnten. Die Vorzüge einer Automobilfahrt genossen in der Folge immer mehr Personen. Für Alpenkurse wurden in der Schweiz speziell konstruierte Panoramawagen gebaut, die um 1920 die alten Postkutschen mehrheitlich ablösten.



Abb. 232

Links: Symbolisches Kreuzungsmanöver um 1920: Ein Panoramabus der Schweizer Post kreuzt auf einer Alpenfahrt eine alte Postkutsche. Die Einführung von Automobilen der nationalen Postorganisationen förderte das Verständnis gegenüber dem neuen Verkehrsmittel.

Rechts: Ein „Grosser Alpenwagen“ der Schweizer Post auf der Furkastrasse über Gletsch, im Hintergrund die Serpentine der Grimselstrasse. Abgebildet ist das Modell 1928 mit 17 Plätzen. Als Dach diente ein Handkurbelverdeck, die Fenster waren versenkbar und das Fahrgestell für enge und gefährliche Pässstrassen speziell tief gelegt.

Zum Karosseriebau in Deutschland um 1920

Die Kriegsfolgen wirkten sich in Deutschland länger bremsend aus. Das schlug sich auch im Spektrum der von der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ jeweils publizierten Neuvorschläge von Fahrzeugen nieder. 1920 entfiel nur mehr ein Drittel der publizierten Zeichnungen auf Kraftwagen, zwei Drittel auf Pferdefuhrwerke!

Nach wie vor gab es den Typus Herrenfahrer. In Deutschland blieb ihr Club der noble AvD. Die Mitglieder huldigten mit Burgenfahrten dem „deutschen Kulturgeiste“. Merki meinte dazu (2002, 22): „(...) bei einzelnen verbanden sich Sport und völkische Gesinnung zu einem reaktionären Amalgam.“ Aber es kamen auch neue Kreise als Chauffeure dazu; in den 1920er Jahren wurde der weniger noble ADAC wichtiger, der 1903 als „Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung“ (DMV gegründet worden war.

Die Kunden, die sich für ein Automobil interessierten, verhielten sich jetzt etwas anders als früher (nach DFT 1920, 125): Die Kundschaft hat „überspannt hochgeschraubte Forderungen“. Die Konkurrenz ist gross, deswegen bleiben die Preise tief. „Der Krieg hat hier (...) alles geändert.“ Jetzt werden die Motoren noch stärker, auch dank der Erfahrung im Krieg mit „Flugmotoren“. Die Tendenz bei der Innenausstattung geht jetzt nach unten, besonders bei den „Gebrauchswagen“, wie solchen für den Arzt, Tierarzt, den Geschäftsmann beim selbst gesteuerten Kleinwagen. Ein anderes neues Segment gibt es aber auch, die Neureichen: „Den neuen Reichen ist nichts zu teuer.“

1921 wurde in der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ unter dem Titel „Beachtenswerte Winke für den Karosseriebau“ eine Zwischenbilanz zur aktuellen Situation des Karosseriebauers gezogen: Seit Beginn lag die Produktion des Autos „in den Händen zwei sich in keiner Weise verwandten, oder sich nahestehenden

Berufszweigen, nämlich in denen des Maschinen- und des Wagenbauers. (...) Während der Maschinenbauer, der Hersteller des Unterwagens, seine eigenen Wege gehen konnte und auch ging, war es die Aufgabe des Wagen-, bzw. des Karosseriebauers, auf den bestehenden Unterwagen eine dem Zweck entsprechende Karosserie zu bauen.“ Der Karosseriebauer musste dem Chassisbauer hinterher eilen, dabei wurden die Anforderungen stets grösser. Er erfuhr ständig, „wie furchtbar schwer es ist, das Praktische mit dem Schönen zu verbinden.“ Dabei musste er die Grundbedingungen einer guten Karosserie wahren: „geschmackvolle Form, vorteilhafte Einteilung und äusserst bequeme Sitze“. Als Schwierigkeit kam dazu: Der Besteller wünscht ein möglichst kleines Chassis, aber dennoch eine mit aller Bequemlichkeit ausgestattete Karosserie, „die natürlich nichts wiegen und demzufolge auch nichts kosten darf“. Letzten Endes ist der Karosseriebauer noch verantwortlich, „dass der Unterwagen nicht überlastet wird“.

Die Karossiers mussten in den Nachkriegsjahren den Spagat zwischen den Vorgaben des Maschinenbauers und dem Kundendruck aushalten und doch gleichzeitig mit der schnell wechselnden Mode Schritt halten. Vor allem die Zunahme der gefahrenen Geschwindigkeiten hatte Auswirkungen auf die Aufbauten, die dem Karossier eine hohe Flexibilität abverlangten. Die Verringerung des Luftwiderstands war weiter ein grosses Thema, jetzt vor allem auch im vorderen Bereich. So kam es zum „spitzen Kühler“. Die Wagen wirkten nach dem Geschmack der Zeit so auch „schnittiger“. Schnell zu fahrende Wagen wie der Phaeton wurden zudem mit der zum Spitzkühler passenden „Spitz- oder Keilscheibe“ versehen. Konservativer blieben Modelle wie das Coupé (Kupe), das langsamer und nur auf guten Strassen gefahren wurde. Man benützte es besonders gerne als „Theaterwagen“, also abends zur Fahrt ins Konzert oder zur Oper.

Die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ bemängelte 1921, Reserveräder, Werkzeugkästen etc. seien oft so schlecht angebracht, dass es zu „Windstauungen und Staubwirbeln“ käme. Deshalb wurden sie jetzt vermehrt in die Karosserien integriert und die abgelegten Verdecke wegen des besseren Abgleitens der Luft in Verdeckkästen eingeschlagen. Diese Lösung zeigen die meisten offenen Autos an der 1921 nach mehrjährigem Unterbruch wieder durchgeführten „Automobil-Ausstellung in Berlin“. 600 Aussteller präsentierten in zwei riesigen Hallen ihre Produkte. Dabei wurden folgende Neuerungen registriert: Die Kupees sind eckig gestaltet, viele Autos haben naturlackierte Edelmetalltafeln. Innengesteuerte Limousinen werden populär. Noch trifft man die Bootsform an. Neue und alte Namen werden genannt, darunter Alexis Kellner. Kruck zeigt gute Produkte, Neuss lehnt sich weniger an deutsche Formen als an französische und englische Vorlagen an, aber „auf Fahrgestellen deutscher Marken“. Kühlstein zeigt Karosserien auf NAG-Chassis. Dazu kommen alte Namen wie Zimmermann in Potsdam, Erdmann & Rossi in Berlin, Trebst in Leipzig oder Gläser in Dresden. – Der deutsche Karosseriebau florierte jetzt wieder. Dabei werden die ganzen Wagen immer teurer. Die Folge davon waren auswechselbare Limousinenkarosserien für Winter und Sommer.

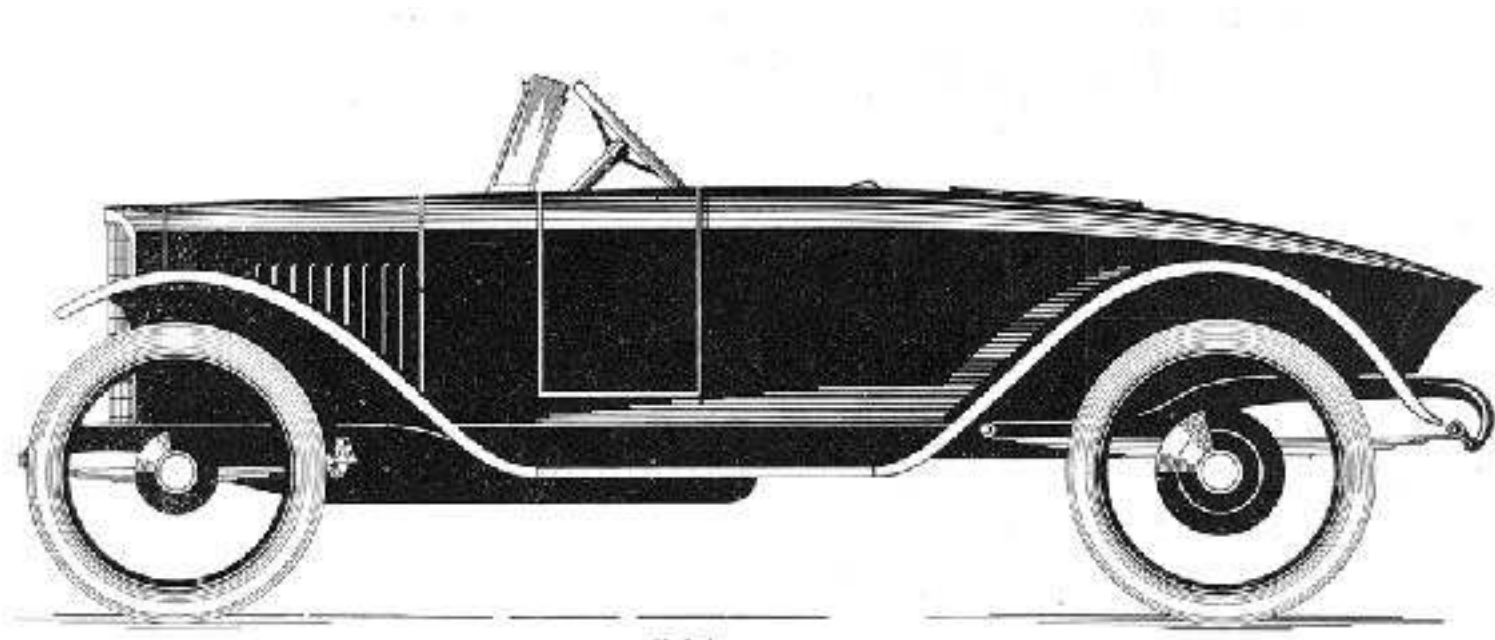


Abb. 233

Bootskarosserie von 1922 mit dem zeittypischen, spitz zulaufenden Kühler, der „Spitz- oder Keilscheibe“ und hinten dem ebenfalls spitz auslaufenden Heck. Bei diesem Zweisitzer konnte hinten auch ein Notsitz eingebaut werden. Das Verdeck ist „eingebaut und liegt hinten zwischen dem Hauptsitz und der Klappe für den Notsitz“.

„Zersplitterung und Verzettelung“ in Deutschland trotz Druck aus den USA

Das Thema Serienfabrikation wurde schon 1919 in der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ in einem längeren Artikel angesprochen, allerdings erst sehr vorsichtig (DFT 1919, 71ff.). Bisher seien die meisten Karosserien als Einzelanfertigung entstanden, denn es galt, viele Sonderwünsche der Kunden zu berücksichtigen. Serienfabrikation gab es nur in „bescheidenem Umfange, verglichen z. B. mit der amerikanischen!“ Empfohlen wird schliesslich, gewisse Normen einzuführen, bei Einzelteilen ebenso wie besonders bei den Chassis-Massen. Zusätzlich seien die Betriebe „maschinell und organisatorisch“ aufzurüsten und Arbeits- und Materialersparnisse anzustreben. Der ökonomische Druck wurde grösser, man fürchtete sich unter der neuen sozialistischen Regierung auch in der Sparte Karosseriebau vor der „Verstaatlichung der Betriebe“.

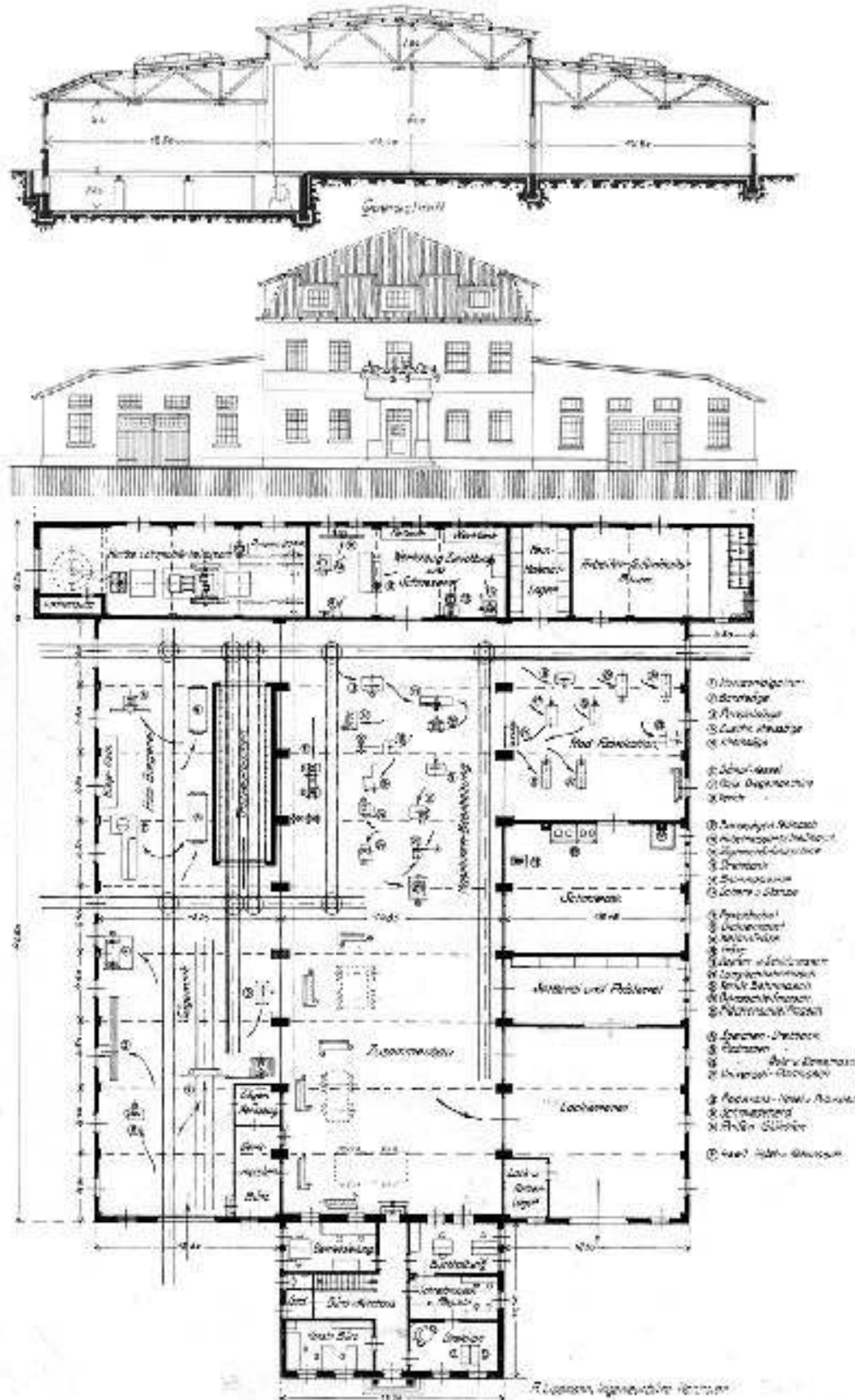


Abb. 234

Der Kostendruck und die Konkurrenz der USA führten in der frühen 1920er Jahren zu rationelleren Arbeitsweisen in der deutschen Karosserieindustrie. Das zeigt dieser Vorschlag von 1922 für eine ideal aufgebaute Fabrik. Oben: Schnitt und Ansicht. Unten: Auf die Arbeitsvorgänge abgestimmter Grundriss einer Karosseriefabrik.

1922 wurde die Tonlage in einem Artikel der genannten Fachzeitschrift spürbar härter (DFT 1922, 283ff.). Auch die „Vereinigung Deutscher Wagen-Karosseriefabriken“ sprach jetzt von einer Überlebensfrage angesichts der grossen USA-Konkurrenz. Ihre Forderung war, die Masse der Chassis zu normieren, um die Arbeit der Karosseriebauer zu erleichtern und zu verbilligen. Die Idee hinter dieser „Normalisierung“ war, mehr Aufbauten in Serie herstellen und diese erst bei einem konkreten Bestellungseingang fertigstellen zu können. Es harzte aber mit dem Einverständnis der Chassisbauer beziehungsweise ihres Verbandes, des „Verein Deutscher Motorfahrzeug-Hersteller“. Im Appell an den Partnerverband wurde betont, Deutschland sei auf Konkurrenzfähigkeit mit dem Ausland und Ausfuhren angewiesen, deshalb müsse diese Sparte der Industrie „g e s c h l o s s e n“ auftreten. Diese Initiative führte allerdings noch nicht zum Erfolg. Das änderte sich ein Jahr später etwas unter noch grösserem wirtschaftlichem Druck („katastrophale Wirtschaftslage“). Am 5. Okt. 1923 beschlossen die beiden Verbände grundsätzlich den Zusammenschluss zum Zentralverband der „Deutschen Fahrzeug- und Karosserie-Industrie“, der aber nicht vollzogen wurde. Es blieb bei einem „Normalisierungsausschuss“ als erste Massnahme.



Abb. 235

Beispiel für ein amerikanisches Auto der Marke Auburn von 1923. Mit solchen Modellen machte Amerika in Europa Druck auf die hiesigen Karosseriebetriebe.

1924 waren die „Normal-Karosserien“ wieder Thema in der „Deutschen Fahrzeug-Technik“. Sie erinnerte daran, dass Amerika Autos guter Qualität zu einem Drittel des deutschen Preises produzieren könne, weil man dort „rationell zu fabrizieren versteht“. In Deutschland herrsche aber „Zersplitterung und Verzettelung“ vor. 1925 musste die Zeitschrift denn auch vermelden (DFT 1925, 149): „Mehr und mehr bürgern sich amerikanische Wagen ein ...“ Sie druckte auch einen Text ab, der den Deutschen die amerikanische Erfolgsphilosophie näher bringen sollte (DFT 1925, 381ff.): Der Amerikaner sagt, „ich kann mir nicht den Luxus leisten, ohne Automobil zu sein“. Der Deutsche sagt, „ich kann mir den Luxus eines Automobils nicht gestatten.“ Die Amerikaner gäben auch eine Art Garantie auf ihre Produkte ab. Und Deutschland? Es fehle immer noch der Zusammenschluss der Verbände, der eingerichtete „Normalisierungsausschuss“ genüge nicht. Bilanz: „Es fehlt bei uns absolut an der richtigen geistigen Einstellung.“ Hinderlich sei etwa der „Kasernenhofton“ von Einkaufschiefs grosser Firmen mit ihren Zubehör-Lieferanten. Zuletzt wird daran erinnert: „Zweidrittel aller derjenigen, die den amerikanischen Automobilismus grossgemacht haben und die auch heute noch an führender Stellung stehen, sind Deutsche.“ Hier wiederholte sich also noch einmal die Geschichte: Nach Amerika ausgewanderte Deutsche führten die zu Hause gebliebenen Deutschen vor.

Dazu kam ein anders Thema. Noch immer war es in Deutschland üblich, die Holzkarosserie mit Aluminium- oder Eisenblech zu umkleiden. Nach der Deutschen Fahrzeug-Technik von 1924 gehörte aber den Metallkarosserien die Zukunft mit ihren beiden Vorteilen: So hergestellte Karosserien sind gegen Hitze und Kälte resistent und können „emailliert werden“. Damit war die neue rationeller durchzuführende Duco-Lackierung gemeint, die mit der Spritzpistole aufgetragen und mit Wärme eingebrannt wurde.

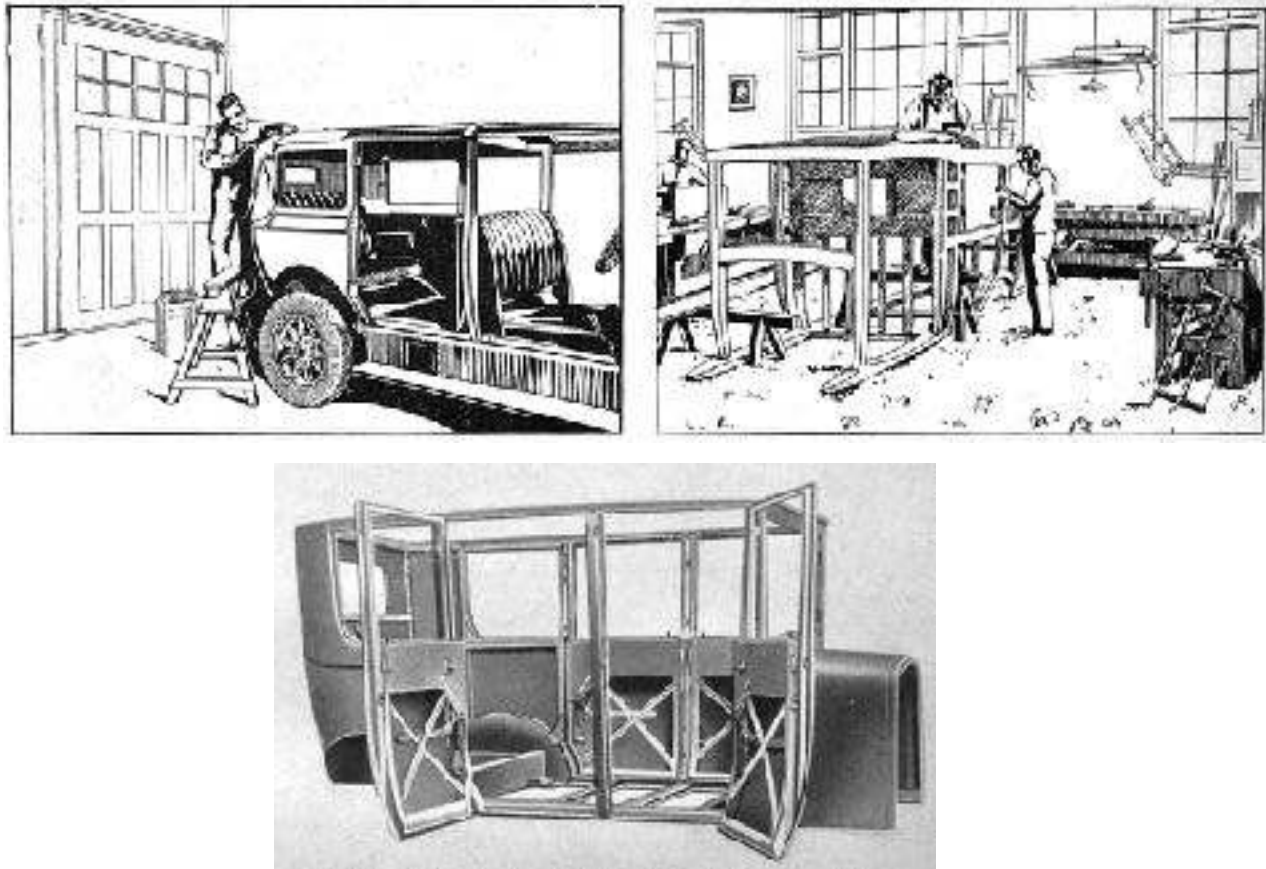


Abb. 236

Handarbeit contra Serienfertigung.

Oben: Die klassische Arbeitsweise in Europa um 1925. Das Holzgerippe wird in aufwändiger Handarbeit mit Blech verkleidet.

Unten: Seriell gefertigte „Carrosserie métallique Citroën (brevets Budd)“, also eine Ganzstahlkarosserie von 1922.

Wie hatte sich derweil Frankreich auf die amerikanischen Konkurrenz eingestellt? Das Luxussegment gedieh im Karosseriebereich weiter, dazu kamen aber dort mehr kleinere und günstigere Automobile. Das war mit ein Verdienst von André Citroën. Als Absolvent der Ecole polytechnique und mit Berufserfahrungen bei der Firma Mors hatte er schon 1912 die Ford Company besucht und seine Firma schrittweise auf moderne Methoden auszurichten begonnen. Die Zeit des Ersten Weltkriegs überbrückte er mit der Produktion von Geschützmunition. Als er nach Ende des Krieges seine grosse Fabrik auslasten musste, begann er 1919 mit der Produktion von kleineren Autos, die als Neuheit mit elektrischen Startern ausgerüstet waren. Nach dem Vorbild Fords wurde auch das Fließband eingerichtet. Er wiederholte dann seinen Besuch 1923 in USA, schloss einen Lizenzvertrag mit Edward G. Budd ab, begann 1925 mit seinen Limousinen in „tout acier“, also in Ganzstahl und gründete 1927 eine deutsche Gesellschaft in Köln-Poll (Eckermann 2013, 216ff.).

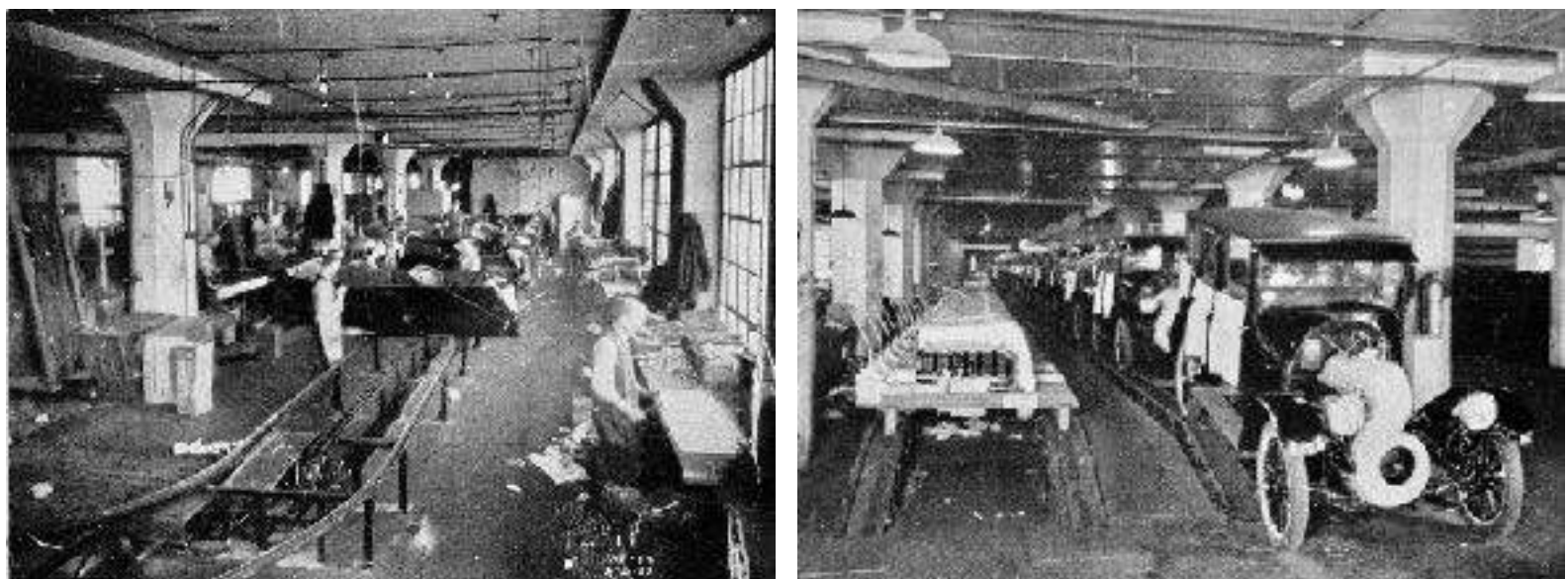


Abb. 237

Fließbandfertigung in Amerika.

Links: Die Arbeit an den „oberen Partien der Karosserien“.

Rechts: Das „Ende des Transportbandes für Fertigmontage“.

Zur Situation in Deutschland zwischen 1923 und 1930

Seit 1923 brachte die Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ deutlich mehr Inhalte zu Autos als zu Pferdewagen. Dabei war aber gleichzeitig mehr von der wirtschaftlichen Krise die Rede. So auch 1924: „Sparsamkeit ... ist den Automobilfabriken in den letzten Jahren aufgezwungen worden durch die andauernd steigende Schärfe in der Preisgestaltung.“ Auch die bevorzugte Kundschaft der Karosseriebetriebe, die Reichen, waren kostenbewusster geworden. Sie beschränkten sich zunehmend auf ein einziges Automobil, das aber mit einem gewissen Luxus versehen sein sollte. Dementsprechend stellten grosse deutsche Firmen weiter stattliche Fahrzeuge vor, wie etwa die Firma Kühlstein in Berlin.

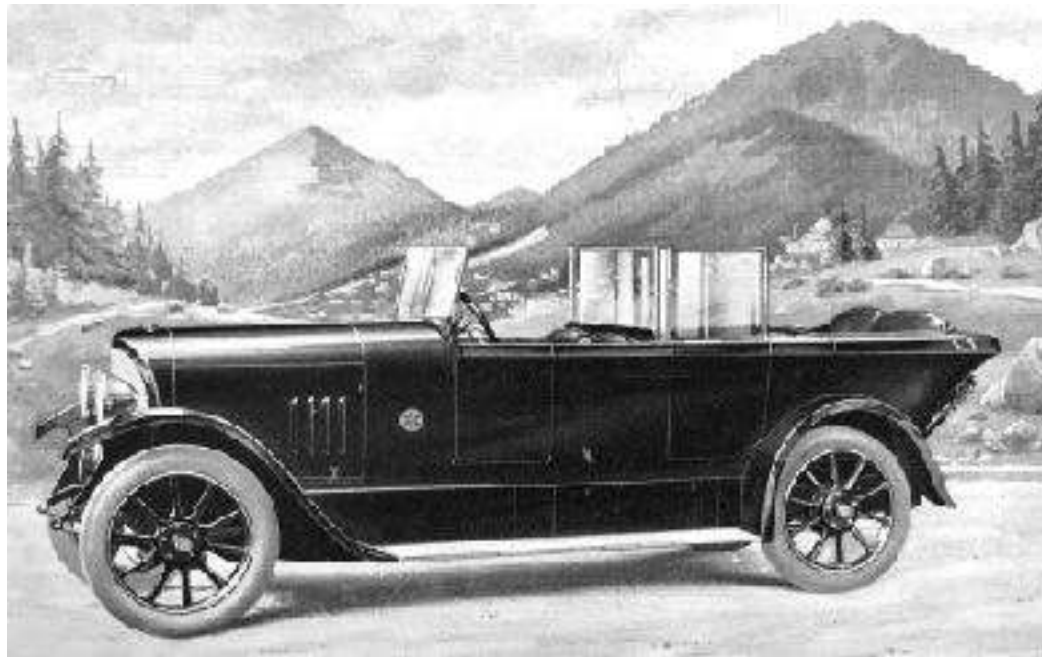


Abb. 238

Luxuriöser Phaeton mit zweiter Windschutzscheibe des Jahres 1923 der Firma Kühlstein in Berlin.

In den frühen 1920er Jahren wurden in der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ häufig ausländische Modelle vorgestellt, weil Deutschland nicht nur gegenüber Frankreich, sondern auch gegenüber England in Rückstand geraten war. Zudem verstärkte sich die Tendenz zum Klein-Auto, wie es Citroën anbot. Zu den weiteren Neuerungen gehörten jetzt auch häufiger Stromlinienkarosserien, die auf den Ingenieur Paul Jaray zurückgingen und von den damals aufkommenden Luftschiffen, den neuen Zeppelins, inspiriert waren. Im technischen Bereich gab es erste Versuche Richtung selbsttragende Karosserien.

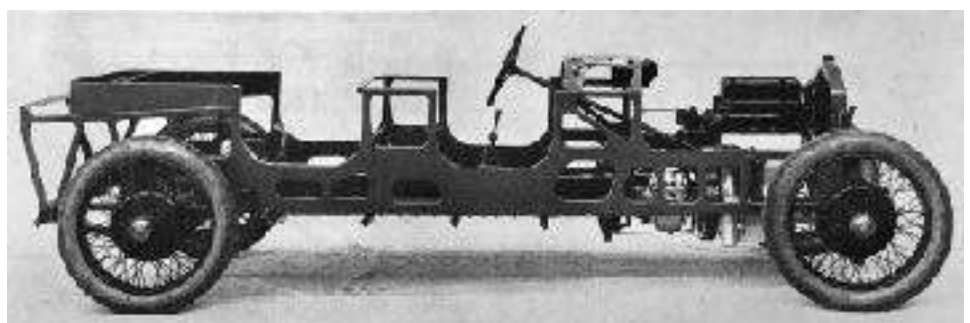
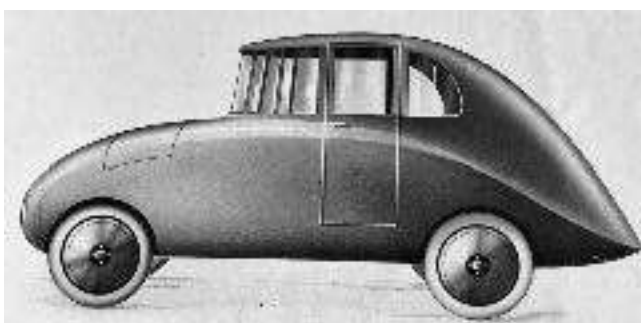


Abb. 239

Neuerungen der 1920-er Jahre.

Links: „Stromlinien-Auto der Dixi-Werke Eisenach, Karosserie der Firma Heinrich Gläser, Dresden“ von 1923.

Rechts: Lancia Lambda mit seiner selbsttragenden Karosserie von 1924: „Stahlblechgestell, das zugleich den Karosserierahmen abgibt.“

Im Stilbereich stellte die Fachzeitschrift fest, die Motorhauben würden immer länger. Damals wurden auch in Deutschland neue Stilrichtungen erprobt. Dazu gehörten Entwürfe von Walter Gropius für die Adler-Werke mit dem Ziel, eine „Harmonie des ganzen Organismus“ zu erreichen (dazu S. 218). Neuss habe sie umgesetzt, aber diese Richtung sei zur Sackgasse geworden. Auch neuartige Entwürfe von Johannes Beeskow (1911-2005) wurden eingerückt, der 1925 als Lehrling in der Karosserie Neuss seine Karriere begonnen hatte und ab 1932 als Konstruktionsleiter bei Erdmann & Rossi arbeitete.

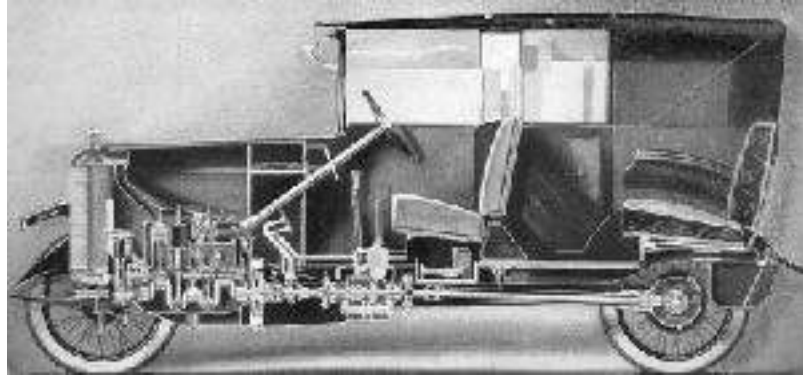


Abb. 240

In den 1920er Jahren gab es stetig weniger Karosserien mit Chauffeursitz und dafür mehr Innenlenker. Das Schnittbild zeigt den Aufbau einer solchen Karosserie von 1926.

In der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ war um 1925 auch immer wieder die Weymann-Karosserie ein Thema. Sie war eine Antwort auf die überschweren Aufbauten und überzeugte eine gewisse Zeit mit ihrer Eigenelastizität und Leichtigkeit. – Der Kostendruck der Zeit um 1925 führte zu Artikeln mit dem Fazit: „Der Erfolg liegt in der Konzentration“. Dabei wurde auf die Horch-Werke verwiesen, die ihren neuen Chassis-Typ 10/50 PS als einziges Produkt lancierten, das aber als Phaeton, Limousine oder Cabriolet karossiert werden konnte. Dies war eine Art Vorläufer der heute weit verbreiteten Plattformstrategie.

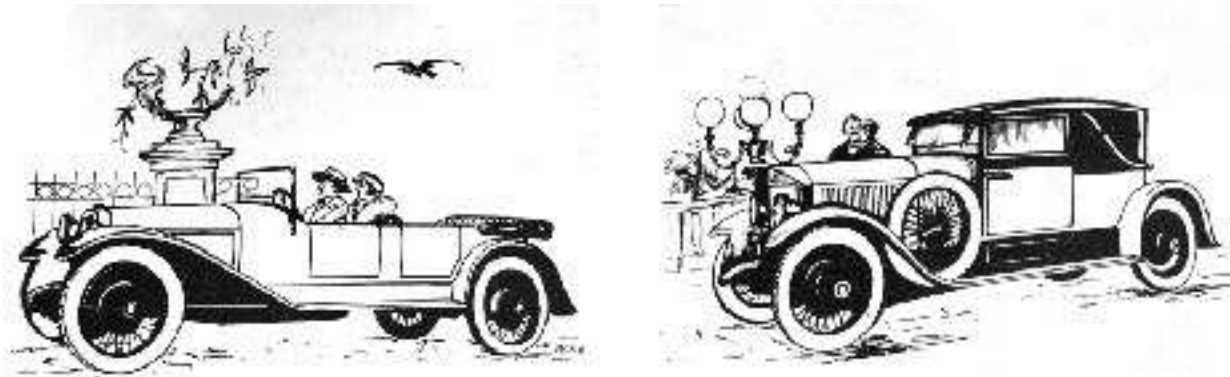


Abb. 241

Die 1926 neu aufkommende Karosserieform „Gebrauchswagen“. Diese einfachere und kleinere Karosserieform war für Geschäftsleute und ihre Familien geeignet und wurde als offenes und geschlossenes Modell angeboten.

Um 1925 kam der Begriff „Gebrauchswagen“ auf. Damit war das Automobil als „unentbehrliches Verkehrsfahrzeug und Beförderungsmittel“ vor allem des „Geschäftsmanns“ für sämtliche „Obliegenheiten“ innerhalb der Stadtperipherie oder auf Reisen gemeint (DFT 1925, 253ff.). Solche Autos sollten aber auch der Familie zugute kommen, deshalb wurden sie meist viersitzig vorgeschlagen. Diese Selbstfahrer waren deutlich kleiner und einfacher als die bisherigen Luxusautos. Dabei sollte aber die Eleganz nicht verloren gehen. Langsam aber sicher begann man auch in Europa, sich auf eine neue Kundschaft einzustellen.

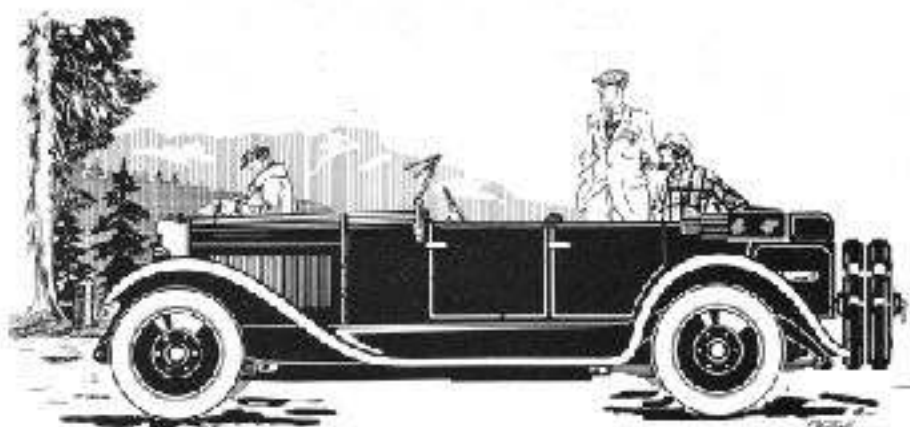


Abb. 242

Entwurf zu einem luxuriösen „4-sitzigen Reise-Phaeton“ von 1926 als Kontrast zu den obigen „Gebrauchswagen“. Der lange bei der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ tätig gewesene Alfred Goele publizierte dort immer wieder professionell ausgeführte Zeichnungen von neuen Karosserien mit dem entsprechenden Ambiente als Hintergrund.

„Die Umstellung vom Wagenbau auf den Karosseriebau“ war 1925 das Thema eines längeren und interessanten Vortrags (DFT 1925, 454ff.): Nach dem Krieg und der Stabilisierung der Währung geht der Trend weiter Richtung Automobil. Die Autos von Ford sind eine grosse Konkurrenz. Jetzt stellt sich die Frage, „wie sich unser Betätigungsfeld in derselben Grösse erhalten lässt wie früher.“ Denn dem Stellmacher schwimmen die Felle davon. Auf dem Land ist die Situation noch besser. „Das Umsatteln ist allerdings nicht jedermanns Sache, es fehlt die Courage, der Unternehmungsgeist, die geistige Spannkraft, vor allen Dingen im vorgerückten Alter.“ Es gibt vier Möglichkeiten zur Umstellung: Selbststudium, Belehrung in der Fachzeitschrift, Schulbesuch in einer Fachschule oder bei der praktischen Arbeit einem entsprechenden Betrieb. Warum? „Weil das Automobil als Verkehrsmittel immer mehr den Wagenbau verdrängt.“

Mit diesen Sätzen sollten offenbar dem letzten Leser der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“, der sich noch nicht umgestellt hatte, die Augen geöffnet werden. Dort stand auch, die Situation spitze sich auch deshalb zu, weil in wirtschaftlich schwierigen Zeiten die Zahl der Leute, die sich ein Auto und eine Kutsche leisten konnten, kleiner werde!

Fazit aus der Rückschau: Die Produzenten von Chassis und Motor waren gegenüber Amerika genauso wie die Karosserieindustrie in Rückstand geraten, weil das wiederholt geforderte „stärkere Zusammenwirken von Fahrgestell- und Karosseriebau“ nicht realisiert wurde. Die beiden Branchen lähmten sich gegenseitig. Ein schwacher Trost war dabei, dass auch Frankreich „an der Front gegen die amerikanische Massenware“ kämpfen musste. In dieser Situation sah sich die „Deutsche Fahrzeug-Technik“, die früh genug gewarnt hatte, zum hier abgedruckten, fast verzweifelt wirkenden Aufruf genötigt.

Anfang Oktober 1925 trat die bisher schwerste Krise der deutschen Karosserieindustrie ein. Jetzt war gewissermassen Amerika in Deutschland angekommen, wie die folgenden Zeilen zeigen: Der amerikanische Ingenieur und Erfinder Edward G. Budd war zum Pionier der Ganzstahlkarosserie auch in Europa geworden. Aus dem Eisenbahnwaggon-Bereich kommend, hatte er schon 1912 in den USA seine eigene Firma gegründet und mit der Serienproduktion von Karosserien aus gepresstem Stahlblech begonnen. Nach vielen Erfolgen realisierte er 1926 mit einem anderen Unternehmer und riesigen Investitionen in Deutschland die Ambi-Budd Presswerk GmbH. Dabei

kamen die Pressen ebenso wie die Ingenieure aus Amerika. Durch solche Presswerke entstand eine noch viel grössere Konkurrenz für traditionelle deutsche Karosseriebetriebe als bisher. Denn Budd lieferte jetzt komplette Karosseriekörper teilweise zusammen mit der Lackierung und der Innenausstattung oder auch Teile davon, die der Karosser dann nur noch zusammenbauen musste. (Jetzt wurde das wieder aktuell, was Rohwagenfabriken vor einer Generation schon gemacht hatten.) Die neue Firma produzierte bis zu 250 Karosserien am Tag. Sie begann zudem auch damit, Spezialanfertigungen auf Bestellung zu produzieren, sogar auch in traditioneller Bauweise als Holzgerippe mit Beplankung.

Abb. 243

„Kampf um Sein oder Nichtsein für unsere nationale Automobilindustrie, Aufruf in der Fachzeitschrift Deutsche Fahrzeug-Technik des Jahres 1926.

Aufruf!

Die Automobil- und damit auch die Karosserie-Industrie ist in Not. Wir sind gegen die ausländische Konkurrenz nicht mehr wettbewerbsfähig, können infolgedessen nicht mehr exportieren und verlieren auch im Inlande mehr und mehr Boden, weil wir im allgemeinen mit unseren Fabrikationsmethoden zurückgeblieben sind. Wir Alle, ob Karosseriefabrikanten, Betriebsleiter, Techniker oder Arbeiter haben ein Lebensinteresse daran, daß unsere Automobilfabriken wieder exportfähig werden, und deshalb muß jeder Einzelne nach besten Kräften dazu helfen. Wir wenden uns daher an Alle, die auf Grund ihrer Kenntnisse und Erfahrungen berufen sind an der Verbesserung und Reorganisation mitzuarbeiten: Seizt nicht mit Eurem Wissen und Können, sondern dient damit dem grossen Ganzen! Jeder kann dem andern etwas geben – jeder kann vom andern etwas lernen! Die Deutsche Fahrzeug-Technik hat es immer als ihre Aufgabe betrachtet der Branche Führerin zu sein: ihre Erfolge beweisen, daß sie auf dem richtigen Wege ist. Aus der gegenwärtigen schweren Krise aber kann nur gemeinsames zielbewusstes Arbeiten aller beteiligten Kräfte herausführen: wir rufen also hiermit zur tätigen Mitarbeit auf, und erklären uns bereit, passende Aufsätze, die sich zur Veröffentlichung eignen, oder auch Hinweise, die zur Verbesserung der Fabrikation beitragen, entspr. zu honorieren. Möchte unsere Anregung auf fruchtbaren Boden fallen, zum Wohle unserer Industrie und der Allgemeinheit.

Deutsche Fahrzeug-Technik.

Entspannung nach der Krise und Vereinheitlichung der Karosserien

Im Jahre 1927 entspannte sich die wirtschaftliche Situation wieder, dazu kam das „ansteigende Reise- und Touristenleben“. 1928 war der Automobil-Salon von Genf zum „Treff- und Durchgangspunkt für alle Marken der Welt“ geworden. Dort feierten die 6- und 8-Zylindermotoren Triumphe. Und: „Die Karosserien, längst abgewichen von allem unnötigen Schnörkelwerk, weisen in der Hauptsache die stromige Linie mit schwacher Rundung auf, immer mehr in Harmonie zwischen Linie, Raum und Kraft.“ Die Besprechung der am Salon von Paris ausgestellten Modelle gipfelte im folgenden Satz: „Die Karosserie hat heute in der ganzen Welt eine Standardform angenommen.“ Dabei ist auch von „technischer Vollkommenheit“ die Rede. Man war sich offenbar bewusst, dass die Karosserie-Kunst auf einem Höhepunkt angelangt war.

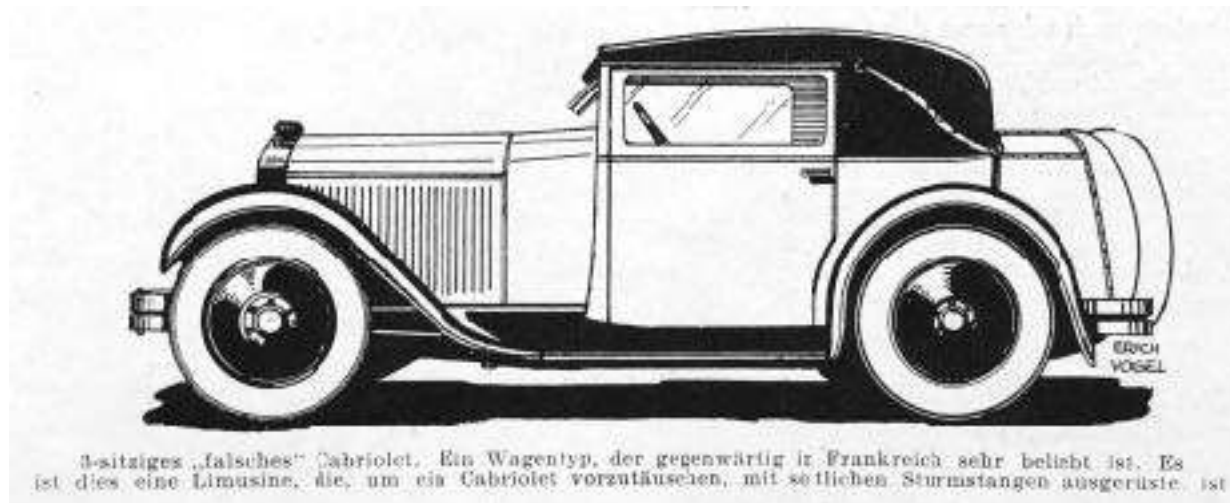


Abb. 244

Solche Autos waren im Jahre 1928 beliebt, wie das auch in der entsprechenden Bildlegende ausgedrückt wird.

Bislang erfolgreiche Traditions-Karosseriebetriebe wie die Gottfried Lindner bei Halle, die schon innovative Produktionsmethoden eingeführt hatten und bisher Hauptzulieferer für die Adlerwerke waren, verkauften ihre Karosserieabteilung an Budd (Eckermann 2013, 232). Das hatte eine Vereinheitlichung der Karosserie zur Folge, denn Budd verkaufte an Adler und Horch dieselben Grundkarosserien, nur mit unterschiedlichen Kühlermasken und Einzelteilen. Dieser Verlust des Individuellen wurde durch Traditionalisten kritisiert. Sie verkannten dabei, wie stark sich die Rahmenbedingungen mittlerweile verschoben hatten. Die Mittelschicht war zum Markt für neue, nicht zu teure Automobile geworden. Um die Preise tief zu halten – und auch wegen der besseren Amortisation der Investitionen – mussten grössere Stückzahlen erreicht werden.



Abb. 245

Gängige deutsche Karosserieform von 1927. Dieser Opel-Sechszylinder wurde am Schönheitswettbewerb in Baden-Baden ausgezeichnet. Damals wurde wiederholt kritisiert, die neuen Modelle verschiedener Marken sähen sich mit ihrem lang gestreckten Motor und dem dahinterliegenden rechteckigen Aufbau recht ähnlich. Von oben gesehen nahmen bei vielen Automobilen die Silhouetten Flaschenform an.

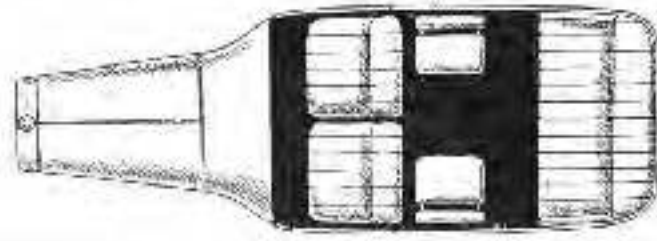


Abb. 246

In der Zeit nach 1925 nahmen die Karosserien mit ihrem spitzen Kühler von oben gesehen eine Art Flaschenform an.

Neu hinzugekommen war um 1925 die „Reduzierung der Gesamthöhe“ der Karosserie mit der leicht nach hinten geneigten Windschutzscheibe. Diese „Niedrighaltung der Karosserie“ ergab mit dem tiefen Schwerpunkt nicht nur gute Fahreigenschaften, sondern auch ein schnittigeres Aussehen. Weil sich dabei im Inneren der Platz zwischen Kopf und Dach verringerte, begann man den Boden tiefer, zwischen den Chassisrahmen, zu legen. Bevorzugt blieben Fahrgestelle mit langem Radstand, bei denen jetzt zunehmend die alten Trittbretter wegfielen. Unter den verschiedenen Modellen wurde das selbst zu fahrende Cabriolet immer beliebter, und neu kam der Roadster dazu, ein offener Wagen mit Notzsitz hinten.

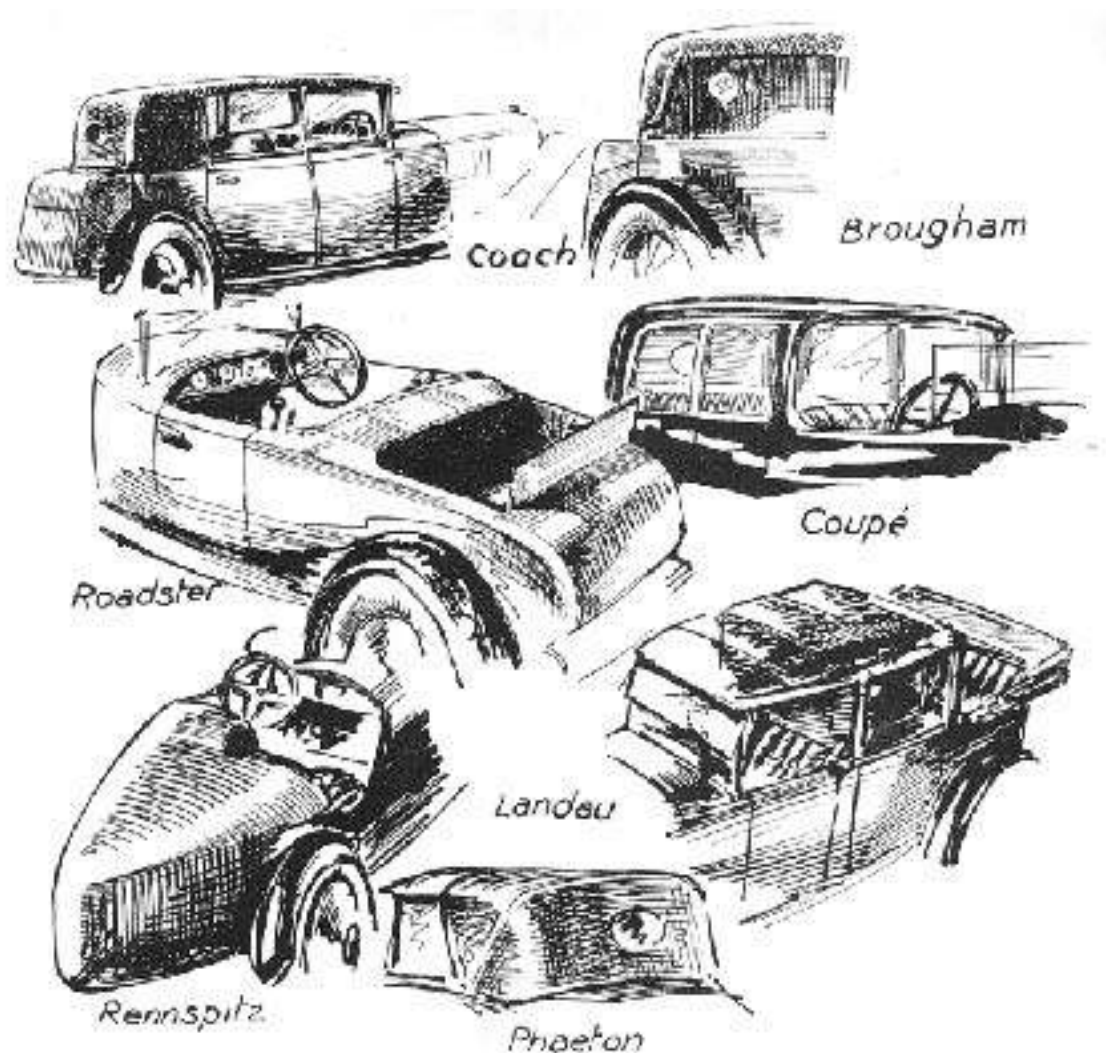


Abb. 247

Gängige Bezeichnungen von Karosserien um 1930.

Coach = geschlossenerer Wagen mit zwei Türen.

Brougham = wie Coach, aber mit „zwei Versteifungsstangen am Verdeck, die ein Cabriolet vortäuschen sollen“.

Roadster = „Offener Wagen mit zwei Plätzen und zwei Notsitzen ausserhalb dem Verdeck, mit abgerundetem Deck“ (Speedster = Variante davon).

Coupé = „Geschlossener Wagen mit zwei bis drei Plätzen“ (Sedan = „Geschlossener Wagen mit vier Türen“).

Landau-Sedan = „Geschlossener mehrplatziger Wagen mit aufklappbarem Hinterverdeck. Das Dach selbst kann nicht geöffnet werden“).

Phaeton = „Offener Wagen (Tourenwagen)“.

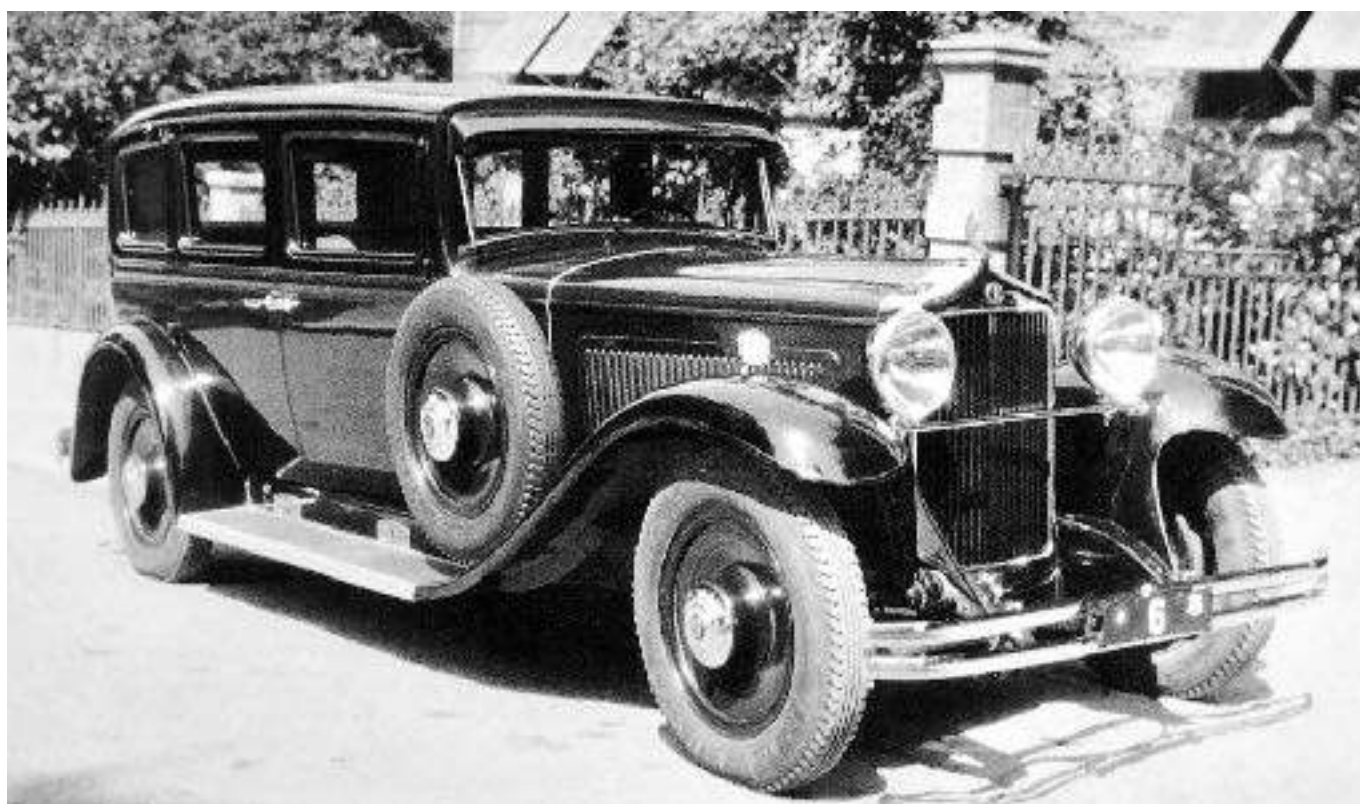
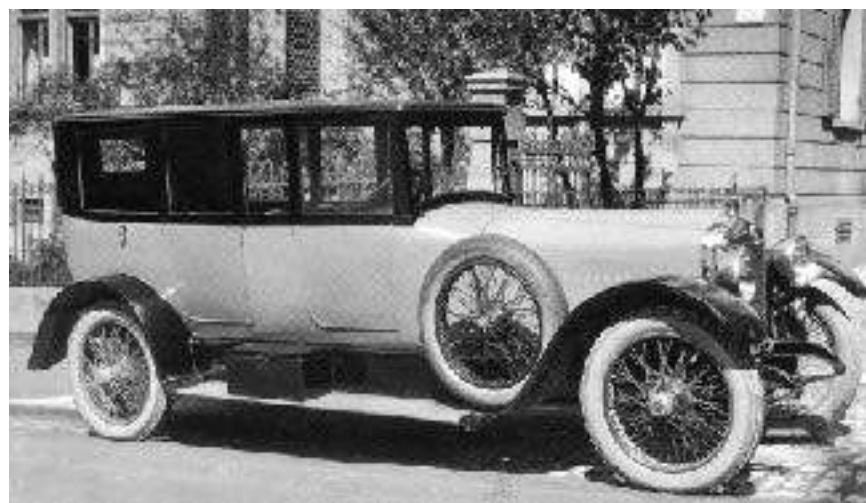
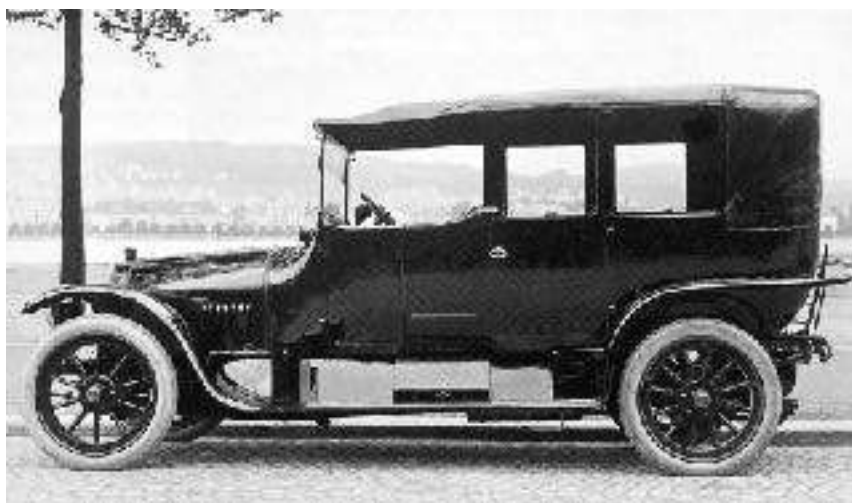
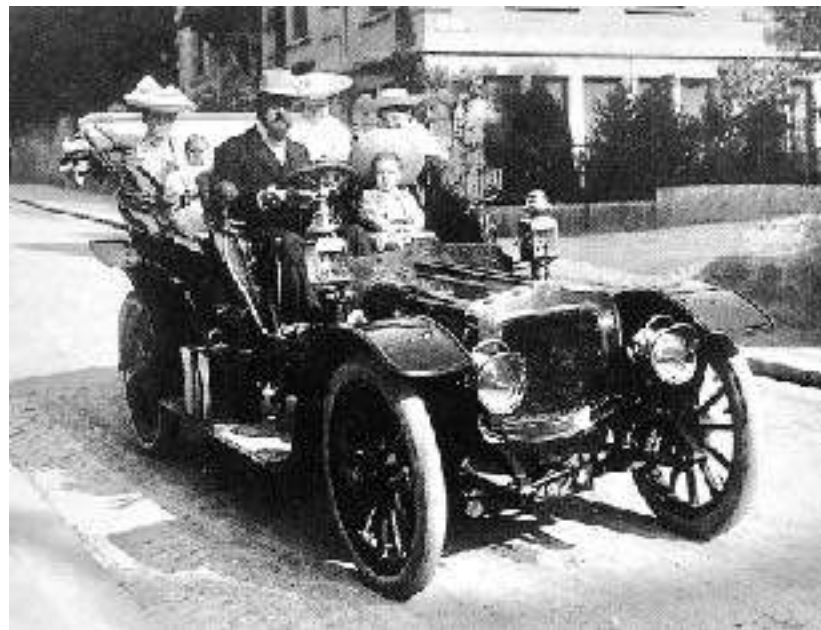
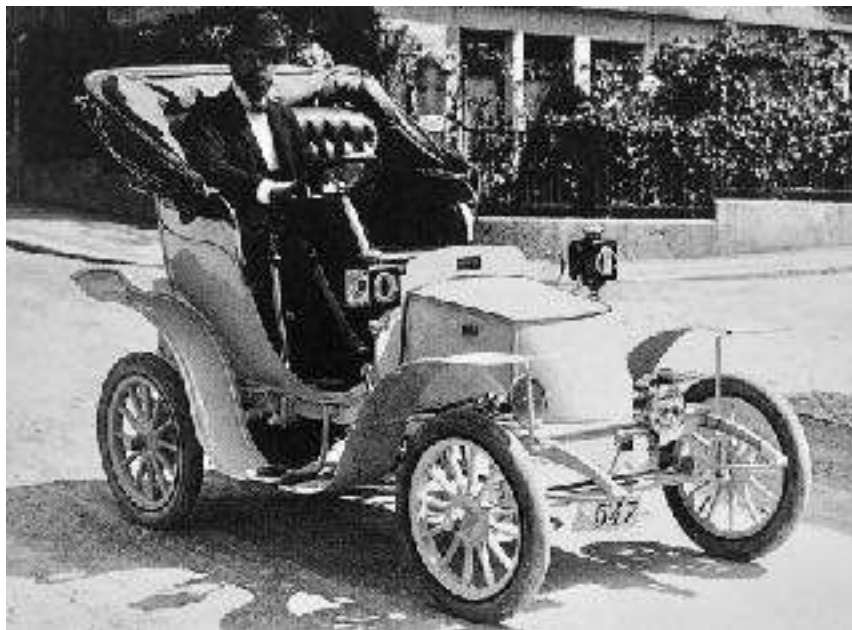


Abb. 248

An den zwischen 1905 und 1931 nacheinander erworbenen Autos des Zürcher Arztes Hans O. Wyss kann die Entwicklung des Automobils in dieser Zeitspanne gut abgelesen werden, vor allem der grosse Sprung vom Kutschenkasten mit vorgesetzter Motorhaube zur durchgehenden Torpedoform ab 1910.

Oben: 1905: Dinin von 1905 mit Elektromotor (7 PS) und Ballot von 1907 mit Vierzylinder-Benzinmotor (16 PS).

Mitte: Benz von 1914 (16 PS) und Minerva AG von 1922 (27 PS).

Unten: Minerva von 1931 (90-100 PS).

In der „Deutschen Fahrzeug-Technik“ erschien 1927 unter dem Titel „Die Entwicklung der Karosseriefabrikation“ eine ausgezeichnete Zusammenfassung zu den letzten gut dreissig Jahren. Der Verfasser, Franz Westermann aus Düsseldorf, beschrieb die Evolution als Ingenieur und Fabrikdirektor vor allem aus technischer Sicht. Wobei er, der die amerikanischen Verhältnisse persönlich gut kannte, auch den Blick über die Grenzen Deutschlands hinaus richtete (DFT 1927, 95-97 und 124-129).

Die Entwicklung der Karosseriefabrikation.

Von Franz Westermann, Fabrikdirektor.

Einleitung:

Nicht immer wurde der Automobilkarosserie die Beachtung geschenkt, die ihr heute zuteil wird. Zu Beginn des Automobilismus hatten die wenigen Automobilbesitzer mit dem maschinentechnischen Teil ihrer Wagen soviel Sorgen und soviel Zwischenfälle, daß alle Bemühungen sämtlicher interessierten Kreise sich darauf konzentrierten, die Maschine zuerst zuverlässig und dann später aufbauend hierauf leistungsfähig zu gestalten. Daß die verschiedensten Hersteller von Automobilen die Lösung dieser Probleme auf verschiedene Art versuchten und sich dabei im Effekt zu überbieten trachteten, lag in der Natur der Geschäftsrivalität begründet und war im Interesse der schnellen Entwicklung des Automobilismus zu einem zuverlässigen Wagen nur zu begrüßen. Da jedoch jeder Käufer nach Möglichkeit bestrebt war, sich ein Automobil zuzulegen, welches den Ansprüchen betriebsicherer und leistungsfähiger genüge, so wurden wohl die Maschinen der verschiedenen Marken vor dem Kauf sehr genau studiert, aber die Karosseriefrage trat dadurch automatisch in den Hintergrund, denn die schönste und praktischste Karosserie vermochte keine Verbesserung des maschinentechnischen Teiles des Automobils herbeizuführen.

Als es dann gelungen war, die Konstruktion und die Ausführung der Maschine soweit zu vervollkommen,

daß eine gewisse Betriebssicherheit gegeben war, änderte sich schon allmählich die Stellung der Käufer. Man fing an, Wert auf bequemeres Sitzen und zusammenhängend damit auf richtige Maßverteilung zu legen; und als dann im weiteren Verlauf auch noch die Damen anfangen, sich für das zu kaufende Automobil zu interessieren, verschiebte sich das Bild immer mehr, denn die Damen, die sich in den seltensten Fällen für die Maschinen interessierten, legten dafür um so größeren Wert auf gutes Aussehen des Wagens, auf Bequemlichkeit und gute Ausstattung des Teiles am Wagen, mit dem sie in Berührung kamen, also auf die Karosserie.

Infolge der sich immer weiter steigenden Vervollkommenung und Vereinheitlichung der Konstruktion des Fahrgestelles ließ dann das Interesse auch der männlichen Käufer für den maschinentechnischen Teil mehr und mehr nach. Das Automobil eroberte sich allmählich weite Kreise, und die Käufer, welche keine Sportsleute waren, gaben sich nicht mehr die Mühe, sich um die Maschine, deren Betriebssicherheit ja nunmehr gegeben war, groß zu kümmern, da das Eindringen in die ihnen fremde Materie zu viel Schwierigkeiten machte. In gleichen Maße, wie das Interesse für die technische Konstruktion nachließ, vergrößerte sich der Einfluß, den die äußere Form, die Bequemlichkeit und die Ausstattung auf den Käufer ausübte. Diese Kennzeichen sind dem Automobil

fast ausschließlich durch die Karosserie gegeben, und aus diesem Grunde ist es heute dahin gekommen, daß ein Teil der Kundschaft das Automobil nur noch nach der aufgebauten Karosserie beurteilt, während der andere Teil, der noch von der Maschine etwas versteht, sich trotzdem durch die Ausführung der Karosserie bei dem Kauf stark beeinflussen läßt.

Infolgedessen ist die Frage der Karosserie des Automobil-Chassis von der untergeordneten Bedeutung, die sie zu Anfang des Automobilismus spielte, allmählich zu einer maßgebenden Frage gestiegen, und sie ist ein Faktor geworden, mit welchem alle Automobilfabriken rechnen müssen.

Formgebung:

Hervorgegangen sind alle unsere jetzt bestehenden Karosserieformen aus dem Pferdewagen, aus der Kutsche. Die zuerst gebauten Automobile — einerlei, von wem sie konstruiert waren — besaßen ja eigentlich auch nur aus einem dem Pferdewagen ähnlichen Gefährt, welches vorn eine Einrichtung erhalten hatte, um es vom Kutschersitz aus lenken zu können und deren Hinterachse auf irgendeine Art durch den Motor angetrieben wurde. Die typischen Formen des Pferdewagens waren aber absolut erhalten geblieben.

Durch allmähliche Vervollkommenung des maschinentechnischen Teiles ging dann der junge Automobilbau dazu über, eine Trennung zwischen dem zur Fortbewegung dienenden Teil, also der eigentlichen Maschine und dem Wagenkasten, also dem Karosserieaufbau, vorzunehmen.

Aber selbst als die Entwicklung schon soweit vorgeschritten war, fiel es den Konstrukteuren immer noch ungeheuer schwer, die Kutschenform zu verlassen. Sie gaben sich im Gegenteil die größte Mühe, den maschinellen Teil des Chassis so zu umkleiden, das ganze Fahrzeug so herzurichten, daß, soweit wie irgend möglich, die Anlehnung an den Pferdewagen gewahrt blieb.

Jahrelang sind diese keine Berechtigung habenden und nur durch das starre Festhalten an Überlieferungen geschaffenen Formen erhalten geblieben und zwar nicht nur bei uns in Deutschland, sondern auch in Frankreich und in England. Nur ganz allmählich und schrittweise gelang es den Konstrukteuren, sich von den alten Anschauungen zu trennen.

Einer Sprung nach vorn machte dann die Formenentwicklung durch die Prinz-Heinrich-Fahrten, bei denen zum erstenmal Karosserien auftauchten, welche die Anfänge der Zweckmäßigkeitformen zeigten. Nach Überwindung der ersten Scheu brach sich dann diese Zweckmäßigkeitform in einem immer schneller werdenden Tempo Bahn. Die vielen Leisten und Zierarten der Karosserien liefen fort. Der Übergang vom Kühler über die Motorhaube zur Karosserie wurde als laufende Linie ausgeführt. Der Fahrersitz wurde durch Türen geschlossen; die Sitze wurden tiefer gelegt, und die ganze Karosserie erhielt eine bessere Linie, da die über die Karosserie ragenden hohen Rücklehnen hinter den Sitzen ebenfalls entsprechend niedriger wurden und allmählich ganz fortfielen, und nachdem dann auch noch die unruhige und wilde Linienführung der Oberkante der Seitenwände der offenen Karosserie, bzw. der Oberkante des Unterlagers bei geschlossenen Karosserien durch ruhige gerade verlaufende Linien ersetzt wurde, war im Jahre 1911 die Hauptentwicklung zur Zweckmäßigkeitform vollendet.

Aber die einmal in Fluß gebrachte Bewegung der Formenänderung war nicht ohne weiteres aufzuhalten, und sie ging daher in weiterer Verfolgung des einmal eingeschlagenen Weges in der nächsten Zeit vielfach über das Ziel hinaus. Es entstanden z. B. die Karosserien der fliehenden Linie, bei denen alles auf lange niedrige Flächen eingestellt war. Das diese Linie störende Verdeck wurde in die Karosserie eingebaut. Die Stadtlampen wurden vorn am Windschutz oder am Kotflügel eingebaut. Die Windschutzscheiben wurden so niedrig gehalten, daß sie ihren Zweck verfehlten. Die geschlossenen Karosserien wurden immer runder ausgeführt, um jeden Angriffspunkt für die Luft zu vermeiden usw.

Bemerkenswert war, daß die Führung in der Bewegung, die alte Pferdewagenform zu verlassen und zu einer brauchbaren Zweckmäßigkeitform zu kommen, absolut in den Händen der deutschen Konstrukteure lag, während das Ausland nur zögernd folgte. Zu dieser Zeit, also von 1911 bis 1914, hat der deutsche Karosseriebau eine Glanzzeit gehabt. Er war der Schrittmacher für die Vervollkommenung der Karosserieformen geworden und hatte damit zusammenhängend — man kann wohl sagen — die Führung in der Karosserie-Industrie der Welt übernommen. Es war dies deswegen besonders bemerkenswert, weil bis dahin für den Wagenbau Frankreich

bezw. Paris absolut tonangebend gewesen waren. Für einen Wagenbauer, der seine Sache verstehen wollte, war es vor dieser Zeit das größte Renommé, wenn er einige Jahre in Paris zugebracht hatte. Die Pariser Fachzeitschriften waren bei uns ziemlich tonangebend. Dieses Bild hatte sich auf einmal geändert. Wenn auch das Ausland zuerst der sogenannten deutschen Mode anerkennend gegenüberstand, so konnte es sich auf die Dauer den von uns kommenden Einflüssen doch nicht entziehen, weil unsere Konstruktionen aufgehaut waren auf den Erfordernissen der Praxis.

Dann kam der Krieg und damit innerhalb weniger Wochen die Stilllegung der fortschrittlichen Bewegung. Im großen ganzen hörte der Karosseriebau auf. Die geringe Menge Karosserien, die noch gebaut wurde, war für das Heer bestimmt. Es waren reine Nutzfahrzeuge, bei denen die Form keine Rolle spielte. Außerdem hatten sich die meisten Karosseriefabriken auf den Bau von Militärfahrzeugen, wie Proviantwagen, Munitionswagen und dergleichen, umgestellt und legten auf den Karosseriebau keinerlei Wert, weil jeglicher Absatz fehlte.

Erst nach Beendigung des Krieges wurden im Jahre 1919 die 1914 verloren gegangenen Fäden wieder gesucht. Aber die Weiterentwicklung setzte auch dann zuerst nur sehr allmählich ein. Leider wurde auch jetzt erst vor dem Krieg schon eingeschlagene Weg der Überentwicklung der Formen zuerst fortgesetzt. Selbst die Automobilausstellung im Jahre 1921 bot hierfür noch ein treffendes Bild. Ein Teil der ausgestellten Karosserien war sowohl der Form wie auch der Ausstattung nach für alles andere besser geeignet, als wie als Fahrzeug für die Landstraße zu dienen.

Es darf hierbei allerdings nicht vergessen werden, daß zu dieser Zeit die Fühlung mit dem Auslande, die beruhigend und ausgleichend hätte wirken können, so gut wie nicht vorhanden war und daß ferner ein Teil der als Käufer auftretenden Automobilkundschaft aus Leuten bestand, die um jeden Preis einen Wagen haben wollten, der extravagant gebaut war, die dafür aber auf guten Geschmack weniger Wert legten.

Zwischenfakten möchte ich hier noch, daß es trotz dieser Bewegung einige wenige Fabriken gegeben hat, die es verstanden haben, ihre Fabrikate in ruhiger und edler Form zu halten, die also diesen über das Zielhinausschießenden Entwicklungsweg gar nicht oder in einem sehr geringen Maße mitgemacht haben.

