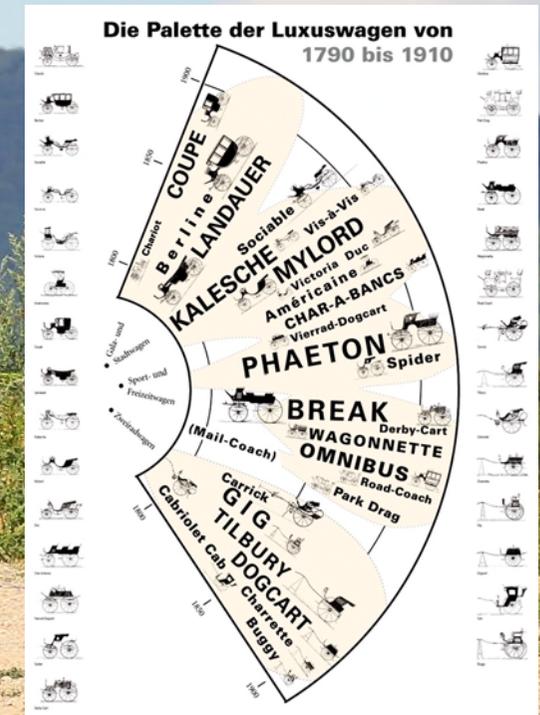


# FAHREN und FORSCHEN

mit und über Pferd und Wagen

von  
Andres Furger





© Copyright by  
**Andres Furger**  
9 rue verte  
F-68480 Oltingue  
andresfurger@gmail.com  
[www.furger.eu](http://www.furger.eu)

Layout: Jessica Flubacher und Pascal Kemper

Lektorat: Christina Stohler-Müller und  
Michael Hädrich

Fassung vom 24.4.2025

Umschlag vorne:  
Unterwegs in den Vogesen 2017  
(vgl. S. 95, Foto François Durand)  
und Schema aus dem Werk «Kutschen Europas» (vgl. S. 49)

Umschlag hinten:  
Streckenfahrt in Cuts 2015 (vgl. S. 73)  
und mein Lusitano Miguelista (vgl. S. 123)

## Dank

Mein herzlicher Dank geht an alle, die mich in den letzten gut 40 Jahren auf meinem Weg mit Pferden, Wagen und diesbezüglichen Forschungen begleitet und unterstützt haben!

# INHALT

VORWORT	4
A. ANFÄNGE IN BASEL	5
B. ZÜRICH UND FOKUS SCHWEIZ	19
C. ELSASS UND INTERNATIONALER FOKUS	43
D. WEITER GEHTS ÜBER 70	105
LISTE DER PUBLIKATIONEN	156
ABBILDUNGSNACHWEIS	158
ZUSAMMENFASSUNG	159

## Vorwort

«FAHREN und FORSCHEN» – Der Titel drückt das Wechselspiel zwischen einem Bereich meines Privatlebens und meiner beruflichen Tätigkeit aus. Ein Auftrag als Museumskurator führte mich zum Wagenfahren, und umgekehrt stimulierte diese Freizeittätigkeit meine Forschungsarbeit im Bereich historische Wagen und Fahrpferde. (Zum Berufsleben als Archäologe und Museumsmann verfasste ich parallel eine zweite Dokumentation mit dem Titel «Archäologie – Geschichte – Museen» (geplant unter BO auf der Webseite [furger.eu](http://furger.eu)).

Bezüglich Pferd und Wagen wurde ich in eine fundamentale Umbruchsituation hineingeboren. Als Kind erlebte ich noch das Vorfahren der Gemüsefrau und des Milchmanns mit Pferd und Fourgon. Um 1980 konnten noch letzte Vertreter der Generation erlebt und befragt werden, die im Alltag mit und von Pferden gelebt hatten. Darauf folgte das sukzessive Verschwinden der Gespanne im Straßenbild. Heute, nach dem Aussterben der Generation um 1900, ist der Faden zur alten Pferdewelt gerissen. Das leise Verschwinden alter Traditionen wird generell viel weniger wahrgenommen als das neu Hinzukommende. Diese Erkenntnis trug wesentlich zu meinem Engagement als Forscher über Kutschen, Pferderassen und damit verbundene Berufe bei.

Zum Forschen gehört das Publizieren. Schreiben zwingt zur Klarheit. Als ausgebildeter Kulturhistoriker fiel es mir wohl etwas leichter als anderen, Beiträge zum wenig beachteten Forschungsgebiet Pferd und Wagen zu verfassen. Meine Bücher und Papers zu diesem Thema werden im Folgenden durch grau hinterlegte Seiten hervorgehoben.

Andres Furger, im April 2025







## Wie es 1981 mit den alten Kutschen begann

Als an der Universität Basel ausgebildeter Archäologe und Historiker übernahm ich 1981 eine Kuratorenstelle am dortigen Historischen Museum. Neben der archäologischen Abteilung war die «Allgemeine Abteilung» mit zu übernehmen, zu der auch historische Verkehrsmittel gehörten. Kurz nach Stellenantritt musste innert Monaten ein Museum für Kutschen und Schlitten eingerichtet werden. Dafür stand die abgebildete, nach einer Gartenbauausstellung leer gewordene stattliche Scheune in Brüglingen bei Basel zur Verfügung.

Ohne Vorkenntnisse im Bereich Kutschen und Schlitten machte ich mich an die Arbeit, durchforstete die wenige dazu bekannte Literatur und ordnete die vorhandenen Museumsbestände. Dafür wurde die Möglichkeit genutzt, mit der Materie noch vertraute ältere Zeitzeugen zu befragen. Dazu gehörten der Carrossier in dritter Generation, Alfred Heimburger, und der Fabrikantensohn und Sammler Robert Sallmann. Zeitgleich begann ich ein persönliches Archiv zu diesem Thema aufzubauen.



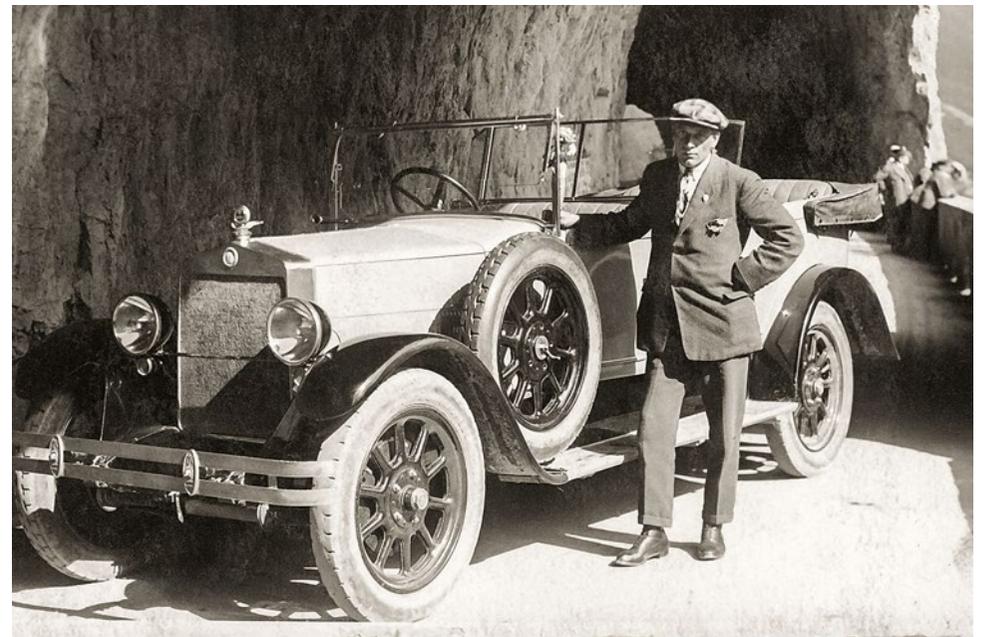
Als die in Depots eingelagerten Museumsbestände gereinigt und für die Aufstellung im neuen Museum vorbereitet waren, bemühte ich mich um weitere erhaltene Wagen, vor allem historische Ensembles im Besitz anderer Institutionen und von Privaten in der Region. So kam der Wagenpark des in Basel einst bekannten Industriellen Alexander Clavel dazu, der im frühen 20. Jahrhundert im schlossartigen Wenkenhof bei Riehen ein aristokratisches Leben geführt hatte. Zu seinen Kutschen gehörte der links abgebildete Phaeton der Basler Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe. Das neue kleine Museum machte wieder erlebbar, dass Basel im 19. Jahrhundert als die Stadt in der Deutschschweiz mit den schönsten Equipagen gegolten hatte.

## Zwei Vorfahren als Spiegel des Wandels

Von meinen Eltern und meiner Jugend her gab es für mich, der 1948 geboren wurde, keine besondere Affinität zu Pferden. Reiten war in der Familie kein Thema. Aber in meiner Kindheit gehörten noch einige Gespanne zum Strassenalltag. Der Milchmann kam im Vorort Binningen bei Basel wie die Gemüsefrau aus dem Elsass mit dem Pferd vor das Haus gefahren. Auch der Landwirt in der Nähe spannte am Sonntag seine Pferde vor den fein herausgeputzten «Bregg». In der Stadt imponierten letzte schwere Fuhrwerke. Dazu gehörte auch der Brückenwagen meines oben rechts abgebildeten Grossonkels Fritz Jundt, der Fuhrmann im Baugeschäft Stamm war. Noch heute sehe ich ihn mit seinen schweren Belgiern Gerüststangen ausfahren. Als Kind der 1950er Jahre hatte man Respekt vor Pferden und ihren Betreuern. Aber man bekam auch mit, dass sie den schnelleren Verkehrsfluss der neuen Automobile zu behindern begannen. Fortschritt war angesagt! Diesen verkörperte mein Grossvater mütterlicherseits, Heinrich Jundt. Er, deutlich jünger als sein Bruder, war schon ganz den neuen Autos zugetan. Das zeigt das Bild rechts unten. Stolz liess er sich im Juni 1927 auf der Axenstrasse mit seinem Fiat 503 abbilden.

Der eine Bruder bleibt bei den Pferden, der andere wird Autofan! Diese Koexistenz war typisch für die Zwischenkriegszeit. Denn die Übergangszeit vom Pferd zum Automobil dauerte länger als viele meinen. Dieses Thema beschäftigte mich später und führte im Jahre 2022 zum Buch mit dem Titel «Vom Pferd zum Automobil».

Aber zurück ins Jahr 1981. Nach wenigen Monaten Vorbereitungszeit konnte die Scheune in Brüglingen als Museum für historische Schlitten und Kutschen eröffnet werden. Damals wurde mir durch Recherchen bewusst, dass in der Grenzstadt Basel lange die besten Wagenbauer der Schweiz tätig gewesen waren, allen voran die genannte Firma Kauffmann.





## Museumsfahrten ab 1981

Zur Eröffnung des Kutschenmuseums in Brüglingen mit etwa 20 historischen Fahrzeugen bot ich 1981 drei Gespannfahrer aus der Umgebung auf und stellte ihnen historische Wagen zur Verfügung. Diese führten sie den Vernissage-Gästen in Bewegung vor. Dieser Auftritt faszinierte mich derart, dass ich sogleich beim jungen Daniel Würigler aus dem Leimental Fahrunterricht zu nehmen begann. Er hatte damals eben Freiburger-Pferde angeschafft. Diese ließ er mir nach einigen Monaten Lehrzeit für eigene Museumsfahrten aus, wie sie links abgebildet sind. Dabei machte die Direktion mit. Links unten sitzen auf dem Break de chasse von Kauffmann der Direktor und sein Stellvertreter bei der Fahrt zur Barfüsserkirche. (Heute bin ich nicht mehr ganz so stolz auf gewisse Details meines damaligen Auftritts auf dem Kutschbock.) Durch solche Fahrten und Zeitungsberichte darüber wurde das neue Museum bald rege besucht. – Neben meiner Tätigkeit als Archäologe setzte ich die Recherchen zur Geschichte von Basler Kutschen fort und hatte bald soviel Material zusammen, dass 1982 das unten abgebildete Büchlein herausgegeben werden konnte.



## Familienferien 1982

Die Begeisterung für historische Wagen und die vorgespannten Pferde liess das Kutschieren zu einem Hobby werden. Bald schaffte ich mir einen ersten Wagen an. Im nahen Elsass konnte ein Phaeton-Break bei Schloss Hagenthal aufgespürt, einem Landwirt günstig abgekauft und im Dunkeln mit Daniel Würgler auf Waldwegen über die Grenze gefahren werden.

Zuhause folgte in der Garage die eigenhändige Restaurierung nach den Grundsätzen des auf S.12 erwähnten alten Wagenmalers. Abends und an Wochenenden wurde die verblichene Farbe abgeschliffen und der Wagen neu bemalt. Dazu kam ein neues Stoffdach über dem Steckverdeck.

Kaum war der Wagen neu hergerichtet, wurde probeweise angespannt. Dazu diente der sehr zuverlässige und stämmige Freiburger Hector aus dem Stall von Daniel Würgler in Biel-Benken. Das erlaubte mir meinen älteren Sohn Basil mitzunehmen, der auf dem oberen Bild mit abgebildet ist.

Bald war noch mehr Abenteuer angesagt, eine Woche Ferien mit Ross und Wagen auf Römerstrassen durchs Elsass! Dafür wurde das unten abgebildete stabil gebaute Fuhrwerk angeschafft, ursprünglich ein Bockwagen mit hinterem Aufsatz für Kleintiertransporte. Diesen stattete ich wieder mit einem Dach aus, sodass die beiden Kinder im Wagen schlafen konnten, ich und Ursula im mitgebrachten Zelt. Das Pferd wurde dabei nachts auf Bauernhöfen eingestellt.





## Fasnachtskutscher in den 1980er Jahren

Seit dem 19. Jahrhundert gehört das Pferd zur Basler Fasnacht. Als Kind hatte man riesigen Respekt vor dem «Vortrab» grosser Cliques mit drei oder mehr Pferden nebeneinander. Sie bahnten den Trommlern und Pfeifern den Weg durch die Zuschauermenge. Ein anderer Brauch mit Pferden waren die «Chaisen», mit denen im «Cortège» die alten vornehmen Baslerinnen und Basler persifliert wurden. Das Fahren einer Chaise war im Winter eine gute Einnahmequelle für die Pferdehalter im Leimental. Also animierte mich Daniel Würigler dazu, sein mittlerweile zweites Gespann an der Fasnacht zu übernehmen. Gesagt – getan. Es war gefährlich und lehrreich zugleich, zwischen den vielen Zuschauern die Pferde im Zaum zu behalten. In den Pausen durften meine Buben auf dem Bock Platz nehmen. Die Zuschauer liebten unsere Auftritte. So bekam ich spontan von einer älteren Dame die links oben abgebildete Bürste geschenkt, nachdem ich auf einem kleinen Platz meinen Mylord elegant gewendet hatte. (Heute sind die Chaisen an der Basler Fasnacht am Verschwinden, auch wegen Kritiken aus Tierschutzkreisen.)



## Hochzeitskutscher in den 1980er Jahren

Eine zweite Einnahmequelle für Pferdehalter in Basels Umgebung waren seit über 100 Jahren Hochzeitsfahrten. So kam es, dass ich – wieder für die Fuhrhalterei Würgler – an Wochenenden regelmässig als Hochzeitskutscher aufgeboden wurde. Als Wagen wurden dabei nicht mehr wie früher elegante Coupés eingesetzt, sondern offene Landauer, in denen das Brautpaar besser zur Geltung kam.

Als Hochzeitskutscher waren meist Landwirte aus den umliegenden Dörfern tätig. Sie hatten das Fahren von ihren Vätern gelernt und meist Dienst in der Kavallerie geleistet. Dort gehörte das Fahren noch länger zum Ausbildungsprogramm. Von diesen Älteren lernte ich viel, unter anderem vom rechts oben im Vordergrund abgebildete Jacques Butz, einem alten Kavalleristen und bedeutenden Kutschensammler.

Die Kutscher wurden damals von den Hochzeitsgästen noch nach alter Art von oben herab behandelt und ganz selbstverständlich geduzt. Das war für mich eine besondere Erfahrung, die ich aber als archäologischer Ausgräber, oft wie ein Bauarbeiter gekleidet, schon erfahren hatte. Geschadet hat das für das spätere Leben nicht, im Gegenteil.

Das Bild rechts unten zeigt eine Fahrt im Jahre 1984. Hin und wieder verlangten gut Betuchte vier Pferde vor ihrem Hochzeitswagen. Das war für mich als junger Fahrer eine Herausforderung. Nicht nur, dass man oft ein oder zwei Stunden für die Anfahrt brauchte, die Rückfahrt war oft erst im Dunkeln und nur im Schein der alten Kerzenlaternen am Wagen möglich. Nicht selten musste man im Wald auf dem Nachhauseweg die Vorpferde ihren Weg selber suchen lassen, ein unheimliches Gefühl für den Kutscher. Später lernte ich, dass Pferde im Dunkeln besser sehen als Menschen.





## Letzte Schlittenfahrt auf dem Basler Münsterplatz 1985

Basel war im 19. Jahrhundert nicht nur bekannt für seine edlen Kutschen-  
gespanne, sondern auch für seine winterlichen Schlittenfahrten. In jedem  
vornehmen Basler Haus stand in den Remisen auch ein nobler Schlitten.  
Dieser wurde besonders dann hervorgeholt, wenn die «jeunesse dorée»  
der Stadt eine kollektive Schlittenfahrt ins nahe Lörrach organisierte.  
Die Zusammenkunft der Jungmannschaften begann jeweils auf dem  
Münsterplatz vor Publikum. (Diesem Thema ist das auf der nächsten  
Seite vorgestellte E-Paper gewidmet.)

Eine solche Schlittenfahrt organisierte ich im Januar 1985 spontan,  
nachdem Schnee gefallen und Kälte angesagt war. Dabei ging es auch  
wieder um die Propagierung des Museums in Brüglingen mit seiner gut  
bestückten Schlittensammlung.



Bei dieser Aktion wurde auch der für das Museum in schlechtem Zustand  
zurückgekaufte und kurz zuvor integral restaurierte Schlitten «Wurst»  
eingesetzt (Bild links oben). Zeitzeuginnen hatten mir dazu berichtet,  
unter der Pelzdecke habe öfters eine Hand diskret zur anderen gefunden,  
und daraus sei manch ein Bund des Lebens geworden. Diesen Schlitten  
also vertraute ich Daniel Würigler mit seinem Viererzug an, derweil ich  
neben ihm den Groom spielte (Bild links unten).

Damals gab es noch Handwerker aus der alten Kutschenzeit. Dazu gehörte  
der letzte Wagenmaler Basels namens Rudolf Meier-Börlin. Er meldete  
sich bei mir als Pensionierter und begann sogleich, die «Wurst» in einer  
improvisierten Werkstatt im Brüglinger Museum herzurichten und in  
Handlackierung mit englischem Kopal Lack aus seinen alten Beständen  
nach den erhaltenen Spuren und historischen Fotografien zu bemalen.

E-Paper

## «Wintervergnügen mit Pferdeschlitten – Historisches aus Basel und der Schweiz»

Das Paper entstand im Jahre 2023 und damit rund 40 Jahre, nachdem ich mich mit der Materie historische Kutschen und Schlitten zu beschäftigen begonnen hatte. Mittlerweile war mir vollends bewusst geworden, mit den in den 1980er Jahren geführten Zeitzeugen-Befragungen und Erlebnissen selbst zu einer Art Zeitzeuge geworden zu sein. Dabei konnte auf mein Archiv zurückgegriffen werden, in dem meine Handnotizen samt einigen Fotos abgelegt waren. Dazu kamen im Laufe der Zeit neue Quellen von Leuten, die mich bei den Recherchen unterstützten. So kamen die beiden Bilder rechts zusammen, oben ein Druck des Basler Künstlers Burkhard Mangold und unten eine Lithographie von dessen Lehrer Niklaus Stoecklin. Mit seinem Enkel Nicolas Lüscher, Fahrer, Sammler und Initiant eines projektierten Kutschenmuseums in Riehen, bin ich seit langem freundschaftlich verbunden.

Im E-Paper über die früheren Basler Schlittenfahrten sind die diesbezüglichen Quellen der Jahrhunderte zwischen der Frühen Neuzeit und dem 20. Jahrhundert zusammengestellt und die bildlichen Quellen dazu vorgestellt. Überdies wird der Brauch der kollektiven Schlittenfahrten in den grösseren Kontext der Schlitten- Promenaden Europas gestellt.

(Das E-Paper ist auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C18 digital abrufbar.)





## Training in der EMPFA in Bern

Um 1970/1980 erlebte das Kutschenfahren als neuer Sport einen Hype. Dabei spielte der englische Prinzgemahl, SKH Prinz Philip Duke of Edinburgh, als aktiver Gespannfahrer und Präsident der FEI eine führende Rolle (dazu auch S.108/09).

Schweizer Fahrer waren schon bei den ersten Wettbewerben vorne mit dabei, vor allem solche aus der 1890 gegründeten Eidgenössischen Militär-Pferde-Anstalt, abgekürzt EMPFA. Diese in Bern tätige Institution war nach der Auflösung der Kavallerie im Jahre 1972 als letzte militärische Pferdeanstalt deshalb übrig geblieben, weil die Truppengattung Train weiter mit Pferden versorgt werden musste. Noch gab es dort neben dem freundlichen «Oberfahrer» Niederhäuser einige Fahrspezialisten, bei denen auch Zivilisten Kurse buchen konnten.

Also meldete auch ich mich für Fahrkurse zur Weiterbildung in dieser alten Institution an. In den Ferien erlebte ich dann dort frühmorgens den Morgenappell wie oben links abgebildet mit. Dann wurden wir jeweils einem der Fahrer zugeteilt, alles Berner Bauernsöhne. Sie hatten, wie der links unten Abgebildete zuweilen eine starke Hand und ihren Spass daran, wenn wir, die sie als «junge Städter» wahrnahmen, abends das Weinglas nur noch zitternd aufnehmen konnten.



Im Rückblick gesehen war die Fahrausbildung nach militärischer Art lehrreich. Bald danach war dies nicht mehr möglich, schon 1991 wurde die Anstalt aufgelöst und in ein ziviles Pferdezentrum umgewandelt. Dieses NPZ kämpft heute um das Überleben am alten Ort. – Das Schicksal dieser Institution ist ein guter Spiegel des im Vorwort angesprochenen Wandels. (Die beiden Bilder stammen im Gegensatz zu fast allen Fotos in diesem Paper nicht aus meinem Archiv, sondern aus einem Buch über die EMPFA).

## Fahren als Sport mit «Marathon»

Im Rahmen des erwähnten Kutschen-Fahrspportes nahm ich auch an Fahrwettbewerben teil. Die Bilder rechts wurden in Oberwil im Jahre 1985 aufgenommen. Sie zeigen oben meinen Auftritt in der Dressurprüfung mit dem eigenen Phaeton-Break und unten eine Situation während der Geländeprüfung. Dabei musste eine steile Böschung hochgaloppiert werden. Für diesen «Marathon» dienten neu entwickelte Wagen aus verschweissten Stahlrohren. Prompt brach bei dem damals ausgeliehenen Probewagen das hintere Standbrett unter dem Gewicht des Mitfahrers weg.

Neben dem Fahrer nahm damals ein «Bockrichter» Platz, der der Fahrkunst der Teilnehmenden ausgeliefert war. Zu dieser Gilde gehörte auch der S. 23 abgebildete Zürcher Freund Alex Sieber, der an einem internationalen Turnier neben SKH Prinz Philip als Viererzugfahrer gesetzt wurde. Dabei meinte dieser als erstes zu ihm, übrigens in bestem Deutsch: «Sie wissen, dass ich wiederholt meinen Wagen umgeworfen habe?» Tatsächlich hatte er zu Beginn seiner aktiven Fahrsport-Zeit alte Kutschen aus den Royal Mews beschädigt zurückstellen müssen. Er war es aber auch, der den neuen Stahlwagen den Weg bahnte. Dazu äusserte er sich auch mir gegenüber (S.108/109).





### Der Nachbau eines keltischen Streitwagens im Test

1986 wurde ich vom Bundesrat zum Direktor des Schweizerischen Landesmuseums mit Hauptsitz in Zürich gewählt. Zunächst wohnte ich mit der Familie noch weiter in Ettingen im Leimental und pflegte dort an den Wochenenden mein Hobby weiter. So kam es, dass hier und mit Daniel Würigler der 1987 nach meinen Plänen entwickelte Nachbau eines keltischen Streitwagens getestet wurde. Ich schlug damit den Bogen von meinem archäologischen Spezialgebiet zum neuen Hobby. Gleichzeitig entstand so ein Ausstellungsobjekt für die Schausammlung des Landesmuseums. Der Nachbau beruhte auf im Museum ausgestellten Funden aus La Tène sowie neuen Ausgrabungsbefunden, die auf eine frühe Federungsart von Keltenwagen hinwiesen. Das Hauptziel war der praktische Nachweis der Fahrbarkeit meiner Rekonstruktion eines Streitwagens mit schwingend aufgehängter Plattform.



Der von einem alten Wagner rekonstruierte Streitwagen wurde 1987 samt dem in Werkstätten des Landesmuseums gefertigten Ledergeschirr und Holzjoch nach Biel-Benken gebracht. Das behutsame Anspannen klappte schon mal. Dann setzte sich Daniel Würigler als Kutscher vorne hin, ich stellte mich als Krieger mit Schild und Lanze hinten auf die Plattform. Zunächst ging alles gut, auch der anschließende Galopp über ein Stoppelfeld. Bis ich das nachahmen wollte, was Caesar beschrieben hatte: Der Krieger stellt sich beim Angriff auf das Rückenjoch und wirft von dort im Fahren den Speer auf den Gegner. Das machten wir zunächst im Stehen. Aber dann: Wie ich zum Wurf aushole und die Speerspitze in das Gesichtsfeld der Pferde gerät, geht das Gespann los, katapultiert mich rücklings nach hinten; ich drehe mich im Flug und lande seitlich neben dem rechten Rad. Meine Schwägerin, die alles fotografisch dokumentiert, drückt in diesem Moment leider vor Schreck nicht ab, sonst könnte links auch der Flug eines experimentellen Archäologen abgebildet werden ...



Publikation und E-Paper

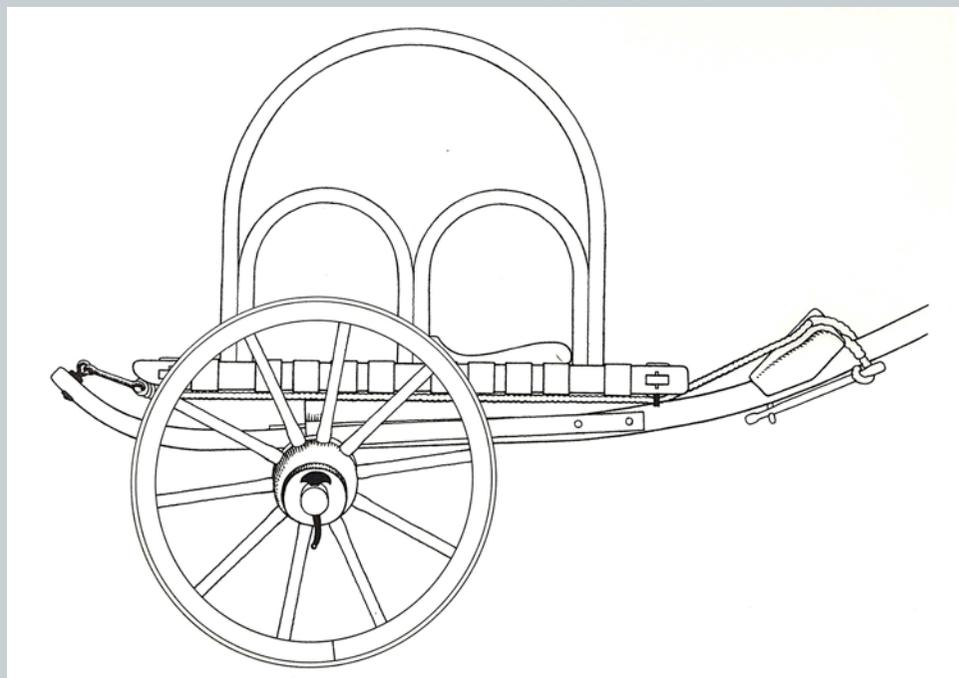
### «Der gefederte keltische Wagen und seine kulturgeschichtliche Einordnung»

Die Fahrversuche mit dem nachgebauten Keltenwagen wurden publiziert in der «Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte», Band 50, 1993, S. 213-222 unter dem Titel «Der keltische Streitwagen im Experiment. Nachbau eines essedum im Schweizerischen Landesmuseum». Der rekonstruierte Wagen fand auch Eingang in den Katalog der Sonderausstellung «Les Celtes» in Venedig: «Le char de combat – la reconstruction au Musée National Suisse», Bompiani, 1990, 356-359.