Amerika, welches vor dem Kriege mit den Karosserieformen absolut rückständig war, hat in der Zwischenzeit das schnellste Rennen gemacht. Der Amerikaner war nicht beeinträchtigt durch irgendwelche Traditionen. Er hat das ihm zuzugewandte Gute genommen, wo er es fand und hat es auf seine Weise weiterentwickelt. Wir können ruhig sagen, er hat dies zum großen Teil mit soviel Verständnis und Geschick gemacht, daß der amerikanische Karosseriebau uns heute Formen bringt, die man in ihrer ruhigen soliden Linienführung absolut als edel bezeichnen kann. Die Ausstattung der Wagen ist zweckentsprechend und einfach, aber sehr solide. Keinerlei unnütze Ausstattungsstücke sind beliebt.

In Deutschland ist zurzeit die Entwicklung, die auf Grund der Fühlungnahme mit dem Auslande eingesetzt hat, immer noch nicht abgeschlossen. Aber wenn nicht alles täuscht, dann wird betreffs der künstlerischen und edlen Formgebung der Karosserie in aller Kürze die Führung wieder an die deutsche Industrie übergehen.

Italien hat eine eigene Formgebung im Karosseriebau nicht. Die Italiener kombinieren hauptsächlich zwischen den verschiedenen Ausführungen unter Anlehnung an die französische Type. Es soll nicht verkannt werden, daß dies teilweise mit viel Geschick und Kunstverständnis erfolgt.

Bevor ich das Gebiet der Formgebung verlässe, möchte ich noch einige Worte zu der Entwicklung der verschiedenen Typen der Karosserien sagen.

Limousinen-Karosserien mit einem durch eine einfache Führerscheibe geschützten Führersitz gibt es abgesehen von Droschkenfahrzeugen auf der ganzen Welt kaum mehr. Innerhalb der letzten Jahre sind alle Automobile erzeugenden Nationen dazu übergegangen, ihre Limousinen herzustellen mit vollständig eingebautem Führersitz, und zwar teils mit Trennwand zwischen Führer- und Fondraum, teils, soweit die Wagen als Herrenfuhrer in Frage kommen, ohne diese Trennwand.

Die Fühlung mit dem Auslande wurde dann zuerst von den Fabriken des besetzten Gebietes infolge der vielen dort laufenden Automobile ausländischen Fabrikates aufgenommen. Von diesen Fabriken und dann nachfolgend von den anderen deutschen Werken wurde jedoch schnell der richtige Weg wieder gefunden, und nun setzte sich die Entwicklung der Zweckmäßigkeitsform, die eine Zeit lang tatsächlich verlassen war, wieder fort.

Allerdings war der deutsche Typ jetzt vorgegangen. Die Ausländer, welche die bei uns Platz gegriessene Überentwicklung nicht mitgemacht hatten, zum Teil auch nicht mitmachen konnten, weil ihnen im ganzen betrachtet infolge der Schnelligkeit dieser Entwicklung ein Nachkommen nicht möglich war, haben inzwischen das Automobil mit anderen Augen betrachten gelernt. Es war dort, besonders in Amerika, nicht mehr Luxusfahrzeug, sondern reines Gebrauchsfahrzeug geworden. Das Ausland hatte alles das, was von der deutschen Form für die Zweckmäßigkeit dienlich war, entnommen und weiter entwickelt, alles andere aber zurückgelassen. Sobald nun der deutsche Karosseriebau die gleichen Wege einschlug, war eine gewisse Gleichmäßigkeit der Formen in allen Ländern gegeben. Kleinere Unterschiede sind natürlich immer noch vorhanden. Die typischen Formenverschiedenheiten zwischen den einzelnen Nationen sind heute im E. folgende:

Frankreich hat es immer noch nicht verstanden, sich von den alten Überlieferungen der Kutsche ganz frei zu machen. Immer und immer wieder kommen irgendwelche Kleinigkeiten zum Vorschein, die daran erinnern wie verschmückte Säulen, Rohrgeläch-Imitationen, und dergleichen mehr. Entsprechend seiner Veranlagung liebt es der Franzose außerdem, den Wagen im Innern mit allerlei buntem Kram auszustatten, z. B. mit bunter Holzschnitzerei, verzierten Necessaires, komplizierten Deckenkissen usw. Er sucht seine Entwicklung immer noch in solchen Extravaganzen und geht dadurch Nebenwege, die sich tot laufen müssen.

Die englische Karosserie krankt immer noch an der Form des Überganges von der Motorhaube zur Karosserie, die längere Jahre hindurch durchweg direkt latistrophal war und zum Teil auch heute noch ist. Da aber von Jahr zu Jahr eine Besserung eintritt, im letzten Jahre sogar in ziemlich schnellem Tempo, so wird dieser Übelstand wohl in Kürze beseitigt sein. Im übrigen ist die in England beliebte Ausstattung als sehr solide und zweckentsprechend anzusehen.

In Amerika bauen außer Ford fast alle Fabriken hauptsächlich Limousinen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß dort der Wagen fast ausschließlich als reiner Gebrauchsgegenstand angesehen wird, der für seinen Zweck im Winter und im Sommer gleich geeignet sein soll. Zum Teil machen sich auch die Einflüsse des Klimas geltend, besonders in den nördlichen Staaten, und außerdem ist die amerikanische Dame gewöhnt, in reicher Toilette zu fahren; dies ist im offenen Wagen nicht angängig.

Landulet-Karosserien gibt es in Amerika überhaupt nicht, und die offenen Karosserien, also die Phaetons, fahren fast sämtlich ständig mit aufgestelltem Verdeck. Teilweise sind diese Verdecke überhaupt nicht zum Zusammenklappen eingerichtet. Die Gründe dafür dürften die gleichen sein, die ich schon vorher betreffs der Limousinen erwähnte.

Eine englische Spezialität ist die Allwetter-Karosserie. Der verhältnismäßig starke Gebrauch dieser Karosserie ist auf das Klima bzw. das unbeständige Wetter in England zurückzuführen. In den letzten Jahren hat jedoch die Benutzung dieser Karosserietypen stark nachgelassen.

Vor einer einfachen Übertragung dieser kurz ange deuteten Entwicklung der Typenverhältnisse auf Deutschland muß aber gewarnt werden. Entwicklungen dieser Art haben als Grundlage immer eine Notwendigkeit in irgendeiner Form und dort, wo diese Notwendigkeit fehlt, nimmt die Entwicklung selbsttätig andere Richtungen ein. Man kann dieser Richtung wohl durch Beeinflussungen Kurven beibringen, aber grundlegend ändern kann man sie dadurch nicht.

Fabrikation:

Über die Aufertigungsart der ersten Karosserien ist wenig zu sagen. Diese wurden vom Wagenbauer nach den Erfahrungen und den Formen des Kutschenbaus hergestellt.

Als dann die Trennung zwischen dem Chassis und der Karosserie erfolgte war und als im Verlauf der weiteren Entwicklung die Stückzahlen in der Automobilherstellung angingen eine größere Rolle zu spielen, ging ein Teil der Wagenfabriken dazu über, sich auf den Karosseriebau zu spezialisieren. Es entstanden allmählich Beschlagteilkonstruktionen, wie Türschlösser, Scharniere, Windschutzscheiben, Notsitze und dergleichen, die nur für Automobilkarosserien zugeschnitten waren und deren Anfertigung von Spezialfabriken in die Hand genommen wurde.

Die Anfertigung der Karosserien erfolgte aber immer noch nach dem handwerksmäßigen Prinzip. Wenn eine Karosseriefabrik eine Serie von zwölf Karosserien in Auftrag erhielt — 12 Stück war damals eine schöne Serie —, dann bekamen — um ein Beispiel zu bringen — verschiedene Kastenmacher mit je einigen Helfern jeder mehrere Karosserien zu bauen. Die Schirmmeister oder Feuerschmiede mit ihren Zuschlägern und ihren Bankarbeitern erhielten ebenfalls jeder einige Karosserien zu beschlagen. Die Anfertigung der Polster- und Lackierarbeiten erfolgte nach dem gleichen Prinzip, und das Ende davon war, daß die 12 Karosserien je nach dem Geschmack und dem Können der einzelnen Leute verschieden ausfielen.

Die Hauptkonkurrenz der einzelnen Firmen bestand darin, einmal sich gegenseitig die besten Facharbeiter fortzuholen und zum anderen, sich die Kundschaft durch ständig wechselnde Formgebung herauszuholen. Infolge dieses ständigen Formwechsels waren naturgemäß die Zeichnungen äußerst primitiv gehalten, da für jede einzelne Karosserie neue Entwürfe gemacht werden mußten. Teilweise wurden sie sogar mit Kreide auf schwarze Tafeln gezeichnet. Mit selber ist z. B. in jungen Jahren während der praktischen Ausbildung passiert, daß mir mein Chef über um 5 mm zu stark ausgefallene Hölzer Vorwürfe machte und mir dann sagte, sie ich ihm an der Tafel die Holzstärke an Hand seiner Zeichnung vorzeigend: „Ja, mit Kreide kann man so genau nicht zeichnen. Die Maße müssen Sie eben selber wissen, wenn Sie etwas können wollen“. Stücklisten, richtige Beschlagzeichnungen und dergleichen waren unbekannte Dinge

Als im weiteren Verlauf der Entwicklung die Automobilfabriken dann teilweise dazu übergingen, ihre Karosserien in kleinen Serien selber anzufertigen, wurden infolge der Organisation dieser Werke allmählich wohlordnungsgemäße Zeichnungen und Stücklisten hergestellt, aber die Anfertigung der Karosserien blieb trotzdem eine handwerksmäßige in vergrößertem Maßstabe.

Den ersten Versuch, eine richtige Fabrikation in den Karosseriebau hineinzubringen, machte die Delmenhorster Wagenfabrik. Dieses Werk konnte sich aber aus verschiedenen Gründen nicht halten. Teils waren auch zu erst hier — was ja begreiflich ist — noch nirgends eingeschlagen worden; teils lag es aber wohl daran, daß zu dieser Zeit der Karosseriebau für die Anfertigung größerer Serien noch nicht ganz reif war. Es ist jedoch nicht zu leugnen, daß die Arbeiten des Delmenhorster Werkes sehr anregend gewirkt haben.

Aus den verschiedenen Karosseriefabriken entwickelten sich dann allmählich einige Firmen, welche die Idee der rationalen Serienfabrikation aufgegriffen hatten, dahin, daß sie anfangen, neben der Einzelerzeugung auch größere Serien zu entsprechend billigeren Preisen in Auftrag zu nehmen. Bei der Firma Lindner war dies z. B. im Jahre 1913 der Fall. Einige Automobilfabriken, die — den Erfordernissen der Zeit Rechnung tragend — sich ebenfalls frühzeitig auf den Bau größerer Serien einstellten, hatten insofern viel leichteres Arbeiten als die Karosseriefabriken, als sie ihr eigener Auftraggeber waren und dadurch eine bessere Dispositionsmöglichkeit besaßen. Die Karosseriefabriken hingegen hatten einmal Serienaufträge vorliegen, während es das andere Mal wieder daran mangelte, denn Automobilfabriken, die sich zur Vergabe von Serienaufträgen entschließen konnten, gah es zu dieser Zeit herzlich wenig. Außerdem fabrizierten fast alle Automobilfabriken soviel Typen, daß die Anfertigung einer größeren Anzahl Karosserien gleicher Art schon aus diesem Grunde ausgeschlossen war.

Die Vorbedingungen einer richtiggehenden Fabrikation waren also zu dieser Zeit noch nicht gegeben. Diese erfüllten sich erst, als in der Zeit nach dem Kriege zuerst sehr zögernd, dann allmählich in schnellerem Tempo die

Automobilfabriken zu der Überzeugung kamen, daß es im Interesse einer besseren Fabrikationsmöglichkeit und zusammenhängend damit zur Erzielung billigerer Verkaufspreise nötig sei, eine starke Beschränkung der Typen — sowohl der Fahrgestelle wie auch der dazu gehörigen Karosserien — vorzunehmen. Hierdurch wurde der Weg für eine rationelle Herstellung in größeren Serien frei gemacht, und als Folge davon stiftete die Firma Lindner im Jahre 1920 als erste Karosseriefabrik die Anfertigung von Einzelkarosserien ganz ein. Wohl war es im ersten Augenblick schwer, der alten Kundschaft, die zum Teil seit sehr langen Jahren mit der bereits 100 Jahre bestehenden Fabrik gearbeitet hatte, den Stuhl vor die Tür zu stellen; aber die weitere Entwicklung hat die Richtigkeit dieser Disposition erwiesen.

Inzwischen waren nun auch die Beziehungen zum Ausland wieder aufgenommen worden, die vor allen Dingen zu der Feststellung führten, daß besonders Amerika in dem letzten Jahrzehnt ungeheure Fortschritte in der wirtschaftlichen Herstellung gemacht hatte.

In Amerika hatte sich indessen Zeit das Automobil absolut zu einem Gebrauchsfahrzeug entwickelt. Ein großer Inlandmarkt war vorhanden. Unter Führung der Ford'schen Fabrik ging daher die amerikanische Automobilindustrie in großartigster Weise dazu über, immer größere Mengen zu fabrizieren und ihre Betriebe auf diese Massenanfertigung einzustellen, um die Herstellungskosten herunterzuziehen. Die Folge des ständig billiger werdenden Verkaufspreises war ein andauernd sich vergrößernder Kundenkreis, der dann wiederum eine vergrößerte Produktion erfordert. Der Kreislauf war hierdurch geschlossen.

Naturngemäß mußte der Karosseriebau, sei es, daß er in den Händen der Automobilfabriken

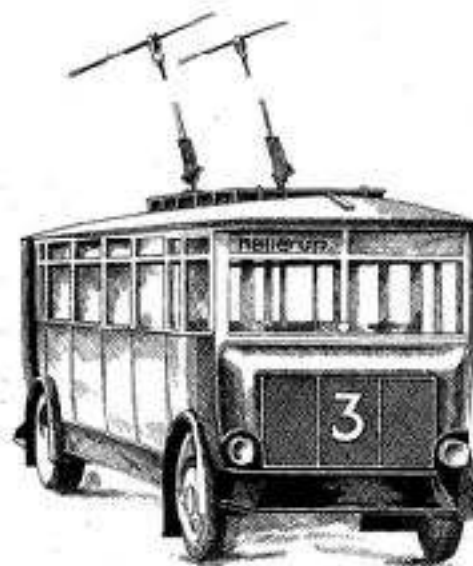
lag oder sei es, daß er, wie es in den U.S.A. sehr viel der Fall ist, von selbständigen Spezialfabriken betrieben wurde, diese Entwicklung mitmachen. Aus eigenem Augenschein kam ich die Besätigung geben, daß es die Amerikaner verstanden haben, den an sie herangetretenen Aufgaben nicht nur gerecht zu werden, sondern sie in der großzügigsten Art und Weise zu lösen.

Daß der Automobilbau bei uns in Deutschland noch große Aufgaben zu erfüllen hat, ist wohl unbestritten. Die Automobil- und Zubehörfabriken müssen in gemeinschaftlicher Arbeit schnellstens dahin kommen, unseren Inlandmarkt zu konkurrenzfähigen Preisen restlos wieder an sich zu ziehen, und sie alle sollten auch jetzt schon den Gedanken und den festen Entschluß in sich verankern, daß es für unsere Automobilindustrie lebensnotwendig ist, unter Benutzung der Plattform des deutschen Marktes die Herstellungsverfahren so durchzubilden, daß wir auf dem Weltmarkt als ebenbürtige und konkurrenzfähige Gegner auftreten können.

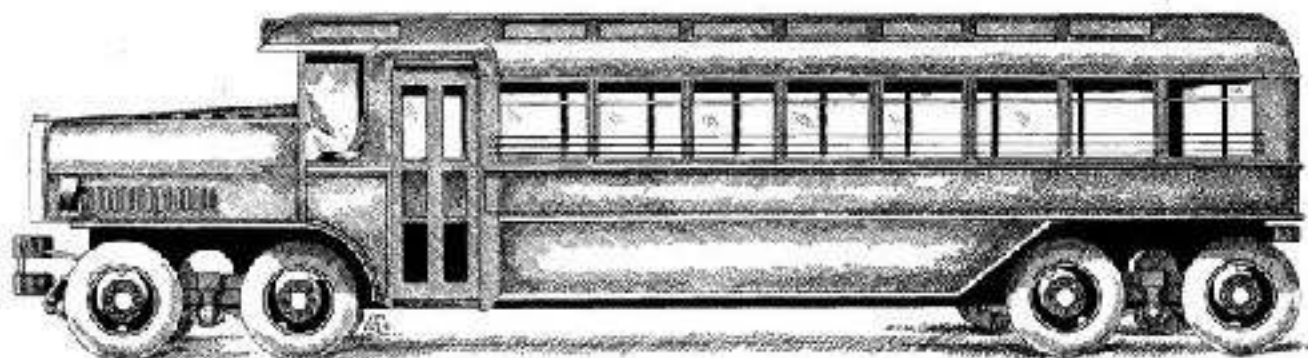
Wird es den deutschen Karosseriefabriken möglich sein, die ihnen innerhalb dieser Aufgabe zufallende Mission zu erfüllen? Ich beantworte diese Frage mit einem vorbehaltlosen ja.

Der Weg zu dem Ziele ist uns klar vorgezeichnet durch die Richtung, die die Entwicklung der amerikanischen Automobil-Industrie auch uns Karosseriefabrikanten gewiesen hat. Leider war aber dieser etwas schnurgerade Linie aufweisende Weg bislang für uns nicht gangbar. Er war verbaut durch das Hindernis der fehlenden Stückzahlen.

Jede wirtschaftliche Herstellung bedingt eine gewisse Mindeststückzahl, die von den Kosten der Fabrikationsanlage für die Type abhängig ist. Je billiger die Herstellungspreise werden



Schienenloser, elektrischer Straßenbahnwagen, der auf der Strecke Kopenhagen-Bornhöved Verwendung findet



Drehgestellomnibus der Chicago and Alton Railroad Co. Der Wagen hat eine Länge von 10,8 m und können damit 72 Personen befördert werden.

sollen, desto mehr Maschinen, Vorrichtungen und Werkzeuge müssen beschafft werden, desto schwieriger und langwieriger werden die Einrichtungen für die Fabrikation mit den unendlichen Vorbereitungsarbeiten der Aufstellung der Arbeitspläne und Operationsstudien und desto länger dauert es, bis alle Rädchen des Betriebes sich reibungslos drehen bzw. die Fabrikation eingelaufen ist. Erst dann kann der Fabrikationsapparat auf volle Tourenzahl gebracht werden, erst dann können die Vorarbeiten und Einrichtungen der für vieles Geld geschaffenen Hilfsmittel die erwarteten Vorteile bringen.

Alle diese Hilfsmittel nützen aber nichts, wenn über die zum Einlaufen der Fabrikation benötigten Stückzahlen hinaus für die dann erst beginnende eigentliche Herstellung keine Stücke mehr zur Verfügung stehen, weil die Aufträge zu klein sind. Wenn nicht eine wirtschaftliche Verschwendung infolge des Verlustes der investierten Gelder erfolgen soll, kann die Schaffung arbeitsparender Einrichtungen nur vorgenommen werden bei Stückzahlen, die nicht nur eine Amortisation ermöglichen, sondern bei denen darüber hinaus noch die Verbilligung der Fabrikation zum mindesten als wahrscheinlich anzusehen ist.

Noch schärfere Einwirkungen bringt die Herstellung nach dem Verfahren der Fließarbeit. Es sind in diesem Falle nicht nur die noch komplizierteren Vorarbeiten und Einrichtungen zu berücksichtigen. Die Fließarbeit bedingt vor allen Dingen ein tägliches gleichmäßiges Lieferquantum. Sie läßt es nicht zu und wird zerschlagen, wenn Woche für Woche Dispositionsänderungen erfolgen. Außerdem ist es hinsichtlich der Erzeugungskosten ein ganz erheblicher Unterschied, ob 1 oder 10 oder 25 Karosserien pro Tag geliefert werden.

Die Fabrikation mit gleichmäßigen laufenden Dispositionen und mit großen Stückzahlen, die bei der amerikanischen Auto-Industrie seit längeren Jahren besteht und die sie groß gemacht hat, fehlt aber leider in Deutschland.

In mehr gefühlsmäßiger als durch Zahlen belegter Erkenntnis der Richtigkeit der Vergrößerung der Fabrikationsserien machten sich im Karosseriebau schon frühzeitig und zwar schon in der Vorkriegszeit Bestrebungen zur Vereinheit-

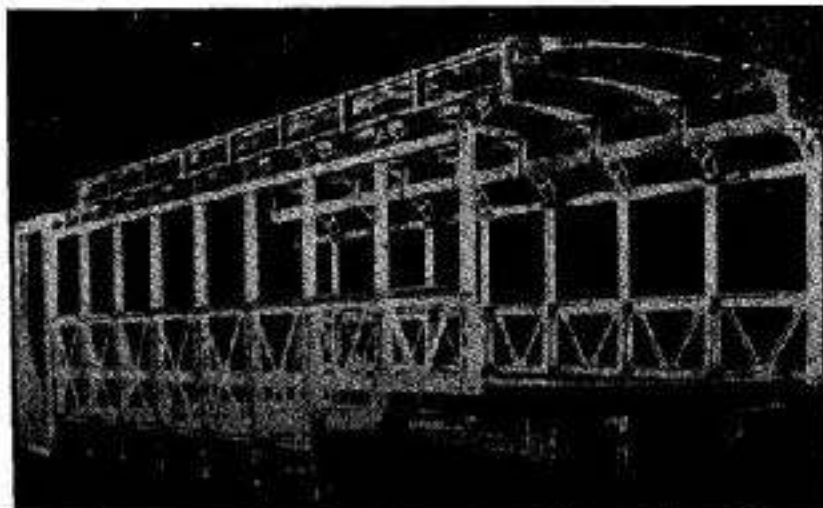
lichung der Chassismaße geltend. Es sollte hierdurch die Möglichkeit herbeigeführt werden, durch Zusammenlegen mehrerer kleiner Aufträge einen großen Fabrikationsauftrag einer Type zu bilden.

Damals gelang es mir, durch gründliche Bearbeitung der Frage je eine offene und geschlossene 6-sitzige Karosserie zu konstruieren, die in den Grundmaßen für 10 bis 16 PS. Chassis von 8 Automobilfabriken zu verwenden waren. Diese Karosserien wurden ohne Auftrag in Serien von 50 bis 100 Stück in die Fabrikation gegeben, bis auf den Windschutz und einige Füllhölzer fertig gemacht und dann an die Kundschaft verkauft. Diese erste Durchführung der Schaffung von Einheitsmaßen war ein Versuch zur Lösung des Problems durch eine einzelne Karosseriefabrik. Er war zum Tode verurteilt, da die Automobilfabriken keinen Wert auf eine Vereinheitlichung legten. Tatsächlich waren dann auch nach einigen Jahren infolge des Entstehens neuer Typen die Grundmaße der fraglichen 8 Werke soweit auseinandergefallen, daß sie nicht mehr zusammengebracht werden konnten.

Auch die in den ersten Jahren nach dem Kriege vorgenommenen schüchternen Versuche zur Annäherung der Anschlußmaße an eine einheitliche Formel blieben leider erfolglos.

Aber dann kam 1925 der Einbruch der Amerikaner und gleichzeitig die schwere Wirtschaftskrise, die im Anfang die deutsche Automobilindustrie zu zerstören drohte, die dann im weiteren Verlauf zu der Idee der Vereinheitlichung dadurch beitrug, daß sie einen Teil der finanziell schwachen Werke ausschied und die vor allen Dingen alle beteiligten Kreise endlich klar erkennen ließ, daß das Bestehen unserer Automobil-Industrie abhängig war von der Durchführung großzügiger Fabrikationsgedanken.

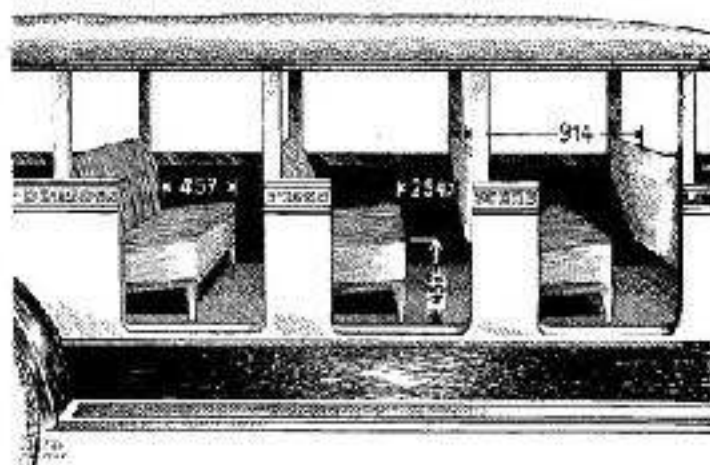
Auf dem durch die Not vorbereiteten Boden gediehen dann die Arbeiten der Vereinheitlichung wesentlich besser. Sie führten in kurzer Zeit zu dem Resultat, daß, wenn wir auch heute immer noch keine einheitlichen Anschlußmaße für die Karosserie haben, wir doch von einer gewissen Übereinstimmung sprechen können, die eine wesentlich verbesserte Fabrikation gewährleistet.



Stahlgerippe des obigen Drehgestellomnibusses

Endlich war es möglich, den bisher nicht durch die Schuld der Karosseriefabriken versperrten Weg für die Fabrikationstechnik frei zu machen, und im gleichen Augenblick setzte auch die Umstellung ein. Neue Arbeitspläne wurden ausgearbeitet, dreifach wirkende Ziehpressen zur Herstellung der Stahlmängel aufgebaut, Zieh- und Preßwerkzeuge für Hunderttausende von Mark in Arbeit genommen, Kanaltrockenöfen mit automatischer Förderung zur Herstellung der Lackierung bestellt, Montageketten und Materialförderbahnen gebaut, mit einem Wort die Mechanisierung und Amerikanisierung der Fabrikation bekamen ihren freien Lauf.

Wenn auch diese kurz angedeutete Entwicklung noch nicht abgeschlossen ist, so glaube ich doch heute schon sagen zu können, daß es uns gelingen wird, in absehbarer Zeit dahin zu kommen, daß die Karosserie innerhalb 5 normaler Arbeitstage das Werk verlassen kann und zwar gerechnet vom Beginn des Zusammenbaues bis zur Ablieferung der fix und fertig gepolsterten und lackierten Karosserie. Da die gleiche Arbeit vor nicht langer Zeit noch einen Termin von sechs Wochen



Sitzabstände eines Aussichtswagens mit starrem Dach

Wir unterscheiden heute folgende Konstruktionen:
Holzgerippe mit Stahlarmierung und Stahlmantel,
Stahlgerippe mit Holzeinbauten und Stahlmantel,
Leichtmetallkarosserien,

Holzgerippe mit Kunstledermantel.

Neu sind alle diese Bauarten nicht. Die Holz-Stahl-Kombination stammt aus der Vorkriegszeit.

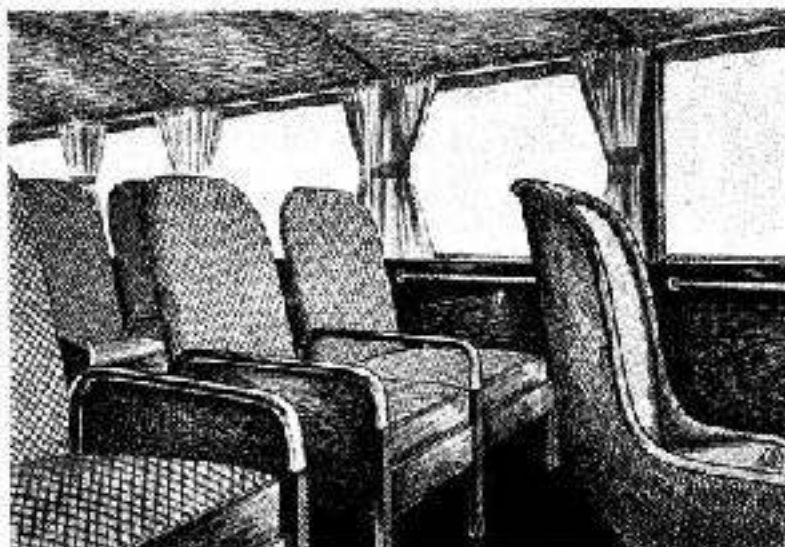
Die ersten Patente der Stahlkarosserie reichen ebenfalls bis vor den Krieg zurück.

Die Leichtmetallkarosserien wurden vor dem Kriege in Amerika eine Zeit lang serienmäßig hergestellt, z. B. im Jahre 1912 von den Packard-Werken.

Nur die Kunstleder-Karosserie erblickte erst nach dem Kriege das Licht der Welt.

Über die Zukunftsaussichten dieser verschiedenen Bauarten möchte ich folgendes bemerken:

Die Konstruktion der Holz-Stahl-Kombination hat sich in der Praxis allen Beanspruchungen gewachsen gezeigt und bestens bewährt. Sie erzeugt keine läßlichen Nebengeräusche und ist in der Formgestaltung beweglicher wie die Stahlkarosserie, die infolge der unendlich großen Zahl der teuren Werkzeuge nur nach Erzeugung einer riesigen Stückzahl geändert werden kann. Ferner sind die Konstruktionsteile des Holzgerippes nicht der Gefahr des Verrostens ausgesetzt, wie dies bei den Teilen der aus 2—3 mm starken Blechen bestehenden Bauart des Stahlgerippes der Fall ist, da diese unzugänglichen Konstruktionsteile gegen Angriffe



Inneres eines Omnibusses. Karosserie Bender Body Co., Cleveland, Ohio

in Anspruch nahm, so glaube ich, das Recht in Anspruch nehmen zu können, die vorhin aufgeworfene Frage betreffs der Möglichkeit der Erfüllung der auf die Karosseriefabriken entfallenden Mission mit einem „ja“ zu beantworten. Licht erzeugt Schatten, und der Schatten fehlt auch bei dieser Entwicklung nicht. Die Karosseriewerke mittlerer Größe, die über den Rahmen des kleinen Betriebes hinausgewachsen sind, nicht aber die Millionen starke Finanzkraft zur Verfügung haben, diese Entwicklung mitzumachen, werden ent wurzelt. Dieses volkswirtschaftliche Passivum werden wir aber in Kauf nehmen müssen, denn ich sehe keine Möglichkeit, es zu hindern. Das Ziel des Karosseriebaues muß sein, alles in seinen Kräften stehende dazu beizutragen, die deutsche Automobilindustrie exportfähig zu machen, und alle entgegenstehenden Bedenken müssen sich diesem Endzweck beugen. Ich möchte meine Ausführungen nicht abschließen, ohne einige Worte über die sich durch Verwendung versch. Baumaterialien ergebenden Bauausführungen gesagt zu haben.



Schutz für Automobilisten an Bahnübergängen. In St. Pauli Fallstraße in Florida hat eine Vermeidung von Unfällen an Bahnübergängen die Landstraße an beiden Seiten der Gleise eine halbbarometrische Kassenmauer dergestalt, so daß der Fahrer nicht im schnellsten Tempo geradlinig fahren kann, sondern sein ganzes Augenmerk auf dieses Hindernis legen muß. (Atlantic-Union Co.)

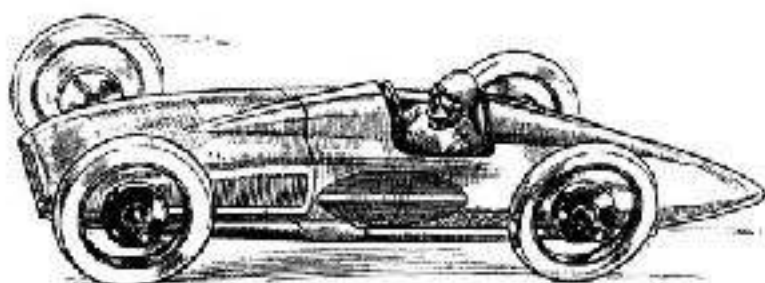


Stanz- und Lötwerk in Blechteile mittels pneumatischer Pressen.

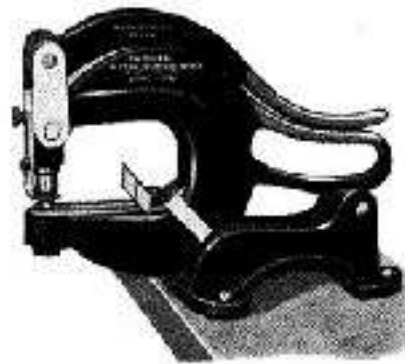
dieser Art nicht geschützt werden können. — Die Stahl-Karosserie ist eine typisch amerikanische Erscheinung, die durch die hohen Löhne der vereinigten Staaten entstanden und auf die riesigen Stückzahlen der billigen Massenfertigung zugeschnitten ist, ebenso wie der Amerikaner auch Stühle, Schränke und dergleichen aus Blech herstellt. Auf die Dauer kann man — abgesehen von anderen Nachteilen — mit diesen Blech-artikeln aber einen kultivierten Geschmack nicht befriedigen. Auch in Amerika scheint diese Erkenntnis sich Bahn zu brechen; denn die General Motor Corp., die bezüglich der Höhe ihrer Fabrikation den Fordwerken ziemlich gleich gestellt werden kann, sie dem Wert nach aber weit übertrifft, weil sie bessere Wagen baut und die Fisher Body Corp., welche die größte Karosseriefabrik der Welt ist, lehnen diese Konstruktion in der schroffsten Weise ab, weil sie befürchten, sich für die Zukunft damit das Geschäft zu verderben.

Ausserdem bezweifle ich persönlich, daß es in Deutschland gelingt, die zur Fabrikation der Stahlkarosserien benötigten großen Mengen zusammenzubringen, besonders wenn man bedenkt, daß die Karosseriefabrik etwa einmal im Jahre gewechselt und der Mode umgepaßt werden müssen. Letzteres wiederum ist für unsere Erzeugnisse, mit denen wir auf dem Weltmarkt Fuß fassen wollen, unbedingt nötig.

Über die Leichtmetall-Karosserie erübrigen sich weitere Ausführungen, da diese vorläufig nur in einzelnen Fällen versuchsweise gebaut worden sind.



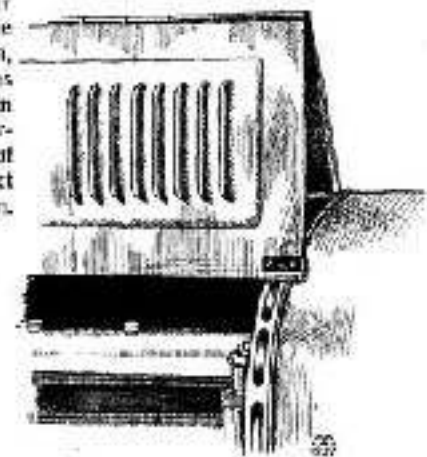
Rennwagenkonstruktion, deren Form so ausgebildet ist, daß die Windwiderstände



Handblechpresse für den Blechkarosseriebau.
Herstellfirma: Hero Manufacturing Co., New-York

Die Kunstleder-Karosserie kann ich nach meiner persönlichen Ansicht eine lange Zukunft nicht zugestehen. Ich betrachte sie als eine Pariser Modesache, die von geschäftstüchtigen Fabrikanten aufgegriffen ist und zwar fast ausschließlich von solchen, die infolge ungenügender Werkzeuggestaltungen nicht in der Lage sind, eine wirtschaftliche Fabrikation für die normalen Karosserien durchzuführen. Es ist eine vorübergehende Erscheinung, welche die allgemeine Entwicklung nicht aufhalten kann.

Alles in allem zusammengefaßt möchte ich nochmals betonen, daß wir Karosseriefabrikanten heute in der Entwicklung unserer Fabrikation den vierten Gang eingeschaltet haben. Ich hoffe und erwarte auf das Bestimmteste, daß es uns in gemeinsamer Arbeit mit den Chassisfabriken möglich sein wird, das große Ziel, das wir uns gesetzt haben, in Kürze zu erreichen. Wohl jeder Fachmann, der in diesem Jahre Gelegenheit hatte, die Automobilausstellungen in Paris, London und Berlin miteinander zu vergleichen, hat den Eindruck gewonnen, daß wir in der Automobilindustrie in dem letzten Jahre einen großen Schritt weitergekommen sind und daher vor der nächsten internationalen Ausstellung in Berlin, auf welcher wir uns mit unseren Olegern messen sollen, keine Furcht zu haben brauchen. Auch das Ausland hat in seiner Fachpresse diese Entwicklung rückhaltlos anerkannt. Wenn wir das eingeschlagene Tempo einhalten, dann muß es uns möglich sein, in Kürze unsere verlorene Stellung auf dem Weltmarkt wieder zu erobern.



Durch Anstrich der Karosserie wird viel-
fach die Lackierung der Karosserieteile
beschädigt, die zum besten Vorgehen werden,
indem ein Gummistreifen an der unteren
Kante befestigt wird.

In dieser Zusammenfassung ist aus heutiger Sicht bemerkenswert: Die Karosserie war in der ersten Phase der frühen Automobile eher nebensächlich. Um 1900 wendete sich das Blatt, als die Autos zuverlässiger wurden und sich auch Damen dafür interessierten. Lange hielt man sich starr an das Vorbild der Kutsche. Die grosse Änderung zu zweckmässigeren Formen entstand um 1910 dank deutscher Rennerfahrungen. Zwischen 1911 und 1914 war Deutschland Schrittmacher im europäischen Karosseriebereich geworden. Dann wurde mit den Rundungen und tiefen Karosserien übertrieben. Im Ersten Weltkrieg verlor „der deutsche Typ“ seine Führungsposition ebenso wie in den ersten Nachkriegsjahren (gemeint ist an Frankreich und England). Frankreich klebte noch mehr am Kutschendesign, und England verpasste die Torpedolinie. Aber Amerika überholte in seiner Unbeschwertheit mit edlen und soliden Karosserien alle Konkurrenten. Deutschland holte zwar wieder auf, die rationelle Fertigung schwächelte aber lange (Ausnahme Lindner in Halle an der Saale) zugunsten der „Spezialfabrikation“. Als noch schwieriger erwies sich die Einführung der Fliessarbeit in Europa. In Deutschland scheiterte schon die Einführung von Einheitsmassen. Die Wirtschaftskrise von 1925 führte dann zusammen mit dem „Einbruch der Amerikaner“ und ihren deutlich billigeren Produkten zu einer existenziellen Krise. Erst unter diesem Druck bekam die „Mechanisierung und Amerikanisierung der Fabrikation“ in Deutschland ihren freien Lauf. Bald konnte eine Karosserie in nur sechs Tagen fertig gestellt werden, statt wie früher in sechs Wochen.

Die Mechanik rückt in den Hinter-, die Karosserie in den Vordergrund

Um 1920 waren die Motoren und anderen mechanischen Teile der Autos deutlich besser, nämlich weniger reparaturanfällig als früher und damit alltagstauglicher geworden. Im obersten Spektrum hatte sich das Niveau der verschiedenen Marken qualitativ und formal angeglichen: „Die Automobilkonstruktion ist heute soweit fortgeschritten, dass es für den Käufer schwer ist, sich für ein bestimmtes Fabrikat zu entscheiden.“ Die Folge davon ist, dass die äussere Erscheinung des Wagens beim Kauf bestimmend wirkt.“ Diese Sätze fielen 1924 bei der Jahresversammlung der amerikanischen Karosseriebauer in Detroit und wurden auf Deutsch publiziert (DFT 1924, 414).

Jetzt schlug noch einmal die Stunde vieler Karosseriekünstler; die perfekte Gestaltung bis ins Detail wurde, wie schon bei den Kutschen um 1900, zum Mittel der Absetzung gegenüber der Massenware. Karossiers machten die traditionellen Concours d'Elégance zu ihrem Laufsteg, auch zur Verkaufsförderung. Das brauchten sie, denn jetzt belebten die grossen französischen Automobilmarken wie Renault und Citroën mit eigenen Karosserien den Markt.

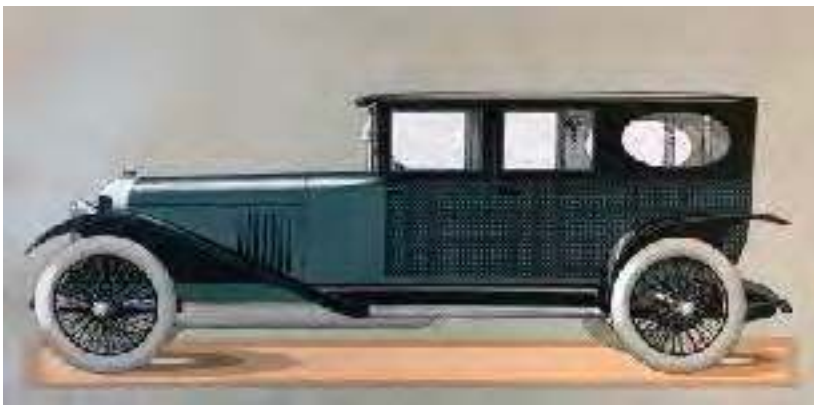


Abb. 249

Spektrum nobler Automobile der Jahre 1920/21 mit verschiedenen Karosserien in modischen Farben, nach einem Supplément der Zeitschrift „La Carosserie Automobile“. Die offenen, sportlichen Wagen sind noch wie in der Kutschenzeit bunter lackiert als die in dunklen Farben gehaltenen Stadtwagen wie vor allem die beiden Wagen unten.

Oben: Roadster auf Chassis De Dion-Bouton und Grégoire.

Mitte: Coupé und Tourenwagen auf Chassis Pic-Pic und Hispano-Suiza.

Unten: Limousine und Landaulet auf Chassis Delahaye und Rochet-Schneider.

Der Präsident der Cadillac Company sagte 1924 (DFT 1924, 414): „Jeder weiss heute, dass die mittlerweile konstruierten Autos sicher und zuverlässig geworden sind. Deshalb ist die Karosserie der wichtigere Verkaufsfaktor als das Chassis.“ Vor allem „die Frau sieht auf die Karosserie, ihre Form, den Komfort und die Bequemlichkeit, die sie bietet.“ Mittlerweile hatten die Frauen als Fahrerinnen erheblich zugenommen und eigene Automobilclubs in verschiedenen Ländern gegründet.

Jetzt waren viele Strassen geteert oder gepflästert, das Staubproblem bestimmte die Garderoben nicht mehr, abgesehen davon, dass geschlossene Karosserien die Mehrzahl ausmachten. Jetzt konnte die für Autofahrten angepasste Kleidung wieder freier gewählt werden. Somit kam etwas zurück, was in der Kutschenzeit ganz wichtig gewesen war, die Abstimmung der Kleidung im Schnitt, den Materialien und in den Farben auf das Fahrzeug und den Fähranlass.

Frankreich: Höhenflüge und drohende Wolken

Frankreich war eine Generation lang die Nummer eins des Automobilismus gewesen. Grund genug, wie so oft in der Geschichte, die bislang erfolgreichen Strukturen aus der Vorgängerzeit (sprich Kutschenzeit) zu bewahren und gleich weiterzufahren. Das hiess: hohe Qualität durch viel Handarbeit von Spezialisten in kleinen bis mittleren Betrieben von einigen Dutzend Mitarbeitern. Schon früh hatten aber Kenner vor der Verzettelung der Betriebe gewarnt. Der populäre Franzose Ernest Archdeacon, Anwalt, Renn- und Ballonfahrer, hatte mit seinem „Warnungsruf an die Franzosen“ die Dinge schon 1907 beim Namen genannt (AAZ Ö 1907): Ein „so künstliches und schwieriges Produkt wie das Automobil (kann) zu einem erreichbaren Preise nur von einer grossen, mit den modernsten Werkzeugmaschinen ausgestatteten Fabrikanlage und unter der Bedingung hergestellt werden, dass die Kosten

dieser Anlage sich infolge der serienweise Erzeugung auf eine möglichst grosse Anzahl Wagen verteilt.“ Der Artikel schloss mit dem Aufruf an die „französischen Kapitalisten“ vom kleinklein wegzukommen und „Grosses zu wagen“.

Dieses Plädoyer für die Serienbauweise und Zusammenschlüsse mit dem Ziel, den Absatz zu vergrössern, verhallte auch in Frankreich lange. Weiter gab es dort wenige grosse und viele kleine Fabriken, die lieber kurzfristiges Lob mit schönen Einzelkreationen anstrebten, als an die Zukunft zu denken. Wie schon beschrieben, bekam um 1910 Frankreich mächtige Konkurrenz durch andere Länder, auch von Deutschland.



Les qualités de nos nouvelles 6 cylindres
l'élégance de leurs lignes, la souplesse
de leur moteur et leur parfaite sus-
pension par cantilevers obliques en
font des voitures de tourisme et de
ville idéales.

RENAULT
BILLANCOURT-SEINE

Salon d'Exposition à Essais
53-Avenue des Champs-Élysées Paris

Abb. 250

Werbung von Renault des Jahres 1921 mit nobler Werkskarosserie.



Abb. 251

Französische Karosserie des Jahres 1928 mit gerundeteren Formen als im kantigen deutschen Stil üblich.

Nach dem Ersten Weltkrieg war Frankreich gegenüber Deutschland wieder im Vorteil. Auch die Krise des Karosseriegewerbes in der Mitte der 1920er Jahre wirkte sich in Frankreich nicht gleich stark aus. Dort gab es weiter einen guten Markt für exklusive Modelle, die nach wie vor massgeschneiderten Spezialkarosserien. Sie wurden zunehmend weniger im kubistisch geprägten deutschen Stil gestaltet, wie es noch die Renault-Werkskarosserie von Abb. 250 zeigte. Jetzt galten fließendere Formen mit über der Gürtellinie weniger hoch gesetzten Aufbauten als en vogue, wie es die hier abgebildeten Beispiele zeigen. In den 1920er Jahren erreichten schliesslich französische Karosserien höchste gestalterische Qualität.

Diese Entwicklung lässt sich exemplarisch der Hauptzeitschrift des französischen Karosseriegewerbes ablesen, der seit 1911 erschienenen „L'Auto-Carosserie – Revue pratique des Industries de la Voiture“. Sie hatte bis 1938 das gleiche Gewicht wie zur Kutschenzeit der schon mehrfach genannte „Guide du Carrossier“ und das Konkurrenzblatt „La Carrosserie Française“. (Beide Blätter hatten den Übergang ins Automobilzeitalter nicht nachhaltig geschafft.) Die neue Fachzeitschrift erschien in grösserem Format und in schickerer Aufmachung als das entsprechende deutsche Organ. Darin gab es – auch anders als in Deutschland – viele Inserate von grossen Karosseriefirmen und Zulieferern. Wie zuvor in den Kutschenzeitschriften erschienen in jeder Nummer Pläne für neue Modelle, auch in bunten, beigelegten Einzelbögen.

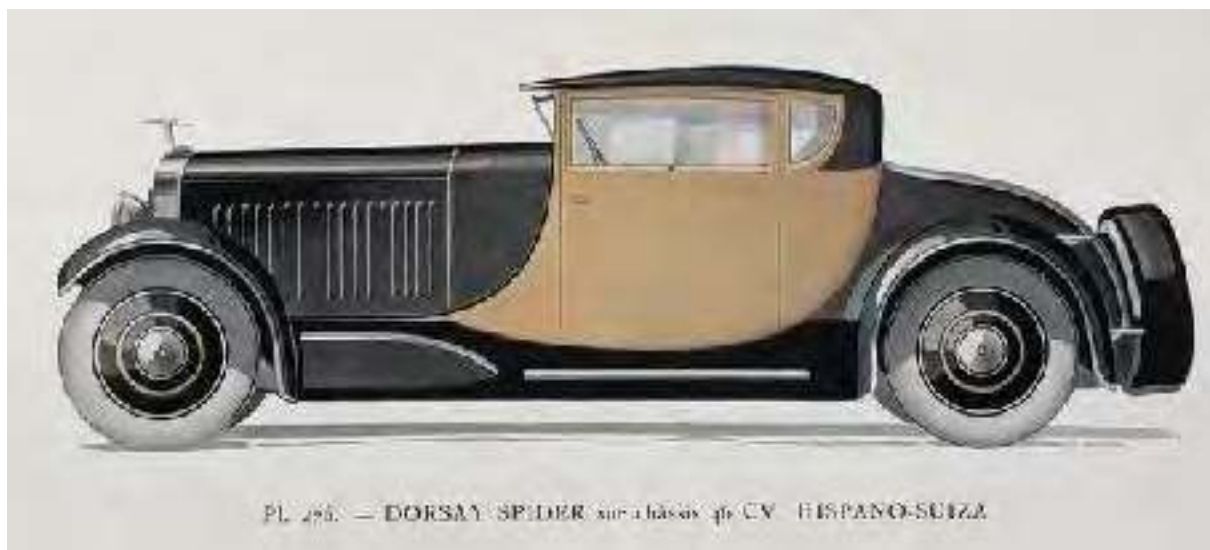


Abb. 252

Beispiel für eine Beilage der französischen Fachzeitschrift „L'Auto-Carosserie“ von 1928, ein modisches Coupé.

Stil und Eleganz spielten bei der in Paris erscheinenden Fachrevue eine grössere Rolle als in den entsprechenden deutschen Fachorganen. Hatten sich schon zur späten Kutschenzeit die Franzosen als Meister des harmonischen Stils verstanden, ging dies in gleicher Manier so weiter. Die neuen deutschen Impulse zur moderneren Karosseriegestaltung um 1910 und später waren den französischen Texten weniger abzulesen. Nach ihrer Krise in den 1920er Jahren kehrten die Deutschen mehrheitlich zum „style français“ zurück. Die neue französische Zeitschrift berichtete regelmässig über die Automobil-Salons anderer Länder, wie die in Mailand, London, Amsterdam oder

Genf. Anders als in Deutschland trat die stilbewusste Leitung der Zeitschrift „L'Auto-Carrosserie“ selbst auch als Organisator von Concours d'Elégance auf. (Diese werden in der Auswertung ausführlicher zur Sprache kommen.) Dort präsentierten die französischen Firmen mit guten alten Namen ihre eleganten Neuheiten. Dazu gehörten vor allem Belvallette, Grümmer, Kellner, Labourdette oder Million-Guiet. Solche Firmen warben ganz bewusst mit ihrer berühmten Vergangenheit dies mit der Hintergrund-Botschaft: Unsere jetzigen Kreationen setzen den aristokratischen Charakter der alten Luxuskutschen fort. Das war die Antwort auf die S. 158 besprochene, ältere Meinung, das Automobil könne nie die noble Eleganz der Equipage erreichen.

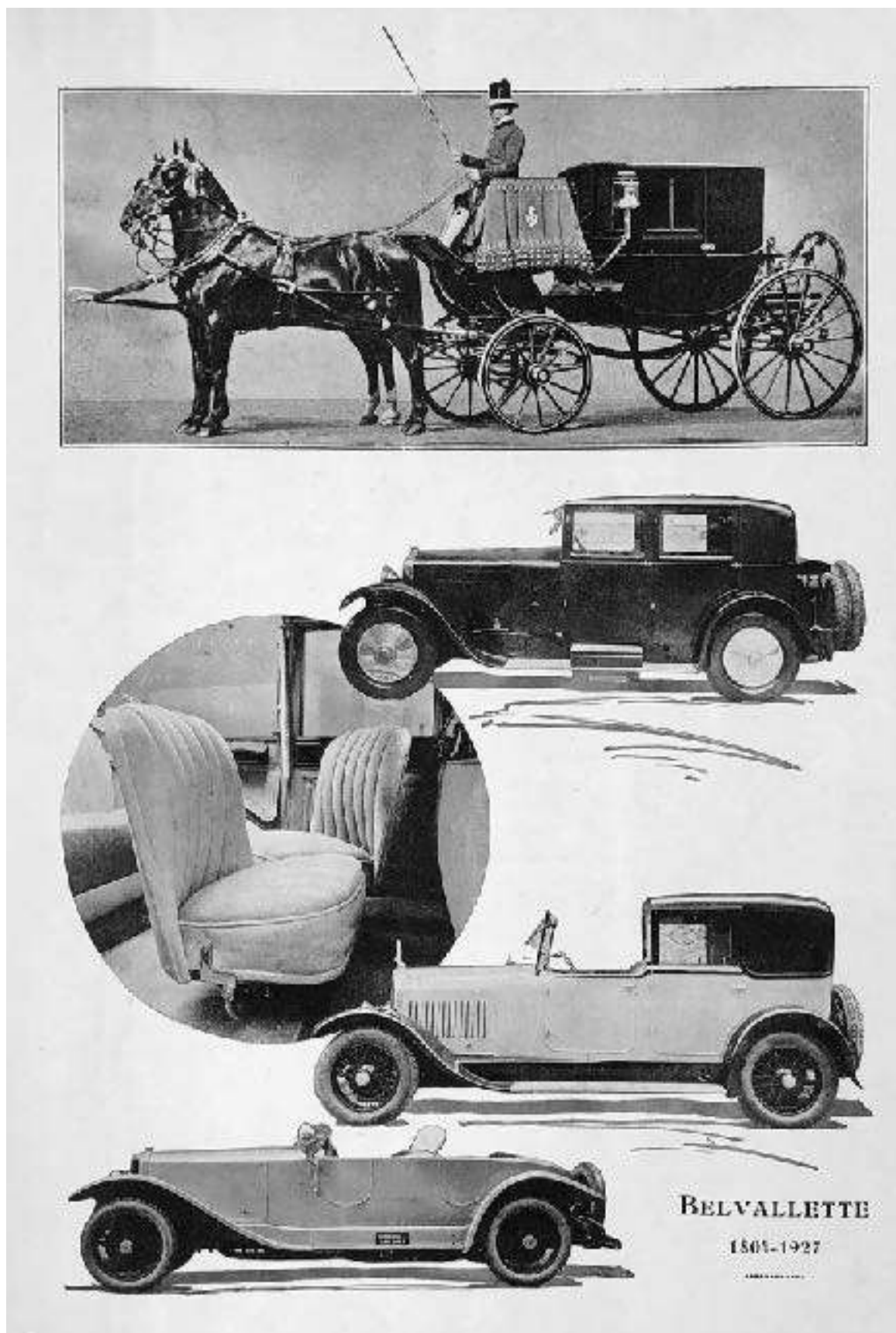


Abb. 253

Würdigung der Pariser Karosseriefabrik Belvallette im Jahre 1927 durch die französische Fachzeitschrift „L'Auto-Carrosserie“. Darin wird erwähnt, Belvallette habe 1924 die von innen gelenkte Limousine erfunden. Auf den Ausstellungen, den Salons und Concours d'Elégance habe sich die Marke bewährt. Das Unternehmen besitze heute ein eigenes Sägewerk ausserhalb von Paris, eine Fabrik in Neuilly vor den Toren von Paris und eine Ausstellungshalle nahe der Avenue du Bois de Boulogne. Dort finde sich die Aristokratie-, Industrie- und Finanz-Elite der ganzen Welt ein. Auch seien die Spitzen Frankreichs, Spaniens, Griechenlands, Hollands und Schwedens treue Kunden der jung gebliebenen alten Marke Belvallette.

Im Jahrgang 1925 der „L'Auto-Carrosserie“ wurde in Zusammenhang mit der Abbildung eines Coupé de ville von Belvallette ganz direkt an die grosse Vergangenheit der noblen Wagen angeschlossen, wie sie noch „nos Grand-Mères“, also „unsere Grossmütter“, benützten. Der Kommentar zu dieser Firma ist exemplarisch für die Eigensicht der französischen Karosseriebranche (AC Juli 1927, 42): Es gibt kein Ausruhen auf den Lorbeeren; sichere Technik, erstklassige Ausführung und perfekter Stil garantieren den Erfolg. Dabei kommt das Stichwort „goût parfait“, der „perfekte Geschmack“ wiederholt vor. Wie in der Kutschenzeit pflegten gewisse Firmen ihre Spezialgebiete weiter, So brillierte die früher vor allem für den Bau von Coachen berühmt gewesene Firma Million-Guiet in der Autozeit mit Sportwagen für eine ähnliche Kundschaft, wörtlich für „sportsmen et de riches amateurs“.

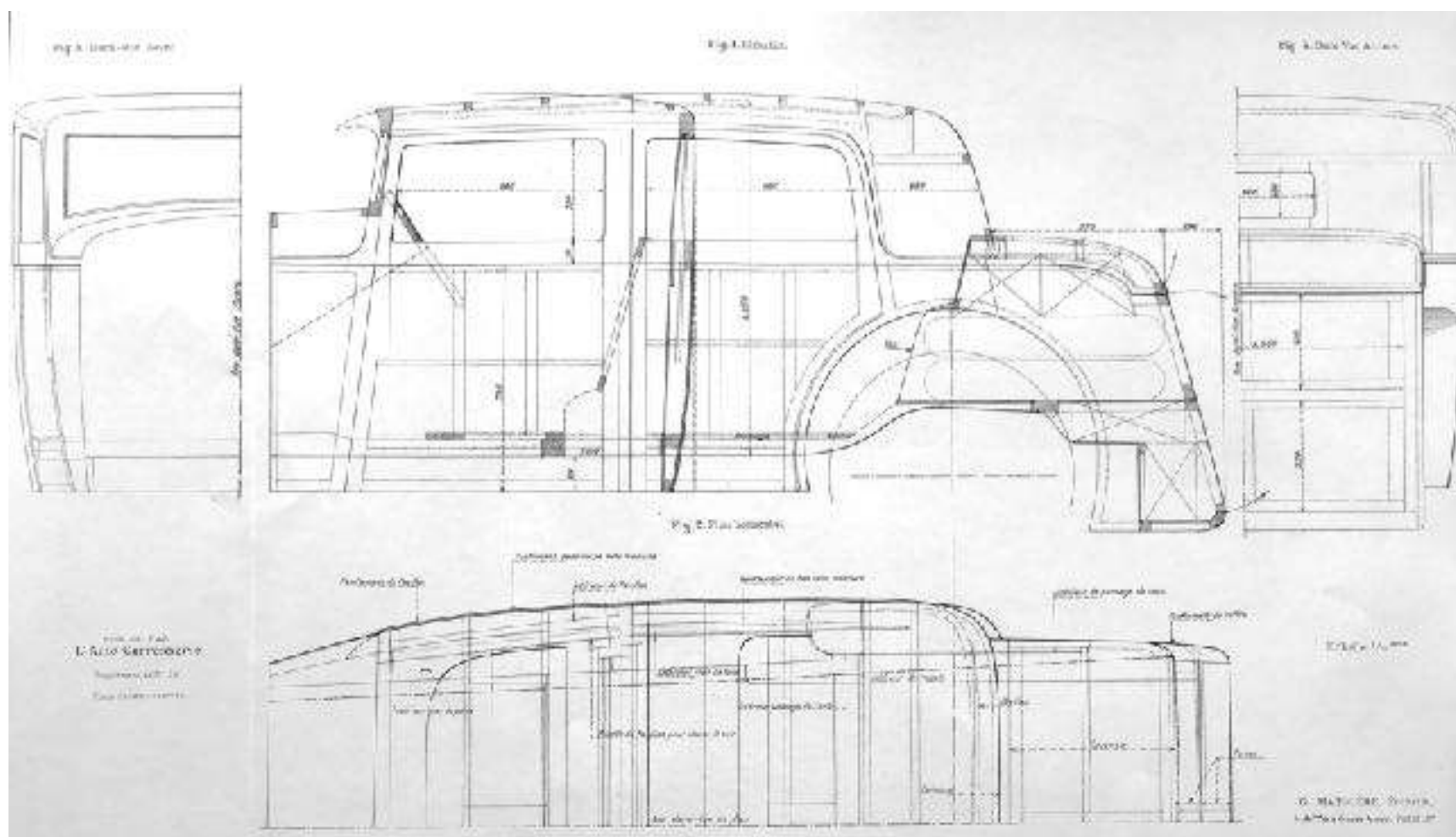
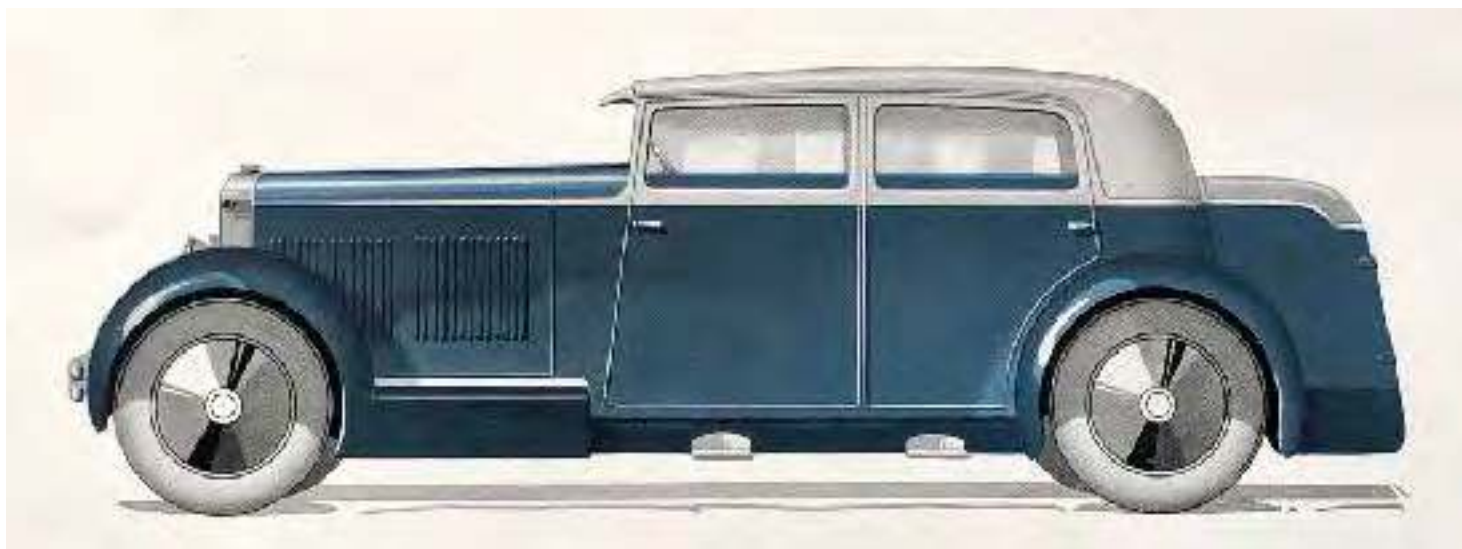


Abb. 254

Berline auf einem Chassis von De Dion: Beispiel für einen der französischen Fachzeitschrift „L'Auto-Carrosserie“ 1928 beigelegten Bauplan mit dem entsprechenden Seitenansicht.

Und die drohenden Wolken? Die Fachzeitschrift „L'Auto-Carrosserie“ kaprizierte sich in den „Roaring Twenties“ der Zeit gemäss vor allem auf Spezialkarosserien, gewissermassen auf die Haute Couture der Branche. Am Rande aber war, wie etwa 1927, von einer gewissen Baisse infolge der zunehmenden „fabrication en grande série“ die Rede. Die USA würden ständig nach Neuigkeiten suchen, um den weltweiten Markt zu erobern. Auch sei die „voiture métallique“, die Ganzstahlkarosserie, auf dem Weg zum Erfolg. Dazu mehr im übernächsten Kapitel.

Der Stil Art Déco

Seit jeher stand die Gestaltung der noblen Fahrzeuge unter dem Einfluss des jeweils gängigen Stils. In den 1920er Jahren war der Jugendstil mit seinen fließenden, aber auch verspielten Formen definitiv vorbei. Er wurde durch den schlichteren Stil Art Déco abgelöst. In Paris begann diese neue Stil Tendenz, seit der dortigen „Exposition Internationale des Arts décoratifs et industriels modernes“ des Jahres 1925 die Karosseriegestaltung stark zu beeinflussen. Sie wurde auch zur „Blütezeit der Dekoration“ (Kieselbach 1986, 291).



Abb. 255

Werbung im Stil Art Déco für einen blauen Sonnenschutz der Marke „Parsolazur“.

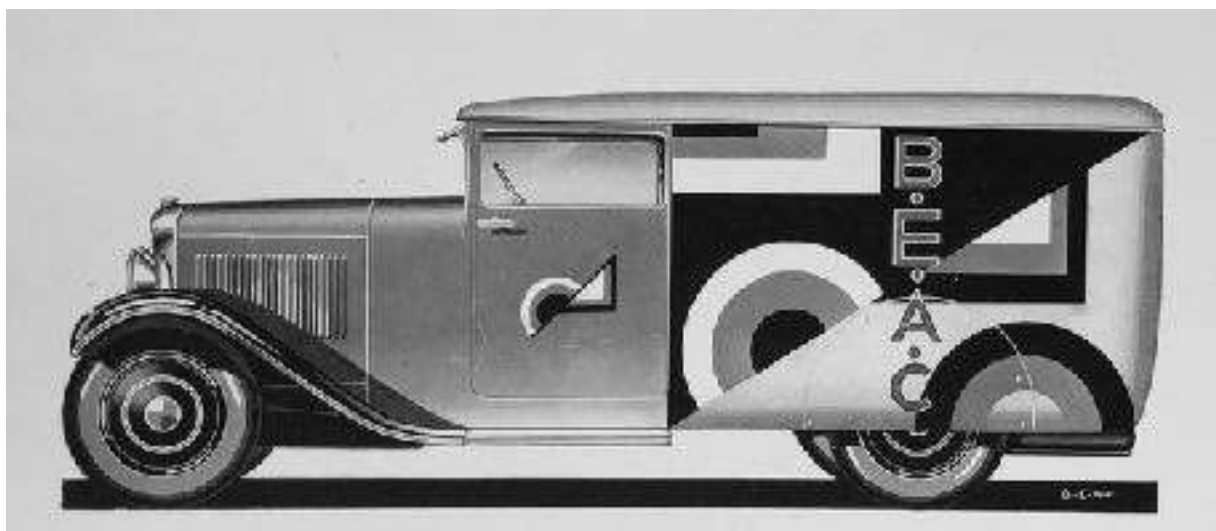


Abb. 256

In der französischen Zeitschrift „L'Auto-Carrosserie“ erschienen häufig Entwürfe für Autos im Art-Déco-Stil, hier zu einen Lieferwagen des Jahres 1929 auf einem Delahaye-Chassis.

Der neue Stil passte zum Lebensgefühl der Privilegierten in den Goldenen Zwanzigerjahren und zu den entsprechend extravaganten und teuren Automobilen. Die grossen Wagen mit langem Radstand bekamen jetzt definitiv eine von vorne bis hinten durchlaufende Gürtellinie. Alle mechanisch bedingten Elemente wie Benzintanks, Brems- und Schalthebel sowie Werkzeugkisten verschwanden unter dem schlichten und glatten „Kleid“ der Karosserie. Die Automobilkarosserie hatte sich jetzt von der alten Kutsche endgültig emanzipiert und ihre eigene Form für eine weitere Generation lang gefunden.

Die französischen Karossiers zeigten ihre Kreationen jetzt neben Paris gerne auch an der Côte d'Azur, zumal dort die Saison früher begann und die dortigen Concours d'Elégance noch vor Frühlingsbeginn stattfanden. Dabei gab es verschiedene Kategorien für Coupés, Limousinen, Innenlenker, Cabriolets etc.

In Fachzeitschriften wurde offen zugegeben, der mondäne Anlass des „Grand Concours d'Elégance“ in Nizza im März sei jeweils eine grosse Gelegenheit für die Karossiers, der Elite-Kundschaft, die sich das Besondere leisten konnte, ihre besten Kreationen in würdigem Rahmen vorzuführen (AC 1929, 7115). Was die Modenschau für die Couturiers war, wurde der Concours d'Elégance für die Karossiers. Und noch mehr: „Carrossiers et Couturiers“ spannten zusammen. Legendäre Exponenten der Haute Couture wie Schiaparelli, Worth oder Lanvin wurden zu „complices“ der grossen Auto-Massschneider wie Franay, Binder oder Gallé. Man begann für die grossen Eleganz-Wettbewerbe die Garderoben der Damen bis ins Detail auf die Interieurs der Wagen abzustimmen! Jetzt kam es wieder, wie einst bei den Equipagen, auf die Harmonie des Autos mit der Fahrerin, ihrer Schönheit, ihrer Kleidung und ihrem Auftritt an. Dies wurde in den Pariser Concours d'Elégance im Tuileriengarten, im Bois de Boulogne oder auf der Rennstrecke Parc des Princes vorgeführt. Dabei gab es auch eigentliche „Concours d'Elégance Féminine en Automobile“ (AC 1929, 7337).

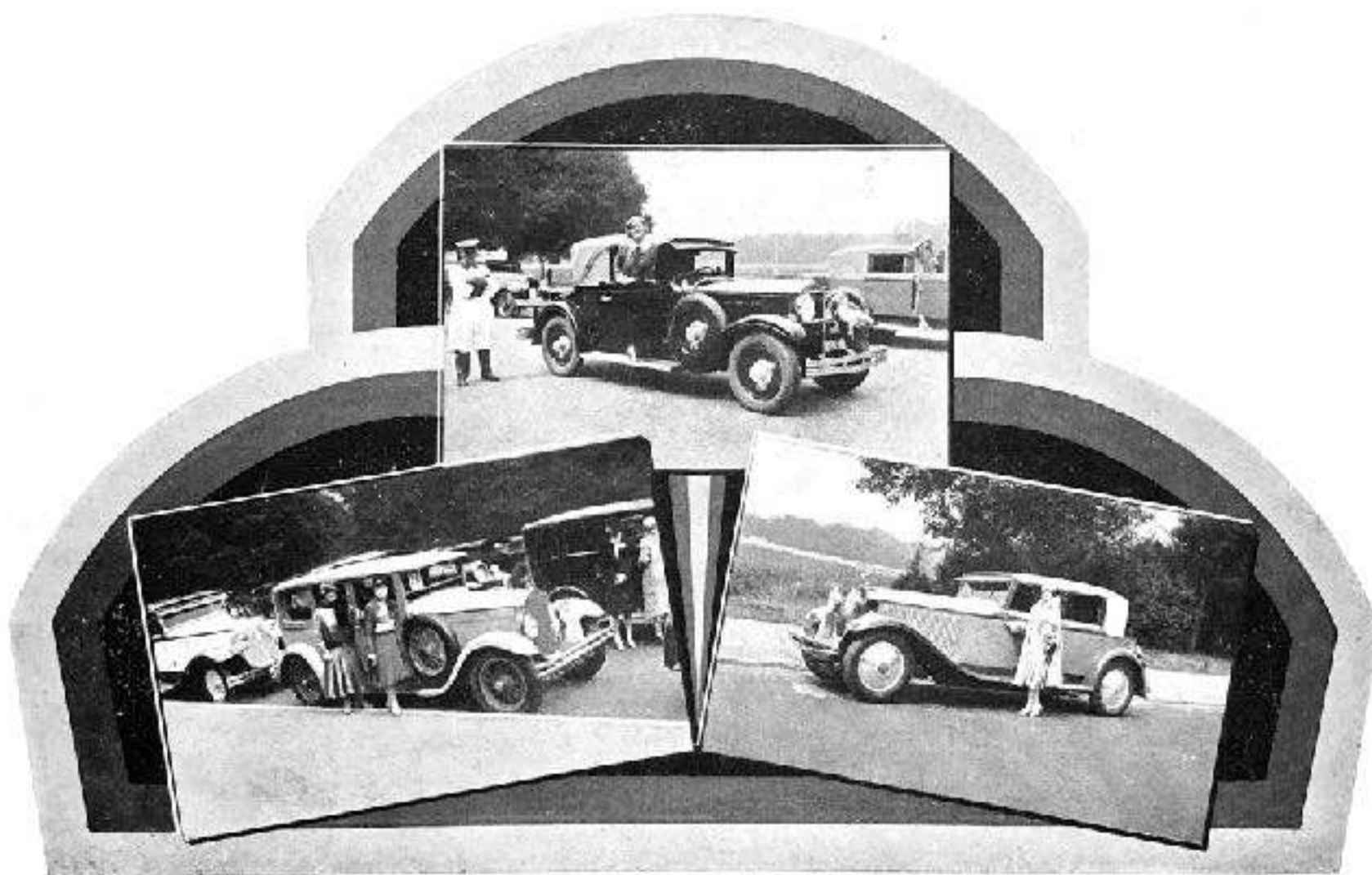


Abb. 257

Impressionen vom „Concours d'Elégance Féminine“ im Bois de Boulogne des Jahres 1929. Dabei wurde die Harmonie des Gesamtbildes, des Automobils selbst und die Aufmachung der Damen und ihre Kleidung bewertet.

Höhepunkt und Krise fallen zusammen

Nicht nur Frankreich profitierte vom Boom der späten 1920er Jahre. Auch Deutschlands Autobauer steigerten sich, das Renommee ihres „Innen- und Aussenlebens“ nahm zu. So wurden in der französischen Fachzeitschrift „L'Auto-Carrosserie“ im Jahre 1929 neben Mercedes-Wagen auch immer wieder Karosserien von Karmann vorgestellt, besonders ausführlich aber die von Alexis Kellner in Berlin. Dies erfolgte in Zusammenhang mit der detaillierten Besprechung des Salons im Berlin des Jahres 1928 (AC 1928, 7009ff.). Während 1927 noch vom deutschen Rückstand die Rede gewesen war (besonders bei den Tourenwagen), habe Deutschland 1928 deutliche Fortschritte „vers le style français“ gemacht. Die alten Formen seien jetzt dort auch durch die moderne Linie ersetzt worden. Als französisches Nonplusultra galt damals die strenge, mit leichten Rundungen abgemilderte gerade Linie, wie sie die obigen Wagen zeigen (AC 1929, 7317: „la ligne droite, sévère, est adoucie par certains arrondis peu marqués“).

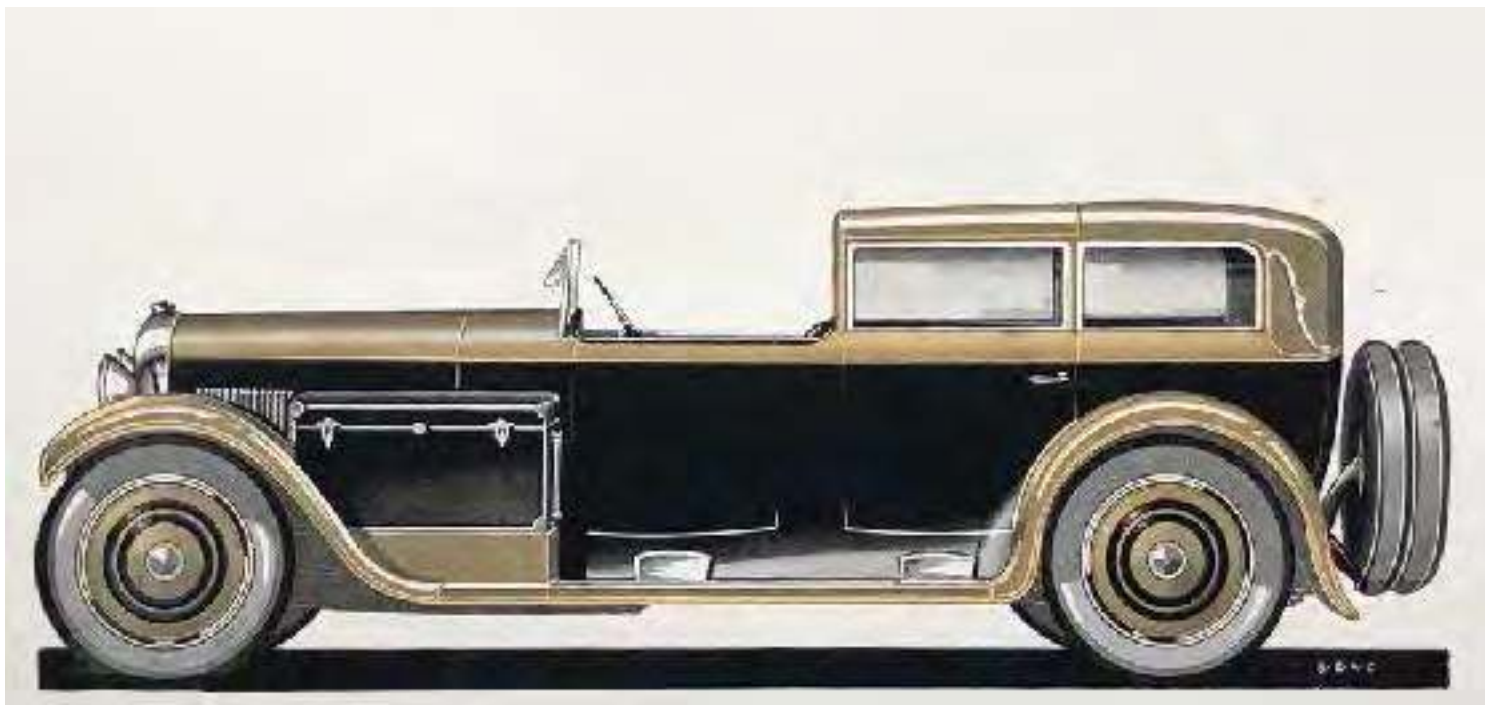
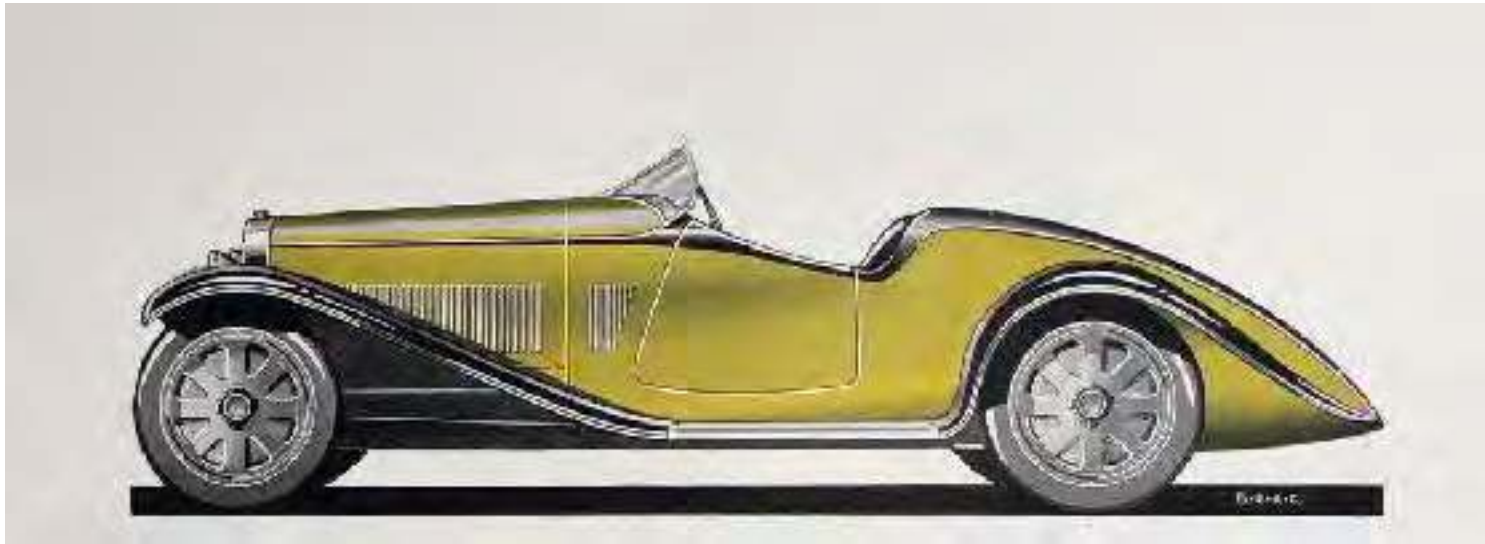


Abb. 258

1930 erreichte die Karosserie-Kunst einen Höhepunkt; Autos wurden zu fahrenden Skulpturen.