(Als E-Paper ist der Artikel auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C 2a digital abrufbar.)



Denar des L. Hostilius Saserna um 50 v. Chr. mit einem besiegten, langhaarigen Gallier auf der Vorderseite (wohl Vercingetorix) und einem keltischen Streitwagen auf der Rückseite als Symbol für die besiegte feindliche Armee. Sie zeigt auch die für die Kelten übliche Wagenbesetzung mit sitzendem Lenker und stehendem Kämpfer.





## Ausfahrt im traditionellen Stil 1986

Beim neuen Fahrsport mit Stahlwagen wurden für mein Gefühl die Pferde zu sehr strapaziert. Lieber war mir das damals parallel aufkommende «Traditionsfahren» mit historischen Wagen, das sich in jener Zeit zu einer zweiten Fahrdisziplin herausbildete.

Im letzten Jahr meiner Basler Zeit hatte ich eine Ausfahrt von Traditionsgespanssen mit Beteiligungen aus der ganzen Schweiz organisiert. Sie führte von Brüglingen aus in die östlich von Basel liegende, parkartige Landschaft der «Langen Erlen» und zurück auf den Basler Münsterplatz. Die Rundfahrt wurde deshalb zur Publikumsattraktion, weil die «Basler Zeitung» das Streckenprogramm mit einer eigenen Beilage ankündigte.

Dafür wurden vorher Bilder wie das links abgebildete aufgenommen. Es zeigt meine Frau und mich mit der Gattin des Fotografen in der Mitte als Mannequins. Am Cortège nahmen unter anderen der Fünferzug von Daniel Würigler vor einem Postwagen und der Viererzug von Alex Sieber vor seiner englischen Coach teil (Bild oben links). Alle Teilnehmer bekamen eine Stallplakette.







## Weitere Fahrausbildung im Nationalgestüt Avenches 1989

Neben der S. 14 erwähnten Militäranstalt wurde in der Schweiz der 1980er Jahre das Gespannfahren nach traditioneller Art auch im Haras national von Avenches gepflegt. Die Hauptaufgabe war und ist dort die Haltung von Hengsten der einzigen verbliebenen Schweizer Pferderasse, des Freibergers. Dort wurden nach alter Art die Zuchthengste regelmässig gefahren. Auch im Gestüt konnte man damals Fahrunterricht buchen. Lehrmeister war der legendäre Fritz Weyermann, ein kleiner stämmiger Waadtländer mit O-Beinen, wie dies damals bei vielen langgedienten Reitern zu sehen war. Er unterrichtete mich und Alex Sieber auf sympathische Weise und liess uns oft die Zügel führen. Wenn die Zuchthengste frech wurden, nahm er die Viererzugpeitsche selbst in die Hand und liess den Schlag exakt über den Köpfen der Vorpferde knallen; dann war für längere Zeit Ruhe im Gespann. Zum Gestüt gehört – wie in der EMPFA auch – eine bedeutende Wagensammlung, neben Einfahrwagen vor allem Geschenke von Offizieren, die ihre Remisen vor Jahrzehnten aufgegeben hatten. Daraus stammt das untere Bild eines Zweirads von Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel.



## In Zürich ab 1987 unterwegs

Im Verlaufe des Jahres 1987 erfolgte der Umzug mit Familie nach Zürich. Dort gab ich das Fahren nicht auf, sondern pflegte es wiederum mit Leihpferden weiter. Auch die handwerkliche Arbeit an alten Kutschen und mit Leder ging weiter, jetzt in einer Garage in Meilen am See.

Dorthin kam der rechts abgebildete Char-de-côté, ein Schweizer Wagenmodell (dazu S. 22). Mit diesem konnte gut einspännig gefahren werden. Im Rahmen der von Zürcher Kutschenfreunden organisierten Fahrten ging es immer wieder durch die Stadt und über die Limmat (Bild rechts oben auf der Rathaus-Brücke).

Eine anderes Ziel solcher Fahrten führte in den historischen Rieter-Park in Zürich-Wollishofen. Dafür lieh ich mir im Jahre 1987 von einem Hochzeitskutscher im Aargau vier Rappen aus und spannte einen Jagdwagen von Heimburger in Basel an, besetzt mit meinen aus Basel angereisten Eltern.

(Das auf Seite 42 erwähnte E-Paper ist der Basler Carrosserie Heimburger gewidmet.)



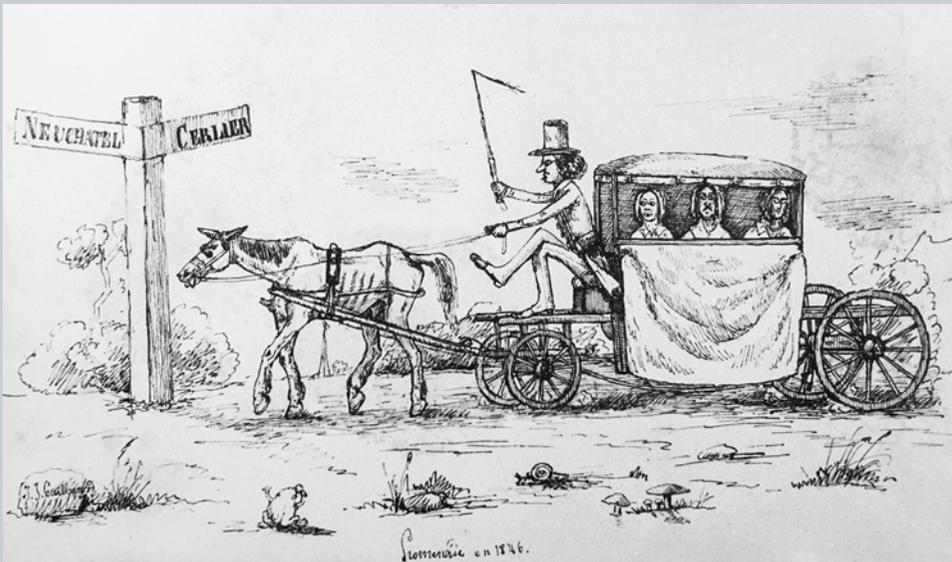
E-Paper

## «Der Char-de-côté – The national carriage of Switzerland»

In dieser 2015 publizierten Arbeit dreht sich alles um das vor allem in der Westschweiz ehemals weit verbreitete Fahrzeugmodell Char-de-côté, das im älteren Sprachgebrauch auch Char-à-côté oder häufiger Char-à-banc/Char à banc(s) genannt wurde, deutsch auch Bankwagen. Wie schon beschrieben, fuhr ich selber eine zeitlang ein solches Modell (Bild links oben) und rollte auch vor diesem Hintergrund die Geschichte dieses besonderen Wagens auf. Er erwies sich als Nationalwagen der Schweiz!

Der Untertitel des Papers «The national carriage of Switzerland» ist einer Passage aus «Murray's Handbook for Travelling in Switzerland» von 1838 entnommen. Das französische Pendant dazu findet sich in den «Mémoires» der Mademoiselle Avrillion von 1835, einer ehemaligen Hofdame der französischen Kaiserin Joséphine. Sie bezeichnete den Char-de-côté darin ausdrücklich als «voiture ... nationale en Suisse».

Dieses Modell hat einen interessanten kulturgeschichtlichen Hintergrund: Als die Schweiz mit Alpen und Jura um 1800 zu einer beliebten Reisedestination von ausländischen Touristen wurde, mussten diese am Fuss der Berge wegen der dort schmaler werdenden Strassen auf die üblichen bequemen Kutschen verzichten und auf leichtere und schmalere Fahrzeuge örtlicher Fuhrhalter umsteigen. Das war eben der extra dafür schmal gebaute Char-de-côté mit seiner Längsbank, wie er links unten auf einer alten Federzeichnung abgebildet ist. (Das E-Paper ist auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C6a digital abrufbar.)



## Interlaken 1990

Um 1990 hielt die neue Begeisterung für das alte Kutschenfahren in Europa weiter an. Die Erinnerung an alte Traditionen war noch nicht ganz verblasst, vor allem in Orten wie Interlaken nicht, wo eine Anzahl Mietkutschen weiter unterwegs war. So kam es, dass der damalige Direktor des Grand-Hôtel Victoria-Jungfrau meinen Freund Alex Sieber, Chef der Schweizer Sportfahrer, anfragte, ob er einen Kutschencorso vor dem Hotel in Interlaken organisieren könne. Dieser sagte sofort zu. Die Hauptaufgabe war, spezielle Hotelgäste auf eine Wiese zu einen «déjeuner sur l'herbe» zu fahren. Ich machte mit meinen Char-de-côté mit. Mein Einspannerwagen war dabei das hässliche Entlein unter den Fahrzeugen, zumal mehrere Viererzüge mit grossen Wagen mitfahren. Aber er passte in die Gegend, denn auch im Kanton Bern war dieser Wagentyp früher als «Schärbangg» wohl bekannt gewesen, eine Verballhornung des Wortes «Char-à-bancs».



## Mit fünf Pferden über den Gotthard

Nach der Fertigstellung des Gotthardtunnels im Jahre 1882 waren die regelmässigen Postkurse über den Pass aufgehoben worden. Die alte Gotthard-Pferdepost blieb aber legendär, auch dank dem bekannten Koller-Bild und dem originalen Postwagen, der 1898 im Eingangsbereich des Zürcher Landesmuseums aufgestellt wurde. Pferdeliebhaber fuhren vereinzelt weiter mit Touristen über den Pass, bis 1987 dafür der Verein Gotthardpost gegründet wurde. Dieser liess einen Wagen nach alter Art nachbauen und bot regelmässig kommerzielle Fahrten mit Daniel Würigler als Postillon an. Ich sollte im Frühsommer 1989 als eine Art Promotor mitmachen, zumal ich Urner Bürger mit Heimatort Erstfeld bin und seit 1987 gute Beziehungen zum Kanton pflegte, bis heute als sogenannter Botschafter des Kantons Uri. Fünf Pferde wurden damals in einem alten dunklen Stall mitten in Andermatt eingestellt. Das Wasser mussten wir frühmorgens aus der kalten Reuss holen. Nach dem Anspannen durfte ich neben Daniel Würigler auf dem Kutschbock Platz nehmen. Schliesslich übergab er mir für längere Zeit die Leinen. Was für ein Gefühl, auf dem hohen Bock zu sitzen und gemütlich im Schritt die Pferde auf der alten Strasse Richtung Hospiz zu lenken! Vorne rechts war ein junges Pferd mit dabei, das wenig mitzog. Daniel Würigler übernahm deshalb die Peitsche und setzte sie gezielt ein. In der Folge schoss das Jungpferd so vor, dass die beiden anderen Vorpferde ungewollt in eine Linkswendung übergingen. Ich zog instinktiv die Leinen an, um das Gespann zu bremsen, was aber auch den Effekt hatte, dass die Vorpferde noch mehr abwendeten. Den Abgrund vor Augen, blieb nicht anderes übrig, als auf der Strasse ganz zu wenden. So konnte ein schlimmer Unfall verhindert werden. Mir sass der Schreck bis zum Hospiz in den Knochen.



Publikation und E-Paper

## Der Gotthard-Postwagen und Reisen in der Schweiz

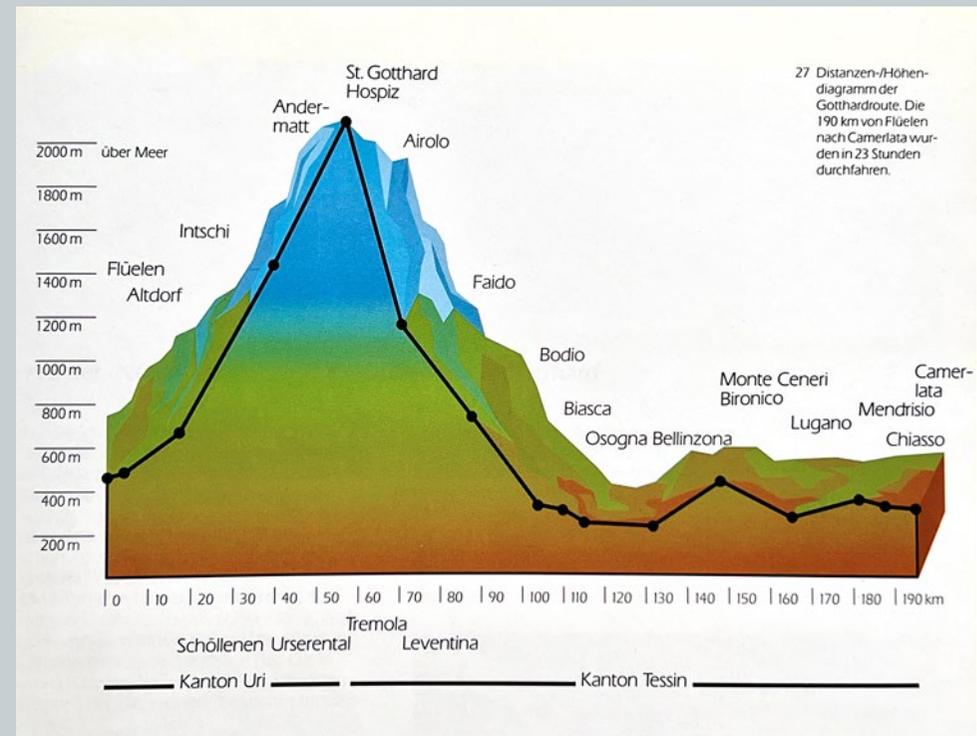
Der bis heute vor dem alten Eingang des Zürcher Landesmuseums platzierte Postwagen mit der Nummer 880 gehört zu den Hauptexponaten des grössten Historischen Museums der Schweiz.

Über diesen Wagen verfasste ich das 1990 erschienene Büchlein «Der Gotthard-Postwagen». Darin wurde dessen Geschichte zusammengefasst und die Route über den Pass genau dokumentiert. Das rechts unten abgebildete Diagramm illustriert die Steigungen und Gefälle auf der Route zwischen Flüelen am Vierwaldstättersee und Camerlata vor den Toren Mailands. Die eingesetzten schwarzen Punkte markieren dabei die Pferdewechselstationen.

In den Text des Büchleins konnte ich die praktischen Erfahrungen meiner Kutschfahrt über den Gotthard einfließen lassen.

Das inzwischen vergriffene Büchlein kann als Digitalisat auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C3 abgerufen werden.

(Zum Thema «Reisen in der Schweiz» seit der Antike und dem Mittelalter entstand ein weiteres E-Paper im Jahre 2017, das ebenfalls auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C6b abgerufen werden kann.)





## Fahrt nach Bern 1990

Anlässlich eines Jubiläums des Postmuseums in Bern im Jahre 1990, zu dessen Direktion ich gute Verbindungen pflegte, bat diese um eine Sternfahrt von historischen Postwagen nach Bern.

Damals fühlte ich mich bereit, die Gotthardpost des Landesmuseums selbst kutschieren zu können. Dieser war kurz vor 1986, also vor meiner Zeit, in der Brauerei Hürlimann integral restauriert worden. Dabei ging viel alte Substanz verloren, und das Fahrzeug sah seither fast zu neu aus. Aber es war in einem gut fahrbaren Zustand.

Nachdem die EMPFA in Bern zugesagt hatte, fünf Pferde für eine Fahrt nach Zürich zur Verfügung zu stellen, begannen die konkreten Vorbereitungen. Dabei wurde ich vom erfahrenen alten Fuhrmann Franz Lüönd aus Schwyz unterstützt. Dieser hatte lange selbst eine Fuhrhalterei betrieben und auch Postwagenfahrten durchgeführt. Er war einer meiner wichtigsten Zeitzeugen zum Leben mit Pferden in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts.

Auf dem Platzspitz-Park hinter dem Museum wurde also im Sommer 1990 angespannt, und ich konnte losfahren. Dabei eskortierte uns die Stadtpolizei mit Motorrädern auf dem ersten Reiseabschnitt. Im Wagen fuhren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Museums mit, die an Schaulustige Flugblätter verteilten.

Schliesslich kamen wir wohlbehalten in Bern an, fuhren durch die Stadt und brachten den Wagen mit einem Militärcamion zurück nach Zürich, die Pferde blieben in Bern.



## Wagenrennen 1992

Mein Cousin Alex Furger, ebenfalls Archäologe, organisierte als Chef des Museums und der Ausgrabungen in Augst jeweils Römertage (Bild unten mit Bart neben mir). Dazu gehörten Streitwagenrennen à la Ben Hur vor grossem Publikum.

Das liess ich mir nicht entgehen und reiste im Jahre 1992 an. Die Rennbahn war zwar viel kürzer als der Circus maximus in Rom, aber nicht minder gefährlich. Denn schon nach kurzer gerader Strecke mit entsprechender Beschleunigung musste eine scharfe Kurve im Trab genommen werden. Auf den letzten Runden heizte der Applaus der Zuschauenden uns Fahrer so an, dass man versucht war, das Abbremsen vor der Wendung zu spät einzuleiten.





Erstes Schweizer Buch 1993

## «Kutschen und Schlitten in der Schweiz – Vom Streitwagen zum Stadtcoupé»

Neben meinem anstrengenden Job als Leiter mehrerer Nationalmuseen nahm ich mir weiter etwas Zeit für Forschungen. Diese verlagerten sich damals allmählich von der Archäologie zum Thema Pferd und Wagen des 18. und 19. Jahrhunderts.

Nach all den Jahren hatte ich genügend Material für ein ganzes Buch über das Kutschenwesen in der Schweiz zusammen und präsentierte dies dem Leiter des Buchverlages der Neuen Zürcher Zeitung. Dieser verlegte damals mit Erfolg mein Buch «Die Helvetier» in mehreren Auflagen.

Der Verlag war einverstanden, und einer meiner Basler Mentoren sagte seine finanzielle Unterstützung zu. Es war Heiner Sarasin, der aus einer alten pferdeaffinen Basler Familie stammte. Er war Pferdekennner und Dressurrichter. Seine wunderbare Bibliothek rund um das Thema Pferd stellte er mir für Recherchen zur Verfügung.

In diesem Kutschenbuch von 1993 konnte ich dank einer ersten Forschungskartei über Schweizer Wagenbauer die wichtigsten Akteure des 19. Jahrhunderts zusammenfassen. Dazu gehörten auch Werkstätten wie die von Letzkus und Köng in Basel (Bild links unten).

Auch Institutionen wie die ehemalige Regieanstalt der Artillerie, die eine Coach besass, wurden im Buch behandelt. Das Bild links oben zeigt eine Skizze des damals populären Pferdemaalers Iwan E. Hugentobler (1886-1972).

(Das Buch von 1993 ist vergriffen und allenfalls bei [zvab.de](http://zvab.de) antiquarisch zu erwerben.)



## Ritt in Kalifornien 1998

Neben dem Fahren begann ich in den 1990er Jahren vermehrt auch zu reiten und fand Freude daran. Reiten im Westernstil stand auch 1998 auf einer Reise mit einer befreundeten Archäologin im Jahre nach Kalifornien auf dem Programm. In Amerika war ich beruflich verschiedentlich unterwegs und sah dort viel Neues im musealen Bereich. Amerikanische Vorbilder führten unter anderem zum Sammlungszentrum des Schweizerischen Nationalmuseums (dazu das E-Paper B16).

Die Amerika-Reise von 1998 führte in die Umgebung von Santa Barbara. Dort konnten wir bei einem alten Cowboy Pferde mieten und längere Touren unternehmen, wie das Bild rechts oben zeigt.

Das Bild rechts unten dokumentiert im linken Bildbereich, wie archäologische Funde zustandekommen können. Im freien Gelände wurde offenbar ein Vierrad-Buggy so lange sich selbst überlassen, bis das Holze vermoderte, die Eisenteile flach auf den Boden zu liegen kamen und das Ganze langsam einsedimentiert wird.

Wie ein solcher Buggy aussah, zeigt die Seite 31. Der amerikanische Wagenbau war im 19. Jahrhundert sehr fortschrittlich und vor allem im Leichtbau gegenüber Europa führend.





## Der englische Landauer

Neben den beiden schon genannten historischen Wagen kaufte ich als persönliche Neuerwerbung auf einer Irlandreise bei einem als Pferdehändler tätigen «Gipsy» spontan einen englischen, C-gefederten Landauer in miserabilem Zustand. Dieser wurde in die Schweiz transportiert, und ich begann ihn selbst zur Restaurierung vorzubereiten. Für das komplett zu erneuernde Interieur entschied ich mich für den jungen Sattlermeister Beat Niederberger in Gossau SG, mit dem sich im Laufe der Zeit eine Freundschaft entwickelte.

Nach einigen Jahren Arbeit war der Wagen fahrbereit und wurde an einem Traditions-Fahrtturnier des Jahres 1995 in Oberrohrdorf erstmals präsentiert (Bild links unten mit Beat Niederberger neben mir auf dem Kutschbock). Die Stoffe und Borten kamen aus der Produktion des befreundeten Kutschensammlers Rudolf Stief in Augsburg.



Das Fahrgefühl war auf diesem Landauertyp, bei dem der schwingend aufgehängte Kasten fest mit dem Kutschbock verbunden ist, etwas schwammig. Weil ich vor allem sportlich fahren wollte, trennte ich mich nach einigen Jahren wieder von diesem Fahrzeug.

Im dem im Jahre 2004 erschienenen «Wagen-Atlas», der hier S. 48 vorgestellt wird, ist der Wagen genauer beschrieben.

## Fahrt von Paris zur Rennbahn in Auteuil 1996

Das Bild rechts oben zeigt die Einweihung des Landauers mit den Freunden, die an der Restaurierung beteiligt waren samt ihren Partnerinnen (v.l.n.r.: Susan und Beat Niederberger, Karin Neuss und ich, der Maler Markus Enderlin † mit seiner Partnerin und Rudolf Stief mit seiner Partnerin Rosmarie Brunner). Damals fanden in Paris Neuauflagen der traditionellen «Journées des drag» statt mit Anspannen beim Arc de Triomphe und einer anschliessenden Fahrt auf die Rennbahn Auteuil im Bois de Boulogne. Daran nahm ich mit dem Landauer im heissen Sommer 1996 mit geliehenen Pferden teil. Der Start ging nicht ohne Schwierigkeiten vor sich. Erstens trafen die Polizeieskorten zu spät ein, so dass wir mitten unter gestressten Pariser Automobilisten in die Avenue Foch einfahren mussten. Zweitens war das Fahren auf den glatt polierten riesigen Pflastersteinen nicht einfach. Das Gespann vor mir rutschte prompt in einer Kurve aus, und die Pferde stürzten. Die Eisen unserer Schweizer Pferde waren glücklicherweise mit Widea-Stiften ausgerüsteten Hufeisen beschlagen, die einen besseren Halt gaben. Schliesslich trafen wir gut auf der Rennbahn ein.

Das untere Bild zeigt Gespanne der Zeit um 1900 vor den Tribünen der Rennbahn Auteuil.





## Fahrt von Zürich nach Prangins im Sommer 1998

Das Jahr 1998 war für mich herausfordernd, erstens wegen des 100-Jahr-Jubiläums des Landesmuseums und zweitens wegen der nach über 20 Jahren Vorbereitung angesagten Eröffnung des neuen Nationalmuseums im Château de Prangins am Genfersee. Deutschschweizer, vor allem Zürcher, waren dort nicht immer spontan willkommen. Deshalb überlegte ich mir für die Eröffnung eine besondere Geste, eine Art symbolischen Brückenschlag in Form einer Kutschfahrt von Zürich in die Westschweiz. Also wurde wieder eine Fahrt mit dem Gotthard-Postwagen vorbereitet, diesmal mit

einem eigenen Begleitfahrzeug. Ausser einem mittleren Teilstück führen wir den grössten Teil der Strecke innert vier Tagen ab. Dabei stellten verschiedene meiner Freunde ihre Gespanne zur Verfügung und unterstützten mich beim Fahren. Auf der dem Genfersee entlang führenden Etappe folgten dem Museumswagen Gespanne von Waadtländer Kutschenkollegen. Auf dieser letzten Etappe sass Daniel Würigler neben mir auf dem Bock, der seine zwei weissen Kladruber und drei braune Freiburger mitgebracht hatte.

## Ankunft in Prangins

Auch auf der Fahrt nach Prangins bewährte sich die originale Gotthardkutsche als Reisewagen bestens. Die Oberpostdirektion hatte sie dem Landesmuseum aus ihren Remisen heraus im Jahre 1898 geschenkt, nachdem sie stets fahrgerecht unterhalten worden war. Wie das Bild rechts zeigt, verfügte sie als Bergpostwagen über zwei Bremsen auf die Hinterräder, die jeweils vom Postillon und dem neben ihm sitzenden Kondukteur vom Bock aus zu bedienen waren. So wurde bei Bergfahrten die einseitige Reibung auf die Achsen vermindert. Auch dieses System bewährte sich bestens, wir kamen sicher in Prangins an. Dort wurde ich von der für die Eröffnung eben angereisten Bundesrätin Ruth Dreyfus samt Bundesweibel begrüsst (Bild unten).



Buch und E-Paper

## Die Bürgermeister-Berline von Genf des Jahres 1789

Dank guten Kontakten kam 1998 eine wertvolle Kutsche aus dem Besitz der Genfer Familie Pictet, wo sie seit dem späten 18. Jh. stand, in die Obhut der Schweizer Nationalmuseen, genauer ins Château de Prangins. Sie war 1789 vom damaligen Genfer Bürgermeister Isaac Pictet in London bestellt worden und hat sich samt dem zugehörigen Geschirr in wunderbarem Originalzustand erhalten (ausser dem Interieur). Die Berline ist ein beispielhaftes Produkt der damals in der Welt führenden Wagenbaukunst Englands. Der erste Besitzer liess seine Equipage auch bildlich festhalten. Das zeigt das Bild links unten, ein Aquarell des Jahres 1790 von J.-C. Hartmann.

Mit François de Capitani, Jürg Burlet, Susan und Beat Niederberger gab ich 2005 ein dünnes Buch mit dem Titel «Le triomphe de luxe – La berline d’Isaac Pictet, syndic de Genève» heraus, in dem dieser besondere Wagen genau beschrieben und in den grösseren kulturellen Kontext gesetzt wurde.

Die Berline steht bis heute im Untergeschoss des Schlosses. Für diese Unterbringung musste sie zerlegt werden. Dabei half der Kutschensammler Rudolf Stief aus Augsburg tatkräftig mit, der von ihr fasziniert war. Er erwarb 2022 bei einer Auktion die einzige gute Parallele zu diesem Wagen (hier S. 64 abgebildet). Diese beiden Wagen sind die einzigen erhaltenen Vertreter ihrer Gattung, der so genannten «plain coach» nach William Felton.

(Mein Beitrag dazu ist seit 2021 digital und in deutscher Sprache unter dem Titel «Die englische Berline von 1789 des Genfer Bürgermeisters Isaac Pictet» auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C3b abzurufen.)



## Erstes eigenes Pferd

Um die Jahrtausendwende war es soweit, die Anschaffung eines Pferdes bahnte sich an. Meine damalige Partnerin, Rosmarie Amacher, und Mutter meiner Tochter liebte wie ich das Reiten und kam gerne auf Kutschfahrten mit. Auf Empfehlung von Freunden fuhren wir nach Sachsen und Thüringen ins Zuchtgebiet der Schweren Warmblüter und kauften bei Moritzburg spontan je ein Pferd, sie die tragende Stute Gipsy und ich den über 170 cm grossen Wallach Eon. Nachdem die Pferde in Sachsen noch etwas eingefahren worden waren, konnten wir die beiden in unserem Wohnort Küsnacht bei Zürich in einem Mietstall einstellen.

Ziel war auch, die beiden Pferde in der Toscana, wo Rosmarie ein Anwesen bei Grosseto unterhielt, in den Ferien reiten und fahren zu können. Dafür wurden dort ein einfacher Stall gebaut und Weiden ausgesteckt, was mich über Wochen einigen Schweiß kostete. Das Bild rechts unten zeigt den fertigen Stall im Jahre 2003 mit unserer Tochter Nina und Pferd Eon. (Dieser wurde leider bald halb- und dann ganz blind, lebte aber ganz gut damit und starb erst mit 27 Jahren 2024.) In der Toscana konnten wir gemütlich mit der abgebildeten Wagonette von Hiltbrunner, Zürich, ausfahren.





## Land- und Stadtfahrten in und um Zürich

Das neue Gespann aus Sachsen bedurfte noch einiger Ausbildung, bis man in der Stadt damit fahren konnte. Dabei half mir der Fahrer Otto Fischer in Oetwil am See, ein Naturtalent und Original. Er bezeichnete sich selbst als «Bürli», war aber ein erfolgreicher Fahrenthusiast mit einigen Erfolgen. Damals besass ich den links abgebildeten Wagen von Heimburger in Basel, der in der Winterthurer Familie Bühler von einem Break de chasse in einen Geschäftswagen zum Transport von Textilien umgebaut worden war. Er hatte von Anfang an eine Dreispännervorrichtung. So kam es, dass wir an diesem Wagen nicht nur die beiden Schweren Warmblüter, sondern in der Mitte auch den Nachwuchs von Gipsy namens L'Amor einspannen konnten. Das Bild links unten zeigt den Wagen zweispännig vor dem Couture-Geschäft von Rosmarie Amacher im Zürcher Seefeld.



Später verkaufte ich den Wagen an Freund Markus Jedele, Verfasser einer Monographie über Schweizer Postwagen. Er baute ihn eigenhändig in den ursprünglichen Break de chasse zurück und verfasste darüber eine Broschüre. Seither tauschen wir uns regelmässig über unsere Forschungen aus.





### **Omnibus der Carrosserie Henry Binder in Paris**

Im Jahre 2002 erwarb ich einen französischen Omnibus, der einst in einem oberitalienischen Museum gestanden hatte. Das Bild zeigt eine Fahrt in Oetwil am See mit Otto Fischer und den drei erwähnten schweren Warmblütern.

Der Vorteil des 800 kg schweren Wagenmodells ist, dass fünf Personen in Fahrtrichtung Platz nehmen und die Aussicht genießen können. Der Omnibus steht heute in der Kutschenremise von Siegward Tesch in Wiehl.



### **Kutschen-Ferien in der Ostschweiz**

Mit Partnerin Rosmarie und Tochter Nina waren wir zwischen 2002 und 2005 mit Pferd und Wagen wiederholt in der Ostschweiz unterwegs. Der Omnibus eignete sich bestens für Ferienfahrten.

Das Bild zeigt einen Halt vor Schloss Eugensberg bei Arenenberg, Der Eugensberg gehörte damals Freund Rolf Erb, der später sein ganzes Vermögen samt dem Schlossgut verlor.

Zweites Schweizer Buch 2006:

### «In der Kutsche durch die Schweiz»

Nachdem das S.28 besprochene erste Schweizer Kutschenbuch von 1993 vergriffen war, willigte der Buchverlag der Neuen Zürcher Zeitung in ein zweites Projekt ein, mit dem Titel «In der Kutsche durch die Schweiz».

Als neuen Schwerpunkt baute ich eindrückliche historische Fotografien von Kutschen in der Schweizer Berglandschaft ein. Dazu kamen neue Forschungen zu den wichtigsten Schweizer Wagenbauern.

Das Buch widmete ich dem rechts oben abgebildeten Robert Sallmann aus Amriswil, dem Doyen der Schweizer Kutschenforschung. Er hatte als Pferdemann in der Nachkriegszeit mit dem Sammeln von Kutschen begonnen, als dies noch wenig populär war. So rettete er ganze Ensembles von wichtigen historischen Kutschenbeständen, wie das der Familie Schwarzenbach in Horgen.

Dazu gehörte die rechts unten abgebildete englische Phaeton-Wagonette, hier von Alfred Schwarzenbach selbst gefahren. Der Wagen verblieb in der Sammlung Sallmann, heute geführt von Sohn Andreas Sallmann.

(Das Buch von 1993 ist vergriffen und allenfalls bei [zvab.de](http://zvab.de) antiquarisch zu erwerben.)





## Gründung des nationalen Vereins GFK - SAT

Die im Dezember 2004 gegründete Schweizerische Gesellschaft für Fahrkultur kam schon kurz danach durch den Tod des Präsidenten in eine Krise und wurde 2005 wieder auf die Beine gestellt. Fortan organisierte der oben abgebildete Vorstand jährliche Zusammenkünfte, Ausfahrten, Vorträge und Reisen. Bis 2010 leitete ich den Club, der bis heute floriert (vgl. S.143).



Zwei E-Papers

## «Kutschenzeichnungen des frühen 19. Jahrhunderts»

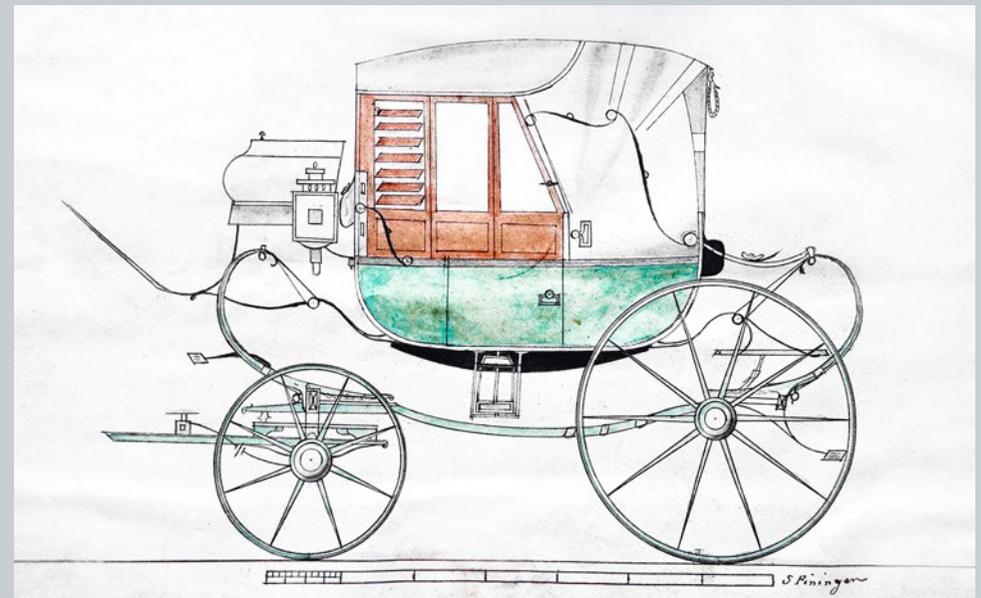
### «Kutschenbau in Basel im frühen 19. Jahrhundert – Die Zeichnungen von Samuel Fininger»

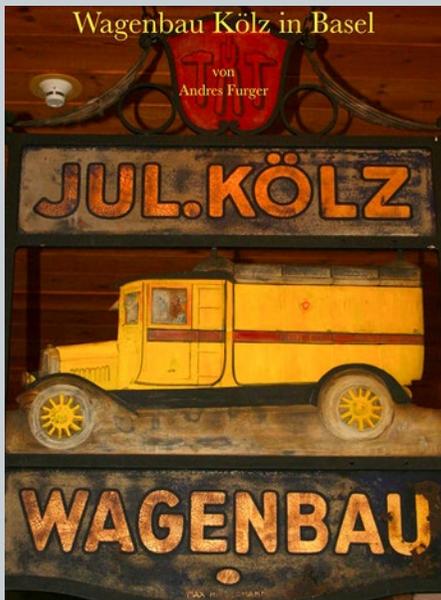
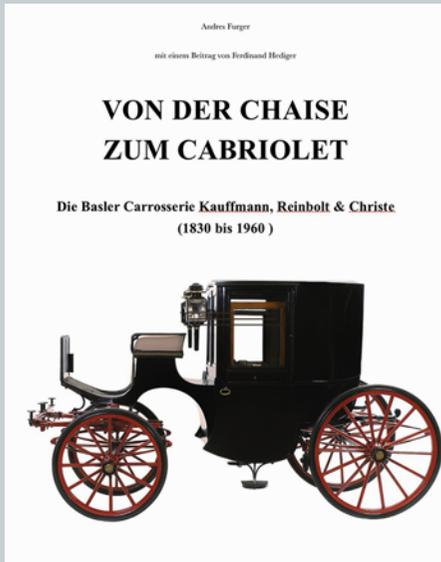
Beide Arbeiten analysieren bisher unveröffentlichte Handzeichnungen der Zeit um 1830 aus Basler Wagenbaufirmen. Solche Blätter dienten – oft in handkolorierter Ausführung – als Vorlage für Kunden und als Grundlage für die Baupläne einer neu anzufertigenden Kutsche im grösseren Massstab (1:12 oder 1:10) und schliesslich für den 1:1 angelegten Konstruktionsplan. Die erste, nicht signierte Zeichnungsfolge zeigt deutliche Verwandtschaften zu Modellen in einem Album des Münchner Lithographen Weishaupt. Dazu gehört auch das obere Bild eines typischen Berner- oder Schweizer Wagens.

Der Urheber der Zeichnungen der zweiten Serie hiess gemäss der Signaturen Samuel Fininger. Er dürfte um 1810 geboren worden sein und wurde im Basler Adressbuch von 1834 als Sattler verzeichnet. Er stammte aus einer alten, begüterten Basler Familie mit Bezug zum Pferd sowie zum Geschirr- und Kutschenbau über etwa drei Generationen hinweg.

Zu dieser signierten Serie gehört das unten abgebildete Blatt. Es zeigt eine C-gefederte Kalesche mit abnehmbarem Aufbau. Dies war ein zum Reisen geeignetes Standardmodell des frühen 19. Jahrhunderts, also vor der Zeit der Eisenbahnen. Ein solcher Typ hat sich in Basel erhalten und ist auf dem Umschlag des S. 8 vorgestellten Büchleins abgebildet.

(Beide Papers sind abrufbar auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter den Nummern C5e und C5f.)





## Vier E-Papers zu Schweizer Wagenfabrikanten

Nach den Buchpublikationen der Jahre 1993 und 2006 über das Kutschenwesen in der Schweiz setzte ich die Suche nach weiteren Quellen fort, immer bemüht zu retten, was noch zu retten war. Denn damals wurden (und zum Teil bis heute noch) ältere Dokumente von Wagenbauern nicht als erhaltungswürdig taxiert und gingen deshalb verloren. Das erlebte ich schon während meiner ersten Basler Forschungen zur Carrosserie Kauffmann. Mühsam aufgespürte Erben letzter Bestände waren zu alt, mich auf ihren Dachboden zu führen, ihr Nachlass landete in der Schuttmulde. Ähnliches versuchte ich in der Folge wo auch immer zu verhindern. Dies gelang mir teilweise beim Nachlass des Basler Wagenbauers Kölz. Dessen Erben liessen mich freundlicherweise in der alten Liegenschaft hinter dem Basler Bahnhof stöbern. Auf dem vom Russ der früheren Dampflokomotiven überzogenen Estrich fanden sich denn auch wichtige Dokumente, wie die S. 41 vorgestellten.

Auf solchen Wegen kam im Verlauf der Jahre so viel Material zusammen, dass es den Rahmen finanzierbarer Bücher zu sprengen begann. Deshalb wick ich um 2010 auf die digitale Publikation der Recherchen aus. So kamen in den letzten Jahren die folgenden Beiträge zu wichtigen Schweizer Wagenproduzenten als E-Paper zusammen (abrufbar auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu)):

- C5a «Von der Chaise zum Cabriolet – Die Basler Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe (1830 bis 1960)»
- C5b «Die Wagenfabrik Geissberger in Zürich 1850/58-1927»
- C5c «Carrosserie Heimburger in Basel»
- C5d «Wagenbau Kölz in Basel».





## Die Stallanlage in Oltingue

Im Jahre 2006 zog ich von Zürich in den Raum Basel zurück und konnte bald eine ältere Liegenschaft mit Scheune im Elsass erwerben, die nach der Renovation zu einem einfachen Wohnhaus mit Büro und einer Scheune mit Pferdestall samt Remisen wurde. Das Dorf Oltingue war mein Wunschort, weil ich dessen Umgebung durch die seit 2007 organisierten Elsass-Ausfahrten schätzen gelernt habe. In der grossen Scheune wurde der Kuhstall abgetieft und zum Pferdestall für Gruppenhaltung umgebaut. Dies nach den Vorlagen des Tierarzt-Freundes Thomas Stohler. Zum Auslauf gehört der abgebildete grosse Paddock von 20 auf 20 Meter, auf dem auch longiert und geritten werden kann.

Zur Liegenschaft gehören zwei kleine Weiden mit Baumbestand. Grössere Weiden konnte ich in nächster Nähe zumieten.





**Haus im elsässischen Oltingue mit Scheune, darin rechts der Stall, in der Mitte die Geschirr- und links die Sattelkammer (S. 85)**



## Phaeton-Fahrten im Elsass

Die Publikation des S. 48 beschriebenen Werkes «Kutschen Europas» führte zu vielen Kontakten in internationalen Fahrerkreisen und zu ersten Auftritten als Fahrriecher in verschiedenen Ländern. Dazu passte mein neuer Wohnsitz im französischen Elsass. Hierher kamen auch meine Pferde – mit dem Vorteil, dass mit ihnen im EU-Raum fortan einfacher gereist werden konnte.

Leider litt der S. 46 schon erwähnte Wallach Eon immer mehr unter der sogenannten Mond-Blindheit, die auf einem Auge trotz Operation zur Blindheit führte und zunehmend auch das andere Auge angriff. Ich gab ihn deshalb in einen geschlossenen Stall weiter, wo er lange Jahre, mittlerweile ganz blind, von Mädchen weiter geritten werden konnte. Das neue Pferd war ein Freiburger namens Damien. Ein Pferd des moderneren Typs mit Selle-Français-Einschlag. Eine Freundin, Jasmin Berger, kaufte ein ähnliches Pferd, so dass wir zweispännig fahren konnten. Dazu kam ein neuer Wagen, ein leichter Phaeton der Carrosserie Kauffmann mit originalen Laternen der Zeit um 1880/1890.

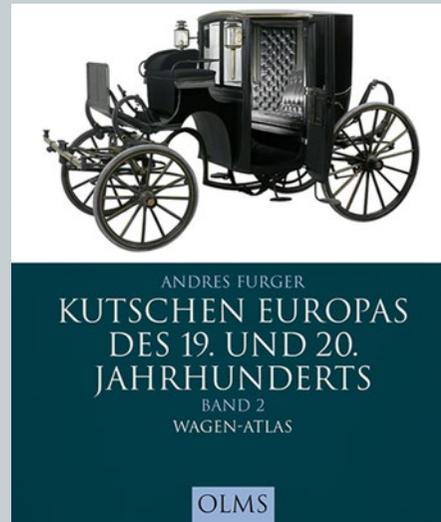
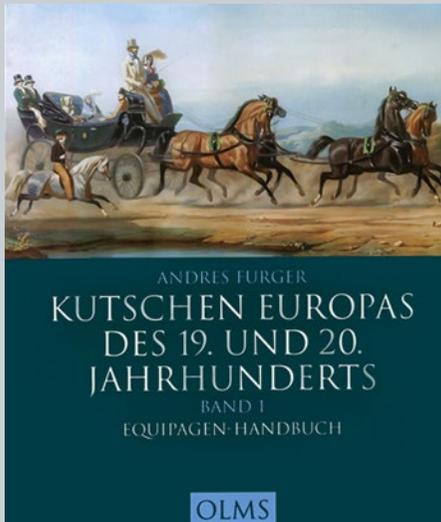




### **Gemeinsame Ausfahrten mit neuem Freundeskreis**

Der Kaufmann-Phaeton bei einer Ausfahrt im Sundgau. Zu diesen Elsass-Ausfahrten treffen sich jeweils einmal im Jahr Fahrfreunde aus der Schweiz und aus Frankreich.



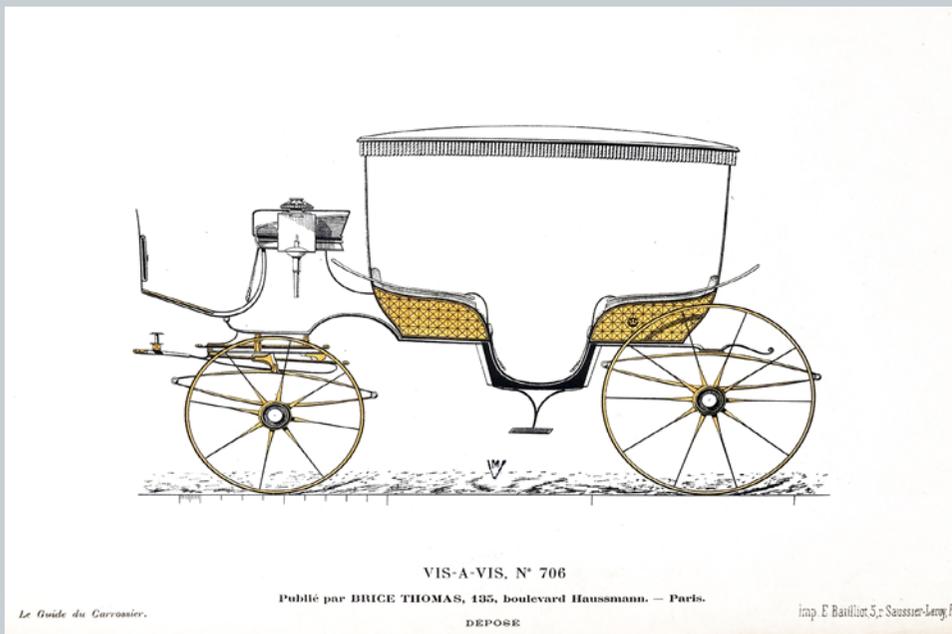


## Zweibändiges Werk «Kutschen Europas»

Der Leitspruch der Historikerkunft heisst «Zurück zu den Quellen!». Um 2000 begann ich systematisch französische Kutschenentwürfe des 19. Jahrhunderts zu sammeln. Auf die Pariser Zeitschriftenblätter wurde ich durch Bestände aus Basler Carrosserien, wie der von Heimburger, aufmerksam, die in Antiquariaten angeboten wurden. Paris war zur Zeit Napoléons III. zur tonangebenden Stadt im europäischen Wagenbau geworden, Dementsprechend bezogen die meisten europäischen Wagenbauer ihre Vorlagen von dort. Führend waren dabei lange der von Brice Thomas herausgegebene «Guide du Carrossier» (Beispiel links unten) und die vorgängige Serie von Baslez. Fehlende Jahrgänge besorgte ich mir in Kopie in der Bibliothèque nationale in Paris. So kamen mit anderen Quellen etwa 3000 Bilder aus dem Zeitraum zwischen 1800 und 1920 zusammen, die aus der «Deutschen Fahrzeug-Technik», mitgerechnet. All dies speicherte ich in eine Datenbank ein, so dass die Bilder nach Datum, Modell, Typ etc. abgerufen werden können.

Diese Forschungsdatenbank wurde die Grundlage für das zweibändige Werk «Kutschen Europas», genannt «Equipagen- Handbuch» und «Wagen-Atlas». Das aufwändige Projekt realisierte der Georg Olms Verlag in seiner Serie «Documenta hippologica» 2003/2004. Beide Bände liefen so gut, dass sie bald ausverkauft und Liebhaber antiquarisch das Mehrfache des Ursurspreises zu zahlen bereit waren. Heute sind beim Verlag Georg Olms wieder beide Bände in Neuauflagen zu bekommen.

Die beiden Bände wurden unter anderem deshalb so erfolgreich, weil die Modelle nicht nach dem Hörensagen, sondern anhand historischer und genau datierbarer Quellen kritikfest und nachprüfbar datiert und benannt werden konnten.



## Modellwirrwarr – die Lösung durch Denken in Zeit und Raum

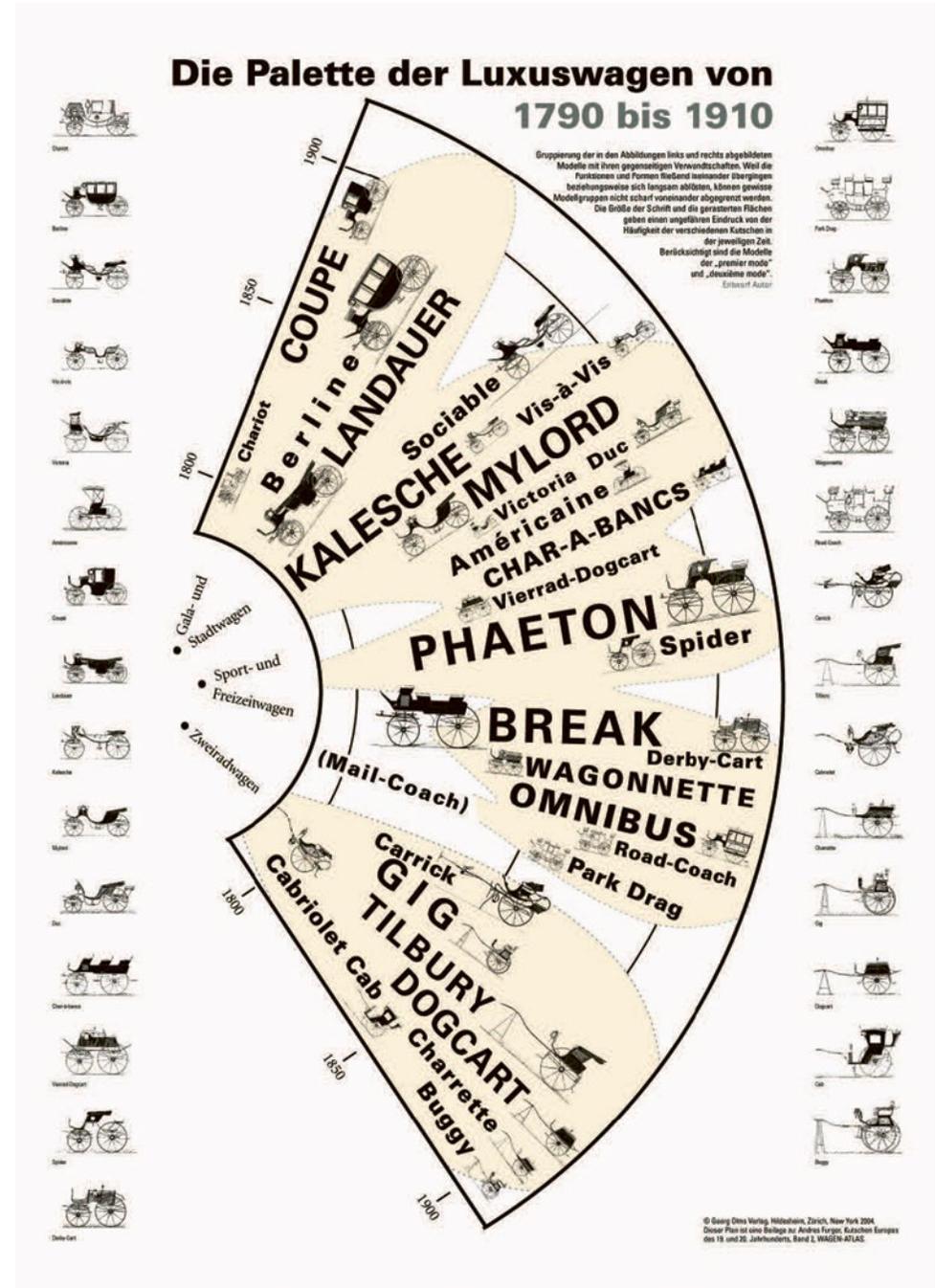
Ein Ziel des erwähnten «Kutschen-Atlases» und «Equipagen-Handbuchs» war es auch, den Wirrwarr der alten Modellbezeichnungen verständlicher zu machen und differenzierte Klarheit zu schaffen.

An der unklaren Kutschen-Nomenklatur waren schon vorher manche Interessierte verzweifelt. Wieso bezeichnete beispielsweise ein Break einmal einen hohen sportlichen Wagen und dann wieder ein kleineres, bescheidenes Gefährt?

Die Antwort liegt primär in der Dynamik der Geschichte. Die meisten Modelle erhielten ihren Namen im 18. und 19. Jahrhundert. Im Laufe der Zeit änderten sich gewisse Modelle, nicht aber ihre Namen. Dazu kamen geographische Unterschiede. Wenn sich ein Modell in anderen Ländern verbreitete, wurde es dort zuweilen entsprechend angepasst, weiterhin aber mit dem herkömmlichen Namen bezeichnet.

Mit dem Schema rechts habe ich versucht, die wichtigsten Modelle in ihrer zeitlichen Ausdehnung darzustellen.

Im «Kutschen-Atlas» wird zu jedem der Modelle eine grössere Anzahl Beispiele der vertretenen Zeitperiode abgebildet, so dass der Modellwandel nachvollziehbar bleibt.





## Besuch bei Baron Jean Casier 2007

Reisen zu den wichtigsten Sammlungen und Exponenten der Kutschenszene gehören mit zur Forschungstätigkeit. Ein wichtiger Sammler und Fahrer war im mittleren 20. Jahrhundert der Belgier Baron Jean Casier (1908-2008). Er besaß eine Schlossdomäne in Nokere bei Waregem mit weitläufigem Park, fuhr selbst vierspännig und hatte eine Sammlung erstklassiger historischer Wagen zusammengetragen. Bekannt wurde er durch den Kauf eines großen Bestandes an Kutschen von Ettore Bugatti. Diese veräußerte er später als Ganzes an den kurzfristig reichsten Amerikaner John Kluge, worauf sie im Jahre 2000 in den USA versteigert wurden und teilweise zur Familie Waller in Vermont kamen (dazu S.111).



Diesen damals 99-jährigen Sammler konnte ich auf Vermittlung von Albert de Busschère auf seinem Gut besuchen. Er zeigte mir seine verbliebene Sammlung, wozu die drei Zweiradwagen links gehörten. Diese fuhr er bis ins hohe Alter selbst, trotz seiner Behinderung infolge Kinderlähmung im Jugendalter.