Oben: In der „L'Auto-Carrosserie“ 1930 publizierte Zeichnung einer „Torpedo Sport“-Karosserie auf einem Bugatti-Chassis.

Mitte: Unter den deutschen Chassis waren die von Mercedes in Frankreich hoch geschätzt. Hier ein Vorschlag der „L'Auto-Carrosserie“ für den Aufbau eines vom Chauffeur zu fahrenden „Cabriolets“.

Unten: „Landaulet-Limousine“ auf einem Chassis von Hotchkiss.

Der Einschnitt von 1929/30

Der im Oktober 1929 erfolgte New Yorker Börsencrash hatte Folgen für ganz Europa. In Frankreich wurde er zwar zunächst etwas später spürbar als in anderen Ländern, aber dann umso einschneidender. Die Zeitschrift „L'Auto-Carosserie“ nannte das Jahr 1930 noch einen Höhepunkt: „... les carrosseries ont atteint le plus haut degré de perfectionnement“, stellte aber schon ernüchtert fest: Die Karosserien hätten den höchsten Grad an Perfektion zwar erreicht, seien wunderschön und nicht zu teuer, aber die letzten Salons in Paris hätten längst nicht mehr den Erfolg der tollen Jahre von 1920 bis 1926 ergeben. Schon vorher hatte die Zeitschrift feststellen müssen, dass bei den im Bois de Boulogne stattfindenden Schauen der Automobilistinnen amerikanische Serienkarosserien nicht schlecht abschnitten. Das gab der Redaktion der „L'Auto-Carosserie“ zu denken.



Abb. 259

Black Tuesday vom 29. Oktober 1929: In New York stellt ein Amerikaner, der an der Börse sein ganzes Vermögen verlor, sein Automobil spontan für nur 100 Dollar zum Verkauf.

Allmählich zeigte sich ein neues Verhalten der Mittelklasse. Sie wendete sich bei der Anschaffung eines Neuwagen nicht mehr unbedingt an einen Karossier, ihr reichte ein französischer oder ausländischer Serienwagen, den sie direkt bei den Marken-Vertretungen einkaufen konnte (AC 1929, 7739). Die Zeitschrift „L'Auto-Carosserie“ stellte in der Folge den Karossiers die Frage: Habt ihr wirklich nur beste Produkte ausgeliefert, die deutlich besser sind als die Serienprodukte? Dabei wurden auch in Frankreich ähnliche strukturelle Probleme wie in Deutschland zwischen den Motorwagenherstellern und den Karossiers beim Namen genannt: Die „Constructeurs“ und „Carrossiers“ sollen endlich die Spaltung und innere Konkurrenz ihrer Verbände überwinden („entreprendre ensuite la scission et la concurrence de deux dernières corporations“). Jetzt kam sogar leise Kritik an den eigenen grossen Namen auf. So habe Belvallette zwar früher ein grosses Renommee gehabt („qui connut un grand renom dans la voiture attelée“), dieses schwere Erbe („ce lourd passé“) habe aber die Phantasie kaum angeregt. Jetzt klang es gerade umgekehrt als nur zwei Jahre zuvor (S. 178); die grosse Vergangenheit wurde jetzt als Bürde und Innovationsbremse wahrgenommen! Konkret: Belvallette habe zwar zuletzt klassische Modelle zur Ausstellung gebracht, dabei aber die couragierte Entwicklung der letzten zwei Jahre nicht mitgemacht. Vier Seiten weiter wird vermeldet, soeben habe die Karosserie Felber die Firma Belvallette geschluckt, beziehungsweise sich mit Pingret zu einer Gruppe formiert. Nach einem Protest seitens Belvallette musste die Meldung berichtigt werden, die alte Firma würde unter eigenem Namen weiter fahren (AC 1929, 7858). Diese Episode zeigt: Turbulente Jahre waren angebrochen, denen zwar Traditionsfirmen wie Grümmer, Kellner, Mühlbacher oder Henri-Labourdette noch eine gewisse Zeit trotzen konnten, aber auch nicht mehr viel länger. Dies zeigen die Steckbriefe dieser Firmen, wie sie S. 264ff. im Anhang zusammengestellt sind.

Die Krisensignale veranlassten die Fachzeitschrift „L'Auto-Carrosserie“ 1929/39 zu weiteren kritischen Analysen der Hintergründe. Sie benannte vor allem zwei miteinander gekoppelte Problemfelder: Einst wirkte der Karossier wie ein Künstler, heute muss er wie ein Industrieller denken und handeln. Noch vor wenigen Jahren kauften die Automobilisten ein Chassis und liessen beim Karossier ihrer Wahl den Aufbau dazu fertigen. Jetzt haben zwei oder drei französische Chassis-Konstrukteure damit begonnen, die ganzen Automobile selbst zu bauen (AC 1929, 8303f.). Unter diesem Druck kommt es unter den Karosseriebetrieben immer mehr zu Zusammenschlüssen. Dahinter steckt auch das Phänomen, dass für die rationelle Produktion grosse Investitionen getätigt werden müssen, etwa für komplizierte neue Maschinen wie grosse Pressen für Blechteile. Diese wiederum lohnen sich nur bei einem grösseren Bestellungseingang. Dazu kommt die zunehmende ausländische Konkurrenz. Die Amerikaner sind stark, auch im Luxusbereich. Auch Großbritannien, wo amerikanische Hersteller stark vertreten sind, beginnt ein ernsthafter Konkurrent Frankreichs zu werden. Sogar Deutschland ist der Aufstieg zu einer führenden Autohersteller-Nation gelungen, auch in der Karosseriesparte und ebenfalls im Stilbereich.

PRESSES

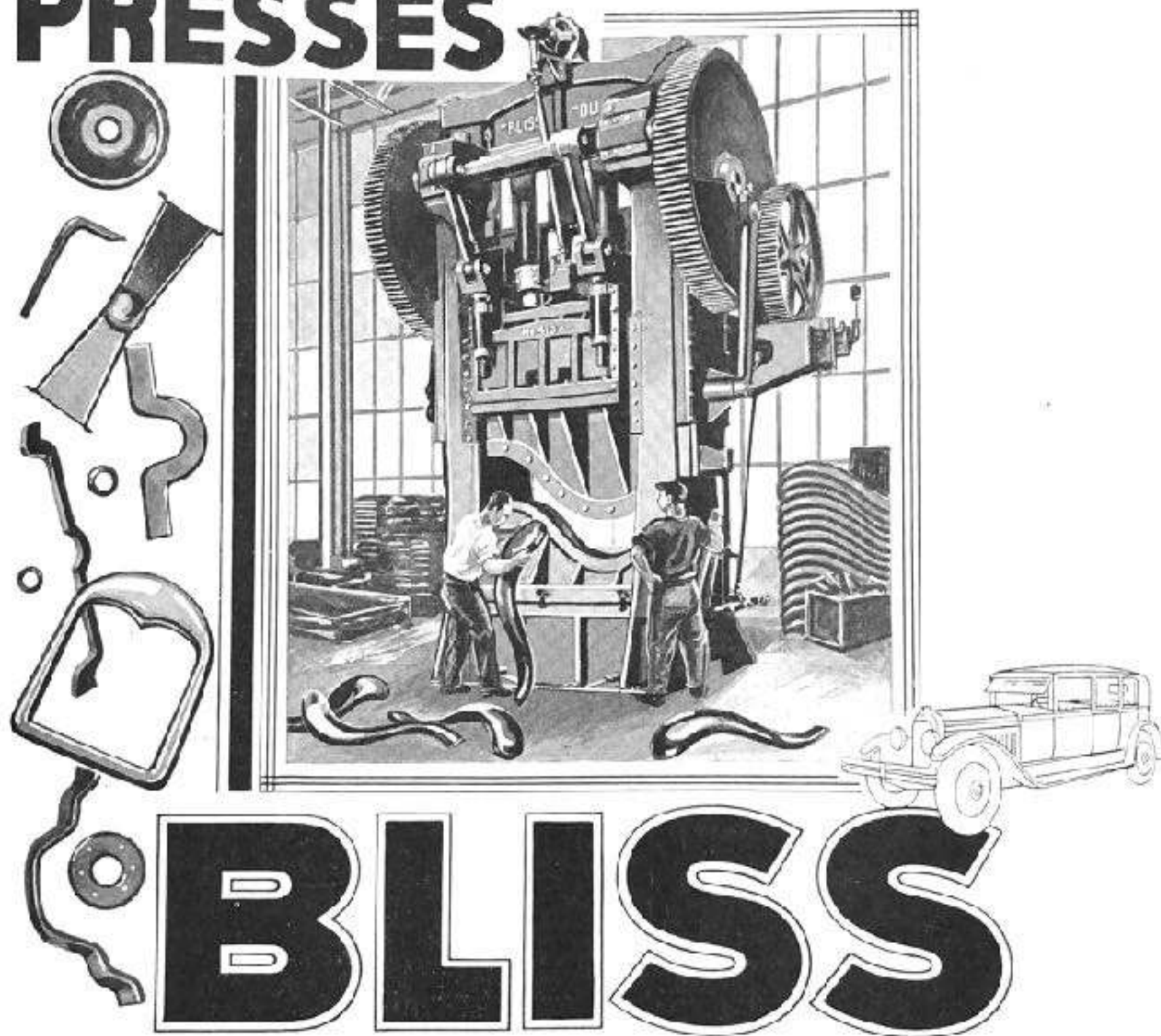


Abb. 260

Riesige, aber teure Presse der Pariser Firma Bliss, mit der um 1930 Blechteile wie Kotflügel günstig und schnell („rationelle et écomomique“) hergestellt werden konnten.

Ausblick auf die Zeit nach 1930

Der Druck in Richtung rationelle Produktion verstärkte sich nach 1930 weiter. Die in Grossserien produzierten, selbsttragenden Karosserien, wie sie in Europa von Citroën und Opel (seit 1929 Teil von General Motors) als erste eingeführt worden waren, nahmen zu. Diese Art der Produktion bedeutete gleichzeitig den Anfang vom Ende der individuell gestalteten Spezialkarosserie. Den Karosseriebetrieben alter Schule blieben fast nur noch Sonderaufträge im Automobilbereich. Weil gleichzeitig auch die Produktion von neuen Pferdefuhrwerken fast ganz eingebrochen war, ging eine jahrhundertealte Ära zu Ende. Ironie der Geschichte war: Das Ende der Spezialkarosserie erfolgte um 1930 wieder, wie einige Jahrzehnte zuvor, auf einem stilistischen Höhepunkt der Branche!

Zu den Höhepunkten deutschen Automobilbaus der Jahre um 1930 gehörten die Spitzenmodelle von Mercedes, neben dem SSK von 1928 vor allem der „Grosse Mercedes“ von 1930. Er konnte noch als unkarossiertes Fahrgestell erworben werden, machte aber auch in Werkskarosserien aus Sindelfingen eine gute Figur. Dieses deutsche Spitzenmodell wurde in vielen Ländern zur Staatskarosse der 1930er Jahre.



Abb. 261

Der 1930 lancierte „Grosse Mercedes“ wurde zum deutschen Spitzenmodell, auch mit Werkskarosserien.

Die von der französischen Fachzeitschrift „L'Auto-Carrosserie“ S. 184 erwähnte Anerkennung der Leistung der deutschen Karosseriesparte bezog sich konkret auch auf den Automobil-Salon von Berlin im Februar des Jahres 1931. Die dort ausgestellten, noch im Jahre 1930 entwickelten Neuheiten bekamen grosses Lob, vor allem die von Neuss in Berlin. Dies zu Recht, denn sie wiesen in ihren Formgebungen bereits den Weg in die 1930er Jahre. Die heute als „klassische Ära“ bezeichnete Phase des Autodesigns der 1930er Jahre brachte bekanntlich noch viele wunderbare Karosserien hervor. Abb. 262

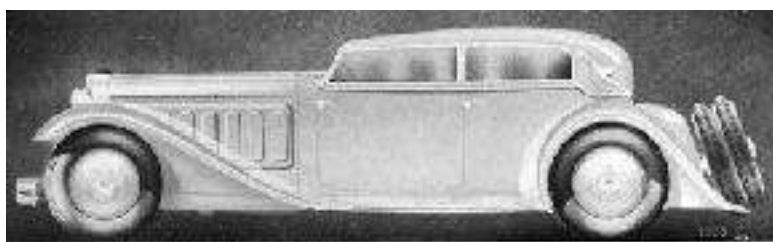


Fig. 35 — Cabriolet de Neuss



Fig. 36 — Cabriolet de Neuss sur Mercedes

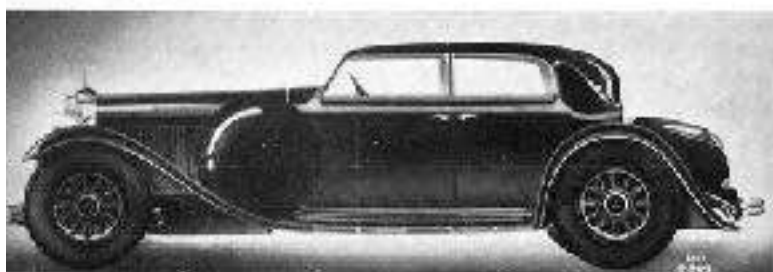


Fig. 39. — Un autre Cabriolet de la Carrosserie Neuss

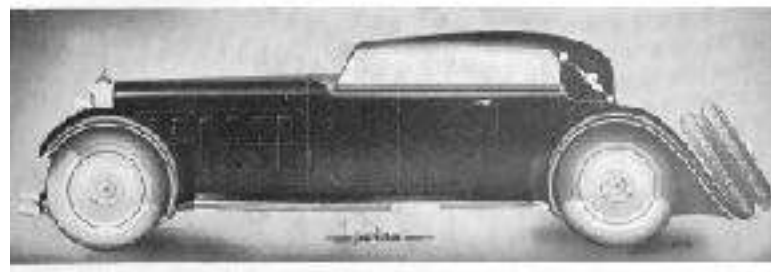


Fig. 37. — Une Transformable de Neuss sur Maybach

Vier Karosserien von Neuss in Berlin, die im Frühjahr 1931 von der führenden französischen Fachzeitschrift „L'Auto-Carrosserie“ als bis ins letzte Detail vollkommen gelungen bewertet wurden. Sie läuteten mit ihren zukunftsweisenden Elementen und dem Wegfall der Trittbretter zwischen den Kotflügeln die 1930er Jahre ein und markierten damit den Beginn der sogenannten klassischen Ära.

Was Mercedes in Deutschland war, war die Marke Gräff & Stift in Österreich. Sie wurde 1930 mit dem Goldenen Band für die Präsentation ihres Autos am Concours d'Elégance im Hof des Schlosses Schönbrunn ausgezeichnet. Dies war ein ähnlicher Anlass wie in Frankreich, bei der eine Jury Kleidung, Haltung und sogar den Fahrstil bewertete (S. 223).

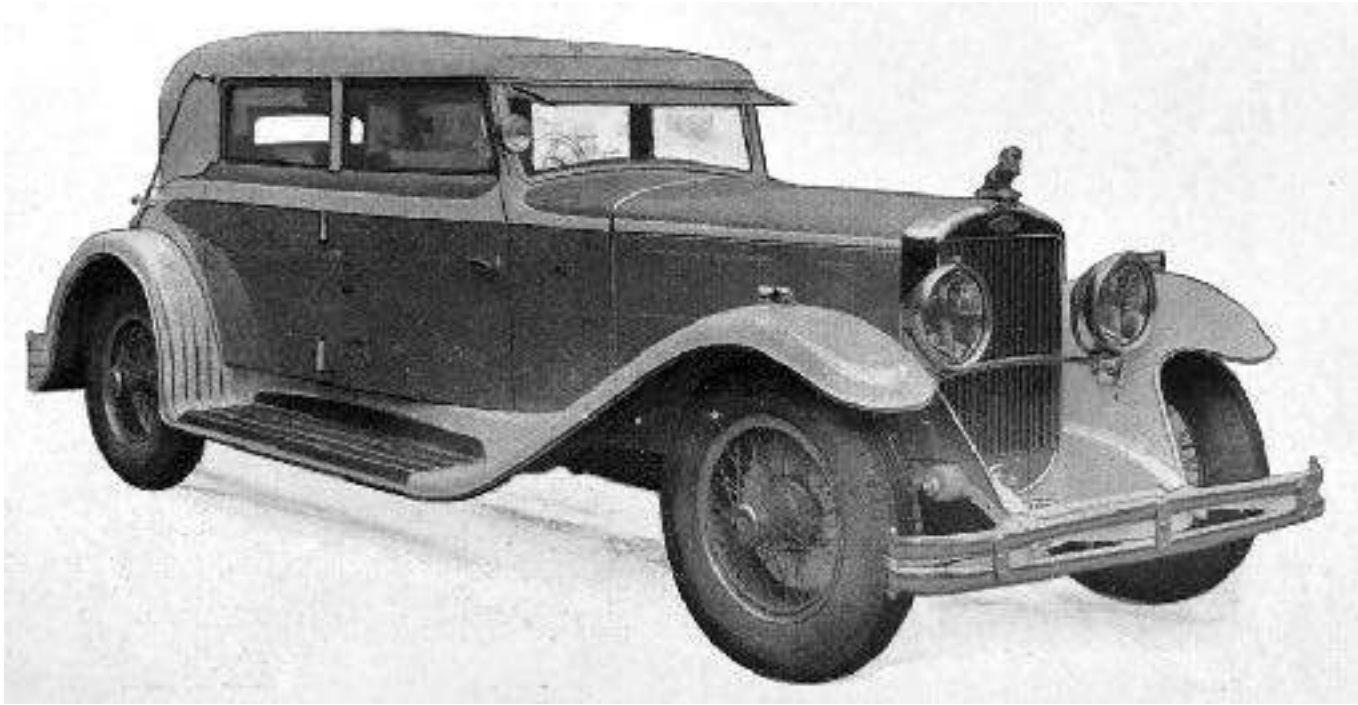


Abb. 263

Fünfsitziges Cabriolet der österreichische Nobelmarke Gräff & Stift von 1930.

Gräff & Stift war für Österreich das, was Martini für die Schweiz war. Dieses Auto gab es wie bei Mercedes mit Werkskarosserien aber auch als Chassis für Aufbauten durch Dritte. Die Firma warb angesichts der besonderen Schweizer Strassenverhältnisse mit ihrem neuen Modell von 1926 mit einer wirksamen Unterdruck-Bremshilfe auf alle vier Räder.



Abb. 264

Aus dem Prospekt der Schweizer Marke Martini von circa 1926. Angeboten wurden für das Modell Six ab Werk das Chassis mit Motor für Partner wie Gangloff oder Geissberger, aber auch drei Modelle mit Werkskarosserien, wie Limousinen-Innenlenker (oben rechts), Torpedo (unten links), oder Cabriolet (unten rechts).

In der Schweiz fanden vor allem dort Concours d'Elégance statt, wo der Tourismus blühte. Dazu gehörte Luzern im Sommer 1928, und zwar mit internationaler Beteiligung bis 1955. Dabei wurden die „Harmonie und Eleganz des Gesamteindrucks“, der „äussere Eindruck des Wagens“ und die „Kleidung der Insassen in Bezug auf die Anpassung zum Charakter des Wagens“ beurteilt (Merki 2002, 285). In der Schweiz gab es mittlerweile unter den Karossiers auch Newcomer wie Hermann Graber in Wichtrach, die internationales Renommee erreichten. Er karossierte alle grossen Marken und überstand die im Folgenden zu besprechende Weltwirtschaftskrise dank hervorragender Kreationen vor allem von Cabriolets. Auch alteingesessene Firmen wie Reinbolt & Christe (früher Kauffmann), hatten inzwischen dank dem Zuzug von neuen Entwerfern den Bogen zum zeitgemässen Design doch noch gefunden.

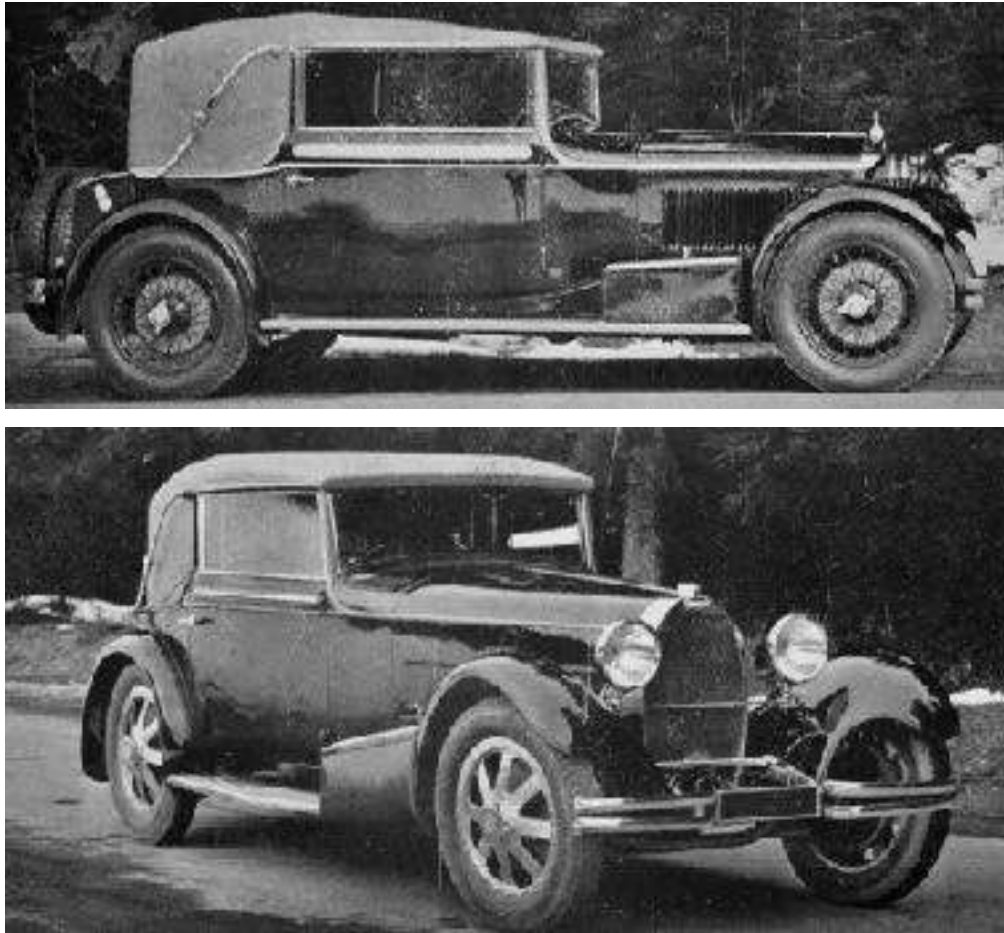


Abb. 265

Frühe Graber-Cabriolets auf Alfa Romeo und Bugatti, die 1930 am Salon in Amsterdam ausgestellt waren und deren Form in Frankreich gelobt wurden.



Abb. 266

Karosserie eines Martini Six von Reinbolt & Christe in Basel um 1930. Rechts Geschäftsführer Rätz.

Ettore Bugatti als Ausnahme – und seine Retromode

In den 1920er Jahren spielten luxuriöse Kutschwagen auf den Strassen der Städte kaum mehr eine Rolle. Es gab aber noch einige ältere Enthusiasten, die das Fahren von edlen Gespannen als Sport weiter betrieben, getreu der schon zitierten Ansicht, das Automobil erreiche nie die Eleganz und Ausstrahlung einer Equipage. Auf dem europäischen Festland hielt vor allem in Paris eine kleine Gruppe Adliger und reicher Industrieller die alte Tradition hoch. Das Stelldichein mit ihren Coachen nannten sie „Journées des Drags“. Dabei fuhren jeweils im Juni etwa ein Dutzend private Coachen („Drags“) auf der Place de la Concorde in Paris auf und starteten von dort zur Fahrt im Cortège auf die Rennbahn von Auteuil im Bois de Boulogne. Zur Abfahrt kam jeweils viel Publikum zusammen, einige fuhren dem nostalgischen Zug auch mit Autos und Fahrrädern hinterher. Dazu gehörte als regelmässiger Teilnehmer H  ctor Franchomme (1860–1939), ein Industrieller aus Lille. Er wurde Präsident des Automobile-Club du Nord und war mit Ettore Bugatti freundschaftlich verbunden (Abb. 271).

Für Ettore Bugatti (1881-1947) waren ältere Pferdefreunde wie Franchomme Vorbilder, einerseits als Pferdezüchter, aber auch als Fahrer von Viererz  gen. Warum wurde gerade Bugatti, einer der erfolgreichsten Konstrukteure von Rennwagen der 1920er Jahre, ein begeisterter Reiter und Kutschenfahrer? Das hatte einen persönlichen Hintergrund. Er, der sich auch in der Familie „patron“ nennen liess, pflegte den Lebensstil eines Renaissancef  rsten (Furger 2019). Bei seinen Fabrikgebäuden im elsässischen Molsheim, seit 1918 zu Frankreich gehörig, lag nicht nur seine Villa, sondern dort lebte er auch im Stil eines „gentleman farmer“. Dazu gehörten bei diesem Pferdefreund nicht nur seine bekannten Vollblüter, sondern auch eigene Fahrpferde und eine umfangreiche Kutschensammlung. Er baute die für seine Pferde nötigen Stallungen nach dem Ersten Weltkrieg ebenso in die freigewordenen alten Gebäude aus der Vorkriegszeit ein wie die Remisen für seine Kutschen. Denn mittlerweile hatte er die Fabrik durch grosse Shedbauten im Norden der Anlage erweitert. In seiner zum „Estate“ gewordenen Domäne inszenierte er sich in englisch inspirierter Kleidung mit Melone vor seinen Besuchern und Käufern seiner exklusiven Autos.



Abb. 267

Ettore Bugatti auf seinem Lieblingspferd, einem irischen Hunter, sein Sohn Jean Bugatti im Bugatti Royal mit Packhard-Karosserie (von Weinberger in München) und symbolisch dahinter aufgestellt ein hippomobiler Phaeton mit hochgestelltem Lederdach. Im Hintergrund dieser geschickt inszenierten Aufnahme von 1928 sind die zu einem Museum und Kutschenremisen umfunktionierten alten Fabrikräume in Molsheim zu sehen.

Bugattis Liebe zu den Pferden schlug sich nicht nur im Namen „pur sang“ für seine schnellen Rennwagen nieder, sondern auch in von ihm in Auftrag gegebenen Karosserien. Diese wurden zunächst vor allem von elsässischen Traditionsfirmen wie Widerkehr im nahen Colmar karossiert (danach Gangloff), dann aber zunehmend auch in eigenen Werkstätten. Dort wurde der bekannte Coach- oder Fiacre-Stil gepflegt, bei dem die Form des alten Coupés durch hellere Farbgebung herausgehoben wurde, eine wunderbare Verbindung von neuester Technik mit traditionellen Formen!

Der Exzentriker Bugatti liess es sich nicht nehmen, für sich selbst eigenhändig Kutschen zu entwerfen und bauen zu lassen. Sein Prunkstück wurde die hier abgebildete Coach in Coupéform, mit der er fünfspännig von seiner neuen Heimat im Elsass aus über den Gotthard in seine alte nach Mailand fahren wollte. Den Kasten liess er um 1928 in den eigenen Werkstätten fertigen, das Gestell bei Million-Guiet in Paris. Diese Firma hatte damals durchaus Handwerker in ihren Werkstätten, die den Kutschenbau noch verstanden. Zu der Fahrt kam es dann trotzdem nicht, obwohl Ettore Bugatti auch das zugehörige Fünferzuggeschirr in der Molsheimer Sattlerei hatte fertigen lassen.



Abb. 268

Von Ettore Bugatti entworfene Coach, die um 1928 in seinen Molsheimer Werkstätten und bei Million-Guiet in Paris realisiert wurde. Davor zum Vergleich der T 40 seiner Tochter Lidia Bugatti, carrossiert von ihrem Bruder Jean Bugatti im Jahre 1928.

Vater und Sohn Bugatti machten Coach-Karosserien mit Coupé-Silhouette in der Mitte zu ihrem Markenzeichen, auch „style fiacre“ oder „coupé fiacre“ genannt. Diesen hatten sie aber nicht erfunden, sondern weiter perfektioniert. Ältere ähnliche Entwürfe gab es schon um und kurz nach 1920 in Amerika und Deutschland, wie die folgenden Abbildungen zeigen.

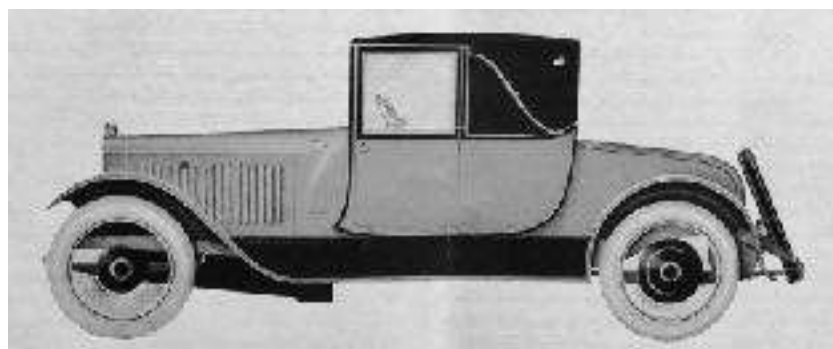


Abb. 269

Den späteren Bugatti-Karosserien ähnliche ältere Modelle des „style fiacre“.
Links: „Selbstfahrer-Landaulet der Fleetwood Metal Body Company“ von 1920.
Rechts: Coupé von Kühlstein in Berlin des Jahres 1923.

Jean Bugatti (1909-1939), Ettore Bugattis ältester Sohn, brillierte mit wundervollen Karosserieformen (Abb. 183). Er hatte seine Karriere als Karrossier in jungen Jahren begonnen und baute 1927 die eigene „Carrosserie Bugatti“ und die „Sellerie Bugatti“ mit Aufbauten für die Typen 46, 49, 50, 55 auf. Ab 1934 rationalisierte Jean die Arbeitsweise in Molsheim. Für den Typ 57 gab es nach seinem Katalog den viertürigen Galibier, den zweitürigen Ventoux, das Cabriolet Stelvio und das berühmte Coupé Atalante.

In vermindertem Masse gab es auch bei anderen Automobilherstellern und ihren Karossiers bis in die 1930er Jahre Rückgriffe auf ältere Kutschenmoden, gerade in Amerika. Dazu gehörte der „woodie-car body-style“. Dabei wurde vor allem bei Kombifahrzeugen der hintere Teil der Karosserie in Holz ausgeführt. Als Vorbild diente dabei meist der oben besprochene, in Amerika beliebte Bronson-Wagon mit seinem Rippenkasten (Abb. 219).



Abb. 270

Woodie von Ford der 1930er Jahre. Der Holzaufbau im hinteren Bereich folgte Vorbildern der Kutschenzeit.

Zur weiteren Geschichte des sportlich-repräsentativen Kutschenfahrens

Ende der 1930er Jahre wurden die letzten verbliebenen Equipagen schon eher als Kuriosum wahrgenommen, wie das folgende Bild zeigt. Nur noch ältere Herrschaften liessen sich so im Alltag sehen. Sie erregten aber damit noch ein gewisses Aufsehen. Das zeigt etwa die Erwähnung des Karossier Jean Henri-Labourdette, man hätte noch im Jahre 1939 im Bois de Boulogne Fahr-Enthusiasten auf ihren Phaetons mit schicken Pferden angetroffen. Dazu gab es auch einen Artikel in der Revue „Plaisir de France“ des Jahres 1937.



Abb. 271

Eines der letzten schicken Sportgespanne Frankreichs, der Spider-Phaeton von Hector Franchomme. Ölgemälde von André Marchand (1907–1998) des Jahres 1924.

Die meisten Fürstenhäuser trennten sich in der Zwischenkriegszeit des 20. Jh. von ihren Fahrpferden. Dazu gehörte auch die Familie Thurn und Taxis in Regensburg, die im Jahre 1928 ihren Kutschen- und Geschirrbestand in ein Museum umwandelte. Bis heute überlebten in Europa einige wenige royale Marställe in Ländern, die Monarchien geblieben waren. Dazu gehören England, Schweden, die Niederlande oder Spanien als letzte lebende Zeugen einer grossen Vergangenheit.

Nach der Durchsetzung des Automobils hörte indessen der hippomobile Fahrsport ebensowenig wie der Reitsport auf. Gerade in Deutschland erlebte er gegenüber Ländern wie Frankreich eine besondere Nachblüte. Dazu trug das Militär wesentlich bei. Der schon genannte Benno von Achenbach wirkte nach der Auflösung des Marstalls in Berlin prägend bei militärischen Dienstvorschriften mit. Gespannfahren blieb wie das Reiten in der Kavallerie und der Artillerie als Offizierssport nach wie vor wichtig. In Deutschland bestanden die alten Militärschulen weiter, in denen junge Offiziere auf hohem Niveau im Fahren und Reiten, bis hin zur Olympiateilnahme, ausgebildet wurden. Spitzenreiter war in Deutschland das international renommierte „Militärreitinstitut Hannover“, wo auch Schleppjagden, Distanzritte und ähnliches durchgeführt wurden. 1920 zur „Kavallerieschule Hannover“ der Reichswehr umgebildet, gehörten stets auch Fahrabteilungen mit eigenen Schwadronen dazu, die besonders in der NS-Zeit weiter gefördert wurden. Deutschland hatte auch sehr aktive und gut organisierte Zuchtverbände für seine grossen Rassen wie Holsteiner und Hannoveraner.



Abb. 271

Weiterleben des Fahrsports mit Pferden: Gespannprüfung am Turnier auf der Galopprennbahn von Bad Harzburg des Jahres 1921. Im Vordergrund der Achterzug der „Fahr-Abteilung 6“ der Kavallerieschule Hannover.

Das alles änderte aber nichts daran, dass die Luxuskutschen in den 1920er Jahren aus den Stadtbildern verschwanden. Jetzt zogen schwere Pferde allenfalls noch Fuhrwerke, wie das folgende Bild zeigt.

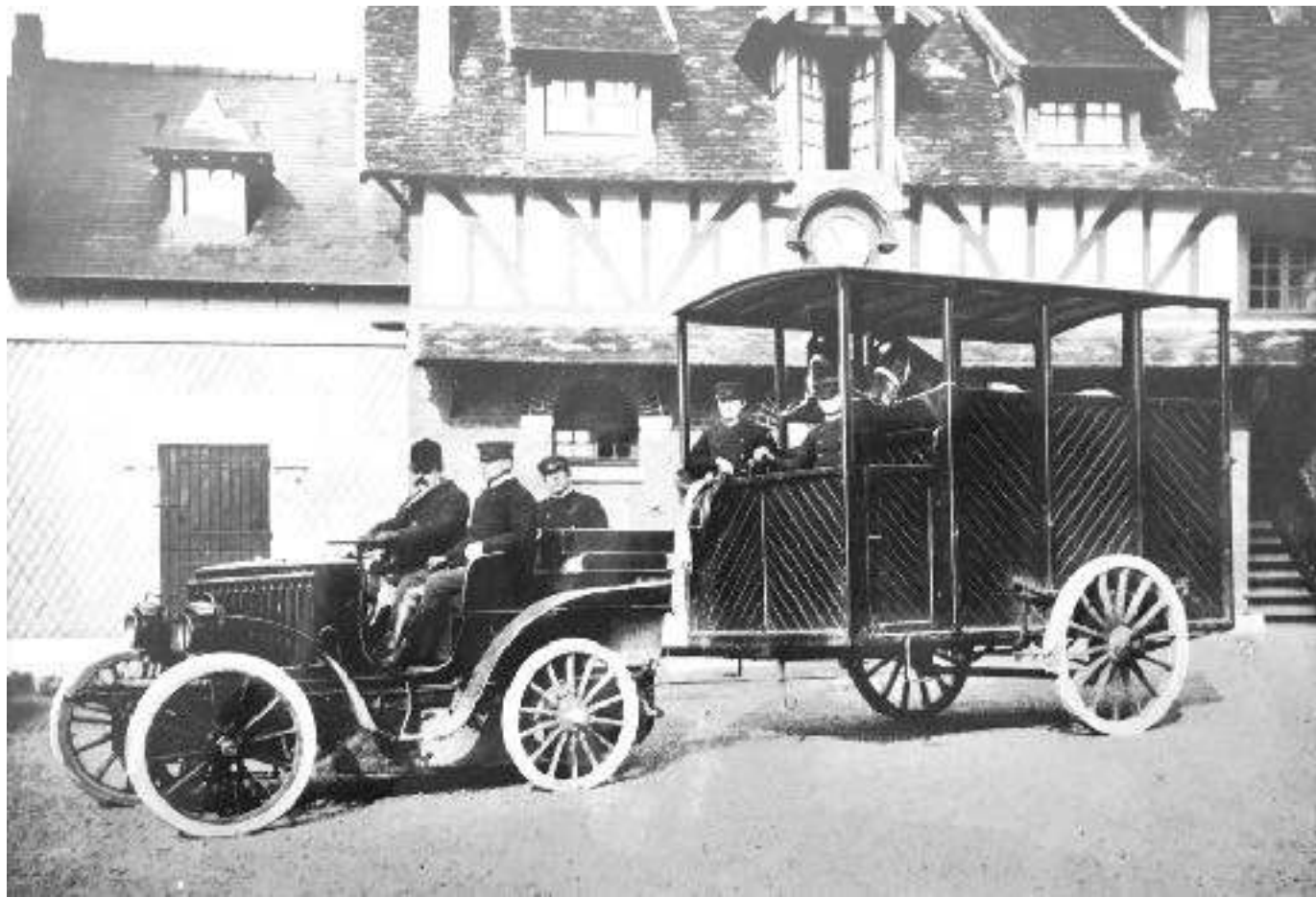
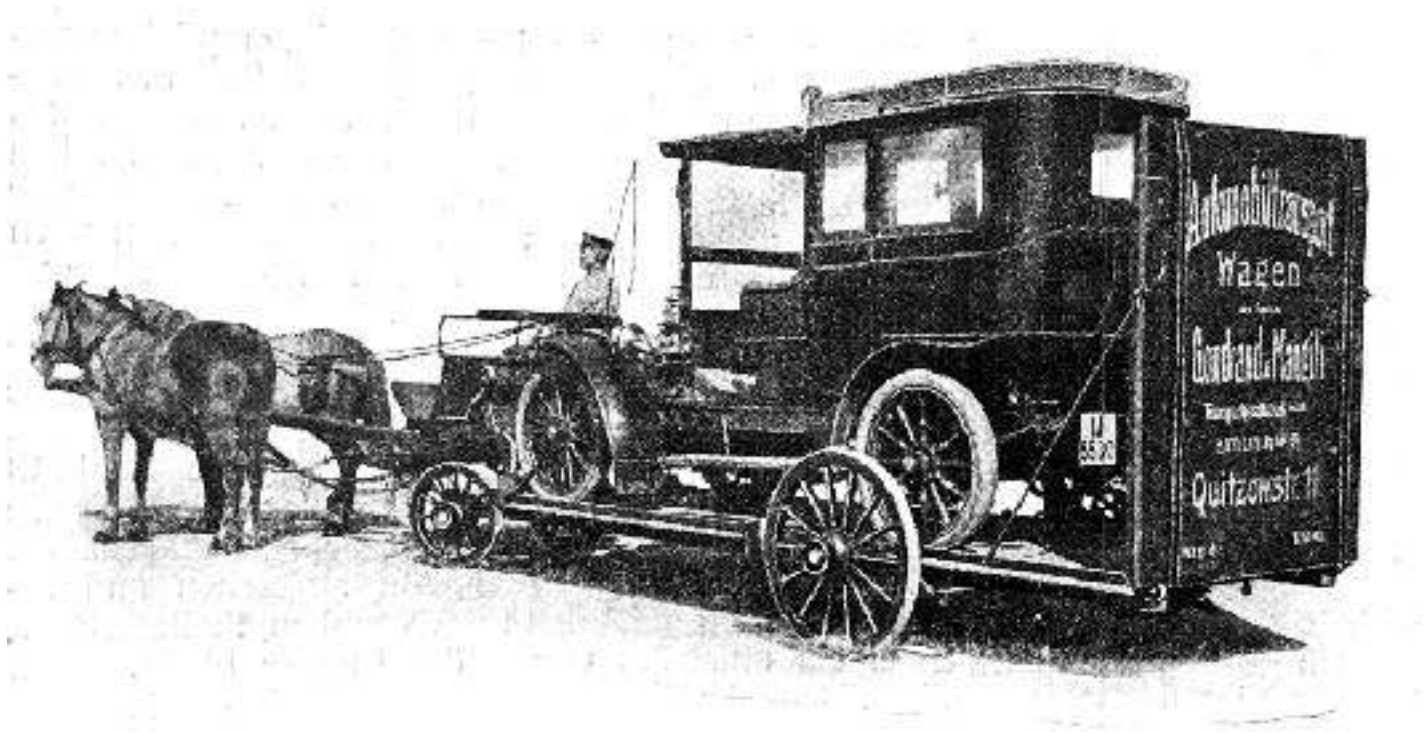


Abb. 272

Das Pferd im Dienste des frühe Automobils – und umgekehrt.

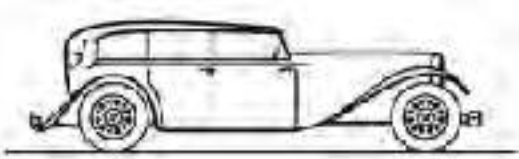
Oben: Bis zum Ersten Weltkrieg wurden neue Automobile auf Pferdewagen zu den Ausstellungen gefahren, wie hier im Jahre 1911 diese Limousine in Berlin.

Unten: Um 1900 werden Jagdpferde mit einem frühen Automobil und speziellem Anhänger in die Jagdgründe verbracht. Die Aufnahme wurde vor dem Stallgebäude der Familie Pillet-Will in Vieux-Moulin zwischen Compiègne und Pierrefonds aufgenommen.



Abb. 273

Die Schöne und Verführerische präsentiert ein elegantes Auto auf dem Tablett. Titel der Januarausgabe des Jahres 1924 der amerikanischen Revue „Motor“.



E. AUSWERTUNG

Die folgende Auswertung ist in drei Teile gegliedert: Sie gibt zunächst Antwort auf die Frage, wann und wie die Kutsche dem Automobil den Weg ebnete. Dann werden drei kulturhistorische Konstanten herausgearbeitet, die den Wechsel vom Pferde- zum Motorwagen vorantrieben (Bevölkerungswachstum, Diffusion von oben nach unten und Distinktion). Es folgen Hintergründe für den schrittweise erfolgten Wandel von der Kutsche mit Motor zum eleganten Automobil, wie die versetzt wirkenden Schübe der beteiligten Industrien und der Wettbewerb zwischen verschiedenen Ländern bis hin zur Konkurrenz aus den USA. Zum Schluss wird der Bogen zu heute geschlagen. Zunächst soll aber der im Vorwort schon kurz angesprochene Ansatz dieser Arbeit näher erläutert werden.

Um 1930: Fahrende Skulpturen

Um 1925: Gerundete, tiefergelegte Karosserien

Um 1920: Kantige Karosserien

Um 1910: Loslösung vom
Kutschendesign

Um 1905: Innenlenker

Um 1900: Windschutz vor dem Fahrersitz

Um 1890: Der Motor wandert nach vorne

Um 1890: Chassis mit gleich grossen Rädern

Um 1885: Motor unter dem Kutschkasten

Um 1880: Coupé mit Pferd

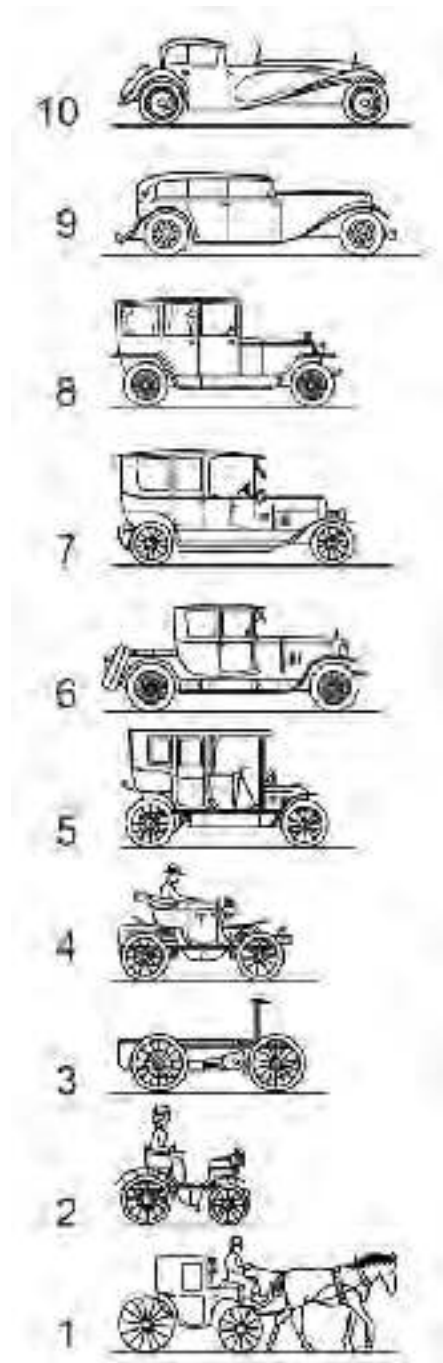


Abb. 274

Überblick: Die aus der Tiefe der Geschichte von unten nach oben erfolgte Metamorphose vom pferdegezogenen Coupé der Zeit um 1880 zum durchgestalteten Luxus-Automobil um 1930.



Abb. 275

Das war der Anfang der automobilen „voitures de luxe“. Abgebildet sind zwei Damen auf einem Automobil der Marke Panhard & Levassor, wie es um 1895 mit Frontmotor aufkam.

Zum gewählten Ansatz

Die Geschichte des Übergangs vom Pferdewagen zum Automobil wird hier deshalb integral von der späten Kutschenzeit her untersucht, weil der Wandel zwischen 1880 und 1930 in seiner Komplexität so verständlicher wird. Die Analyse der Geschehnisse im längeren zeitlichen Rahmen und im grösseren kulturellen Zusammenhang bestätigen Sachverhalte, wie sie in den beiden wichtigen Publikationen von Christoph Maria Merki „Der holprige Siegeszug des Automobils“ des Jahres 2002 und der von Erik Eckermann herausgegebene Band „Auto und Karosserie“ des Jahres 2012 bereits veröffentlicht wurden, und eröffnet weitere, neue Sichtweisen.

Wie für die Geschichtswissenschaft üblich, wird hier eng den Quellen entlang vorgegangen. Deshalb sind viele zeitgenössische Zitate und Dokumente eingestreut. Gerade im Bereich der Karosseriegestaltung, die viel mit Stil und Geschmack zu tun hat, sind auch die darin enthaltenen Zwischentöne und Hinweise auf weiche Faktoren wichtig. Ein gutes Beispiel ist die beschriebene mangelnde Koordination zwischen der Motoren- und der Karosseriebranche bis hin zum Vorwurf des „Kasernenhoftons“ (S. 161). Ein Beispiel: Das Unvermögen zweier deutscher Verbände, eng zusammenzuarbeiten und sich auf Normen zu einigen, führte zu gravierenden strukturellen Defiziten. Das machten die Amerikaner besser und bemerkten trocken, die Deutschen würden es zwar nicht richtig machen, glaubten dies aber (S. 237). Als ebenso wichtig wie die schriftlichen Dokumente werden hier die Bildquellen eingestuft; deshalb ist der Bildteil zu allen fünf behandelten Jahrzehnten hoch. Die diachronische Vorgehensweise im Fluss der Entwicklungen zeigt Wechselwirkungen und Nachwirkungen der Kutschenzeit bis weit über die Jahrhundertwende hinaus. In der Kulturgeschichte weiss man es längst: Perioden mit epochalen Umbrüchen machen die Geschichte spannend, vor allem wenn man den Wandel von A bis Z ins Auge fasst.

Das geläufigste Narrativ zur Ablösung der Kutsche durch das Automobil lautet in der Kurzformel: Carl Benz baute 1885 das erste praxistaugliche Automobil in Mannheim, seine Frau Bertha Benz legte 1888 erstmals eine längere Strecke mit einem solchen Gefährt zurück, dann setzte der Siegeszug des Autos ein. Eine längere Formel lautet: Seit der Erfindung der Dampfmaschine gab es Anstrengungen für den Bau von selbstfahrenden Strassenfahrzeugen in England, Frankreich, Österreich-Ungarn und in der Schweiz, bis der Durchbruch in Süddeutschland gelang und Frankreich die Führungsrolle übernahm. Die noch längere Formel weist auf den durchaus langsamen und holprigen Siegeszug hin, der von den ersten Erfindungen der Motoren, ihren Einbau in Strassenfahrzeuge bis zur Dominanz des automobilen Fahrzeugs über den hippomobilen Wagen mehrere Jahrzehnte dauerte.

Den Narrativen gemeinsam ist ihre Perspektive von der Innovation der Antriebe her. Dabei kommt oft das Wort „Siegeszug“ vor, und damit wird auch eine Schwäche dieser Sichtweise offenbar. Denn – eine alte Weisheit sagt es – Geschichte wird aus der Optik des Siegers geschrieben. Und der Motor war letztlich der Sieger über das Pferd und die Kutschenbauer. Mit dem hier gewählten Ansatz wird versucht, den Ablösungsvorgang aus einer ganzheitlichen Sicht zu verstehen. Zur anderen Perspektive gehört auch die Sicht der „Verlierer“.

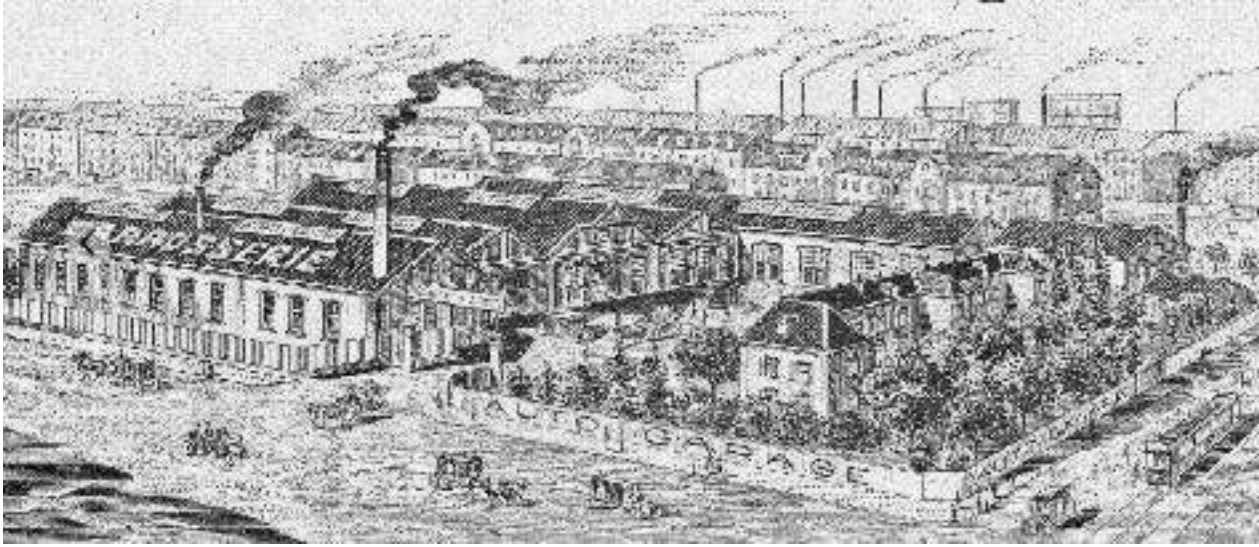


Abb. 276

Vom renommierten Kutschenhersteller („Carrosserie“) zur „Auto-Garage“. Die Carosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel war bis 1890 der beste Kutschenbauer der Schweiz, stieg zu spät ins Karosseriegeschäft ein, verlor ihre Premiumstellung in der Frühzeit des Automobils und ging in den 1950er Jahren ein.

Die meisten Bücher über frühe Automobile betonen die unübersehbare Ähnlichkeit der frühen Autos mit den älteren Kutschen und werfen mit schönen Illustrationen auch einen kurzen Blick auf die Kutschenzeit zurück. Die inneren Zusammenhänge werden aber kaum vertieft. Die Bilder schöner Autos wirken verführerisch, erklären sich aber nicht selbst. Das Defizit an vertieften Untersuchungen zum Übergang vom Pferde- zum Motorwagen hängt auch mit dem Forschungsstand zusammen; die länger zurückliegende Kutschenzeit war lange bei weitem nicht so gut recherchiert wie die frühe Automobilgeschichte. In vielen Werken zu historischen Automobilen wird die Technikgeschichte breiter behandelt als die der Karosseriesparte. Beispiel: Im dreibändigen Standardwerk „The Encyclopaedia of the Automobile“ ist der Band „Coachbuilding“ um das Mehrfache schmaler ausgefallen als die beiden dicken Bände zu den Automarken. In jüngster Zeit wurde allerdings der Rückstand im Bereich Kutschenforschung etwas aufgeholt. Das wird hier fortgeführt und so die längst fällige Brücke zur Automobilgeschichte geschlagen.

In diesem Band stehen die deutschsprachigen Länder Europas, vor allem Deutschland, im Vordergrund, aber auch im Vergleich mit Frankreich, wo das Automobil zuerst gross geworden ist. Als in Frankreich lebender Schweizer Archäologe und Historiker mit engen Verbindungen zur Forschung in Deutschland versuche ich dabei, eine mittlere Position einzunehmen. Damit ist die Abhängigkeit jedes Forschenden und Schreibenden von seinen Lebensumständen, seinem Arbeitsumfeld und seiner Zeit angesprochen. Deren Einflüssen kann man sich bekanntlich nicht ganz entziehen; jeder Vergangenheitsdarstellung wohnt die jeweilige Gegenwart inne. Das birgt Risiken und Chancen in sich. Die Chance der derzeitigen Gegenwart ist für dieses Thema, dass wir aktuell eine ähnliche Umwälzung miterleben. Das Jahr 2020 geht nach derzeitiger Einschätzung als Umbruch in Richtung Elektrofahrzeuge in die Fahrzeuggeschichte ein (NZZ vom 23.12.2020). In solchen Zeiten wächst das Bestreben, die Hintergründe älterer Umbrüche zu verstehen, damalige Prozesse zu erforschen und diese mit der Dynamik der Gegenwart abzugleichen.

Ein Musterfall von disruptiver Innovation

Der in den 2020er Jahren ablaufende, lange unterschätzte Wandel Richtung Elektrofahrzeuge mit der amerikanischen Firma Tesla als Vorreiter wird mit dem Phänomen der disruptiven Technologie verknüpft. Damit werden seit dem Bestseller von 1997 „The Innovator’s Dilemma“ des verstorbenen Harvard-Professors Clayton Christensen Innovationen verstanden, deren Entwicklungen am Anfang nicht absehbar sowie intuitiv nicht erfassbar sind und die sich nicht linear, sondern exponentiell steigern; in der Folge verdrängen sie bereits bestehende Produkte vom Markt. Dabei ist die Koevolution wichtig, also die Wechselwirkung mit dem umgebenden Ökosystem.

Die Verbreitung der Motorwagen, mit der rasanten Verbesserung der Motoren und Chassis, ihrer Serienfabrikation bis hin zu Fliessfertigung, wird ebenfalls als klassischer Fall einer Fehleinschätzung der bisherigen Marktleader, der Kutschenbauer eingestuft. Disruptive Innovationen laufen in verschiedenen Phasen ab, wie die beiden folgenden Graphiken zeigen. Sie stammen aus dem digital verfügbaren Artikel von Daniel Reinhard „Warum wir disruptive Technologien unterschätzen“.

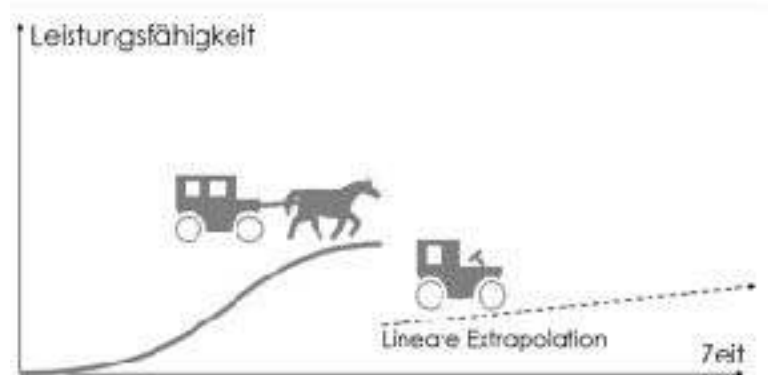


Abb. 277

Phase 1 im Sinne der disruptiven Innovation: Das Auto ist der Kutsche um 1890 noch unterlegen, pannen anfällig, stinkend etc. Im Sinne der linearen Extrapolation gedacht, ist es eine wenig zukunftsfähige Technologie, höchstens ein Sportgerät für spleenige Reiche.



Abb. 278

Phase 2 im Sinne der disruptiven Innovation: Das Auto entwickelt sich unerwartet exponentiell, weil es um und nach 1900 besser und rationeller konstruiert wurde, aber sich vor allem in vorher nicht vorstellbarem Masse das Umfeld änderte (auch für die Mittelschicht erschwinglich, bessere Strassen, höhere gesellschaftliche Akzeptanz usw.).

Die disruptive Innovation bleibt nur dann eine solche, wenn etablierte Marktteilnehmer diese nicht frühzeitig erkennen und die Innovation nicht rechtzeitig in ihre Strukturen integrieren. Umgekehrt gesagt: Hätten die bisherigen Kutschenproduzenten die innovativen Motorenhersteller sofort in ihre Betriebe integriert, wäre die Entwicklung ganz anders verlaufen. Genau das allerdings haben einige wenige auch gemacht (wie Jeantaud, Lohner und Kühlstein), aber ohne nachhaltigen Erfolg. Die Gründe dafür finden sich S. 245ff.; dort steht auch, wie schwierig die Neuerung zu bewältigen war, dafür hätte es einen längeren Durchhaltewillen, das entsprechende Kapital sowie risikobereite und geduldige Investoren gebraucht. Dazu kamen Schwächen im Bereich der Betriebskulturen.

Invention – Innovation – Diffusion

Innovationsprozesse laufen in der Geschichte oft ähnlich und – parallel zum rascher drehenden Rad der Geschichte – zunehmend schneller ab. So dauerte die Substitution der Segelschiffe durch Dampfschiffe rund 100 Jahre. Bei der Einführung der Eisenbahn war die Übergangsphase schon kürzer, und bei der Ablösung des Pferdewagens durch das Automobil dauerte es nur noch eine einzige Generation.

Innovationen stellen gewachsene Strukturen und etablierte Prozesse in Frage. Sie bedrohen angestammte Privilegien und Kompetenzen der involvierten Personen, deren Beharrungskräfte oft stark sind. Vor dem Hintergrund der Bestandeswahrung wird oft kurzfristig gedacht, gehandelt und argumentiert. Man optimiert vielleicht noch, scheut sich aber vor grösseren Schritten. Solche Prozesse werden vom Wissenschaftszweig der Innovationsforschung untersucht, und zwar in ihren ökonomischen Bereichen ebenso wie in ihren typischen Verläufen. Auf einen kurzen Nenner gebracht, werden drei Phasen unterschieden:

1. die Inventions-, die Entdeckungsphase
2. die Innovations-, die Umsetzungsphase
3. die Diffusions-, die Verbreitungsphase.

Zwischen die beiden letzten Phasen schiebt sich meistens eine Development- oder Entwicklungsphase. Diese drei bis vier Phasen verlaufen in der Regel nicht linear, sondern wellenförmig zwischen Auf- und Abschwungsperioden. Seit den beiden wegweisenden Arbeiten von Joseph A. Schumpeter, „Das Wesen und der Hauptinhalt der theoretischen Nationalökonomie“ von 1908 und „Konjunkturzyklen“ von 1939, weiss man: Nicht die Idee, die Erfindung selbst, ist entscheidend, sondern erst die Durchsetzung der Idee, basierend auf gesellschaftlicher Akzeptanz.

In der Kulturgeschichte der Menschheit macht man immer wieder die erstaunliche Feststellung, dass Entdeckungen und teilweise auch deren Umsetzungen in derselben Zeitphase an verschiedenen Orten unabhängig voneinander in Gang kommen. Beispiele dafür sind etwa der Werkzeuggebrauch durch Frühmenschen oder die Domestizierung des Pferdes. Das hängt eben damit zusammen, dass nicht die Entdeckung an sich, sondern deren Gebrauch und Durchsetzung einen gesellschaftlichen Boden finden muss. Das trifft auch für die Entdeckungsphase des motorgetriebenen Fahrzeugs zu; gute Beispiele sind die parallel arbeitenden Erfinder Benz und Daimler. Erst die Präsentation ihrer neuen Gefährte drei Jahre nach der Invention an der Weltausstellung 1889 in Paris führte zur Innovation. Weltausstellungen waren damals die Drehscheibe neuer industrieller Produkte, nicht zufällig eine englische Pioniertat des technikfreundlichen Prinz Albert von 1852 und ebenfalls nicht zufällig weitergeführt vom ebenso innovativ eingestellten französischen Kaiser Napoleon III. 1855 in Paris.



Abb. 279

Oben: Der „Stahlradwagen“ Daimlers, wie er an der Weltausstellung 1889 in Paris präsentiert wurde und dort Anklang fand. Ein Jahr später gab es schon französische Lizenznachbauten des Zweizylindermotors.
Unten: Postkartenansicht des Geländes der Weltausstellung von 1889 in Paris.

Wann war das Automobil als echter Konkurrent der Kutsche zu erkennen?

Im Abschnitt D über den Siegeszug des Automobils wurden als Antwort auf die hier im Titel gestellte Frage die Jahre um 1905 angegeben. Dies soll im Folgenden als Resultat von detaillierten Recherchen begründet werden. Dabei ist vorzuschicken: Die Einführung des Automobils war wie viele grosse Innovationen ein holpriger Prozess. Dies kann man mit der ähnlichen Situation von heute gut illustrieren. Als Elon Musk 2010 seine erste Tesla-Fabrik im kalifornischen Fremont in alten Anlagen einzurichten begann, wurde er noch als Nischenanbieter angesehen. Erst Jahre danach konnotierte die Börse sein Unternehmen besser. 2020 war er höher eingestuft als der grösste Automobilproduzent Volkswagen.



Abb. 280

Symbolbild für den holprigen Siegeszug des Automobils: Ein elegantes Tandem überholt ein wegen einer Panne liegen gebliebenes Automobil um 1905. Druck nach einem Gemälde um 1905 von George Wright (1860–1942).

Auch die ersten Automobile wurden lange als Nischenprodukte angesehen, ob mit Dampf, Elektrizität oder Verbrennungsmotoren angetrieben. Die aristokratische Eleganz der Equipage galt lange als auf Dauer durch das Automobil nicht einholbar. Dann begann sich die Situation Schritt um Schritt zu entwickeln:

1891

Die französische Fachzeitschrift „Le Guide du Carrossier“ im Jahre 1891 (S. 58) zu Fahrzeugen mit Dampfmaschinen (Übersetzung Autor): „Wir denken, kein einziger Motor wird nur ein einziges schönes Gespann ersetzen.“

1896

Ein in Zusammenhang mit dem „Salon du Cycle“ im Palais de l'Industrie in Paris entstandener Holzschnitt stellt das Automobil in Frankreich aber schon in eine Reihe mit der Eisenbahn und der Kutsche.

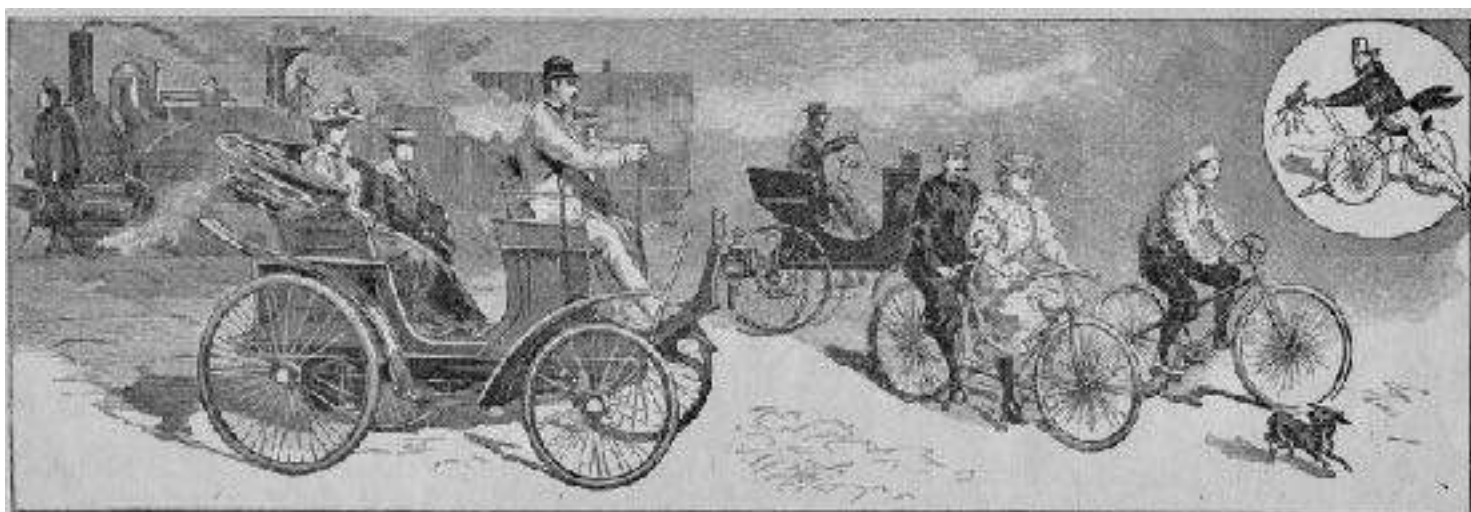


Abb. 281

Druck vom Dezember 1896 mit zwei Automobilen vor dem Hintergrund der Eisenbahn. Auch Fahrräder als Schrittmacher von leichten Voituretten mit ihren schwachen Motoren sind abgebildet.

Der Guide du Carrossier konstatiert im gleichen Jahr (1896, 4) „la plus coupable négligence“ der neuen Entwicklung durch die französischen Wagenbauer. Interessanterweise beherzigte die Zeitschrift den Vernachlässigungsvorwurf selbst zu wenig, konzentrierte sich zunächst weiterhin auf Kutschen und integrierte die Automobilkarosserie in ihr Editionsprogramm nur zögerlich! Erst um 1905 begann in diesem Fachblatt die Präsentation von Automobilkarosserien diejenige von Kutschen allmählich zu übersteigen. Dieser Wandel aber kam zu spät – die Zeitschrift ging im Jahre 1913 ein.

1900

Die „Deutsche Sattler-Zeitung“ zum Strassenbild in Paris, vor allem im Bois de Boulogne (DSZ 1900, 274): „Zwischen 4 und 7 Uhr ist das Bois am besuchtesten und hier kann man dann die eleganteste Gesellschaft von Paris in ihren feinsten Toiletten und feinsten Equipagen bewundern. Heute unterbricht das Pariser Straßenbild schon viel der Automobilwagen in allen Formen und es ist wohl anzunehmen, dass auch der feine Mann diesen Wagen benutzt, aber doch wohl nur außer Gesellschaftszeit, denn man sieht Niemand in seiner Toilette in diesen Wagen sitzen, im Gegenteile scheint man sich durch übergeworfene Blousen oder Kautschukmäntel vor Schmutz zu schützen. Es wird also wohl immer noch eine geraume Zeit dauern, ehe die Automobile die feinen Equipagen verdrängen, obwohl auch wieder die rasende Schnelligkeit, mit der mit diesen Wagen gefahren werden kann, einen aufregenden Sport bietet.“

Bericht eines Schweizer Wagenbauers zur Weltausstellung 1900 in Paris („Wagenbau“ 1902/7, 77f.): „Pferd und Wagen sind noch nicht bereit, ihren Platz abzutreten an die vulgären rollenden, fetten und staubigen Kisten, in denen man sich verhüllen muss und kleiden wie ein Eskimo.“

1901

Die „Deutsche Sattler-Zeitung“ berichtet aus Paris: „(...) jedenfalls hat sich der Sport der neuen Bewegungsrichtungen so stark bemächtigt, dass unsere Wagenbauer mit der Herstellung von Automobilwagen alle Hände voll zu thun haben, dagegen über den Geschäftsgang in auf Zugkraft angewiesene Fahrzeuge sehr klagen.“

1903

Der Biograph der deutschen Wagenfabrik Rühle (Freund 1903, 78f.): Das Automobil wird immer schneller, schneller wird auch sein Siegeszug, bald wird „das Automobil zum allgemeinen Verkehrsmittel“ ausgestaltet werden. Und: „Welche Perspektive sich dann für die Wagenbauindustrie eröffnet, ist heute gar nicht zu abzusehen.“

1904

Die Pferdezeitschrift St. Georg am 15.11.1904, den „Guide du Carrossier“ zitierend: „Es ist eine unverkennbare Tatsache, dass die Einführung des Kraftwagens in der Kutschenbau-Industrie gewaltige Störungen veranlasst hat, und zwar ist das in Frankreich mehr als in irgendeinem andern Lande der Fall.“ Es gebe zwar noch keinen Rückgang des Wagenbaues, aber auch nur weil viele der wohlhabenden Kutschen- und Pferde-Besitzer sich Automobile angeschafft hätten. Damit waren die Aufbauten für Autos gemeint, die zur Wagenbau-Industrie zählten. „Eine Folge der starken Nachfrage seitens des Auslands für französische Kraftgefährte ist die Knappheit an geschulten Handwerkern der Kutschen- und Wagen-Industrie, die sich den veränderten Verhältnissen anzupassen verstanden.“



Abb. 282

Postkarte um 1904: Auf der Avenue du Bois de Boulogne in Paris verkehren neben Equipagen bereits viele Automobile.

„Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1904:

Weil das Automobil weiter Fortschritte machen wird, „ist es für den Wagenbauer zur Notwendigkeit geworden, sich möglichst eingehend mit dem Wesen und der Konstruktion (...) zu befassen; gehört doch ein grosser Teil der Arbeiten, wie Kasten- und Räderbau, Beschlag, Lackierung, Polsterung u.s.w., voll und ganz in den Bereich des Wagenbauers.“

Ebenfalls die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1904:

Das Automobil-Phaeton fährt nicht so schnell wie „Rennmaschinen“, hat aber eine schöne Form. Der Laie stellt vor allem auf das Äussere ab: „(...) gefällt ihm dieses, so ist er für den Kauf leicht zu haben.“ „Wir wissen, dass manche unserer Wagenbauer sagen werden: Ein Automobil, wieder eine für uns unnütze Zeichnung. Es hilft alles nichts, wir müssen uns mehr und mehr mit den Automobilen befreunden.“ „Denn es lässt sich nicht mehr zurückdrängen und wird sich weiter vermehren.“

1905

„Der Wagenbau“ 1905, 47 und 215): „Die immer mehr um sich greifende Verbreitung der Motorfahrzeuge ist ein Beweis für ihre Ueberlegenheit gegenüber dem Pferdebetriebe (...) der Chassisbau ist in seiner rapiden Entwicklung des Karossiers- und Reifenfabrikanten auf und davon gestürmt, und ist jetzt seinen Schritt zu verlangsamen gezwungen, bis diese ihn eingeholt habe.“

Um 1905

Jean-Henri-Labourdette (1972, 9): In Paris wurden bereits um 1905 nur noch vereinzelt neue „voitures hippomobiles“ in den großen Fabriken hergestellt.

1906

„Deutsche Fahrzeug-Technik“ (1906, 96): Die grösste Nachfrage unter den Autos besteht nach „Stadtdroschken“, vor allem für Berlin.



Abb. 283

1907: Autler zeigen selbstbewusst auf veraltete Kutschen. Chromotypografie von 1907.

1908

Aus einer Schrift der Wagenfabrik Faurax in Lyon (Furger 2009, 325): Im Bereich der schönen Equipagen werden die schönen Modelle bleiben, aber die durch das Auto in Gang gekommene Revolution wird die Gespanne auf den zweiten Platz verweisen. Denn dem Automobil kommt heute die erste Rolle zu. („L'Automobile, aujourd'hui règne en maître.“) Es ist praktisch, schnell und angenehm auf kurzen Distanzen, im Tourismus sogar unübertroffen.

Das Fazit lautet: In Frankreich musste man um 1904 wissen, dass das Auto zum ernsthaften Konkurrenten der Luxuskutschen werden konnte. Das wird unterstrichen durch die damals erreichte Akzeptanz bei den Regierungen, wie S. 68 illustriert. In Deutschland musste man es mindestens ein oder zwei Jahre später auch verinnerlicht haben, wenn die „Deutsche Fahrzeug-Technik“ 1906 schreiben konnte (DFT 1906, 197):

„Vor unsern Augen vollzieht sich nämlich, ohne dass wir es besonders merken, eine der grössten Umwälzungen, welche die Weltgeschichte je erlebt hat. Und diese Umwälzung besteht in dem Uebergange zum Automobilismus. Das Pferd wird allmählich verdrängt durch den Motor. Neben der Schnelligkeit ist es seine gleichmässig arbeitende Kraft, welche ihm vor der nur bis zu einer gewissen Naturgrenze ausdauernder Kreatur den Vorzug gibt. Der Motor kann stundenlang im schärfsten Tempo laufen und überwindet alle Steigungen spielend. Einem derartigen Gegner gegenüber muss das Pferd unterliegen. Und es unterliegt langsam. Vorläufig in den Grosstädten.“

In diesem Zusammenhang werden Reklamewagen, Betriebsfahrzeuge von Kohlehandlungen und Bierbrauereien, Omnibusse und Autodroschken erwähnt. Und: „Jeder will heute im Auto fahren.“ Lieber lasse man eine Pferdedroschke stehen und warte eine Viertelstunde auf eine Autodroschke. „Früher behauptete man, dass die Schnelligkeit nervös mache, uns macht die Langsamkeit nervös!“

Damit wurden auch gleich die wichtigsten technischen Gründe genannt und auch das gesellschaftliche Umfeld mit seinen weichen Faktoren angesprochen. Solche Zitate zeigen klar, der Meinungsumschwung erfolgte über einen Zeitraum von gut 10 Jahren. Das war aber erst der Weg der Einsicht, die Umstellung selbst setzte dann erst nach und nach ein. Sie erfolgte in einem grösseren gesellschaftlichen Rahmen, der im Folgenden zuerst besprochen werden soll.