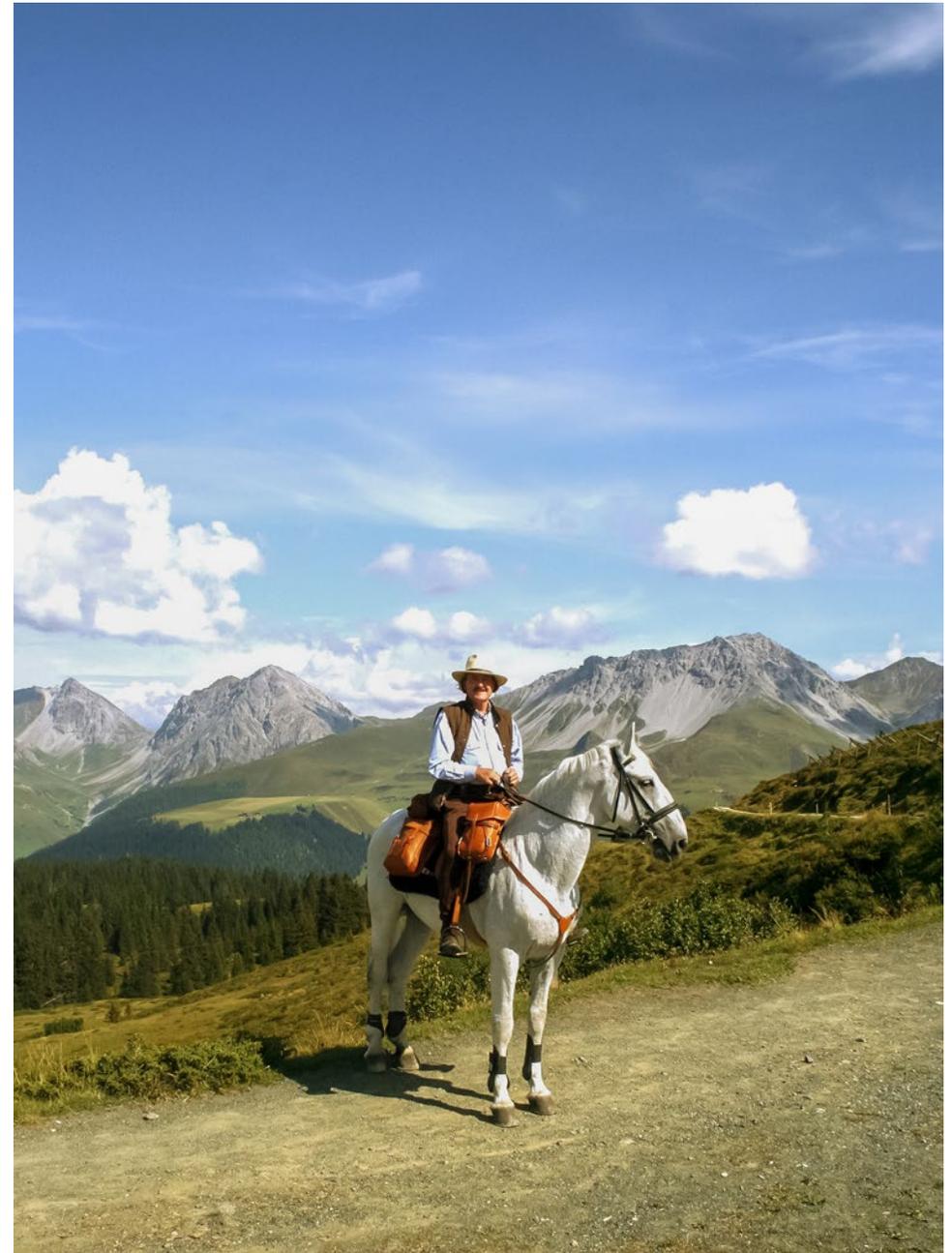
Besonders interessiert war ich an seinen ehemaligen Kontakten zur Bugatti-Familie, worüber er sich bereitwillig äußerte. Ich konnte noch einige Objekte aus der einst übernommenen Sammlung fotografieren, die dann samt den von ihm überlieferten Informationen in das Buch «Horseman Bugatti» einfließen (dazu S.111).

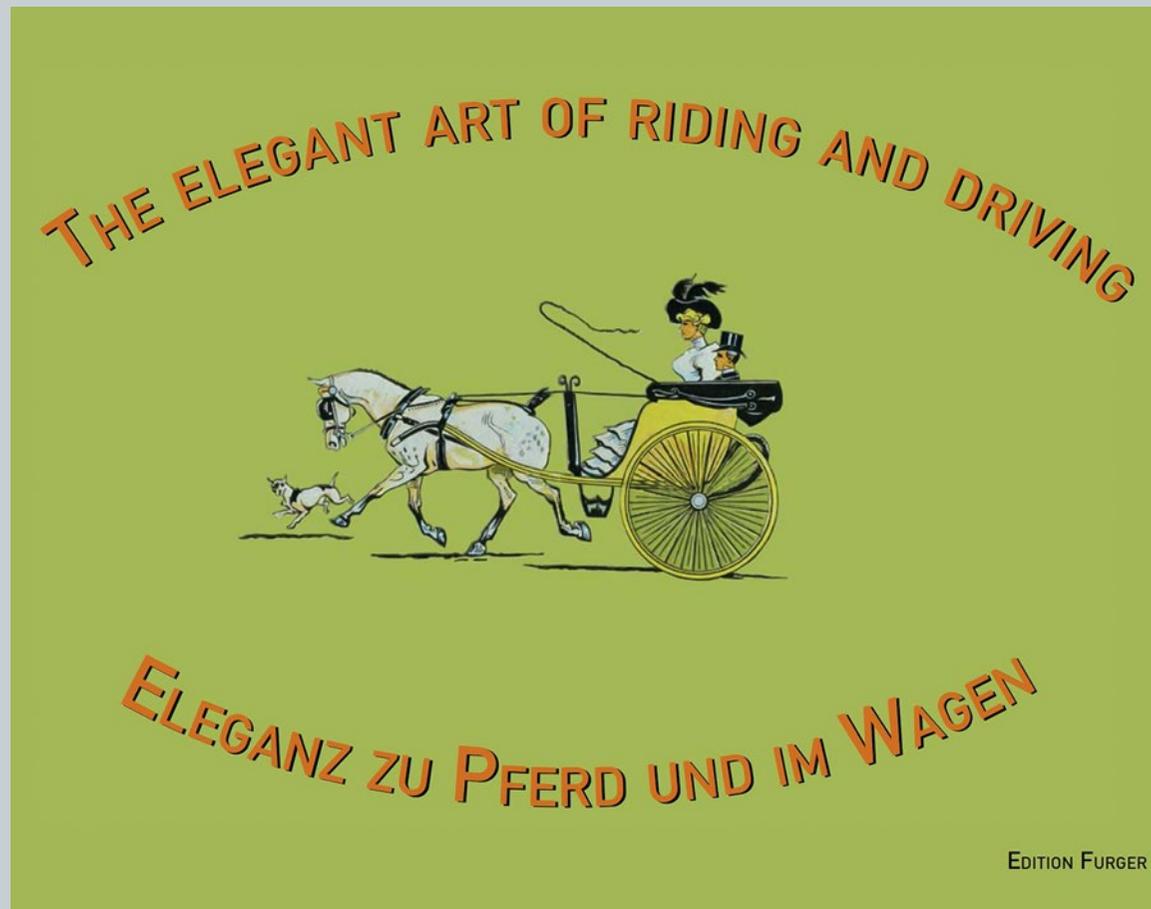


Wenige Monate nach meinem Besuch starb der legendäre Baron Casier und mit ihm einer der letzten Horsemen, der als Fahrer und Sammler die für die Kutschenkultur kritische Zeitspanne von etwa 1950 bis in die 1970er Jahre mitgeprägt hatte.

## Alpenritt mit Daniel Würigler im Jahre 2008

Neben Kutschfahrten wollte Daniel Würigler in seiner Fuhrhalterei auch geführte Alpenritte anbieten. Dafür wurde die Route für einen Zweitagesausflug rekognosziert, die wir im Sommer 2008 testeten. Sie begann bei Passugg (642m) oberhalb Chur, führte ins Dorf Tschierschen, dann über die Ochsenalp (1933m) nach Arosa. Am zweiten Tag führte der Weg über die Stafelalp (1894m) nach Davos, zwischendurch über steile Pfade, die normalerweise nur mit Eseln oder Maultieren begangen werden. Das und die Gesamtstrecke von insgesamt 35 km war für die Kladruber der Sacramoso-Linie dank ihrer guten Kondition kein Problem. Eher für uns, denn vor besonders steilen Passagen stiegen wir ab und führten die Pferde hinterher. Weil diese aber im Schritt schneller als Menschen gehen, kamen wir bergauf rasch ausser Atem. Kenner empfahlen uns nachträglich, die Pferde vorausgehen zu lassen und sich am Schweif festzuhalten. Das hätten wir aber vorher trainieren müssen...





### Zweisprachiges Buch mit Crafty-Zeichnungen 2007

Der feinsinnige französische Zeichner und Pferdekenner Crafty hielt die alte Herrlichkeit der Amazonen, Reiter und Gespanne von einst mit gekonntem Strich und viel Humor fest. Paris war sein Schauplatz, wo gegen 1900 unter englischem Einfluss das Reiten, Fahren und der Pferdesport im Leben der Reichen einen hohen Stellenwert einnahmen. Kritisch bis bissig nahm er besonders Neureiche aufs Korn, die zur Haute Volée gehören wollten. Die im

Buch vorgestellte Auswahl von Federzeichnungen vereinigt die gelungensten Bilder Craftys und machte sie auch im deutsch- und englischsprachigen Bereich bekannt. Craftys Humor floss zudem in die zugehörigen Bildunterschriften ein. Das Ganze wurde durch einen Kommentar aus kulturgeschichtlicher Perspektive zur damaligen Zeit versehen. – Das Buch ist nach wie vor beim Schreibenden erhältlich.

Artikel und E-Paper

## Die Schlittensammlung des Schweizerischen Landesmuseums

Die wissenschaftliche Publikation des Schlittenbestandes erfolgte in der «Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte» Heft 1, 2009 unter dem Titel «Paraden – Maskeraden – Promenaden: Die Schlitten des Schweizerischen Landesmuseums im europäischen Kontext». Die Arbeit ist digital abrufbar bei [furger.eu](http://furger.eu) unter B6.

Der Schwerpunkt dieser Sammlung liegt bei über 20 vollständigen Schlitten oder Schlittenkästen des 18. Jahrhunderts. Dazu kommen einige Familienschlitten und Sonderformen des 19. Jahrhunderts. Drei Faktoren führten zu einer weiten Verbreitung von Luxusschlitten in der Schweiz zwischen der Renaissance und dem 19. Jahrhundert: Die geographische Lage der Schweiz in den Alpen und im Alpenvorland, die «kleine Eiszeit» zwischen 1550 und 1850 und die Zucht von mittelschweren Pferdeschlägen im Mittelland und Jura bis um 1800. Wie sah die kulturgeschichtliche Situation in Europa aus? Reich skulptierte, versilberte und vergoldete Karussell oder Rennschlitten wurden in der Renaissance zunächst an den Höfen Europas für Paraden verwendet. Im Zeitalter des Barock erfolgten der Höhepunkt der Schlittenkultur und eine weitere Verbreitung von winterlichen Schlitteden mit Rennschlitten auch in ländlichen Gegenden. Im 18. Jahrhundert erfuhren Maskeraden auf zweiplätzigem Schlitten, vor allem durch Studenten während der Fasnachtszeit, eine grössere Verbreitung. Schliesslich blieben davon im 19. Jahrhundert volkstümliche Schlittenpromenaden übrig.

Das Bild rechts oben zeigt einen Schlitten aus dem Zürich des frühen 18. Jahrhunderts mit einem Kasten in Form eines Damenschuhs, darunter eine Schlittenszene in der Ostschweiz aus derselben Zeit.

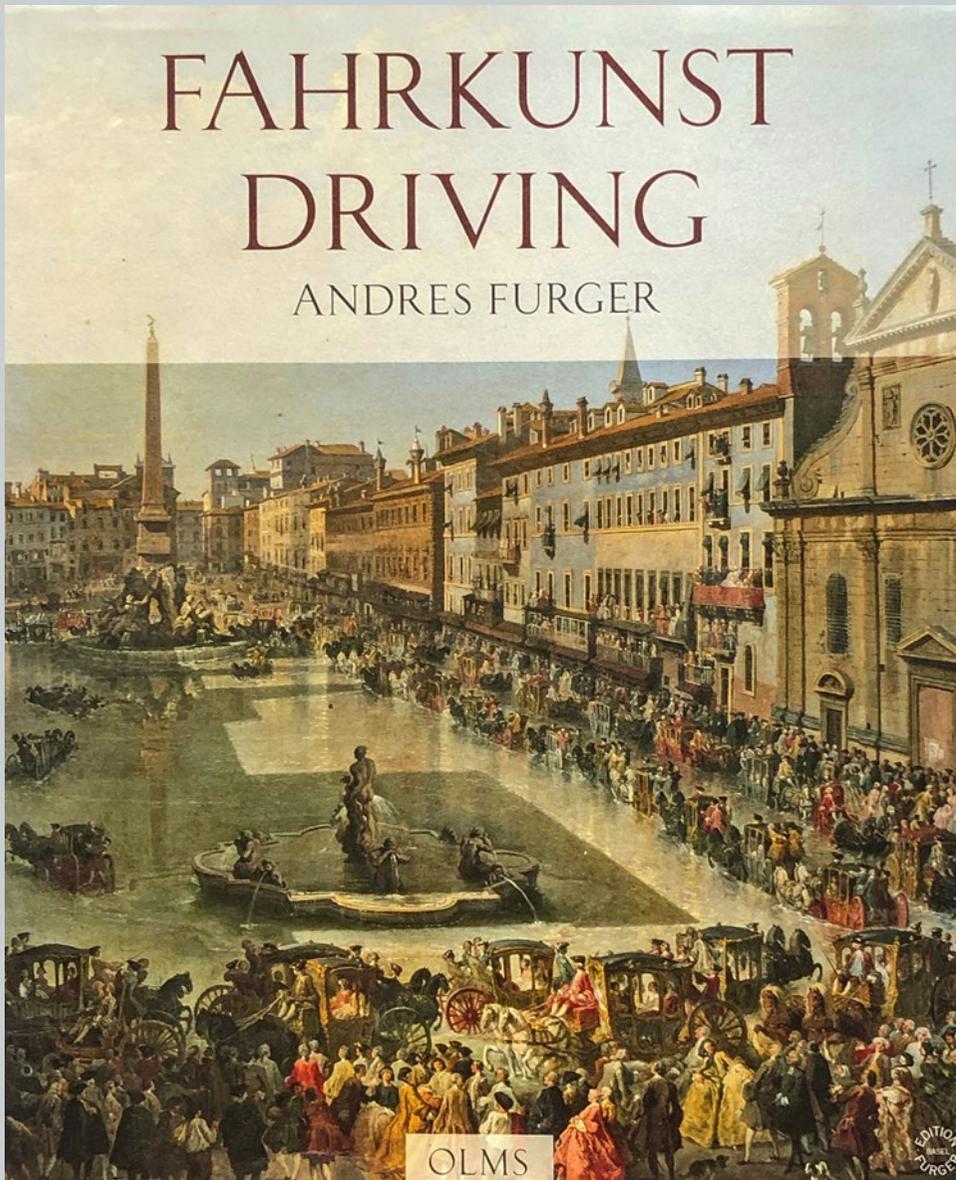


Buch

## Fahrkunst/Driving 2009

Das in deutsch und englisch erhältliche, 326 Seiten umfassende Werk gibt einen Überblick über die Geschichte der Fahrkunst im 18. und 19. Jahrhundert. Zudem wird der Bogen zur Gegenwart geschlagen. Ausführlich kommen elegante Auftritte zur Sprache, darunter Beispiele von schönen Equipagen aus verschiedenen Ländern Europa. Was macht das elegante Gesamtbild aus? Welcher Wagen passt zu welchen Pferden? Neben dem heutigen Fahren mit Stil werden Themen wie das harmonische Gesamtbild, die Fahrtechnik, die Anspannung und das Geschirr behandelt. SKH Prinz Philip, Duke of Edinburgh, bezeichnete das Buch als «splendid book» (S.109). Das Bild unten zeigt die Equipage des belgischen Sattlers Henk Van der Wiel bei einem Auftritt in Cuts in den 1990er Jahren.

(Das Buch ist nach wie vor beim Verlag Georg Olms in Hildesheim in Englisch oder Deutsch erhältlich.)



Broschüre

## Das Handbuch für Sattler - Le Régulateur du Sellier

Nach der Wiederentdeckung des Sattler-Handbuches von Alexandre Hofer von 1821 gab ich dieses im Jahre 2010 in einer Faksimile-Ausgabe heraus. Es handelt sich dabei um das bisher älteste bekannte Sattler-Handbuch, das allein diesem Handwerkszweig gewidmet ist.

Alexandre Hofer stammte aus dem elsässischen Mülhausen und war auch in Wien tätig. Seine integral in Deutsch und Französisch abgefasste Schrift deckt alle Sparten einer damaligen Sattlerwerkstatt ab, die Herstellung von Reitsätteln, die Fertigung ganzer Pferdegeschirre und die Ausstaffierung von Kutschen. Auf 14 ganzseitigen Tafeln werden die wichtigsten Produkte maßstabgerecht abgebildet und erläutert.

Die originalen Tafeln und Texte wurden durch einen Kommentar über das frühe Sattler-Handwerk ergänzt.

(Die Broschüre ist ausverkauft.)





## Schweizer Break

Diesen naturgrundigen Wagen fuhr ich gerne, zumal er leicht und dennoch hoch gebaut ist. Besonders ist seine Provenienz, die auch einen durchschnittlichen Wagen aufwertet. Das Fahrzeug hat folgende «Leben» hinter sich:

1. Herstellung wohl mit vielen zugekauften Teilen in der Turn- und Gerätefabrik Alder & Eisenhut in Küsnacht und Herrliberg ZH. Der fertige Wagen diente diesem Betrieb zum Abholen der Kunden am Hauptbahnhof in Zürich.
2. 1912 wird der Wagen an die Fuhrhalterei Ringger in Küsnacht ZH verkauft (Bild links oben).
3. 1930 Übergabe des Wagens an die Käuferin der Fuhrhalterei Ringger, die Fuhrhalterei Günthardt aus Adliswil, die fortan den Betrieb in Küsnacht führte. Diese besass neben Camionagefuhrwerken einige Luxuswagen und bis 1961 Wagenpferde. Dort wurde der Wagen von Vater und Sohn Günthardt (letzterer war Militaryreiter) hin und wieder zur Fahrt ans Pferderennen nach Fehraltorf benützt.
4. 2005 erfolgt der Übergang des Wagens mitsamt den Laternen an den Schreibenden.





## Tandem um 2010

Mein Freiburger Damien war bei einem Landwirt aufgewachsen, der seine Stuten mit Fohlen bei Fuss anspannte. So gewöhnte sich Damien schon früh an den Strassenverkehr. Er war im Geschirr so zuverlässig, dass man ihn auch im Tandem als Leader einspannen konnte. Leider erwies er sich als Ekzemer. Deshalb gab

ich ihn später auf einen höhergelegenen Hof weiter, wo es ihm besser ging. Angespannt ist hier ein Dogcart der englischen Firma Thrupp & Maberly, den ich eine Zeit lang besass. Die weisse Gummibereifung entspricht ebenso dem Originalzustand wie die Farbe der Räder.



## Erstmals am Traditionsturnier im französischen Cuts

Das Turnier von Cuts nördlich von Paris entwickelte sich seit 1996 zum jährlichen Treffpunkt der europäischen Traditionsfahrzene. Also reisten Jasmin Berger und ich mit meinem Pferd im Jahre 2011 dorthin. Den abgebildeten Wagen hatte ich kurz vorher erworben, einen Dogcart mit Signatur «Kauffmann à Bâle». Der Wagen war vom Vorbesitzer Werner Stamm, Inhaber des S.7 genannten Baugeschäfts und Oberst der Kavallerie, neu bemalt worden. Das untere Bild mit dem Inhaber der Basler Droschkenanstalt Settelen zeigt eine ältere Fassung des Wagens in dunkler Farbe. In diesen Zustand versetzte ich das Fahrzeug später wieder (S. 81). Zwischen den beiden Sitzen kann bei gedrehter hinterer Bank eine Gewehrkiste eingesetzt werden.



## Gestütsreisen

Für meine Recherchen zum Buch «Fahrkunst» und die im Folgenden zu präsentierende Arbeit über Fahrpferderassen besuchte ich über die Jahrzehnte viele europäische Gestüte, besonders in den Jahren um 2010. Dazu gehörten als Höhepunkte solche in den neuen EU-Ländern Tschechien, Slowakei und Ungarn.

Das Bild rechts oben zeigt eine Szene im ungarischen Gestüt Babolna, wo man für mich einen Fünferzug anspannte. Damit fuhren wir zu den Aussenstationen des Gestüts.

Tiefpunkte waren leider in Frankreich jene historischen Nationalgestüte, die kurz vor ihrer Schliessung standen. Dazu gehörte das hübsche kleine Gestüt von Montier-en-Der mit den einst stattlichen, heute heruntergekommenen Bauten, wie es das Bild unten rechts zeigt. Die Art, wie die meisten Anlagen der Haras nationaux nach bis zu 200 Jahren Existenz geschlossen werden, reiht sich leider in die im Vorwort angesprochene Thematik des zunehmenden Niedergangs der alten Pferde- und Fahrkultur im frühen 21. Jahrhundert ein. Wenige grosse französische Gestüte wie zum Beispiel der berühmte Haras du Pin leben zwar weiter, mehr aber als Architekturdenkmäler denn als funktionierende Gestüte. Hengste sind dort nicht mehr anzutreffen.

Wenigstens unterhält der französische Staat noch immer die berühmte École de cavalerie in Saumur, deren Besuch sich lohnt. Noch in Betrieb ist auch das moderne Gestüt von Uzès, wo ich noch meine Pferde einstellen und mit ihnen fahren konnte (dazu S.76). Nochmals anders sieht die Zukunft des Gestüts von Cluny im Burgund aus. Man versucht es in ein kommerzielles «Centre Équestre» umzuwandeln.



E-Paper

## «Fahrpferde Europas – Von der Antike bis heute»

Die Geschichte der Fahrpferdezucht ist leider ein besonders gutes Beispiel für den im Vorwort angesprochenen Kulturverlust. Das zeigt auch meine 2015 abgeschlossene Arbeit über ältere Fahrpferde-Züchtungen Europas. Wenigstens gibt es darüber viele ältere Publikationen. Dies aus einem einfachen Grund: Die Versorgung der verschiedenen nationalen Armeen mit Pferden war für viele Länder existentiell wichtig gewesen. Und es galt natürlich auch: Ohne Fahrpferde keine Wagen.

Die meisten bedeutenden Pferderassen Europas gingen im 20. Jahrhundert im grossen Pool des europäischen Sportpferdes unter. Dazu gehören auch berühmte deutsche Rassen wie die Hannoveraner oder Holsteiner, die noch in der Zwischenkriegszeit des 20. Jahrhunderts als Fahrpferde hoch geschätzt waren.

Als eigentliche Fahrpferde sind heute wenige gute Rassen verblieben. Dazu gehören die schon genannten Schwere Warmblüter aus dem Osten Deutschlands, die Gelderländer aus den Niederlanden und einige Schläge aus osteuropäischen Ländern. Im heutigen Traditionssport schätzt man es sehr, wenn weitere Rassen gezeigt werden, etwa Lipizzaner, Huzulen etc.

Das obere Bild links zeigt einen «Carrossier normand» aus dem Merlerault um 1800, das untere einen Hackney aus England der Zeit um 1900 nach Otto Eerelman.

(Das E-Paper ist auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C8a abrufbar.)



E-Paper

### «Zur Pferdezucht in der Schweiz – 16. bis 19. Jahrhundert»

Die Warmblutzucht begann in der Schweiz der Neuzeit im 16. Jahrhundert mit dem «Simmentaler» oder «Siebenthaler». Älter ist die bis heute durchgehende Zucht des Klosters Einsiedeln, aber mit einer geringen Population.

Im 17. Jahrhundert weitete sich die Pferdezucht in der Schweiz nördlich der Alpen während rund 200 Jahren so weit aus, dass zahlreiche in der Schweiz gezogene Pferde in verschiedene Länder Europas exportiert werden konnten. Das Schwergewicht lag auf einem kleineren, aber eher schwereren Pferd mit kurzem Hals sowie langem und gesenktem Rücken, das für die Kavallerie, die Artillerie und zum Ziehen von Wagen geeignet war.

Oben ist die Fotografie von fünf «Jurapferden» abgebildet. So sah der ältere Schlag des Freibergers anfangs des 19. Jahrhunderts aus.

Das Bild unten rechts zeigt eine Ölstudie von 1876 des Schweizer Malers Charles Humbert (1813-1881) in der Sammlungen Guido Bernasconi.

(Das E-Paper ist auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C8b abrufbar.)





Zwei Bücher über

### «Die Kutschensammlung Heinz Scheidel in Mannheim»

Heinz Scheidel, mit dem mich eine langjährige Freundschaft verbindet, trug bekanntlich die grösste Sammlung von historischen Schlitten und Kutschen zusammen. Diese ist vorbildlich untergebracht und steht Interessierten auf Anmeldung offen.

Das Privatmuseum entwickelte sich über Jahrzehnte zu einer Referenzsammlung des europäischen Wagenbaus vom 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert, wie es sonst an keinem anderen Ort auf der Welt in dieser Breite zu sehen ist.

Nach langen Vorbereitungen erschienen im Jahre 2011 der Überblicksband über die Sammlung mit Spitzenstücken aus allen Abteilungen und 2020 ein erster Spezialband. Dieser ist der Kutschengruppe gewidmet, die der Sammler besonders pflegt, den Naturholzwagen. In diesem Bereich war der deutsche Wagenbau im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert führend.

Heinz Scheidel unterhält auch einen Fahrstall, sein Viererzug ist an vielen Traditionsanlässen in ganz Europa zu sehen. Dabei setzt er jeweils verschiedene Wagen ein, die in den eigenen Werkstätten restauriert und konserviert wurden. Dazu gehört die links abgebildete, von Binder aîné in Paris kurz vor 1900 gebaute Coach.

Die beiden Bücher können direkt bei Heinz Scheidel bestellt werden: [heinz.scheidel@dus.de](mailto:heinz.scheidel@dus.de) oder +49 621 8607152.



Heinz Scheidel und seine Frau Eva kennen Fahrfreunde meist von Ausfahrten her. Die Aufnahme rechts zeigt das Ehepaar im Jahre 2018 vor Schloss Favorite bei Rastatt anlässlich der Vorbereitung eines Aperitifs. Es gibt aber noch eine andere Seite, wie das untere Bild zeigt.

Sammler eignen sich im Laufe der Zeit in der Regel ein grosses Wissen an, entwickeln ein gutes Auge und tauschen sich mit anderen Kennern detailliert aus. Das hat mit ihrer Sammlungstätigkeit zu tun; sie suchen gezielt ergänzende Stücke, kaufen sie mit ihrem Geld und wappnen sich auch deshalb vor Fehlkäufen.

Bei Heinz Scheidel in Mannheim geht das Interesse noch tiefer. Nicht nur, dass seine Sammlung mit der modernen Software MuseumsPlus inventarisiert ist, er hat sich auch eine persönliche Datenbank mit Tausenden von Kutschenbildern aufgebaut. Diese geht im Kern auf seine vor etwa 50 Jahren begonnene Fotothek zurück, die er digitalisiert und in den letzten 20 Jahren wesentlich erweitert hat. Heute kann er auf dem Laptop die von ihm persönlich weltweit zusammengesuchten erhaltenen Kutschenbestände nach Typ, Hersteller und Provenienz gezielt abrufen. Das gibt ihm zusammen mit seinem fotografischen Gedächtnis einen beachtlichen Wissensvorsprung. Der fachliche Austausch mit Heinz Scheidel findet deshalb jeweils auf hohem Niveau statt. Früher war so etwas vor allem mit langjährigen Museumsspezialisten möglich, etwa mit Forschern wie dem Basler Rudolf H. Wackernagel, heute eher mit engagierten Sammlern. Dies ist umso wichtiger für den Fortbestand der Kutschenforschung, weil mittlerweile die Universitäten dabei ausfallen und grosse Museumssammlungen mit Kutschen und Schlitten sich oft keine Spezialkraft mehr leisten.





## Die Sammlung von Rudolf Stief

Im letzten Drittel des 20. Jahrhunderts entstand in Deutschland neben Mannheim eine zweite bedeutende Sammlung, nämlich durch Rudolf Stief. Er begann mit Sammeln zusammen mit Heinz Scheidel, wobei sich die beiden in der Anfangszeit in freundschaftlicher Konkurrenz hochschaukelten.

Rudolf Stief sammelte dabei weniger in die repräsentative Breite, sondern bildete einen Schwerpunkt bei älteren Fahrzeugen mit gut ablesbarer Handwerkskunst, also vor allem solchen aus der Zeit vor der halbindustriellen Kutschenfertigung.

Der zweite Schwerpunkt des Sammlers kreist um besondere Ausstaffierungen von erhaltenen Wagen. Textilien haben es ihm besonders angetan. Das ging so weit, dass er historische Jacquard-Webstühle aus Lyon erwarb und von einem alten Weber aus Sachsen wieder in Betrieb setzen liess. Damit wurden nach alter Art die breiten Posamente für die Fensterzugriemen und die Abschlussborten in aufwändiger Arbeit neu hergestellt, um sie bei Restaurierungen von schlecht erhaltenen Interieurs wieder einsetzen zu können.

Auf diese Weise wurde die Bockdecke der links oben abgebildeten Berline des späteren Papstes Leo XII. rekonstruiert. Die gesamte Restaurierung des Wagens dauerte etwa 30 Jahre. Unten steht Rudolf Stief im Jahre 2004 mit dem Sattlermeister Beat Niederberger in der rechts besprochenen Sammlung Becker bei Paris und hält einen abgerissenen Fensterzugriemen in der Hand. Dieser stammt aus der dahinter stehenden englischen Berline der Zeit um 1790, dem besten Vergleichsobjekt zum Wagen des Genfer Bürgermeisters Pictet (dazu S. 34). Bei der Versteigerung der Becker-Sammlung im Jahre 2021 konnte Stief diesen besonderen Wagen erwerben.



## Sammlungen kommen und gehen

Sammlungen wie die von Stief haben besondere Vorläufer. Dazu gehört jene der Französin Diana Verny, einst die Muse von Aristide Maillol, oder die des Lothringers André Becker. Letzterer hortete berühmte Wagen bis zu solchen aus Kaiserhäusern und plante bei Paris ein Kutschenmuseum, war aber auch Fahrzeugen und Panzern des Dritten Reiches zugetan. Verschroben, wie manche Sammler sind, fühlte er sich oft falsch behandelt.

Warum schreibe ich darüber? Beide Sammlungen wurden schliesslich verauktioniert, und Teile davon kamen dann in neue Hände, so zum norwegischen Reeder Olsen (S. 138), aber auch zu Stief und Scheidel. Mittlerweile waren die Preise erheblich gefallen, und einige Wagen erlitten grobe Schäden,

Damit ist das Thema Erhaltung der Kulturgüter angesprochen. Ein Sammler kann heute sein Sammelgut weitgehend so behandeln, wie es ihm beliebt, auch kulturgeschichtlich wichtige Objekte. Erhebliche Verluste an der historischen Substanz sind eine Folge davon, aber auch kulturell relevante Informationen gehen so verloren. So wie bei Raubgrabungen den dabei gemachten archäologischen Funden ein guter Teil ihrer Geschichte für immer genommen wird, droht bei Sammlungsauflösungen ein erheblicher Informationsverlust. Provenienzen gehen dabei ebenso vergessen wie Zubehör verloren geht. Das schmerzt und beschäftigt den Museumsmann. Das wirksamste Gegenmittel ist, darauf zu bestehen, dass die Sammelnden ein Inventar mit den Provenienzen und Restaurierungsprotokollen ihrer Objekte führen.

Das Bild oben zeigt einen schlecht untergebrachten Schlitten in der Becker-Sammlung, das Bild unten das Interieur einer Berline der Zeit um 1800 in der gleichen Sammlung mit Wasserschäden und Frassspuren von Nagetieren.





## Reise nach Argentinien auf ein Hackney-Gestüt im Jahre 2011

Durch meine Bücher kam ich mit dem Pferdezüchter Raul Aquerreta in Argentinien in Kontakt, der mich spontan auf sein Gut einlud. Das interessierte mich deshalb, weil dort englische Hackneys der alten Art weiter gezüchtet wurden. Diese gehen mit ihrer spektakulären Knieaktion geradlinig auf den in Fahrkreisen berühmten reichen Argentinier Don Miguel Alfredo Martín de Hoz zurück. Dieser hatte um 1900 einige Hengste und Stuten dieser Fahrrasse in England erworben, nach Argentinien verschifft und sie in den eigenen Gestüten weiter gezüchtet. Weil in England im Verlaufe des 20. Jahrhunderts die Hackney-Zucht stark zurückging, sind heute die südamerikanischen Züchtungen dieser einst teuersten Fahrpferde heute so wertvoll.

Zeitgleich zu meinem Besuch in Argentinien im Jahre 2011 war die argentinische Meisterschaft bei Buenos Aires angesagt. Daran konnte ich mit einem geliehenen Pferd von Raul teilnehmen; dank der guten Qualität des Pferdes gewann ich in der Kategorie Jungpferde. Den Auftritt im Kegelfahren zeigt das untere Bild mit Thomas Würigler als Beifahrer.



Schließlich war ich von den dort gezüchteten Pferden so begeistert, dass ich zwei braune Wallache auswählte, Reliance Silbon und Bimbo, den ich in Mambo umtaufte. Diese beiden links oben noch in Argentinien auf der Weide fotografierten Pferde kamen schliesslich Ende des Jahres nach langem Transport im Flugzeug über eine Zwischenstation in Afrika in Frankfurt an.

Der Artikel «Auf der Suche nach dem originalen Hackney in Argentinien» aus der Zeitschrift «Pferd und Wagen» kann im Internet über die Webseite «Legado Hackney» auf deutsch und spanisch hochgeladen werden. Zum Gestüt gibt es auf Youtube auch zwei instruktive Videos.

## Einfahren nach argentinischer Art

Die beiden Hackneys Silbon und Mambo waren zwar in Argentinien schon eingefahren und leicht angeritten worden, aber es blieb noch viel Arbeit. Dafür kam der Züchter Raul Aquerreta im Jahre 2012 auf meinen Hof. Er war es gewohnt, seine Pferde einspännig einzufahren.

Dafür hatte ich glücklicherweise einen sogenannten Road-Car in der Remise, der einem Springreiter in der Nähe Basels gehört hatte und schon mit Scheibenbremsen ausgerüstet war. Der Wagen weist Achsen und Radkappen der berühmten Basler Kutschenfabrik Kauffmann auf. Entweder wurde er dort gebaut, oder die Achse wurde für einen jüngeren Wagen wiederverwendet.

Jedenfalls hatte Raul seine Freude an diesem Gefährt, wie das obere Bild zeigt. Er, der auf seiner riesigen Hazienda nur Flachland gewohnt war, schätzte auch das Terrain um Oltingue mit seinen bergigen Jura-Ausläufern.

Damals bekam ich Unterstützung durch eine deutsche Gräfin und Distanzreiterin, die mit einem Vollblutpferd angereist kam. Mit ihr ritt ich die Hackneys bald selbst.

2012 übernahm ich von heute auf morgen die Leitung einer Nestlé-Stiftung, genauer des Ernährungsmuseums «Alimentarium» in Vevey am Genfersee. In der Folge hatte ich weniger Zeit für die jungen Pferde, aber die Mittel, eine junge französische Reitlehrerin für die Weiterausbildung der Pferde zu verpflichten. In Vevey arbeitete ich bis ins 66. Altersjahr und blieb dort bis in die Corona-Zeit als Vizepräsident des Stiftungsrates tätig.





## Weiteres Training der Hackneys

Bei der Fahrausbildung der Hackneys half mir auch der ehemalige Fahr-Europameister Christian Iseli, den ich in Argentinien als guten Trainer erlebt hatte. Er fiel mir durch die feine Art des Umgangs mit den Pferden auf.

Nach meiner Erfahrung ist nicht jeder Fahrlehrer für alle Pferderassen gleich geeignet. Wenn einer mit Freibergern oder Gelderländern gut zurechtkommt, heisst das nicht, dass er sensible Araber oder temperamentvolle Lusitanos gleich gut verstehen und trainieren kann. Denn jede und jeder Pferdemann hat seine Stärken und Schwächen.

Gute Erfahrung habe ich mit solchen Fahrtrainern und -trainerinnen gemacht, die auch gut reiten können. Nicht umsonst waren grosse Vorbilder wie Benno von Achenbach auch gute Dressurreiter mit einer entsprechenden Ausbildung.

Die Bilder links zeigen im Jahre 2012 erste Fahrten mit den Hackneys in der Umgebung von Oltingue mit einem modernen Trainingswagen. Im Hintergrund ist die ehemalige, abseits gelegene Dorfkirche von Oltingue zu sehen, die durch ihre malerische Lage zum Wahrzeichen des Ortes geworden ist. Über das Dorf verfasste ich 2021 eine Geschichte unter dem Titel «Oltingue en Alsace/im Elsass», die auch auf [furger.eu](http://furger.eu) abgerufen werden kann.



## Williamsburg – Historie nach amerikanischer Art

Seit Jahren bin ich Mitglied der Carriage Association of America (CAA). Diese organisiert für ihre Mitglieder in vorbildlicher Art Zusammenkünfte und «learning weekends» genannte Weiterbildungskurse, wie wir das in Europa noch zu wenig kennen. Dazu gehören auch jeweils im Januar Vortragsserien, organisiert vom Doyen der amerikanischen Kutschenkenner namens Ken Wheeling.

2012 wurde ich für einen Vortrag eingeladen und ging dafür wieder einmal in die USA, genauer in die historische Stadt Williamsburg. Vor und in den historischen Häusern erklären Animatoren in Kleidern der Zeit um 1800 das Leben von einst, was beim Publikum gut ankommt.

Typisch amerikanisch liess das Freilichtmuseum Williamsburg auch Kutschen nachbauen, wie das untere Bild rechts zeigt. Als Vorbild dienten Florian Staudner in Wien europäische Modelle, auch in der Art der S. 34 vorgestellten Genfer Berline.





## Noble Ausfahrten

Als Mitglied des Private Driving Clubs (PDC) nahm ich an deren Ausfahrten teil, meist auf den Equipagen von Heinz Scheidel, manchmal selbst auf dem Kutschbock (S.101).

Das Bild oben zeigt eine Coach aus der Scheidel-Sammlung beim Stop in einem Schlosshof. In diesem Club gilt der Grundsatz, dass bei jedem Halt aus Sicherheitsgründen stets eine fahrtüchtige Person auf dem Bock mit den Leinen in der Hand zu sitzen hat. Das halte ich auch sonst hoch und finde es unverantwortlich, nach Fuhrmann-Manier, die Pferde – angebunden oder nicht – alleine stehen zu lassen. Schon mehrfach habe ich in meiner Fahrkarriere erlebt, dass sich ein Pferd losreißt und eine Kettenreaktion auslöst.



Das Bild unten zeigt das Ehepaar Aquerreta aus Argentinien in der Bildmitte beim Mittagessen. Reichhaltige Picknicks gehören mit zur Clubtradition des PDC. Er pflegt eine ähnliche Tradition wie früher die prominenten und exklusiven Coaching-Clubs von London oder Paris. Deren Bedeutung sollte man allerdings nicht zu romantisch verklären. Sie waren früher und heute Vereinigungen von verschiedenartigen Fahrerinnen und Fahrern, wie sie schon Crafty treffend persifliert hatte (S. 52), darunter neben echten Pferdefreunden auch pseudoadelig auftretende Neureiche.

Nach meiner Meinung wird das einst durch eine schmale Spitze der Gesellschaft gepflegte Coaching als kulturelle Erscheinung heute manchmal überbewertet; interessanter ist für mich die Geschichte des allgemeinen Sportfahrens während der Jahrzehnte um 1900, als dies in vielen Ländern Europas von zahlreichen Damen und Herren mit verschiedenen Pferdetypen und Wagenmodellen gepflegt wurde.

## Unterwegs als Richter

Eine direkte Folge meiner Publikationen war die Einladung verschiedener Fahrclubs, bei ihnen als Richter tätig zu werden. Dabei kann man selbst viel dazu lernen, fahren doch bei den Prüfungen Schlag auf Schlag verschiedene Gespanne vor. Das Bild rechts oben zeigt eine Situation in Lossburg im Jahre 2012, das untere in Celle im Jahre 2023, beide in Deutschland. Weitere Stationen waren im Verlauf der Jahre England, Italien, Polen, die Schweiz etc.

Die Beurteilung der Gespanne findet bei den verschiedenen Clubs nach ähnlichen Grundsätzen statt. Wie allerdings gerichtet wird, ist unterschiedlich. Bei der französisch dominierten AIAT (Association International d'Attelage de Tradition), wo ich auch Richterkurse besuchte, steht eher noch das Richten im Stil eines Lehrmeisters nach alter Art im Vordergrund.



Das halten viele, wie auch ich selbst, nicht mehr für zeitgemäss. Der Richter sollte eine Art Coach sein, besonders für Neueinsteiger. Dazu gehört das Gespräch mit den Teilnehmenden. In diesem Bereich gibt es noch Handlungsbedarf. Denn die Fahrerinnen und Fahrer schätzen es begreiflicherweise nicht, an verschiedenen Anlässen mit dem gleichen «turnout» unterschiedlich beurteilt zu werden.



## 2013 mit den Hackneys zweispännig in Cuts

Nach einem guten Jahr Training mit den jungen Hackneys fühlte ich mich bereit, mit dem neuen Gespann auch in Cuts auftreten zu können, unterstützt von Susan und Beat Niederberger. Als Wagen wählte ich einen damals frisch erworbenen, zierlichen Spider-Phaeton von Kellner frères in Paris. Dieses wunderbare Fahrzeug der Zeit um 1905 war original bereits mit einem Fusspedal auf die Klotzbremse ausgerüstet, wie die untere Originalfotografie zeigt (damals mit weisser Gummibereifung). Alles ging gut, aber ich fand dann den Wagen doch etwas zu klein für zweispänniges Fahren und trennte mich schweren Herzens wieder davon, weil andere Projekte anstanden.



## 2014 zweimal einspännig in Cuts

Um dem argentinischen Züchter Raul Aquerreta eine Freude zu machen, reisten wir zusammen im Jahre 2014 mit zwei Wagen nach Cuts. Ich mit einem in wunderbarem Originalzustand befindlichen Zweirad-Dogcart von Kauffmann, Reinbolt & Christe, Raul mit einer Charrette anglaise von Heimbürger in Basel aus meiner Remise. Ich trat mit dem Pferd Mambo an, er mit seinem Wunschpferd Silbon, für den man ihm in Argentinien höhere Summen geboten hatte. Beide schnitten wir gut ab, er war vielleicht als gewiefter Viererzugfahrer etwas enttäuscht, nicht weit vor mir zu liegen.





## Weitere Bilder von Cuts 2014

Auf den Bildern links sitzt die Reitlehrerin Brigitte Kump neben mir. Unten ist das Geschirr von Mambo gut zu sehen, das vom gleichen Vorbesitzer wie der naturgrundige Dogcart stammt, versehen mit den Initialen «VS» für die Basler Familie Vischer-Sarasin. Es ist nach französischer Manier gefertigt, allerdings mit zu schmal gesetzten Scheuledern. Heute würde ich nicht mehr eine so grob gearbeitete Ellbogenkandare einschnallen. Sie wurde in Cuts vom englischen Fahrriecher zurecht kritisiert, weil diese Art Kandare dort vor allem für militärische Gespanne verwendet wird.



## Im Schnee

Mit den Hackneys wagte ich im Winter 2014 / 2015 auch Schlittenfahrten. Dafür wurden die Pferde nach Andermatt in den neuen Stall der Gotthardpost verfrachtet. Bei Eiskälte kam mein Mambo ganz schön in Fahrt, wie das obere Bild rechts zeigt. Angespannt ist ein leichter Schlitten amerikanischer Bauart, wie er in Deutschland um 1950 recht populär war, nach mündlicher Überlieferung auf amerikanische Offiziere zurückgehend.

Das untere Bild zeigt einen Zweispänner-Schlitten von Geissberger in Zürich mit der Nr. 2262. Er war ursprünglich um 1900 an die Stroh-Färberei Schärer in Anglikon ausgeliefert worden. Die «Strohbarone» des Freiamts waren wie andere Industrielle lange gute Kunden bei Geissberger.

In jener Zeit erhielt ich von Günzel Graf von Schulenburg-Wolfsburg als Auszeichnung für meine Bücher ein Bronzerad verliehen, dies im Namen der Fachgruppe Fahren der FN (German Equestrian Federation der FEI).





Die Winter sind in unseren Breiten bekanntlich lang. Deshalb suchte ich in den Jahren 2014 und 2015 nach Möglichkeiten, mit den Pferden im Süden zwischendurch Sonne zu tanken. Mit schwerem Gepäck ging es also im Winter in das damals bereits um das Überleben kämpfende Nationalgestüt von Uzès mit seiner wunderbar erhaltenen Altstadt (Bild links unten). Das Gestüt selbst liegt am Rande der Stadt und umfasst ein 16 ha grosses Areal. Das Wagenfahren wird dort unter der Leitung von Louis Basty als Spezialität der Organisation IFCE (Nachfolgeinstitution der Haras nationaux) angeboten.

In der Umgebung konnten in wilder Natur schöne Ausflüge gemacht werden, wie das untere Bild zeigt. Dabei musste auch ein ausgetrocknetes Bachbett durchquert werden. Dabei warf ich einmal zum Schrecken der Beifahrerin den Wagen um.



## Tochter, Enkelinnen und Enkel auf den Pferden

Bei Familienbesuchen auf dem Hof in Oltingue sind die Pferde für die Kinder jeweils die grosse Attraktion. Das galt und gilt für meine 2002 geborene Tochter Nina ebenso wie für die Grosskinder, zwei Buben und zwei Mädchen namens Till und Len sowie Ronja und Lilly.

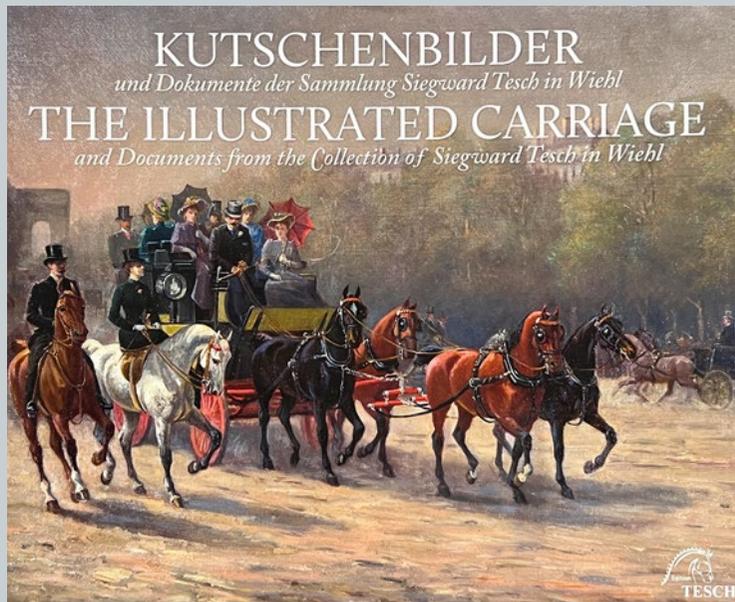
Alle helfen sie in den Ferien jeweils tatkräftig und geniessen als Kinder aus städtischen Agglomerationen das Leben auf dem Bauernhof bis hin zum Schlafen auf dem Heuboden.

Das Bild rechts oben zeigt meine Tochter Nina, die eine Reitausbildung absolvierte, mit Enkel Till im Jahre 2012 und das untere meine Enkelin Ronja im Jahre 2022.

Gemäss der alten Regel, dass Fahrpferde kontinuierlich dressurmässig geritten werden sollten, liess ich die Hackneys nach der ersten Ausbildungsetappe von der Reitlehrerin Brigitte Kump weiter reiten. Sie, die sich bei Egon Neindorff in Karlsruhe und in Saumur schulen liess, bildete die beiden Pferde gekonnt aus.

Daraus entwickelte sich eine Partnerschaft. Ich profitierte von ihrer Reitkunst, und sie liess sich in das Fahren einführen. Schliesslich wurde sie mit ihrem reiterlichen Background in kurzer Zeit darin so gut, dass sie Fahrturniere in Aachen gewann (dazu S.103).





Buch über die Sammlung von Siegwald Tesch in Wiehl

### «Kutschenbilder – The illustrated Carriage»

Glücklicherweise gibt es immer wieder Begeisterte, die sich mit Enthusiasmus dem traditionellen Fahren zuwenden. Einige kommen vom FEI-Leistungssport zum Traditionsfahren.

Das war auch beim Viererzugfahrer Siegwald Tesch in Wiehl der Fall. Er baute nicht nur den neuen Deutschen Traditionsfahrer Verband e.V. (DTV) auf, sondern begann auch historische Wagen zu sammeln. Der herausragende Schwerpunkt in seiner «Kutschenremise» wurde aber im Laufe der Zeit, neben der gut bestückten Bibliothek, die Sammlung von hochwertigen Gemälden mit Gespanndarstellungen aus Frankreich, Deutschland England und den USA.

Weil für mich als Historiker die Arbeit mit historischen Quellen von zentraler Bedeutung ist, machte ich mich mit Freude an ein Buch über diese Sammlung. Es erschien im Jahre 2015 in der Edition Tesch.

Das englische Bild links unten war nicht leicht zu interpretieren: ein Einfahrbreak mit Pferden in Halbgala-Anspannung? Das Rätsel löste der englische Fahrfreund Colin Henderson (dazu rechts).

Das Buch wurde bei Siegwald Tesch zum Vorbild für eigene Arbeiten. Er gibt seither neben deutschen Übersetzungen von wichtigen englischen und amerikanischen Kutschenbüchern selbst verfasste Broschüren über gewisse Sammlungsbestände heraus!

Alle genannten Werke sind erhältlich über [mail@editiontesch.de](mailto:mail@editiontesch.de).



## Fahren mit englischen Freunden 2015

Traditionsfahren mit Pferden ist heute unter den vielen verschiedenen Sportarten eine Art Nischenszene für «letzte Mohikaner». Umso wichtiger sind gute Kontakte und Freundschaften zwischen den Mitgliedern der diversen nationalen Clubs.

England war lange das Mekka für den Kutschenbau und das geschickte Fahren gewesen. Dazu hat vor allem die Royal Mail mit ihren schnellen Postwagen, den Mail-Coachen beigetragen. Heute aber ist dort die Szene recht klein geworden. Immerhin leistet sich das englische Königshaus noch einen Fahrstall und pflegt in den Royal Mews einen grossen Wagenpark.

Dieser unterstand dem rechts oben an den Leinen abgebildeten Colin Henderson als «Head Coachman» der Queen. Er liess es sich nicht nehmen, meine Hackneys bei einem Besuch im Elsass selbst zu fahren. Von ihm konnte ich in manchen Gesprächen viel lernen. So löste er das Rätsel des auf dem S.78 abgebildeten Gemälde ganz leicht: Im königlichen Marstall wurden Gespanne, die schon geputzt und bereits mit den guten Geschirren eingeschrirrt waren, zuerst aus Sicherheitsgründen für einige Runden mit dem Einfahrwagen in den Hyde Park geschickt, bevor ein edler Galawagen eingespannt wurde.

Eine Freundschaft verbindet mich mit dem unten in die Kamera blickenden Mark Jurd, einem ausgezeichneten, zweisprachigen Speaker und Richter. Neben ihm fährt Kevin Stillwell meine Hackneys durch das Dorf Oltingue.





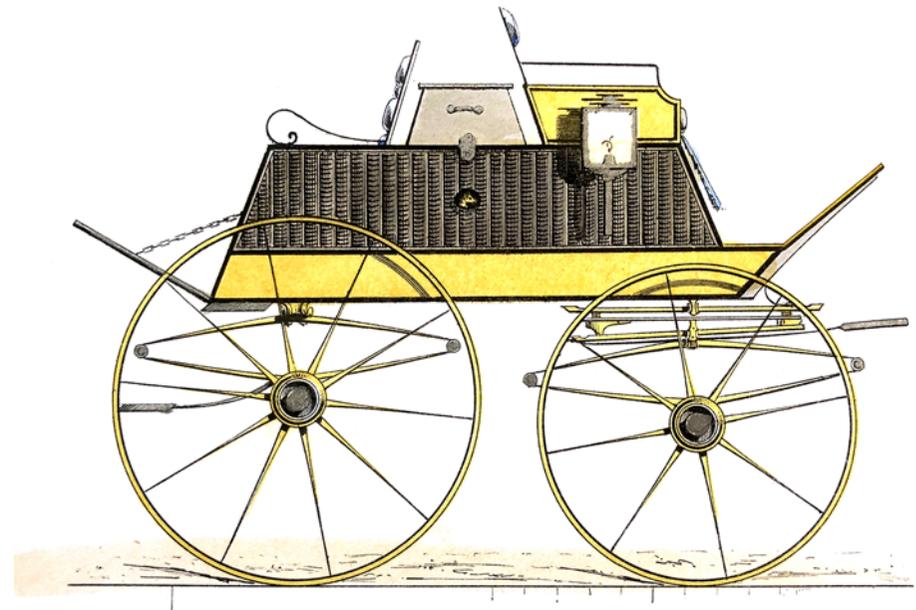
## 2015 am Turnier in Cuts

Die Bilder zeigen den Vierrad-Dogcart von S. 58 in neuer Bemalung. Dieser sportliche Wagen ist wunderbar zu fahren und mit der Hebelbremse auch gut zu hemmen. Er ist mein bevorzugtes Fahrzeug für Fahrten bei gutem Wetter. Ein weiterer Vorteil ist der Stauraum unter den Bänken.



## Der Vierrad-Dogcart von Kauffmann in Basel (Nr. 971) um 1880

Der 430 kg schwere Wagen hat verschiedene «Leben» hinter sich, wie das schon S. 58 gezeigt wurde. Dieses Modell ist ein gutes Beispiel für den erwähnten Bau nach Pariser Musterblättern aus dem «Guide du Carrossier». Er wurde offenbar von Kauffmann in Basel gemäss den Nummern 369 und 484 von 1872 und 1877 gebaut, wie der Vergleich mit den Vorlageblättern zeigt. Die hintere Bank kann nach Lösen von zwei Muttern gedreht werden. Unter dem Beifahrersitz ist eine Schubladenleiter für Damen eingebaut. Während seiner langen Lebenszeit erfuhr das Fahrzeug gewisse Erneuerungen. So stammt die Lederausstattung wohl aus der Zeit um 1920. Jüngst konnten alte Laternen aus der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe zugefügt werden, die mit ihrer eckigen Form den Vorlage entsprechen, allerdings mit ovalen Seitengläsern.