Der gesellschaftliche Rahmen

In der analysierenden Rückschau haben zum Wandel vom Pferd zum Auto drei gesellschaftliche Entwicklungstendenzen mitgewirkt, die sich aus der Kutschenzeit heraus entwickelten.

Erstens die Beschleunigung der Geschichte

Die Bevölkerung hatte nach Beginn der Industrialisierung aus allgemein bekannten Gründen massiv zugenommen, parallel dazu erfolgte eine starke Urbanisierung. Diese Verstädterung führte dazu, dass die neue Zeit zunehmend als hektisch empfunden wurde. In der Geschichtsforschung spricht man von der Beschleunigung der Geschichte (Koselleck 2000 und Burscheid 2004). Das schneller drehende Rad der Geschichte ging einher mit einer entsprechenden Kultur- und Technikentwicklung und dem Drang nach höherer Mobilität mit grösserer Geschwindigkeit.



Ein gutes Beispiel dazu ist die zu Beginn der Industrialisierung erfolgte schnelle Pferdepost in England kurz vor 1800. Systematisch durchorganisiert, brachte sie eine Steigerung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 6 bis 8 km/h (Schritt) bis 20 km/h (Trab und stellenweise gar Galopp) zustande, also eine Verdreifachung gegenüber vorher. Der Pferdewagen war damit an seine Grenzen gelangt. Der Wunsch nach noch höheren Geschwindigkeiten blieb aber, das schnellere Auto rannte hier offene Türen ein. Dessen Durchschnittsgeschwindigkeit verdoppelte sich innerhalb von zehn Jahren. Beim Rennen des Jahres 1894 von Paris nach Rouen hatte sie nach Henri-Labourdette noch 14 oder 15 km/h betragen, 1895 waren es schon 25 km/h, um 1905 30/35 km/h. Diese Werte wuchsen in den 1920er Jahren auf 45/50 km/h, Ende der 1920er auf 60 km/h und mehr (Merki 2002, 48). Zugrunde lagen mehrere Wechselwirkungen (stärkere Motoren, bessere Strassen, Eroberung des Strassenraumes etc.).

Abb. 284

Schon früh versuchten Motorwagenbauer an den aristokratischen Nimbus der Equipage mit ihren neuen Fahrzeugen anzuknüpfen. Dazu gehörte auch die Firma Benz 1905. Sie verwies in diesem Inserat auf ihre aristokratische Kundschaft, zuoberst mit Prinz Heinrich von Preussen und einigen anderen königlichen Hoheiten.

Zweitens die Diffusion des eigenen Wagens auf mehr Gesellschaftsschichten

Die Anschaffung und das Fahren eines eigenen Wagens war zunächst auf eine exklusive oberste gesellschaftliche Schicht begrenzt (vor der Revolution von 1789 auf den ersten und zweiten Stand, dann auf die Reichsten der Reichen), geschätzt nicht einmal 1% der Bevölkerung. Der Besitz eines eigenen Fahrzeugs diffundierte dann langsam auf weitere Schichten wie den Finanzadel und andere Neureiche bis hin zu Ärzten und anderen Mitgliedern der oberen Mittelschicht. Dabei spielte die mit, dass die Automobile im frühen 20. Jh. etwas günstiger zu erwerben waren und sie sich vor allem im Unterhalt zunehmend wirtschaftlicher als die Pferdewagen erwiesen.

Drittens die Distinktion mittels eigenem Wagen

Das Fahren in repräsentativen Fahrzeugen war seit dem späten Mittelalter und der anschliessenden Renaissance ein Distinktionsmittel. Nach der Revolution von 1789 übernahmen die zu Geld gekommenen die Insignien des alten Adels, wozu die eigene Equipage gehörte. So kam es zum Stereotyp des „aristokratischen Charakters“ der Equipage noch um 1900 (S. 79 und 157). Zugespielt gesagt, war die Kutsche nicht nur zum Fahren da, nicht nur für die Fahrt von A nach B, sondern um sich zu zeigen und um seinen Status zu markieren. Dies zeigt der Höhepunkt des

Kutschenfahrens in Frankreich, die Epoche Napoleons III. ganz deutlich, die ich genauer untersucht habe (Furger 2020a). Der Kaiser selbst liess, wenn er in Paris war, täglich anspannen, um seine Fahrten durch die Stadt und vor allem seine Runden im Bois zu drehen und damit Präsenz zu markieren. So machten es nicht nur auch seine Gattin und andere Familienangehörige, sondern viele Mitglieder der höchsten Gesellschaftsschichten. Sie schafften also Fahrgelegenheiten ohne direkten praktischen, aber hohen gesellschaftlichen, indirekten Nutzen. Die Kutsche war vortrefflich dazu geeignet, sich vom gemeinen Publikum im öffentlichen Raum abzugrenzen. Und diese Räume wurden dementsprechend geschaffen. (Nicht zufällig wurde der Bois de Boulogne unter Napoleon III. ebenso von der Stadt erworben und ausgebaut wie viele Boulevards in Paris in seiner Zeit neu angelegt wurden.) An diese Tradition knüpften die Akteure um das neue herrschaftliche Automobil ganz bewusst an, wie dieses Bild zeigt.



Abb. 285

Werbung von 1921 der Karosserien Van den Plas mit dem Schlagwort „Distinction“ und dem entsprechenden architektonischen Hintergrund, dem Schloss. Dazu passt die französische Nobeladresse der belgisch-englischen Marke.

Ein Fahrzeug kann nur solange Distinktionsmittel sein, als es andere (besser gesagt: die meisten) nicht haben. Sobald dies nicht mehr der Fall ist, muss es durch Neues ersetzt werden, besonders nach einem überschrittenen Zenith. Die verschiedenen Variationen der sich immer ähnlicher werdenden Kutschen und ihre wechselnden Farben hatten nach 1870 ihr Neuigkeits-Potenzial mehr oder minder ausgeschöpft. Auch war in den letzten Jahrzehnten des 19. Jh. die technologische Entwicklung der Kutschen stehen geblieben. Der exklusive Stellenwert der Eleganz der Equipagen hatte also ihr technisches und gesellschaftliches Potenzial ausgereizt, es wurde Zeit für Neues. Das neue Automobil wurde dann zur echten Konkurrenz der Equipage, als es nicht nur die erste Funktion der Equipage, zuverlässig und

bequem von A nach B zu kommen, erfüllte, sondern auch ihre zweite, als mobile Plattform zum Sehen und Gesehenwerden. Der Aufstieg des Autos als Distinktionsmittel auf das Niveau der Kutsche wurde dann möglich, als die Autos äusserlich etwas eigenständiger und ansehnlicher wurden. Das geschah zwischen 1910 und 1930. Nicht zufällig wurden sie dann genau dort in Szene gesetzt, wo die Equipagen lange brilliert hatten, auf den Boulevards, im Bois de Boulogne, in mondänen Orten der Côte d'Azur etc. Und wieder wurden neue, nicht praktisch notwendige Fahrten und Anlässe geschaffen, die Zuverlässigkeitsfahrten (franz. course, sprachlich abgeleitet vom Pferderennen), die Concours d'Elégance oder die Auto-Salons. Die noblen, auch in anderen Sprachen im französischen Originalton verwendeten Benennungen – course, élégance, salon – sind dabei kein Zufall.

Schon Kutschen dienten dem Sport

England ist bekanntlich das Geburtsland des Sports. Das gilt besonders für den Pferdesport, und dazu gehörte auch das Fahren mit Gespannen. All das war eine Erfindung der obersten Gesellschaftsschicht, denn zum sportlichen Treiben braucht es viel Freizeit, und diese hatten die Werktätigen lange nicht. Insofern war der Sport auch ein Distinktionsmittel.

Der Fahrsport mit Gespannen begann schon um 1800. Damals liessen sich spleenige Dandys extrem hohe leichte Wagen bauen, um sich – im wörtlichen Sinne – vom Gewohnten abzuheben und mit ihrer gefährlichen Fahrweise aufzufallen. Bezeichnenderweise nannte man solche Wagen jetzt „Phaeton“ nach dem übermütigen Sohn Φαίδων des altgriechischen Sonnengottes, der der Sage gemäss dessen Sonnenwagen auslieh, ihn nicht beherrschte und prompt ins Unglück stürzte. Andere gefährlich gebaute Modelle erhielten englische Namen wie „Suicide Cart“. Sie wurden, obwohl sehr leicht gebaut, gerne völlig „übermotorisiert“ gefahren, nämlich mit vier Pferden.



Abb. 286

Der High-flyer Phaeton um 1800 als früher, gefährlicher Sportwagen.

Oben: Eine Fahrleine reisst, der Sportwagen kommt in Schräglage.

Rechts: Die Begleiterin eines Dandys fällt vom hohen Wagen.

Um 1800 begann also das, was in der frühen Automobilzeit wieder öfters vorkam: Zur Schau gestellte Geschwindigkeitsexzesse auf neuesten, exaltiert gebauten Gefährten. Wie zur Autozeit, blieb das sportliche Fahren nicht auf ledige, zum Imponieren neigende Draufgänger beschränkt, sondern wurde in distinguiertester Form auch ein Damensport. So wurde im Laufe der Zeit der „Herrenfahrer“ ebenso zum festen Begriff wie die Sportlady auf dem Kutschbock. So liessen sich die Herrschaften auch gerne verewigen.



Abb. 287

Die Fahrerinnen als Sportlady. Die Gattin des Zeichners Cecil Aldin präsentiert sich 1897 auf ihrem Dogcart in der schwierig zu fahrenden Tandem-Anspannung. Ihr Hund der Rasse Barsoi läuft am Strand des Seebads Brighton mit.

Von solchen Darstellungen führen direkte Verbindungen in die Autozeit. Ganz ähnlich liessen sich 10 Jahre später auch Autlerinnen abbilden, wie das untere Bild zeigt. Dabei kupferte der Künstler den Hund der Aldin-Gattin ab.



Abb. 288

„Autour de Longchamp“. Zwei Damen fahren spazieren und lassen ihren Hund mitrennen. Der mit dem Nässen der Strasse beschäftigte Mann ist so fasziniert von den vorbeifahrenden Damen, dass er seine Arbeit vergisst und mit dem Strahl versehentlich einen grüssenden Galan bespritzt. Kolorierte Lithographie von Albert Beers um 1910.

Der Club als Mittel der Distinktion

Der schon mehrfach zitierte Autor Merki hat die Wichtigkeit früher Automobil-Clubs bei der Einführung des Motorwagens in der oberen Gesellschaftsschicht betont (2002, besonders 203ff.). Er nannte in diesem Zusammenhang als Vorläufer auch den elitären Jockey-Club von Paris. Dieser wurde 1834 nach englischem Vorbild für die Vollblutzucht und Organisation von Pferderennen in Frankreich gegründet. Es gab aber durchaus auch, wie

schon angesprochen, noble Kutschen-Clubs, die in diesem Zusammenhang zu nennen sind. Sie rekrutierten sich aus der gleichen Gesellschaftsschicht wie die Mitglieder des Jockey-Clubs, dem sportlich orientierten Erb- und Finanzadel. Diese waren in der Kutschenzeit grundsätzlich so vorgegangen wie die frühen Automobil-Clubs, einfach mit anderen Fahrzeugen. Auch das hatte mit Distinktion zu tun. Zur erfolgreichen Absetzung von anderen gehörte, die Selbstvergewisserung zu teilen, die Freizeit unter Seinesgleichen zu verbringen. Dabei werden entsprechende Codes entwickelt und gemeinsam gelebt. Das war etwa beim S. 21 schon erwähnten französischen Réunion Road Club der Fall. Wie in der späteren Autozeit hatten solche Kutschenclubs eigene Fahrzeuge, in diesem Fall Coachen, die deutlich mit dem Clubkürzel angeschrieben waren.



Abb. 289

Die eigene und auch entsprechend angeschriebene Coach „La Caprice“ des Réunion Road-Clubs (RRC) mit dem Marquis du Bourg de Bozas im Jahre 1893 als Fahrer. Aquarell von Georges Busson (1859–1933).

Zum Wesen dieser exklusiven Clubs mit ihren exklusiven Aktivitäten gehörte der Grundsatz einer beschränkten und wohl ausgelesenen Zahl von Mitgliedern. Beim Réunion Road-Club mit Sitz in Paris gehörten einige Amerikaner mit berühmten Namen wie Tiffany, Vanderbilt oder der Zeitungsmagnat James Gordon Bennett (1841–1918) dazu.

Letzterer lebte lange in dieser Stadt, betrieb und förderte neben dem Coaching das Reiten, Polospielen, Yachting, Ballooning und Autofahren. Bennett wurde Mitbegründer des französischen Automobil-Clubs und stiftete die Trophäe des nach ihm benannten Rennens.



Damit reihte sich James Gordon Bennett in die Kette von reichen frühen Sportsleuten ein, die sowohl Pferde- als auch Automobilsport betrieben und förderten. Zum Clubleben gehörten nicht nur gemeinsame Fahrten vor grossem Publikum, sondern auch distinguierte Treffen am Abend. Dabei war es durchaus von Vorteil, Mitglied verschiedener exklusiver Clubs zu sein. Seit 19ff. wurde schon das Beispiel des in Paris lebenden Ehepaars van Zuylen-de Rothschild vorgestellt, bei dem sie und er Viererzug- und Rennfahrer waren.

Die frühen Automobilisten konnten also bestehende Muster der Kutschenzeit nahtlos übernehmen. Aber sie dehnten gewisse Strukturen und Events bald in einem Masse aus, wie es dies in der Kutschenszene nicht gegeben hatte.

Abb. 290

James Gordon Bennett, wie ihn die amerikanische „Vanity Fair“ 1884 abbildete.

Der 1895 gegründete, aus dem Komitee für das Rennen Paris-Bordeaux von 1905 hervorgegangene „Automobile-Club de France“ (ACF) war zwar auch ein exquisiter Verein, bezog aber weitere Kreise mit ein als die alten Coaching-Clubs. Denn seine Exponenten wie der umtriebige Albert de Dion (1856–1946), der reiche Etienne van Zuylen (1860–1934) sowie der Rennfahrer und Journalist Paul Meyan hatten Grösseres vor. Nach alter Art wurde ein Clubhaus bezogen, aber nicht irgendeines. Zum Hauptsitz wurde 1898 eine ehemalige fürstliche Residenz mitten in Paris, das Hôtel du Plessis-Bellièrre an der Place de la Concorde. Daneben gab es auch eine Villa im Bois de Boulogne für Spiele und Sport wie Fechten. Der Club hielt sich ständige Angestellte und zwei Dutzend Diener. Man pflegte ganz bewusst Beziehungen zu anderen Clubs, wie etwa zum Yacht Club de France, denn man sah das Auto auch als „Yacht zu Lande“. (Solche Vergnügungsyachten wurden übrigens von ähnlich konstruierten Motoren wie die Autos angetrieben.) Der ACF hatte keine Mitgliederzahlbeschränkung und erreichte schon um 1900 eine Zahl von um die 2.000 Mitglieder. Dazu gehörten viele Automobil-Produzenten wie Armand Peugeot, Louis Mors, Emil Delahaye, Emile Levassor wie auch Charles Jeantaud. Der ACF trat nach alter Art als Organisator von gemeinsamen Fahrten und Events auf, aber jetzt auf einem breiteren Niveau als die Kutschen-Clubs. Dazu gehörten die von Paris aus gestarteten Rennen, die jetzt ebenso auf der Place de la Concorde begannen, wie früher schon die Coachfahrten.



Abb. 291

Der noble Hauptsitz des französischen Automobile-Clubs in Paris, das Hôtel du Plessis-Bellièrre, an der Place de la Concorde, und der zweite Sitz im Bois de Boulogne, in vornehmem Understatement „chalet“ genannt.

Der Pariser Auto-Salon zog 1901 in das riesige Grand Palais um. Zwischen 1900 und 1912 dominierten im Automobilismus Frankreichs vor allem noch die zum reinen Vergnügen bestimmten Pkws. In dieser Zeit war der Einfluss des ACF schon gross, er wirkte auch auf nationaler Ebene politisch mit. So war Albert de Dion etwa Abgeordneter im Parlament Frankreichs. Noch breiter aufgestellt war der 1890 gegründete Touring-Club de France (TCF), der bald zu einer Massenorganisation wurde. Er war vor allem von Radfahrern gegründet worden und setzte sich als nationale Lobby für die Verbesserung der touristischen Infrastruktur ein.

In Deutschland konnten die frühen Automobil-Clubs nicht die gleiche Rolle spielen wie in Frankreich; Berlin hatte um 1900 für das Reich noch längst nicht die gleiche gesellschaftliche Stellung erreicht wie Paris für das Nachbarland. Sowohl die gesellschaftlichen Exponenten als auch die wichtigen frühen Produzenten waren in Deutschland über das ganze Land verteilt: Benz in Mannheim, Daimler in Cannstatt, Opel in Rüsselsheim, Audi und Horch in Zwickau. Seite 51f. wurden schon die Gründungsgeschichten der frühen Clubs in Berlin besprochen. Wie in Frankreich waren auch dort die neuen Automobilfreunde nachhaltiger unterwegs als die alten Kutschenfreunde. Es scheint sogar, dass die Erfolge der frühen deutschen Automobilclubs erst zu Kutschenclubs führten, nicht umgekehrt. So erfolgte die Gründung des Deutschen Sport-Vereins mit Schwerpunkt Kutschenfahrtsport im Jahre 1897 erst im gleichen Jahr wie die des ersten Autoclubs, des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins (MMV). In Deutschland waren hingegen vor allem die Pferdezuchtverbände stark, übrigens bis heute. Aus diesen heraus kam es aus verständlichen Gründen nicht zur Gründung von Vereinen für die neuen Fahrzeuge.

Anders wiederum waren die Verhältnisse in Österreich. Der Österreichische Automobil-Club (ÖAC) wurde 1898 zur Durchsetzung des Automobilwesens gegründet und organisierte Ausstellungen und Rennen. Vorher schon war der Österreichische Touring-Club (ÖTC) gegründet worden, mit einer ähnlichen Zielsetzung wie der gleichnamige Club in Frankreich. Die beiden Clubs schlossen sich 1946 zum Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club zusammen (ÖAMTC). In der Schweiz gab und gibt es zwei Clubs, der vornehmere und kleinere Automobil-Club der

Schweiz (ACS) und der grössere Touring-Club der Schweiz (TCS). In der föderalistisch aufgebauten Schweiz wurde nicht die Bundesstadt zum Zentrum des frühen Automobilismus, sondern Genf mit dem dort seit 1905 stattfindenden „Salon international de l'auto de Genève“. Dort werden bis heute die neuesten Modelle jeweils im Frühjahr vorgestellt.

Kutsche und Automobil als fahrende Throne für die Insassen in dazu passender Garderobe

Die S. 203 angesprochene Funktion des Automobils wie die der Luxuskutschen als Distinktionsmittel und fahrende Throne hat eine alte Tradition und geht bis auf die Zeit um 1600 zurück. Vorher wurde üblicherweise im Sattel gereist und in dieser Art formell aufgetreten; bekannt ist die Feldherrenpose auf einem rassigen Pferd. Gefährte waren auf Damen und teilweise Kranke beschränkt. Dann kam aber in der Renaissance die neue Mode auf, ungarische Kutschen einzuführen. (Das Wort Kutsche geht auf das ungarische kocsí zurück, ausgesprochen kotschi oder ähnlich.) Gegen dieses verweichlichende und unnütze Gehabe wetterten Zeitgenossen wie Freiherr Markus (Marx) Fugger von Kilchberg und zu Weissenhorn (1529-1597). Schon in der Vorrede zu seinem Hauptwerk von 1578/1611 „Von der Gestütery“ nahm Fugger negativ Stellung zum eben aufgekommenen Gutschifahren als Ausdruck von Faulheit und Wollust (Andres Furger, *Fahrpferde Europas – Von der Antike bis Heute 2015* unter academia.edu). Man brauche die Pferde besser für den Kriegsdienst, war seine Meinung. Trotzdem etablierte sich bei den höchsten Herrschaften Europas das Wagenfahren. Die Karossen selbst dienten dabei neu als Zeichen der Macht und der Abgrenzung gegenüber den niederen Ständen. Die Anzahl der vorgespannten Pferde war dabei genau vorgeschrieben: Achterzug nur für regierende Monarchen, Sechserzug für höchste Gesellschaften usw.



Abb. 292

Die Kutsche als fahrender Thron mit aufgesetzter Krone: Napoleon I. in einer vergoldeten Berline anlässlich seiner Hochzeit mit Marie-Luise im Jahre 1815. Der Wagen wurde von einem Achterzug gezogen, wie er nur regierenden Monarchen zustand. Ausschnitt aus einem Gemälde von Etienne-Barthélemy Garnier (1759–1849).

So ging es weiter bis zur Französischen Revolution. Napoleon I., obwohl selbst ein Kind der Revolution, führte die Tradition fort. Ihm taten es um 1800 reich gewordene Bürger gleich und bemächtigten sich dem wichtigen Distinktionsmittel des Adels. Das führte zu einem Kutschenboom. Auch die Päpste traten auf wie Kaiser. Ihre Berlinen wurden im 19. Jahrhundert gar mit thronähnlichen Einzelsesseln im Inneren versehen.

Bei offiziellen Anlässen wurde mit solchen Wagen ausschliesslich im Schritt gefahren. So hielt es auch noch Kaiser Napoleon III. bis 1870. Der Kenner Faverot de Kerbrech sagte 1903, also schon zur Autozeit, zur Zeit Napoleons III.: „Die Hof-Equipagen erreichten einen Grad von Eleganz und Perfektion, der seither nie mehr überschritten wurde.“



Die neue Gala-Berline Napoleons III. war sogar mit einer im Dachhimmel montierten Laterne so zu beleuchten, dass man ihn auch nachts von aussen im prächtig in heller Seide ausgeschlagenen Wagen sitzen sehen konnte.

Die pferdegezogenen Berlinen wurden um 1900 abgelöst von geräumigen Coupés und Limousinen mit ihren starken Motoren. Bei besonderen Exemplaren wurde der Luxus im Inneren, wie man ihn von den Coupés und Berlinen gewohnt war, durchaus weitergeführt, besonders in der Übergangszeit, den ersten Jahrzehnten des 20. Jh. Die besseren geschlossenen Automobile wurden wie kleine Salons eingerichtet, und dazu gehörte wieder eine prachtvolle Garnierung in kostbaren Stoffen oder Leder, jetzt oft mit technischen Neuerungen ergänzt.

Abb. 293

Das Innere der von Ehrler in Paris für Napoleon III. im Jahre 1852 gebauten Gala-Berline. Garnierung aus hellem Seidensatin mit golddurchwirkten Posamenten.

Wer stand jetzt hinter diesen luxuriösen Ausstattungen? Nicht der Maschinenbauer, sondern der Karossier mit seinen Sattlern! Damit ist gesagt: In der Automobilzeit war der Maschinenbauer wohl durchaus für den angenehm und zuverlässig rollenden Untersatz zuständig, der Karossier aber für die zweite Funktion, den fahrenden Thron. Und nicht nur dafür, sondern auch für die äussere Karosserieform, die Chassis und Motor wie ein Kleid umhüllte.

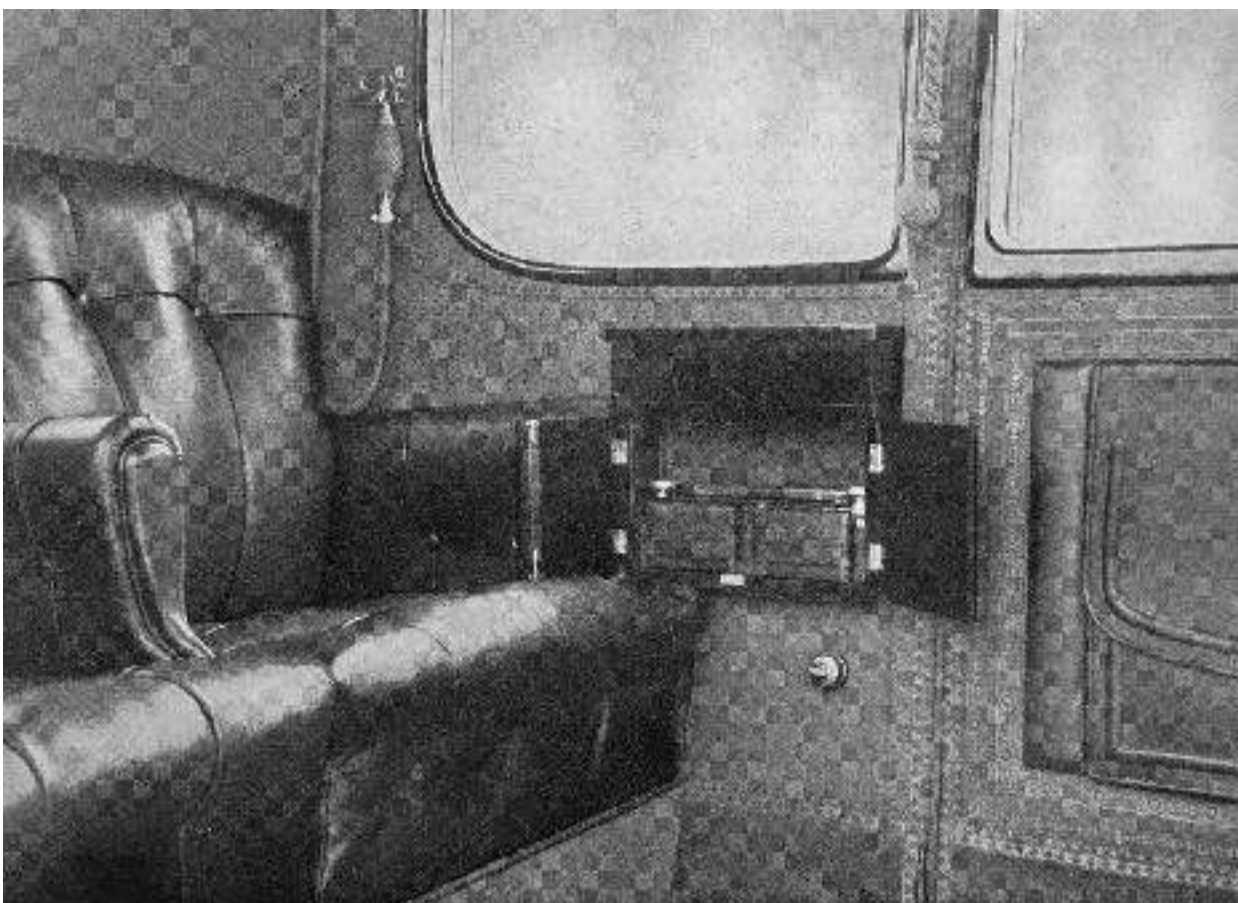


Abb. 294

Mit Tuch und Saffianleder reich garniertes Inneres eines Mercedes-Coupés von 1914. Dazu gehörte ein Sprechapparat zum Chauffeur statt der früheren Kordel, über die Zupfsignale auf den Arm des Kutschers übertragen worden waren.

Die Karosserie als Kleid

Man kann ein prestigeträchtiges Fahrzeug wie die Kutsche oder das Luxus-Automobil mit dem Menschen und seinem Kleid vergleichen und Zusammenhänge herstellen. So, wie die Garderobe ihren Träger einhüllt, verhält es sich bei der Karosserie auf dem Chassis. Stimmt beides zusammen, ist die Wirkung gross. Nicht zufällig beginnt die bekannte Novelle „Kleider machen Leute“ Gottfried Kellers von 1874 mit einem Schneider, der gut gekleidet von einer noblen Kutsche mitgenommen und im nächsten Dorf so unvermittelt für einen noblen Herrn gehalten wird, dass er sich dieser Rolle nicht mehr entziehen kann.

Man kann den Vergleich noch erweitern. Der Mensch selbst besteht aus seiner physischen Gestalt und seiner Psyche. Seit Carl Gustav Jung gehört zur Letzteren die „Persona“. Dieser psychologische Fachbegriff umfasst nach heutiger Auffassung (Wikipedia unter dem Stichwort „Persona“) „die nach aussen hin gezeigte Einstellung eines Menschen, die seiner sozialen Anpassung dient und manchmal auch mit seinem Selbstbild identisch ist.“

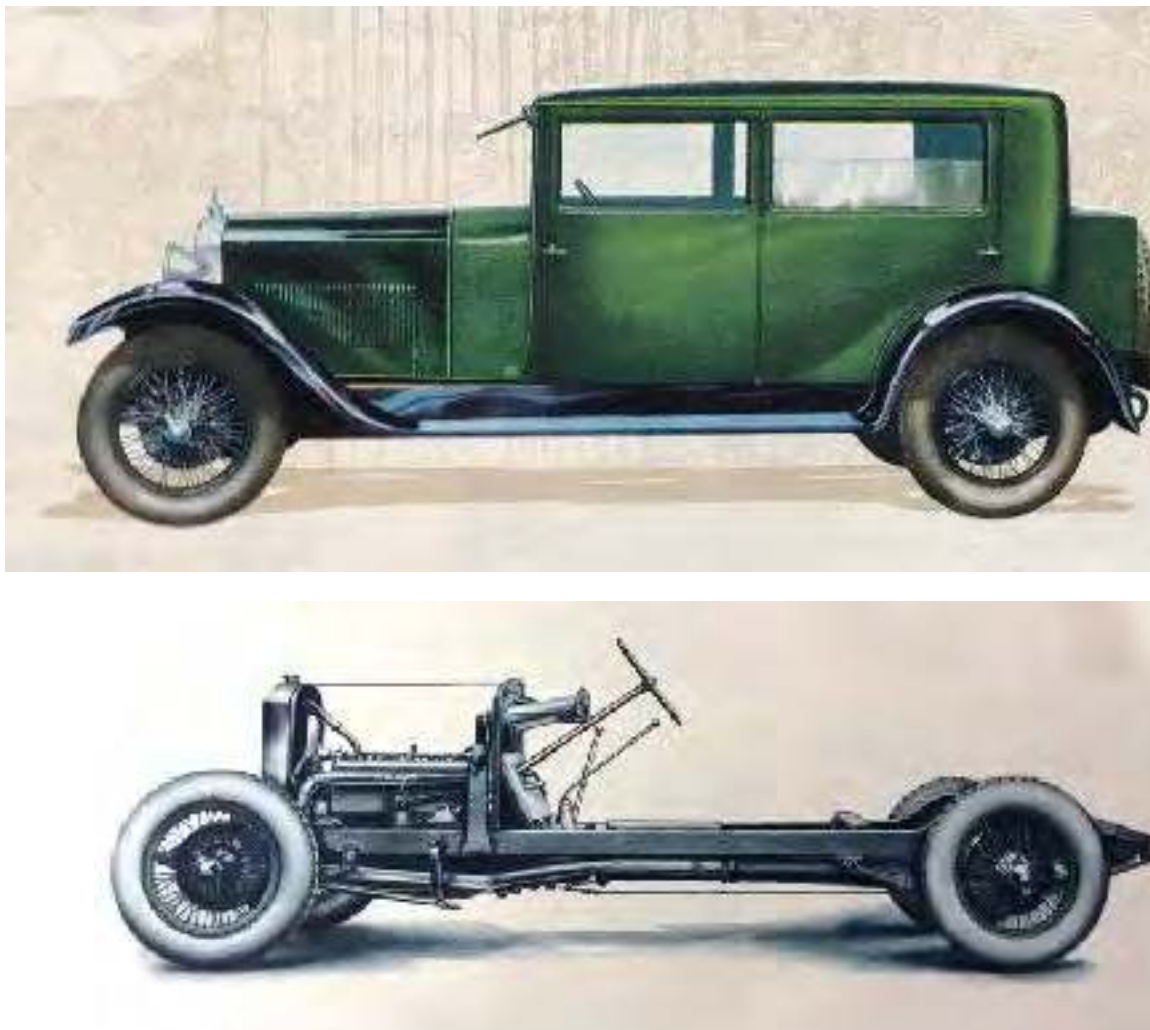


Abb. 295

Der Anteil des Karossiers und des Maschinenbauers am Beispiel einer Limousine und ihres Chassis der Zeit um 1925 (Martini Typ Six).

Nicht umsonst wird in der Autoliteratur die Karosserie als Kleid des mechanischen Teils des Autos bezeichnet und bei besonders eleganten Formen sogar als „Haute Couture“. Dementsprechend verstanden sich die Entwerfer von schönen Karosserien wie der mehrfach genannte Jean Henri-Labourdette durchaus als Künstler. Die Karossiers waren nicht nur für den langen Entwicklungsstrang hin zum integral konstruierten und gestalteten Automobil der Zeit um 1930 mitverantwortlich, sondern blieben danach – jetzt meistens in den Betrieb des Automobilproduzenten eingebettet – weiterhin für die zweite Funktion des Fahrzeugs zuständig. Diese schwächte sich erst ab, als das Auto nach dem Zweiten Weltkrieg zum Massenprodukt wurde, aber auch nicht ganz. Das Innere und Äussere eines Wagens blieb und bleibt wichtig. Wieder drückte es die Sprache mit aus: Der seit alters der Luxuskutsche vorbehaltene Namen „Wagen“ (franz. la voiture) wurde im 20. Jahrhundert auf das Automobil übertragen (auch im Französischen). Denn die Luxuskutsche war – wie schon ausgeführt – edler konnotiert als das frühe Automobil. Bis heute klingt etwa der fragende Satz „Fahren wir in meinem Wagen?“ besser als „Nehmen wir mein Auto?“.

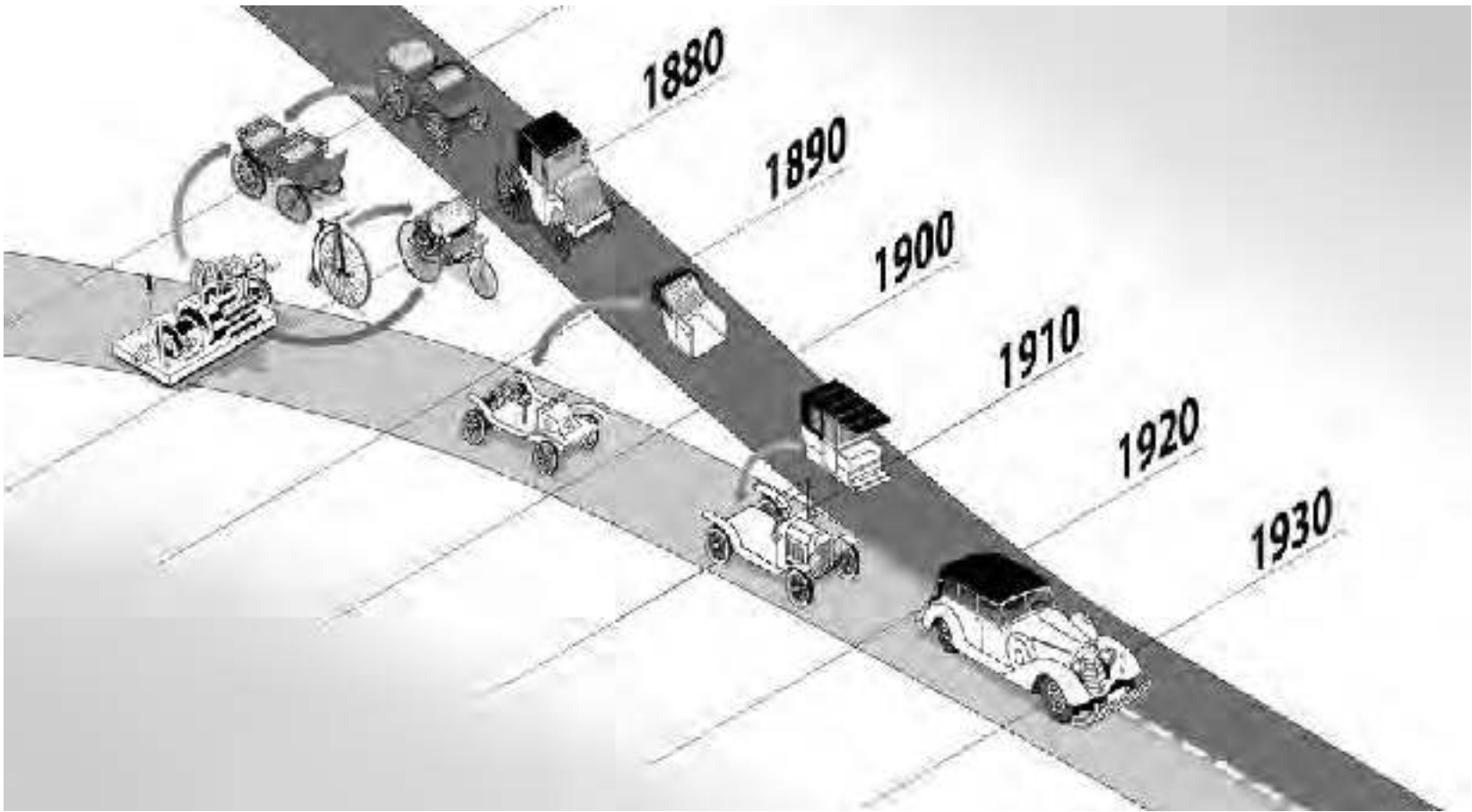


Abb. 296

Das Automobil als Produkt zweier Industrien. Der Übergang von der Kutsche zum eigenständigen Automobil erfolgte langsam und in fünf Etappen:

- 1880 Nebeneinander der Produktion von Luxuskutschen wie Américaines und Coupés durch Wagenbauer und parallel dazu von stationären Motoren durch Maschinenbauer.
- 1890 Kleine Motoren in Kutschen oder dem Fahrrad ähnlichen Fahrgestellen nach den Erfindungen von Daimler und Benz.
- 1900 Chassis mit Motoren der Maschinenbauer und aufgesetzte Wagenkästen der Karossier.
- 1910 Eigenständige Karosserien mit integrierter Mechanik.
- 1920/30 Harmonie von Technik und Karosserie.

Vom Kutschwagen mit Motor zum Motorwagen

Zum Siegeszug des Automobils trugen die schon erwähnten praktischen Nachteile des Pferdewagens bei, die sich in den sich schnell weiter entwickelnden Jahrzehnten um 1900 akzentuierten (S. 52ff). Die genannten Emissionen und der teure Unterhalt waren Faktoren, die sich in den schnell gewachsenen, dicht gebauten Städten zuerst bemerkbar machten. Auf dem Lande war dies noch länger anders. (Im Übrigen ist dieser Prozess in Europa heute noch nicht ganz abgeschlossen, zumal etwa in Südosteuropa noch viele primitive pferdegezogene Fahrzeuge in Gebrauch stehen.) Es ging indessen lange, nämlich mehrere Jahrzehnte, bis sich das Auto zu einem reifen, eigenständigen Produkt entwickeln konnte. Das hing auch mit den im Folgenden angesprochenen Problemen zwischen den dahinter stehenden Hauptakteuren zusammen.

Erstens das Problem zweier völlig unterschiedlicher Berufssparten

Die frühen Autos waren Zwitter und blieben es deshalb lange, weil dahinter mit den Konstrukteuren und Karossiers zwei Berufsgattungen, zwei Industriebereiche standen, die sehr langsam zueinander fanden. Sie kamen von ihrer Geschichte her aus unterschiedlichen Tätigkeitsbereichen und bedienten eine völlig andere Kundschaft. Der Maschinenbauer lieferte seine Produkte an andere Betriebe, der Kutschenbauer war für anspruchsvolle Einzelkunden tätig. Der Werkstoff des Maschinenbauers war das Eisen oder der Stahl, der des Karossiers Holz. Er fertigte daraus ein ästhetisch gestaltetes Produkt, der Ingenieur aber eine rein funktionale Maschine. Die Denk- und Handelsweisen waren also grundverschieden. Dazu kamen die S. 212 zu behandelnden strukturellen Unterschiede.

Zweitens die versetzt wirkenden Innovationsschübe der beiden Berufssparten

Wegen der Unterschiede zwischen den Maschinenbauern und den Karossiers entwickelten diese ihre Innovationen nicht parallel und koordiniert, sondern dem Schub der einen Berufsgattung folgte zeitlich versetzt der der anderen Industrie. Konkret: Als die Maschinenbauer die ersten Autos in kutschenähnliche Fahrzeuge eingebaut hatten, setzten die Wagenbauer den Chassis' nicht viel anderes als Kutschenkästen auf. Erst als gegen 1910 die Chassis und Motoren eine gewisse Reife entwickelt hatten und ihr erster Innovationsschub konsolidiert war, wurden die Karossiers kreativer. So ging es dann im Pendelgang weiter, übrigens das ganze 20. Jh. über (Wolfgang Gerhart in NZZ 7.2.2021): Die Hersteller haben „früher immer einen neuen Motor zuerst in ein bestehendes Fahrzeug eingesetzt und in ein neues Fahrzeug stets zuerst einen vorhandenen Motor eingebaut.“ Als Grund wird Respekt vor zu grossen Schäden bei zu viel Neuem auf einmal genannt.

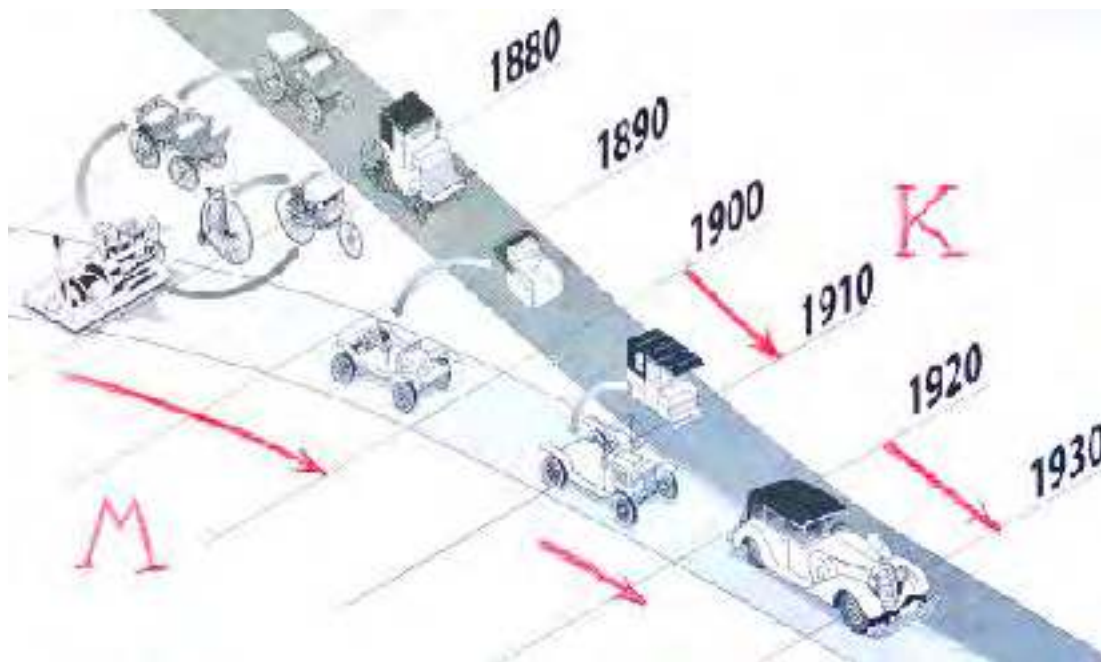


Abb. 297

Versetzte Innovationsschübe der Maschinenbauer (M) und der Karosseriebranche (K):

Um 1890/1900: Innovationsschub der Maschinenbauer (kleine Motoren), eher Stagnation der Karosseriebranche (Kutschenkästen auf Automobilchassis).

Um 1910: Chassis und Motoren haben ein alltagstaugliches Niveau erreicht, die Karossiers beginnen sich mit der neuartigen Torpedokarosserie vom Kutschenbau zu emanzipieren.

Um 1920: Die Automobilkonstrukteure bauen die Untergestelle und Motoren auf einem durchweg höheren Niveau als früher.

Um 1930: Die Karossiers setzen den Untergestellen qualitativ bessere und elegantere Karosserien auf.

Drittens der Wettbewerb zwischen den Ländern

Der versetzte Fortschritt fand nicht nur zwischen verschiedenen Berufsgattungen statt, sondern auch im Rahmen eines Hin und Her zwischen verschiedenen Ländern. Dazu gehörten vor allem die besprochenen Interaktionen zwischen Deutschland und Frankreich. Vorher schon war es in der zweiten Hälfte des 19. Jh. zu einem solchen Wechselgang gekommen, damals zwischen London und Paris. Nach 1900 kam Amerika als gewichtiger Player dazu. Die europäischen Länder wurden vom Innovationspotenzial aus Übersee überrascht und unter Druck gesetzt. Denken und Handeln waren dort offener und von der Vergangenheit unbelasteter. In Amerika reagierte man pragmatisch auf die Schubfaktoren der Zeit, nahm auch die zweite Funktion des Autos als Distinktionsmittel ernst, und zwar auch bei einer breiteren Kundschaft. Das zeigt das S. 176 erwähnte Zitat des Cadillac-Chefs von 1924, die Karosserie sei der wichtigere Verkaufsfaktor als das Chassis und der Motor geworden. Amerika richtete ihre Gestaltungsphilosophie und Produktionskette konsequent nach den Marktbedürfnissen aus. (Umgekehrt ging es lange, bis man beispielsweise in Paris eine grosse Vergangenheit auch als Last verstand, wie die S.183 referierte Äusserung des „schweren Erbes“ bezüglich Belvallette zeigt).

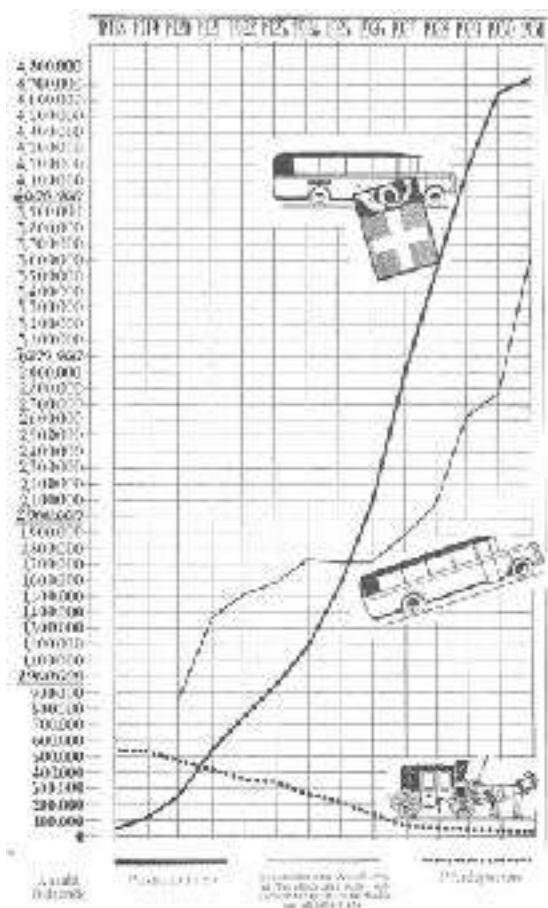
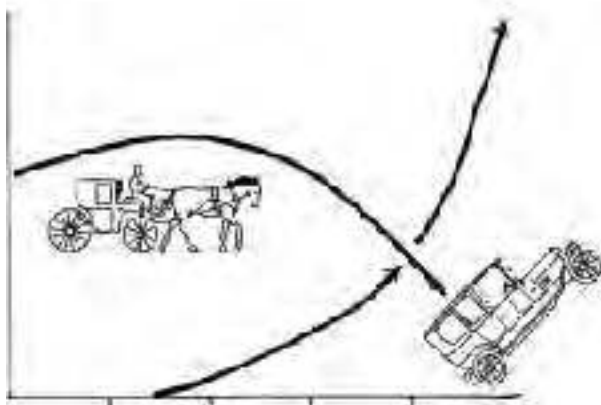
Größenordnungen der Fahrzeugbestände

Um den Wandel vom Pferd zum Automobil zwischen 1880 und 1930 in seinem Verlauf besser zu verstehen, wird mit der oberen Kurve versucht, einen Überblick über die Größenordnung der Fahrzeugbestände zu geben. Die Verläufe zeigen den Verkehrsbestand der Fahrzeuge an, nicht die Neuanschaffungen, und berücksichtigen kurzfristige Ausschläge wie etwa bei Kriegszeiten nicht. Sie beruhen auf verschiedenen publizierten Zahlen und Schätzungen (S. 211 und Merki 2002, 109ff.). Dargestellt ist eine Mittelkurve der Entwicklung in Frankreich, das in diesem Zeitraum schneller war, und Deutschland mit seinem späteren Hoch, sowohl bei den Kutschen wie bei den Autos.

Abb. 298

Kurven der Entwicklung der Bestände an Luxuskutschen und Pkw in Frankreich und Deutschland zwischen 1880 und 1930 (pauschale Mittelkurve aufgrund von Schätzungen):

- Als das Automobil aufkam, war die Luxuskutsche daran, seinen quantitativen Höhepunkt zu erreichen. Danach fiel der Bestand an Kutschen insgesamt stark ab.
- Der Anfang des Automobils war zunächst langsam und zäh, der Bestand stieg dann kontinuierlich an und überstieg erst nach etwa 30 Jahren den Gesamtbestand aller Luxuskutschen (in Amerika früher).
- Der Kreuzungspunkt der beiden Kurven liegt in der Zeit kurz vor 1920.



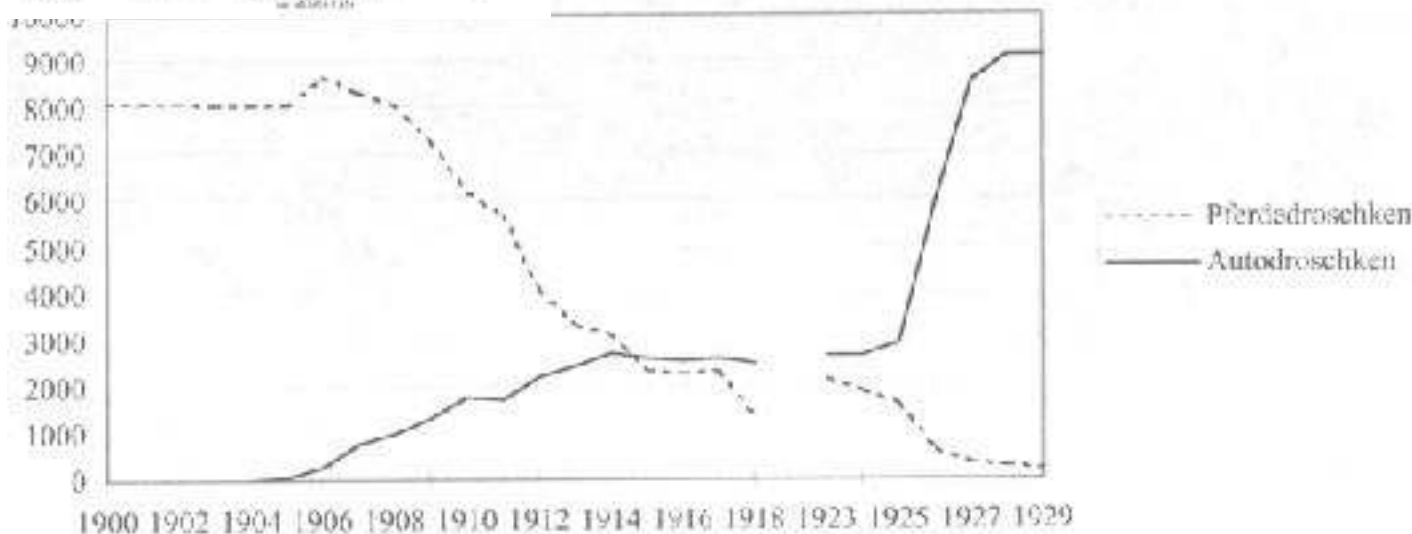
Wiederholt wurde schon erwähnt, dass der Wandel vom Pferd zum Automobil in den Städten deutlich früher und schneller ablief als auf dem Land (S. 66). Das unterstreicht der Vergleich zweier Kurvenverläufe, die eine aus einem ländlichen, die andere aus einem städtischen Umfeld: In der eher ländlich geprägten Schweiz wurden im Jahre 1920 mehr Reisende mit den neuen Postautos als mit der Pferdepote befördert. In Berlin aber verkehrten schon um 1914 mehr Auto- als Pferdedroschken. (Die Droschkenanstalten gehörten zu den Betrieben, die aus wirtschaftlichen Gründen früh auf Automobile umstellten.)

Abb. 299

Zwei ähnliche, statistisch gut abgesicherte Kurven.

Links: Anzahl der Reisenden, die in der Schweiz mit der Pferdepote und auf Postautos befördert wurden (dünne Linien = durch konzessionierte Unternehmungen).

Unten: Entwicklung der Pferde- und der Autodroschken in Berlin nach Merki. Die hier vorgestellten Kurven sind auch als Ausgangsbasis für ergänzende Forschungen zu verstehen und weiter zu verifizieren. In der jetzigen Form



sind darin einige konkrete Zahlen eingeflossen. 1899 gab es in Frankreich 1.672 Autos, 1913 schon 90.959, also mehr als das Fünzigfache in 14 Jahren. 1905 war Frankreich der grösste Automobilproduzent weltweit und verlor diese Position erst 1918 an die USA (Zahlen nach der Website fondationberliet.org, die vor allem auf Artikel in der Monatsschrift des französischen Touring-Club „La locomotion automobile“ fusst, die von 1894 bis 1909 erschien.) 1900 verkehrten in Paris 10.925 vierrädrige Kutschen, 1901 10.631 Kutschen und 1913 1.902 Kutschen (St. Georg 15.11.1904). In ganz Frankreich gab es 1901 380.094 vierrädrige Kutschen, 1902 378.607 solche Wagen und 1.2 Mio zweirädrige Pferdewagen. 1902 verkehrten dort 9.207 Pkw. In Paris reduzierte sich die Zahl der steuerlich erfassten Kutschengespanne von 1898 bis 1912 um zwei Drittel. (Merki 2002, 51 und 133). Auf den Nationalstrassen Frankreichs verkehrten 1903 noch 87,2% bespannte Fahrzeuge und 1928 nur noch 12,2%! In Deutschland verkehrten seit 1906 stetig mehr Automobile (DE.Statsita.com):

1906 = 10.000
1910 = 61.000
1913 = 61.000
1925 = 98.000
1939 = 279.000.

Die ehemalige genaue Anzahl der Luxuskutschen ist deshalb schwierig zu eruieren, weil die Obrigkeiten diese nicht zählten, beziehungsweise sie nicht besteuerten (ausser in bestimmten Ländern wie Frankreich). Deshalb ist man vor allem auf Schätzungen angewiesen. Dazu gehören die Rekonstruktionen der Produktionszahlen der Wagenfabriken und Karosseriebetriebe. Diese nummerierten in der Regel fortlaufend ihre Neufahrzeuge. Bei den von mir im Detail untersuchten Schweizer Karosserien, Kauffmann Reinbolt & Christe in Basel und Geissberger in Zürich konnte die Produktion rekonstruiert werden (E-Paper unter www.andresfurger.ch). Das Hauptergebnis ist: In der Schweiz entstanden in den 1890er Jahren bis um 1900 viele hippomobile Luxuswagen und danach wenig neue. Interessant ist der Fall der Nummer drei in der Deutschschweiz, Heimbürger in Basel. Diese Traditionsfirma für Wagenbau gab zuerst, im Jahre 1906, ein Album zu Autokarosserien heraus und erst 1910 eines zu Kutschen (S. 115f.). Das passt zur Aussage von S. 149f., zwischen 1906 und 1909 sei der Absatz von Chassis-Aufbauten infolge vorübergehender Marktsättigung flach verlaufen, und die Karossiers, die den Kutschenbau nicht aufgegeben hatten, hätten diese Baisse mit der vermehrten Wiederaufnahme des Kutschenbaus abfedern können. Ähnliches machten fast alle Karosserien bekanntlich während des Ersten Weltkriegs. Deshalb konnten sich auch einige, wie Kruck oder Gläser, gut über die Kriegszeit retten und nach Kriegsende den Bau von Automobilkarosserien erfolgreich fortsetzen.



Abb. 300

Diversifikation um 1911: Im Ausstellungsraum der Karosseriefirma Neuss steht eine frisch produzierte Nobelkutsche (Gala-Coupé links vorne) neben grossen Limousinen.

Strukturell Unterschiede zwischen den Kutschwagen- und Motorwagenproduzenten

Der Vergleich der Strukturen und Grössenordnungen der an der Entwicklung des frühen Automobils hauptsächlich hauptbeteiligten Industrien, der Maschinenindustrie-Firmen und der Karosseriebetriebe, ergibt erhebliche Unterschiede:

- hier eine beschränkte Zahl grosser Firmen, die zuweilen auch Fahrräder in grösserer Anzahl produzieren, und dort eine Vielzahl von kleineren bis mittelgrossen Betrieben in einem flächendeckenden Netz über ganze Länder,
- hier eher jüngere Gründungen mit modernen Strukturen in Neubauten, dort über Jahrzehnte gewachsene Strukturen in engen Verhältnissen, die meist nur Schritt um Schritt der Entwicklung angepasst wurden.

Die folgenden Bilder stammen aus Werbebroschüren zweier typischer Firmen. Schon die Bildauswahl und die dargestellten Sujets zeugen von recht unterschiedlichen Verhältnissen. Beide Hefte stammen aus ähnlichen Zeiten, das von De Dietrich aus dem Jahre 1900, das von Nitzschke ist vielleicht etwas älter.

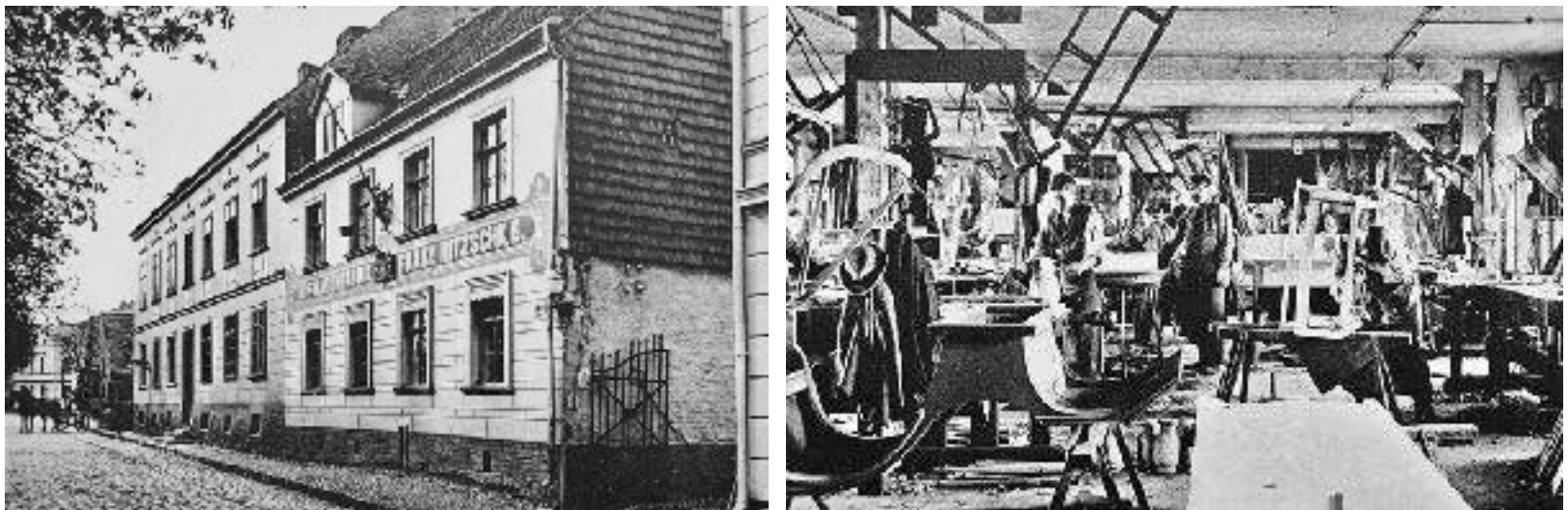


Abb. 301

Beispiel für das Äussere und Innere einer grösseren deutschen Wagenfabrik um 1900: „Hofwagenfabrik Franz Nitzschke“ in Pommern.

Links: Ansicht des Büro- und Wohngebäudes.

Rechts: Stellmacherei.

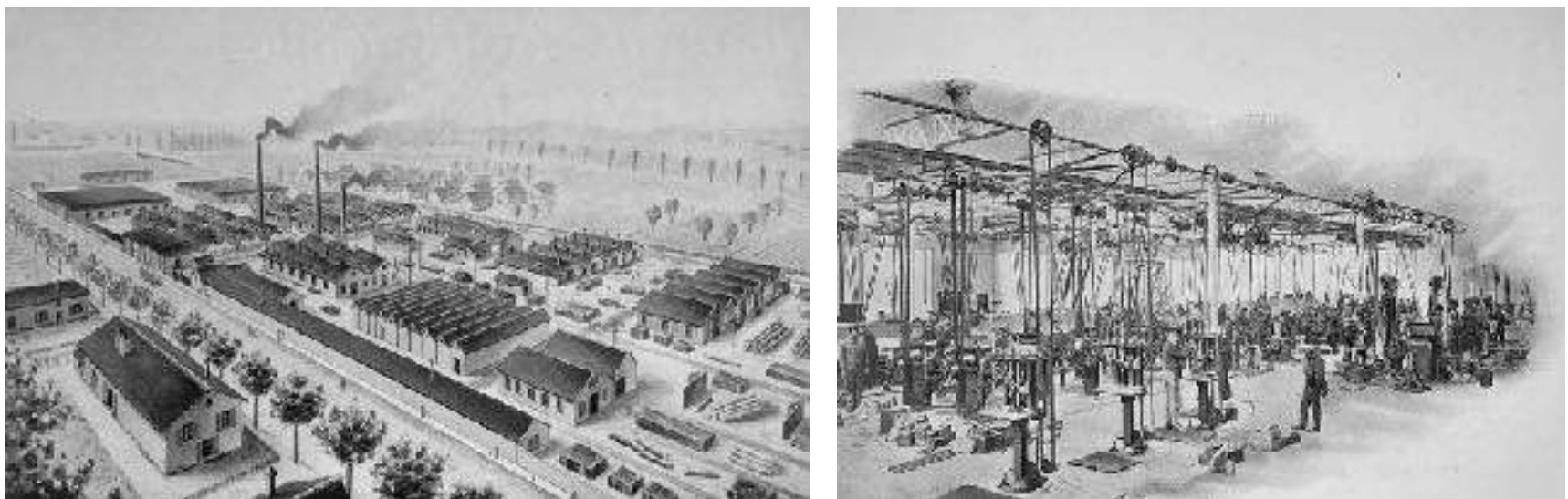


Abb. 302

Beispiel für das Äussere und Innere einer grösseren Fabrik für Chassis und Motoren von 1899: „Automobiles de Dietrich & Cie.“ im lothringischen Lunéville.

Links: Fabrikansicht.

Rechts: Halle mit den Drehbänken und Bohrmaschinen.

Es waren also von ihren Strukturen und Grössenordnungen her recht unterschiedliche Partner im Spiel. Beide Betriebe wurden zwar von Fabrikanten geführt, die mittlerweile unternehmerisch denken und handeln mussten. Aber eben in ganz andere Grössenordnungen. Das unterstreicht auch das folgende Zahlenmaterial. Es stammt aus dem

„Consular Report 1900“ der Vereinigten Staaten. Dies war ein Werkzeug der amerikanischen Regierung, die ausländischen Märkte zu beobachten, indem die diplomatischen Vertretungen in regelmässigen Abständen Marktanalysen nach Washington D.C. schickten. Diese wurden zu Händen der Regierung zusammengefasst und publiziert. Nach den im Jahre 1900 publizierten Zahlen waren damals in Frankreich die folgenden Konstruktionsfirmen (Automobil- samt Fahrradproduktion) die wichtigsten (die genannte Société Électricité & Automobiles meinte wohl die Firma Krieger.):

	Kapital	Anzahl Mitarbeiter
De Dion-Bouton	5 Mio	2.500
Clément	4 Mio	2.500
Panhard & Levassor	4 Mio	2.000
Peugeot	3 Mio	2.000
Soc. Électricité & Automobiles	2 Mio	1.200

Diese Zahlen zeigen, wieviel grösser die wichtigsten Motorwagenfirmen gegenüber den bedeutenden Karosserien waren. So beschäftigte etwa im Jahre 1900 sogar die grosse Karosseriefirma Belvallette Frères nur 400 Mitarbeiter und verfügte über ein bescheidenes Kapital von 0,2 Mio. In Frankreich, auch in Paris, galt eine Karosserie mit über 200 Mitarbeitern schon als sehr gross, viele hatten nur 50 oder 100 Mitarbeiter.

Nach dem genannten „Consular Report“ war in Deutschland die grösste Fabrik die von Benz in Mannheim mit einer Produktion von 2.000 Motorwagen pro Jahr und 800 Angestellten. Sie war mit einem Kapital von 2 Mio Mark ausgestattet, was 750.000 Dollar entsprach. An zweiter Stelle wurden Daimler in Cannstatt und Opel in Rüsselsheim genannt. Bei den Karosseriebetrieben war die Situation in Deutschland, das lange kein Wagenbauzentrum wie Paris gekannt hatte und wo die besten Karosseriebetriebe auf viele Städte verteilt waren, noch weit verzettelter. Hier zählte eine Firma mit über 100 Mitarbeitern schon zu den Grossen der Branche.

Diese Unterschiede in den Bereichen Struktur, Grössenordnung und Entwicklungsgeschichte erklären zusätzlich die ungenügende Zusammenarbeit zwischen den Karosserien und den Motorwagenproduzenten in Frankreich, besonders aber in Deutschland. Letztere fühlten sich zuweilen – und dies seit Anfang – in ihrer Weiterentwicklung von den behäbigen Karossiers, auf die sie indessen angewiesen waren, behindert oder beengt. Das war mit ein Grund dafür, dass grosse Automobilfirmen recht schnell auch Aufbauten im eigenen Betrieb zu produzieren begannen oder feste Partnerschaften und verbindliche Lieferverträge mit gewissen grösseren Karosseriebetrieben anstrebten. Umgekehrt fühlten sich viele Karosseriefirmen von grossen Konstruktionsfirmen dominiert, sahen sie als Preisdrücker und nicht zu Konzessionen in ihrem Sinne bereit, etwa bei der für sie wichtigen Standardisierung der Chassis (S. 159ff.).

Im „Consular Report“ von 1900 sind jeweils auch die durchschnittlichen Löhne in den verschiedenen Ländern vermerkt. Sie bewegten sich in Frankreich zwischen 7 und 12 Francs pro Tag, was einer Spanne zwischen 1.35 und 2.31 Dollar entsprach. In Deutschland waren sie vergleichbar. Der amerikanische Konsul von Mannheim stellte, wie andere Amerikaner auch, fest, die Löhne der Facharbeiter seien hier deutlich tiefer als in Amerika. Das deckt sich mit anderen Zitaten.

In Zusammenhang mit den Lohnangaben wird immer wieder die Arbeitszeit der Angestellten erwähnt, die 1900 allgemein 10 Stundentag betrug. Die Arbeitsbedingungen waren also für die Mitarbeiter äusserst hart. Das zeigt auch das obige Bild der Wagenfabrik Nitzschke. Bis um 1900 musste in engen Verhältnissen gearbeitet werden, obwohl in Deutschland 1878 die obligatorische Fabrikinspektion eingeführt worden war.

Neues, immer wieder Neues: „du nouveau, toujours du nouveau“

Das frühe Automobil wurde, in Fortsetzung der Luxuskutsche, auch Teil des Modebetriebs. In Fachkreisen wusste man sehr wohl um die damit verbundenen Vor- und Nachteile. Die Fachzeitschrift „Le Guide du Carrossier“ hatte den zeitlosen Einfluss der Mode auf die nobeln Fahrzeuge schon 1860 (S. 97ff.) treffend unter dem Titel „De la mode et de son influence“ beschrieben, wie sie für die Autos weiter galt. Die Mode sei eine kapriziöse Königin, sie bringe einmal Bizarres und dann wieder Wunderschönes hervor. In ihrem Königreich sagen einige wenige, was Sache ist, und die meisten folgen ihnen. („Cette reine capricieuse qui passe et revient toujours, qui fait triompher les choses les

plus bizarres au détriment des plus belles, voit son domaine s'agrandir tous les jours. Dans l'empire qu'elle habite, quelques-uns la commandent et lui imposent leur volonté, mais la plus grande majorité se contentent de lui obéir.“) So kam es beispielsweise in der Kutschenzeit eine Zeitlang zu so flachen Kutschen, dass man darin kaum mehr sitzen konnte und fast liegen musste oder in der Autozeit zu so wuchtigen Karosserien, dass die Passagiere darin fast versanken. Die Entwerfer und Fahrzeugbauer machten solche Tendenzen mit, obwohl schon 1860 in der gleichen Zeitschrift der Besonnenheit das Wort geredet worden war: Gerade weil in unserer Industrie die Mode eine so grosse Rolle spielt, muss man ihre Allüren genau anschauen und wissen, wie man damit umgeht. („Dans une industrie comme la nôtre où la mode joue une si grande rôle, il importe de bien étudier ses allures, de savoir ce qu'elle adoptera.“) Man konnte sich dem Modezirkus also nicht entziehen, aber man sollte das richtige Mass im Umgang mit den kapriziösen Modeströmungen finden. Ganz ähnlich wie schon 1860 klang es über 50 Jahre später. Beim Coupé Nr. 489 des Jahre 1929 stand in der französischen Revue „L'Automobil“ als Kommentar: „Du nouveau, toujours du nouveau (...) à condition toutefois que le constructeur ne tombe pas dans le futurisme disgracieux.“ Umgekehrt gesagt: Man muss immer etwas Neues bringen, sollte aber nicht in übertrieben Futuristisches und damit Unschönes verfallen. Damit ist eine weitere Konstante zwischen der Kutschen- und der Automobilgeschichte angesprochen.

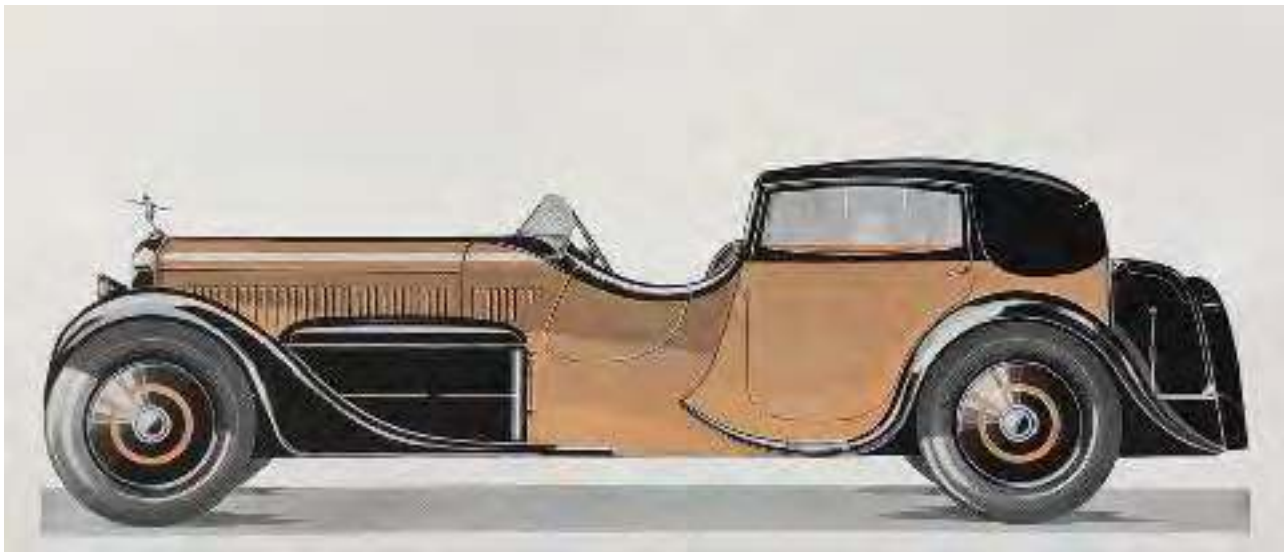


Abb. 303

Studie der französischen Revue „L'Automobil“ für ein eigenwillig gestaltetes Coupé auf einem Chassis von Isotta-Fraschini des Jahre 1929.

Der Grund für „Neues, immer wieder Neues“ basierte auf einem allgemein bekannten und bis heute von der Modeindustrie ausgenützten Phänomen: Sobald aber eine Neuheit von der Elite aus in weitere Kreise diffundiert ist, verliert sie den Status des Aussergewöhnlichen, und die Angebots- und Kaufspirale muss sich weiter drehen. Die verkaufsfördernde Wirkung der modisch bedingten Formwechsel bei den Fahrzeugen machte sich die Automobilindustrie schon früh zunutze. Dabei beschritt sie alte Pfade. Die Kutschenmode war schon seit der Zeit um 1800 einem schnellen Wechsel unterworfen gewesen, wie man dies auch den Alben des ersten Wagen-Designers Rudolph Ackermann ablesen kann (S. 26). Die neuesten Formen wurden jeweils europaweit in Modejournalen abgebildet. Das ging damals schon so weit, dass Fachzeitschriften als Trendsetter jeweils anfangs eines neuen Jahres das publizierten, was an Formen und Farben im kommenden Frühling und Sommer en vogue werden könnte. Weil aber – wie heute auch noch – die Variationsmöglichkeiten eines Objekts wie das des stark konstruktionsbedingten Fahrzeugs beschränkt waren, kam es im Kutschenwesen zu einem mehrfachen Hin und Her, konkret zwischen der „forme ronde“ und der „forme carrée“ mit allerlei Zwischenstufen, rund mit eckigen Kanten, eckig mit gerundeten Kanten etc. Genau so ging es dann in der Autozeit weiter. So war, wie schon ausgeführt, die stark gerundete Form kurz nach 1900 en vogue, dann weniger gerundete Karosserien, dann um 1920 wieder eckige, dann wieder solche mit abgerundeten Ecken. Dasselbe Spiel erleben wir heute alle paar Jahre wieder.

Seit dem 16. Jh. war der Formenwandel der Kutschen den bekannten Zeitstilen vom Barock über das Rokoko zum Klassizismus und Historismus/Eklektizismus gefolgt. In der zweiten Hälfte des 19. Jh aber dominierte seit Napoleon III. bei den Kutschen vor dem Hintergrund des Eklektizismus für längere Zeit der klassizistische Stil, wie zur Zeit seines berühmten Onkels, Napoleon I. (Furger 2020a). Hatten die meisten Kutschen also noch dem Trend des überladenen Historismus getrotzt, folgten manche Karosserieformen eher wieder den gerade gültigen allgemeinen Stiltendenzen wie dem Jugendstil. Extrem an diesen Stil angepasste Karosserien konnten sich aber auch nicht durchsetzen und blieben Einzelstücke. In Frankreich hinterliess indessen der Stil Art Déco deutliche Spuren in der Karosseriegestaltung, in Deutschland eher die Werkbund-Bewegung, wie zuvor schon bei den Kutschen (S. 142f.).



Abb. 304

Die Karosserieformen folgten jeweils den gerade gängigen Stiltendenzen. Aber extrem an den Zeitgeist angepasste Modelle, wie diese dem Jugendstil folgende Karosserie von Dick & Kirschten des Jahres 1905, konnten sich nicht durchsetzen .

Neue Stiltendenzen färbten auf den Karosseriebau durchaus auch im frühen 20. Jh. ab. Dabei erweisen sich die Stilpápste jener Zeit in dieser Domäne interessanterweise wiederholt als überfordert. Das zeigen damalige Versuche verschiedener Marken, berühmte Architekten und Gestalter ihrer Zeit Karosserien entwerfen zu lassen. So versuchte es Voisin mit dem Architekten Le Corbusier, der sich aber in seiner Wirkung überschätzte und allen Ernstes glaubte, mit seinem Vorschlag einen idealen, für lange Zeit gültigen Endzustand eines automobilen Kleides in die Welt gesetzt zu haben (Wolfgang Pehnt in Zeller 1986, 299). Nicht viel besser erging es den deutschen Adler-Werken, die es in ähnlicher Art mit dem Bauhaus-Architekten und Gestalter Walter Gropius versuchten. Er entwarf 1930 verschiedene geschlossene und offene Wagen im Stil der Neuen Sachlichkeit, scheiterte aber mit seinen zu nüchternen Vorschlägen. Sie konnten deshalb nicht, wie eigentlich vorgesehen, in Serienproduktion gehen, sondern blieben Einzelstücke.

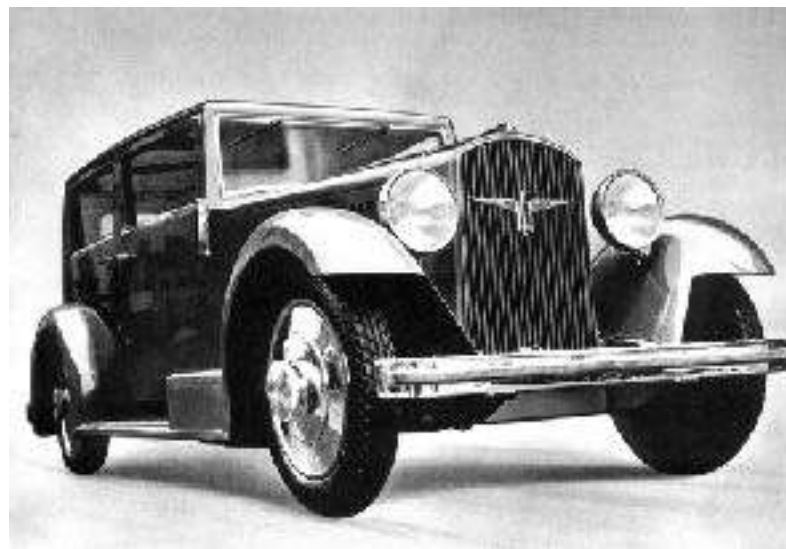


Abb. 305

Vom Bauhaus-Architekten und Gestalter Walter Gropius 1930 für die Adler-Werke entworfene Karosserie samt Kühlerdekoration.

Das Bild der Gropius-Karosserie zeigt eine Neuerung der Zeit um 1930, die Linkslenkung. Bis anhin war, wie auch hier viele Bilder zeigen, die Rechtslenkung üblich. Sie ist ein gutes Beispiel für den langen Nachhall der Kutschenzeit. Denn die Rechtslenkung ging auf die Kutsche zurück. Der fahrende Kutscher musste rechts sitzen, weil er mit der rechten Hand die Peitsche führte und dafür Bewegungsfreiheit brauchte. Später kam dann bei vielen Pferdewagen die rechts angebrachte Bremsvorrichtung (Hebel, Kurbel oder Rad) dazu. So kam es zu den entsprechenden Hebeln bei den frühen Autos auf der rechten Seite, und dies unabhängig vom Rechts- und Linksverkehr. Die Fahrerposition wurde erst um 1930 an den Rechts- oder Linksverkehr angepasst, um von der Strassenmitte aus die bessere Übersicht über das Geschehen auf der Strasse zu haben.

Der Concours d'Elégance, eine nahtlose Übernahme aus der Kutschenzeit

Der Begriff „Concours d'Elégance“ (auch Concours d'élégance geschrieben, ausserhalb Frankreichs auch Concours d'Elegance) ist heute noch bekannt, weil er unter Oldtimerfans populär ist und an prestigeträchtigen Orten wie der Villa d'Este, in Chantilly oder in Pebble Beach stattfindet. Zu diesen beliebten und von Luxusmarken gesponserten Events gibt es meist begleitende Broschüren und Werbetexte im Netz. Dabei bleiben die Verweise auf die Geschichte solcher Anlässe zuweilen oberflächlich. Dazu gehört die pauschale Zurückführung dieser Wettbewerbsform auf einen scheinbar ersten Concours d'Elégance am 1. Juni des Jahres 1901 in Bordeaux (vgl. das Standardwerk von Patrick Lesueur, Concours d'Elégance : Le rêve automobile).

Vertiefte Recherchen zur Entstehung des Concours d'Elégance führen zu anderen Resultaten (S. 180f.). Diese Form des eleganten Wettbewerbes stammt aus der Kutschenzeit und ist ein Musterbeispiel für das organische Herauswachsen von Phänomenen aus der Zeit der Equipagen in die der Automobile. Solche Schönheitskonkurrenzen wurden in den 1920er Jahren zu einem besonders populären Schwanengesang der traditionellen Karossierbranche, weil ihre Kreationen damals zu Skulpturen auf Rädern wurden und mittlerweile das Niveau der Blütezeit der Equipagenkultur erreicht hatten.



Abb. 306

Ursprung der Wagen-Défilés in Paris: „Les modes de Longchamps en 1758 et 1858“. Über hundert Jahre lang beteiligten sich die Reichen und Schönen von Paris jeweils in der Karwoche in ihren Wagen am grossen Défilé von Paris durch den Bois de Boulogne nach Longchamps und wurden von Zehntausenden bewundert.

Défilés von reichen Equipagen vor grossem Publikum hatten in Paris also eine bis ins 18. Jh. zurückgehende Tradition. Sie begannen jeweils in der Woche vor Ostern mit den mehrtägigen „Fahrten nach Longchamps“. Diese führten von Paris aus über den Bois de Boulogne hinaus nach Longchamps, wo bis zur Revolution ein Kloster stand.

Aus dem ursprünglich christlichen Anlass mit Totenmesse im Kloster entwickelte sich eine durch und durch profane Parade, „eine lustige Spazierfahrt“, wie sie auch in deutschen Zeitschriften beschrieben wurde (Morgenblatt für gebildete Stände 1817, 526). Demnach wurden die Wagen-Défilés in der Karwoche schon vor 1800 zu „einer der grössten Sehenswürdigkeiten von Paris und seiner reichen und schönen Welt“. „Die Reichen des Tages legen hier ihren ganzen Luxus und Geschmack in Equipagen, Gespannen, Livreen u.s.w. zur Schau. Alles ist dann neu und dient seinem Herrn zum ersten Mal im Jahre.“ Dazu gehörte unter den über tausend teilnehmenden Kutschen etwa eine mit vier Rappen bespannte Kalesche hinter drei Vorreitern und mit ebenso vielen Dienern hinten stehend, „darin sitzt die Frau eines Grossen der Stadt in ihrer neuen reichen, geschmackvollen Toilette geputzt, stolz herabblickend auf uns Gänger in den Fusswegen an der Gleise ihres Wagens.“ Ein Zeitzeuge schrieb um 1860 sinngemäss auch (Edouard Gourdon, Paris au Bous, um 1860, 79): Hier wird der grösste Reichtum an Equipagen vorgeführt, die grösste Eleganz der Gespanne und reichen Livreen. Hier tritt die Kurtisane gegen die Gräfin und die Finanzgrösse gegen den Prinzen an.

Zu diesen Zurschaustellungen kam halb Paris angereist, heisst es in der erstzitierten Quelle noch, denn dort wurde die neueste Mode des kommenden Jahres vorgeführt. Auf der breiten Elysée-Strasse waren deshalb seitlich Tausende Stühle für die Bevölkerung aufgestellt, die sich ebenfalls herausgeputzt hatte. So ging es dann Ende des 19. Jh. weiter, jetzt vor allem auf den Rennbahnen am Rande des Bois de Boulogne, Longchamps und Auteuil. Der Auftritt der Reichen und Schönen im Frühjahr zu den Renntagen wurde zur eigentlichen Modenschau für die neuen Fahrzeuge und Garderoben ihrer Insassen. Dort fanden sich dann auch die Chefs der Wagenfabriken ein, um sich ein Bild von den Neuheiten zu machen. Die, die nicht persönlich dabei waren, konnten die Neuheiten den kurz darauf erscheinenden Berichten in den Revuen und Fachzeitschriften entnehmen. So meldete der "Guide du Carrossier" in seiner deutschen Ausgabe im Frühjahr 1870 (S. 65): „Das Hippodrom von Longchamp war am 12. Juni nicht allein Platz für Pferderennen, sondern auch einer grossartigen Wagen-Ausstellung, an der sich wohl gegen zehntausend Wagen beteiligt haben mögen.“ Darauf folgen konkrete Bemerkungen zu den dort aufgefallenen Neuheiten.



Abb. 307

Dieses Gespann errang im Jahre 1896 im belgischen Kurort Spa im Rahmen eines Concours d'Equipages den ersten Rang. Die Delton-Fotografie zeigt die Pferde in schwungvoller Haltung.

Solche fahrenden „Wagen-Ausstellungen“ waren eine Art informelle Défilés. Es gab aber schon im 19. Jh. durchaus formalisierte Abläufe um die schönsten und elegantesten Auftritte. Deren Wurzeln liegen ebenfalls, wie der Name schon sagt, in Frankreich, wo auch der bekanntere Concours hippique entstanden war. Dazu gehörte in der Kutschenzeit die Vorfahrt der Equipagen vor einer Jury, die die Auftritte bewerteten. In der Kutschenzeit sprach man dabei eher noch vom „Concours d'Equipages“. Dazu gehörten auch die auf den nachfolgenden Seiten vorgestellten Blumenkorsos mit ihren Prämierungen. Dabei gab es eine Gemeinsamkeit und einen Unterschied zum späteren Concours d'Elégance mit Automobilen. Die Gemeinsamkeit war die Bewertung des Gesamtbildes, das heisst, die Harmonie des Fahrzeugs mit den Insassen, bei der Kutsche auch mit den Pferden, beim Auto meist mit einer Dame in angepasster Garderobe und dem Chauffeur. Der Unterschied war, dass die Equipagen zwar im Stehen vor der Jury bewertet wurden, aber auch in Bewegung. So konnte die Beherrschung des Gespanns durch die Fahrenden beurteilt werden, ebenso ihre Geschicklichkeit in Hindernissen. Die Fahrweise als Kriterium lebte in Einzelfällen weiter, so etwa bei der „Autoparade“ vor Schloss Schönbrunn bei Wien (S. 223).



Abb. 308

Vier blumengeschmückte Gespanne anlässlich der „fête des fleurs“ des Jahres 1901 im Bois de Boulogne.

Neben den grossen Metropolen befand sich der zweite Pol der Eleganz-Wettbewerbe schon in der Kutschenzeit in mondänen Küstenorten. Im Winter fand das mondäne Leben der Haute Volée Frankreichs und anderer Länder bevorzugt im Süden, in Nizza, Cannes oder Monte Carlo statt. (Nizza war schon früh Endpunkt der bekannten Grand Tour gewesen.) In den Wintern der 1880er Jahre fand sich beispielsweise regelmässig die englische Königin Victoria an der Côte d'Azur ein. Zum Zeitvertreib der reichen und mondänen Gäste musste für Kurzweil gesorgt und die entsprechende Infrastruktur errichtet werden, neben den schlossähnlichen Hotels mit ihren grossen Sälen besonders Kasinos und Pferderennbahnen. So entstand bei Nizza das Hippodrome du Var (heute Flugplatz). Dort fanden nicht nur Rennen statt, sondern auch Kutschenkorsos und gemeinsame Auftritte mit vierspännig gefahrenen Coachen. Ähnliche Events zogen in bekannten Seebädern wie dem englischen Brighton, dem französischen Deauville oder in mondänen Kurorten wie Spa in Belgien ein grosses Publikum an.

Weiterführung der Concours d'Elégance in der Autozeit

Von der Kutschenzeit ging es bei den Concours d'Elégances nahtlos in die Autozeit über, wie das folgende Bild zeigt. Dazu gehörten Wettbewerbe um die am schönsten dekorierten Automobile im Rahmen der jeweils im Frühjahr veranstalteten, populären Blumenfeste.



Abb. 309

Rennbahn Longchamps bei Paris im Jahre 1898: Zwei Damen fahren in ihrem blumengeschmückten Auto mit Heckmotor vor und werden begutachtet. Ihre Namen sind handschriftlich mit „Audibert et Laperotte“ angegeben. Dabei handelt es sich um die Gattinen der Autoproduzenten Audibert und Lavirotte, die zwischen 1896 und 1902 in Lyon 250 Chassis produzierten. Hinter den beiden Automobilen steht ein hippomobiles Coupé mit hellem Kasten.

Der erste Blumenkorso mit Automobilen von Paris nach Longchamps, organisiert von einer Sportzeitschrift, wird in der Gartenzeitschrift „Le Jardin“ genau beschrieben (Band 7, 229f.). Etwa hundert Automobile, Voituretten und Motocycles starteten damals im Tuileriengarten und fuhren über die Champs-Élysées nach Longchamps. Dieser Anlass fand erstmals im Jahre 1893 statt und war das Gegenstück zum populären „corso fleuri de l’avenue des Acacias“ mit Kutschen. Damit ist klipp und klar belegt: Die Korsos mit Automobilen gingen nahtlos aus denen mit Kutschen hervor!



Abb. 310

Frühe Automobile an französischen Blumenkorsos.

Links: Blumengeschmücktes Automobil „ayant beaucoup de chic“, in dem Georges Richard 1893 von Paris nach Longchamps fuhr. Dieser Fahrer gründete später in einem Vorort von Paris die Automobilfirma Richard-Brasier. Rechts Zusammen mit Kutschen auftretende Automobile in Boulogne sur Mer bei der „fête des fleurs“ von 1901.

Die Tradition, in Longchamps schöne Autos samt elegant gekleideter Damen vorzuführen und zu prämiieren, setzte sich lange fort, wie das hier reproduzierte Pressebild von 1928 zeigt. So geschah es auch auf der zweiten Rennbahn in der Nähe, in Auteuil.

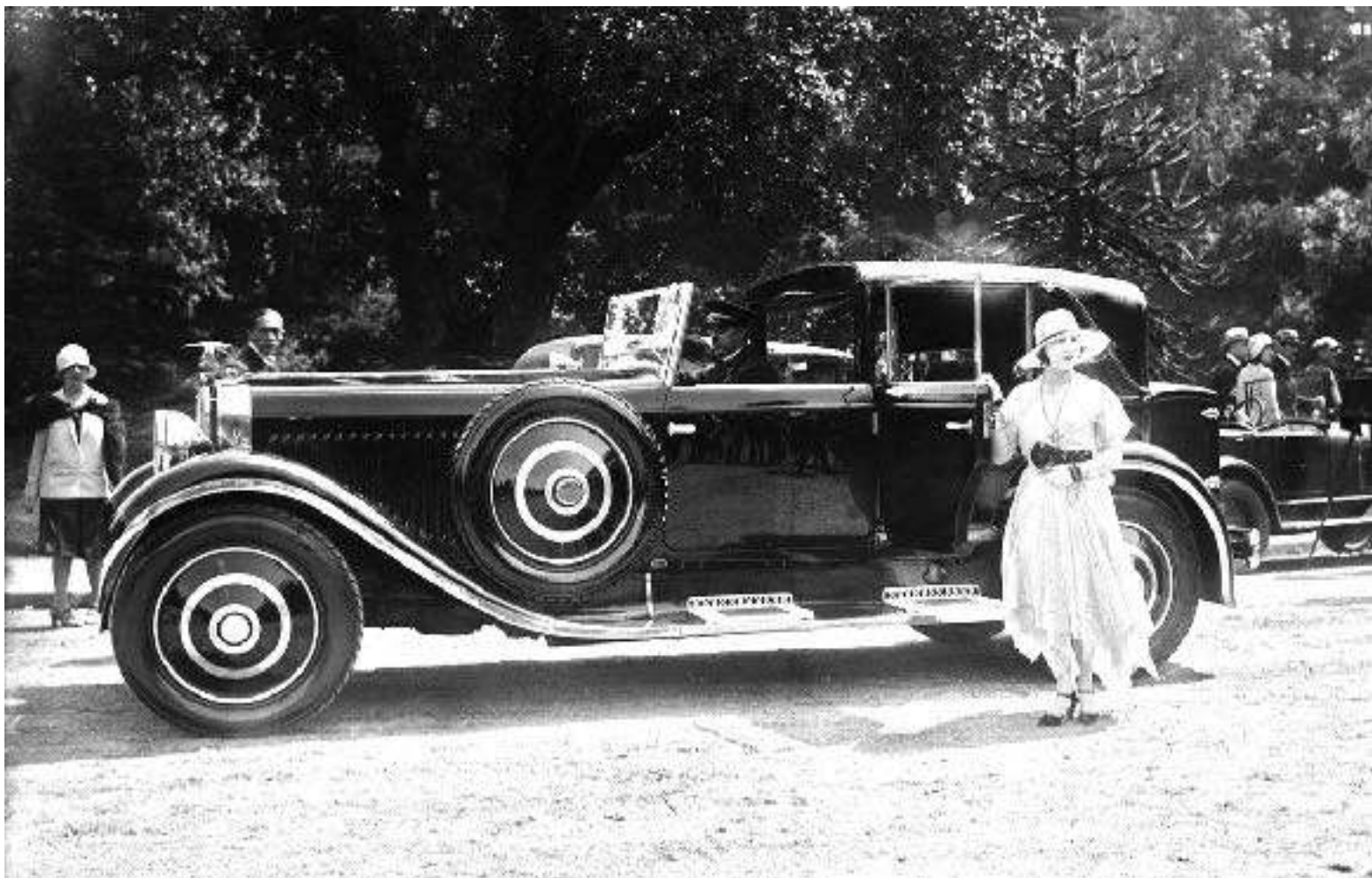


Abb. 311

Concours d’Elégance von 1928 im Hippodrom von Longchamps mit einem Hispano-Suiza und der damals berühmten Schauspielerin und Tänzerin Mademoiselle Raquel Meller neben dem grossen Wagen mit Chauffeur.

Bei den Vorführungen von gut gekleideten Herrschaften in ihren Automobilen entstand um 1920 ein Problem. Seit die Chassis tiefer gelegt und deren Karosserien seitlich höher gezogen wurden, sah man kaum mehr etwas von den darin sitzenden Insassen, oft nur Kopf und Schulter. Diese Entwicklung akzentuierte sich ausgerechnet in den 1920er Jahren, als die Karosserien immer eleganter gestaltet wurden. Wie behalf man sich, wenn man wie früher auch die Garderoben der Insassinnen und Insassen zeigen wollte? Die Hauptpersonen wurden entweder beim Einsteigen verewigt oder mussten bei der Jurierung und vor der Presse aussteigen und sich vor dem Automobil aufstellen!



Abb. 312

Concours d'Elégance im Jahre 1927: Präsentation eines Coupés der Sizaire frères mit Gallé-Karosserie. Die Dame, die damals bekannte französische Schauspielerin Régine Camier, muss aussteigen, damit man sieht, wie sie und ihre Garderobe zum Auto passen.

Bei den Concours d'Elégance wurde beim Fahrzeug übrigens nicht nur die „élégance extérieure“ gewertet, sondern auch der „confort intérieur“. Diese Prüfungen nahmen in Frankreich Jahr für Jahr zu und gehörten in den 1920er Jahren zu den „events les plus mondains de la saison estivale parisienne“. So kamen 1927 in Paris 150 Fahrzeuge in den Final auf dem Parc des Princes. Natürlich wurden dabei die französischen Produkte besonders beachtet, aber es gab eine Überraschung für viele, nämlich die wachsende Zahl von „voitures américaines de luxe“, die zu ernsthaften Konkurrenten der französischen Kreationen wurden.

Der Concours d'Elégance wurde in den 1920er Jahren auch in einigen europäischen Ländern ausserhalb Frankreichs populär. Dazu gehörte in Österreich die „Autoparade“ genannte Veranstaltung im Hof des Schlosses Schönbrunn bei Wien. Wie in Paris liess man dort Berühmtheiten der Zeit in attraktiver Kleidung neben den Autos auftreten. Dazu gehörte im Jahre 1929 etwa die abgebildete Lisa Goldarbeiter als „Miss Austria“ und „Miss Univers“. Die Jury bewertete dabei nicht nur die Autos und die Kleidung der Mitfahrenden wie in Paris, sondern wie in der Kutschenzeit auch deren Haltung und den Fahrstil der Chauffierenden.

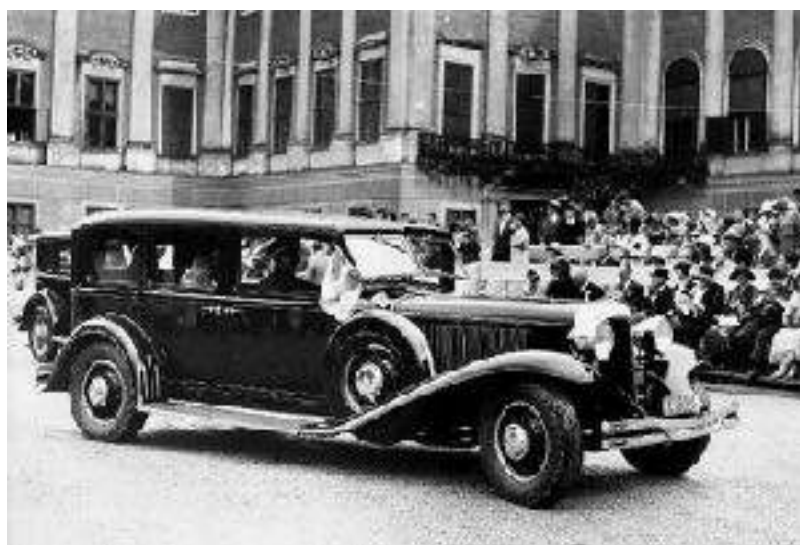
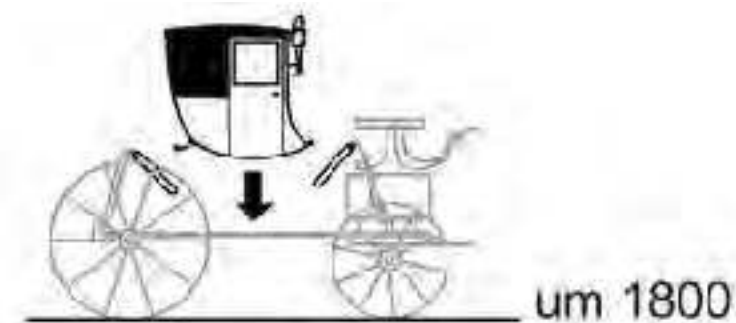


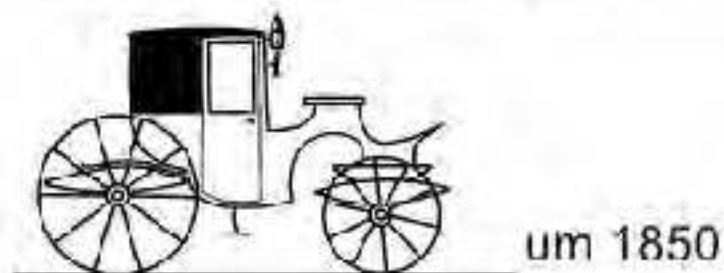
Abb. 313

„Autoparade“ des Jahres 1931 vor Publikum in Schönbrunn: Ein Chrysler erhält als Sieger das Goldene Band. Dort posiert als „Miss Austria“ auch Lisa Goldarbeiter vor einem der teilnehmenden Autos.

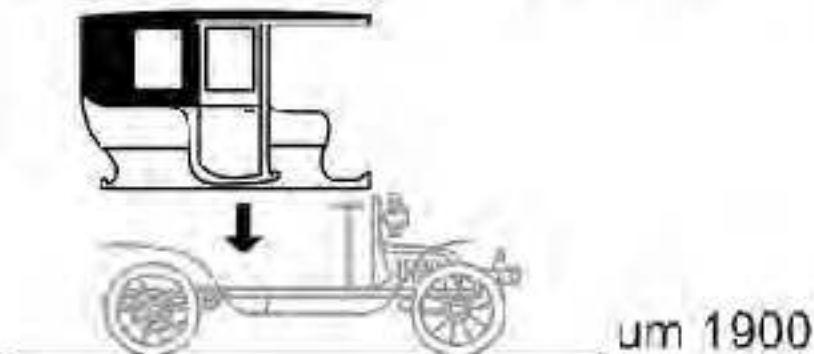
Diachronische Analysen führen nicht nur in gesellschaftlichen Bereichen zu neuen Erkenntnissen. Auf den Spuren des Zeitstrangs der Fahrzeuggeschichte ergeben sich ähnlich interessante Resultate im technischen Bereich. Das lässt sich am Umgang mit den beiden Hälften von hippo- und automobilem Fahrzeug, dem Fahrgestell und dem Kasten, trefflich illustrieren. Bei der Kutsche dauerte es viele Jahrzehnte, bis der Kasten mit dem Untergestell zu einem Ganzen verschmolz, und beim Automobil wieder rund 30 Jahre! Dahinter lag eine ähnliche Entwicklung. Neues Hauptresultat: Erst als die beteiligten Handwerker jeweils unter einem gemeinsamen Dach zu arbeiten begannen, verschmolzen ihre Produkte zu einem Ganzen! Konkret: Als Stellmacher und Kastenmacher Teil des Fabrikbetriebes wurden, und dann wieder hundert Jahre später Chassiskonstruktoren und Karosiers. Der Prozess des zur Harmonie führenden ganzheitlichen Denkens und Handelns lief dreimal in jeweils zwei Etappen ab.



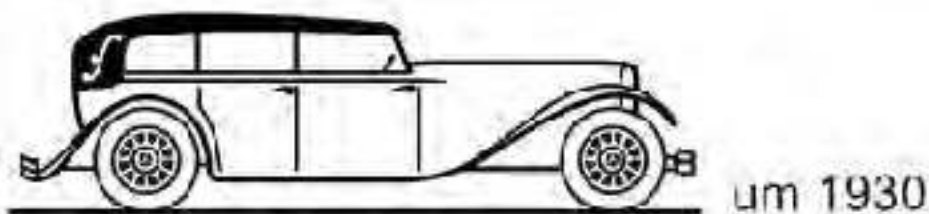
Um **1800**: Der Unterwagen besteht aus den kleineren Vorder- und den größeren Hinterrädern, verbunden mit dem Langbaum. Vorder- und Hintergestell weisen je zwei aufragende Stahlfedern auf. In diese wird der Kasten mittels Lederriemen gehängt.



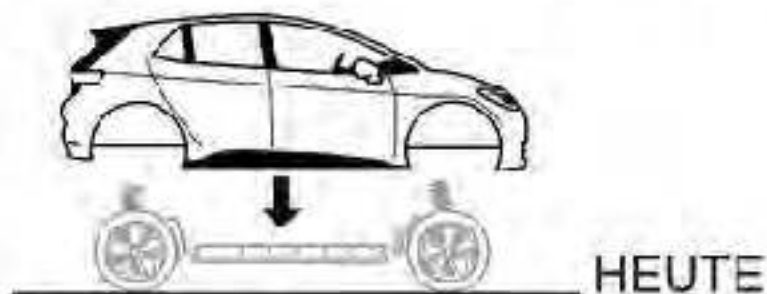
Um **1850**: Der selbsttragende Kasten wird zur Norm, an den die beiden Gestelle über die neuen Druckfedern festgeschraubt sind. Diese genügen jetzt, weil die Kutschen mittlerweile auf besseren Chausseen unterwegs und leichter gebaut sind.



Um **1900**: Der Motorenhersteller baut das Chassis mit den Rädern. Dieses Fahrgestell ersetzt die alten Vorder- und Hintergestelle. Der Karosser stellt den Oberwagen her und setzt ihn auf das Chassis.



Um **1930**: Nach amerikanischem Vorbild wird das Auto zunehmend zum Gebrauchsgegenstand und in serieller Produktion hergestellt. Dazu gehört immer mehr die selbsttragende Karosserie wie schon 80 Jahre zuvor schon der Kutschenkasten.



Um **2020**: Bei den Elektroautos kommt wieder die alte Technik des Chassis zum Zug, jetzt Plattform genannt. Auf ihr sind die Batterien und Motoren verbaut. Verschiedene Karosserien können ein- und demselben Plattformtyp aufgesetzt werden.



Neuerdings soll bei Tesla die nächste Generation von Autos eine selbsttragende Karosserie aus Aluminiumdruckguss bekommen.

Abb. 314

Aufgesetzte und selbsttragende Karosserie – die Geschichte wiederholt sich dreimal.

Die Geschichte wiederholte sich also – und ist im Begriff sich erneut zu wiederholen. Das heute für Elektroautos gängige Bauprinzip, bei dem der mit den Batterien und Elektromotoren bestückten Plattform eine Karosserie aufgesetzt wird, geht auf eine weitere Stufe des Konzentrationsprozesses zurück, der schon vor 100 Jahren angestoßen wurde. Der Hintergrund ist klar: Je komplexer ein Produkt wird, desto grösser muss die Organisation im Rücken sein, die dieses noch entwickeln und produzieren kann. (Die heutigen Entwicklungskosten für eine neue Plattform betragen um die zwei Milliarden Euro!). Konkret: Volkswagen begann als weltweit grösster Automobilproduzent aus Effizienzgründen schon vor etwa 20 Jahren mit der Entwicklung seiner Plattformstrategie. Ähnlich wie einst um 1900 werden seither den tragenden Plattformen durch die verschiedenen Marken ihre eigenen Oberwagen, auch „Hüte“ genannt, aufgesetzt. Dieses Bauprinzip ist heute das gängigste bei den Elektroautos. Für die Zukunft zeichnet sich aber schon wieder ein (altbekannter) neuer Schritt an: Tesla wird sich beim neuen Modell Y von der Plattformstrategie verabschieden und eine Art selbsttragende Karosserie aus Aluminiumdruckguss einführen. (Das Patent von 2019 lautet auf „Multi-Directional Unibody Casting Machine for a Vehicle Frame and Associated Methods“.) Damit sind wir wieder bei einer Technik, wie sie Rheims & Auscher mit ihrem Kasten ganz aus einer Aluminiumlegierung im Prinzip schon 1909 vorgestellt haben (S. 73).

Auch im formalen Bereich wiederholt sich die Geschichte. Es dauerte um 1900 einige Zeit, bis dem Motor sein eigener, gut gestalteter Platz vor der Personenkabine zugestanden wurde. Dann wurde er zum dominierenden Gestaltungselement und oft grösser als nötig, wie dies Henri-Labourdette bemerkte. Die Motorhaube wurde gewissermassen zum Potenzmassstab des Fahrzeugs. So könnte man die Tatsache erklären, dass bei frühen Elektroautos die Motorhaube beibehalten wurde, obwohl sie konstruktionsbedingt nicht mehr nötig war (S. 102). Mit anderen Worten: Das gleiche Beharrungsphänomen, das frühe Autos noch lange wie Kutschen aussehen liess, wiederholt sich in der Gegenwart. Nur allmählich fallen die (nicht mehr benötigten) Kühler im Frontbereich weg; das elektrisch angetriebene Auto muss seine eigene Form noch finden.

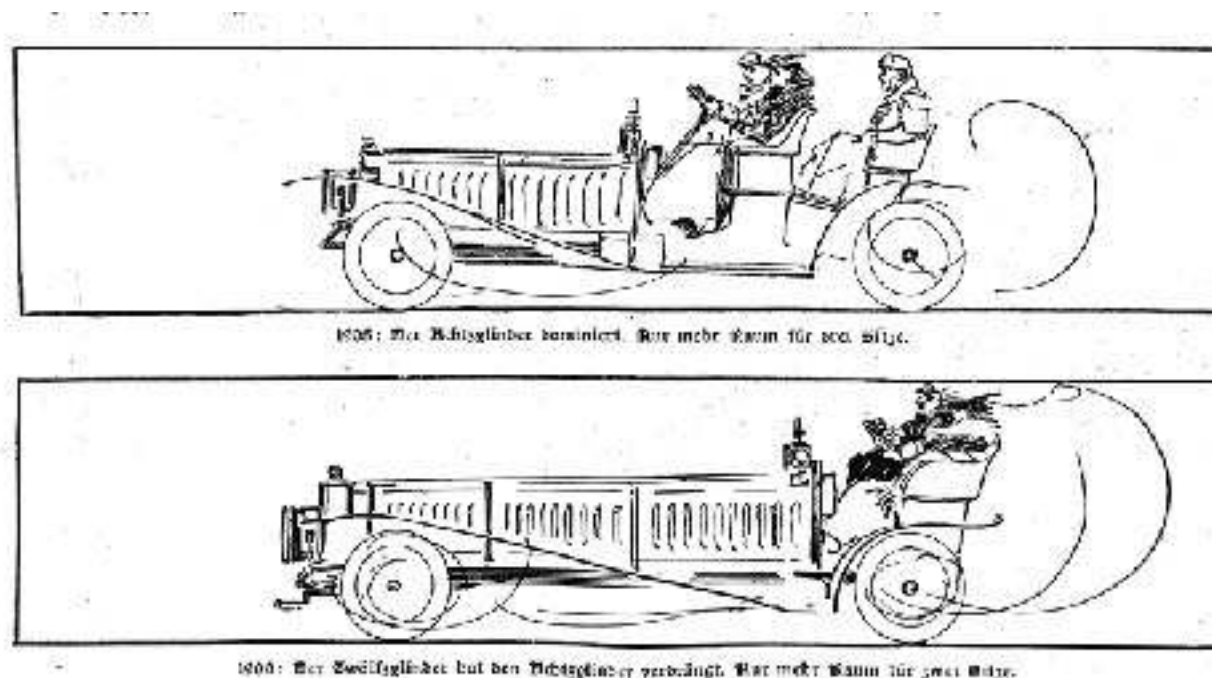


Abb. 315
Karikatur von 1909 zum übermotorisierten Renn- und Sportwagen.

Das Autorennen als verkaufsfördernde Neuheit der Autozeit

Neben sich wiederholenden oder kontinuierlich weiterlaufenden Phänomenen ergibt die Analyse in diachronischer Sichtung auch wesentliche Neuerungen, die zum Erfolg des Automobils beigetragen haben. Nur auf Geschwindigkeit gefahrene Rennen hatte es mit Luxuskutschen weniger gegeben. Für die Ende des 19. Jh. aufgekommenen Automobil-Wettbewerbe waren eher Pferderennen die Vorbilder, und dabei weniger die Flachrennen im Hippodrom als das Steeplechase, das Distanzrennen querfeldein von Kirchturm (steeple) zu Kirchturm oder anderen markanten Punkten im Gelände. Denn es ging bei den ersten von Frankreich initiierten „courses“ nicht nur um Schnelligkeit, sondern auch um den Nachweis, grössere Strecken zuverlässig zu meistern. (Rundkursrennen kamen erst später auf.) Seit der Zeit um 1900 kamen die Bergrennen dazu, wie das am Mont Ventou, und genauer reglementierte Distanzfahrten, wie die berühmten Gordon Bennett-Rennen. Ihr Verlauf und ihre Gewinner füllten die Spalten der Fachzeitschriften und der populären Revuen.

Die frühen Leistungsvergleiche zwischen den verschiedenen Marken wurden zu „einer Art Industriemessen auf Rädern“ (Merki 2002, 247ff.). Sie machten sich eine Art Abenteuerideologie zu nutze, die enorm populär wurde. Die neuen Rennen wurden von den grossen Automobil-Clubs organisiert, die zunehmend auch politischen Einfluss geltend machten. Das konnten sie sich leisten, weil sie einflussreiche Kreise vertraten, die gewissermassen die neuen Fahrzeuge „aristokratisierten“. An den Autorennen wurden von den Fahrerinnen und Fahrern Mut und Geschicklichkeit wie beim Jagdreiter gefordert, aber auch Fairness und Anstand.

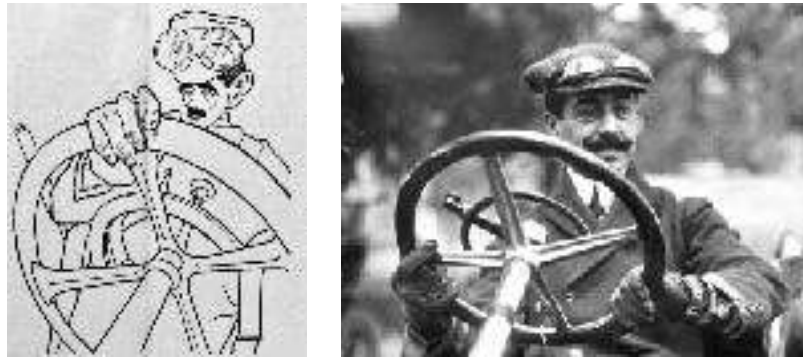


Abb. 316 und 317

Der bekannte, reiche Amerikaner William K. Vanderbilt jun. 1903 am Steuer eines Rennwagens, Karikatur und Foto.

Der Erfolg der Automobil-Rennen bedeutete gleichzeitig auch eine willkommene Propagierung des schneller gewordenen Automobils, eine frühe Art von PR. Das lässt sich mit guten Quellen belegen, etwa von 1906 (AAZ D 1906, 46f.): „Die Automobilrennen sind unbestreitbar das Hauptwerbemittel des Kraftfahrzeugs.“ Sie erreichen nicht nur die obersten Zehntausend, sondern „breite Schichten der Bevölkerung“. Ihre Wirkung sei hypnotisierend gewesen, so etwas habe es früher nicht gegeben. Die „jagende Geschwindigkeit“ des Rennwagens zeige „ein allegorisches Bild unseres Zeitalters“, den „überhasteten, schnelllebigen modernen Zeitgeist“. Die „kommerzielle Bedeutung der Rennen und ihr Einfluss auf die Verbreitung des Kraftfahrwesens“ ist gross.

Mit den Jahren wurde aber auch die Meinung vertreten, „dass der Bau der Gebrauchswagen von den Rennwagen nichts mehr lernen könne“. Das sei falsch, wurde erwidert. Wie das Vollblut beim Pferderennen, „haben die Automobilrennen der Technik durch Veredelung der Rasse unschätzbare Dienste geleistet.“ Die Rennen führten in folgenden Bereichen zur Verbesserung der „Gebrauchswagen“: bei der Zuverlässigkeit und Betriebssicherheit, beim hohen Wirkungsgrad und beim leichten Gewicht. Sie sind vor allem für die Entwicklung der Tourenwagen von grossem Wert. Die für die Firmen mit grossen Kosten verbundenen Rennen werden vielleicht aus einem anderen Grund obsolet: „Die konkurrierenden Wagen sind einander nahezu gleich geworden und die Geschwindigkeit ist derart gestiegen, dass Glück und Befähigung des Fahrers einen zu grossen Einfluss ausüben.“ Tatsächlich nahm die Bedeutung der Rennen für die Konstrukteure danach etwas ab. Im gleichen Artikel wurde auf die folgenden Erhöhungen der Durchschnittsgeschwindigkeiten verwiesen:

1897 Marseille Nizza	30 km/h
1898 Paris-Amsterdam	45 km/h
1900 Paris-Toulouse	65 km/h
1903 Paris-Bordeaux	105 km/h.

Neues Marketing

Geschicktes Marketing und Branding mit begleitender Werbung waren mit am Erfolg des Automobils beteiligt. Dies hatte es in der Kutschenzeit, wie auch aktive Werbung, kaum gegeben. Das fiel den Amerikanern für Deutschland auf (Consular Report 1900, 346): „It will be noticed in the wheelwrights' journals that no advertiser announces finished articles.“ Die wichtigsten Werbemittel der grossen Kutschenfirmen waren gedruckte Kataloge mit etwa 20 bis 50 verschiedenen Modellen darin. Inserate in Zeitschriften gab es kaum, allenfalls solche von Zulieferern und Rohbauwagenfabriken. Die Einrichtung von Verkaufslokalen mit der Präsentation fertiger, abholbereiter Wagen war immerhin ein Anfang. Die Wagenfabrikanten pflegten ihre Produkte als Marke also in bescheidenem Masse. So waren ihre Kutschen bei der Auslieferung auf den Radkapseln im Nabenbereich nur diskret mit ihrem Namen angeschrieben, Werbung in Zeitschriften oder Wochenrevuen für Kutschenmarken gab es nicht oder äusserst selten.



Warum verzichteten die Wagenfabriken bis um 1900 weitgehend auf Werbung, wo dieses Mittel doch bei anderen Produkten wie etwa Nahrungsmittel schon eingesetzt wurde? Die renommierten Produzenten hatten es offenbar nicht nötig! Ihre Produkte waren begehrt, die Kutschenindustrie befand sich damals in der aufsteigenden Phase. Zweitens waren die Kutschenproduzenten auf einem Preisniveau und in einem sehr exklusiven und gleichzeitig stabilen Marktsegment tätig, bei dem Direktwerbung nichts gebracht hätte. Das änderte sich mit dem Automobil. Es musste seinen Marktanteil zuerst finden, genauer erobern, auch mit Mitteln der Werbung, denn mit dem Automobil wurde im gleichen Teich gefischt wie in dem der Kutsche.

Abb. 318

Diskrete Anschrift des Kutschenherstellers Wimpf in Stuttgart auf den Radnaben.



Marketing und Branding sind typisch amerikanische Begriffe. Tatsächlich war auch im Bereich Fahrzeugindustrie Amerika im Marketing führend. Wie schon ausgeführt, gab es in Europa seit der Zeit um 1850 Amerikanisierungswellen im formalen wie im technischen Bereich. Dies waren keine Selbstläufer, sondern auch das Resultat der besprochenen aktiven Beobachtung des europäischen Marktes und aktive Einflussnahme auf diesen durch die USA.

Abb. 319

Beispiel für Werbung einer amerikanischen Firma in der Fachzeitschrift „Allgemeine Automobil-Zeitung“ von 1905.

Dazu gehört der hier schon mehrfach zitierte „Special Consular Report – Vehicle Industry in Europe“ von 1900. Darin finden sich nach Ländern geordnet genaue Lageanalysen mit Preis- und Mengenangaben sowie die Kapitalstärke der verschiedenen Firmen (S. 215f.). Nicht nur die Absatzchancen ganzer amerikanischer Fahrzeuge wurden durch den amerikanischen Regierungsapparat systematisch analysiert, sondern auch die Exportmöglichkeiten für Teile davon, wie amerikanische Hölzer oder Maschinen zur Bearbeitung von Holz und anderen für den Kutschenbau verwendeten Materialien. Dafür meldeten die Botschaften, Generalkonsulate und Konsulate jeweils in Form von „Consular and Trade Reports“ ihre Erhebungen samt Exportmöglichkeiten nach Washington D.C. Diese Einzelberichte mündeten dann in ausführlichen Analysen des Aussendepartementes zu Händen des Repräsentantenhauses.



Im Bereich der aktiven Werbung änderte sich nach 1900 bei den Automobilproduzenten die Situation in Europa schlagartig. Grössere Firmen begannen Inserate in Fachzeitschriften zu schalten und ihre Produkte anzupreisen. Sie brachen so in einen Markt ein, der sich bisher still und leise selbst reguliert hatte. Die Motorwagenhersteller machten den Anfang, und die Karosserien folgten ihnen schliesslich.

Abb. 320

Beispiel für Werbung einer deutschen Firma, ebenfalls in der Fachzeitschrift AAZ von 1905 wie bei der obigen Abbildung.

Das Plakat als Werbemittel

Ein Zufall: Das neue Medium Plakat kam zeitgleich mit dem Aufkommen des Autos auf. Kein Zufall: Dies machten sich sogleich grosse Automarken zunutze. Mit diesem neuen Mittel wurden die an sich unansehnlichen, knatternden und stinkenden Gefährte emotional so „aufgeladen“, wie man sie gesehen haben wollte, nämlich als schnelle Vehikel für schicke, elegante und lebenslustige Schönheiten (Ruth Malhotra in Zeller 1986, 57ff.). Von der Marke De Dion-Bouton hat sich eine ganze Serie früher Plakate erhalten, die in diese Richtung zielen.



Abb. 321

Plakatwerbung um 1895 für De Dion-Bouton-Automobile. Der Fahrer entführt das umschwärmte Zirkussternchen auf seiner Voiturette so schnell, dass die Verehrer nicht folgen können, auch der Lasso schwingende Cowboy im schnellen Galopp nicht (Originale Bildunterschrift: „L’Enlèvement de l’Etoile“). Die implizite Botschaft heisst hier: Wir sind schneller und haben damit Erfolg!

Die Plakate halfen, das Automobil als das Gefährt der Moderne am schnellen Puls der Zeit darzustellen. Dazu wurden manchmal drastische Bilder eingesetzt. Automobilmarken begannen jetzt auch bunte Prospekte mit ihren Produkten zu streuen. Dabei waren die Umschläge oft ähnlich wie Plakate aufgemacht und integrierten auch nationale Symbole. Mittlerweile war der Wettbewerb zwischen den Ländern grösser geworden, die begannen mit Schutzzöllen ausländische Importe abzuwehren. Die Marken warben deshalb bei der einheimischen Käuferschaft mit landesspezifischen Vorzügen, wie etwa die Schweizer Firma Martini mit guten Bremsen angesichts der vielen Passstrassen in ihrem Land.



Abb. 322

Umschlag eines Prospekts der Marke Martini von 1928 mit einer Limousine vor dem Bundeshaus, dem Parlamentsgebäude der Schweiz in Bern.

Neues Branding

Um 1900 begann parallel zum Marketing auch das bewusste Branding der Automobil-Marken und Zulieferer. Dazu gehörte die Betonung der besonderen Eigenschaften der eigenen Produkte und der Wiedererkennungswert der eigenen Marke auch auf Distanz. Durch den Wegfall der Pferde und durch das schnellere Fahren wurde beim Automobil die Frontansicht wichtiger. Als sich die Autokarosserien immer mehr anzugleichen begannen, wurde die Form des Kühlers zum Erkennungszeichen.



Abb. 323

Während in der Kutschenzeit die Seitenansicht dominierte, bekam durch den Wegfall der Pferde die Schräg- und Frontalansicht bei den Automobilen mehr Gewicht. Die Kühlerform wurde dabei zur Erkennungsmarke, wie hier bei diesem Renault von 1922.

Ergänzend zur Kühlerform legten sich viele Firmen zusätzlich eine bestimmte Kühlerfigur oder ein Signet im Sinne eines auch sonst verwendbaren Logos zu, das in den Kühlerbereich gesetzt wurde. Den Karossiers verblieben nur bescheidene seitliche Markierungen in Form von Plaketten, meist hinter dem Vorderrad, sowie die erst nach dem Öffnen der Türen sichtbaren Namenszüge auf Trittleisten.

Einige Marken wählten bevorzugt geflügelte nackte oder leicht bekleidete Frauen als Figur aus. Das hing einerseits mit dem in der französischen Sprache weiblich konnotierten Wort Automobil zusammen (*la voiture*), aber auch mit der schönen Frau als Werbemittel. Diese oft auch in der Werbung wieder verwendeten Figuren oder Embleme versinnbildlichten zudem oft das Thema Geschwindigkeit. Das Automobil wurde gezielt mit Prädikaten wie „schön und schnell“ zum begehrten Objekt aufgebaut. Dazu passten die vielen Variationen von geflügelten, dem Fahrtwind ausgesetzten Frauenfiguren, deren Kleidung oder Haare im Wind flattern.



Abb. 324

Als Kühlerfigur verwendete Glasskulptur „Chryseis“ von René Lalique (1860–1945) der frühen 1930er Jahre.



Das neue Marketing wurde zum offenen Feld für innovative und tüchtige Quereinsteiger. Dazu gehörte der schillernde Marketingvirtuose Emil Jellinek aus Sachsen (1853-1918). Er war zunächst Tabakhändler und Versicherungskaufmann, wurde reich, lebte im Sommer in Wien und im Winter – wie viele andere Begüterte – in Nizza. Dort begann er seinesgleichen ab 1898 Daimler-Autos zu verkaufen und liess bei Daimler für sich selbst nach seinen Angaben Rennwagen bauen. Diesen gab er um 1900 – nicht zufällig – den Vornamen seiner hübschen Tochter Mercédès, übertrug ihn auf Verkaufswagen und liess sich 1902 diese Marke für einige Länder sichern (Abb. 160).

Abb. 325

Frühe Mercedes-Werbung von 1906.

Marketing kann man nur betreiben, wenn man die Verhältnisse der Märkte gut kennt. Das war nur vor Ort möglich. In diesem Zusammenhang sind auch die Gründungen von Tochterfirmen oder Niederlassungen grosser Automobilmarken im Ausland zu sehen, wie sie im frühen 20. Jh. üblich wurden. So war beispielsweise das bis 1918 deutsche Elsass das Einfallstor für französische Firmen. Dazu gehörte die Marke De Dion-Bouton mit den innovativen Aktivitäten von Emile Mathis in Strassburg.

Der Auto-Händler als geschickter Vermarkter

Ein neues erfolgreiches Verkaufsmodell wurde um 1900 das grosse Autohaus, in denen Neuwagen verschiedener Marken abholbereit angeboten wurden. Das hatte es als permanente Einrichtung in Europa in der Kutschenzeit weniger gegeben, in Amerika aber schon. Das berühmteste Beispiel dafür war dort die Firma Van Tassel & Kearney mitten in New York. Die Firma liess sich bei guten Produzenten Wagen bauen und verkaufte sie unter ihrem eigenen Label. Dort standen jeweils hunderte luxuriöse Kutschen zum Verkauf bereit, und im Gebäude wurden auch Auktionen für edle Pferde abgehalten.

Nach einem ähnlichen Muster wurde im Deutschen Reich der 1898 gebaute „Auto-Mathis-Palace“ in Strassburg erfolgreich. Der von Emile Mathis erstellte Neubau umfasste zwei hohe Stockwerke mit Parkraum auf dem Flachdach. Dort verkaufte er vor allem französische Marken, die er direkt in den Werken bestellt hatte, aber auch deutsche und italienische Fahrzeuge, und bot sie als „Gelegenheitskäufe“ an. Dies waren deshalb Gelegenheiten, weil vor 1905 fertig karossierte Modelle Mangelware waren. Händler wie Mathis kauften in den Motorwagenfabriken auch nur Chassis und liessen sie auf eigene Kosten karossieren. (Die Abbildung illustriert die hohen Preise im Jahre 1905.) Im Auto-Palast wurden die verkauften Fahrzeuge auch gewartet und repariert; es gab also ein Rundum-Angebot. Um 1900 bekam Mathis die Generalagentur des Automobilherstellers De Dietrich und wurde Generalvertreter der Marke Panhard & Levassor für ganz Deutschland. Dazu kam diejenige für französische Motorboote. 1901 begann Mathis zudem unter eigenem Namen Autos zu bauen und lancierte 1904 zusammen mit Ettore Bugatti die Marke Hermes-Simplex.



GELEGENHEITSKÄUFE:		
60 HP 4 Cyl. Mercedes Double Phaeton dunkelblau mit drehb. Vordersitz	Mk.	18 000.—
70 HP 4 Cyl. de Dietrich-Bugatti Rennwagen		18 000.—
70 HP 4 Cyl. Mors, Type Paris-Madrid, mit Carr. Rothschild		18 000.—
28/32 HP 4 Cyl. Mercedes 1903/04 Tonneau u. Limous. Carr. rot		14 500.—
20/24 HP 4 Cyl. FIAT Tonn.-Carr. Roi des Belges u. Verdeck, neu, dunkelrot		13 000.—
16/20 HP 4 Cyl. Chassis Clément-Bayard, neu, verlagert		10 950.—
30 HP 4 Cyl. de Dietrich-Bugatti mit Tonneau u. Limous. Carr.		9 500.—
10/12 HP 2 Cyl. Richard-Brasier mit Carr. Double Phaeton neu Vorder- u. Drehbar		7 200.—
8/10 „ 2 „ „ mit double Phaeton Carr.		6 800.—
20/24 „ 4 „ Darracq Tonneau gelb		6 000.—
8/10 „ 2 „ Clément-Bayard Carr. Double Phaeton neu rot od. blau		6 000.—
24 HP 4 Cyl. Original de Dietrich-Bugatti auf neu hergestellt		5 800.—
12 HP 4 Cyl. Peugeot, Phaeton mit Sommerdeck dunkelgrün		4 000.—
10 HP Chassis 2 Cyl. neu, 2,40 m. carrossable Länge		4 500.—
40 HP Motorboot „Dietrich III“ mit einem de Dietrich-Motor		13 500.—
20 HP Daimler Motorboot 4 Cylinder		12 000.—

Abb. 326
Der 1898 in Strassburg erstellte „Mathis-Auto-Palace“.
Links: Aussenansicht.
Rechts: Werbung von Emile Mathis für abholbereite Autos des Jahres 1906.

Solche Verkaufshäuser gab es bald in vielen Städten, oft kombiniert mit Reparatur- und Service-Garagen. 1904 entstand in Berlin ein besonders luxuriöser Palast, und zwar ausschliesslich für die von Jellinek etablierte Marke Mercedes. Jetzt wurde zunehmend attraktive Architektur in den Dienst der Verkaufskette gestellt. Der für damalige Verhältnisse avantgardistische Rahmen unterstrich die Fortschrittlichkeit der darin zur Schau gestellten Fahrzeuge. Dazu gehörte auch die „Auto-Halle“ der Gebrüder Beissbarth in München. Ein gutes Beispiel aus der Schweiz ist dafür die schon 1900 gegründete Firma Schlotterbeck. Sie bot auch ein Rundumangebot mit der Vertretung verschiedener Marken an, darunter auch autogerechte Kleidung. Die Firma erstellte 1927/28 beim Basler Bahnhof einen spektakulärer Neubau (1994 abgebrochen).



Abb. 327

Innenansicht von 1904 des „Mercedes-Palasts“ in Berlin an bester Adresse (Unter den Linden 78).

Der Autosalon als Neuheit

Die Automobil-Ausstellung wird in der Autoliteratur als neuer Promotor des Automobilismus dargestellt. Tatsächlich wurde schon früher im Rahmen von Welt-, Landes-, Regional-, Sport- und Gewerbeausstellungen den Fahrzeugherstellern für eine gewisse Zeit grosser Raum zur Verfügung gestellt. Seit Mitte des 19. Jh. produzierten Wagenbauer im Vorfeld grosser Ausstellungen neue Fahrzeuge, um sie an Ort und Stelle zu verkaufen und sich gleichzeitig damit ein gutes Renommee aufzubauen. Denn dort wurden sie von einer Jury begutachtet und prämiert. Für Wagenfabrikanten waren Medaillen von Weltausstellungen das höchste Ziel. Diese wurden in ihren Verkaufsalben abgedruckt und im Original an Präsentationen ihrer Automobile gerahmt unter Glas präsentiert (Abb. 350).

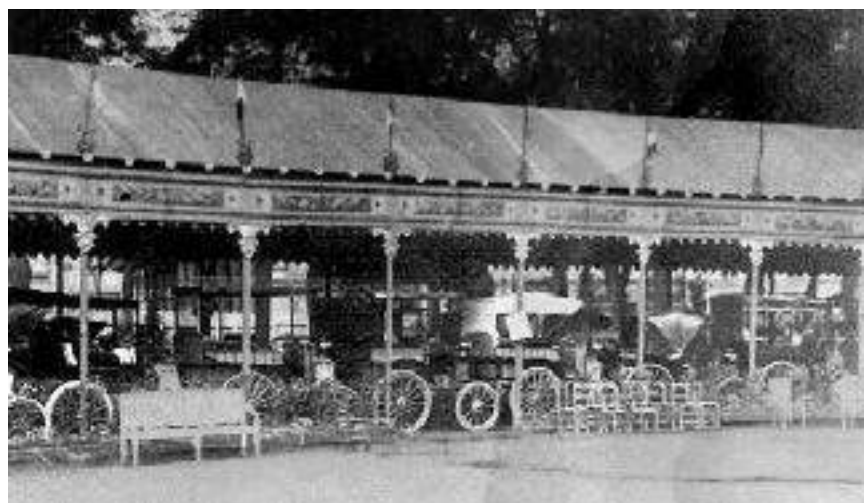


Abb. 328

Temporäre Fahrzeugpräsentationen.

Links: Ausstellungszelt der Berliner Wagenfabrik Hermann Hofschulte an der landwirtschaftlichen Ausstellung in Kassel 1911.

Rechts: Erster Automobilsalon in den Tuileriengärten von Paris 1898.

Es gab schon in der Kutschenzeit Verkaufsstände auf Pferderennplätzen an Renntagen oder an landwirtschaftlichen Ausstellungen. Die Anfänge der reinen Automobil-Ausstellungen entstanden in ähnlichem Rahmen, die erste an der Zuverlässigkeitsfahrt Paris-Rouen 1894 in Neuilly vor den Toren von Paris. 1898 wurde die erste internationale Ausstellung nur für Autos vom ACF in den Tuileriengärten organisiert. Diese Präsentation in temporären

Unterständen wurde zum durchschlagenden Erfolg: 140.000 Zuschauer kamen in einer Zeit, als in Frankreich erst 7.000 Motorwagen auf den Strassen unterwegs waren! Diese Ausstellungen machten in der Folge grosse Umsätze und wurden 1901 in das riesige Grand Palais verlegt. Sie wurde zu einem so grossen Erfolg, dass das Ausland nachzog und diese bald jährlich stattfindenden Ausstellungen nachhaltig zum schnellen Aufstieg des Automobils in Europa beitrugen. 1929 stellte die „Illustrierte Automobil-Revue Schweiz“ fest (S. 22): „Der grösste Förderer der Karosseriekunst war und ist zweifellos die Automobilausstellung.“



Im weniger zentralistisch strukturierten Deutschland kam, wie schon erwähnt, der jungen Hauptstadt Berlin nicht die gleiche Bedeutung zu wie Paris sie für Frankreich hatte. Immerhin fand die erste kleine Automobil-Schau dort schon 1898 im Vorfeld der Wettfahrt Berlin-Potsdam und zurück statt. Dafür war der Deutsche Sport-Verein, der gleichzeitig einen Concours hippique veranstaltete, mit verantwortlich (S. 51). Im Folgejahr 1899 hatte dann die erste internationale Motorwagen-Ausstellung schon mehr Erfolg und führte zu weiteren Auflagen, allerdings wie in Paris mit Unterbrüchen. Dazu kamen bald weitere solche Ausstellungen in Frankfurt am Main und in Leipzig.

Abb. 329

Werbung für die Automobil- und Fahrradausstellung von 1905 in Frankfurt a.M. Sie unterstrich mit dieser Graphik auch die Frau als neue Zielgruppe.

Wettbewerb der Nationen – Deutschland und Frankreich

Betrachtet man die frühen Beiträge von Deutschland und Frankreich zur Automobilgeschichte vor dem Hintergrund Amerikas und Englands, fühlt man sich ein wenig an die heutige Situation erinnert. Beide Länder waren stark, aber zuweilen uneinig, Amerika erwies sich als potenter, und England stand dazwischen.

Der aus dem 19. Jh. stammende Topos der „deutsch-französischen Erbfeindschaft“ schlug sich auch in der Fahrzeuggeschichte nieder. Dazu gehören symbolische Bilder mit Fahrzeugszenen wie das von Bismarck mit dem geschlagenen Kaiser Napoleon III. in der Kalesche und jene französische Karikatur, die Kaiser Wilhelm II. aufs Korn nahm (S. 61f.). Die Konkurrenzsituation zwischen Deutschland und Frankreich kann aber für die Automobilgeschichte auch als sich gegenseitig hochschaukelnde Wettbewerbsgeschichte gelesen werden. Sie begann mit dem Lizenzverkauf von Benz und Daimler an französische Interessenten. Dann liess Frankreich Deutschland sogleich hinter sich; die Tonlage zwischen den beiden Ländern blieb im Automobilbereich etwas spitz, wie manche Zitate zeigen. Denn die Deutschen waren nicht nur stolz auf ihre Erfindungen, sondern auch auf ihre Weiterentwicklungen von Automobilen (AAZ D 1906, 46f.). Schon 1901 erreichten bei der Fahrt von Paris nach Berlin deutsche Autos gewisse Erfolge im Wettbewerb mit der französischen Industrie, „die bis dahin geglaubt hatte, den Automobilismus als Alleingebiet beanspruchen zu können“. Das wurde in den Jahren danach aus deutscher Sicht noch deutlicher: „Die Siege der deutschen Wagen erregten in Frankreich ungeheures Aufsehen und grosse Bestürzung, die sich bei ruhiger Überlegung aber bald in Bewunderung und Nachahmung verwandelten.“

Dennoch blieb um 1900 Deutschland noch deutlich im Rückstand. Das bemerkte auch der neutrale amerikanische „Consular Report“ im Jahre 1900 (S. 347ff.): Deutschland sei trotz seiner frühen Erfindungen den Automobilismus deutlich langsamer angegangen als Frankreich, Belgien und sogar England. Indirekt wird im Report die langsame Einführung des Automobils mit einer interessanten geschichtlichen Erklärung in Verbindung gebracht, nämlich dem in amerikanischer Sicht auffallend schwachen Verkehr von Luxuskutschen, den Vorläufern des Automobils, in diesem Land. So gäbe es, anders als in Amerika, wenig Damen und Herren, die selber fahren würden. Damit war vor allem die obere Mittelschicht angesprochen, die in den USA meist schon ihre eigenen Buggys angeschafft hatten. Wenn der

Landwirt in Deutschland einen „Sunday drive“ mit der Familie mache, habe er dafür kein schönes Fahrzeug, hiess es, sondern spanne den gewöhnlichen Wagen wie sonst unter der Woche an. Dem Konsul in Mannheim fiel in ähnlicher Art der geringe Kutschenverkehr in Mannheim auf, und er meinte, manches Dorf in den USA von zwei bis dreitausend Einwohnern hätte mehr Kutschen aufzuweisen als die Stadt Mannheim mit ihren 150.000 Einwohnern. Zuletzt wird aber im Report von 1900 auch betont, es zeichne sich jetzt in Deutschland ein gewisser Enthusiasmus für das neue Automobil ab, das zeigten neue Rennen ebenso wie Ausstellungen und Clubs. Deutschland habe das Potenzial, zu einem ernstzunehmenden Wettbewerber zu werden.



Abb. 330

Plakat für die Firma Opel von 1911, gestaltet von Hans Rudi Erdt.

Deutschlands Wagenfabrikanten hatten tatsächlich zunächst zäh auf den neuen Automobilismus reagiert. Das spiegelte auch Niklas Trutz im Jahre 1914 in seinen Erinnerungen (1914, 167f.): „Ganz unerwartet, fast plötzlich, erstand da dem künstlerischen Wagenbau, und nicht nur der schönen jungen deutschen Industrie, sondern auch der des Auslandes, eine große Konkurrenz durch die Erfindung des Automobils. (...) Tatsächlich eroberte sich die anfangs misstrauisch betrachtete Erfindung in kurzer Zeit das kaufkräftige Publikum. Das Beispiel der höchsten Herrschaften zog viele nach. Verhüllt standen die schönsten Karossen in den Remisen. (...) Leider waren die meisten Wagenbauer nicht imstande, mit solcher Macht auf den Karosseriebau des Autos sich zu verlegen, dass sie den massenhaften Bedarf in diesem Artikel befriedigen konnte. Die dazu erforderliche Umwälzung und Vergrößerung des Geschäfts ging über die Kräfte der meisten.“

Aus deutscher Sicht änderte sich aber die Situation nach 1900. Als ein französischer Bericht über den Automobil-Salon in Paris des Jahres 1904 erwähnte, die Produkte der Pariser Firmen Kellner, Labourdette, Mühlbacher und Rotschild würden in Deutschland nachgeahmt, „aber nicht erreicht“, nahm man das hier nicht mehr hin und konterte, die Franzosen hätten noch zu wenig deutsche Karosserien gesehen, zumal sogar Mercedes-Chassis bei ihnen karossiert würden (AAZ D 1905 1, 35). Ein deutscher Fachmann setzte in seiner Replik dazu, die Pariser Karossiers hätten tatsächlich einen Vorsprung, weil dort das Auto früher Fuss gefasst habe, jetzt sei aber „ein Wandel eingetreten“. Einige deutsche Produkte stünden jetzt auf der Stufe Frankreichs, so seien die Karosserien von „Neuss, Kühlstein, Rühle, Utermöhle, Wiederkehr, Kruck“ den französischen Produkten vollständig gleichwertig. (Damit wurde auch ein interessantes Ranking der für die damalige Zeit nach eigener Ansicht besten Karossiers Deutschlands publiziert.



Abb. 331

Frühe Karosserie von Wiederkehr in Colmar der Zeit um 1905 auf Chassis De Dietrich in offenem und geschlossenem Zustand.

Nach 1900 hatten sich viele deutsche Wagenfabriken auf das neue Geschäft eingestellt und begannen gegenüber Frankreich auf- und sogar dieses Land zu überholen. Dabei ist die Quellenlage nicht immer ganz einfach und dementsprechend die Frage oft schwierig zu beantworten, wem welche Innovation zuzuschreiben ist. Dazu gehören etwa offene Fragen zur Einführung der Torpedoform gegen 1910, wie sie S. 138ff. schon diskutiert wurden.

Ebenfalls nicht ganz klar ist, wer die erste Bootskarosserie realisierte. Diese Innovation war deshalb wichtig, weil damit – wie beim Torpedo – ein deutlicher Schritt weg vom kutschenähnlichen Aufbau vollzogen wurde. Der Pariser Karossier Jean Henri-Labourdette stellte die Bootskarosserie als seine Erfindung dar und nannte seine Kreationen „Skiff“. Nach dessen Buch von 1972 baute er die erste windschnittige und schnelle Skiff-Karosserie im Jahre 1912 für den Rennfahrer René de Knyff, Direktor des Produzenten Panhard et Levassor (Abb. 179). In der deutschen Autoliteratur wird indessen die Kreation des Bootsstils auch auf den deutschen Gebrauchsgraphiker und Stilkonsulenten von Karosseriewerkstätten, Ernst Neumann-Neander (1871–1954), zurückgeführt (Kieselbach 1986, 289). Dieser hatte schon 1911 in Berlin „Marinetypen“ und 1912 auf einer Industrieausstellung eine Karosserie im Bootsstil ausgestellt (Eckermann 2013, 412). Dazu gehörten ein schmaler Kühler, Holzbeplankung auf den Seiten und ein bootsförmiges Heck. Dieser talentierte Künstler und Erfinder, der zwischen 1903 und 1908 in Paris alle Facetten der französischen Automobil-Szene aufgesogen hatte, entwarf nicht nur Reklamen für Autohersteller, sondern zeichnete zudem für verschiedene deutsche Auftraggeber neue Karosserien.



Abb. 332

Formvollendete Skiff-Karosserie der Pariser Karosserie Girard von 1913. Der luxuriöse dreisitzige Wagen mit hinten eingebautem Koffer bestand aus einer „natur polierten“ Karosserie mit vergoldeten Beschlägen und Garnierung in hellgrünem Leder.

Quantitativ blieb Frankreich lange und mit Abstand das erfolgreichste Land in allen Sparten des Automobilbaus. In der Schweizer Zeitschrift „La Suisse sportive“ vom 1. Januar 1905 wurden folgende Produktionszahlen für neue französische Automobile abgedruckt (1.1.1905,94): 1898 = 1.850, 1900 = 5.000, 1901 = 8.800, 1902 = 16.500 und 1903 = 19.886. Es gab also eine schnelle Steigerung, die sich bis 1912 mit 30.000 neuen Automobilen weiter fortsetzte. Das waren, wie erwähnt, bis 1912 noch dem Vergnügen dienende Pkws. Dann erst begannen Autos für den professionellen Bereich zu überwiegen, wobei hier die Ärzte das grösste Kontingent stellten. Zwei Drittel waren grössere Autos und nur der Rest kleinere. Ihr Durchschnittspreis stieg von 4.300.- Francs im Jahre 1898 auf 7.700.- Francs im Jahre 1904, weil die Autos grösser und stärker wurden. Ein Drittel davon wurde exportiert, fast die Hälfte davon nach England. Das unterstützte die französische Regierung aktiv. In England war anfänglich das Gegenteil der Fall; die autofeindliche Stimmung der Bevölkerung hatte zu obrigkeitlichen Beschränkungen des Autoverkehrs geführt.

Der Erfolg Frankreichs im Automobilbereich gab Deutschland mit seiner hochentwickelten Maschinenindustrie zu denken. Das spiegeln manche Berichte in Fachzeitschriften. Dort stellte man sich jetzt offen die Frage, warum die Entdeckungen der ersten alltagstauglichen Autos der Jahre 1886/87 nicht unmittelbar zum Erfolg im eigenen Land geführt hatten. Man nahm jetzt die Tragik eines Landes wahr, das zwar die ersten Autos zu bauen imstande war, aber den zweiten Schritt nicht schaffte! Diese Entwicklung ist indessen mit dem S. 197f. besprochenen Thema erklärbar. Es fehlte in der Inventionsphase in Deutschland das nötige gesellschaftlich-strukturelle Umfeld mit einer Persönlichkeit vom Format eines Albert de Dion. Damit ist neben seiner gesellschaftlichen Verankerung in einer Metropole, der Stand der damaligen französischen Wagenindustrie gemeint und der Stellenwert des dortigen sportlichen Wagenfahrens. In Frankreich war ein früher, nachhaltiger Start des Automobilismus nur möglich, weil sich vorher die Wagenindustrie mit ihren Produkten schon fest in der Gesellschaft etabliert hatte.

Amerika stellt Deutschland und Frankreich in den Schatten

Frankreich verlor seine Vormachtstellung im Automobilbereich nach dem Ersten Weltkrieg an Amerika und sogar auch an England. Gründe dafür wurden schon S. 160ff. angeführt. Amerika hatte im Produktionsbereich der Pkw massiv zugelegt, wie die folgenden in Deutschland publizierte Zahlen zeigen (DFT 1923, 313 und 1925, 96):

1899:	3.700
1910:	181.000
1918:	926.388
1919:	1.657.652
1920:	1.883.158
1921:	1.514.000
1922:	2.406.396
1923:	4.087.000.

Unter den grössten amerikanischen Firmen produzierte pro Tag Ford circa 7.000 Autos, Chevrolet circa 2.000 Autos, Buick circa 1.000 Autos und Dodge 500 Autos. Amerika führte 1925 in der Automobilproduktion in absoluten Zahlen bei weitem vor allen anderen Ländern; der Vorsprung war noch viel grösser, wenn man die Anzahl Autos in Relation zur Bevölkerung setzte.

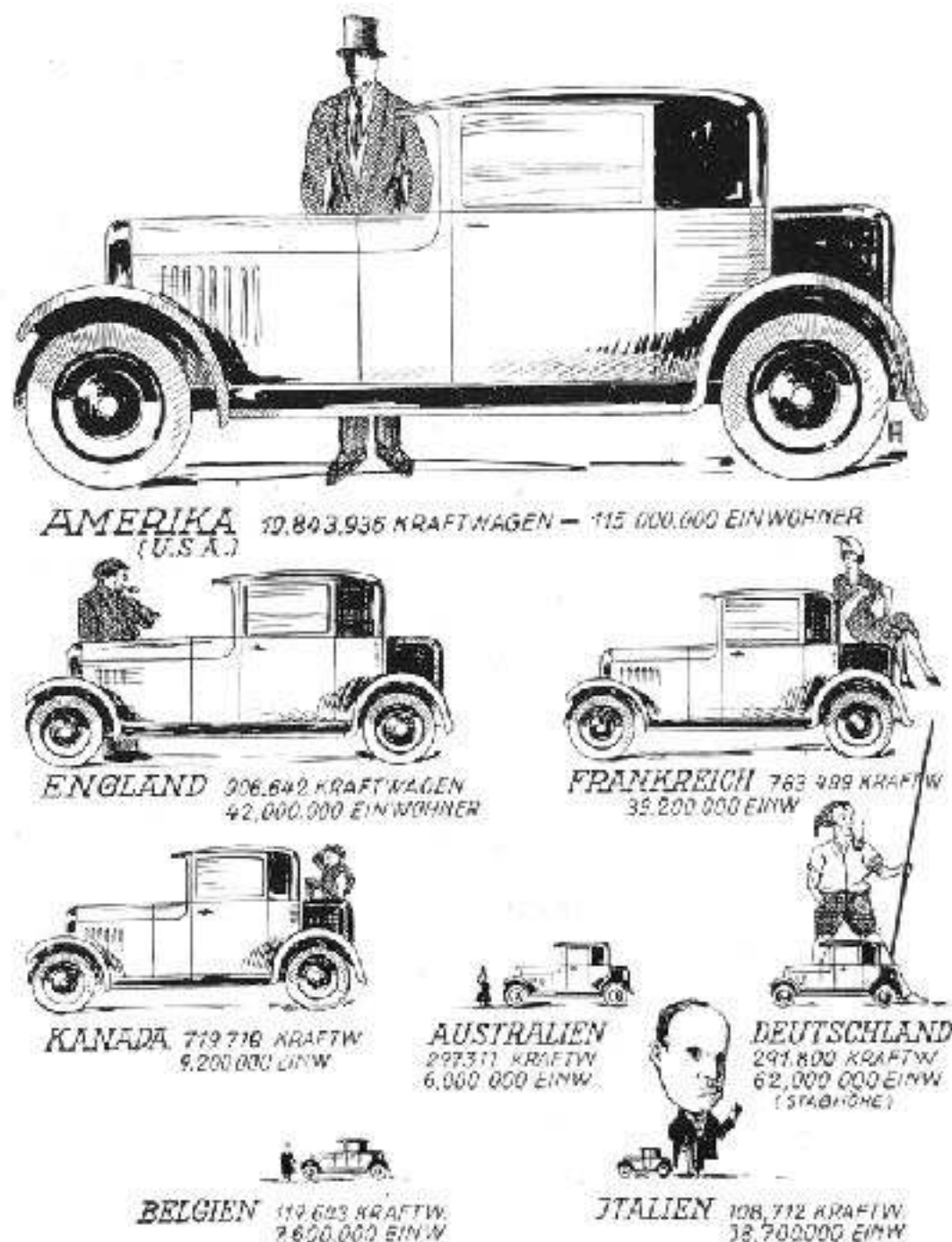


Abb. 333

Im Bereich Automobilbestand führte Amerika im Jahre 1925 bezogen auf die Einwohnerzahlen vor allen anderen Ländern der Welt.

Der Vorsprung Amerikas hing nicht nur mit der gegenüber Europa andersartigen Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur und dem grösseren einheitlichen Markt zusammen, sondern auch mit der hier schon mehrfach zitierten fortschrittlicheren Technik der Produktion, die die Autos massiv verbilligte und für weitere Bevölkerungskreise als in Europa erschwinglich machte. Und dies, obwohl die Löhne der Facharbeiter in Amerika deutlich höher waren als in Frankreich oder Deutschland. Gerade deswegen hatte Amerika die Entwicklung und den Einsatz von Produktionsmaschinen vorangetrieben, die den Einsatz teurer Arbeitskräfte reduzierten und die Serienfertigung favorisierten. An den Maschinen konnten auch angelernte billigere Kräfte eingesetzt werden. (Dazu gibt es eine interessante Parallele: England wurde auch deshalb zum Geburtsland der Industrialisierung, weil der Inselstaat nur über ein begrenztes Potenzial von Arbeitskräften verfügte und deswegen im späten 18. Jh. neue Wege einschlug.)

In Europa hingegen waren die Fachkräfte an sich breiter ausgebildet als in Amerika, verfügten dementsprechend über die Fähigkeit, verschiedene Teile eines Fahrzeugs herzustellen. So musste ein Stellmacher nicht nur Räder herstellen können, sondern auch ganze Gestelle. Im grossen amerikanischen Betrieb fertigte hingegen der eine nur Speichen, der andere nur Naben etc. Das tat der Qualität keinen Abbruch, im Gegenteil. Wenn eine Person nur Speichen fertigt, weiss sie ganz genau und besser als der, der es nur alle paar Wochen macht, wie er den Rohling ausschneiden und herrichten muss. Vor diesem Hintergrund ist zu verstehen, dass Amerikaner wiederholt feststellten, das Niveau sei bei den deutschen Facharbeitern auch sogar bei den Mechanikern und Maschinenbauern deutlich tiefer als in den USA (Consular Report 1900, 362)! Sie würden nicht mit der gleichen „precision and accuracy“ wie ihre amerikanischen Kollegen arbeiten, vor allem seien ihre Maschinen den amerikanischen weit unterlegen. Das sahen offenbar die Deutschen anders, wenn die Amerikaner feststellten (Consular Report 1900, 362): „Die Deutschen produzieren ohne Zweifel weit unter dem amerikanischen Standard, aber sie glauben es richtig zu machen (...)“ („On the Germans are undoubtedly foggyish and far behind the American standard, but they think they are right (...)\").

Es gab also eine Kluft zwischen Europa und Amerika. Diese akzentuierte sich noch einmal beim Sprung von der Serien- zur Fließfertigung. Während letztere in Amerika schon gang und gäbe war, diskutierte man in Deutschland noch über die Einführung der Serienfabrikation, so auch in der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik (1926, 211ff.)“: „Die Einführung von Serienfabrikation für unserer Karosseriefabriken würde wohl bald mit die höchste Zeit“. Aufrufe wie „Deutsche kauft deutsche Wagen“ genügen nicht mehr, „wenn ein ausländischer Wagen 2–4000 Mark billiger ist ist“. „Die Einstellung der Karosseriefabriken auf Serienfabrikation in grossen Mengen, wird wohl der einzige Weg sein“ das zu erreichen, „was die grosse Masse des Publikums erhofft und wünscht.“ (...) „Der ganze Betrieb muss von A - Z umgestellt werden“ im Sinne von „das rollende Transportband“.