E-Paper

### «Leiterwagen – Stuhlwagen – Bernerwagen: Regionale Wagenmodelle mit gemeinsamen Vorbildern»

Mich faszinieren unter den historischen Wagen nicht nur die sogenannten Luxusmodelle, sondern auch gewöhnliche Fuhrwerke für den Personentransport. Mit dem 2015 publizierten Paper über Leiterwagen, Stuhlwagen und Bernerwagen versuchte ich deshalb, Entwicklungslinien von Wagen des Mittelalters bis ins 20. Jahrhundert aufzuspüren.

Gemäss diesen Recherchen entwickelten sich über Jahrhunderte aus dem römischen und mittelalterlichen Leiterwagen bäuerliche Gefährte, die in der Neuzeit auch zum Personentransport genutzt und angepasst wurden. Dazu gehörte im 18. Jahrhundert der mit dem einfachen Leiterwagen verwandte Stuhlwagen oder Char-à-bancs mit seinen typischen, meist schwingend aufgehängten Querbänken.

Als verkleinerte Variante des Stuhlwagens bildete sich um 1800 der Schweizer- oder Bernerwagen heraus (vgl. S. 41). Davon sind links zwei Beispiele des frühen 19. Jahrhunderts abgebildet. Solche Wagen dienten unter anderem als Touristenfahrzeug und verbreiteten sich im Ausland besonders in Baden-Württemberg und Bayern.

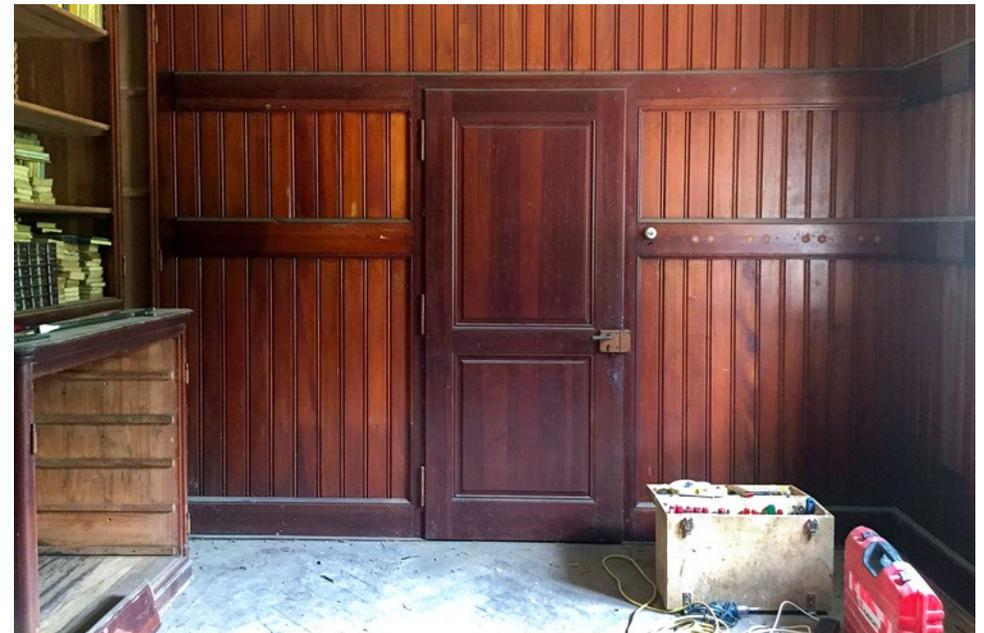
Jüngere Weiterentwicklungen des Schweizer- oder Bernerwagens lebten in der Schweiz bis weit ins 20. Jahrhundert in verschiedenen Varianten fort. Interessanterweise hat der Begriff «Berner Wagen» bis heute überlebt (Mundart «Bärner Wägeli») nicht aber der bis um 1900 besonders in Deutschland weit verbreitete Begriff «Schweizer Wagen».

Das E-Paper ist bei [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) abrufbar.



## Rescue of a historical dining room from a carriage house

In many European cities, until recently, there were still many carriage houses from the time around 1900 preserved. So also in Basel. From the here depicted property, no one in driver circles knew, because it was located in the residential quarter Gellert in a large private park. The picture on the right shows the condition in 2015 shortly before demolition: on the left the dining room, above the carriage house, in the middle the tension hall with the rear carriage and on the right the stalls (two boxes and three stands), above the hayrack. All this came from the time around 1910. The cladding from pitch-pine wood was built by my friends Heiner Elber, Peter Bader and me in the summer of 2015 board by board, numbered and together with door and stone walls transported to Oltingue.





## Wiedereinbau der Geschirrkammer

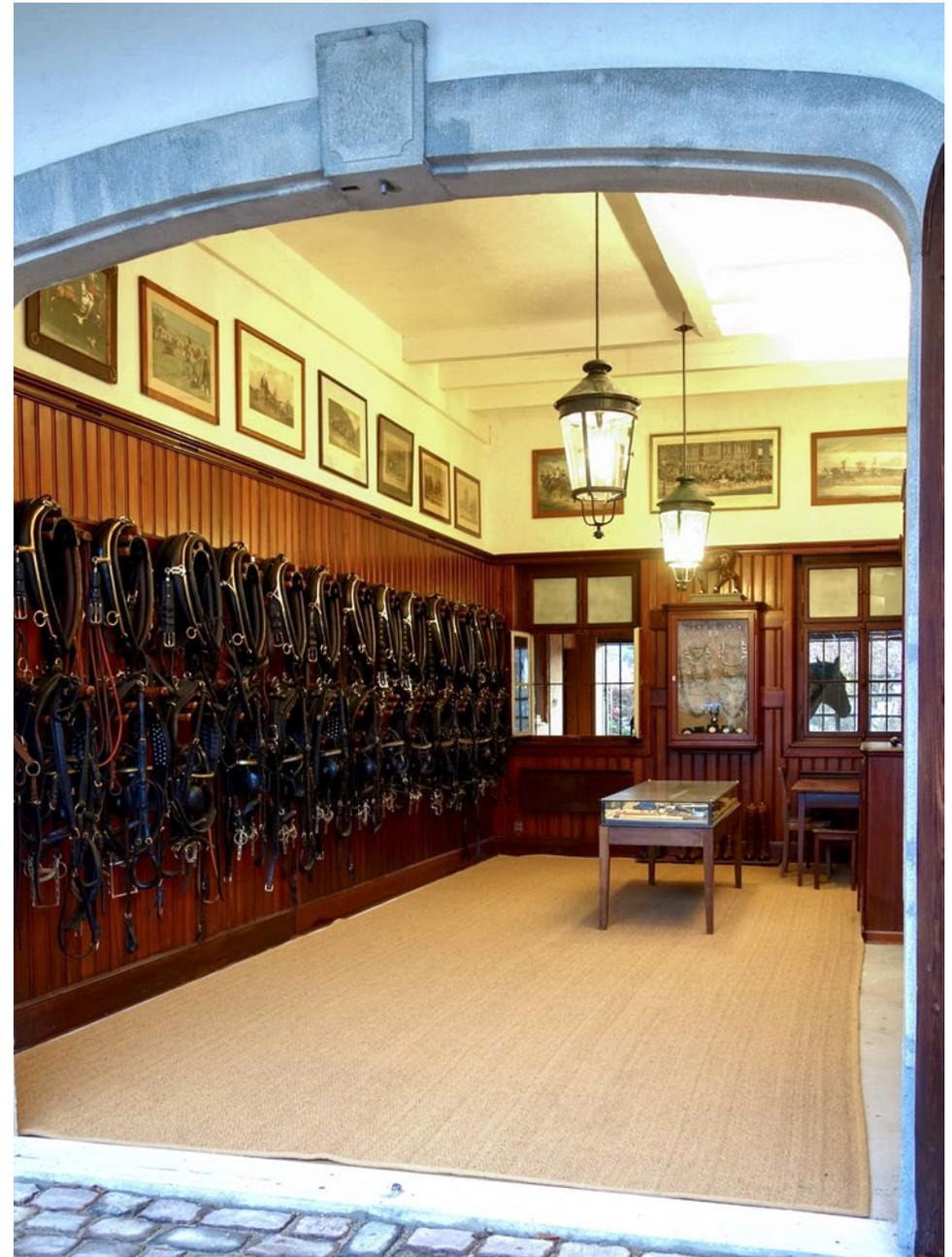
Die Geschirrkammer war in Basel als Rumpelkammer benützt worden und das Täfer gut erhalten, allerdings ohne Geschirr- und Sattelträger. Das dazugehörige Kutscherhaus geht auf die alte Basler Familie Vischer zurück, die auf ihrem Sommersitz eine zweite Stallanlage mit ähnlicher Geschirrkammer besass. Im Sommer 2015 wurde Brett für Brett der Vertäfelung im alten Tenn meiner Scheune eingebaut und an den neuen Grundriss angepasst (Bilder links).

Dann beschaffte Alex Sieber alte Geschirrträger, und so konnte der Raum nach historischen Vorbildern, wie der unten abgebildeten Geschirrkammer der Familie Schwarzenbach in Horgen, wieder in Gebrauch genommen werden.



## Einrichtung der Geschirrkammer

Das Bild rechts zeigt die fertig eingerichtete Geschirrkammer mit dem wiederverwendeten alten Torgewände. Die ebenfalls eingebauten alten Fenster gehen hinten auf meinen Paddock hinaus, deshalb sieht man dort den Kopf eines meiner Pferde. Die Wandvitrine wurde wie früher mit Kandaren und anderen Utensilien bestückt. Dazu kamen über der Vertäfelung historische Drucke mit Kutschenmotiven. Zugefügt wurde eine Tischvitrine.

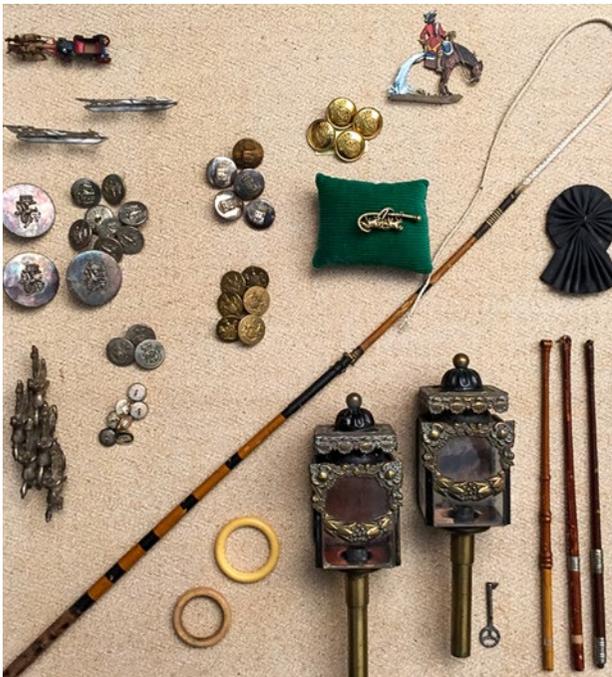


## Utensilien in der Tischvitrine der Geschirrkammer

Links: Kinderpeitsche eines Prinzen von Hannover um 1900. Brosche mit Viererzug, Peitsche und Hufeisen in vergoldetem Silber. Miniaturpeitschen als Vorzeigestücke der Peitschenfabrik in Killer, Baden-Württemberg. Laternenpaar einer Kinderkutsche um 1900 und zwei Ringe für Kreuzleinen. Neue Zinnfiguren. Selbst nachgemachte Kokarde.

Mitte: Unterlegtrense, Blumenvase für Coupé, Ohrketten, Stirnbänder, Taschenspiegel der Brauerei Haldengut, Federbüsche für Schlittengeschirre sowie Bürste, vgl. S. 10).

Rechts: Deichselbrille, wohl Gesellenstück (ehemals Wagenbau Kölz). Sattlerwerkzeuge, Gläser zu Kutschenlampen aus einem Basler Betrieb, Fuhrmann-Gabel des frühen 18. Jahrhunderts mit Sechserzug. Initialen von Geschirren, darunter ein Bronzebeschlag mit den Buchstaben «EB» von Ettore Bugatti, Molsheim.



## Uhren und Livreeknöpfe

Wie andere Kutschenliebhaber auch schätze ich Bockbrett- und Reiseuhren. Hübsch ist die silberne Savonnette rechts mit Gespanndarstellung, aufgehängt an einem Uhrenständer in Form eines Steigbügels aus Silber.

Zu den abgebildeten Livreeknöpfen gehören solche der Familie von Thurn und Taxis in Regensburg sowie der Familie Sachsen-Coburg und Gotha mit Devise FIDELITER ET CONSTANTER.

Drei Knöpfe tragen die Initialen «AF», darunter einer aus dem Stall des ehemaligen französischen Präsidenten Armand Fallière (1841-1931).





## Verregnetes Fahrtturnier in Cuts

Die Wetterprognose für das Turnier des Jahres 2016 war so schlecht, dass ich zu Hause nicht den offenen Dogcart auf den Hänger lud, sondern den S.46 vorgestellten Phaeton mit Halbverdeck. Am ersten Turnier-Tag konnte man noch offen fahren, wie das Bild links zeigt. Am Sonntag regnete es dann den ganzen Tag und bald glich das Fahrerlager einer Schlammbahn.

Beim Fahren rettete das weit vorgezogene Dach Brigitte Kump und mich vor dem Schlimmsten, wie das Bild links unten zeigt. Man muss sich allerdings an das Fahren mit geschlossenem Dach gewöhnen, sieht man doch fast wie aus einem dunklen Tunnel auf die Pferde und die Fahrstrecke. Als praktisch hat sich der nach alten Mustern nachgemachte Schutz über der Wolltuch-Polsterung der hinteren Bank erwiesen, früher «Regen-Couvert» genannt.

Der Phaëton der Carrosserie Kauffmann in Basel weist die Produktionsnummer 1262 auf und wurde demnach um 1880 produziert. Solche leichtere Phaëton-Typen nannte man in zeitgenössischen Katalogen «franco-américain». Dieser Wagentyp wurde 1880 im «Guide du Carrossier» unter Nr. 604 beschrieben (Bild unten).



Zwei Kataloge

## Sammlungen Oberrohrdorf und Rothenburg 2016/17

Neben der schon erwähnten Sammlung von Robert Sallmann in der Ostschweiz gibt es in der Schweiz in Oberrohrdorf und in Rothenburg zwei weitere öffentlich zugängliche Kutschen-Privatsammlungen. Für beide konnte ich je einen Katalog verfassen.

Das Kutschenmuseum von Toni Meier liegt im Aargau. Er richtete es in seiner ehemaligen Karosseriewerkstatt ein und bekommt dank seiner agilen Führung dafür viel Zuspruch. Interessant sind hier nicht nur die Wagen, sondern auch die breite Palette von Geschirren und Fahr-Accessoires. Der Umschlag des Bandes zeigt sein Glanzstück, eine Victoria in Daumont-Anspannung des Fürsten zu Wied, hergestellt von Mengelbier in Aachen.

Die vom schon erwähnten Franz Knüsel aufgebaute Sammlung von Schlitten und Kutschen befindet sich in der Nähe von Luzern in einem ehemaligen militärischen Zeughaus, das zum Museum umgebaut wurde. Knüsel fokussierte seine Sammlung auf Schweizer Schlitten und Kutschen, die er gezielt zusammentrug und mit Leihgaben des Verkehrshauses der Schweiz in Luzern anreichern konnte. Seine Sammlung ist heute zur wichtigsten Referenzsammlung zum schweizerischen Wagenbau des 19. und frühen 20. Jahrhunderts geworden. Weil er auch Fähranlässe in der Umgebung des schön gelegenen Museums organisiert, konnte das Buch mit lebendigen Aufnahmen seines Neffen, Walter Sommerhalder, von ganzen Equipagen angereichert werden.

Die beiden Bände können direkt bestellt werden über [toni\\_meier@bluewin.ch](mailto:toni_meier@bluewin.ch) (+41 56 496 1943) und [info@kutschen-rothenburg.ch](mailto:info@kutschen-rothenburg.ch) (+41 79 643 03 86).





## Vierspännige Trainingsfahrt mit dem Einfahrwagen

Im Jahre 2016 begann ich mit Brigitte Kump intensiv vierspännig zu fahren. Dazu diente ein Einfahrwagen der Eidgenössischen Pferde-Regie-Anstalt (EPRA) in Thun, die von 1850 bis 1950 als Reit- und Fahrakademie der Artillerie existierte. Der Wagen entstand im Jahre 1937 in den Eidgenössischen Konstruktions-Werkstätten in Thun und war ursprünglich militärgrün bemalt. Hinter dem hohen Bock ist genug Platz für stehend mitfahrende Helfer, die seitlich oder von hinten aufsteigen können. So wollte ich auch einmal an einem Traditionsturnier auftreten, zumal diese auch als eine Art fahrendes Museum verstanden werden.



## Erster Platz in Lossburg dreispännig im Jahre 2016

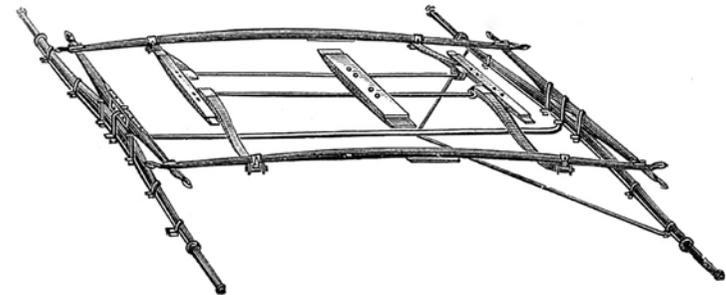
Mein Ziel war, auch einmal mit drei Pferden nebeneinander ein Turnier bestreiten zu können. Im Herbst 2016 war es soweit, nachdem ich den rechts abgebildeten Einfahrwagen mit einer Dreispännervorrichtung versehen hatte. Das ungarische Pferd Cicero lief dabei in der Mitte, die Hackneys aussen. Als Jux schlug der als Beifahrer vorgesehene Wagen-sammler und Tierarzt Franz Knüsel vor, er könne in seiner Militäruniform im Range eines Oberleutnants erscheinen. Das liess ich mir nicht zweimal sagen und beschaffte die Uniform eines Unteroffiziers der Artillerie. So traten wir in Lossburg an, zum Gaudi einiger Zuschauer und vor allem zur Freude des Veranstalters Albrecht Mönch. Er hatte vorher zu schon vorhandenen Kumten in der Art des «Tourengeschirrs» Achenbachs (Bild unten) die weiteren Teile des Geschirrs geliefert. Das Bild rechts unten zeigt, wie wir in Lossburg stramm über die Holzabdeckung fahren. Dank der genauen Streckenbesichtigung durch Franz Knüsel konnte ich den Parcours rassig abfahren. Für den ersten Platz gab es die unten abgebildet Ansteck-Peitsche.





## Amerikanisch Fahren

Nicht alle lieben amerikanische Wagen, aber ich schätze sie. Deshalb fuhr ich auch zweitweise den hier abgebildeten Piano Box Buggy, der um oder nach 1900 in die Schweiz importiert worden war und wohl deshalb eine Bremse und ein Verdeck aufweist. Besonders raffiniert ist bei diesem Wagen mir Steckdach die Federung konstruiert. Die kurzen Querfedern liegen selbst wieder gefederten Holzholmen auf, was eine dreifache Federwirkung ergibt. Dazu kommt die seltene «torsion bar suspension», ein Patent von Edward Storm. Die Konstruktionszeichnung stammt aus der amerikanischen Zeitschrift «The Hub» vom Mai 1882.



E-Paper

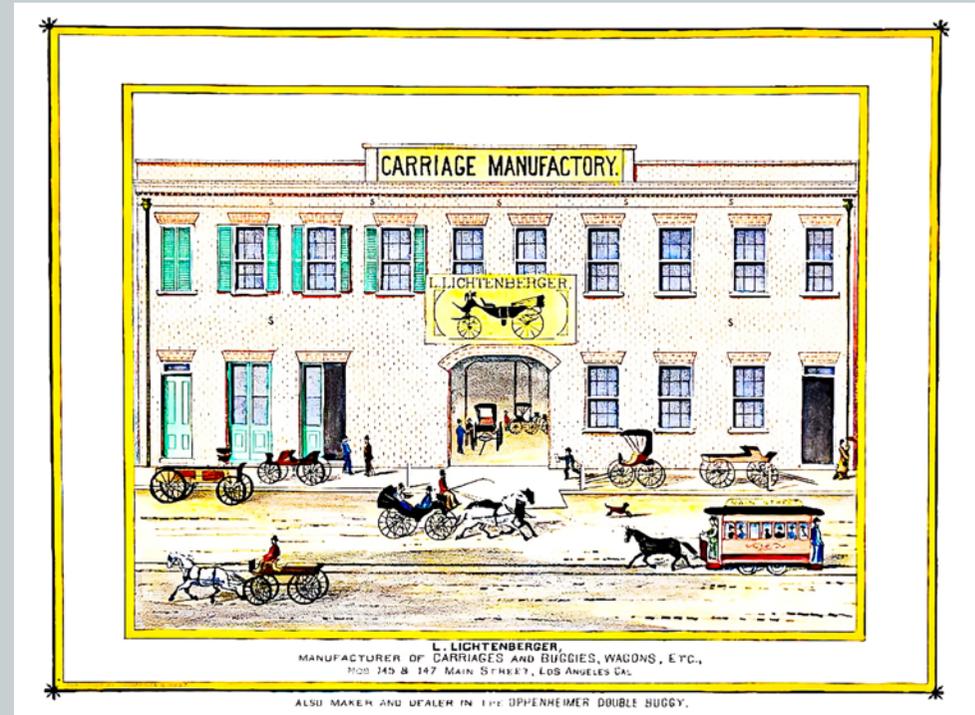
## «Deutsche Wagenbauer in Amerika und wie sie ihre Landsleute überholten»

Das Interesse am amerikanischen Wagenbau führte zu einem E-Paper, mit dem ich vor allem zeigen wollte, wie stark amerikanische Fortschritte im Wagenbau die europäische Szene beeinflussten.

Dabei spielten deutschstämmige Auswanderer eine besondere Rolle. Denn einige Namen amerikanischer Wagenfabriken der Zeit um 1900 klingen deutsch. Dazu gehören Namen wie Lichtenberger, Roeder oder Brunn. Diese waren in jungen Jahren ausgewandert und hatten in den Vereinigten Staaten eine blendende Karriere hingelegt. Sie entwickelten dort nicht nur neue, leichtere Kutschenmodelle, sondern auch rationellere Fertigungsmethoden. (Das steigerte sich noch im nachfolgenden Karosseriebau bei den frühen Automobilen bis hin zu Vorstufen der Fließbandfertigung.)

Die frühen amerikanischen Innovationen im Kutschenbau wirkten seit der Zeit um 1850 in Wellen auf Europa zurück. Dazu gehörten auch neue Wagenmodelle wie das des Samuel Oppenheimer. Das Bild rechts oben zeigt die Werkstatt von Lichtenberger in Los Angeles und das Bild unten einen typisch amerikanischen Buggy der deutschstämmigen Firma Studebaker.

(Das 2021 verfasste E-Paper ist unter [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C13 abrufbar.)



## Deutscher Jagdwagen für den Alltag

Für den täglichen Gebrauch sind deutsche Jagdwagen aus vier Gründen empfehlenswert:

1. Sie sind auf dem Markt preiswert zu kaufen.
2. Sie sind robust und einfach gebaut, weil sie früher schon im Gelände gefahren wurden.
3. Die breite Spur und der lange Radstand ergeben einen guten Fahrkomfort.
4. Weil früher damit zur Jagd schon lange Fahrten unternommen wurden, sind die Bänke meist bequem eingerichtet und weisen eine Sitztiefe um die 50 cm auf und nicht wie viele ländliche Wagen schmalere Bänke.

Mein Wagen zeigt Anklänge an das Modell Sandschneider und ist auf den Kapseln markiert mit «Heinr. Meyer Wagenfabrik Göttingen» (Achsmarkierung: «BERL. WAG. ACHSEN FABRIK BERLIN PANKOW 111244»). Dieser Sattler Meyer war bekannt für den Bau von Jagdwagen-Modellen, wie Abbildungen in der «Deutschen Fahrzeug-Technik» von 1911 zeigen. 1882 erfolgte die Gründung seines Betriebes, der um 1900 20 Mitarbeiter umfasste. Die Firma besteht bis heute, seit 1910 werden dort auch individuelle Aufbauten auf Automobil-Nutzfahrzeuggestellen realisiert.

Die Polsterung des Wagens wurde nach Vorlage ähnlicher Wagen in den Werkstätten der Kutschensammlung Scheidel 2011 durch Pit Wolski 2020 erneuert.

Das Bild links unten zeigt den Wagen, wie er vor einigen Jahren von Peter Bader gefahren wurde, hinten sitzt seine Frau Monika. Darüber ein ähnlicher Wagen, gefahren in Bad Doberan vom legendären Fahrer Graf von Alvensleben im Jahre 1913.





## Vogesen-Fahrt mit Omnibussen des Jahres 2017

Französische Freunde wie Eric Macrez organisieren jedes Jahr Ausfahrten in ihrer Heimatregion, in diesem Fall in den Vogesen. Weil er eine Sammlung von Omnibussen angelegt hatte, lieh er diese für seine Ausfahrten aus. Davon machte ich wie andere gerne Gebrauch und reiste einen Tag vor der angesagten Fahrt an, um den Wagen zu testen. Denn jedes historische Fahrzeug hat seine Eigenheiten; so musste das Bremsrad beim Leihwagen anders herum als üblich gedreht werden. Andere Teilnehmer, die auf einen Testlauf verzichteten, verunfallten prompt. Höhepunkte an solchen Fahrten sind auch die Picknicks beim Mittagshalt, wie das Bild rechts zeigt.





## Fahren mit drei Pferden «en arbalête»

Der schon erwähnte Lusitano-Hengst Carismo de Massa war ein besonderes Pferd. Er stammte aus einer Zucht in Südfrankreich und wurde unter dem Sattel von Brigitte Kump soweit ausgebildet, dass er mit Leichtigkeit Passage und Piaffe zeigte – und dies auch am Wagen! Carismo hatte aber eine Macke. Wenn in seiner Nähe ein Gespann losfuhr, wollte er mit. Hielt man ihn zurück, begann er zu steigen. Das führte einmal um ein Haar zu einem schweren Unfall (dazu S. 99). Auf dem Bild links versuche ich ihn bei einem Halt in Bernried zu beruhigen.

Wegen der sonst guten Eigenschaften des Hengstes begannen wir 2017 dreispännig mit ihm als Vorpferd Einhorn zu fahren, das die Franzosen «en arbalête» nennen (in der Form einer umgekehrten Armbrust). Das ging zu Hause nicht schlecht, wie das Bild links unten zeigt. Beim Einsatz am Turnier auf Schloss Kühlenfels war es dann schon schwieriger (Bild unten).





## Turnier auf Schloss Kühlenfels 2017

Der Veranstalter der Turniere auf Schloss Kühlenfels, Jörg Wildung, lieh mir 2017 für den zweiten Tag in der fränkischen Schweiz einen schönen, in Sevilla gebauten Phaeton aus. Damit fuhr ich dann

zusammen mit Freund Reinhold Trapp und Max Häusermann als Groom zweispännig die Strecke ab. Das Bild wurde von Ann-Kathrin Drumm zur Verfügung gestellt.



**Elsass-Ausfahrt 2017 zur malerischen Mühle von Fislis in der Nachbarschaft von Oltingue**

## Elsass-Ausfahrt mit Zwischenfall im Jahre 2017

Das Ziel der Elsass-Fahrt des Jahres 2017 war Fislis, Nachbardorf von Oltingue. Dorthin kam aus dem Leimental auch der Kutschenfreund Christoph Butz, ein ausgezeichneter Schlosser, mit seiner Feldküche angefahren (Bild rechts). Brigitte Kump und ich waren mit dem Dreispänner dabei, voraus mit Hengst Carismo. Als zur Heimfahrt aufgebrochen wurde und ein Gespann losfuhr, stieg er prompt, wie S. 96 beschrieben. Ein Dabeistehender meinte eingreifen zu müssen, wartete nicht, bis der Hengst wieder Boden unter den Füßen hatte und wurde vom Huf auf seinem Kopf gestreift. Um ein Haar hätte es eine Schädelverletzung gegeben, wie der runde Hufeisenabdruck mitten auf seiner Melone zeigt. Der Schreck sass! Die Lehre aus dieser Geschichte: Man muss als Pferdehalter manchmal auch gut gemeinte Hilfen Dritter verhindern können.





## Vier Pferde im Stall in Oltingue

2017 standen vier Pferde im Stall, je zwei in Gruppenhaltung. Dies waren von links nach rechts die beiden Hackneys Mambo und Silbon, der Lusitano-Hengst Carismo und der Wallach Cicero, ein mächtiges Pferd aus Ungarn mit Abstammung Furioso-North Star.

Der zog alles weg und lief deshalb an der Deichsel. Leider zeigte dieser – besonders auf der Weide – mehr Hengstverhalten als der Hengst selber und musste von diesem getrennt und schliesslich weitergegeben werden.



## Ausfahrt mit dem Private Driving Club (PDC) in Belgien

Auf die «Route de Lorraine» genannte Ausfahrt des Private Driving Club (PDC) des Jahres 2017 hin bereitete ich mit Brigitte Kump unseren Vierspänner vor. Rechts liefen hintereinander die beiden Hackneys, links der Hengst voraus, dahinter der dunklere Ungare Cicero. Alles ging gut. Die von Albrecht Mönch gefertigten Geschirre sind hier an

den Stangenpferden zu sehen, die alten Tourengeschirre auf den Vorpferden. Als Wagen bewährte sich die naturgrundige Basler Wagonnette, die auf Seite 102 näher beschrieben wird. Als Beifahrer waren die Freunde Peter Bader und Nicolas Lüscher mit dabei.



## Wagonette von Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel

Die Wagonette mit der Produktionsnummer 1393 wurde um 1898 gebaut. Die Datierung nach Nummern war ein Resultat meiner eingehenden Recherchen zur S. 62 vorgestellten Wagenfabrik Kauffmann. (Dasselbe gelang nach verschiedenen Anläufen auch für die Wagen und Schlitten von Geissberger in Zürich.)

Die vor etwa 10 Jahren erworbene Wagonette war von den Vorbesitzern neu lackiert sowie mit braunem Leder statt grauem Stoff ausgestattet worden. Dazu gehörten auch neue Scheibenbremsen. Sonst hat sich der Wagen in einem guten Erhaltungszustand mit originaler Fassung im Bockfach erhalten. Alte Malspuren an der Türe hinten zeigen, dass das Metall offenbar ursprünglich in «faux bois» bemalt war, also in Holzimitation.

Der Wagen ist mit seinem hohen Bock für vierspänniges Fahren gut geeignet. Im «Guide du Carrossier» wurden solche Modelle auch «Break» genannt, trotz dem Gardecrotte (Spritzschirm) vorne. Angenehm ist bei diesem Modell auch, dass die Helfer hinten auch im Fahren ab- und aufsteigen können. Nicht zufällig wurde dieses Modell deshalb schon früher als Einfahrwagen geschätzt. Das dürfte auch bei diesem Wagen der Fall gewesen sein.

Diese Wagonette in Naturholzausführung ist das einzige bekannte Modell dieser Art aus der renommierten Wagenfabrik Kauffmann. Diese Basler Carrosserie lieferte aber einige Jagdwagen in Naturholz aus, als dies um 1900 für Sportwagen Mode geworden war.



## Sieg in Aachen 2017: Brigitte Kump mit den Hackneys

Der Deutsche Traditionsfahrer-Verband e.V. (DTV) schaffte es 2017, unter Leitung von Siegwald Tesch, im Mekka des europäischen Pferdesports Traditionsturniere abzuhalten (Bild unten von 1932 dazu auch S. 144). Dazu gehörte neben einer Stadtrundfahrt auch ein Kegelparcours. Auf dieses Ereignis hin trainierten viele Fahrerinnen und Fahrer und gingen dann in wunderbarer Umgebung und vor einer schönen Zuschauerkulisse an den Start. Dazu gehörte auch Brigitte Kump mit meinen Hackneys. Ich selbst war dort Richter, trat aber bei ihr in den Ausstand. Dank guter Vorbereitung und starker Nerven, sowie geschult durch die Teilnahme an vielen Springturnieren, konnte Brigitte Kump vor vielen versierten Fahrerinnen und Fahrern den ersten Preis herausfahren. Als Wagen wurde der Kauffmann-Dogcart mit meinen Silbergeschirren eingesetzt. Hinter der Fahrerin sitzt meine Tochter Nina.

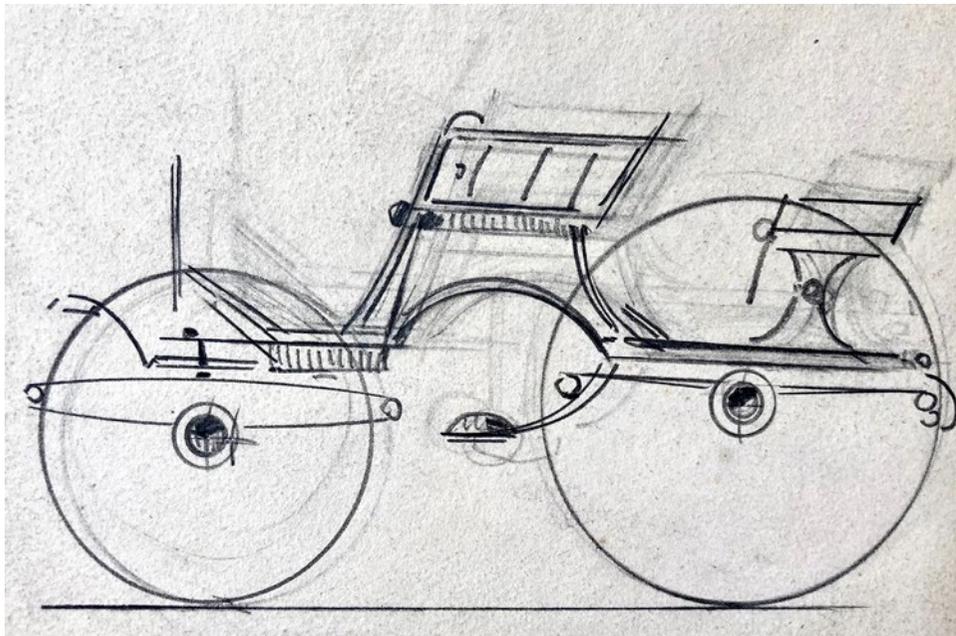




### **Ausklang des Jahres im Schnee**

Das fahrtintensive Jahr 2017 klang mit einer schönen Schlittenfahrt vor der Kirche Sankt Martin in Oltingue aus.

**D.**  
**Weiter gehts über 70**



## Warum diese Faszination?

Mit 70 Jahren frage ich mich, warum das Thema Kutschen privat und beruflich derart fasziniert. Dafür gibt es mehrere, sich kumulierende Gründe:

1. Mich fasziniert bis heute, wie aus einem durch und durch funktionalen Gegenstand wie einem Wagen, der aus Rädern, Achsen und Sitzgelegenheiten besteht, ansehnliche und modische Fahrzeuge gemacht wurden. Tatsächlich handelt es sich bei den historischen Kutschen und Schlitten um frühes Industriedesign; nicht umsonst kam im 19. Jahrhundert der Beruf des «dessinateur en voitures» auf. Professionelle Zeichner entwarfen zahlreiche Modellvarianten, darunter solche mit kühnem Strich. Dazu gehören die links abgebildeten Entwürfe im Stil des 18. und 19. Jahrhunderts.
2. Im Gegensatz zur Archäologie, wo mittlerweile Tausende tätig sind, ist der Kutschenbereich ein wenig beachtetes Forschungsfeld. Merkwürdigerweise viel weniger als das zu anderen historischen Verkehrsmitteln wie Fahrräder, Eisenbahnen oder Flugzeuge. Über Kutschen kann man deshalb mit Einzelforschungen noch Neues beitragen.
3. Kutschen sind historische Objekte, die man heute noch in Betrieb setzen und experimentell durchtesten kann.
4. Die vor Kutschen gespannten Pferde faszinieren durch ihre Lern- und Leistungsbereitschaft. Pferde jammern nie, können es auch gar nicht, deshalb haben wir Pferdehalter ihnen gegenüber eine grosse Verantwortung. Pferde haben meist viel Geduld. Ich sehe das jeden Tag. Fröhlich stehen sie vor dem Stall und blicken zum Haus hinüber, still ausdrückend: Wann kommt die Morgenration Heu?
5. Bei mir kommt als im Sternzeichen Schütze Geborener dazu, dass ich gerne in Bewegung bin.

## Wie geht es weiter mit 70 Jahren?

Es ist ein Glück, wenn man Hobby, Sport und Beruf harmonisch verbinden und als Ganzes verstehen kann. Das gilt für mich bis heute, inklusive Forschen und Publizieren. Dabei erweist sich die Digitalisierung als grosse Erleichterung, sowohl bei der Recherche wie beim Verfassen von Publikationen.

Im Rückblick gesehen, schreibe ich heute weniger kurze Artikel für Fachrevues, so wie ich das jahrelang für die deutsche Fachzeitschrift «Pferd und Wagen» gemacht habe. Im Vordergrund stehen Kataloge und digitale Papers für Portale wie [traditionfahrkunst.de](http://traditionfahrkunst.de) oder [attelage-patrimoine.com](http://attelage-patrimoine.com).

Nach der Aufgabe des letzten Führungsfunktion in Vevey nutze ich die gewonnene Zeit auch für Überblickswerke wie das auf der folgenden Seite vorgestellte Handbuch. Damit soll dem wiederholt angesprochenen Kulturverlust Gegensteuer gegeben werden. Die Generation, welche den Schwanengesang von Pferd und Wagen noch selbst ein wenig erlebte, hat die Verantwortung, etwas davon weiter zu geben. Dies versuche ich auch als Mitglied in verschiedenen Fahrclubs Europas. Fahrnlässe sind auch eine Art rollendes Museum, bei dem man verschiedene Pferderassen, Beschirrungen und Wagenmodelle vorführen kann. Die Fahrvereine oszillieren heute zwischen Freizeitvergnügen und Sport. Ich stehe für eine möglichst breite Palette ein. Die Jüngeren wollen in der Regel einen höheren sportlichen Anteil bei gemeinsamen Treffen als die Älteren. Deshalb sollte man beides anbieten, zumal wir um Nachwuchs besorgt sein müssen.

Die Bilder zeigen Impressionen vom Dezember 2018 mit der dritten Generation Furger und Freunden in meiner Liegenschaft.



# Handbuch für das Traditionsfahren

von  
Andrés Furger  
mit einem Vorwort von SKH Prinz Philip, Herzog von Edinburgh



Buch und E-Book

## «Handbuch für das Traditionsfahren»

Die Kapitel dieses Handbuches decken die Bereiche Pferd und Geschirr, Wagen und Restaurierung, Fahrerin und Fahrer, Groom, Mitfahrende, Kleidung und Accessoires ab. Dies alles ergibt den ausgewogenen Gesamtauftritt. Dazu kommt das wichtige Thema Sicherheit an verschiedenen heutigen Anlässen vom Turnier über den Concours d'élégance bis zur Korsofahrt.

Die Sparte Traditionsfahren beruht auf Grundlagen der Zeit um 1900, ist aber ein relativ junger Sport. Er gabelte sich erst vor gut 40 Jahren vom Leistungssport der FEI ab. Nachdem er sich in einigen europäischen Ländern fest etabliert hatte, hielt ich die Zeit 2018 für gekommen, ein Handbuch vorzulegen, das die Grundsätze dieser Sport- und Freizeitdisziplin mit Pferd und Wagen allgemeinverständlich zusammenfasst. Dieses soll auch neuen Fahrengüsten eine Einstiegshilfe geben.

Das Ziel ist auch, das traditionelle Fahren wie die alte Fahrkunst hochzuhalten und Eleganz mit einem sportlichen Auftritt zu verbinden. Wie man das erreicht, wird im Kapitel zum Gesamtbild in Wort und Bild konkret besprochen. Die Grundhaltung hinter diesem Handbuch ist, die Wurzeln des traditionellen Fahrens nachvollziehbar zu machen und den heutigen Sport von der Geschichte her zu erklären. Für dieses Buch schrieb SKH Prinz Philip freundlicherweise ein Vorwort, dessen Zustandekommen rechts erklärt wird.

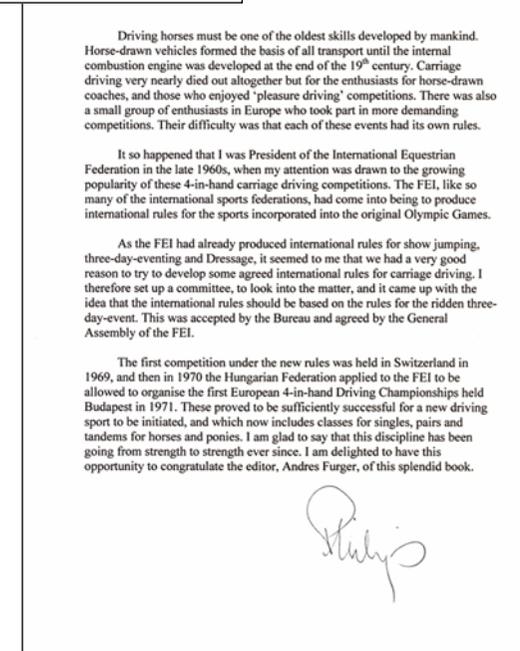
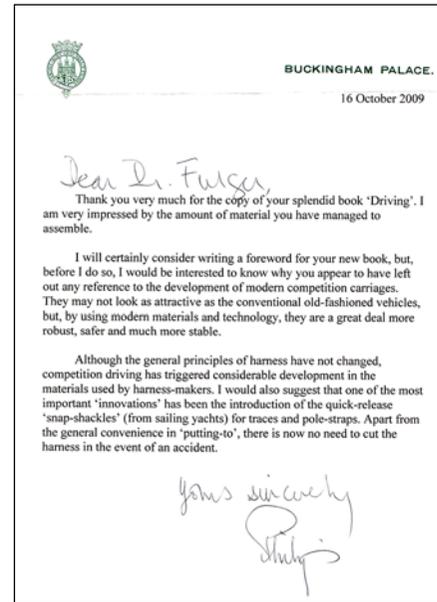
(Das E-Book ist unter [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C10 abrufbar.)

## Wie das Vorwort von SKH Prinz Philip zum Handbuch entstand

SKH Prinz Philipp trug seit den 1970er Jahren als Präsident der FEI (Fédération Equestre Internationale) wesentlich zur Renaissance des Fahrspportes bei. Er kam vom Polosport und war sich des herausfordernden Umgangs mit Pferden bewusst: «no risk no fun»! Ihm schickte ich im Jahre 2009 das Buch «Driving» und bat um ein Vorwort für das nächste Projekt, das Handbuch. Durch meine frühere Tätigkeit für Schweizer Ministerien war ich gewohnt, gleich einen Entwurf mitzuschicken. Dieser lautete der Grundlinie nach, dass das Erbe auch im Bereich Kutschenfahren zu pflegen sei, mit Verweis auf London, zumal er ja die Royal Mews bestens kannte.

Seine Antwort darauf ist rechts oben abgedruckt. Der Inhalt war ein wenig überraschend, aber von seiner Biographie her verständlich. Denn er war es, der den Fahrspport modernisierte. So liess er für die Geländefahrt (auch Marathon genannt) als erster neue Wagen aus Stahl bauen und moderne Einzelteile wie die vom Segelsport her bekannten Panikhaken integrieren. Mit solchen Wagen konnten die Hindernisse schneller und wagemutiger durchfahren werden. Dank ihm und seinen Mitstreitern aus Ungarn, Deutschland und anderen Nationen wurden internationale Regeln formuliert.

Weil sich aber im Laufe der Zeit diese harte Art des Kutschenfahrens deutlich von den Idealen der Zeit um 1900 wegbewegte, begann man vor allem in Frankreich, sich vermehrt auf das traditionelle Fahren zu besinnen. So wurde der französische Fahrclub AFA (Association Française d'Attelage) zum reinen Traditionsclub mit seinen «Concours d'Attelage de Tradition» (CAT, international CIAT). Das machte in der Folge in einigen europäischen Ländern Schule und führte zur lockeren internationalen Dachorganisation, genannt AIAT.



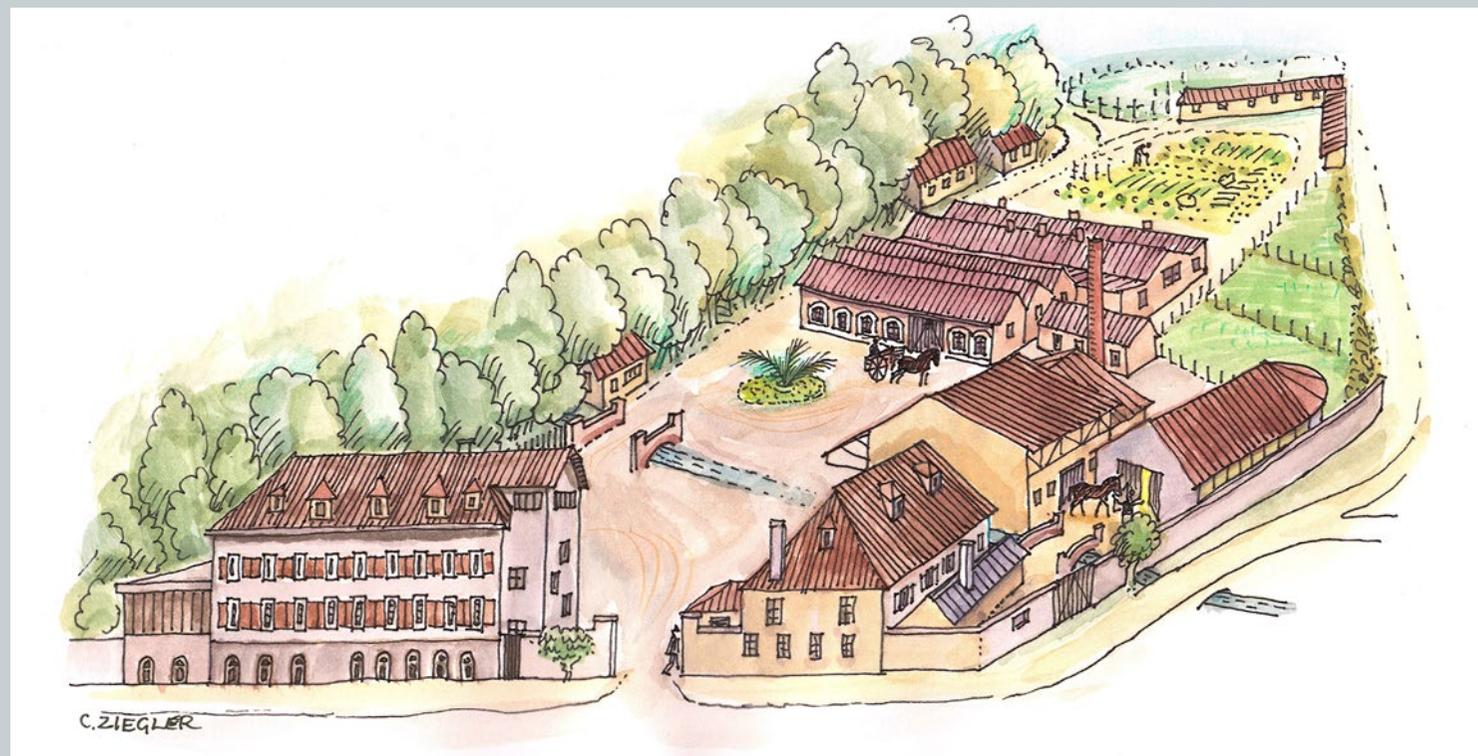
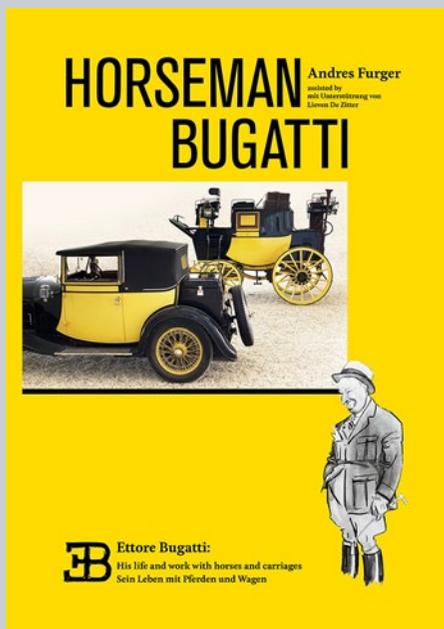
## Amerikareise nach Massachusetts

Aufgrund meiner auch in englisch erschienen Büchern wurde ich von dem gut organisierten amerikanischen Club CAA (Carriage Association of America) mehrfach für Vorträge eingeladen, wie ich das S. 69 schon beschrieben habe. Dazu kamen Einladungen zu Fahrten in den USA. 2018 nahm ich eine solche gerne an.

In den Vereinigten Staaten gibt es seit dem 19. Jahrhundert eine hochstehende Fahrscene, die bis heute nahtlos vor allem von Abkömmlingen reicher Familien der Ostküste weiter gepflegt wird. Die Schauplätze liegen in den Regionen mit historischen Sommersitzen alter Industriellen-Familien aus Städten wie New York oder Boston. Dazu gehören im Westen von Massachusetts die malerischen Berkshires mit dem historischen Ort Stockbridge. Hier entstand ein grösseres Villenquartier, nachdem um 1850 dorthin eine Eisenbahnlinie von Boston her fertig gestellt war.

Heute kommen einmal im Jahr aus weit entfernten Staaten Fahrerinnen und Fahrer mit ihren grossen Trucks nach Stockbridge. So auch im Jahre 2018. Dort traf ich Leute wie Tucker Johnson (Johnson & Johnson), oder die Töchter der Familie Wrigley (Kaugummi). Die einen kamen mit dem Helikopter, die anderen mit einem riesigen Wagenpark (Bild links oben). Eingeladen hatte die in der Mitte mit ihren Ponys abgebildete Mary Waller, die dort das Haus ihrer Grosseltern bewohnt und die Tradition der Industriellen-Familie Stockton weiterführt. Das Ehepaar Waller baute auch eine ansehnliche Sammlung von historischen Kutschen auf. Sie ersteigerten im Jahre 2000 wichtige Kutschen wie die links abgebildete Coupé-Coach von Ettore Bugatti. Diesen besonderen Wagen wollte ich im Hinblick auf das rechts beschriebene Buch im Original untersuchen.





Buch und E-Book 2019

## «HORSEMAN BUGATTI – His life and work with horses and carriages – Sein Leben mit Pferden und Wagen»

Dass Ettore Bugatti Vollblutpferde liebte und seine schnellen Autos deshalb so benannte («pur sang»), ist bekannt. Vergessen war aber, dass er nicht nur ein Kutschensammler war, sondern noch in der Zwischenkriegszeit Kutschen bauen liess. Dabei handelt es sich um jene, die Baron Casier von den Töchtern Bugatti erworben hatte (S. 50) und die nachher in die USA kamen. Die Recherchen zu Ettore Bugatti als Horseman zeigten, dass der geniale Autobauer Zeit seines Lebens Reiter, Fahrer und «gentleman farmer» gewesen war. Das Bild rechts zeigt eine Rekonstruktion des Bugatti-Anwesens im elsässischen Molsheim mit Wohnhaus und Stallungen im Vorder- und der Fabrik für Motoren und Chassis im Hintergrund. Die im Buch vorgestellten Quellen ergaben zudem: Ettore Bugatti sammelte nicht nur Kutschen, sondern fuhr sie auch selbst. Er besass nicht nur Reitpferde wie Vollblüter und irische Hunter, sondern auch spezielle Fahrpferde wie Hackneys. Für diese Gespanne erwarb er auch die entsprechenden Wagen und Geschirre oder entwarf selbst für Fahrten mit diesen Wagenpferden spezielle Kutschen. Nach dem Umzug nach Paris und Umgebung in den 1930er Jahren pflegte er diese Passion weiter. Im Buch wird diese Seite Bugattis im grösseren zeitlichen und kulturellen Kontext gewürdigt. (Das E-Book C14 ist unter [furger.eu](http://furger.eu) abrufbar.)



## Ettore Bugatti und die Sammlung von Heinz Scheidel

Die systematischen Recherchen zum Bugatti-Buch führten zur Entdeckung von bisher verschollenen Wagen aus dessen Sammlung und zu manchen Bilddokumenten.

So konnte ein wunderbarer Break de chasse in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim zweifelsfrei Bugatti zugeordnet werden. Das Bild links unten zeigt den Meister, wie er in Molsheim seine Wagenpferde damit gekonnt vierspännig fährt.

In der Folge organisierte der Private Driving Club 2011 ein Event mit originalen Wagen des grossen Meisters und mit Automobilen dieser Marke von früher und heute.

Das Bild unten zeigt den genannten Break de chasse aus der Sammlung Heinz Scheidel mit ihm im Fond. Der Wagen war im Auftrag Bugattis von Widerkehr im nahen Colmar gebaut worden, derselben Werkstätte, die später unter dem Namen Gangloff viele seiner «pur sang» karrossierte.



## Wieder Bugatti zu Ehren

Im Jahre 2019 kam es noch einmal zu einem Auftritt mit Bugatti-Kutschen, diesmal in Chantilly anlässlich des «Arts & Elegance» genannten Luxus-Events mit Oldtimern. Etwa ein Dutzend Gespanne mit originalen Wagen aus der Bugatti-Sammlung wurden damals vorgeführt.

Heinz Scheidel lieh mir für diese Korsofahrt einen Dogcart, den Ettore Bugatti ebenfalls bei Widerkehr in Colmar hatte bauen lassen. Ich spannte also meine Hackneys davor und führte ihn mit meinem Sohn Basil vor.





## Mylord von Kauffmann, Reinbolt & Christe

Zurück ins Elsass und in die Schweiz. Um 2010 begann bei den alten Kutschen – wie in anderen Antiquitätenbereichen auch – der bis heute anhaltende dramatische Preiszerfall. Er betrifft weniger die an Turnieren einsetzbaren Sportwagen als die alten Stadtmodelle. Plötzlich konnte man für tausend Euro einen historischen Luxuswagen kaufen, der um 1990 noch dem Wert eines VW Käfers und um 1900 dem eines Reihenhauses entsprochen hatte!

Dazu gehören auch wunderbare Modelle wie der links abgebildete Mylord. Weil solche Wagen früher teuer und exklusiv gewesen waren, wurden sie dementsprechend gut behandelt. Das sieht man auch dem links abgebildeten Exemplar und seiner originalen Polsterung an.