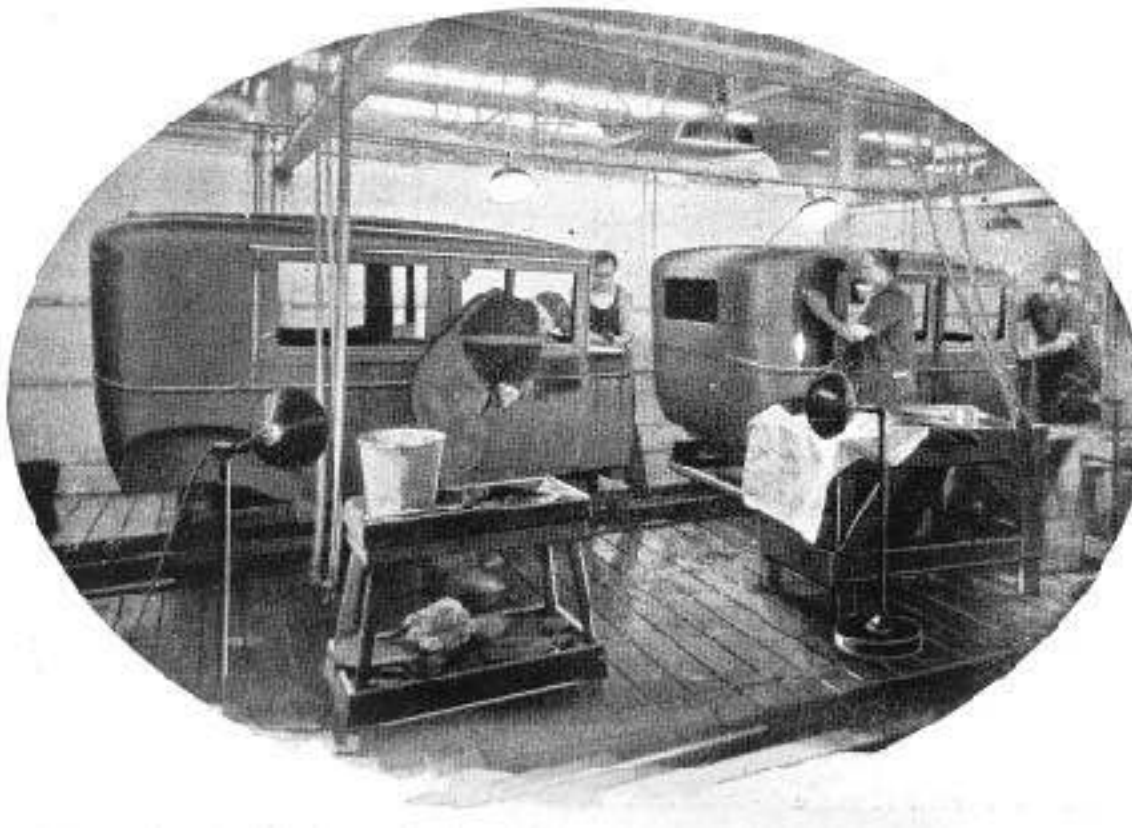


Abb. 334

„Fließende Arbeit“ 1926 in der amerikanischen Karosserie-Industrie: Schleifarbeit an auf Schienen gelagerten Kästen.

Die Fliessbandherstellung ermöglichte neue Grössenordnungen in der Produktion. Wenn die amerikanische Firma Ford 7.000 Autos pro Tag produzierte, entsprach das dem ganzen Jahresausstoss der grössten Karosserie von Paris, der Carrosserie industriel, die auch schon mit amerikanischen Maschinen arbeitete. Natürlich produzierten die Amerikaner viele kleine Modelle, wie Ford den Best- und Longseller Modell T. Dazu kam aber die ganze Palette nobler Modelle, die in der Bewertung der Europäer jeweils gut abschnitten.

Vor solchen Tatsachen wurde in Deutschland wehmütig festgestellt (DFT 1926, 226ff.): „Bis zum Krieg waren die deutschen Karosserien die elegantesten und modernsten der Welt. Heute gehen die deutschen Konstrukteure stempeln.“ Massenfabrication und Export sei hier nur für grosse Betriebe von 200 Mann und mehr möglich. Den Mittelbetrieben verbliebe die erstklassige Einzelarbeit und die Reparaturen, dazu komme der Bau von Geschäftswagen nach Spezialwünschen.

Die Vorteile der Serienfabrikation kann man abschätzen, wenn man sich veranschaulicht, wie gross der Aufwand für die traditionelle Herstellungsweise einer Karosserie durch verschiedene Handwerker war, von der Zeichnung bis zur Produktion der vielen Einzelteile. Allein schon das Kastengerippe eines traditionell hergestellten Cabriolets bestand aus über 50 Einzelteilen!

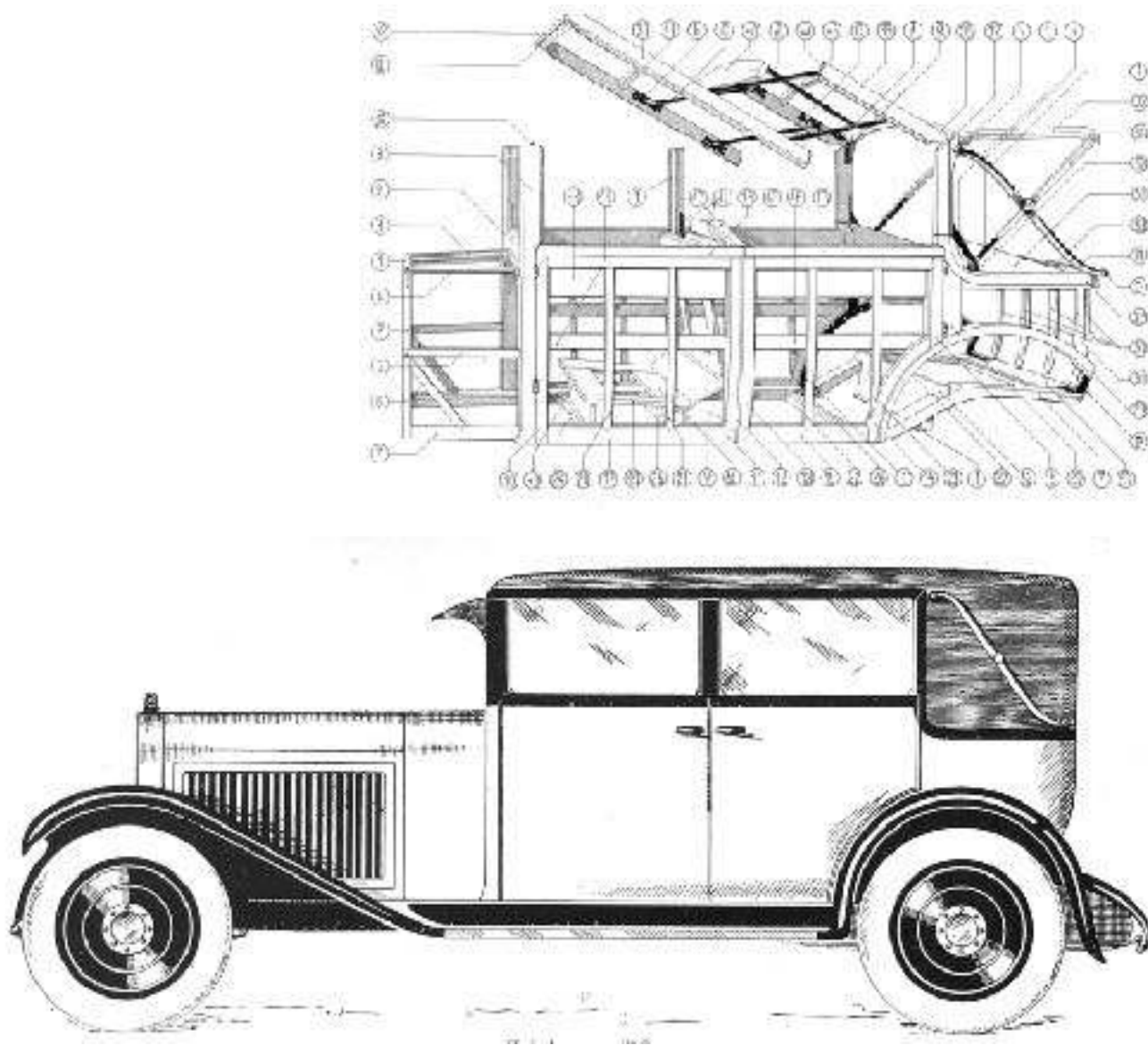


Abb. 335

Oben: Das Kastengerippe des unten abgebildeten Cabriolets mit seinen Einzelteilen.

Unten: Deutsches Cabriolet des Jahres 1926 in geschlossenem Zustand.

Auch an Frankreich ging der amerikanische Vorsprung nicht spurlos vorbei. Als 1927 ein erster Bestellungseinbruch eintrat, hiess es dort (AC 1927, 5429): Wir müssen die Entwicklung aufmerksam verfolgen. Amerika versuche mit seinen Neuheiten den Weltmarkt zu erobern! Die dortige Industrie sei „formidable“, die Produktionsmittel immens, und im Gegensatz zu Frankreich werde die Ganzmetall-Karosserie dort immer wichtiger. Anschliessend wurden einige so konstruierte Aufbauten der amerikanischen Firma Rickenbacker vorgestellt.

Auch bei der Amerikanisierung wiederholt sich die Geschichte

Die europäische Karosseriebranche und besonders die deutsche erlebte mit der Amerikanisierung im frühen 20. Jh. eine Situation, die nicht die erste ihrer Art war. Aber offenbar waren die Vorgeschichten vergessen, die Lehren daraus nicht gezogen. Denn schon um 1850 hatte es in Europa eine erste Amerikanisierungswelle im Wagenbau gegeben, gefolgt von zwei weiteren bis um 1990, auch in Paris. Seither wurden leichte Kutschen nach amerikanischem Vorbild Mode, darunter das fortan weit verbreitete viersitzige Modell Américaine. (Eine Kutsche des Modells Américaine hatte auch Daimler für seinen ersten Motorwagen verwendet).

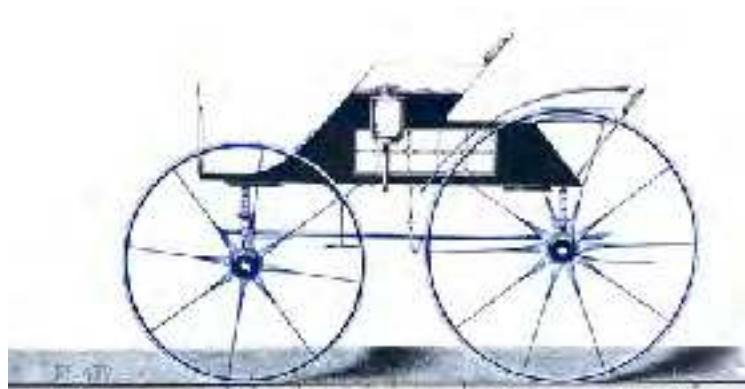


Abb. 336

Frühes Kutschenmodell „Américaine“ der Zeit um 1850 des in Paris tätigen Entwerfers Dick (mit einklappbarem Notsitz hinten). Schon damals hatte es in Frankreich in der Wagenmode eine erste Amerikanisierungswelle gegeben, der weitere bis in die Autozeit folgten.

Die Amerikanisierungswellen hatten 1900 in Europa nicht nur das schnellere Fahren mit entsprechenden Fahrpferden populär werden lassen, sondern auch den Gebrauch von aus den USA importierten fertigen Wagen aus dortigen Grossfabriken. Schon vor 1900 begannen deutsche Fachzeitschriften über die neuen Produktionsmethoden Amerikas mit neuartigen Maschinen und in riesigen Fabriken ausführlich zu berichten (S. 147ff.). Jetzt gingen die Söhne ambitionierter deutscher Wagenbauer nicht nur nach Paris und London zur Weiterbildung, sondern auch nach New York und in andere amerikanische Zentren. Denn die Amerikaner waren nicht nur schneller und billiger, sondern auch qualitativ besser geworden. Der amerikanischen Gefahr begegnete Deutschland mit hohen Einfuhrzöllen, z. Bsp. für einen Buggy aus New York mit einem Preis von 126 Dollar 150 Mark, was 35.70 Dollar entsprach (Consular Report 1900, 347). Aber langfristig war der Einfuhr-Trend mit Schutzmassnahmen nicht zu stoppen.

In Europa und auch in Paris hatten sich die gesellschaftlichen Verhältnisse gegen 1900 etwas gewandelt. Zwar nicht ganz so wie in Amerika mit seiner kaufkräftigen Mittelschicht, aber dennoch mit deutlicher Tendenz in diese Richtung. Denn auch hier weitete sich das Kutschenfahren um 1890 auf weitere gesellschaftliche Schichten aus. Niederschlag dieser Entwicklungen waren bissige Bemerkungen von Vertretern der alten noblen Schule, die schöne Welt der Equipagen hätte sich demokratisiert (Furger 2020a, 452f.). Das wurde durchaus pejorativ und nicht wie in Amerika als Chance verstanden.

Im Rückblick entsteht der Eindruck, viele tonangebende Wagenfabriken, zumindest die in Paris, hätten es lange unter ihrer Würde gefunden, auf das sich abzeichnende neue Käufersegment der oberen Mittelschicht mit entsprechenden Produkten einzugehen. Dazu muss man die Vorgeschichte kennen. Vor der Autozeit gab es bei den Kutschen eine strenge Qualitäts-Hierarchie mit folgenden Begriffen:

1. Voiture de luxe
2. Voiture de demi luxe
3. Voiture de commerce
4. Voitures pour services publics
5. Voitures ordinaires.

Diese Skala vom Luxus- und Halbluxuskutschen zu Geschäftswagen, Fahrzeugen für den öffentlichen Verkehr und Gebrauchsfuhrwerken gab es auch in Deutschland. Viele namhafte Wagenfabriken deckten in der Regel nur ein

bestimmte Segment des Marktes ab und bedienten damit nur einen begrenzten Kreis von Kunden. Grosse, bekannte Namen wie Binder, Kellner oder Labourdette hatten sich im Laufe des 19. Jh. zu Produzenten der beiden obersten Segmente hochgearbeitet. Dies, nachdem sie früher oft auch Reise- und Postwagen sowie andere Gebrauchsfahrzeuge produziert hatten. Die Sparte der gewerblichen Wagen wie Fourgons, solche für den öffentlichen Dienst wie Omnibusse oder ordinäre Verkehrsmittel wie Marktwagen überliessen sie anderen. Auf diesen obersten Rang waren diese noblen „Maisons de carrosserie“, wie sie sich zu nennen begannen, stolz. Ihre Arbeitsweise war vor allem auf die massgeschneiderte Handarbeit, wie in der Kleidermode die Haute Couture, zugeschnitten. Genau deshalb machten sie, solange es ging, einen grossen Bogen um die serielle Produktion. Fast jedes Fahrzeug war eine Einzelanfertigung, ihr Kunde der, der sein Gefährt ebenso wenig ein zweites Mal auf der Strasse antreffen wollte wie seine Gattin ihre Abendrobe im Theaterfoyer.



Abb. 337

Zusammenbau von Luxuskutschen und frühen Automobilen bei Rothschild in Paris um 1900: Die meisten Aufbauten waren Einzelanfertigungen, allenfalls gab es erste Kleinserien von drei bis vier ähnlichen Karosserien.

An dieser exklusiven Stellung blieben die meisten Karossiers mit grossen Namen kleben. Dies führte im 20. Jh. zwar zu wunderbaren Schöpfungen. Aber ihr Geschäftsmodell war zum Auslaufen verdammt, weil die Kundschaft sich anders zu orientieren begann. Diese kaufte jetzt ihre Produkte bei neuen Anbietern wie Peugeot.



Abb. 338

Neue Konkurrenz: Werbung der Zeit um 1890 für einen in Serie produzierten Zweiradwagen mit gummibereiteten Speichenrädern („Charrette Dogcart“ und „Tilbury“ genannt). Solche seriell gefertigten Gefährte kosteten nur 650.- Francs. Sie wurden von der Firma Peugeot produziert, die damals vor allem Mühlen, Eisengeräte etc. im Angebot hatte.



Abb. 339

Werbung der nach amerikanischem Vorbild aufgestellten Fabrik für Kutschen und frühe Automobil-Karosserien namens „La Carrosserie industrielle“ in Paris von 1901.

In Paris gab es unter den grossen Wagenfabriken eine Ausnahme, die schon genannte Carrosserie „La Carrosserie industrielle“, die um 1890 den Markt in ähnlicher Art wie in Amerika aufzumischen begann und deshalb ausdrücklich betonte, dass sie in allen genannten Segmenten Fahrzeuge anzubieten imstande sei, im Luxussegment sogar mit eigener Marke. Merkwürdigerweise erging es diesem Unternehmen zur Autozeit aber nicht viel besser als den anderen französischen Carrosserien, obwohl es früh auch Karosserien von Autos anbot. Die genauen Gründe dafür wären noch zu erforschen. Vielleicht weil die Carrosserie industriel nicht ganze Autos zu bauen imstande war? Denn es fällt auf, dass Unternehmen, die (wie Peugeot) mehr von der Eisenverarbeitung und vom Maschinenbau herkamen und die Seite des Karosseriebaus in ihre neuen Fabriken integrierten, mehr Erfolg hatten. Das traf vor allem für Citroën und Peugeot zu. Sie waren sich nicht zu fein, kleinere und günstige Fahrzeuge zu produzieren. In dieser Hinsicht arbeiteten sie wie amerikanische Unternehmen. Dies war die Basis für eine erfolgreiche Weiterentwicklung.



Abb. 340

Fliessbandarbeit bei Peugeot in Sochaux in den späten 1930er Jahren.

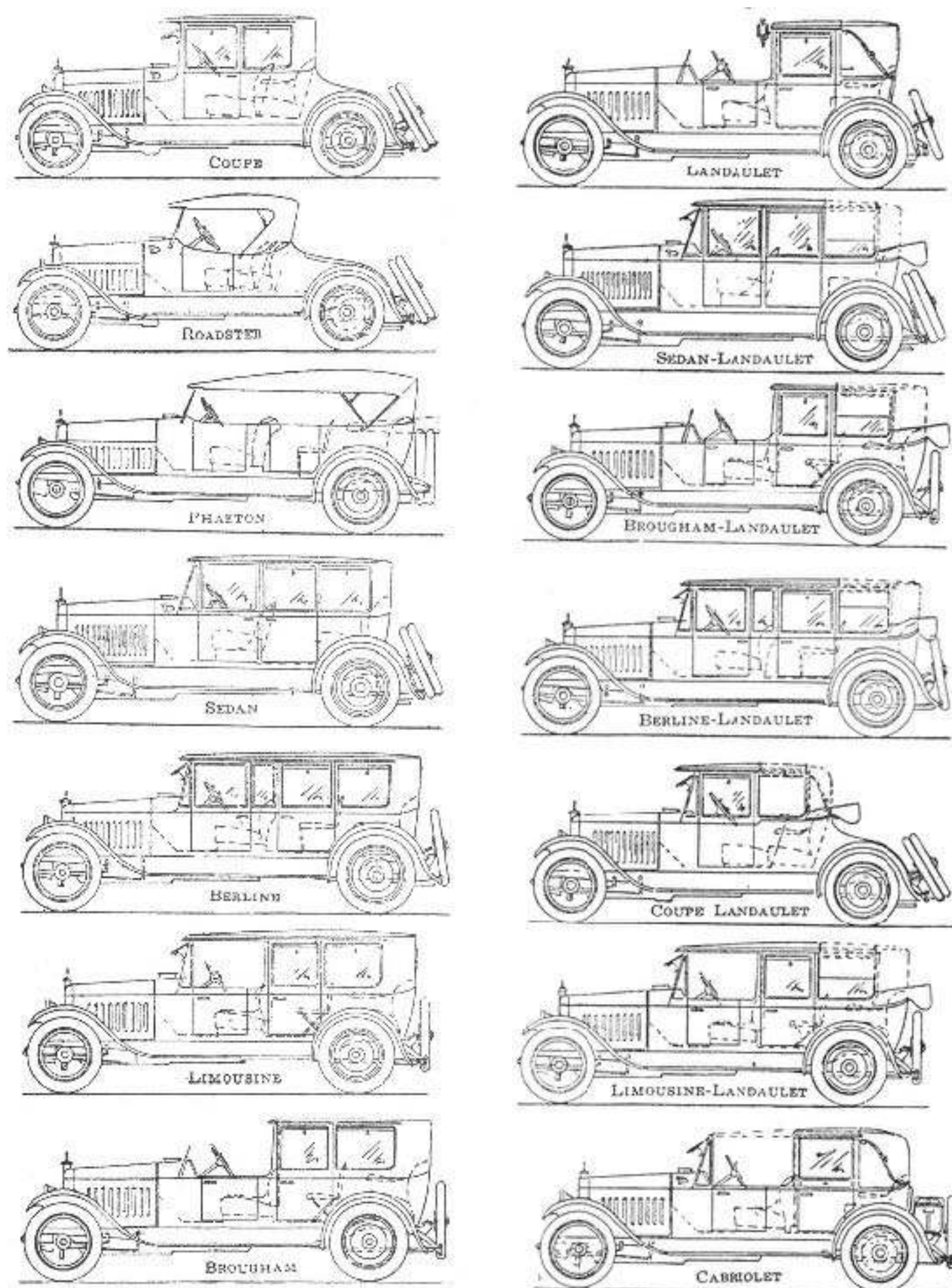


Abb. 341
Die wichtigsten amerikanischen Karosserie-Typen der Zeit um 1927

Fallende Preise

Die frühen Automobile waren, wie erwähnt, lange so teuer, dass sie nur für die Reichsten der Reichen erschwinglich waren. So nannte Henri-Labourdette für das Jahr 1915 einen Preis von 26.000.- Francs für ein exklusives Rolls-Royce-Chassis, der Aufbau kam auf „nur“ 8.000.- Francs zu stehen. In den Jahren danach begannen jedoch die Durchschnittspreise zu fallen. Das hing mit der schon beschriebenen Tendenz zu kleineren Autos zusammen. Im Buch von Eckermann ist ein interessanter Kostenvergleich nachzulesen (Eckermann 2013, 192): Vor dem Krieg musste ein Arbeiter drei Jahre arbeiten, um sich einen Kleinwagen leisten zu können, danach noch 13 Monate. In den USA waren dies nur drei Monate.

In Europa blieb bis um 1930 ein Auto für den Mittelstand kaum erschwinglich. Die Preise fielen hier zwar auch ein wenig, im Ankauf und im Unterhalt blieb es aber ein Fahrzeug für Gutverdienende. Das zeigen von Merki errechnete Vergleiche (2002, 420). Ein Bauarbeiter in Genf musste 1910 9.000 Stunden arbeiten, um einen zweisitzigen Pkw für Fr. 4.500.- zu erwerben. Für ein vergleichbares Modell waren 1935 nur noch 2.300 Stunden abzuleisten. Diese Summe blieb aber immer noch ausser Reichweite für einen Durchschnittsverdiener, der sich allenfalls ein Motorrad leisten konnte. Eindrücklich ist auch die folgende, für die Schweiz berechnete Kurve.

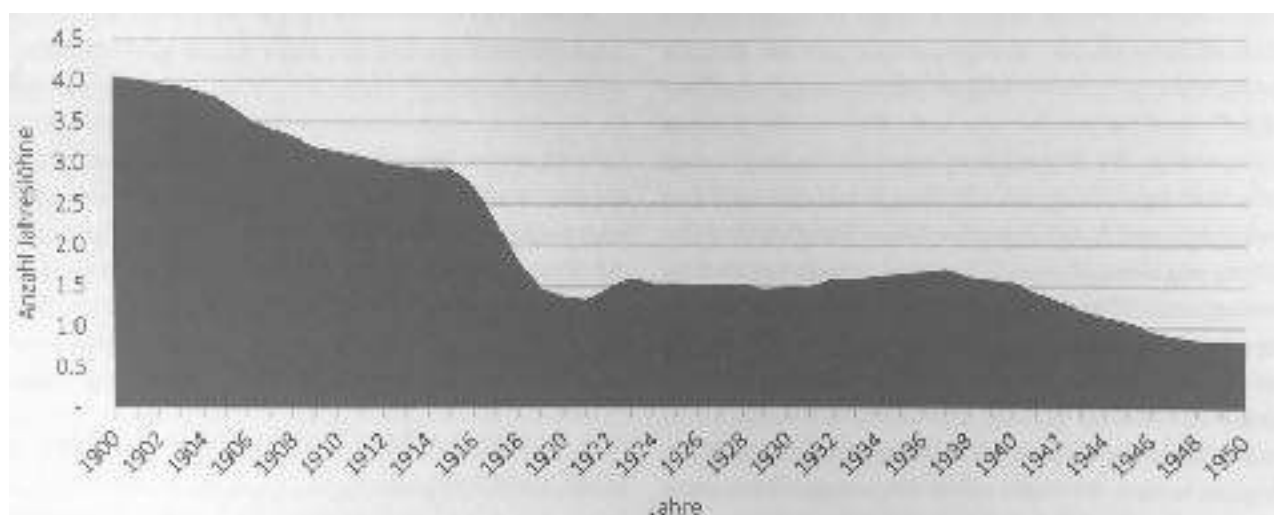


Abb. 342

Der Preis eines Kleinwagens von 5.000.- Franken entsprach im Jahre 1900 vier Jahreslöhnen eines Schweizer Arbeiters, in den 1930er Jahren immer noch eineinhalb Jahreslöhnen. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Auto für den Mittelstand erschwinglicher.

Die Amerikaner schafften es übrigens nicht nur im Segment der günstigen kleineren Autos, ihren Markt zu erweitern, sondern boten auch im Bereich der noblen teuren Autos den Europäern die Stirn. Besonders nach dem Ersten Weltkrieg konnten sie als nicht kriegsversehrtes Land sofort liefern, schufen sich damit im gebeutelten Europa einen erheblichen Marktanteil und gaben diesen nicht mehr preis.

Ambivalente Position der Wagenbauer

An sich war die Situation um 1905 klar, dem Auto gehörte zulasten der Luxuskutsche die Zukunft, und ab 1920 nicht nur der Sonderkarosserie. Aber die Wagenbauer befanden sich in einer ambivalenten Situation. Zuerst zu ihrem Vorteile. Sie hatten gegenüber den Motorwagenherstellern eine Schlüsselposition inne, die auch Merki betonte (2002, 41): „Sie waren das Bindeglied zwischen dem technikfixierten Motorbauer einerseits und dem mehr auf Äusserlichkeiten bedachten Kunden andererseits. Nur sie konnten den Repräsentationsbedürfnissen des Kunden einen ästhetisch befriedigenden Ausdruck verleihen.“ Dazu kam, was man gerne übersieht: Sie waren für die Bequemlichkeit der Fahrzeuge im Inneren zuständig und wussten genau, was dafür zu tun war. Nicht umsonst machte die Arbeit des Sattlers in den Wagenfabriken seit jeher einen hohen Anteil aus.

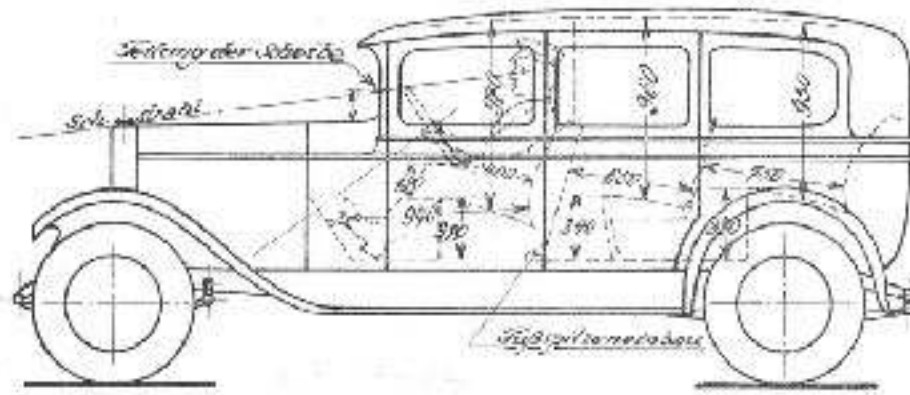


Abb. 343

Sitzmasse für eine Limousine von 1928, wie sie vom Karossier berücksichtigt wurden

Die gepflegt auftretenden Karossiers waren stolz auf ihre grosse Erfahrung im Umgang mit einer reichen und sehr anspruchsvollen Kundschaft, wie dies Jean Henri-Labourdette 1972 noch seitenlang beschrieb. Ihre repräsentativ eingerichteten Verkaufsgeschäfte standen in Paris an den Champs Elysées, in Berlin am Kurfürstendamm etc., nicht im Industriegürtel am Stadtrand. Einige von ihnen verkehrten in den besten Kreisen, waren selbst Sportler, wie etwa die Armbrusters in Wien. Die grossen Wagenbauer verstanden sich auch als Künstler, wie es Jean Henri-Labourdette noch selbst aussprach. Beim Entwerfen von wunderschönen Spezialkarosserien waren sie in ihrem Element, das hatten sie à fonds in ihrer Ausbildung gelernt. (Die Archive von Karosseriefirmen sind voll von Stapeln von Entwürfen ihrer Inhaber aus jungen Jahren.) Für einen Künstler und Entwerfer war dementsprechend der Umgang mit einer Maschine und mechanischen Konstruktionen ein fernes Gebiet.



Abb. 344

Beispiel für einen der vielen Karosserie-Betriebe, die um 1920 ihre Produktion in den Gürtel um Paris verlegt hatten, aber an den Champs-Elysées noble Ausstellungsräume einrichteten.

Diese Vorteile hatten aber auch ihre Kehrseiten. Als Teil der Modeindustrie waren die Wagenfabriken und Karosserien den wechselnden Launen ihrer verwöhnten Kundschaft ausgesetzt. Besonders die frühen Autos waren zunächst eine Art Spielzeug im Luxusleben von unberechenbaren Reichen gewesen. Nicht zufällig steht im Inserat auf der nächsten Seite „für Luxus und Sport“. Die Reichen und darunter besonders die Neureichen waren aber eine sprunghafte Klientel, die oft in kurzer Zeit andere Spleens auslebte. Das mussten die unternehmerisch denkenden Wagenfabrikanten bedenken, bevor sie das Risiko der teuren Umstellung auf Automobil-Aufbauten im grösseren Stil eingingen. Viele Wagenfabrikanten und Karossiers hatten wechselvolle Geschichten hinter sich, die sie besonnen machten.

Ich nehme das Beispiel der von mir im Detail untersuchten Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel (E-Paper unter www.andresfurger.ch): Der Gründer etabliert sich um 1830 im französischen Saint-Louis vor den Toren Basels. Er ist Sattler, fertigt Geschirre an, Kutschen, Reise- und auch Postwagen für die Stadt Basel. Als in der Schweiz die Zunftschranken fallen, zieht er mit seiner Fabrik wenige Kilometer weiter in ein altes Herrschaftshaus

auf Schweizer Boden und ergänzt es mit Fabrikbauten im Park. Er stirbt, die Witwe führt den Betrieb weiter, dann der aus Paris zurückkehrende Sohn. Die Produktion von Sattlerprodukten und von Gebrauchsfahrzeugen wird fallengelassen. Mittlerweile decken andere Betriebe in dieser Stadt solche mindere Sparten ab. Kauffmann macht seinen Betrieb zur „Carrosserie de luxe“. Er wird in diesem Bereich zur qualitativen Nummer eins in der Schweiz. Das führen seine Nachfolger in den 1890er Jahren genauso weiter. Dann kommt das Auto. Man wartet ab und springt erst auf, als es fast zu spät ist, klammert sich an die alte noble Kundschaft, die jetzt aber auch beim Händler Schlotterbeck fertige Automobile einkauft. Der Betrieb, der stets etwa 30 Mann beschäftigt, kommt ins Strudeln. Ein Financier aus dem Patriziat Basels übernimmt die Firma, schiesst Geld ein und führt sie noch kurz zu Höhenflügen im Karosseriebereich. Das Ende folgt nach dem Zweiten Weltkrieg.

Die Lehre aus der Geschichte? Viele Luxus-Fabriken hatten sich ihre Stellung lange erkämpft und waren schliesslich ganz oben angelangt. Sie hatten verständlicherweise Mühe, ihre alte noble Position aufzugeben.

Dazu kamen Unsicherheiten seitens der Motorwagenproduzenten. Gute Chassis waren zeitweise rar, man musste sich in dieser Szene gut auskennen, um nicht Schaden zu erleiden. So wurde 1903 in Fachzeitschriften davor gewarnt, gewissen neu gegründeten Automobilfirmen zu viel Vertrauen zu schenken und ihnen ohne Vorauszahlung Karosserien zu liefern. Denn vielen würden die „Bedingungen zu einem realen Geschäftsbetrieb“ fehlen (Wagenbau 1903). Zur Zeit des ersten Autobooms schossen viele kleine Produzenten aus dem Boden, die sich nicht halten konnten und ebenso schnell wieder verschwanden, wie sie gekommen waren.



Neben der schwierigen Wirtschaftslage gab es noch weitere Gründe für das Auslaufen von Traditionsfirmen, etwa unerwartete Todesfälle, Erbstreitigkeiten, Uneinigkeit unter den Besitzern usw. Zu untersuchen ist auch, ob der Ende des 19. Jh. und besonders nach dem Ersten Weltkrieg zunehmende Antisemitismus mit zu Schliessungen beigetragen hat. Das könnte bei der grossen Fabrik Rosenbaum in Breslau der Fall gewesen sein. Jüdische Handwerker waren im Wagen- und Karosseriebau wie etwa auch in der Kunsttischlerei oder im Musikinstrumentenbau in Deutschland wie in Frankreich (etwa Rothschild in Paris) traditionell stark vertreten. Dazu gehörten auch im frühen Autohandel Namen wie Jellinek, Beissbarth und andere mehr. Dies hatte einen älteren Hintergrund; der Pferdehandel war seit dem Mittelalter in Europa stark von jüdischen Händlern geprägt und in diesem Zusammenhang gab es seit dem 19. Jh. auch einen damit verbundenen Kutschenhandel. Einen solchen Betrieb führten beispielsweise länger die Gebrüder Levy in Hamburg (Köppen 2015, 452).

Abb. 345

Typische Werbung der Zeit um 1900 für Motorwagen mit dem expliziten Hinweis „für Luxus und Sport“. Inserat der Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin, die nur zwischen 1899 und 1902 existierte.

Haussen und Baissen als weiteres Problem

Die Kutschenbauer hatten in den Jahrzehnten um 1900 zudem mit wiederholten wirtschaftlichen Haussen und Baissen zu kämpfen, die sich auf die Fahrzeugindustrie direkt auswirkten. Die Zahl der produzierten Fahrzeuge stieg zwar über die Jahrzehnte laufend an, aber die Produzenten hatten im hier behandelten Zeitraum mit alle paar Jahre wechselnden Situationen zu kämpfen. So war die Zeit nach dem Deutsch-Französischen Krieg, also ab 1871, in Europa zwar von einem starken Bevölkerungswachstum gekennzeichnet, der sich positiv auf den Absatz auswirkte. Aber bis 1896 kam es auch zu Auf- und Abschwüngen der Wirtschaft. Der Hausse von 1871 folgte schon 1873 die Gründerkrise, bis sich die Lage von 1879 bis 1882 wieder erholte. Darauf folgte eine weitere schwache Depressionsphase bis 1886. Bis 1890 kam es zu einem stärkeren Wachstum, das sich bis 1895 abschwächte. Nach verschiedenen Quellen erlebte die Wagenindustrie 1881 einen Boom und 1882 einen Bestellrückgang. 1884 gab es wieder Zeichen einer Industriekrise, und 1891 wurden deshalb eher einfache Fahrzeuge gefertigt. 1893 war der Geschäftsgang offenbar infolge Marktsättigung im Kutschenbereich schwach. Darauf folgte wieder ein Aufschwung.

1895 gab es in Frankreich deutliche Zeichen eines Niedergangs mit weniger Exporten vor allem nach England. Es gab also auch länderspezifische Entwicklungen.

Die Löhne für das Personal waren kurz vor 1900 ebenso gestiegen wie die für Pferdefutter. Dazu kamen steigende Liegenschaftspreise. Infolge dieser Entwicklung wichen viele Kunden auf billigere, leichtere Zweiradfahrzeuge aus, die mit nur einem Pferd gefahren werden konnten. In England begannen damals viele auf einen eigenen Stall zu verzichten und nahmen die Dienste eines „jobmasters“ in Anspruch. Das gab es auch in grossen Städten wie in Paris. Solche Fiaker- oder Droschkenanstalten unterhielten durchaus nicht nur Mietwagen mit Taxameter („voiture de place numéroté“), man konnte dort auch Fahrzeuge samt Gespann für eine Woche, einen Monat oder ein ganzes Jahr mieten und sich je nach Wunsch „voitures de grand luxe“ oder „voitures bourgeoises“ zur Verfügung stellen lassen. So kostete etwa ein nobler Landauer samt Gespann 1.100 Francs im Monat. Diesem sah man nicht unbedingt an, dass er nur gemietet war. Dieser Preis zeigt, wie teuer das Halten einer zweispännigen Equipage damals war, nämlich im Jahr über 10.000.-, was dem Kaufpreis eines kleineren Hauses entsprach. In Frankreich und in England flachte auch deswegen gegen 1900 der grosse Boom der wirklich eleganten und damit teuren Equipagen etwas ab. Anders gesagt: Die Zeit war reif für – unter dem Strich, also Anschaffung und Unterhalt zusammengerechnet – einen im Unterhalt Fahrzeugtyp, eben das Automobil. Dieses fuhr um und nach 1900 gewissermassen offene Türen ein!



Abb. 346

Mietkutsche in Basel um 1910 im Hof der Droschkenanstalt Settelen. Es wurden oft ausgemusterte Herrschaftswagen einspännig eingesetzt, um damit den um 1900 stark wachsenden Markt der Mietkutschen abzudecken.

Die Umstellung beziehungsweise Ausweitung auf den Karosseriebau bedingte für den Wagenbauer erhebliche Investitionen. Es brauchte neue Maschinen, neues Fachpersonal und erweiterte Werkstätten, also Neubauten. Bilder von modernisierten Fabriken, wie die von Neuss in Berlin oder die in Heilbronn zeigen, was neben den eigentlichen Werkstätten bis hin zum Kontor für die Geschäftsführung und Zeichnungsbüros zusätzlich nötig wurde (Abb. 351 und 354). Dafür brauchte es Investoren beziehungsweise geliehenes Geld. Nachdem die Fabrikanten aber schon erhebliche konjunkturelle Schwankungen miterlebt hatten, wussten sie auch um die Risiken der Abhängigkeit von Geldgebern. Dazu kam das Personalproblem. Gute Handwerker, die in den neuen Bereichen wie der Spenglerei schon Erfahrung vorweisen konnten, waren schwierig zu finden und liessen sich teuer bezahlen. Solche Faktoren konnten auf Glatteis führen. Aus den Fachzeitschriften wussten die sich informierenden Wagenfabrikanten sehr wohl um Schicksale ihrer Kollegen, die die Umstellung zunächst energisch angepackt hatten und daran scheiterten (1902 Verkauf der Motorwagensparte von Kühlstein, 1906 Selbstmord von Jeantaud in Paris, 1915 Konkurs von Buchkremer in Köln mit der Firma Utermöhle). Nur grosse und solid finanzierte Fabriken wie Lohner in Wien konnten 1906 bei der Aufgabe der Motorwagensparte die darin investierten Mittel einfach abschreiben. Die langfristige Gesamtbilanz der Wagenfabriken, die ganze Autos zu bauen versuchten, war bitter (S. 249f.). Nur ein einziges traditionelles Wagenbau-Unternehmen überdauerte als Marke die Zeit bis zum Zweiten Weltkrieg, Nesselsdorf/Tatra in der Slowakei.

Vor diesem Hintergrund wird die Haltung eines Max Leuschner nachvollziehbar, zu dem in der 1903 erschienen Biographie der Firma Rühle in Berlin steht (Freund 1903, 78f.): In den letzten fünf Jahren hat die Automobilindustrie jedenfalls riesige Leistungen vollbracht. Der aktuelle Leiter der Fabrik Rühle, Max Leuschner, hat sich der „automobilistischen Bewegung“ sofort zugewendet, als vorsichtiger Mann aber mit der Devise: „Der Motor dem

Maschinenbauer, die Karosserie dem Wagenbauer.“ Er sei damit von „pekuniären Nackenschlägen“ bewahrt geblieben, „welche manche seiner Kollegen betroffen haben“. Das folgende Kapitel zeigt, die Wagenbauer überdauerten den Wandel am besten, die sich Schritt um Schritt an die neue Situation anpassten.

Verschiedene Schicksale der Wagenfabriken – sechs Gruppen

Der den Wagenbauern aufgezwungene Wechsel vom Pferde- zum Motorwagen war für Traditionsbetriebe eine Herausforderung, auf die sie verschieden reagierten. Einen Überblick über wichtige Wagenfabriken gibt der Anhang in Form von Kurzbiographien mit Schwergewicht Frankreich, Deutschland, Österreich-Ungarn und der Schweiz. Die Analyse deren Schicksale führt zu den folgenden fünf Gruppen, denen ich jeweils einen Kurznamen gegeben habe.

1.

Konstrukteure: Erweiterung der Wagenfabrik zum Automobilproduzenten.

2.

Durchstarter: Sofortige Umstellung beziehungsweise Erweiterung um Automobilaufbauten.

3.

Frühstarter: Umstellung auf Automobilaufbauten bei gleichzeitiger neuer Leitung.

4.

Spätstarter: Umstellung nach einer gewissen Bedenkzeit.

5.

Ausläufer: Keine Umstellung und langsamer Abgang.

6.

Quereinsteiger: Neu gegründete Betriebe als Konkurrenten der Traditionsfirmen.

Die Palette der verschiedenen Wege war also breit und reichte von Betrieben, die mit viel Anfangselan die Herausforderung sofort ganz oder teilweise annahmen über solche, die noch vorsichtig abwarteten und dann einen neuen Weg fanden bis zu solchen, die beim Alten blieben, sich noch eine Weile halten konnten und dann bald eingingen. Alle bekamen Konkurrenz durch Neugründungen von Quereinsteigern. (Nicht mit aufgeführt sind hier die Motorenbauer mit angegliedertem Karosseriebetrieb.)

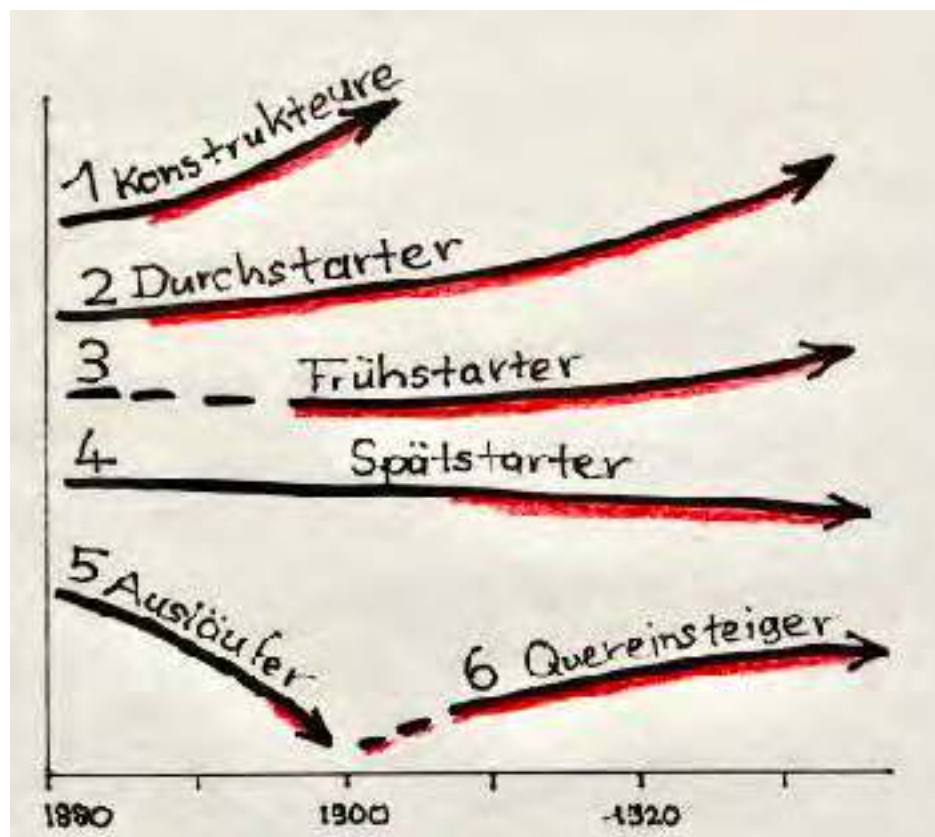


Abb. 345

Die verschiedenen Schicksale von Wagenfabriken und Karosserien in der Umbruchszeit mit ihrer ungefähren Lebensdauer auf der Zeitachse. Rot = Karosseriebau.

Welche Gruppe war in der Umbruchszeit wie erfolgreich?

Zur Beantwortung der Frage, welche Gruppe den Wandel wie gemanagt hat, wurden die über 50 im Anhang besprochenen Wagenfabriken und Karosseriefirmen einer Gruppe zugeteilt und das Resultat ausgezählt. Dies ergibt folgendes Bild:

Gruppe 1 Konstrukteure	=	8 %	darunter Kühlstein, Lohner, Nesselsdorf, Scheele
Gruppe 2 Durchstarter	=	8 %	darunter Golde, Jacobi, Neuss
Gruppe 3 Frühstarter	=	28 %	darunter Lueg, Rühle, Epple, Kathe, Utermöhle, Widerkehr
Gruppe 4 Spätstarter	=	30 %	darunter Gläser, Drauz, Kässbohrer
Gruppe 5 Ausläufer	=	11 %	darunter Bussmann, Scheurer
Gruppe 6 Quereinsteiger	=	15%	darunter Schebera, Alexis Kellner.

Mengenmässig war die Gruppe 1 verschwindend klein. Den grössten Anteil nahmen die Firmen der Gruppe 3 und 4 ein, also die weiter geführten und noch rechtzeitig umgestellten Betriebe. Der Anteil der Betriebe, die bald einmal aufgaben, die der Gruppe 5, ist überraschen gering. An ihre Stelle traten die Quereinsteiger der Gruppe 6. (Spezialfälle wurden ebenso nicht mitgezählt wie viele kleinere und später als etwa 1910/20 dazugekommene Betriebe, weil es hier um die Übergangszeit geht. Mit „Quereinsteiger ist also der frühe Quereinsteiger gemeint.)

Der überwiegende Teil der erfassten Wagenfabriken konnte demnach ihre Tätigkeit nach 1900 fortsetzen. Die Gruppe der frühen Quereinsteiger erweist sich als erstaunlich klein; offenbar gelang der Einstieg in die Branche nur besonders cleveren Neugründern. Ebenfalls überraschend ist der geringe langfristige Erfolg der Firmen, die die Herausforderung des neuen Automobils sofort annahmen, wie Lohner davon begeistert waren, und dann doch sehr bald den Bau ganzer Autos aufgeben mussten. Ähnlich erging es gewissen Betrieben, die sofort neben Kutschen auch Motorwagen zu karossieren begannen. Sie hatten zwar am Anfang, wie Kruck, grosse Erfolge zu verzeichnen. Bald aber konnten später Zugestiegene gleichziehen oder sie überholen. Eine Überraschung ist: Die Wagenbauer, die mit dem Karosseriebau etwas länger zugewartet hatten, machten schliesslich die mit Abstand erfolgreichsten Gruppen 3 und 4 aus. Dabei gab es zwei Erfolgsrezepte, sich dem Wandel anzupassen. Bei der Gruppe 3 gestalteten eher neue Chefs einen übernommenen Betrieb, bei Gruppe 4 reorganisierte mehrheitlich der bisherige Leiter des Betriebes seine Firma (sei es, dass er sich selbst kündigt machte und/oder entsprechendes Know-how einkaufte). Das wohl interessanteste und am besten belegbare Resultat der Analyse zeigt die Gruppe 3. Es sind Firmen, bei denen just im Moment des Wandels ein Generationenwechsel erfolgte. Sie hatten deshalb einen starken Vorteil, weil die neuen jungen Leiter, oft Söhne der Gründergeneration, ihre neue Funktion mit dem zeitgemässen Wissen und Können einer Ausbildung ausserhalb Deutschlands antreten konnten. Sie hatten oft eine Zusatzausbildung in einem der neuen Lehrgänge hinter sich, in der die aktuellen Tendenzen schon Thema waren. Zu dieser Gruppe zählten auch Betriebe, die nicht in der Familie blieben, sondern bei denen im richtigen Moment ein bisheriger führender Mitarbeiter das Szepter übernahm oder sich ein Fachmann als Leiter einkaufte.



Abb. 348

Ludwig Buchkremer wurde 1907 als „der wohl bedeutendste Wagenbauer der Gegenwart“ betitelt. Er übernahm 1894 die Karosserie Utermöhle in Köln und startete früh mit dem Karosseriebau.

Die Auswertung zeigt, wie sehr der Faktor Mensch in dieser herausfordernden Zeit mitspielte, das heisst die innere Einstellung und der Ausbildungsstand der führenden Köpfe der jeweiligen Betriebe. Ältere Leiter hatten Mühe mit der Umstellung, wie das Zitat von Trutz senior S. 97 zeigt. Jüngere hingegen, wie sein in Berlin tätiger, auch in Übersee ausgebildeter Sohn, nahmen die Herausforderung bereitwillig an. (Hier werden übrigens weitere Wege von Wagenfabriken, die in Spezialsparten auswichen, behandelt. Dazu gehörten etwa Nitzschke in Stolp mit seinen späteren Nutzfahrzeugen oder Lindner in Halle mit der Expansion in die Waggonproduktion.)

Die Auswertung zeigt auch, wie wichtig für die Karossiers die Nähe ihres Betriebes zu einem Automobilwerk war. Eine solche Konstellation ergab nützliche Partnerschaften, wie überhaupt Allianzen auch in Form von Vertretungen etc. entscheidend für das Weiterleben sein konnten. Um 1900 begann zudem das, was heute in viel grösseren Stil noch in Gange ist, die Fusion von Einzelfirmen zu einer Gruppe. Dazu gehörten etwa die Zusammenschlüsse von Kühlstein mit Rühle oder die von Gangloff mit Wiederkehr. Dies hing mit dem schon besprochenen Bedarf an Kapital zusammen, wie dies von Lohner explizit erwähnt wurde. Denn auch in diesen Bereichen gab es hohe Klippen, wie etwa Schicksale von grossen französischen Unternehmen zeigen, darunter das an sich modern aufgestellte Carrosserie industrielle in Paris oder das der Fabrik Rétif in Sancoins. (Zu weiteren ausländischen Beispielen in diesen sechs Gruppen siehe S. 273ff.)

Die sechs Gruppen im Einzelnen

Die Profile der sechs herausgeschälten Gruppen werden im Folgenden näher umrissen und mit je einem typischen Beispiel eingehender erklärt.

Gruppe 1 Konstrukteure ganzer Automobile

Einige wenige Kutschenproduzenten begannen ganze Automobile zu produzieren. Weil keine einzige deutsche Marke dies auf Dauer geschafft hat, ist weitgehend vergessen gegangen, dass neben Ludwig Lohner in Wien oder Charles Jeantaud in Paris auch deutsche Unternehmer den Schritt zum Konstrukteur gewagt hatten. Dazu gehörte die 1860 gegründete Firma Scheele in Elberfeld und Köln. Dies war lange eine gut gehende Wagenfabrik an zwei Standorten gewesen, die auch Rohbauwagen verkaufte. Ihr Leiter, Heinrich Scheele, begann im eigenen Betrieb, Elektrofahrzeuge mit Motoren an den Hinterrädern zu versehen. Dafür wurde in Köln eine eigene Abteilung für Motorwagen eingerichtet. Die Geschäfte liefen so gut, dass 1906 für die neue Sparte eine eigene Firma gegründet und Verkaufsbüros in Berlin, München und London eingerichtet werden konnten. Nach einer Insolvenz im Jahre 1913 lief die Produktion von Liefer- und Lastwagen bis 1930 weiter.

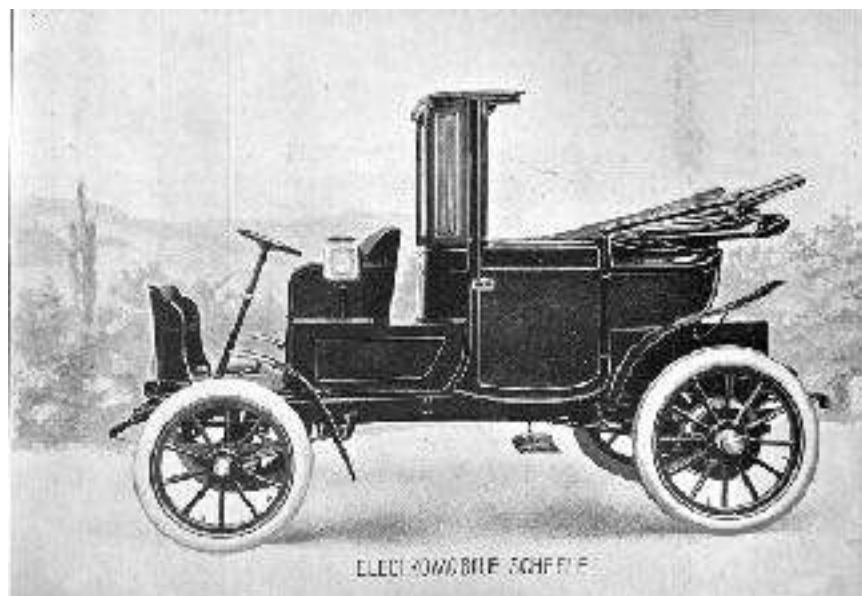


Abb. 349

Inserat für Elektromobile von Scheele in Köln des Jahres 1905.

Auch Kruck in Frankfurt bot zeitweise ganze Automobile an. Die Motoren kamen dabei aus der Motorenfabrik Oberursel. Utermöhle in Köln inserierte ebenfalls eigene Motorwagen. Die Vierzylindermotoren kamen hier von Peugeot. Ganze Fahrzeuge produzierte vorübergehend unter der Leitung des innovativen Paul Günther die alte Kutschenfirma von Diem in Heilbronn, die um 1905 in Heilbronner Fahrzeug-Fabrik umbenannt wurde. Das

Paradebeispiel für einen deutschen Konstrukteur ganzer Automobile ist indessen die Firma Kühlstein. Sie war schon 1833 in Berlin gegründet worden und hatte bis Ende 1926 Bestand. Der Sohn des Gründers, Ernst Kühlstein (1843-1900), war ein guter Geschäftsmann und kultivierter Mann. Er unterstützte unter anderem zusammen mit Josef Neuss den Fahrsport in Berlin. Nachdem er mit dem Ingenieur Joseph Vollmer einen Gesellschaftsvertrag eingegangen war, konnte er 1897 ein vor allem für die Post geeignetes Elektroauto vorstellen. Dazu kam, jetzt unter Leitung des Geschäftsführers August Schulze, bis 1902 die Produktion von kompletten Pkw auch mit Verbrennungsmotoren. Dann erfolgte 1902 der Verkauf dieses Zweiges durch die Witwe Kühlstein an die neu gegründete NAG, wo mittlerweile auch Vollmer tätig war. 1906 wurde Kühlstein an die Firma Rühle angegliedert, die jetzt von Leuschner geführt wurde, der von 1884 bis 1894 technischer Leiter bei Kühlstein gewesen war. Die Firma Kühlstein versuchte sich auch im Flugzeugbau. 1914 erfolgte die Übergabe des Unternehmens Kühlstein und Rühle an Leuschners Söhne, 1926 die Insolvenz.

(Quellen: Eckermann 2013, 580ff. und Köppen 2015, 450f.)

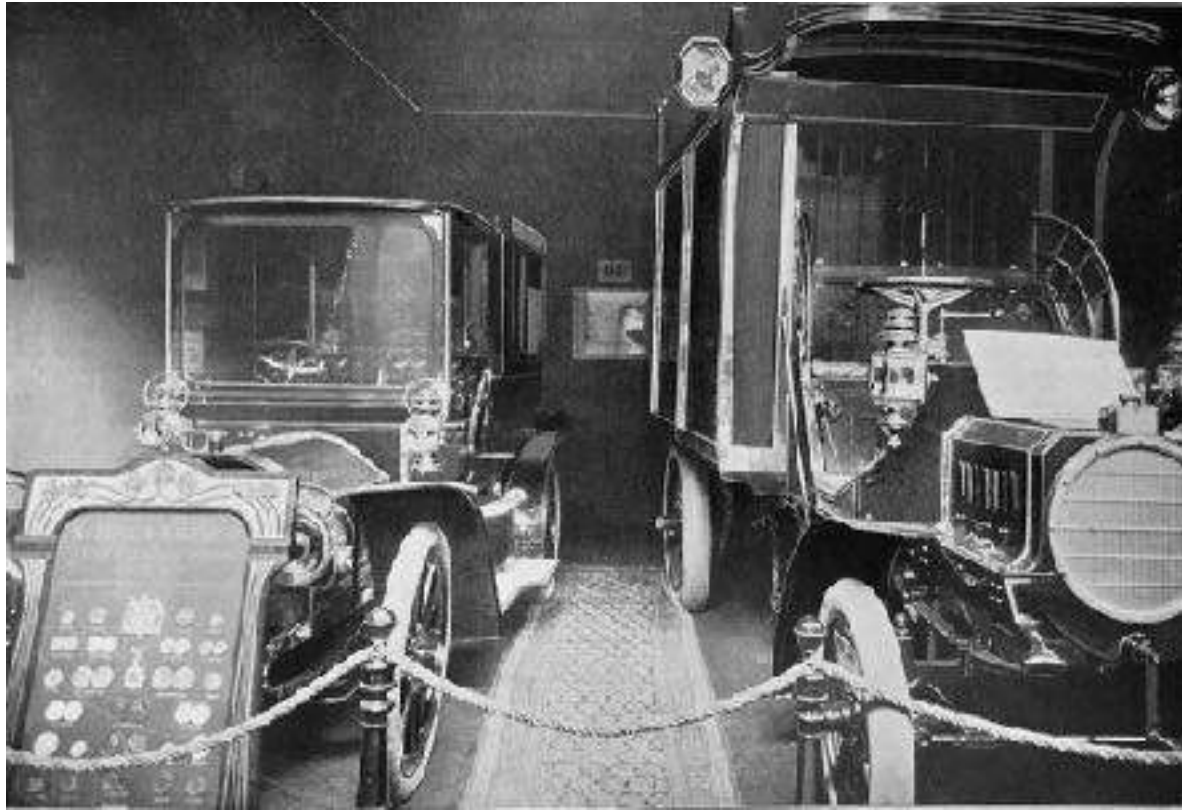


Abb. 350

Präsentation von Kühlstein-Automobilen im Jahre 1905. Davor steht ein Tableau mit den bislang errungenen Auszeichnungen und Medaillen. Die in Berlin-Charlottenburg domizilierte Firma warb für selbst zusammengebaute „Automobile mit Elektro-Motoren wie Benzin-Motoren“.

Gruppe 2 Durchstarter

Wie in Paris gab es auch in Deutschland renommierte Betriebe, die sich noch vor 1900 den Aufbauten von Automobilen zuwandten. Zu diesen Durchstartern gehörten Jacobi in Hannover, Kathe in Halle, Kruck in Frankfurt und Rosenbaum in Breslau. Die Diversifikation bedingte, wie schon beschrieben, eine Expansion des Betriebes, denn der Wagenbau wurde bei allen parallel weiter betrieben. So entstanden jetzt nebeneinander, zum grösseren Teil von den gleichen Handwerkern ausgeführt, Kutschenkästen und Automobilaufbauten. Das gut dokumentierte deutsche Paradebeispiel für diese Gruppe ist die von 1857 bis 1933 bestehende Fabrik Neuss in Berlin. Sie war von Josef Neuss, einem der vielseitigsten Wagenfabrikanten Europas gegründet worden, der auch den Fahrsport unterstützte. Sie ging nach Vater und Sohn Neuss 1898 auf den 21jährigen Karl Trutz (1873–1950), Sohn von Nikolaus Trutz in Coburg, über. Der junge Leiter, auch frühes Mitglied des kaiserlichen Motorwagen-Vereins, erkannte die Zeichen der Zeit und spezialisierte die Firma auf den Karosseriebau, seit 1910 in einem neuen Fabrikgebäude mit einem Ausstoss von etwa 400 Karosserien pro Jahr. Daneben wurde der Kutschwagenbau erfolgreich weitergeführt, auch mit neuen Modellen wie dem eckigen deutschen Jagdwagen. Nach dem Erstem Weltkrieg, der mit Militäraufträgen überbrückt werden konnte, florierte die Firma mit Aufbauten der besten Marken weiter. Zwischenzeitlich organisierte der gebildete Karl Trutz die Zusammenarbeit mit Walter Gropius. 1933 erfolgte der geordnete Übergang der florierenden Firma an Friedrich Peters von der Firma Erdmann und Rossi.

(Quellen: DFT 1911, Köppen 2015, 459f.)

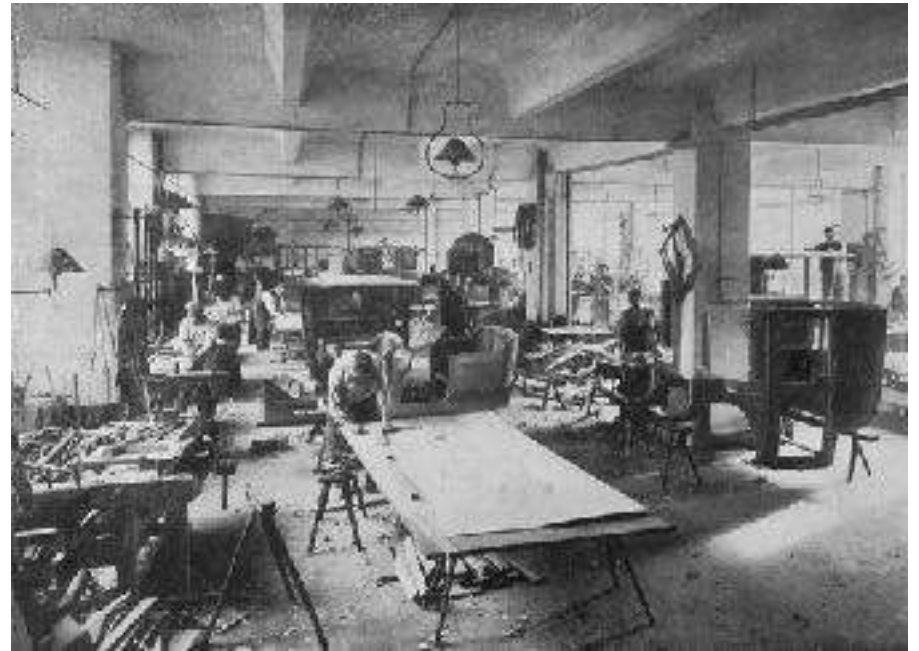


Abb. 351

Ansicht der neuen Fabrik von Neuss in Berlin -Charlottenburg des Jahre 1911 (auf den Fenstern Reklameschriftzug für Metallurgique-Automobile aus Belgien) und Blick in die Stellmacherei: In der Mitte nimmt ein Kastenmacher Masse für das dahinter stehende Automobil-Phaethon ab, daneben ist ein hippomobiles Coupé in Arbeit.

Gruppe 3 Frühstarter mit neuer Leitung

Zur klassischen Konstellation der Frühstarter-Gruppe gehörte die Übernahme eines älteren Betriebs durch jüngere Nachfolger der Gründergeneration oder durch zugezogene ambitionöse Wagenbauer. Diese reorganisierten die traditionell ausgerichteten Betriebe und passten sie den neuen Ansprüchen der Zeit an. (In eher seltenen Fällen erfolgte dies durch einen älteren Patron.) Einige Firmen konnten so weiter glänzen oder wurden gar renommierter als in der Kutschenzeit. Dazu gehören einige grosse Namen des deutschen Wagenbaus wie Rüehe unter Max Leuschner, Karmann in Osnabrück mit Christian Klages an der Spitze sowie auch die Firmen Ottenbacher in Biberach, Drauz in Heilbronn, Papler in Köln, Trebst und Zschau in Leipzig, Zimmermann in Berlin und Lueg in Bochum und Essen.



Abb. 352

Fabrikansicht der Wagenfabrik Utermöhle in Hildesheim im Jahre 1907.

Das klassische Beispiel für die Frühstarter-Gruppe unter neuer Leitung ist die Firma Utermöhle in Köln. Sie war zunächst vom Stammhaus Utermöhle in Hildesheim 1886 als Fertigungsstätte eingerichtet worden. Dort war der bei Mengelbier in Aachen sowie in Paris und London ausgebildete Wilhelm Buchkremer seit 1882 als Geschäftsführer tätig. Er übernahm im Jahre 1900 vom Sohn des Gründers Utermöhle die Kölner Filiale und erweiterte den Luxuswagenbereich um den Karosseriebau samt Vertretung der Marke Peugeot bis 1905. Im gleichen Zeitraum wurden auch ganze Automobile verkauft. 1904 kam eine Filiale in Berlin dazu. Damals wurden die Produkte Buchkremers hoch gelobt. In der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ ist von einem glänzenden Triumph

der Firma die Rede: So errang dem von ihm karossierten Wagen des Geheimrates Fridländer, übrigens ein bekannter Coachfahrer und Pferdeliebhaber, bei der im Rahmen der ersten Herkomerfahrt durchgeführten „Schönheitskonkurrenz“ den ersten Preis als „ein Meisterstück der Wagenbaukunst“ verliehen. Utermöhle Köln belieferte auch den Marstall in Berlin. Buchkremer hatte zudem das Verkaufsmonopol von Deutz-Autos und die Generalvertretung von Itala erworben. Im Laufe der Jahre verlagerte Buchkremer seine Tätigkeit mehr auf den Autohandel, konnte aber 1913/14 trotzdem den Konkurs nicht mehr abwenden. Dann kam es zu einer kurzzeitigen Teilübernahme durch den langjährigen Wagenbaumeister Karl Deutsch unter dem Namen Westdeutsches Karosseriewerk GmbH, das 1916 in die Firma Karl Deutsch überging, die bis 1971 existierte. (Quellen: Köppen 2015, 471, DFT 1906 und 1907, Eckermann 2013, 477ff.)



Abb. 353

Utermöhle Köln, um 1905 eine der besten Karosserien Deutschlands.

Links: Inserat für Motorwagen mit Ein- bis Vierzylindermotoren.

Rechts: Ausstellungsstand der Firma 1905 in Berlin.

Gruppe 4 Spätstarter

Zur Gruppe der Spätstarter werden Betriebe gezählt, die erst in der Zeit um 1905 auf Karosserien umstellten (zum Teil noch später), und die dann recht erfolgreich wurden. Manchmal kam es auch zur Übernahme von älteren Werkstätten (oftmals wegen der Liegenschaften) durch ambitionöse jüngere Meister. Diese brachten den alten Betrieb auf Vordermann. Zum Teil waren aber auch grosse alte Namen darunter wie Gläser in Dresden, Kässbohrer in Ulm, Lindner in Halle, Darr und Axthelm in Eisenach oder Kautt in Karlsruhe. Als Musterbeispiel für diese Gruppe wurde die Firma Drauz in Heilbronn (die neben Diem zweite Wagenfabrik in Heilbronn) ausgewählt, die mit einer Festschrift von 1950 gut dokumentiert ist („50 Jahre Karosseriewerke Drauz, Heilbronn“). Der 1900 etablierte Betrieb entsprach einer jüngeren Gründung. Dahinter stand Gustav Drauz, ein gelernter Wagner, der seine Wanderjahre in Deutschland und in der Schweiz absolviert und eine Anstellung bei Kautt in Karlsruhe hinter sich hatte. Auf den bescheidenen Beginn mit Hand- und Pritschenwagen und dergleichen folgten mit Landauer und Coupés auch Luxuskutschen. Zum Betrieb gehörte früh eine eigene Holzbiegerei. 1905 wurde mit Automobilaufbauten begonnen. Dabei war die Nachbarschaft zu den NSU-Werken ausschlaggebend. Drauz ging auch eine Partnerschaft mit einem Teilhaber und kaufmännischen Leiter ein. Mit dem neuen Kapital verschob sich die Tätigkeit vom Klein- auf den Grossbetrieb, vom „handwerksmässigen zum serienmässigen Fabrikationsgang“ und auf Karosserien, vor allem mit der Erweiterung der Fabrik im Jahre 1912. Damals zählte der Betrieb 200 Mitarbeiter und wurde in Fachzeitschriften entsprechend fortschrittlich als umfassende Fabrik präsentiert: Im Erdgeschoss lagen die Kontore, eine Kraftanlage mit Dampfmaschine, eine Holzbiegerei, eine Trockenanlage, der Maschinensaal, die eigene Radfabrikation und die Wagnerei-Säle (DFT 1912, 111f.). Dazu kamen im 1. Stock ein Modellzimmer mit Schablonen, im 2. Stock eine Schlosserei sowie im Souterrain die Spenglerei. Neben dem offenen Hof befand sich das Holzlager und im Hochprterre die Sattlerei und die Lackiererei. Der Betrieb inserierte übrigens auch für „Rohbauten“

(Quelle: 50 Jahre Karosseriewerke Drauz, DFT 1912, 132ff. Abb. 354)

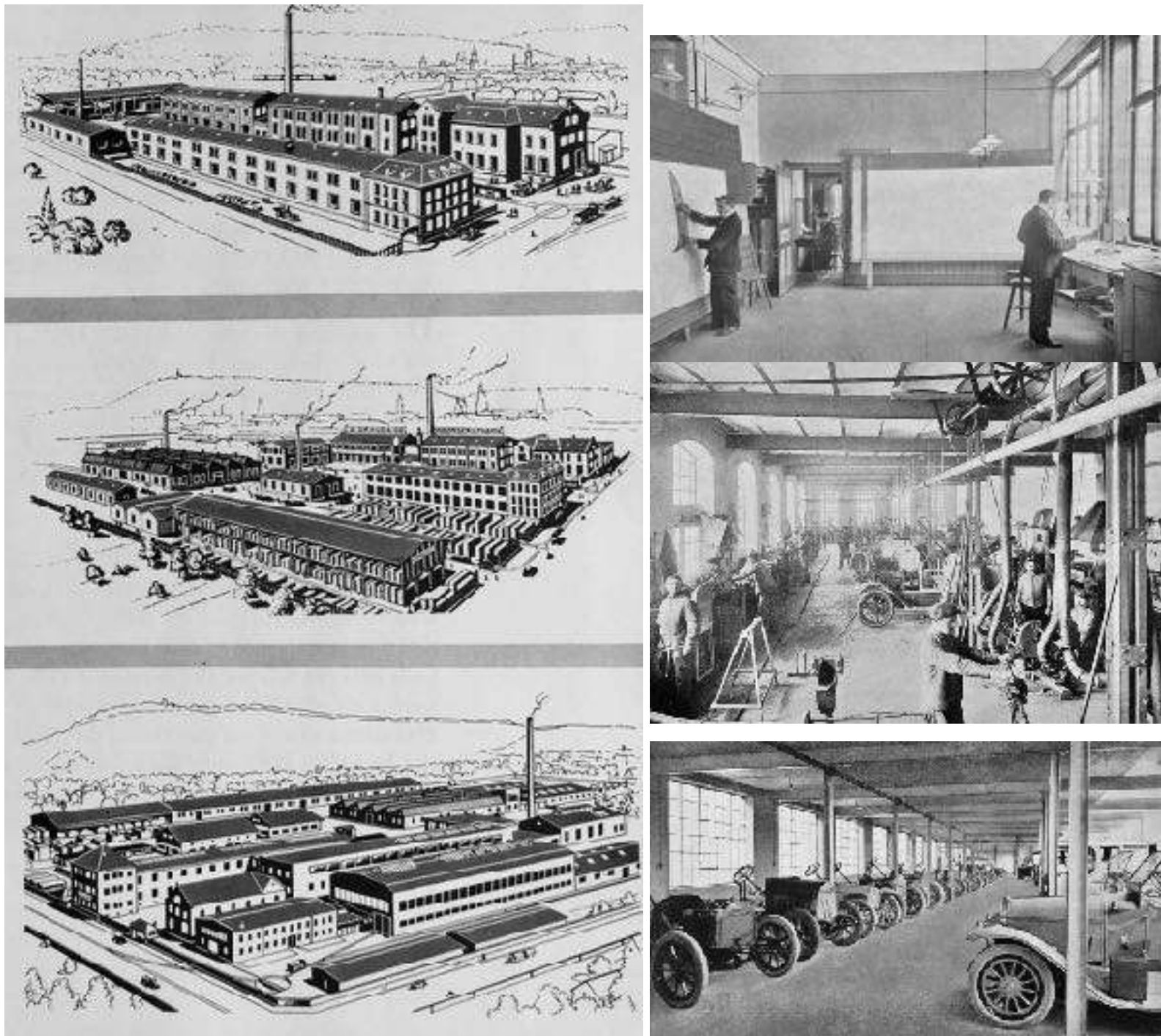


Abb. 354

Die Karosserie Drauz in Heilbronn. Links von oben nach unten: Die neue Fabrik von 1912, deren Erweiterung von 1918 und die Industrieanlage des Jahres 1936.

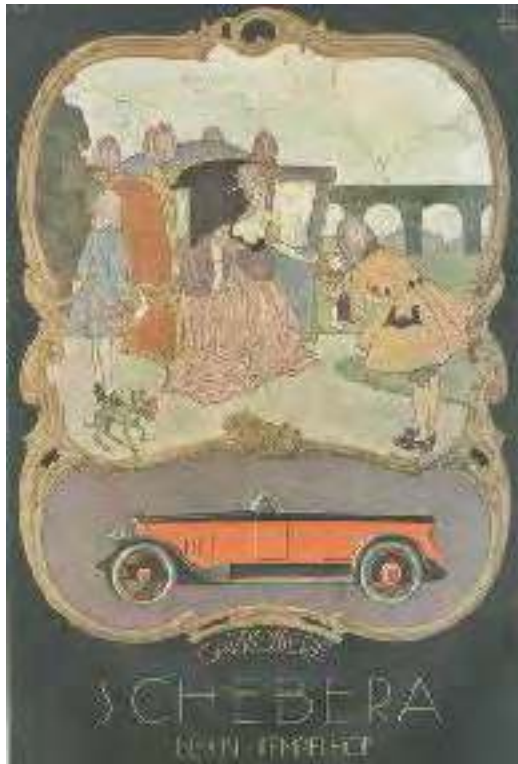
Rechts von oben nach unten: „Technisches Büro“, „Schlosserei und Rohmontage“ und „Wagenhalle-Chassisgarage“.

Gruppe 5 Ausläufer

Zur Gruppe der Ausläufer zählen hier etablierte Kutschenbau-Betriebe, die mehr oder weniger beim Alten blieben, den Karosseriebau nicht oder sehr sporadisch mitmachten und deshalb nach 1900 innert 10 oder 20 Jahren ausliefen. Es handelt sich dabei zuweilen um Wagenfabriken, die vorher schon ihren Zenith deutlich überschritten hatten, wie etwa Mengelbier in Aachen. (Ihre Filiale in Köln ging an Utermöhle). Dazu gehörten auch renommierte Betriebe, die den Karosseriebau noch aufzunehmen versuchten, aber ohne Erfolg, wie Gmelch in München, Plenikowski in Hartha und Brooks in Gettorf. Als typisches Beispiel für einen um 1910 auslaufenden, ehemals renommierten Kutschwagen-Hersteller wird hier die Firma Bussmann in Mülheim am Rhein bei Köln ausgewählt. Die Firma war aus der schon 1820 von einem Sattler gegründeten und seit 1850 für Sportwagen wie Mail-Phaetons bekannten Firma Arnold Israel & Söhne hervorgegangen. Ein Inserat von 1911 mit dem Vermerk „Luxuswagen – Luxuskarosserien“ belegt noch letzte Versuche, ins Automobilgeschäft einzusteigen. Offenbar war dies ein kleinerer Betrieb für hochpreisige Wagen, der genau deshalb den Turnaround nicht schaffte, obwohl er um 1900 mit Heinrich Bussmann als Geschäftsführer und eine Zeit lang auch als Eigentümer florierte. Vermutlich wurde die Firma schließlich von Utermöhle in Hildesheim übernommen.

Gruppe 6 Quereinsteiger

Zu Gruppe der Quereinsteiger werden hier Exponenten der Karosserieszene gezählt, die vorher keinen Wagenbaubetrieb ihr Eigen nannten oder sogar aus anderen Berufen kamen. Bei Eckermann sind zahlreiche solche Karosserien aufgeführt, die bis weit ins 20. Jh. neue Karosseriebetriebe gründeten. Hier wird nur eine Auswahl davon aufgenommen und zwar vor allen Neugründungen von Handwerkern mit einem Hintergrund im Kutschenbaubereich bis um 1920. Zu dieser Gruppe gehören Namen wie Autenrieth in Darmstadt, Reutter in Stuttgart oder der schon besprochene Alexis Kellner in Berlin.



Als Musterbeispiel für die Gruppe der Quereinsteiger kann die Firma Schebera in Berlin und Heilbronn angeführt werden, die von 1911 bis 1930 den deutschen Karosseriebau mit prägte. Der Kaufmann Ernst Schebera produzierte zunächst Einzel-Karosserien und bot sie an der Berliner Friedrichstrasse feil. Den Ersten Weltkrieg überstand er mit Pritschen für Lkws und Ambulanz-Aufbauten. Nach dem Krieg wurde der initiative Jakob Schapiro Geschäftsführer. Er integrierte die Heilbronner Fahrzeugfabrik (ex Diem) in seine Firma und erwarb Aktienmehrheiten bei Benz, Protos, NAG, Hansa und NSU. Diese Konstellation garantierte entsprechende Karosserie-Aufträge an die Firma Schebera. Die grosse Schapiro-Gruppe brach jedoch 1930 zusammen.

Abb. 355

Werbung von Schebera in Berlin-Tempelhof des Jahres 1918.

Bezeichnenderweise setzte sich die neue Firma hier mit einer Impression des 18. Jh. in Szene.

Abgleich der sechs Gruppen mit der Situation im Ausland

Ein Vergleich der hier herausgeschälten sechs Gruppen mit ähnlichen Schicksalen von ausländischen Firmen in der Übergangszeit kann nur punktuell erfolgen, weil es bislang keine systematischen Untersuchungen zu den vielen Wagenfabriken der verschiedenen Länder gibt.

Zur Gruppe 1 der Konstrukteure von ganzen Automobilen gibt es in Frankreich als guten Vergleich nur einen einzigen klassischen Wagenbaubetrieb, der den Übergang in dieser Art für einige Jahre geschafft hat. Dies war die schon mehrfach genannte Firma Ehrler unter Leitung von Charles Jeantaud. Die aus der Wagenfabrik Million & Guiet vorübergehend hervorgegangene Firma Guet & Co. versuchte es auch kurze Zeit mit von Elektromotoren des Systems Krieger angetriebenen Fahrzeugen. Die grosse Ausnahme für einen solchen Übergang findet man hingegen im damaligen Österreich-Ungarn mit Lohner in Wien und vor allem mit der Marke Tatra, die aus der ehemaligen Kutschenfabrik Nesselsdorf herauswuchs. Eine weitere interessante Parallele stellt die niederländische Firma Spyker oder Spijker dar, die zunächst in Hilversum und dann in Trompenburg bei Amsterdam domiziliert war. Die Firma, eine Gründung von 1880, produzierte zunächst gute Luxuskutschen, aber ab 1899 auch ganze Automobile. Als sie um 1914 in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet wurde sie 1915 von der „Nederlandsche Automobielen Vliegtuigfabriek“ übernommen.

In England wurde kein einziger grosser Carriagebuilder zu einer bekannteren Automarke. Aber einige Karosseriefirmen wurden im Laufe der Zeit von Autofabriken übernommen und trugen so zum Renommee einiger Marken bei. Das war etwa bei der berühmten Firma Hooper der Fall, die mit Barker an BSA ging und bei Vandenplas, die zu Austin kam. Auch in den USA spielten viele berühmte Wagenbauer und Buggyfabrikanten bald im Automobilbereich keine grosse Rolle mehr. Ausnahmen waren bei den grösseren Firmen zeitweise Studebaker und bei den kleineren Brunn & Co in Buffalo bis 1941. Angesehene Marken schafften eine Zeitlang den Übergang durch Partnerschaften. Dazu gehörte Brewster in New York. Schon 1896 war dort mit dem Karosseriebau begonnen worden. 1910 erfolgte die Verlegung der Fabrik nach Long Island, ergänzt durch Autohandel. Brewster bezog bei Rolls Royce die Chassis und besorgte die Aufbauten. Um 1915 gab es glücklose Versuche, ganze eigene Autos zu bauen. 1925 erfolgte die Übernahme durch „Rolls-Royce of America Inc“ mit Chassis-Produktion in Springfield, die 1934 in Konkurs ging.

Für die Gruppe 2, die hier Durchstarter genannt werden, gibt es einige Beispiele unter den grossen Pariser Firmen wie Alfred Belvallette oder Kellner. Dasselbe gilt für Armbruster in Wien. In England gehört die grosse und berühmte Firma Thrupp & Maberly ebenso dazu wie Offord & Sons und Arthur Mulliner. Letzterer konnte von der engen Zusammenarbeit mit der englischen Daimler-Company profitieren. In der Schweiz gehörten Chiatone in Lugano, Gangloff in Genf, Geissberger in Zürich und Seitz am Bodensee ebenso dazu wie Heimbürger in Basel.

Gute Vergleiche zur Gruppe 3, den hier so genannten Frühstartern waren unter anderen in Paris die renommierten Betriebe von Rothschild unter Rheims und Auscher, die von Henry Binder unter Leitung des Ingenieurs Maurice Cottenet („Henry Binder M. Cottenet & Cie. Scrs“) sowie die Firma Mühlbacher, seit 1900 unter Leitung von Pierre Charpentier („Mühlbacher, P. Charpentier & Cie.“).

Die Gruppe 4, also die der Spätstarter, war in England und Frankreich auch gross. Allerdings ist bei vielen französischen Kutschenfirmen nicht ganz klar, wann sie im grösseren Stil auf Karosserien umstellten. Dies scheint bei Labourdette erst um 1910 der Fall gewesen zu sein, auch bei Faurax in Lyon. Zu den Firmen, die in der Autozeit berühmter wurden als in der Kutschenzeit gehören Gallée in Boulogne sur Seine sowie manche englische Firmen wie James Young, Mulliner oder Park Ward. Auch das Unternehmen Windover mit Showrooms in London, Paris, Bombay und Sidney gehörte zu dieser Gruppe, die erst nach 1900 im Karosseriebereich mitwirkte, dann aber erfolgreich wurde. Ein gut untersuchter Fall in diese Richtung, aber in kleinerem Masse ist die schon besprochene Firma Reinbolt & Christe in Basel. Berühmter wurden die beiden Schweizer Exponenten Graber in Wichtrach und Ramseier in Worblaufen, die ihre väterlichen Betrieb in eine zeitgemässe Karosseriefirma mit internationalem Renommee umwandeln konnten.



Abb. 356

Werbung der Basler Firma Reinbolt & Christe in Basel der frühen 1930er Jahre mit einem Cabriolet der Marke MG.

Zur Gruppe 5, also der zu Beginn der Autozeit auslaufenden französischen Firmen mit gutem Namen, gehörten in Frankreich Aigner sowie das Stammhaus von Binder (Binder frères), beide in Paris. Hart waren die vor 1915 erfolgten Abgänge von in der Kutschenzeit führenden Herstellern in England wie Peters & Sons, Shanks sowie Holland & Holland, alle in London, sowie etwa die ehemals grosse Fabrik Thorn in Norwich (Ende 1920/21). Die beiden letzteren produzierten allerdings noch wenige Jahre Luxuskarosserien. In Wien gehörte – im Gegensatz zu Lohner, Armbruster und Weiser – Marius zu den Ausläufern, obwohl ein Nachfahre noch zum Eisenbahningenieur ausgebildet wurde. In der Schweiz zählt die lange erfolgreiche Fabrik Oertig in Genf zu denen, die um 1900 endeten.

Die Gruppe 6 der Quereinsteiger, die es an die Spitze der glanzvollen Karosseriebetriebe schafften, ist in Frankreich beachtlich. Dazu gehören ganz grosse Namen wie Iakov Saoutchik (ab 1906) und Henri Chapron (ab 1920). Letzterer war interessanterweise ausgebildeter Geschirrsattler. Auch Franay (ab 1903) sowie Letourneur und Marchand in Paris (ab 1905) gehörten dazu, die vorher bei Henry Binder tätig gewesen waren. Ein Spezialfall war das 1921 vom Flugpionier und Rennfahrer Charles Weymann in Paris gegründete Unternehmen für Fahrzeug-Aufbauten mit Holzgerippe und Kunstlederüberzug. In der Schweiz gehören vor allem die Betriebe von Egli und Dietrich in Basel zur Gruppe der Quereinsteiger. In England zählt beispielsweise der Betrieb von Freestone & Webb (ab 1923) dazu.

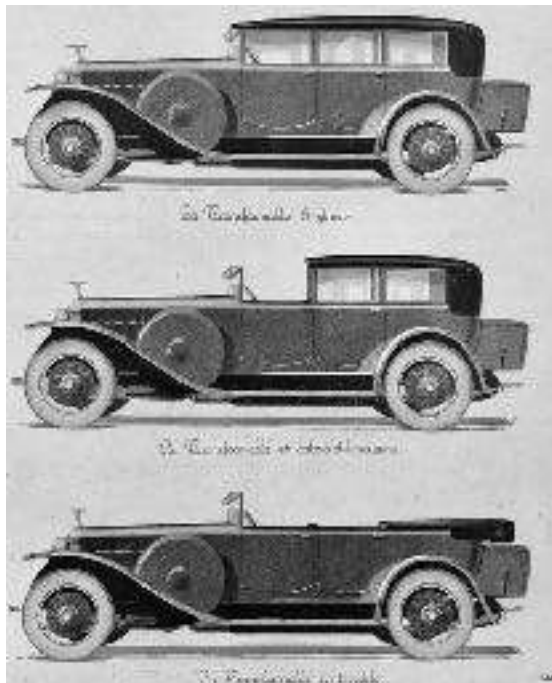


Abb. 357
Transformable Karosserie von Saoutchik des Jahres 1926. Die sechsfenstrige Karosserie konnte in eine „cabriolet-limousine“ oder in ein „torpédo“ umgerüstet werden.

Hochblüte vor dem Ende

Viele Traditionsfirmen im Bereich Kutschen und Autokarosserien sprangen nach dem Ersten Weltkrieg nicht auf den Fahrt aufnehmenden Zug in Richtung Serien- oder gar Fließband-Produktion auf. Sie überliessen dies den Karosserieabteilungen der grossen Autofirmen. Einige Traditionsunternehmen wichen auf Nutzfahrzeuge, Waggon-, Anhängerbau und andere Spezialbereiche aus. Die meisten aber konzentrierten sich indessen auf die verbliebene Sparte der hochpreisigen Sonderkarosserien. Diese war einem schleichenden Schwundprozess ausgesetzt, aber auch begleitet von einer letzten Hochblüte. Damit ist die Blütezeit der 1920er Jahre mit ihren wundervollen Spezialkarosserien gemeint, die an vielen Concours d'Elégance zelebriert wurden. Dieser stilistische Höhenflug verhielt sich aber umgekehrt proportional zu seiner wirtschaftlichen Bedeutung. Damals fand ein ähnliches Phänomen wie später in der verwandten Couture-Szene statt; über die Modeschauen der letzten Haute-Couture-Labels wurde in vielen Medien weltweit berichtet, ihre Produkte brachten aber im Markt kaum etwas ein. Sie hatten allenfalls noch eine indirekte Werbewirkung, indem sie den weniger hochpreisigen Modebetrieb und vor allem das Prêt-à-porter stimulierten.

Ähnlich lief es im Karosseriebetrieb ab. Gewisse Sonderkarosserien wurden zu fahrenden Skulpturen. Deren Niveau erreichte die Serienware der grossen Autohersteller zwar nicht, aber den Kunden mit Kenntnis der neuesten Kreationen von Autokünstlern konnten auch nicht Wagen verkauft werden, die allzu weit von diesem Niveau entfernt waren. Das war der Verdienst der Höhenflüge der letzten grossen Karossiers alter Schule.

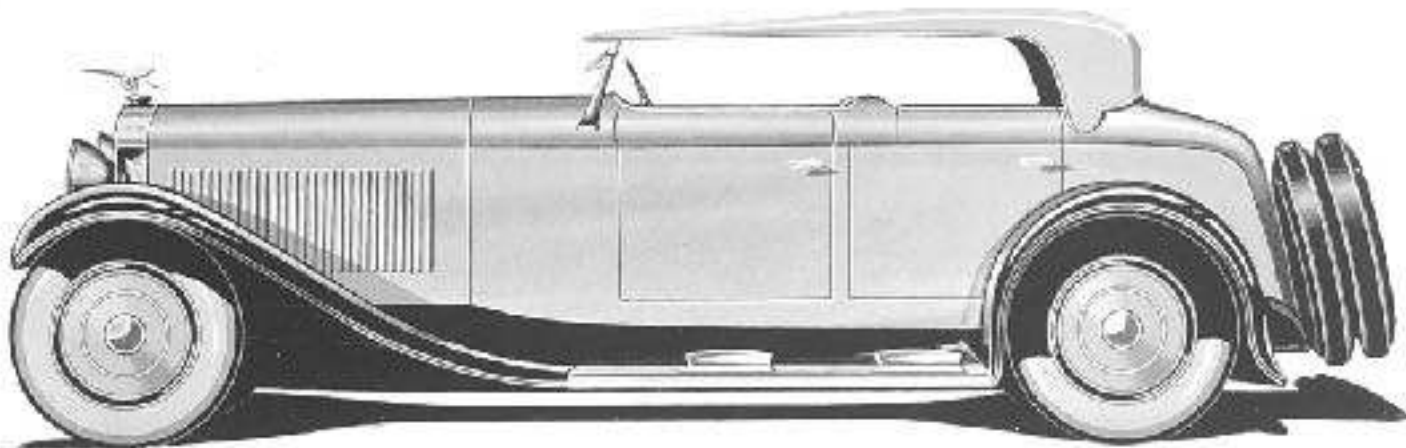


Abb. 358
Fahrende Skulptur: Diese Torpedo-Karosserie auf einem Chassis Hispano-Suiza schlug 1929 die Zeitschrift „L'Auto-Carosserie“ vor. Das Verdeck aus hellem Stoff müsse in höchster Perfektion angepasst sein, denn sonst zerstöre es „la beauté de la caisse“, steht im Kommentar dazu.

Neben den früheren Krisen in den 1910er Jahren und um 1925 wurde die 1929/30 ausgelöste Weltwirtschaftskrise die schlimmste für die noble Karosserieindustrie (S. 183f.). Ganz unerwartet trat sie allerdings nicht ein. Nach dem Wirtschaftsboom der 1920er Jahre war es schon wenige Jahre zuvor zu einem gewissen Abschwung gekommen. So hiess es 1927 in Frankreich, nach Jahren grosser Nachfrage in ganz Europa sei im Moment „un temps d'arrêt“ zu verzeichnen, also Stillstand (AC 1927, 5429). Trotzdem hielten die Karossiers an ihren bisherigen Weg fest.

In der Rückschau war das Schicksal den Wagenfabrikanten nicht sehr gnädig. Nachdem sie um 1900 durch den Wandel zum Automobil schon gebeutelt worden waren und sich dann trotzdem viele Firmen zu erfolgreichen Karosseriebetrieben durchmauserten und weiterentwickelten, schlug auf einem neuen Höhepunkt die Krise zu. Dies erfolgte in dem Moment, als das Automobil nach 30 Jahren seine eigene Form gefunden hatte und immer beliebter wurde. Einige grosse Namen konnten sich noch eine Zeitlang halten, oder sie wurden – wie vor allem in England – in Autofirmen integriert. Aber die meisten überlebten diese Krise nicht. Der Börsencrash in New York im Oktober 1929 führte besonders in Deutschland zu unmittelbar einsetzenden, verheerenden Folgen. Den Konjunkteinbruch bekamen alle grossen Firmen zu spüren, sogar so erfolgreiche und gut aufgestellte Automobilhersteller wie Daimler oder Opel; die letztere Firma wurde damals mehrheitlich von General Motors übernommen. (Viele deutsche Firmen hatten vorher schon Kredite in den USA aufgenommen oder waren amerikanische Beteiligungen eingegangen.) Die Automobilproduzenten konnten ihre Autos kaum mehr verkaufen, die Aufträge der Karosseriebetriebe brachen ein. Wie in den meisten Krisen traf es den Luxusbereich am stärksten. Einige konnten sich im Bereich der Nutzfahrzeuge über Wasser halten. Die Krise dauerte bis 1935, erst 1936 wurde wieder Vollbeschäftigung erreicht.

Frankreich war zwar von der Krise etwas weniger und erst ab 1931 betroffen. Aber die grossen Marken traf es trotzdem hart. Das beste Beispiel dafür ist die Firma Bugatti im elsässischen Molsheim. Ihr im Jahre 1928 erstmals öffentlich vorgestelltes Spitzenmodell Royal (Typ 41) wurde nur viermal verkauft. Die bereits produzierten Achtzylinder-Motoren wurden danach als Notlösung in Triebwagen der Staatsbahnen eingebaut; nur dank eines grossen Auftrages der französischen Staatsbahnen für neue Zugskompositionen konnte Bugatti schliesslich die Krisenjahre überbrücken.

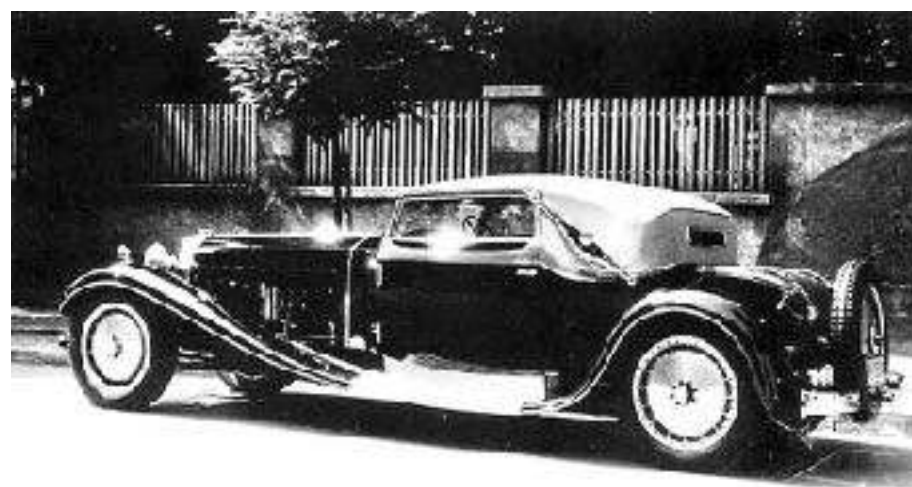
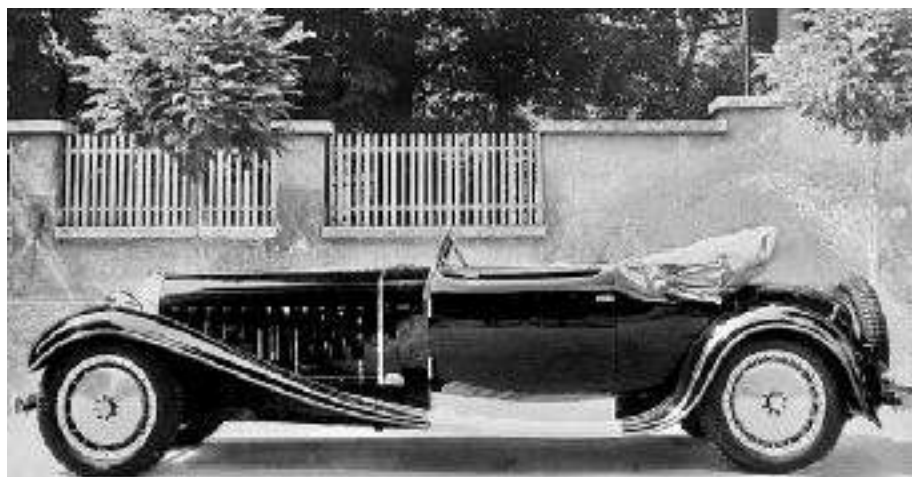


Abb. 359

Der einzige nach Deutschland ausgelieferte Bugatti Royal. Der Besitzer Josef Fuchs aus Nürnberg liess ihn im Jahre 1931 bei Weinberger in München als zweitüriges Cabriolet im glänzenden Stil jener Jahre karossieren, wie der Vergleich mit dem Bild links zeigt.

In den frühen dreissiger Jahren gingen viele Karosserien ein. Darunter befanden sich einige altherwürdige Traditionsfirmen, die den Wandel zunächst gut überstanden hatten, wie Kruck in Frankfurt, bis hin zu erfolgreichen Newcomern wie Schebera in Berlin und Heilbronn. Die folgende Liste führt eine Auswahl von Enddaten von in diesem Band wiederholt erwähnten oder im Anhang mit Steckbriefen vorgestellten Karosseriebetrieben aus Frankreich, Deutschland, Österreich und der Schweiz auf:

1905 Binder in Paris (Stammhaus)
1908 Mengelbier in Aachen
1910/11 Gmelch in München
1912 Dick & Kirschten in Offenbach am Main
1913/14 Utermöhle in Köln
1914 Aigner in Paris
1915 Scheurer in Düsseldorf

1921 Diem in Heilbronn
1926 Kühlstein/Rühe in Berlin
1926 Kivernagel in Brühl-Köln
1926/29 Geissberger in Zürich
1929 Zander in Döbeln

1930 Rothschild in Paris
1930 Kruck in Frankfurt am Main
1930 Scheele in Elberfeld und Köln
1930 Nitzschke in Stolp
1930 Plenikowski in Hartha
1930 Schebera in Berlin und Heilbronn
1930 circa Alexis Kellner in Charlottenburg
1931 Felber in Paris
1931/33 Utermöhle in Hildesheim
1932 Gallée in Boulogne sur Seine
1932 Armbruster in Wien
1933 Belvallette in Paris
1933 Gangloff in Genf
1934 Brooks in Gettorf
1935 circa Felber in Paris
1935 Mayer in München
1930 circa Rosenbaum in Breslau
1935 Grümmer in Paris
1936 Million-Guiet in Paris

1942 Kellner in Paris
1949 Erdmann & Rossi (mit Neuss) in Berlin
1949 Auer in Cannstatt
1949 Labourdette in Paris

1952 Gläser in Dresden
1958 Henry Binder in Paris
1958 Trutz in Coburg
1970 Lohner in Wien
1995 Heimbürger in Basel

Die Eleganz bleibt

Die meisten noblen Karosseriebetriebe waren in den 1930er Jahren als eigenständige Firmen untergegangen, aber sie hatten dennoch einiges erreicht. Nach anfänglich schwachem Start hatten die meisten den Anschluss gefunden: Einen grossen Anteil hatten dabei, wie erwähnt, junge Köpfe in alten Betrieben, aber auch flexibel gebliebene ältere Patrons. Um 1910 machten sie den ersten zukunftssträchtigen Schritt, auch in Deutschland. Darauf folgte der Höhenflug der 1920er Jahre. Ihr Anteil an der weiteren Verbreitung des Automobils war beträchtlich. Sie sorgten ebenso für das gefällige Äussere wie für das behagliche Innere der neuen Automobile. Sobald das Auto einen ersten guten Zuverlässigkeitsstandard erreicht hatte, galt das Interesse des neuen Durchschnittskäufers weniger den PS und anderen technischen Parametern als dem, was schon die gute Kutsche ausgemacht hatte, bequemes Sitzen in einem innen und aussen attraktiv wirkenden Fahrzeug. Das bestätigte das Selbstbild der Fahrenden und ihren Status. Die Karossiers hatten just in ihrer Schlussphase einen kreativen Höhepunkt erreicht, indem sie Form und Funktion zu organischen Formen zusammenführten. Die damals etablierten Karosserien bestimmten die Mode der 1930er Jahre. Dieser Zeitabschnitt gilt bis heute als „klassische Periode“ der Karosseriekunst. Ihr Stil überdauerte sogar die Zeit des Zweiten Weltkrieges für einige Jahre.

Nach der Krise von 1929/30 arbeiteten die Karosiers enger mit den Automobilproduzenten zusammen, der alte strukturelle Mangel an Zusammenarbeit war behoben. Jetzt hatten die beiden Zweige endlich zusammengefunden. Dies fand aber vorwiegend innerhalb der grossen Autofirmen statt. Denn die neue selbsttragende Karosserie bot für den Aufbau nicht mehr den gleichen individuellen Freiraum wie früher.

Aber die neuen Konstruktionsweisen und Fertigungstechniken machten die Autos für breitere Kreise erschwinglicher, Basis für den eigentlichen Auto-Boom nach dem Zweiten Weltkrieg. Dieser wiederum bedeutete gleichzeitig das endgültige Ende des Pferdes als Zugtier im westlichen Europa.

Das allmähliche Verschwinden des Pferdes

Zwischen dem Anstieg des motorisierten Verkehrs und dem Verschwinden des Pferdes als Nutztier besteht ein enger Zusammenhang. Das galt für alle hier behandelten Länder, wie auch die folgenden Kurven zeigen. Die obere stammt aus Österreich und die untere aus Frankreich (Nach J.-P. Digard, Une histoire du cheval. Art, techniques, société, Arles, Actes Sud, 2004).

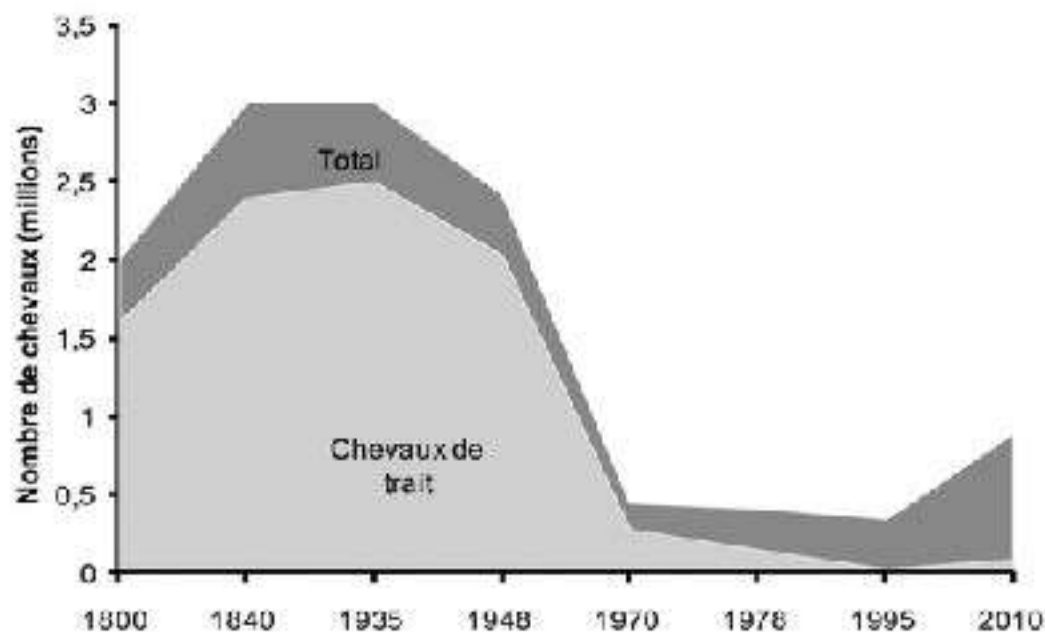
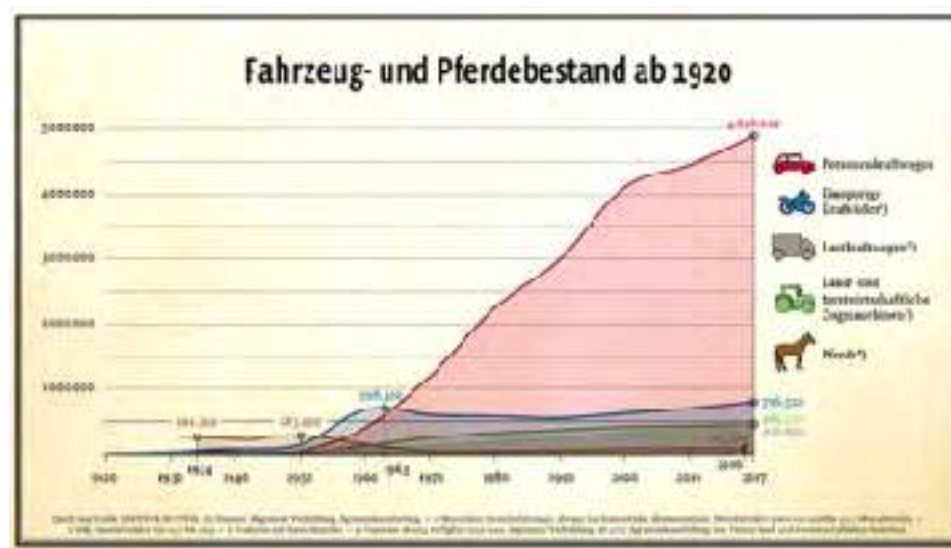


Abb. 360

Entwicklung des Pferdebestandes. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg, parallel zum Motorfahrzeug-Boom, begann der grosse Abstieg.

Oben: Entwicklung in Österreich (braune Linie).

Unten: Entwicklung in Frankreich. Die „chevaux de trait“ machten den Hauptteil aus, also die schweren Zugpferde (dunkelgrau die übrigen Pferdetypen).

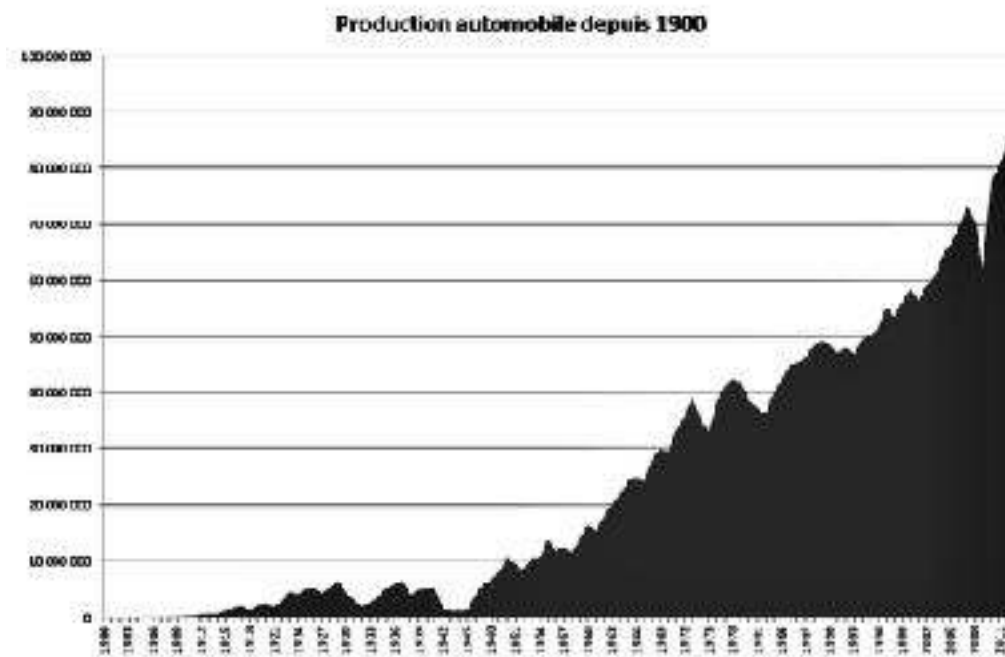


Abb. 361

Statistik der jährlichen Automobilproduktion weltweit (mit Lkw und Bussen): Flacher Anstieg bis 1930, dann nach zwei krisen- und kriegsbedingten Einbrüchen (von 1929 bis 1935 und von 1939 bis 1945) seit 1950 steil ansteigende Kurve bis ins 21. Jh.

Die Abnahme des Pferdebestandes erfolgte lange nach dem Aufkommen des Automobils und damit auf den ersten Blick erstaunlich spät. Die Erklärung ist einfach: Die überwiegende Anzahl der Pferde waren im 19. Jh. nicht edle Wagen- und Reitpferde, sondern eher schwere Zugtiere, sogenannte Landrassen und Kaltblüter. Diese verschwanden erst, als die Lkw und Traktoren in grösserer Anzahl aufkamen. 1900 gab es im Deutschen Reich 4,2 Mio Pferde, davon 23% in Städten. Der Schwerpunkt des Pferdeinsatzes lag auf dem Land. Noch bis und mit Zweitem Weltkrieg (allein auf deutscher Seite 2,8 Mio Pferde im Kriegseinsatz, zwei Drittel zu Tode gekommen) spielte in der Industrie und in der Landwirtschaft der Pferdezug eine wichtige Rolle. Das änderte sich erst um 1950. Damals begann der von den USA 1948 lancierte Marshallplan, als Wiederaufbauprogramm des kriegsgeschädigten Europas, zu greifen. Im Rahmen dieses Aufbauprojekts wurden nicht nur Lebensmittel, sondern auch Investitionsgüter wie Traktoren geliefert oder beschafft. Letztere ersetzten die Pferdegespanne in der Landwirtschaft relativ schnell. Schon 1950 war der Pferdebestand in Deutschland auf 1,5 Mio gesunken, wobei der Anteil der Kaltblüter noch 59 % ausmachte. Diese Entwicklung setzte sich stetig fort, bis 1970 der Tiefststand mit 250.000 Pferden erreicht war. (Danach nahm die Zahl wegen der vielen Sport- und Freizeitpferde wieder zu.) Dieser schnelle Abfall hing auch damit zusammen, dass in den 1950er Jahren das Pferdefuhrwerk zunehmend als gestrig und als Verkehrshindernis im schneller gewordenen Verkehr innerhalb der Städte und Siedlungen wahrgenommen wurde.

In der Mitte des 20. Jh. gab es nicht nur einen quantitativen Pferdeschwund, sondern auch einen bedeutenden Verlust an Biodiversität der verschiedenen Schläge und Rassen in manchen westeuropäischen Ländern. Der Aufbau einer Pferderasse dauert jeweils mehrere Generationen, das Verschwinden kann aber sehr viel schneller gehen. Das traf vor allem für die zum Fahren geeigneten Luxuspferde zu, wie sie in Analogie zu den Luxuswagen genannt wurden. Anstelle von edlen Wagenpferden wurden in Frankreich und Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg zunehmend hochblütige Sportpferde gezüchtet. Dies ging auf Kosten des Genpools der alten, zum Fahren geeigneten Anglonormannen Frankreichs wie der Fahrschläge der Hannoveraner, Holsteiner und Oldenburger Deutschlands. Konnte man früher ein gutes Pferd, wie es etwa bei den Kavallerien gebräuchlich war, sowohl reiten wie fahren, wurden jetzt die Rassen für bestimmte Sparten wie Springen oder Dressur herangezüchtet. Heute sind einige bedeutende alte Pferderassen wie die Hackneys vom Aussterben bedroht und dementsprechend auf der roten Unesco-Liste der aussterbenden Haustierrassen aufgeführt.

Eine Ausnahme dieser nach 1945 erfolgten Entwicklung gab es hinter dem Eisernen Vorhang und damit bei den Nationen, die nicht vom Marshallplan profitieren konnten. Dort waren die Landwirtschaft und andere Produktionsbereiche länger auf den Pferdezug angewiesen. So wurde etwa in der Deutschen Demokratischen Republik bis kurz vor dem Fall der Mauer im Jahre 1989 die alte Karossier-Rasse des sächsischen und thüringischen Schweren Warmbluts im Gestüt Moritzburg weiter mit staatlicher Unterstützung gezüchtet. Dieser Genpool konnte gerettet werden; die bis heute weiter gezüchtete Rasse erfreut sich bei Sport- und Freizeitfahrern grosser Beliebtheit.

Was wiederholt sich heute?

Rekapitulation: Das Kutschenfahren diffundierte gesellschaftlich gesehen im 19. Jh. von oben nach unten. Es kam im 19. Jh. zu einem Kutschenboom und mit den expandierenden Wagenfabriken zu einer erfolgsverwöhnten Industriebranche. Um 1890, als die ersten Automobile auftauchten, konnten viele Kutschenhersteller nicht glauben, dass in ihrer Domäne neue Technologien erfolgreich sein könnten. Viele verschliefen zunächst die Entwicklung. Wie heute gab es aber eine reiche Gesellschaftsgruppe, heute nennt man sie Early Adopter, die die ersten neuen Automobile „für Luxus und Sport“ salonfähig zu machen begannen. Wieder gab es eine Bewegung von oben nach unten. Gegen 1900 zogen Ärzte, dann auch Postorganisationen etc. nach, die Situation begann kurz darauf zu kippen.

Die Geschichte des Übergangs vom Pferde- zum Motorwagen erinnert in manchen Bereichen – besonders bezüglich der Herausforderung der Fahrzeugproduzenten – an den heute ablaufenden Prozess vom traditionellen Auto mit Verbrennungsmotor zum Wagen mit Elektroantrieb und zentraler Recheneinheit. Der neue Pionier ist bekanntlich die Marke Tesla mit dem dahinter stehenden Amerikaner Elon Musk. Er wurde, auch als Gründer des Raumfahrtunternehmens Space X, zunächst belächelt oder gar als Träumer angesehen. Kaum jemand traute ihm eine grosse Leistung zu, allen voran die grossen europäischen Automobil-Produzenten nicht.

Auf der gesellschaftlichen Ebene erfolgte die Einführung der ersten Teslas, wie einst bei den Luxuskutschen und dann wieder bei den frühen Automobilen, von oben nach unten. Der erste Tesla, ein Roadster, kostete 2008 über 100.000.- Euro, gefolgt vom ebenfalls sehr teuren Modell S im Jahre 2012. Erst Jahre danach wurde mit dem Modell 3 ein Mittelklassewagen auf den Markt gebracht. Wieder bahnte also ein sportlich konnotiertes und gleich darauf ein luxuriöses Modell den weiteren Fahrzeugen den Weg. – Dabei lag die Innovation der Tesla-Autos nicht nur beim Elektroantrieb, sondern auch bei der Batterieproduktion, und vor allem wurden Teslas auch rollende Rechenzentren. Sie werden von einer einzigen digitalen Einheit, einem Chip mit künstlicher Intelligenz, gesteuert, die aus Distanz (over the air) mit Updates versorgt werden kann. Tesla erdachte seine Autos von der Hard- und Software her.

Wie es dazu kam, erklärt man sich um 2020 so (NZZ vom 26.9.2020): „Das im Jahr 2003 gegründete Unternehmen ist quasi auf der grünen Wiese entstanden und gewachsen, hat nie Verbrennungsmotoren hergestellt und hatte nie ein erfolgreiches Geschäftsmodell, das es zu schützen galt. Das hat es den Entwicklern und Ingenieuren in Palo Alto ermöglicht, unbelastet an alle Aufgabenstellungen heranzugehen und das Elektroauto von Anfang an völlig neu zu denken. Umgekehrt verhält es sich bei der etablierten Konkurrenz, die häufig seit mehr als hundert Jahren im Bau von Benzin- und Dieselmotoren erfolgreich tätig war, sich immer mehr spezialisiert und die Produktionsmethoden optimiert hat.“



Abb. 362

Teslas Modelle Roadster und Cybertruck, vom traditionellen zum futuristischen Design.

Die klassischen Automobilproduzenten müssen heute gleich zwei Herausforderungen meistern. Neben der Einführung des Elektromotors auch die digitale Anpassung an das Niveau von Tesla, das in dieser Hinsicht vom Standort Silicon Valley profitierte. Wie reagiert Europa heute darauf? Die erfolgsverwöhnte Branche, wie BMW, Mercedes oder VW, begann für ihre neuen Fahrzeuge eigene Hard- und Software zu entwickeln. Wiederholt sich damit jene Geschichte der Wagenbauer, die mit dem Bau ganzer Autos recht bald scheiterten? Wie auch immer. Wieder müssen zwei Branchen zusammenfinden, und wieder geschieht dies nicht von heute auf morgen.

Auch beim Design gibt es heute Parallelen zum frühen Automobilismus. Die ersten Teslas sahen fast noch genau so aus wie von Brennstoffzellen angetriebene Autos, obwohl kein Motor mehr unter der Haube sass. So basierte der Roadster von 2008 auf dem älteren Lotus Elan. Erst der im Jahre 2018 vorgestellte Cybertruck sollte ein vollkommen anderes Äusseres als bisherige SUVs bekommen.

Was lehren uns diese beiden Parallelgeschichten? Das Beharrungsvermögen ist nicht zu unterschätzen, es braucht recht viel Zeit, bis sich das Neue durchsetzt, oft eine ganze Generation. Für die Akteure bedeutet dies: die richtige Technik und ein gutes Marketing, Offenheit gegenüber den Entwicklungen anderer Branchen, eiserner Durchhaltewillen und viel Kapital. Oft schaffen ältere Unternehmen die Integration neuer Technologien zunächst weniger gut als von aussen Kommende. Sie können dann aber durchaus aufholen, wie die Geschichte der Karossiers im frühen 20. Jh. zeigt.

Mit anderen Worten: Es wird aus der Geschichte gelernt, aber oft dauert es. Das gilt auch für ein anderes Thema im hier behandelten Bereich. Gemeint ist das Schicksal der Strasse vom Lebens- zum reinen Durchgangsraum. Hier dauerte die Lernzeit noch viel länger, nämlich mehrere Generationen.

Zurück in die Vergangenheit!

Die Strasse war in der Stadt wie im Dorf Jahrtausende lang nicht nur eine Durchgangsachse, sondern auch ein wichtiger Lebensraum. Dies galt bis um 1900. Der 1888 geborene Karossier Jean Henri-Labourdette schrieb zu den Strassen in Paris um 1895 (S. 16): „La rue de mon enfance, de ma jeunesse, avait une vie ! On y respirait. (...) On s’y promenait. On y flânait.“ Also: „Die Strasse meiner Kindheit und meiner Jugend lebte! Man sog darauf die Luft ein, man spazierte und schlenderte darauf.“ Dann kam das Automobil und brachte Staub, Gestank und Gefahren für Mensch und Tier. Zunächst reagierten die Obrigkeiten mit Begrenzungen für die neuen Fahrzeuge in den traditionellen Geschwindigkeiten Schritt und Trab der Pferde. Das war aber nicht lange durchzuhalten. Um 1900 wurde in Frankreich schon eine höhere Geschwindigkeit als Trab erlaubt, nämlich 30 km/h, und 1920 hatte sich das Auto schliesslich die Vorfahrt auf der Strasse erobert. Sie war jetzt nicht mehr Lebensraum, sondern wurde zur Durchgangsbahn für die Schnellsten.



Abb. 363

Der Automobilist beginnt die Strasse für sich zu vereinnahmen. 1903: Der Fahrer ist mit der Beifahrerin beschäftigt und droht eine Kuh zu rammen, die die alte Bäuerin nicht schnell genug von der Strasse bringt. Die Mitfahrenden entsetzen sich über das Verkehrshindernis.

Ab jetzt galt der Primat des Stärkeren und Schnelleren. Durch immer mehr Vorschriften wurde zwar versucht, die Gefahren für die Langsameren zu mindern, aber die Strasse als Lebensraum der Nichtmotorisierten war verloren. Das dauerte so weiter während vieler Jahrzehnte und begann sich erst Ende des 20. Jh. zu ändern. Die Städte begannen autofreie Fussgängerzonen in Einkaufsmeilen und Wohnstrassen einzurichten. Historische Stadtkerne wurden wieder nach alter Art gepflästert und den Autos wieder Schritt- und Trabtempo auferlegt.

In jüngster Zeit denken viele Städte an die flächendeckende Einführung von Tempo 30. Zurück in die Zeit um 1900? Fahrradfahrende, vor 1890 Schrittmacher des Automobils, bekommen wieder mehr eigene Routen in den Städten und damit Privilegien gegenüber dem Auto. Führend ist wieder Paris. Das Symbol dieser Entwicklung ist die alte Pariser Prachts- und Durchgangsstrasse Rue de Rivoli. Sehr früh von Automobilen belagert, gehört sie seit 2020 wieder dem Fussgänger und dem Fahrrad: Vorwärts in die Vergangenheit!

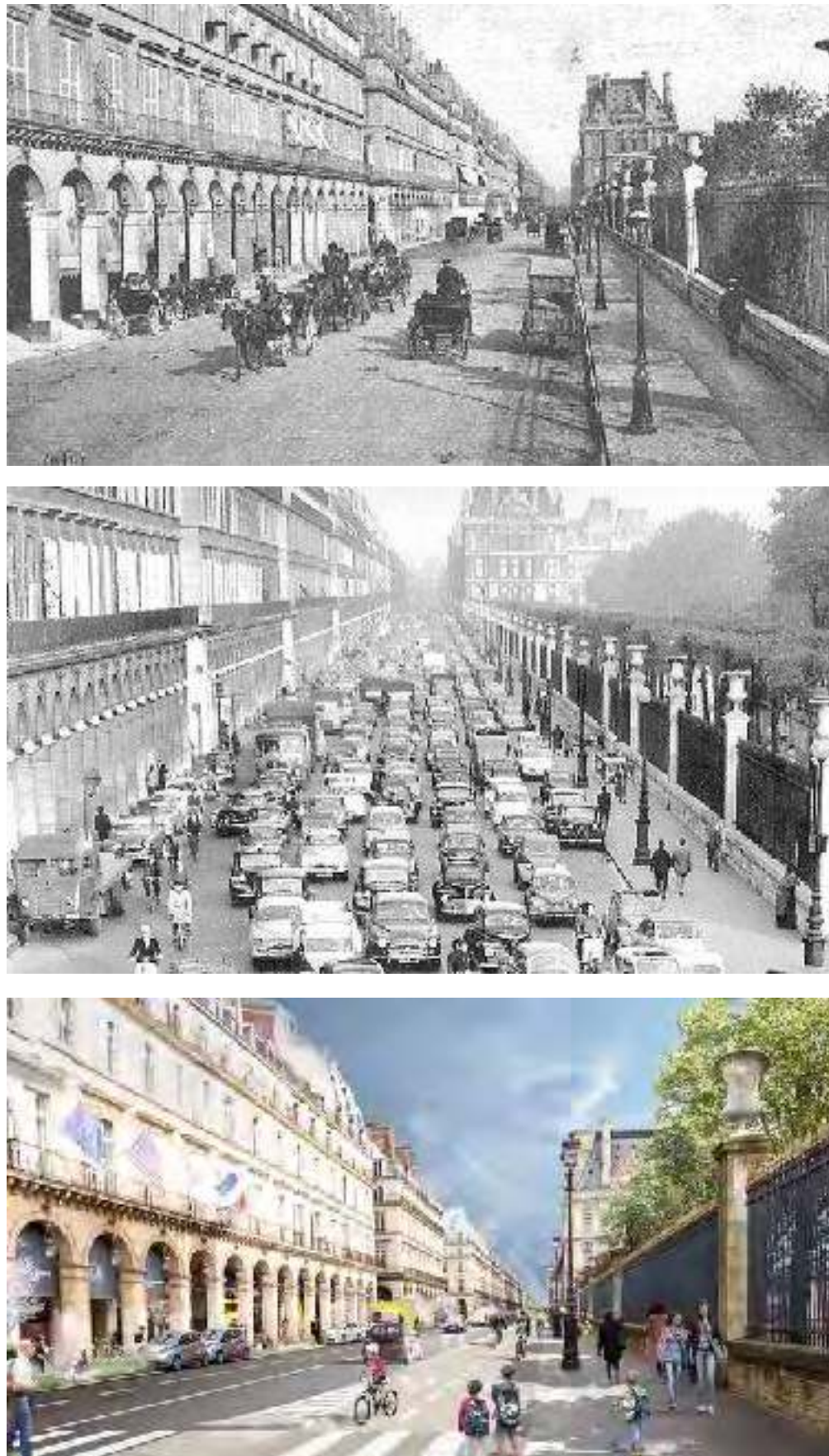


Abb. 364

Die Rue de Rivoli in Paris: vom Langsam- zum dichten Autoverkehr und wieder zurück.

Oben: um 1890.

Mitte: um 1950

Unten: 2020.

ANHANG:

KURZBESCHRIEBE WICHTIGER WAGENFABRIKEN UND KAROSSERIEBETRIEBE

Im Anhang sind Wagenfabriken und Quereinsteiger in Steckbriefen zusammengestellt, die den Wandel von der Luxuskutsche zum Automobil mitgemacht oder zu diesem beigetragen haben. Der Fokus liegt bei Deutschland, dazu kommen am Rande Österreich-Ungarn (beide in den Grenzen vor dem Ersten Weltkrieg) und die Schweiz. Den Abschluss bildet eine Auswahl von französischen Firmen, die zuweilen im Text erwähnt werden. (Auch im übrigen Buch werden jene in USA, England oder Italien nur gestreift.)

Eine wichtige Quelle für Deutschland ist das von Erik Eckermann 2013 herausgegebenen Buch „Auto und Karosserie“ mit dem ausführlichen Kapitel 9 (S. 437ff.) über die deutschen Firmen, die im Wagen- und Karosseriebau tätig waren. Dazu kommen einzelne Arbeiten von Autoren wie Thomas Köppen. Die beiden Websites www.attelage-patrimoine.com und www.tradition-fahrkunst.de enthalten ebenfalls wichtige Angaben zu Wagenbaubetrieben der Kutschenzeit. Für die Automobilzeit ist der dritte Band der von Nick Georgano herausgegebenen „Encyclopaedia Beaulieu“ eine gute Referenz, für Österreich-Ungarn die Bücher von Hans Seper und für die Schweiz die von Ferdinand Hediger. Im ersten Band meines Überblickswerkes „Kutschen Europas“ von 2003/04 wurden zudem schon einige wichtige Wagenfabriken beschrieben und aufgelistet; dazu kommen jüngere eigene Forschungen und Publikationen (abrufbar unter www.andresfurger.ch).

Bei den folgenden Kurzbeschrieben werden in der ersten Zeile jeweils Namen, Ort und Laufzeit des Betriebes angegeben sowie in Klammern die Zuordnung zu den S. 248ff. behandelten sechs Gruppen:

1. Konstrukteure ganzer Automobile.
2. Durchstarter: Sofortige Umstellung /Erweiterung auf/um Automobilaufbauten.
3. Frühstarter: Umstellung auf Automobilaufbauten bei meist gleichzeitiger neuer Leitung,
4. Spätstarter: Umstellung nach einer gewissen Bedenkzeit (nach 1905)
5. Ausläufer: Keine oder sporadische Umstellung und langsamer Abgang.
6. Quereinsteiger: Neu gegründete Betriebe als Konkurrenten der Traditionsfirmen.

DEUTSCHLAND

Auer in Cannstatt 1895-1949 (= Durchstarter, Gruppe 1)

Spät gegründete, hochstehende Wagenfabrik mit eigener Radproduktion und Holzbiegerei nahe Daimler. Karosiert viele Mercedes-Chassis mit Erfolg.

(Quelle: Eckermann 2013, 440ff.)

Autenrieth in Darmstadt 1918/22-1964 (= Quereinsteiger, Gruppe 6)

Der Gründer war Stellmachermeister.

(Quelle: Eckermann 2013, 443ff.)

Baur in Stuttgart 1910-2003 (= Quereinsteiger, Gruppe 6)

Gelernter Wagner Karl Bauer (1883-1978), Wanderschaft bei Mayer, Gmelch und Aumüller in München sowie bei Lohner in Wien und Leuschner in Berlin. Besuch der Wagenbauschule in Hamburg. Übernimmt 1910 eine Wagnerie in Stuttgart, macht sich selbstständig und ist lange erfolgreich.

(Quelle: Eckermann 2013, 451ff.)

Beissbarth in München 1906-1931/heute (= Quereinsteiger, Gruppe 6)

Die Zwillingssöhne eines reichen Fabrikanten aus Nürnberg kehren 1898 aus England und den USA zurück. Sie sind selbst Sportfahrer und gründen in München eine „Luxus-Wagenbauanstalt“ mit Auto-Halle. Sie montieren eigene Karosserien auf importierten amerikanischen Chassis und stellen in München bald einmal Mayer und Gmelch in den Schatten.

(Quelle: Eckermann 2013, 457ff.)

Broocks/Brooks in Gettorf 1896-1934 (= Ausläufer, Gruppe 5)

Schmiedemeister mit einigem Erfolg im Bereich Mechanikwagen über längere Zeit bis 1930. Späte, erfolglose Versuch eim Karosseriebau.

(Quelle: Eckermann 2013, 465, Köppen 2015, 433)

Buhne in Berlin 1919-2005 (= Quereinsteiger, Gruppe 6)

Der Gründer Heinrich Buhne entwickelt als gelernter Stellmacher und Wagenbauer die eigene Werkstatt zu einem bedeutenden Karosseriebetrieb.

(Quelle: Eckermann 2013, 466ff.)

Burkart & Günthner in Hameln 1909-1925 (= Quereinsteiger, Gruppe 6)

Jacob Burkart, Stellmacher und Spenglermeister, arbeitet viel für die NAW.

(Quelle: Eckermann 2013, 469ff.)

Bussmann in Köln siehe S. 253 (= Ausläufer, Gruppe 5).

Croissant & Lauenstein in Hamburg 1842-um 1880 (= Spezialfall)

Renommierter Kutschenfabrik, später vor allem Eisenbahnwaggonbau mit teilweise über tausend Mitarbeitern.

(Quelle: Eckermann 2013, 472f.)

Darr & Axthelm in Eisenach um 1860-1909/30 (= Spätstarter, Gruppe 4)

Recht erfolgreiche Wagenfabrik, die zudem Rohbauwagen produziert, aber auch Krisen durchmacht. Erst 1912 Erweiterung auf Karosserien, aber nicht nachhaltig.

(Quellen: Eckermann 2013, 475ff., Köppen 2015, 436)

Dick & Kirschten in Offenbach am Main 1782-1912 (= Spätstarter, Gruppe 4)

Ursprünglich eine der bedeutendsten Wagenfabriken Deutschlands mit vielen Mitarbeitern. Umstellung des Betriebs in den 1880er Jahren zum Zulieferer von Achsen und anderen Metallteilen, vor allem unter Carl Theodor Wecker, Vater und Söhne. Um 1900 eigenwillig gestaltete Kutschen mit Jugendstil-Elementen (Abb. 304), so auch frühe Autokarosserien, aber mit wenig Erfolg. 1912 Fusion mit anderer Achsen- und Federnfabrik und 1918 nochmals mit dem Achsenhersteller Dörflinger in Mannheim.

(Quelle: Furger 2009, 259f., Köppen 2015, 437f.)

Deutsch in Köln siehe Utermöhle in Köln.

Diem/Heilbronner Fahrzeug-Fabrik in Heilbronn 1886-1921 (= Konstrukteur, Gruppe 1)

Wilhelm Diem baut lange und erfolgreich gute Kutschen. Die Wagenfabrik geht 1904/5 an Paul Günther über, der sie neu benennt und weiter ausbaut (1907 100 Mitarbeiter). Zeitweise werden „komplette Motorwagen“ angeboten, wohl mit zugekauften Chassis und Motoren. Verkaufsfiliale in Berlin. 1921 mitsamt dem Mutterhaus in Heilbronn von Schebera übernommen.

(Quelle: AAZ 1905 und DFT 1907, 32)

Dietzsch in Glauchau 1894-1953/89 (= Spätstarter, Gruppe 4)

Zunächst kleinere Stellmacherei und Wagenbaubetrieb, dann recht erfolgreich im Karosseriebereich.

(Quelle: Eckermann 2013, 483ff.)

Dirkes in Köln 1920-circa 1969 (= Quereinsteiger, Gruppe 6)

Der Gründer Josef Dirkes, Stellmacher und Kastenmacher, gründet seinen Betrieb erst 1920, produziert noch Kutschen, aber vor allem Karosserien.

(Quelle: Eckermann 2013, 485ff.)

Dörr & Schreck in Frankfurt am Main 1890-1945? (= Spätstarter, Gruppe 4)

Wagnermeister Jacob Dörr beginnt mit dem Kutschenbau, nimmt 1919 den jüngeren Mathias Schreck als Teilhaber auf und widmet sich Spezialaufbauten von Autos auch für Nobelmarken wie Horch und Bugatti.

(Quelle: Eckermann 2013, 489ff.)

Drauz in Heilbronn siehe S. 252 (= Spätstarter, Gruppe 3)

Ehlers in Hamburg 1884-1985 (= Spätstarter, Gruppe 4)

Gründung durch einen Huf- und Wagenschmied, Umstellung auf Karosserie- und Anhängerbau erst 1925, offenbar durch die zweite, bereits im KFZ-Bereich ausgebildete Generation.

(Quelle: Eckermann 2013, 498ff.)

Epple in Mannheim 1875-2005 (= Frühstarter, Gruppe 3)

Friedrich Epple übernimmt zunächst die Wagenfabrik seines Arbeitgebers und erweitert diese zu einer renommierten Wagenbaufirma. Mit seinem gleichnamigen Sohn, geb. 1877, nimmt er kurz nach 1900 den Bau von Lkw-Anhängern auf und bleibt in dieser Sparte erfolgreich, karossiert aber keine Autos mehr.

(Quelle: Eckermann 2013, 500f.)

Erdmann & Rossi in Berlin 1897-1949 (= Frühstarter, Gruppe 3)

Die bescheidene Wagenbaufabrikation Willi Erdmanns wird im Jahre 1906 nach dem Eintritt des bereits in der Automobilbranche tätig gewesen Eduard Rossi und seines Nachfolgers Friedrich Peters auf Automobile umgestellt. Dies mit grossem Erfolg. 1933 wird die renommierte Firma Neuss von Karl Trutz übernommen und eingegliedert.

(Quelle: R. Stuhlemmer, Erdmann & Rossi – Nobelkarosserien aus Berlin, 1979)

Friederichs in Frankfurt am Main 1840-1939/heute (= Spätstarter, Gruppe 4)

Der weit gereiste Sattler Heinrich Ludwig Friederichs und sein Sohn (seit 1876) werden zu erfolgreichen Wagenproduzenten. Die dritte Generation führt um 1900 die Firmains neue Zeitalter mit hochstehenden Karosserien.

(Quelle: Eckermann 2013, 508f.)

Gangloff in Colmar siehe Widerkehr S. 270 (zu Gangloff in Genf siehe S. 272).

Gläser in Dresden 1864-1952 (= Frühstarter, hier zu Gruppe 3 gezählt)

1903 Rückzug und Tod des Gründers, eines Sattlers, sowie Übernahme durch Emil Heuer. Seither Aufbauten von Automobilen, auch für den Marstall in Dresden. Danach besonders Bau von Aufsatzlimousinen. Lange werden auch Kutschen weitergebaut. Die Marke wird zu einer der erfolgreichsten Karosserien Deutschlands.

(Quellen: Gerhard Mirsching in ARW 7, 1998, 52ff., Th. Giesel und B. Otto, Luxus auf 4 Rädern – 150 Jahre Gläser Karosserien in Dresden)

Gmelch in München 1837-1910/11 (= Ausläufer, Gruppe 5)

Zu Beginn sehr erfolgreicher Betrieb. Karosseriebau durch den Enkel des Gründers um 1901 mit wenig Erfolg. Brand der Fabrik 1909 und Selbstmord des erst 26 Jahre alten Enkels.

(Quelle: Furger 2004, 402, Köppen 2005, 441)

Golde in Gera 1875-heute (= Durchstarter, Gruppe 2)

Gründung 1875 durch den Hufschmied und Wagenbauer Traugott Golde, Übernahme um 1900 durch die Söhne Richard und Alfred Golde. 1905 oder kurz zuvor auch Karosseriebau. 1911 Zweigniederlassung in New York. Alfred Golde wirkt lange als Herausgeber der Fachzeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“ und vertreibt auf diesem Weg seine Patentverdecke nach amerikanischer Art und andere Produkte im Sinne eines Zulieferers (Abb. 187).

(Eckhard Müller, Traugott Golde, 2019)

Hebmüller in Wuppertal 1889-1952 (= Spätstarter, Gruppe 4)

Stellmacher Joseph Hebmüller übernimmt 1889 den konkursiten Betrieb seines Arbeitgebers Sauer in Barmen und leitet 1918 mit Autokarosserien erfolgreich eine neue Ära ein.

(Quelle: Eckermann 2013, 524f.)

Heilbronner Fahrzeug-Fabrik siehe Diem.

Hornig in Meerane 1869-1991 (= Spätstarter, Gruppe 4)

Ursprünglich Stellmacherei für Luxus- und Gebrauchswagen. Der in Italien, der Schweiz und in Frankreich bei Citroën bestens ausgebildete Sohn des Gründers namens Hermann Hornig führt mit zwei Brüdern den Betrieb erfolgreich ins Automobilzeitalter.

(Quelle: Eckermann 2013, 533f.)

Israel in Köln siehe Bussmann in Köln S. 254.

Jacobi in Hannover 1820-1938/heute (= Durchstarter, Gruppe 2)

Die sehr renommierte und grosse Wagenfabrik wird vom Enkel des Gründers, Heinrich Jacobi (geb. 1874) erfolgreich in die neue Zeit geführt. Bereits 1899 entsteht die erste Karosserie, ab 1903 kommen Aufbauten für Lkw dazu.

(Quelle: Furger 2004, 403, Eckermann 2013, 5537ff.)

Karmann in Osnabrück und Rheine (1874/1901-2009) (= Frühstarter, Gruppe 3)

Der Stellmacher Wilhelm Karmann (1871-1952) übernimmt 1901 die 1874 gegründete Wagenfabrik Klages und baut schon im folgenden Jahr die erste Karosserie. Vater und Sohn Karmann machen ihre Fabrik zu einem der innovativsten und langlebigsten Karosserie-Betriebe Deutschlands.

(Quelle: Furger 2004, 403, Eckermann 2013, 543ff.)

Kathe in Halle an der Saale 1833-1991 (= Frühstarter, Gruppe 3)

Gründung durch den Sattlermeister Ludwig Kathe und Aufbau einer renommierten Kutschenfabrik. Weiterführung 1898 durch zwei Söhne, einen Kaufmann und einen Ingenieur und Beginn des Karosseriebaus. 1945 Zusammenschluss mit Kühn & Co. und neuer Name „Karosseriewerk Halle“.

(Quellen: Köppen 2015, 445 und Forschungen von Matthias Pfeifer in Halle)

Kautt in Karlsruhe 1827-1977 (= eher Spätstarter unter neuer Leitung, Gruppe 4)

Renommierte Wagenfabrik während dreier Generationen. Kurz nach 1900 Erweiterung durch einen Urenkel des Gründers und Aufnahme des Karosseriebaus.

(Quelle: Furger 2004, 403, Köppen 2015, 446)

Kässbohrer in Ulm 1893-1931/heute (= Spätstarter, Gruppe 4)

Der Wagnermeister Karl Kässbohrer fasst nach Wanderjahren in Wien mit einer grösseren Palette von Kutschwagen Fuss in Ulm. 1907 karosiert er ein Saurer-Chassis. Zwei Söhne, teilweise mit Ausbildung im Ingenieurwesen, bauen den Betrieb im Kutschen- und Karosseriebau erfolgreich aus. Seit den 1920er Jahren spezialisieren sie sich auf Omnibusse, Anhänger und Nutzfahrzeuge.

(Quelle: Eckermann 2013, 552ff.)

Kellner (Alexis) in Charlottenburg 1910-1929/31 (= klassischer Quereinsteiger, Gruppe 6)

Alexis Kellner (1880-1952) beginnt 1910 mit dem Entwurf von Karosserien, die in einem übernommenen, seit 1912 unter eigenem Namen firmierten Betrieb realisiert werden (keine Verwandtschaft zu Kellner in Paris). Seine originellen Entwürfe beleben das deutsche Automobildesign. Konkurs um 1930, dann Tätigkeit bei Gygax in Biel und bei Reinbolt & Christe in Basel.

(Quelle: Eckermann 2013, 561ff.)

Kivernagel in Brühl-Köln 1857 bis um 1926 (= eher Spätstarter, Gruppe 4)

Gründung durch einen Stellmacher, Weiterentwicklung zu einem grossen Kutschenbaubetrieb, der spätestens 1907 auch Autos karosiert.

(Quelle: Eckermann 2013, 566f.)

Klages siehe Karmann.

Kruck in Frankfurt 1838 bis 1930 (= Durchstarter, Gruppe 2)

Gründung durch einen Wagner. Offenbar stellt sich die dritte Generation schnell dem Autobau. Für den ersten, von Ingenieur Willy Seck konstruierten Motorwagen der Jahre 1895/98 verstärkt der Enkel des Gründers ein Dos-à-dos. Die Motoren werden von der Motorenfabrik Oberursel bezogen. Danach deutsche Vertretung von Martini. Kruck lässt den Begriff „Herkomer-Karosserie“ schützen, ein Tourenwagen in Luxusausführung mit unter das Dach klappbaren Tür- und Fenstersäulen (Abb. 192). 1905 Zweigwerk in Wiesbaden und Filiale in Berlin. Versuch im Flugzeugbau, 1924 Weymann-Karosserien. Wegen wirtschaftlicher Schwierigkeiten Ende im Jahre 1930.

(Quellen: AAZ D, Furger 2004, 404, Köppen 2015, 449)

Kühlstein in Berlin siehe S. 251 (= Konstrukteur, Gruppe 1).

Lindner in Halle und Ammendorf 1823-2005 (= Spätstarter, Gruppe 4)

Gründung durch einen Sattlermeister. Ausbau zur Fabrik auch für Strassenbahnen und Eisenbahnwaggons. Ab 1908 auch Karosserien, vornehmlich luxuriöse Coupés und Limousinen. Lieferverträge mit Benz, Daimler, Adler, Dixi, Protos und Audi. Anfang der 1920er Jahre Reihen- und 1924 Fließbandfabrikation. Ab 1957 vor allem Waggonbau. (Quelle: Eckermann 2013, 591ff.)

Lueg in Bochum und Essen 1868-1954/heute (= Frühstarter, Gruppe 3)

Am 1. Oktober 1868 wird in Bochum an der Friedrichstraße 29 eine „vollständige Wagen-Fabrik“ – komplett mit „großem Lager von eleganten neuen und gebrauchten Wagen“ eröffnet. 1891 stirbt der Gründer, die Witwe namens Helene Lueg führt die Fabrik mit 20 Arbeiter weiter und lässt 1895 eine neue Anlage bauen. Ihr Sohn, der sich bei Nitzschke in Stolp und bei Mengelbier in Aachen zum Schmied ausgebildet hatte, übernimmt und erweitert den Betrieb um 1900. 1903 Karosseriebau von Motorwagen und Spezialisierung auf Krankenwagen. (Quelle: Köppen 2015, 455)

Mayer in München/Vereinigte Werkstätten 1849-circa 1935/1978 (= Frühstarter, aber mit alter Leitung, Gruppe 3)

Mayer gehört zu den grossen Kutschenherstellern in Deutschland, gegründet durch einen Sattler und nahtlos über Jahrzehnte durch seine Witwe und seine Söhne fortgeführt. 1888 Leitung durch Ignaz Magnus Meyer (1859-1912): seltener Fall eines älteren Patrons, der früh (vor 1904) den Karosseriebau aufnimmt, unter anderem für seine alten Kunden aus dem Hochadel. Projekt einer eigenen Fabrik für Automobil-Aufbauten. Aus gesundheitlichen Gründen Übergang der Firma 1912 an zwei langjährige Mitarbeiter und weiterhin Produktion von Kutschen und Karosserien bis circa 1935. Nach anderer Darstellung wird die Fabrik 1910 von Georg Engelhard und anderen Handwerkern übernommen, die fortan hochstehende Automobile karossieren. Nach dem Krieg verbleibt es bei Reparaturen und Karosserien für Nutzfahrzeuge. Die Sattlereisparte der Firma Mayer geht 1920 an Kieffer über (heute noch bestehend).

(Quellen: Furger 2009, 261ff., Eckermann 2013, 697ff., Köppen 2015, 457f.)

Mengelbier in Aachen 1793-1908 (= Ausläufer, Gruppe 5)

Die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts europaweit renommierte Firma verliert zusehends ihre grosse Reputation und geht 1908 ein.

(Quelle: Furger 2004, 404, Eckermann 2013, 606ff.)

NAG Neue/Nationale Automobilgesellschaft in Berlin 1901-1945 siehe Kühlstein S. 250.

Neuss in Berlin siehe S. 250f. (= Durchstarter, Gruppe 2).

Nitzschke in Stolp 1873-circa 1930 (= eher Ausläufer, Gruppe 5)

Grosse Firma in Pommern, die im Ersten Weltkrieg wie viele andere Bagage- und Ambulanzwagen produzierte. Sie schafft noch den Wandel zu Karosserien von Nutzfahrzeugen und Räderfabrikationen, geht dann aber im Verlauf der 1920er Jahre ein.

(Quelle: Köppen 2015, 461f.)

Ottensbächer in Biberach 1868/70-1984 (= Frühstarter, Gruppe 3)

Die Firma glänzt im späten 19. Jh. mit Luxuswagen und Regionalmodellen. Um 1900 werden auch Motorwagen karossiert. 1984 erfolgt die Übernahme durch die Karosseriefabrik Biberach GmbH.

(Quelle: Furger 2020b, 370)

Papler in Köln 1869-1974 (= Frühstarter, Gruppe 3)

Klassischer Fall eines kleinen Kutschenbetriebs, der vom gut ausgebildeten und im rechten Moment von der Wanderschaft zurückkehrenden Sohn (in diesem Falle im Jahre 1902) ins Automobilzeitalter geführt wird. Dieser Franz Papler junior (1878-1963) hatte nach einer soliden Grundausbildung in Deutschland zwei Jahre lang die Wagenbauschule von Louis Dupont besucht und war dort auch als Volontär tätig. Wieder zu Hause, fertigt er bald moderne sportliche Karosserien an, nicht nur schwere Aufbauten in Kutschenart wie viele seiner Kollegen. Er führte bis zu seinem Rückzug im Jahre 1936 die Firma in solides Fahrwasser, auch unter dem Namen „Rheinisches Carrosserie-Werk und Wagenfabrik“.

(Quelle: Eckermann 2013, 624ff.)

Plenikowski in Hartha 1882-um 1930 (= Spätstarter, Gruppe 4)

Diese Rohbauwagenfabrik erlebt ihre beste Zeit um 1900. Sie kann sich als grösste Fabrik dieser Art in Deutschland bezeichnen. Plenikowski macht sich die Tendenz zunutze, dass die mittleren und kleineren Wagenbaubetriebe in jener Zeit meist die Wagenkästen im Rohzustand einkaufen und nur noch deren Ausstaffierung und Bemalung selber ausführen. Die mit einem grossen Maschinenpark ausgestattete Spezialfirma stellt komplizierte Rohbaukästen kostengünstiger her als kleinere Betriebe. Plenikowski beginnt noch Karosserien zu produzieren, aber offenbar mit wenig Erfolg.

(Quelle: Eckermann 2013, 629ff.)

Reutter in Stuttgart 1906-1963 (= Quereinsteiger, Gruppe 6)

Klassischer Fall eines Newcomers. Der unternehmenslustige Wilhelm Reutter ist ausgebildeter Sattler und gründet 1906 seine eigene „Wagen- und Geschirrfabrik“. Nach dem Eintritt seines Bruders, Albert Reutter, wird der Betrieb ab 1909 zu seinem grossen Erfolg. Zum Tätigkeitsbereich gehören vor allem Porsche-Karosserien. Überführung der Firma 1963 in die heute noch bestehende Zulieferfirma Recaro.

(U. und H. Jung, Stuttgarter Karoseriwerk Reutter, 2006)

Rosenbaum in Breslau 1832-um 1935 (= eher Durchstarter, wenn auch spät, Gruppe 2)

Viel Genaues ist über die ersten Jahrzehnte dieses Sattler-Betriebs nicht bekannt. Sie scheint um 1900 mit dem 1925 verstorbenen F.W. Rosenbaum jun. eine erfolgreiche Wendung genommen haben: Filiale in Shanghai, 1905

Karosseriefertigung in Breslau, Zuzug des Wagenbautechnikers H. Goele, Mitbegründer der Zeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“. 1913 nennt sich die Firma „grösste und bedeutendste Fabrik dieser Art im Osten Deutschlands“. 1935 gibt es noch die Firma F.W. Rosenbaum „Fabrik für Geschirre, Sättel, Reitzzeuge, Lederwaren“ (siehe auch den Kommentar S. 245 zum Ende).

(Quelle: DFT 1913, 201, Köppen in ARW 4, 1996, 81, Eckermann 2013, 643f.)

Rühe in Berlin 1878-1926 (= klassischer Fall eines Frühstarters, Gruppe 3)

Der Gründer Louis Rühe (1835-nach 1903) kann als Ausnahmeerscheinung gelten. Der gelernte Schlosser bildet sich in London und Paris weiter. Seine Fabrik wird neben der grossen Konkurrenz von Neuss und Kühlstein zur drittgrössten Wagenfabrik Berlins. Um 1900 geht sie an den tüchtigen Max Leuschner über, den vormaligen technischen Leiter von Kühlstein. Dieser in Paris ausgebildete Wagenbauer und Unternehmer expandiert die Firma zügig und erweiterte sie kurz nach 1900 um den Karosseriebau. 1913 Übernahme der Firma durch zwei Söhne.

(Quellen Furger 2009, 265, F. Freund, Wagenfabrik L. Rühe, 1903)

Sachs in Hamburg 1834-circa 1930/heute (= Frühstarter, Gruppe 3)

Erfolgreiche Wagenfabrik eines Wagner mit rechtzeitiger Umstellung auf Karosserien, schliesslich eher Reparaturbetrieb.

(Quelle: Köppen 2015, 466)

Scheele in Elberfeld und Köln siehe S. 249.

Scheurer in Düsseldorf 1860-1915 (= Ausläufer, Gruppe 5)

Erfolgreiche Wagenfabrik, zum Teil mit eigenartig gestalteten Fahrzeugen. Trotz Expansion des Betriebs geht die Fabrik im Ersten Weltkrieg ein (danach Scheurer & Arnold).

(Quelle: Furger 2004, 405, Köppen 2015, 467)

Trebst in Leipzig 1862-1920er Jahre (= eher Frühstarter, Gruppe 3)

Die Gründung eines Sattlers wird um 1900 zu einer bedeutenden Wagenfabrik. Offenbar dank der Initiative des Sohnes als Geschäftsleiter und spätere Inhaber nimmt die Firma um 1905 den Karosseriebau auf. 1911 kommt es zum Teilverkauf an die bis 1945 bestehende Leipziger Firma Seegers.

(Quelle: Eckermann 2013, 690)

Trutz in Coburg 1871-1958 (eher Spätstarter, Gruppe 4)

Leben und Werk von Nikolaus Trutz (1839-1917) wurden S. 34f. besprochen. Sein Sohn Karl Trutz führt die von seinem Vater übernommene Fabrik von Neuss in Berlin erfolgreich weiter. Nikolaus Trutz verkauft die Coburger Firma 1920 an den Ingenieur Alexander Glasow. Dieser gibt den Wagenbau auf und konzentriert sich auf den schon durch Trutz begonnenen Karosseriebau, jetzt vor allem für Omnibusse, Leichen-, Kranken- und Aussichtswagen.

(Furger 2009, 265ff., Eckermann 1913, 691f.)

Utermöhle in Hildesheim 1840-1933/36, in Köln 1885-1913 und in Berlin 1906-1913 (= Frühstarter, Gruppe 3)
Gründung durch einen Sattler in Hildesheim und glänzender Ausbau des Betriebs mit hochstehenden Kunden. Ab 1882 wird der bei Mengelbier und im Ausland ausgebildete Sattler Ludwig Buchkremer (1858-1928) tonangebend (Abb. 348), zusammen mit dem Sohn des Gründers. 1885 Filiale in Köln, die 1900 an Buchkremer übergeht. Utermöhle in Hildesheim glänzt um 1900 im deutschen Wagenbau, besonders auch mit Naturholzwagen, wie sie damals modern waren. 1903 Umstellung in Hildesheim auf Karosserien samt Reparaturwerkstatt, Tankstelle etc. 1931 Konkurs dieses Zweiges und 1933 Liquidation.
(Quelle: Köppen 2015, 471, Furger 2020b, 326f.)

Utermöhle in Köln siehe S. 251f. (= Konstrukteur, Gruppe 1).

Weinberger in München 1865-circa 1952 (= eher Frühstarter, Gruppe 3)
Ludwig Weinberger gründet 1898 seine eigene Wagnerei und stellt seit 1904 auch Karosserien her. 1910 Erweiterung der Werkstätten und 1931 Eintritt des Sohnes sowie BMW-Vertretung. 1931 wird in der Werkstatt ein Bugatti Royal karosiert (vgl. S. 188). 1953 zieht sich der Gründer ins Privatleben zurück, nachdem er noch mehrere Bugattis karosiert hatte. (In München führte der Onkel von Ludwig Weinberger, der Wagner Karl Weinberger, einen deutlich grösseren Karosseriebetrieb, der vor allem in der Zeit seiner drei Söhne floriert. Übernahme der Protos-Vertretung für Bayern.)
(Eckermann 2013, 707ff.) Hunter

Karosseriefabrik Weinsberg in Weinsberg 1912-1963 (= Querensteiger, Gruppe 6)
Gründung des eigenen Betriebs für Kutschwagen durch einen Maurer- und Gipsermeister, der sich bald dem Karosseriebau zuwandte
(Eckermann 2013, 715ff.)

Wendler in Reutlingen 1840-1963/2000 (= Spätstarter, Gruppe 4)
Gründung eines Schmiedes, Fortführung des Wagenbaubetriebs durch zwei Söhne und einen Neffen. Bau von Proviant- und Munitionswagen während des Ersten Weltkrieges. Ab 1919 und nach dem Eintritt eines jüngeren Mitarbeiters als Entwerfer Bau von Stromlinienkarosserien.
(Quelle: Eckermann 2013, 719ff.)

Widerkehr/Wiederkehr/Gangloff in Colmar 1818-1922/1951/1994 (= Frühstarter, Gruppe 3)
Die Carrosserie Widerkehr gehört zu den erfolgreichsten Wagenfabriken des Elsass im Luxusbereich. Erweiterung auf den Karosseriebereich anfangs des 20. Jahrhunderts. Enge Verbindungen zu Emile Mathis in Colmar, der auch Fiat-Vertreter ist. 1907 Doppel-Phaeton für Kaiser Wilhelm II. Um 1910 auch Autohandel. Der letzte Vertreter der Dynastie Wiederkehr namens Louis wird ein begeisterter früher Automobilist. Enge Zusammenarbeit mit der 1909 im nahen Molsheim gegründeten Firma Ettore Bugattis. 1919 oder 1922 wird die Firma von Gangloff mit Hauptsitz in Genf übernommen. 1936 erneute Selbständigkeit unter dem neuen Namen Gangloff. Weiterführung der Zusammenarbeit mit Bugatti.
(Quelle: Eckermann 2013, 719f., Furger 2019)

Winter in Glossen bei Löbau 1866-2003 (= eher Spätstarter, Gruppe 4)
Gründung eines Stellmachers, der zunächst auch bäuerliche Gefährte fertigt. Danach Expansion mit Karosserien.
(Quelle: Eckermann 2013, 724f.)

Zander in Döbeln 1883-1929 (= Spätstarter, Gruppe 4)
Mittelgrosse Wagenfabrik, die nach dem Ausscheiden des Gründers unter neuer Leitung Ende des Ersten Weltkrieges auf Karosserien umsteigt.
(Quelle: Eckermann 2013, 728ff.)

Zimmermann in Berlin und Potsdam 1845-circa 1948/1960 (= Frühstarter, Gruppe 3)
Die Gründung eines Wagenbauers wird zu einer bedeutenden Wagenfabrik Deutschlands. Dazu gehören neue Produktionsgebäude in Potsdam und eine grössere Verkaufsfiliale in Berlin an der Wilhelmstrasse. Erste Karosserien für Autos 1904 auf Chassis von NAG und Protos. 1909 Übergang an Eduard Schmidt, vorher technischer Direktor bei Neuss. Munitionsfuhrwerke im Ersten Weltkrieg. In den 1920er Jahren Schwerpunkt Karosserien und Autohandel mit Mercedes-Generalvertretung für Brandenburg. Daneben werden weiter Luxuskarosserien auf Benz, Buick, Maybach ausgeführt. Ende als Reparaturbetrieb.

(Eckermann 2013, 735ff.)

Zschau in Leipzig 1878-1956 (= Frühstarter, Gruppe 3)

Mittelgrosse Wagenfabrik, die um 1900 auch Karosserien baut. Um 1919 Übergang vom Gründer an seine beiden Söhne und recht erfolgreich im Bau von Sportwagen-Karosserien.

(Quellen: Eckermann 2013/738ff., Köppen 2015, 472)

ÖSTERREICH-UNGARN

Armbruster in Wien 1870-1932

Die aus einem älteren Betrieb hervorgegangene Fabrik beliefert unter Sebastian Armbruster die höchste Gesellschaft Österreichs und mehrere ausländische Monarchen. Seine Söhne Anton und Karl Armbruster werden nach 1889 ebenso erfolgreich. Der Betrieb umfasst ein palastartiges Produktionsgebäude mitten in Wien mit Verkaufsräumen im Erdgeschoss und Lastenaufzügen. Karosserien werden schon ab 1895 gefertigt, auch für Kaiser Franz Joseph im Jahre 1909. Enge Zusammenarbeit mit Austro-Daimler und Gräf & Stift. Die Firma endet durch Konkurs im Jahre 1932.

(Quelle: Furger 2009, 269f., Köppen 2015, 430f.)

Lohner in Wien 1856-1970

Lange grösste Wagenfabrik Wiens. Der Sohn des Gründers ist bereits ausgebildeter Ingenieur. Dieser Ludwig Lohner (1858-1925) bildet sich bei Kellner in Paris, Mulliner in London sowie Studebaker und Brewster in den USA weiter. Seit 1898 zusammen mit dem Elektrikunternehmen Egger und Entwicklung des Egger-Lohner-Automobils.

Federführend ist der junge Ferdinand Porsche, der 1899 die Leitung der Autoabteilung bei Lohner übernimmt. Er konstruiert unter anderem das bekannte Fahrzeug mit zwei vorderen Nebenmotoren. Dazu kommen auch Hybridwagen. 1906 Verkauf der Patente an Emil Jellinek. Lohner gibt 1927 den Kutschenbau auf und konzentriert sich auf den Karosserie- und Strassenbahnbau.

(Quellen: Furger, 2009, 270ff., Köppen 2005, 453f., Wolfgang M. Buchta, Lohner Kutschen, 1995)

Schustala/Nesselsdorf/Tatra in Nesselsdorf siehe S. 112

Weiser in Wien 1839-um 1935

Gründung 1839 des Sattlers Anton Weiser, der vorher bei Laurenzi & Co. tätig war. 1860 wird sein gleichnamiger, ebenfalls als Sattler ausgebildeter Sohn Teilhaber. Dessen Söhne übernehmen 1906 das stark gewachsene Unternehmen, nachdem schon 1900 Karosserien gebaut wurden. Generalvertretung von De Dietrich und Isotta-Fraschini und Einrichtung einer Automobilwerkstatt. 1910 Aktiengesellschaft, Bau von Flugzeugen wie bei Lohner und Armbruster auch. Viele Karosserien seit 1919 für Austro-Fiat. In den 1930er Jahren noch Nutzfahrzeugbau und Omnibusse. Ende um 1935.

(Quelle: Köppen in ARW 9, 2001, 36ff.)

SCHWEIZ

Chiattoni in Lugano 1850-1935

Erfolgreiche und grosse Wagenfabrik, die das ganze Spektrum von Kutschen, nicht nur Luxusmodelle, anbietet. Besonders bekannt wird die Fabrik von Andrea Chiattoni für Hotelomnibusse, die auch ins Ausland exportiert werden. 1890 Neuer Fabrikbau und Vertretungen oder Filialen in Bern, Interlaken, Zürich und La Chaux-de-Fonds. Nach dem Rückzug des Gründers schon um 1900 unter Leitung eines Sohnes Erweiterung um Automobilkarosserien, darunter auch auf Bugatti-Chassis. 1905 Umwandlung in eine Aktiengesellschaft. Ende 1935.

(Quellen: Furger 2006, 255, Forschungen von Guido Bernasconi in Lugano)

Egli in Basel 1902-1932

Der Karossier Egli beginnt seine eigenständige Tätigkeit erst 1902, aber gleich mit luxuriösen Karosserien auf guten Marken. In den 1920er Jahren werden einige Aufbauten auf amerikanischen Chassis sowie auf solchen von Rolls-Royce karossiert. Egli gilt 1929 als Schweizer Pionier für Pkw-Karosserien mit Spezialität im Bereich Cabriolets.

(Quelle: Ochsenkarren 1929, 40, Hediger 2013, 182)

Gangloff in Genf 1830-1933

Erste Werkstätte 1830 und 1878 Weiterentwicklung zur Wagenfabrik durch zwei Söhne des Gründers. 1903 beginnt die Carrosserie Gangloff vor allem Chassis der Genfer Marke Pic-Pic zu karossieren, aber auch solche von Martini. Danach Abspaltung eines Betriebes durch den einen Bruder in Lausanne bis 1912. Georges Gangloff bleibt weiter auf Erfolgskurs in Genf und wird zu einer der grössten Karosserien der Schweiz mit internationaler Anerkennung. Um 1914 circa 100 Arbeiter. Expansion in den 1920er Jahren: 1922 Miete der Geschäftsräume von Wiederkehr in Colmar, 1927 Mitinhaber und 1930 schliesslich Übernahme des Betriebs in Colmar. 1926 Übernahme von Geissberger in Zürich, nachdem schon 1929 ein Zweigbetrieb in Bern gegründet worden war. Insgesamt arbeiten 1929 bei Gangloff 350 Personen. 1936 erfolgt die Liquidation (Übernahme der Werkstätten durch die Carrosserie Sécheron, Verkauf des Betriebs in Bern). Schon 1935/36 war der Betrieb in Colmar abgespalten worden, der bis 1994 unter eigenem Namen weiter produzierte, zuletzt vor allem im Nutzfahrzeugbereich. (Quellen: Ochsenkarren 1929, 38, Hediger 2013, 43ff.)

Geissberger in Zürich 1850-1926/29

Nach einer leitenden Funktion sowie als Teilhaber beim Wagenbauer Vogel in Zürich-Stadelhofen von 1850 bis 1857 baut der innovative Schmied Johann Christian Geissberger (1822-1910) 1858 einen eigenen Betrieb auf. In seiner 1870 neu gebauten Wagenfabrik werden besonders Kutschen nach amerikanischer Art hergestellt (Abb. 171). Geissberger wird zur grössten Fabrik ihrer Art in der Schweiz. 1896 nach früher Aufnahme des Karosseriebaus Expansion mit einer neuen Industrieanlage in Schlieren, auch für den Waggonbau auf importierten amerikanischen Gestellen. 1901 Rückzug des Gründers nach Zürich und Übergang der Firma an zwei Söhne. Erweiterungen und Weiterentwicklung bis zum Ersten Weltkrieg als grösster Karosseriebetrieb der Deutschschweiz. Neben Martini und anderen Marken werden vor allem viele Aufbauten für Tribelhorn gefertigt (vgl. Abb. 172). Seit der Zeit um 1905 wirkt der (wohl in Paris) solid ausgebildete Enkel des Gründers namens Emil Geissberger (1881–1965) zunächst als Entwerfer mit, dann als Direktor. Luxuriöse Aufbauten auf Martini-Chassis. Auch ein Wasserflugzeug wird in Zürich entworfen, gebaut und auf dem Zürichsee erprobt. 1915 Martini-Vertretung. Ende um 1926 und Übernahme der Räumlichkeiten in Zürich durch Gangloff, 1937 durch die Carrosserie Grogg in Langenthal. Die Fabrik in Schlieren floriert unter neuer Leitung unabhängig von Geissberger weiter und wird zur Wagons- & Aufzügefabrik. Sie produziert kurz auch Pkw-Karosserien und noch länger Omnibusse. (Quellen: Furger 2006, Hediger 2013 48ff. sowie neue Forschungen des Autors abrufbar unter www.andresfurger.ch.)

Graber in Wichtrach bei Bern 1926-1969

Hermann Graber (1904–1970), gelernter Wagenbauer mit anschliessender Wanderschaft in Paris, wird heute als erfolgreichster Karossier der Schweiz geschätzt. Unter seiner Leitung entstehen in seinem auf die Wagnerei seines Vaters zurückgehenden Betrieb etwa 800 Karosserien auf allen grossen Marken Europas. Dank seiner stilsicheren Arbeit kann er die Krise von 1930 überstehen und bewältigt auch den nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgten Übergang zur neuen Pontonform bestens, vor allem mit Karosserien auf englischen Chassis von Bentley und Aston-Martin, zuletzt ausschliesslich für Alvis. (Quelle: Hediger 2013, 66ff.)

Heimburger in Basel 1888-1995

1888 Übernahme einer älteren Fabrik (Friebl) durch den Sattler Charles Heimburger. Erstes Automobil 1896 und bis zum Ersten Weltkrieg einige Luxuskarosserien, die in einem Album zusammengefasst werden (Abb. 168 bis 170). Heimburger startet früher mit Karosserien als die Nummer eins in Basel, der Marktführer Kauffmann, Reinbolt & Christe. Der Sohn des Gründers, Otto Heimburger, ist von 1908 bis 1912 bei Rothschild in Paris tätig und führt danach den Betrieb in Basel erfolgreich weiter. Zuletzt entstehen unter Leitung seines Sohns, Alfred Heimburger, noch Sonderfahrzeuge. (Quellen: Furger 2006, 240f. Hediger 2013, 186 und neue Forschungen des Autors, abrufbar unter www.andresfurger.ch.)

Höhener in Sankt Gallen 1896-1971

1896 kommt Ulrich Höhener von Paris in die Heimat zurück und gründet in St. Gallen seinen eigenen Betrieb. Er beginnt gleich mit einer breiten Palette von Pferdewagen. Schon kurz nach 1900 werden erfolgreich Autos karossiert. Die Firma übersteht den Ersten Weltkrieg und danach den frühen Tod ihres Gründers und karossiert erfolgreich Tourenwagen, die auch an Concours d'Elegance prämiert werden. (Quelle: Furger 2006, 259, Hediger 2013, 108ff.)

Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel 1830/1855-1960

Die Frühgeschichte der berühmtesten Schweizer Wagenfabrik Kauffmann wurde S. 214 beschrieben. 1894 geht die Firma an die langjährigen, elsässisch- oder deutschstämmigen Mitarbeiter Jacques Reinbolt (Wagenmaler) und Martin Christe (Sattler) über. In den 1920er Jahren ist die Firma Reinbolt & Christe auch als Karosseriefirma etabliert und stellte jetzt für die Schweizer Post das Modell „Car alpin“ her. Der eine Inhaber nennt sich mittlerweile nicht mehr Christe, sondern Christé. Der Produktionsbetrieb wird durch eine Autogarage erweitert, wie sie auf dem Briefkopf ersichtlich ist (Abb. 276). 1935 wird die Firma vom Unternehmer Rudolf Heusler übernommen. Sein Ziel ist, die Marke „zur früheren Bedeutung zu bringen“. Jetzt entstehen noch einmal qualitativ hochstehende Karosserien, vor allem Cabriolets auf MG (Abb. 266 und 356). Zuletzt werden noch Nutzfahrzeuge produziert, bis 1959/60 das Ende nicht mehr aufzuhalten ist.

(Quellen: Ochsenkarren 1929, 36, Furger 2006, 162ff., Hediger 2013, 138ff.)

Worblaufen 1929-1958

Unter dem energischen Fritz Ramseier (1904–1985) und seinen Brüdern werden seit 1929 in Worblaufen die wohl schönsten Spezialkarosserien der Schweiz vor dem Zweiten Weltkrieg entworfen und gebaut. Er ist wie Graber und König auch Sohn eines Wagnermeisters und selbst ursprünglich als solcher ausgebildet. Er übersteht die Krise von 1930 erfolgreich, macht Worblaufen zur Marke und holt mit seinen luxuriösen Sonderkarosserien auf verschiedenen Chassis manche Preise an Schönheitskonkurrenzen.

(Quelle: Hediger 2013, 168ff.)

Société Suisse de Carrosserie in Genf 1905-um 1918

1905 erfolgt nach der Übernahme der Wagnerwerkstätte von Jaccard der zügige Ausbau „zur modernen Karosserie-Bauanstalt“ mit „auserlesenem Personal und modernen Werkzeugmaschinen“, wie es 1929 heisst. Die Firma exportiert ihre Erzeugnisse nach Frankreich, Russland und Oesterreich sowie in die Türkei.

(Quellen: Landesausstellung 1914, 121ff., Ochsenkarren 1929, Hediger 2013, 192)

Seitz in Emmishofen/Kreuzlingen 1850-heute

Der einzige heute noch existierende Betrieb unter den hier besprochenen Schweizer Firmen beginnt 1850 mit Fuhrwerken und Kutschen. Der Sohn des Gründers, Xaver Seitz, ist von 1887 bis 1890 zur Weiterbildung in Paris, kommt dann in die Schweiz zurück und baut hier ab 1905 erste Pkw-Karosserien. Diese entstehen parallel zum Kutschenbau mit innovativen neuen Lösungen. Nach dem Ersten Weltkrieg entstehen am Bodensee vor allem Reise- und Gesellschaftswagen sowie Postautos und Busse. Die Firma geht später zur Firma Mowag über, produziert vor allem Militärfahrzeuge und ist heute Teil des Rüstungskonzerns General Dynamics European Land Systems.

(Quelle: Ochsenkarren 1929, 42, Hediger 2013, 156ff. und SCR)

FRANKREICH

Die Quellen für das Folgende sind vor allem das Buch „L'âge d'or de la carrosserie“ von François Vanaret des Jahres 2019 (155f.) wie seine Website www.francois.vanaret.pagesperso-orange.fr und die von Patrick Magnaudeix www.attelage-patrimoine.fr mit seinem „Répertoire des carrossiers, dessinateurs de voiture“. In beiden finden sich übersichtlich angeordnete Kurzkommentare zu den verschiedenen Namen. Zur Kutschenzeit sind die grossen Firmen in Band 2 meines „Kutschen Atlas“ beschrieben (231ff.).

Aigner in Paris 1855-1914

Gründer aus Österreich, der seine Firma in Paris aufblühen lässt. Georges Kellner ist dort bis 1861 Direktor. Zusammenarbeit mit Pilon 1890. Danach zaghafter Übergang zu Karosserien durch die zweite Generation und frühes Ende.

Belvallette in Paris 1804-1933

Frühe Gründung von 1804. 1840 Weiterführung durch die Söhne des Gründers. 1889 Abspaltung von Alfred Belvallette, der eine Tochter von Henry Binder heiratet (alte Marke läuft weiter). Er karossiert schon 1893 erste Automobile sowie Voituretten und wird damit zum Modellfall eines Früheinsteigers (Hernri-Labourdette 1972, 231: „Alfred Belvallette interessierte sich sofort für das Automobil“). 1934 oder früher Übernahme der Firma Mühlbacher.

Binder/Binder frères in Paris 1804/1874-1905

Die Situation der drei Pariser Fabriken mit Namen Binder ist kompliziert, zumal vier Söhne des württembergischen Gründers weiter im gleichen Bereich tätig waren. Zwei Brüder (frères) übernehmen das Stammhaus, brillieren aber im Autozeitalter nicht mehr

(Quelle: Jean-Pierre Binder, Binder à Paris – Les Princes de la Carrosserie, 2009, Furger 2009, 235ff.)

Binder aîné 1871-1891

Vorübergehende Abspaltung des ältesten Vertreters der zweiten Generation des Stammhauses und Übernahme durch Henry Binder vor der Autozeit.

Henry Binder in Paris 1862-1958

1862 Gründung durch den jüngsten Sohn des Gründers des Stammhauses mit nachhaltigem Erfolg. 1901 Übernahme durch Cottenet, der schon länger im Unternehmen tätig ist. 1903 beginnt hier das Autozeitalter mit Karosserien im obersten Segment, darunter auch auf einem Chassis Bugatti Royale. Nach dem Zweiten Weltkrieg noch Cadillac-Vertretung.

Carrosserie industriel in Paris 1880er Jahre bis circa 1915

Die Firma wird durch den Zusammenschluss verschiedener bestehender Wagenbauunternehmen in den 1880er Jahren als Aktiengesellschaft gegründet. Fragen zur Gründung und zum Ende bleiben offen. Jedenfalls floriert die Firma in den 1890er Jahren und kann sich als grösste ihrer Art in Frankreich bezeichnen. Sie beschäftigt über tausend Mitarbeiter in einer für Europa riesigen Anlage. Produziert wird nach dem Vorbild Amerikas mit von dort importierten Maschinen und einer Jahresleistung von 7.000 neuen Wagen, Modellen „en blanc“ oder Teilen davon. Auch letztere werden einzeln verkauft. Gute Kunden sind Warenhäuser für ihre Fourgons und andere Geschäftswagen, so steht es auch im „Consular Report“ 1900. Die Firma produziert das ganze Spektrum von Pferdewagen, von der Voiture de luxe, de demi Luxue, de commerce, pour services publics und bis zu voitures ordinaires (Abb. 339). Dazu kommen Tramwagen und Eisenbahnwaggons. Die Firma stellt früh auf Karosserien um und beliefert grosse Chassishersteller wie De Dion-Bouton und Darrack & Cie. Die Firma verkauft ihre eigenen Luxuswagen unter der selbst kreierten Marke MAGNET PARIS.

Faurax in Lyon 1840-1964/heute

Gründung 1808 in Paris. 1840 Betrieb in Lyon durch einen Sohn des Gründers, danach „Faurax frères“. Um 1900 progressiver Übergang zu Automobil-Karosserien. Filiale in Genf (Hediger 2013, 183). 1920 Zusammenschluss mit dem Lyoner Karossier Chaussende (gegründet 1899). Spezialität Nutzfahrzeuge und seit 1964 Teil von Berliet.

Felber et fils in Paris 1835- circa 1935

Grössere Wagenfabrik, seit 1898 Karosserien im mittlerem Luxus-Segment.

Gangloff in Colmar siehe S. 273

Gallée in Boulogne sur Seine bei Paris 1840-1932

Luxuswagenfabrik seit 1840, die ab 1909 mit grossem Erfolg elegante Karosserien entwirft und produziert. Dort ist von 1927 bis 1929 der vorher bei Cesare Sala tätig gewesene Schweizer Walter König für die Entwurfsabteilung verantwortlich.

Grümmer/Morel in Paris 1845-1935

1880 Übernahme von Morel durch Grümmer. Frühe Karosserien im obersten Segment wie früher schon. Nach dem Ersten Weltkrieg neue Firma für Serienfabrikation und ab 1924 weitere Firma durch Gaston Grümmer.

(Quelle: Gaston Grümmer, The Art of Carrosserie, 2019)

Kellner in Paris 1861-1942

Georges Kellner aus Wien gründet zunächst eine Fabrik in London und wird danach in Paris zur Lichtgestalt der französischen Wagenbaukunst mit einem breiten Beziehungsnetz in seine alte Heimat und auch zu Brewster in New York. Seit 1894 Automobil-Karosserien durch seine Söhne Georges-Jean und Paul (Henri-Labourdette 1972, 231). Schon 1890 stellten die Söhne des Gründers auf die Fabrikation von Autokarosserien um. Der Sohn des ersten, Jacques Kellner, wird zu einem der ganz grossen Karossiers Frankreichs in den „années folles“ (1942 Hinrichtung als Résistance-Kämpfers).

Labourdette in Paris 1858-1949

Dank der Monographie zu dieser Carrosserie des Jahres 1972 von Jean-Henri-Labourdette (1888–1972) ist in diesem Fall der nahtlose Übergang von der Kutsche zum Automobil gut dokumentiert: Gründung durch den Schmied Jean-Baptiste Labourdette, dann Weiterführung durch dessen Sohn. Ab 1896 erste Autokarosserien. Die dritte Generation übernimmt nach dem unerwarteten Tod des Vaters 1910 die Leitung des Familienbetriebs. Vor allem der kreative Jean Henri-Labourdette macht die Fabrik mit seinen teils avantgardistischen Karosserien in der Autozeit zu einem der führenden Häuser von Paris. Er reihte sich damit in die Reihe berühmter Karossiers wie Figoni & Falaschi, Henri Chapron, Letourneur & Marchand, Carrosserie Pourtout und Jacques Saoutchik ein.

Million-Guiet/Million, Guiet et Cie. 1854-1936

Die Gründer sterben 1890 und 1893, zwei Jüngere übernehmen und gründen um 1900 eine Firma für elektrische Automobile. An der Weltausstellung des Jahres 1900 in Paris zeigt diese „Société Générale de Construction de Voitures et d'Automobiles, Anciens établissements Million Guiet & Cie.“ eine Mail Coach, ein Cabriolet, ein Dorsay, ein Mylord und ein Coupé mit elektrischem Antrieb nach dem System Krieger. Eine zweite Firma für Luxuskarosserien nennt sich „Guiet & Cie.“ Sie unterhält zeitweise einen Ableger in London.
(Quelle : The Motor Car Journal 901, 878 und Hughes Legrand, Toute famille a une histoire, 2020)

Mühlbacher in Paris 1797-1927

Sehr frühe Gründung durch einen Elsässer aus Strassburg. Um die Mitte des 19. Jh. Übernahme durch zwei Söhne. Ein Enkel des Gründers karossiert 1885 den Dampfwagen von Bollé. Die Fabrik wird 1910 von P. Charpentier übernommen, der viele grosse Marken wie Panhard & Levassor, Delaunay, Rolls-Royce und Isotta Fraschini mit attraktiven Aufbauten versieht. Im Verlaufe der 1920er Jahre Integration in die Firma des Konkurrenten Belvallette.

Peugeot in Valentigney, Audincourt und Lille 1810/1885-heute

Diese als Autoproduzent bekannte Marke wird hier aufgeführt, weil die Firma auch Kutschen und Karosserien produzierte. Die seit 1801 stark diversifizierte Firma ist zunächst im Bereich Federn für Uhren, Sägeblätter und Eisenwerkzeuge tätig. Seit 1882 Ausdehnung auf Serienfabrikation von Fahrrädern in der grossen Fabrik in Valentigney am Doubs. Dazu kommen leichte Kutschen wie vierrädrige Dogcarts und zweirädrige Charrettes, oft mit Speichenrädern. 1889 erstmals Dreiräder mit Dampftrieb nach dem System Léon Serpollet. Seit 1890 Vierradfahrzeuge mit Motoren nach Art von Panhard et Levassor beziehungsweise Daimler. Danach eigene Benzinmotoren. 1895 teilen „Les fils de Peugeot frères“ in ihrem Katalog mit: „Die Konstruktion unserer Automobile zwingt uns zu einer totalen Umgestaltung unserer Ateliers. Wir haben entschieden, die Zahl unserer hippomobilen Fahrzeuge zu reduzieren und auf die Fabrikation unserer Fahrzeugtypen für Pferde zu verzichten.“ Armand Peugeot (1849-1915), der in England studiert hatte, geht noch weiter und gründet 1885 seine eigene Automobilfabrik mit Werken in Audincourt und Lille. Dort werden Chassis, Motoren und Karosserien hergestellt, im Jahre 1900 schon 500 Fahrzeuge. Heute ist Peugeot Teil von PSA beziehungsweise Stellantis.

Rothschild/Rothschild/Rheims et Auscher 1838-1930

Frühe Gründung durch einen Wagenbauer aus Frankfurt, der mit der reichen Banquierfamilie nicht direkt verwandt ist (anders Vannaret 2019, 205). 1870 Eintritt des Sohns, der schon 1890 stirbt. Danach Übernahme durch die zwei Ingenieure Rheims und Auscher. 1896 schnelle Aufnahme des Karosseriebaus. Verwendung einer besonderen Aluminiumlegierung, auch für die berühmte „Jamais contente“-Torpedokarosserie (1899 mit Geschwindigkeitsrekord von über 100 kmh). 1905 grosse Fabrik mit 750 Arbeitern.

Rétif in Sancoins circa 1860-1939

Grosse Fabrik für Wagen, vor allem Rohbauwagen. Die Firma bietet in einer Serie von Katalogen Hunderte von verschiedenen Modellen an, die jeweils diskret mit „FR“ gekennzeichnet sind. Pro Jahr werden mit der Eisenbahn Hunderte von Rohbauwagen an kleinere und mittlere Wagenbaubetriebe ausgeliefert. 1904 erfolgt die Übernahme der Firma durch die Enkel des Gründers, die noch Karosserien im mittleren Segment anbieten.

Widerkehr/Wiederkehr siehe S. 271

Weymann in Paris 1921-1930

Der aus der Aviatik kommende amerikanisch-französische Doppelbürger Charles Weymann (1889–1976) entscheidet sich im Ersten Weltkrieg für die französische Staatsbürgerschaft, gründet 1921 sein eigenes Karosserieatelier für leichte Konstruktionen. Unter vielen anderen Chassis erhält im Jahre 1929 ein Bugatti Royale eine Weymann-Karosserie. Weymann verkauft viele Lizenzen, seine französische Produktionsfirma wird 1930 geschlossen.

ABKÜRZUNGEN UND LITERATUR

Abkürzungen

ACF	Automobile-Club de France
ACS	Automobil-Club der Schweiz
ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V
AvD	Automobil-Club von Deutschland
BN	Bibliothèque nationale, Paris
DAC	Deutscher Automobil-Club
DMV	Deutsche Motorradfahrer-Vereinigung
DSZ	Deutsche Sattler-Zeitung
KAC	Kaiserlicher Automobil-Club Deutschlands
KHM	Kunsthistorisches Museum, Wien
Lkw	Lastkraftwagen
MMV	Mitteleuropäische Motorwagen-Verein
MVT	Musée de la Voiture et du Tourisme in Compiègne
NZZ	Neue Zürcher Zeitung
Photo RMN	l'Agence Photo der "Réunion des Musées Nationaux,, Frankreichs
Pkw	Personenkraftwagen
NAW/N.A.W.	Norddeutsche Automobilwerke
SCR	Swiss Car Register

ABGEKÜRZT ZITIERTE LITERATUR UND ZEITSCHRIFTEN

AAZ D

Allgemeine Automobil-Zeitung (Deutschland)

AAZ Ö

Allgemeine Automobil-Zeitung (Österreich)

AC

L'Auto-Carrosserie – Revue pratique des Industries de la Voiture

AR

Automobil Revue

Bern 1906 - 2011

Auscher 1904

Léon Auscher, Le Tourisme en Automobile

Paris 1904

Baudry 1901

Louis Baudry de Saunier, Das Automobil in Theorie und Praxis 2. Band

Wien Pest Leipzig 1901

Borscheid 2004

Peter Borscheid, Das Tempo-Virus. Eine Kulturgeschichte der Beschleunigung

Frankfurt a.M. 2004

Bouchet 1993

Ghislaine Bouchet, Le cheval à Paris

Paris 1993

Crafty 1889

Crafty (Pseudonym für Victor Gerusez), Paris à cheval.

Paris 1889 (erste Ausgabe 1882)

Crafty 1890

Crafty (Pseudonym für Victor Gerusez), Paris au bois.

Paris 1890

Consular Report 1900

Special consular Report – Vehicle Industry in Europe. Vol. XXI–Part II. 1900

DFT

Deutsche Fahrzeug-Technik. Illustrierte Fachschrift für die gesamte Wagen- und Automobilbau-Industrie.

Herausgegeben von T. Golde in Gera-Reuss 1904 bis 1940 (ohne 1916 bis 1918)

DSZ

Deutsche Sattler Zeitung.

Erschien in Berlin ab 1882

Eckermann 2013

Erik Eckermann (Herausgeber), Auto und Karosserie.

2013

Encyclopaedia 2001

Nick Georgano (Herausgeber), The Beaulieu Encyclopaedia of the Automobile – Coachbuilding
2001

Faurax 1908

Faurax & Cie., 1808 – 1908 : Du Carrosse à l'Auto
Paris und Lyon 1908

Freund 1907

Fedor Freund, Berliner Fahr-Sport. Jubiläumsschrift der Firma Jos. Neuss
Berlin-Halensee 1907

Furger 1993

Andres Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz.
Zürich 1993

Furger 2003

Kutschen Europas, Band I
Hildesheim/Zürich/New York 2003 (zweite Auflage 2009)

Furger 2004

Kutschen Europas, Band II
Hildesheim/Zürich/New York 2004

Furger 2006

Andres Furger, In der Kutsche durch die Schweiz
Zürich 2006

Furger 2009

Andres Furger, Fahrkunst - Driving
Hildesheim/Zürich/New York 2009

Furger 2019

Andres Furger, Horseman Bugatti
2019

Furger 2020a

Chevaux et Voitures sous Napoléon III – Pferde und Wagen zur Zeit von Napoléon III
2020

Furger 2020b

Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim – Die Naturholzwagen
2020

GDC

Le Guide du Carrossier, Revue de la construction des voitures de luxe et de la sellerie-harnais. Edité par Brice
Thomas (ab 1891 von Louis Dupont).
Paris seit 1858 (erster Jahrgang 1859) bis 1913

Kieselbach 1986

Artikel „Von der Torpedo-Phaeton zur Ganzstahl-Limousine“ von Ralf J.F. Kieselbach in Zeller 1986, 287 ff.

Hediger 2013

Ferdinand Hediger, Schweizer Carrossiers – Von den Anfängen bis 1970.
2013

Heller 1912

A. Heller, Motorwagen und Fahrzeugmaschinen für flüssigen Brennstoff
1912

Henri-Labourdette 1972

Jean Henri-Labourdette, Un siècle de Carrosserie Française
1972

Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten 1932

Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten 1932, Verlag „Die Kunst in der Schweiz“
Genf 1932

Jedele 2010

Markus Jedele-Schudel, Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post
Winterthur 2010

Köppen 2015

Thomas Köppen, Mecklenburgisches Kutschenmuseum in Kobrow
Kobrow 2015

Koselleck 2000

Reinhart Koselleck, Gibt es eine Beschleunigung der Geschichte? In: Zeitschichten S. 150-176.
Frankfurt a.M. 2000

Landesausstellung 1914

Katalog Schweizerische Landesausstellung Bern 1914, Automobilindustrie (Gruppe 36, Sektion A)
1914

Meyer 2005

Helmut Meyer, Pferde im Stadtverkehr.
In: Pferdeheilkunde 21 (2005) 5 (September/Okttober) 468-472

LCF

L. Lagard (Herausgeber), La Carrosserie Française
Paris 1890 bis circa 1898

Locomotion à travers les âges 1907

Ausstellungskatalog Les moyens de locomotion à travers les âges
Paris, Grand Palais 1907

Locomotion terrestre 1942

Histoire de la Locomotion terrestre
1942

Merki 2002

Christoph Maria Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895–1930
2002

Müller 2004

Dorit Müller, Gefährliche Fahrten: das Automobil in Literatur und Film um 1900
Würzburg 2004

Nockolds 1977

Harold Nockolds, The Coachmakers
London/New York 1977

Ochsenkarren 1929

Vom Ochsenkarren zum Automobil – Kulturhistorische Betrachtung über die Entwicklung des Strassenfahrzeugs, herausgegeben vom Verband für Inlandproduktion. Excerpte aus der Illustrierten Automobil-Revue der Schweiz Nr. 5, 1929 mit zusätzlichen Inseraten.

Piendl 1966

Max Piendl, Der fürstliche Marstall in Regensburg. Thurn und Taxis-Studien Band 4.

Kallmünz 1966

Seper 1968

Hans Seper, Damals als die Pferde scheuten

Wien 1968

St.-Georg

Illustrierte Zeitschrift für Sport und Gesellschaft seit 1909

Sion/Syon 2002

Brigitte Sion, Joëlle de Syon, Circulez Genève ! Y'a tout voir !

Genève 2002

Trutz 1914

Nikolaus Trutz, Vom Wanderstab zum Automobil

Eines deutschen Handwerkers Streben und Erfolg

Paderborn 1914

Vanaret 2019

François Vanaret, Des Carrosses à l'Automobile

2019

VSCI 1969

VSCI - 50 Jahre VSCI 1919-1969

Bern 1969

VSCI 1994

Schweizer Carrosseriegeschichte von 1919-1994: kreativ und sicher

Zofingen 1994

Wyss 2003

Pit Wyss, Früher Automobilsport in der Sektion Zürich des ACS oder Blick in das Erinnerungsalbum des Sportchefs

Hans O. Wyss

Zürich 2003

Zeller 1986

Reimar Zeller (Herausgeber), Das Automobil in der Kunst 1886-1986

Ausstellungskatalog Haus der Kunst in München 1986

BILDNACHWEIS

1	Archiv Verfasser
2	Zeichnung Willi Spirig
3	Zeichnung P.O. Engelhard in der AAZ D 1906 2, 78 aus dem „Schnauferl, fliegende Blätter für Sporthumor“
4	Farblithografie in Privatbesitz
5	MVT, Compiègne
6	Privatsammlung Siegward Tesch in Wiehl
7	Locomotion terrestre 1942, 348 und 320
8	Privatsammlung
9	Bibliothèque nationale de France, Foto Agence
10	Privatarchiv
11, 12	Sammlung Verfasser
13	Aus Baudry 1901, 514
14	Privatbesitz Familie Talbot, Aachen
15	Archiv Verfasser und Foto RMN
16, 17	Aus Baudry 1901
18	Baudry 1901
19	„L’Illustré du Soleil du Dimanche“ 1901
20	Museum für Gestaltung ZH und AAZ D 1905
21	Privatsammlung
22	Sport universel illustré um 1895/Website attelage-patrimoine
23	Sport universel illustré um 1895/Website attelage-patrimoine
24	Privatsammlung Michael Hädrich in Oberbodnitz
25	Holzstich aus der Revue L’Illustration – Journal universel 1902
26	Druck von 1783 von John Miller in den London Metropolitan Archives
27	Wikimedia und Archiv Autor
28-31	Privatarchiv
32	Photo RMN
33-35	Privatarchiv
36	Archiv Autor
37	MVT, Compiègne
38	Wikimedia
39	Archiv Verfasser
40	Foto Verfasser
41	Farbdruck nach Gemälden von Otto Eerelmann, 1839-1926 und Zeichnungen von Richard Schönbeck um 1900
42	Archiv Autor
43	Nach Jean-Pierre Digard Une histoire du cheval. Art, techniques, société, Arles, Actes Sud, 2004
44	Aus Furger 2003, 15-17
45	Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim
46	Archiv Verfasser
47	GDC
48	Archiv Verfasser
49	Cité de l’Automobile, Mulhouse
50	GDC und AAZ D 1906
51	MTV, Compiègne und Bild Daimler
52	MVT, Compiègne
53	SCR
54	GDC 3, 374 von 1902 und LCF 395 von circa 1900, SCR und Archiv Autor
55	Privatarchiv
56	DFT 1905
57	DFT 1907, 103
58	Privatarchiv und MVT, Compiègne
59	MTV, Compiègne
60	BN, Paris
61, 62	Archiv Autor
63	St. Georg 1897
64	Museum für Angewandte Kunst, Wien
65	St. Georg 1905
66, 67	Archiv Autor
68	media.daimler.com
69, 70	Archiv Autor
71	Sammlung Siegward Tesch in Wiehl und Privatarchiv
72	AAZ D 7, 1906, 56
73	AAZ 1906
74-77	Archiv Autor
78-80	L’Illustré du Soleil du Dimanche 1901
81	Deutsches Historisches Museum, Berlin
82	L’Illustration vom 6. Juli 1901 und Satirezeitschrift Le Rire 1901
83	Musée Carnavalet, Paris
84	Privatarchiv und Daimler Global Media
85	F. Marcevaux, Du Char Antique à l’Automobile 1906, 279
86	F. Marcevaux, Du Char Antique à l’Automobile 1906, 299
87	Sammlung Autor
88, 89	Musée Carnavalet, Paris
90	AAZ D 1906
91	AAZ D 1905
92	Photo RMN
93	AAZ D 1906
94, 95	Locomotion terrestre 1942
96	Photo RMN
97	Auscher 1904, 152, Fig. 69
98	DFT 1906, 14ff.
99	Omnia 1909
100	Sammlung Autor
101	Photo RMN
102	Locomotion terrestre 1942

103 Katalog der Gebrüder Lincke, Zürich
104 Foto Autor
105 Archiv Autor
106 DFT 1907 Nr. 484 auf S. 86
107 Rausch 1883
108 DFT 1907, 68
109 GDC 1905
110 Archiv Autor
111 DFT 1912, 40f.
112 Französische Karikatur um 1900/Archiv Autor
113 Titelbild des Petit Journal vom 6. Mai 1900
114 AAZ D 1904
115 AAZ Ö 1907 nach Motor News
116 La Suisse sportive 1904
117 Archiv Autor
118 Holzstich „Feindliche Mächte“ Archiv Autor
119 Sammlung Autor
120 AAZ D 1096
121 Privatsammlung
122 Wyss 2003, 22
123 Archiv Autor
124 Katalog Tribelhorn um 1905 im SCR
125 Foto und Archiv Autor
126 Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim
127 Foto Autor
128 Archiv Emanuel Schmid
129 AAZ D 1904, 21
130 Archiv Autor/Foto Delton
131 Wyss 2003, 2
132 AAZ Ö 1907
133 L'Illustration 1907/Sammlung Autor
134 Archiv Autor
135 Archiv Autor
136 AAZ D 1905, 63
137 Omnia 1920, 80 und Photo RMN
138 DFT 1912, 111f.
139 Sammlung Autor
140 Sammlung Heiko Wührmann in Achim
141 AAZ D 1905 und Sport 1910
142 Privatarhiv und DFT 1904, 143
143 Privatarhiv
144 Der Wagenbau 1904 und St. Georg 1904
145 St. Georg 1904 und AAZ D 1905
146 AAZ D 1906
147 Privatarhiv
148 AAZ D 1906
149 DFT 1907, 69 und 1909, 69
150 St. Georg 1904/05
151 AAZ D 1905
152 AAZ D 1905
153 Privatarhiv und AAZ D 1905
154 Privatarhiv
155 Privatarhiv
156 MTV Compiègne
157 KHM, Wien, Schloss Schönbrunn
158 KHM, Wien, Wagenburg Schönbrunn
159 AAZ Ö 1907
160 DFT 1913, 346
161 AAZ D 1904
162 AAZ D 1906
163 Baudry deutsche Ausgabe 1901, 514
164 AAZ D 1906
165 Locomotion terrestre 1942
166 Sammlung Michael Hädrich in Oberbodnitz
166 AAZ D 1905, 42
167 La Suisse sportive 1916
168 Copyright Fanny Hartmann, Bern
169 Sammlung Autor
170 Sammlung Autor
171 Archiv Autor
172 SCR
173 Locomotion terrestre 1942, 385
174 Locomotion terrestre 1942
175 AAZ D 1905
176 DFT 1909, 58
177 Archiv Settelen und Privatarhiv
178 Henri-Labourdette 1972, 44f.
179 Henri-Labourdette 1972
180 Henri-Labourdette 1972, 119
181 GDC und AAZ D 1905 (aus einem Inserat)
182 DFT 1907, 66
183 DFT 1925, 222 und Archiv Autor
184 DFT 1906, Nr. 114
185 DFT 1907, 147, 149 und 152
186 Archiv Autor
187 DFT 1911 (Inserat)
188 GDC und Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim
190 Druck nach einer Vorlage von E. Célos um 1900 und nach René Vincent.
191 Anonymer Druck
192 Wikimedia
193 Sammlung Autor

194 Privataarchiv Familie du Bourg du Bozas
195 Privataarchiv und Foto RMN
196 Historische Postkarte
197 Locomotion terrestre 1942 und AAZ D 1905, 41
198 Omnia, Feb. 1921
199 Historische Postkarte
200 AAZ D 1906
201 AAZ D 1906, 57
202 AAZ D 1906
203 AAZ D 1906
204 DFT 1914, 275
205 DFT 1911, 263ff.
206 Omnia 1909
207 AUDI Media Center
208 DFT 1909, 207
209 DFT 1911, 10 und 126
210 DFT 1921, 69
211 DFT 1919, 41 und 1921, 59
212 DFT 1911, 273f.
213 Deutsche Sattler-Zeitung 1910
214 DFT 1912, 81
215 DFT 1912, 193f.
216 DFT 1907, 72
217 Inserat in DFT 1912
218 studebakermuseum.org
219 Foto Autor
220 DFT 1911, 220
221 DFT 1912, 317f.
222 DFT 1913, 330f.
223 DFT 1912, 172 und 1911, 275
224 La Suisse sportive 1904
225 Archiv SCR
226 La Suisse sportive 1904
227 Photo RMN
228 DFT 1915, 80 und 59
229 Photo RMN
230 DFT 1915, 73
231 DFT 1921, 103
232 Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten 1932, Umschlagbild und 45
233 DFT 1922, 113
234 DFT 1922, 152f.
235 Omnia Januar 1923, Ausschnitt aus einem Inserat
236 Blick in die Werkstatt der Karosserie Tüscher in Zürich, aus Ochsenkarren 1929 und Locomotion terrestre 1942, 398
237 DFT 1924, 336-339
238 DFT 1923, 269
239 DFT 1923, 451 und 1924, 385
240 DFT 1926, 12
241 DFT 1926, 269
242 DFT 1926, 130
243 DFT 1926, 131
244 DFT 1928, 239
245 DFT 1927, 399
246 DFT 1927, 488
247 Ochsenkarren 1929, 32f.
248 Wyss 2003, 31ff.
249 SCR
250 Omnia 1921
251 AC 1928 Supplément
251 AC 1928 Supplément
252 AC 1927
253 AC 1928 Supplément
254 AC 1928 Supplément
255 AC 1928
256 AC 1929
257 AC 1929
258 AC 1929/30 Supplément
259 Archiv Autor
260 AC 1929
261 mercedes-benz-publicarchiv.com
262 AC 1931
263 DFT 1930, 499
264 Archiv Autor
265 AC 1931, 8896
266 SCR
267 Archiv Autor
268 Foto Autor
269 DFT 1920, 69 und 1923, 288
270 Archiv Autor
271 Sammlung Siegwald Tesch in Wiehl
272 Privataarchiv
273 Archiv Autor und DFT 1911, 302
274 SCR
275 Locomotion terrestre 1942, 277
276 Archiv Autor
277 Graphik <https://www.wois-innovation.de/disruptive-technologien>
278 Graphik <https://www.wois-innovation.de/disruptive-technologien>
279 Mediendatenbank Daimler und Wikimedia
280 Druck in der Sammlung Autor
281 Holzstich in der Sammlung Autor
282 Historische Postkarte
283 Beilage zum „Le Petit Journal“ vom 22. Dez. 1907

284 AAZ D 1905
285 Omnia 1921
286 Gemälde von Jacques-Laurent Agasse (1767–1849, Ausschnitt) und Druck aus der Serie „L'élégance parisienne“
287 Archiv Autor
288 Kolorierte Lithographie von Albert Beers um 1910, im Handel 2020
289 Copyright und Privatbesitz des Marquis Emmanuel Bourg de Bozas
290 Sammlung Autor
291 Locomotion terrestre 1942, 299
292 Archiv Autor
293 Musées royaux d'art et d'histoire in Brüssel, Foto Autor
294 DFT 1914, 49
295 Sammlung Autor
296 Zeichnung Willi Spirig
297 Zeichnung Willi Spirig und Autor
298 Skizze Autor
299 Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten 1932 und Merki 2002, 89
300 DFT 1911, 17
301 Album in der Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim
302 Album in der Sammlung Autor
303 AC 1929 Beilage
304 AAZ D 1905
305 Copyright ADLER-Club306
306 Le monde illustré 1858
307 Le Sport universel illustré 1896, 350
308 Soleil du Dimanche 1901, 23
309 Photo RMN
310 Le Jardin: journal d'horticulture générale, Band 7, 229f. und Photo RMN
311 BN Paris
312 Photo RMN
313 Österreichische Nationalbibliothek
314 Zeichnung Willi Spirig
315 AAZ Ö 1909 und Detroit public Library
316 AAZ D 1903
317 AAZ D 1905
318 Sammlung Heinz Scheidel, Foto Raffler
319 AAZ D 1905
320 AAZ D 1905
321 France archives
322 Sammlung Autor
323 Titel Omina September 1922
324 Wikimedia
325 AAZ D 1906
326 AAZ D 1905
327 Copyright Mercedes-Benz
328 DFT 1911, 216 und Archiv Autor
329 AAZ D 1905
330 Museum für Gestaltung, Zürich
331 AAZ 1906
332 DFT 1913, 349
333 DFT 1926, 225
334 DFT 1926, 275
335 DFT 1926, 308 und 1927, 131
336 BaslerzNr. 310
337 MV, Compiègne
338 Archiv Autor
339 Sammlung Autor
340 Locomotion terrestre 1942, 194
341 DFT 1927, 329
342 Spielmann 2020, Abb. 93
343 Der Wagen- und Karosseriebau 1928, 358
344 Archiv Autor
345 Archiv Autor
346 Archiv Settelen, Basel
347 Zeichnung Autor
348 DFT 1907, 101
349 AAZ D 1905
350 AAZ D 1906
351 1911, 13f.
352 DFT 1907
353 AAZ D 1904 und 1905
354 DFT 1912, 132ff. und aus der Firmengeschichte 50 Jahre Karosseriewerke Drauz, Heilbronn von 1950
355 Motor 1918
356 SCR
357 AC 1925, 3943
358 AC 1929, 7327
359 Henry Ford Museum in Dearborn
360 Statistik Austria und Tigard 2004
361 Auto-forever OICA
362 Tesla
363 Lithographie „La vache récalcitrante“ von Georges Redon (1869-1943) des Jahres 1903
364 Historische Postkarte und Ville de Paris

ZUSAMMENFASSUNG

Der Siegeszug des Automobils wird meist als Ergebnis innovativer Techniken von genialen Erfindern erzählt. Das war er auch, aber nicht nur. Was waren die anderen „Treiber“ dieses auf mehreren Ebenen und im Fluss der Zeit erfolgten Wandels? Wie sieht die Geschichte aus, wenn man sie aus ganzheitlicher Sicht angeht, auch aus der Perspektive der Zeit davor, der Wagenbauer und der Fahrerinnen und Fahrer? Wer förderte wo den Durchbruch der neuen Fahrzeuge? Wie wirkte sich das auf die elegante Equipage aus?

Diese Fragestellungen nimmt der Historiker Andres Furger als Spezialist des Forschungsbereichs Pferd und Wagen ein und kommt dabei zu neuen Resultaten: Der Luxuswagen, wie die noble Kutsche damals genannt wurde, hatte wenige Jahrzehnte zuvor die Konkurrenz der Eisenbahn locker überstanden. Die Kutschenbauer erreichten genau in der Zeitperiode einen Höhenflug, als die ersten Autos erfunden wurden. Als Teil der Modeindustrie wurde bereits in der Kutschenzeit mit professionellen Designern zusammengearbeitet. Die Besitzer teurer Equipagen hatten schon mit sportlichem Fahren begonnen. Sie gehörten zur Oberschicht, deren Vertreter im öffentlichen Raum gerne repräsentativ auftrat. Genau diese Gesellschaftsschicht wurde zum Early Adopter des frühen Automobils. Angehörige des alten Adels und des neuen reichen Bürgertums schoben den Siegeszug des Automobils nachhaltig an.

Das Automobil bestand aus zwei Teilen, dem Chassis mit dem Motor und dem Aufbau, der Karosserie, gewissermassen aus einem unsichtbaren mechanischen Innenleben und der sichtbaren Hülle mit ihrem bequemen Interieur. Hier wird dem Zusammenspiel dieser beiden Teile im Fluss der Zeit nachgegangen, mit Schwergewicht auf dem Anteil der aus dem Kutschenbau stammenden Karossiers, der bislang weniger untersucht wurde. Dieses Buch füllt damit die Lücke zwischen den Auto-Büchern und der Literatur über Kutschen, indem es zwischen diesen beiden Fachgebiete eine Brücke schlägt und aufzeichnet, warum das eine ohne das andere nicht schlüssig erklärt werden kann. Dieser Band ist so aufgebaut, dass die an der Automobilgeschichte Interessierten ebenso Neues erfahren wie die Liebhaber der Kutschenzeit.

Der Wechsel vom hippo- zum automobilen Fahrzeug bedeutete für die Wagenbauer – wie heute für die traditionellen Autohersteller im Umgang mit den neuen Elektrofahrzeugen auch – eine grosse Herausforderung. Er war mit einem Konzentrationsprozess und einem erheblichen Investitionsschub verbunden. Anhand einzelner Biographien und Firmengeschichten wird dieser Prozess der Jahrzehnte um 1900 nachvollziehbar gemacht. Dabei spielt Frankreich als zunächst innovativstes Land auf dem europäischen Kontinent eine tragende Rolle. Anhand der Analyse zeitgenössischer Fachzeitschriften wird nachverfolgt, welche Rolle Deutschland und die anderen deutschsprachigen Länder dabei spielten.

Im Auswertungsteil wird die Entwicklung im längeren zeitlichen Fluss und im grösseren kulturellen Zusammenhang erklärt. Mit den neuen Automobilen setzten sich vorher schon angebahnte Entwicklungen fort. Dazu gehört das schnellere Fahren von mehr Fahrzeugen auf stetig besser ausgebauten Strassen. Das Rad der Geschichte begann sich noch schneller zu drehen, und der Dichtestress in den grösser gewordenen Städten nahm zu. Pferd und Kutsche hatten ihren Zenith überschritten und kamen an ihre Grenzen. Die Kutschenbauer traten an Ort, die Maschinenbauer machten schnelle Fortschritte und behoben die Kinderkrankheiten ihrer Gefährte. Erst nach 30 Jahren löste sich das Auto ganz vom Vorbild der Kutsche und erreichte einen ersten Höhepunkt um 1930. Die alten Wagenbauunternehmen kreierten jetzt formvollendete Karosserien. Diese wurden an den Concours d'Elégance, wie auf Laufstegen der Haute Couture-Szene, vorgeführt. Jetzt war – wie einst bei der Equipage – wieder das Gesamtbild ausschlaggebend. Der Kreis schloss sich. Die meisten noblen Karosseriebetriebe starben zwar um 1930 als eigenständige Firmen weg, aber sie hatten just in ihrer Schlussphase einen kreativen Höhepunkt erreicht. Form und Funktion wurden eine Einheit, die beiden Sparten hatten endlich zusammengefunden. Die damals etablierten Karosserien bestimmten die Mode der 1930er Jahre. Sie gelten bis heute als „klassische Periode“ der Karosseriekunst.

Zum Schluss wird der Bogen zu heute geschlagen. Wieder ist ein ähnlicher Wandel im Gang, diesmal vom klassischen Auto mit Verbrennungsmotor zum fahrenden Rechenzentrum mit Elektroantrieb. Wie geht es hier nach der disruptiven Phase weiter? – Die Geschichte wiederholt sich, wieder müssen zwei Sparten zusammenfinden, diesmal die Automobilproduzenten mit Hard- und Softwarespezialisten.



Eleganz zu Pferd und im Wagen

The elegant art of riding and driving

Der feinsinnige französische Zeichner Crafty hielt die alte Herrlichkeit der Amazonen, Reiter und Gespanne von einst mit gekonntem Strich und viel Humor fest. Paris ist sein Schauplatz, wo gegen 1900 unter englischem Einfluss das Reiten, Fahren und der Pferdesport im Leben der Reichen einen hohen Stellenwert einnimmt. Romantisch und sentimental, aber auch bissig und maliziös führen Craftys Zeichnungen auf den Spuren der Haute Volée durch das Paris des Fin de siècle. Der gut ausgebildete Künstler versteht nicht nur viel von Pferden und Wagen, er ist auch ein guter Menschenkenner. Die hier vorgestellte Auswahl von Federzeichnungen vereinigt die gelungensten Bilder Craftys und macht sie erstmals auch im deutsch- und englischsprachigen Bereich bekannt. Craftys bissiger Humor steckt nicht nur in seinen Darstellungen, sondern auch in den zugehörigen Texten, welche den Kommentaren von Andres Furger zugrunde liegen.

With his masterly drawings and a fine eye for detail, the French artist Crafty has bequeathed to us an often humorous record of the equestrian world at the end of the 19th century. His stage is Paris, where the English influence has led to a high prominence of equestrian activities in the lifestyle of the wealthy. Romantic and sentimental, but also trenchant and malicious, Crafty's drawings follow the steps of Parisian high society around Fin de Siècle. In addition to his high artistic skill, Crafty has extensive knowledge of the world of horses and carriages, and he is also a keen observer of human nature. This book represents a selection of his finest drawings and hopes to make them known, for the first time, among the German and English speaking readership. His acrimonious sense of humour is present both in the drawings and in the accompanying texts, a key source for the commentaries by Andres Furger. Crafty's pen captures elegant ladies on horseback in the park as well as four-in-hand coaches.

152 Seiten mit teils vierfarbigen Abbildungen
Querformat 28 auf 20 cm mit Leineneinband
deutscher und englischer Text
Euro 47.-



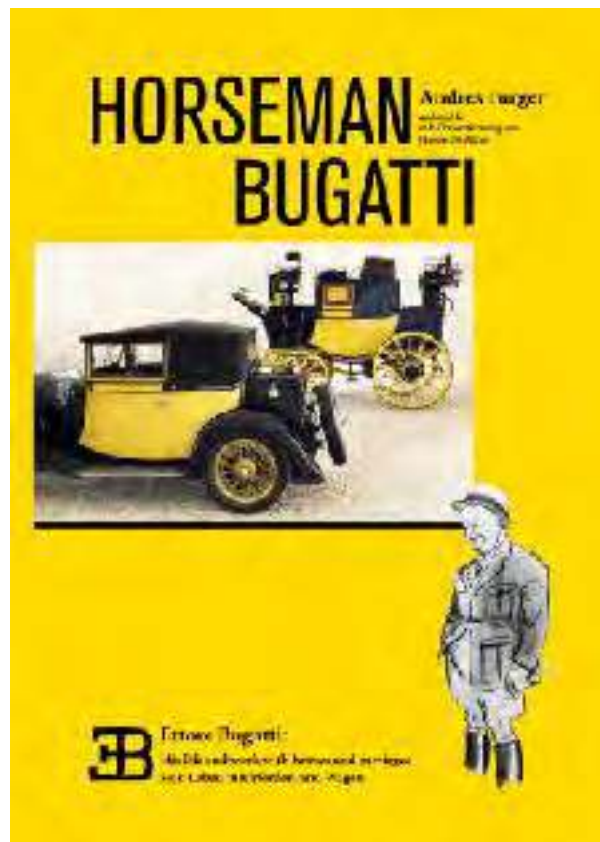
2018 ist das erste Handbuch zum Traditionsfahren erschienen. Es behandelt alle Aspekte dieser Fahrdisziplin, die sich in den letzten Jahrzehnten erfolgreich herausgebildet hat. Sie beruht auf dem traditionellen Fahrspport, wie er in der Zeit um 1900 Mode war.

Das reich bebilderte, über 200 Seiten umfassende Buch kann für den Preis von Euro 68.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com

0033 786 11 79 20

Andres Furger 9 rue verte F-68480 Oltingue



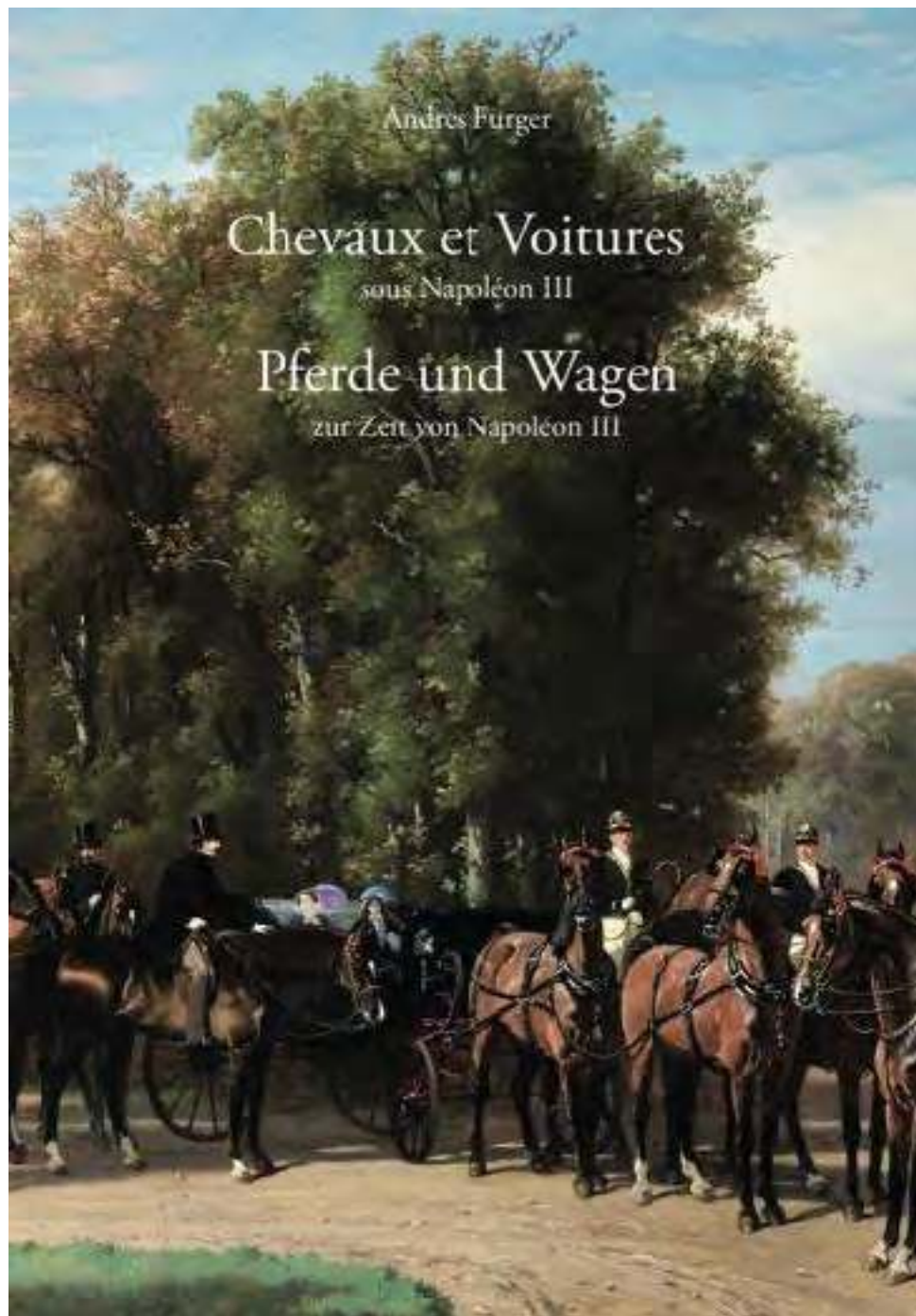
Ettore Bugatti's fast cars, his 'pur sang', are the Thoroughbreds of the automobile industry and as such subject of many books in which his love of horses is just mentioned as a footnote. However, how deep this interest went has not yet been made clear. In the new work 'Horseman Bugatti', his passion for horses is systematically investigated. Tracing the footsteps of Ettore Bugatti as horseman, rider, and whip, the author arrives at some astonishing conclusions: Bugatti (le patron) led the life of a 'gentleman farmer' in Molsheim during the 1920s and 1930s, with a large stable yard, indoor school, harness and tack rooms, and a collection of over 40 carriages. He drove single, pair and team. What his daughter and close friends always suspected has proved to be true: Ettore Bugatti almost preferred his horses to his 'pur sang' on four wheels. When he left Alsace before the Second World War to live near Paris, he took one Royale and a few automobiles with him yet almost all his carriage collection. After years of research the remains of that collection, now spread throughout Europe and the USA, can be catalogued together with their harness. For the first time, the elegant carriages that he designed during the interwar period of the last century for his own use are presented with detailed text and illustrations. These were built during his time in Molsheim and Paris using designs by the master himself, as were the sets of harness with their unique harness furniture. The influence of equipage on the Bugatti brand is also explored here, the well-known 'style fiacre' or 'Bugatti style'. This all creates a lively insight into a hitherto undervalued aspect in the life of the renowned car designer.

Ettore Bugattis „pur sang“, seine mit Vollblütern verglichenen schnellen Automobile sind das Thema vieler Bücher, in denen auch als Randnotizen seine Liebe zum Pferd anklingt. Wie weit diese allerdings ging, war ungeklärt. Im neuen Werk „Horseman Bugatti“ wird seiner Passion für das Pferd systematisch nachgespürt. Auf den Spuren von Ettore Bugatti als Pferdemann, Reiter und Fahrer von sportlichen Kutschen kommt der Autor zu erstaunlichen Schlüssen: In Molsheim führte der „Patron“ Bugatti in den 1920er und 1930er Jahren das Leben eines „gentleman farmer“ mit grossen Pferdestallungen, einer Reithalle, Geschirr- und Sattelkammern und einer Sammlung von über 40 Kutschen. Diese fuhr er Zeit seines Lebens selbst ein- bis vierspännig. Was einst schon seine Tochter und enge Freunde vermuteten, bestätigt sich. Ettore Bugatti waren seine Pferde fast lieber als seine „pur sang“ auf vier Rädern. Als er vor dem Zweiten Weltkrieg das Elsass verliess, nahm er neben einem Royale und wenigen Automobilen fast seine ganze Kutschensammlung mit in die Gegend von Paris. Nach langjährigen Recherchen kann seine heute auf verschiedene Staaten Europas und den USA verstreute Kutschensammlung zusammen mit den zugehörigen Geschirren rekonstruiert werden. Erstmals werden dabei seine eleganten Eigenkonstruktionen von Pferdewagen aus der Zwischenkriegszeit des 20. Jahrhunderts im Detail in Wort und Bild vorgestellt, die er für den Eigenbedarf anfertigen liess. Diese entstanden in Molsheim und Paris nach Entwürfen des Meisters selbst, übrigens ebenso wie die dazugehörigen Pferdegeschirre mit besonderen Beschlügen. Auch dem Einfluss alter Equipagen auf die Karosserien der Marke Bugatti wird hier nachgegangen, dem bekannten „style fiacre“ beziehungsweise „Bugatti style“. Dabei entsteht ein lebendiger Einblick in eine bislang unterschätzte Facette im Leben des bekannten Autokonstruktors.

The richly illustrated book printed as a bilingual edition in both English and German can be ordered for Euro 68.- from:

Das reich bebilderte, zweisprachige Buch kann für den Preis von Euro 68.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com



Bon cavalier et bon meneur dès sa jeunesse en Suisse, Louis Napoléon Bonaparte perfectionna ses talents durant ses séjours en Angleterre. Devenu président, puis empereur des Français, il porta la construction hippomobile parisienne au zénith européen. Quant à ses nouvelles écuries et remises au Louvre à Paris, elles étaient les plus belles du continent. – Quelles voitures utilisait-il pour circuler en ville? Comment voyageait-il vers les champs de bataille? Que s'est-il exactement passé à Sedan? Que reste-t-il de son vaste parc de voitures? S'appuyant sur des recherches approfondies, ce livre vous offre de nouvelles réponses.

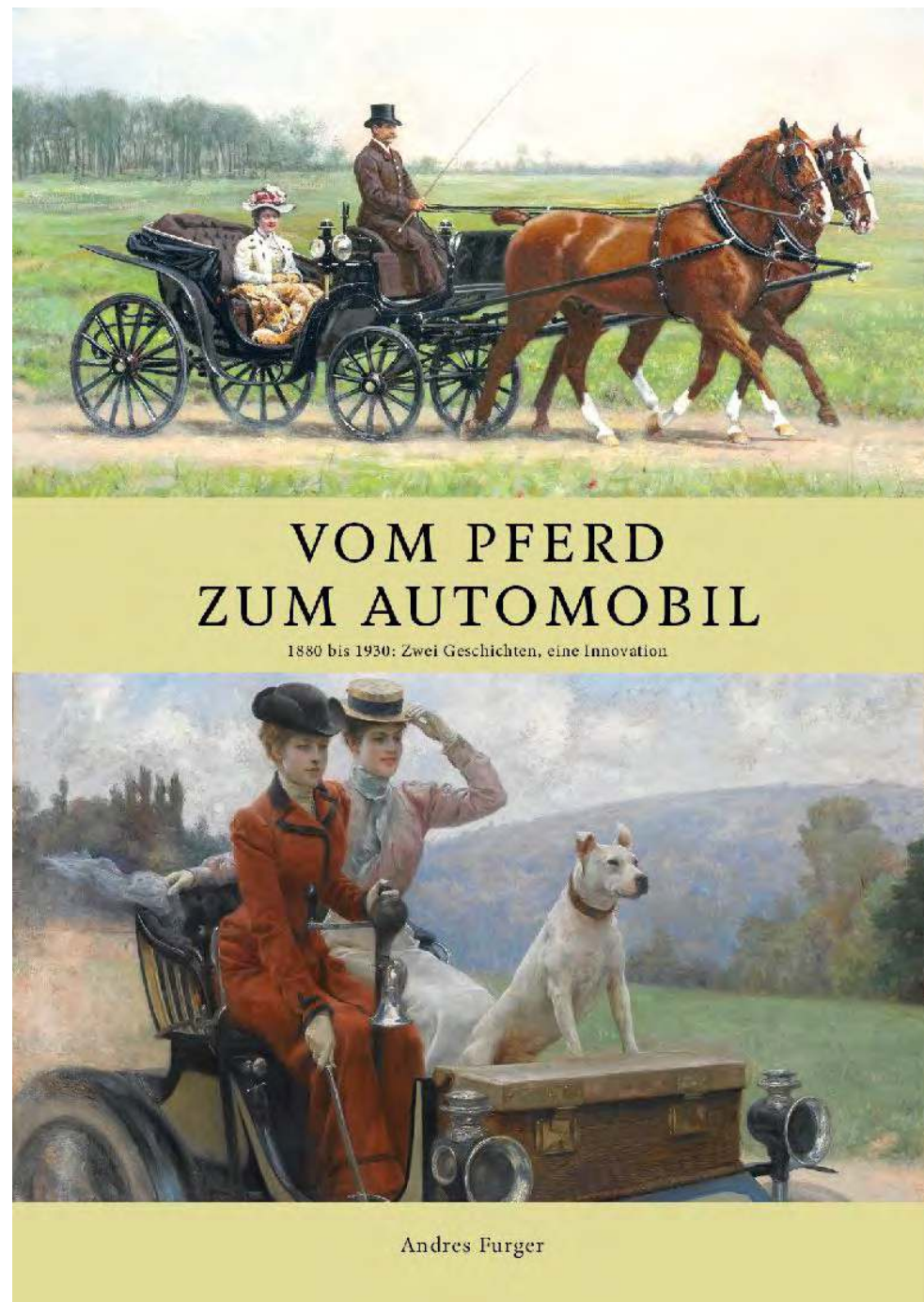
Louis Napoléon Bonaparte war seit seiner Jugendzeit in der Schweiz ein guter Reiter und Fahrer. Er perfektionierte diese sportliche Seite in seiner Zeit in England. Als Präsident und Kaiser Frankreichs brachte er den französischen Wagenbau zur europäischen Hochblüte. Seine neuen Stallungen und Remisen im Louvre von Paris wurden zu den besten in Europa. – Was für Wagen fuhr er in der Stadt? Wie zog er ins Feld? Was genau geschah in Sedan? Was blieb von seinem grossen Wagenpark übrig? Solchen Fragen geht das Buch vertieft nach und gibt darauf neue Antworten.

L'ouvrage richement illustré de plus de 550 pages et dont tous les textes sont en français et en allemand peut être commandé au prix de 78,- euros auprès de :

Das reich bebilderte, über 550 Seiten umfassende Buch mit allen Texten in Französisch und Deutsch kann für den Preis von Euro 78.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com
0033 786 11 79 20

Andres Furger 9 rue verte F-68480 Oltingue



Das Auto besteht seit den Anfängen aus zwei Teilen, dem Chassis (oder der Plattform) mit dem Motor und dem Aufbau, der Karosserie, gewissermassen aus einem unsichtbaren mechanischen Innenleben und der sichtbaren Hülle mit ihrem bequemen Interieur. Hier wird dem Zusammenspiel dieser beiden Teile im Fluss der Zeit nachgegangen und das Schwergewicht auf den Anteil der aus dem Kutschenbau stammenden Karossiers gelegt. Deren Geschichte wurde bislang deutlich weniger untersucht. Damit füllt dieses Werk die Lücke zwischen den Büchern über historische Automobile und jenen über Kutschen. Beim Brückenschlag aus der Tiefe der Geschichte ergeben sich neue Resultate und Perspektiven. Im Zentrum steht die Periode zwischen 1880 und 1930, als die frühen Automobile die Equipagen immer mehr ablösten und gegen 1930 die Gestaltung der Autos einen ersten Höhepunkt erlebten.

Das reich bebilderte, über 250 Seiten umfassende Buch kann für den Preis von Euro 68.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com

0033 786 11 79 20

Andres Furger 9 rue verte F-68480 Oltingue



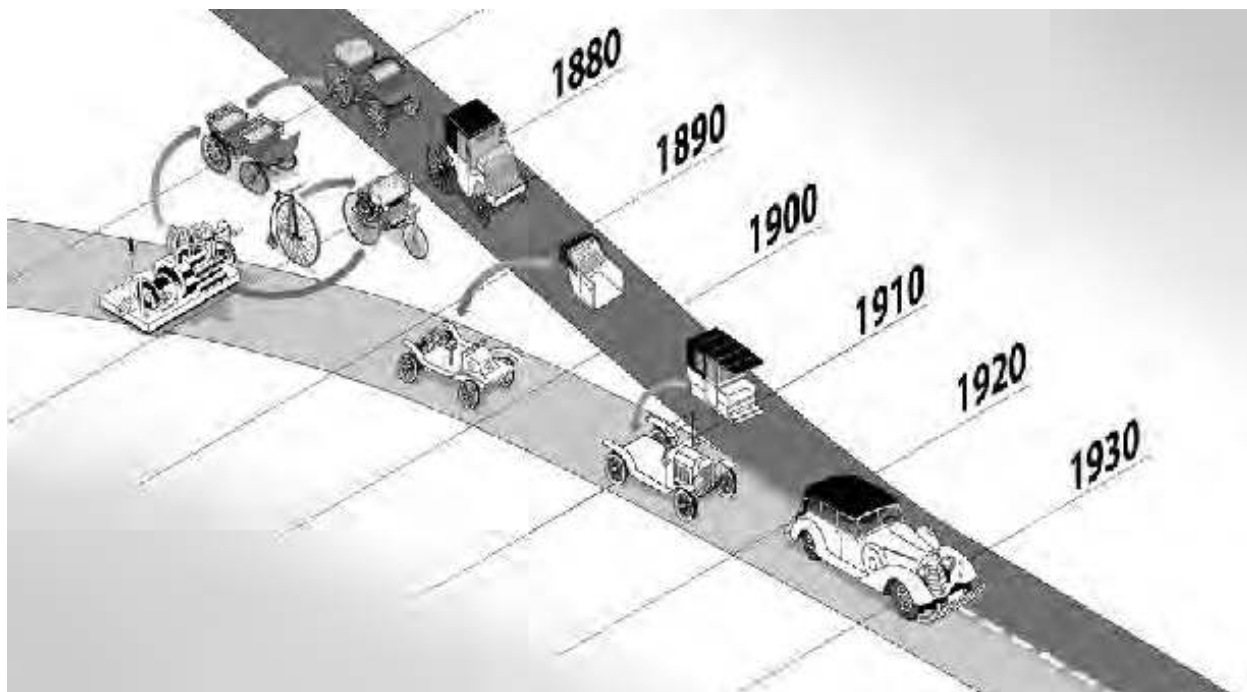
Andres Furger, Kulturhistoriker und ehemaliger Direktor der schweizerischen Nationalmuseen, lebt im Elsass und in der Schweiz, ist aktiver Kutschenfahrer, internationaler Turnierrichter und Autor einiger Bücher zur Geschichte von Pferd und Wagen.

VOM PFERD ZUM AUTOMOBIL

1880–1930: Zwei Geschichten, eine Innovation

Das Automobil besteht bis heute aus zwei Teilen, dem Chassis oder der Plattform mit dem oder den Motoren und der Karosserie. Dieses Buch rollt die Geschichte des zweiten Teils auf, gleicht ihn mit der technologischen Entwicklung ab und all das vor dem Hintergrund der Vorgeschichte, des Pferdewagens. So wird der epochale Wandel vom Pferd zum Automobil nachvollziehbar gemacht. Dazu gehört auch der gesellschaftliche Kontext: Im industrialisierten Europa des 19. Jahrhunderts dreht das Rad schneller, die Zeit wird hektischer, die Städte wachsen.

Die Kutschenbauer gelten um 1900 zunächst als erfolgsverwöhnte und in Halbschlaf verfallen. Dann müssen sie mit nachziehen und den Chassis Kästen aufsetzen. Gross sind die strukturellen und mentalen Unterschiede zu den Chassis- und Motorenherstellern; dort die forschen, technikbegeisterten Ingenieure und Unternehmer mit ihren Grossbetrieben, hier die noblen Gestalter und Hersteller von massgeschneiderten Aufbauten. Dementsprechend sehen die frühen Automobile lange wie halbe Kutschen aus. Allmählich werden die Automobile stärker, leichter und schneller. Nach dem Abflauen der ersten Innovationswelle der Konstrukteure wachen die Karossiers um 1910 auf und bringen neue Karosserie-Formen auf den Markt.



Derweil sind die Pferde in der Stadt an ihre Grenzen gekommen. Einen weiteren Schub weg vom Pferd bringt der Erste Weltkrieg. In den 1920er Jahren werden die exklusiven Kreationen der Karossiers zu fahrenden Skulpturen, die an „Concours d’Elégances“ Furore machen. Form und Funktion wachsen zusammen, das Automobil erreicht in den 1920er Jahren seinen ersten Höhepunkt.

Wie bei den Equipagen 30 Jahre zuvor liegen aber wieder Höhepunkt und Fall nahe beisammen. Die Weltwirtschaftskrise von 1929/30 bricht vielen eigenständigen Karosseriebetrieben das Genick. Die Qualität ihrer Arbeit aber bleibt der Massstab und wird von den grossen Marken weitergeführt, die jetzt unter einem Dach ganze Autos bauen.

Anfängliches Zögern gegenüber einer unterschätzten Innovation, langsames auf den Zug aufspringen, dann erfolgreiches Mitziehen? Einen solchen Prozess im Sinne der disruptiven Technologie mit den entsprechenden Begleitphänomenen erleben wir heute wieder beim Wandel zur Elektromobilität.

Open-access: www.librumopen.com oder www.andresfurger.ch

Printausgabe: Zu erfragen gegen einen Unkostenbeitrag bei andresfurger@gmail.com