Der Wagen aus der Zeit um 1903 mit der Fabriknummer 1609 steht heute in meiner Remise. Die Achsen zeigen keine Abnutzung, sogar die Dichtungen aus Kork an den Vermot-Patentachsen mit nur einer Stahlmutter sind noch original vorhanden. Der Grund ist klar: Bald nach 1903 begann auch in Basel das Automobilzeitalter, und die kurz zuvor angeschafften Kutschen blieben in der Remise fast unbenutzt stehen. Dieser Mylord wurde später nur noch einige Male als Hochzeitswagen eingesetzt, vor kurzem auch in Oltingue, wie der Blumenschmuck auf dem Bild links zeigt.

Typisch für solche Basler Wagen des obersten Segmentes sind die aufwändigen Ausstaffierungen in Wolltuch und Saffianleder. Hier waren sogar die Teppiche noch vorhanden und konnten von Beat Niederberger aufgefrischt werden. Nur die Radgummi waren zu erneuern. Per Zufall wurden mir kürzlich originale Mylord-Laternen mit der richtigen Signatur von Reinbolt & Christe geschenkt, die ich nach einer kleinen Reparatur zufügen konnte.

Zum E-Paper über die Carrosserie Kauffmann siehe S. 42.



## Gut zu fahrender, leichter Phaeton

Eines meiner Lieblingsmodelle unter den Sportwagen ist der abgebildete um 1890 in der Fabrik von «Geissberger à Zurich» entstandene Phaeton. Er ist nach amerikanischer Art mit grossen Hickory-Rädern gebaut und wiegt nur 325 kg. Der Bocksitz befindet sich auf einer guten Höhe.

Mit solchen Sportmodellen hat sich der Gründer der grossen Zürcher Wagenfabrik, Johann Caspar Geissberger, einen guten Namen gemacht. Er verwendete bei diesem Exemplar schon moderne eiserne Naben (Patent Warner) und Achsen von Réméry Gautier & Cie. Paris. Der Wagen ist ein- und zweispännig eingerichtet.

Das Bild aus der Zeit um 1900 oben zeigt dasselbe Modell in einer etwas anderen Ausführung vor der Geissberger-Werkstatt. Gemäss dieser Fotografie waren solche Phaetons früher mit dunklem Wolltuch ausstaffiert.

Mein Phaeton war um 1985 von Toni Meier in Oberrohrdorf neu bemalt und mit Scheibenbremsen ausgestattet worden. Dazu kam eine Lederpolsterung von der Sattlerei Spirig in Sankt Gallen.

Weil ich meinen Wagen auch im Alltag fahre, liess ich es bei den Veränderungen, auch wenn sie nicht dem Ursprungszustand entsprechen; man muss zu Kompromissen bereit sein, auch aus finanziellen Gründen. Der Wagen ist auf der folgenden Seite angespannt zu sehen.

Zum E-Paper über die Wagenfabrik Geissberger siehe S. 42.

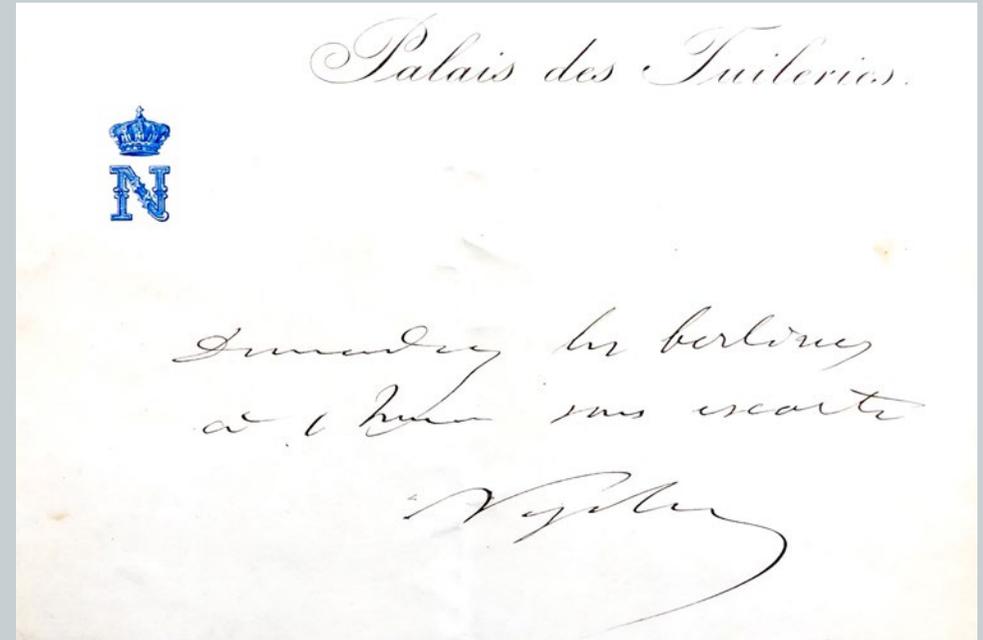
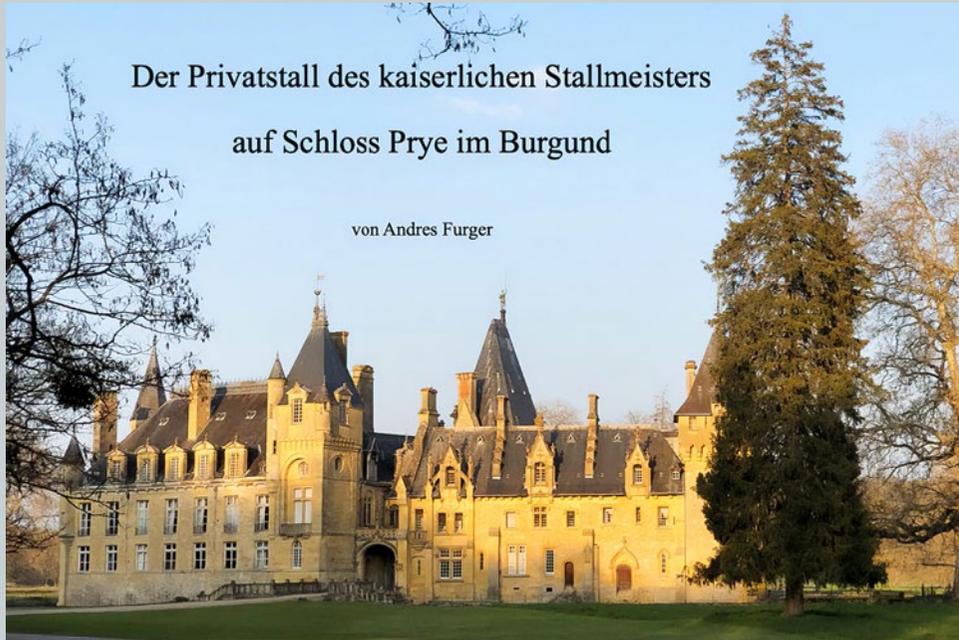




## Kutschenferien an der Loire 2018/19

Es gibt bekanntlich schöne Schlösser in Frankreich, die als B&B geführt werden. Das gilt auch für Schloss Prye bei Nevers an der Loire. Was mich dorthin zog, war die luxuriöse Stallanlage aus dem Jahr 1888 mit dem sie umgebenden Park. Die Besitzerfamilie du Bourg de Bozas stellte zu meiner Überraschung die mit Marmor ausgestatteten Boxen ihrer Vorfahren zur Verfügung. Mit Freund Thomas Würigler reiste ich also im Jahre 2018 erstmals mit den Pferden an. Das Bild oben zeigt übrigens nicht den Eingang zum Schloss, sondern der zum Stallkomplex! Hinter dem grossen Bogen befindet sich die Anspannhalle, von dort geht es rechts zu den abgebildeten Boxen mit dem dahinter liegenden Kaminzimmer.





E-Paper

## Stallanlage von Schloss Prye an der Loire

Der erste Aufenthalt auf Schloss Prye führte zu einem zweiten Besuch mit mehr Musse. Dabei öffnete der junge Marquis du Bourg de Bozas, der sich die Erhaltung der Schlossanlage mit seiner Frau und den drei Töchtern zur Lebensaufgabe gemacht hat, auch das Familienarchiv. Das interessierte mich besonders, weil ich damals mit Recherchen zu den Equipagen von Kaiser Napoléon III. begonnen hatte; der Erbauer der Stallanlage von Prye war von 1867 bis 1870 einer der Stallmeister des Kaisers gewesen. Von diesem Antonin du Bourg de Bozas (1836-1922) fanden sich einige Zeugnisse im Archiv, darunter das rechts abgebildete Billet mit der Anweisung des Kaisers an ihn: «Demandez les berlines sous escorte Napoléon» also: «Bestellt die Berlinen mit Eskorte». Kurz vor 1870 befanden sich die meisten Wagen und Pferde schon nicht mehr im Louvre neben dem Tuileries-Palais, sondern in einer neuen grossen Stallanlage beim Pont Alma am Quai d'Orsay, wo auch die Stallmeister untergebracht waren (heute noch erhalten und als Ministerium genutzt). Dass der Kaiser nicht nur Berlinen, sondern auch eine Eskorte anforderte, war nach dem Attentat des Jahres 1858 auf ihn und seine Frau verständlich. (Das E-Paper über die Stallanlage von Prye und dessen Erbauer ist auf dem Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C7a abrufbar.)

Das Bild links oben zeigt die Schlossanlage von Prye mit dem alten Teil links und dem im Mittelalter-Stil vom Stallmeister zugefügten neuen Teil rechts. Er hatte 1861 die zehn Jahre jüngere Adèle Favard geheiratet, die viel Geld in die Ehe einbrachte.



## Im Clavel-Park von Riehen unterwegs

So präsentiert sich der besprochene Geissberger-Phaeton in angespannter Form. Das Bild stammt von einer Ausfahrt in den Park des S. 6 schon erwähnten Baslers Alexander Clavel. Angespannt sind die beiden Lusitanos Miguelista und Larapio. Diese werden regelmässig von der Beifahrerin Käthi Steffen dressurmässig

geritten. Hier ist der Wagen mit Laternen ausgerüstet, die jenen auf der Werkstattaufnahme von S. 115 besser entsprechen. Man fragt mich zuweilen, warum ich im Sommer ohne Bockdecke fahre; ganz einfach, weil dies früher auch schon so gemacht wurde. Das haben eingehende Recherchen ergeben.

## Reittouren mit Freunden im Elsass

Pferde und Menschen lieben Abwechslung, mental und körperlich. Je älter desto mehr schätze ich das Reiten mit meinen Pferden ebenso wie das Fahren, vor allem auch im Winter.

Ein besonderes Vergnügen sind längere Reittouren mit Freunden, wofür sich das Sundgauer Hügelland, wie das südliche Elsass zwischen Jura und Rheinebene auch genannt wird, bestens eignet.

Die Bilder rechts zeigen Schnappschüsse von Touren mit Freund Heiner Elber und unten mit Thomas Stohler, der als Tierarzt im Nachbardorf Vollblutaraber züchtet.





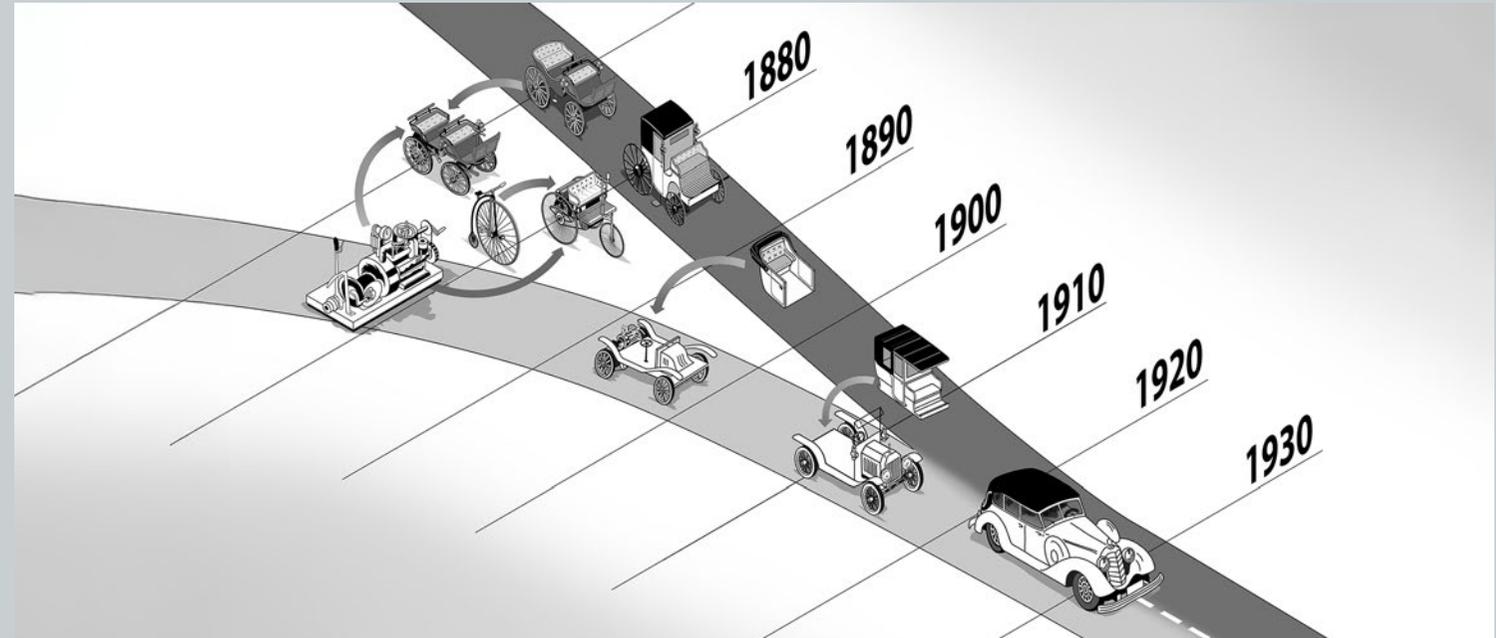
## Enkelinnen und Enkel 2021

Der kleine Pferdehof in Oltingue bleibt auch für die grösser werdenden Enkelinnen und Enkel ein Anziehungspunkt.

Ronja und Lilly sind auf dem Bild links zu sehen, unten mit den Freundinnen Nuri und Juna. Die Miniaturkutsche mit Tretmechanismus stammt aus Italien der Zeit um 1920.

Das Bild unten zeigt meine beiden Enkel Till und Len, wie sie die Pferde von der Weide nach Hause führen.





Buch und E-Book

### «Vom Pferd zum Automobil – 1880-1930: Zwei Geschichten, eine Innovation»

Das frühe Automobil war bekanntlich eine Kutsche mit eingebautem Motor. Es besteht bis heute aus zwei Hauptteilen, dem Chassis oder der Plattform mit dem oder den Motoren und der darauf gesetzten Karosserie. Dieses Buch untersucht die Entwicklung der Karosserieaufbauten in der Übergangszeit, gleicht sie mit der technologischen Entwicklung ab und zwar 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. Das Schema zeigt auf der dunklen Bahn den Anteil des aus dem Kutschenbau hervorgegangenen Karosseriebaus am frühen Automobil, bevor die Maschinenindustrie diesen selbst zu übernehmen begannen.

Das Buch ist erhältlich im Verlag Librum Publishers. Es wurde im Jahre 2022 in der Kategorie Historie des Motorworld Buchpreises mit dem ersten Preis ausgezeichnet. (Das E-Book ist bei [academia.edu](https://academia.edu) oder [furger.eu](https://furger.eu) unter C15 abrufbar.)

## Abschied von den Hackneys

Leider zeigten meine beiden Hackneys nach wenigen Jahren Probleme an den Vorderbeinen, auch infolge der angezüchteten hohen Knieaktion. Vielleicht wurden sie in jungen Jahren auch etwas stark beansprucht. Der schon erwähnte Tierarztfreund Thomas Stohler prognostizierte eine Heilung, wenn die Pferde nicht mehr zu intensiv eingesetzt würden. Deshalb gab ich Silbon und Mambo schweren Herzens ab, nachdem sich ihr Zustand nach einem Jahr Weide deutlich gebessert hatte. Sie fanden 2021 einen wunderbaren Platz bei Beat Niederberger und seiner Frau Susan in der Ostschweiz, wo sie seither immer wieder geritten und gefahren werden. Das Bild unten zeigt die Vorbereitung zur Reise von Mambo mit Beat im Jahre 2021 in die Ostschweiz. Bilder links: Mambo in Lossburg vor einem Lawton-Gig.



## Neue Pferde aus Portugal

Im Jahre 2019 begann mit Brigitte Kump die Suche nach neuen Pferden, die sowohl zum Reiten wie zum Fahren geeignet sein sollten. Ich wollte unbedingt Vertreter einer historischen Rasse; so kamen wir auf die Lusitanos Portugals.

Dabei half der aus einer alten Familie dieses Landes stammende José Folque de Mendonça bei der Suche tatkräftig mit. Mit ihm erlebten wir, wie wichtig diesem Land seine Pferde sind. Nach der Sichtung dutzender Junghengste fiel die Wahl auf Larapio im alten königlichen Gestüt von Altér Real, wo seit dem Zweiten Weltkrieg eine besondere Linie des Lusitanos mit guter Dressureignung gezüchtet wird (Bild rechts oben). Der dazu passende zweite Wallach namens Miguelista Zambujal, der jetzt meist Michel genannt wird, fanden wir auf einem Privatgestüt an der spanischen Grenze (Bild rechts unten). Seine Abstammung geht eher in Richtung Stierkampfpferd. Ihn zeichnet ein besonders wacher Charakter aus.





## Wie rettet man einen historischen Kutschenbestand?

Als Kutschenspezialist wird man immer wieder um Beratung angefragt. So auch im Jahre 2020 durch einen Kulturbeauftragten der Stadt Bern. Es ging um ein Ensemble von historischen Wagen und Accessoires, die Museen nicht übernehmen wollten. Vorher wurden schon wichtige Objekte aus den Stallungen der in der Schweiz berühmten, exzentrischen Elisabeth de Meuron öffentlich versteigert. Auf deren Vorfahren mütterlicherseits ging das Ensemble zurück. Die von der Familie von Wattenwyl errichteten Bauten mussten wegen Umnutzung frei gemacht werden. Die erste Sichtung ergab: Das Ganze war eine Zeitkapsel! Die Bilder links zeigen die Wagen in und vor der Remise, das Bild unten gibt einen Eindruck von der Geschirrkammer. Gleichzeitig stellte sich die Frage: Wer übernimmt so etwas als Ganzes und konserviert es?



## Erhaltung durch die Sattlerei Niederberger

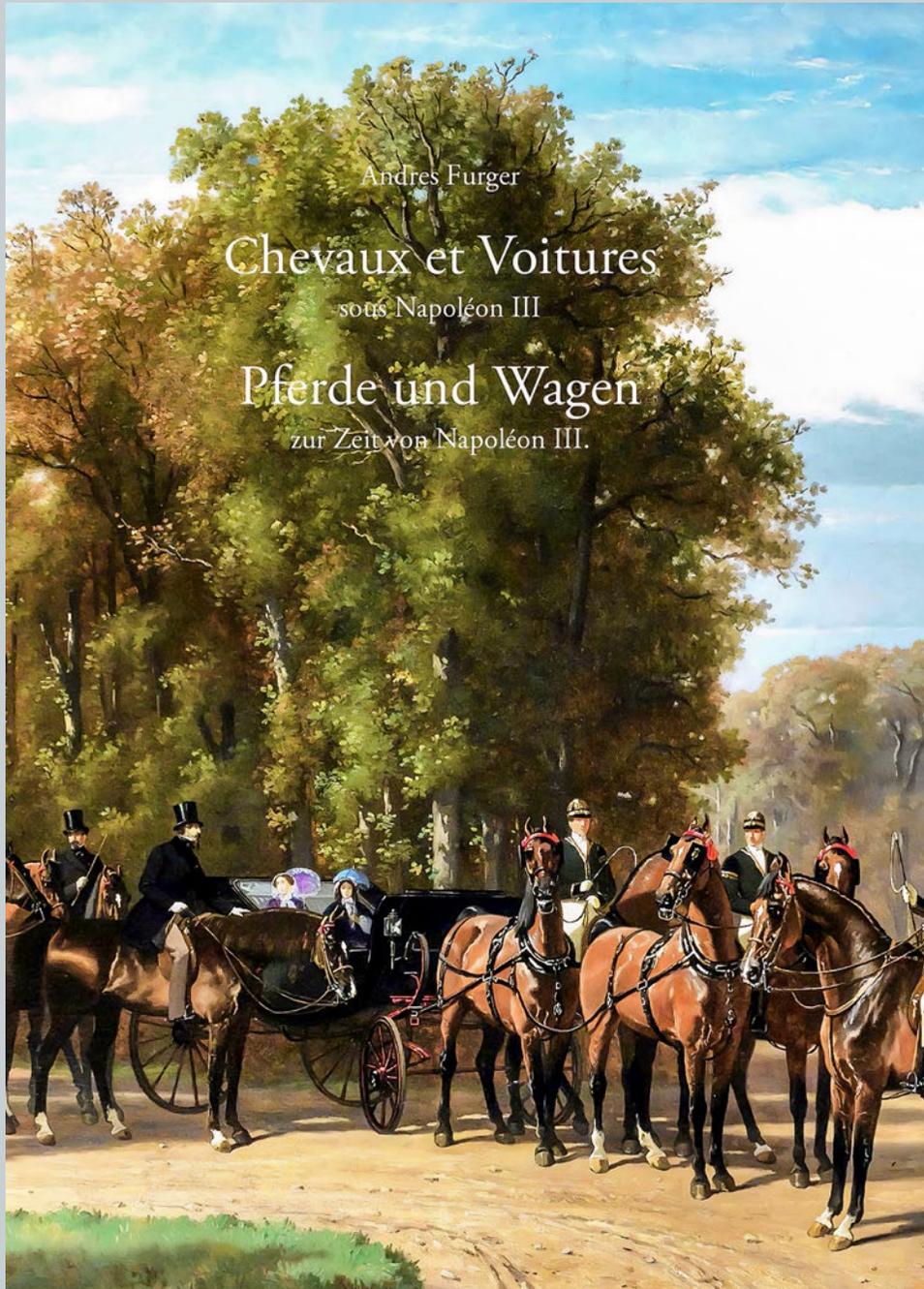
Der rechts vorgestellte Remisenbestand musste kurzfristig dokumentiert und abtransportiert werden. Dafür kamen einige meiner Freunde wie die schon genannten Herren Sieber, Elber, Bader und Jedele angereist, letzterer auch für eine Dokumentation. Die Eigentümer waren bereit, alles en bloc zu verschenken. Auf dieser Basis erklärten sich Susan und Beat Niederberger bereit, den Bestand zu übernehmen und zu erhalten. Sie hatten damit begonnen, ihrer Sattlerei in Gossau SG ein kleines Museum anzufügen. Alle Wagen waren stark konservierungsbedürftig. Zwei Jahre später war es soweit, das Ehepaar Niederberger konnte die geretteten Bestände in gereinigtem Zustand vorführen. Darunter das rechts abgebildete seltene Modell einer Art Mylord mit Aufsatz und das unten abgebildete Coupé von Kauffmann in Basel.



Buch und E-Book

**«Chevaux et Voitures sous Napoléon III  
Pferde und Wagen zur Zeit von Napoléon III.»**

Ende der 2010er Jahre beschäftigte ich mich intensiv mit dem Leben von Louis Napoléon Bonaparte (1808-1873), der in seiner Jugendzeit in der Schweiz am Bodensee ein begeisterter Reiter und Fahrer gewesen war. Diese sportliche Seite perfektionierte er in seiner Zeit in England. Als Präsident und Kaiser Frankreichs brachte er schliesslich 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 1871 in Sedan, und was blieb von seinem grossen Wagenpark übrig? Solchen Fragen ging ich vertieft nach und berücksichtigte den Wagenbestand, der nach seiner Gefangennahme 1871 in die Schweiz auf Schloss Arenenberg gekommen war (Bild unten mit der grossen Stallanlage von circa 1820 rechts). Dafür arbeitete ich länger im Nationalarchiv Frankreichs in Pierrefitte-sur-Seine. (E-Book: [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C16.)



E-Paper zur

## Wiederentdeckung des Krönungswagens von Napoléon I.

Zur Auseinandersetzung mit den Wagen Napoléons III. gehörte eine genaue Analyse der berühmtesten französischen Kutsche, «Le Sacre» genannt. Sie steht heute als Prunkstück in der «Galerie des Carrosses» von Versailles. Die Berline wurde besonders als Krönungswagen von König Charles X. im Jahre 1825 bekannt.

Meine Recherchen ergaben Hinweise auf eine längere Geschichte des Galawagens als bisher angenommen. Darauf kam ich durch das Quellenstudium; um 1850 war man am Hof in Paris und in Fachkreisen noch der Meinung, die Berline habe schon Napoléon I. als Hochzeitswagen gedient. Deshalb sei genau dieser Wagen von dessen Neffen, Napoléon III., auch für seine Hochzeit und die Taufe seines Sohnes in erneuerter Form wieder eingesetzt worden.

Diese wieder «ausgegrabenen», mittlerweile von der Forschung vergessenen Hinweise veranlassten mich zu präzisen Untersuchungen am Wagen selbst. Sie ergaben anhand von Konstruktionsdetails und Vergleichen mit anderen Galawagen des ersten Kaiserreichs, dass in dieser Berline tatsächlich der Krönungswagen von Napoléon I. aus dem frühen 19. Jahrhundert steckt. Diese Herleitung publizierte ich in deutsch und französisch auch auf der Webseite [attelage-patrimoine.com](http://attelage-patrimoine.com). Die Bilder rechts zeigen die wichtigsten Stationen des berühmten Wagens:

- 1: Napoléon I
- 2: Charles X
- 3: Napoléon III
- 4: Heute

(Das E-Paper ist in Deutsch unter [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C 17 abrufbar, in Französisch unter [attelage-patrimoine.fr](http://attelage-patrimoine.fr).)



1 1804/10



2 1825

3



3 1853



4 1853/56



## Ausfahrten im Elsass

Mit viel Geduld wurden die beiden Lusitanos von Brigitte Kump eingeritten und danach behutsam zusammen eingefahren. Schliesslich konnten wir sie bestens zusammenspannen, auch dreispännig mit dem Hengst Carismo in der Mitte. Er half als «Schulmeister» mit seiner ruhigen Art.

Die Lusitanos erlebe ich im Vergleich zu den Pferden, die ich vorher hielt, als sensibler und feiner im Umgang. Sie haben zugleich aber auch mehr Temperament. Durch gute Ausbildung sind sie aber unter dem Sattel und im Geschirr recht gut zu handhaben, wenn man fair mit ihnen umgeht. Weil ich im Alter auch vermehrt reite, schätze ich den weichen Gang, besonders von Wallach Miguelista.





### **Letzte Elsass-Ausfahrt vor der Coronazeit**

Im Sommer des Jahres 2020 fuhren wir noch wie gewohnt mit Freunden aus. Auf dem Foto oben fahre ich mit dem deutschen Jagdwagen voraus. Dann braute sich ein Unheil zusammen, das alle überraschte, die Corona-Epidemie.

In Frankreich wurde im Oktober 2020 das «couvre feu» ausgerufen, eine Kontaktsperre diktiert und der Ausgehradius stark begrenzt. Wir, die gewohnt waren, täglich über die Grenze in die Schweiz zu reiten oder zu fahren, trafen auf blockierte Waldwege.



## Schwierige Coronazeit im Jahre 2021

Während viele Pferdehalter wegen der Corona-Restriktionen eine Zeitlang kaum mehr zu den auswärts eingestellten Pferden gehen durften, war es für mich etwas einfacher. Ich konnte die Pferde weiter auf die nahe Weide führen. Dank den dichten Wäldern in unmittelbarer Nähe zogen wir auf schmalen Waldpfaden, die wir heute noch «Coronawege» nennen, unbemerkt weiter unsere Runden.

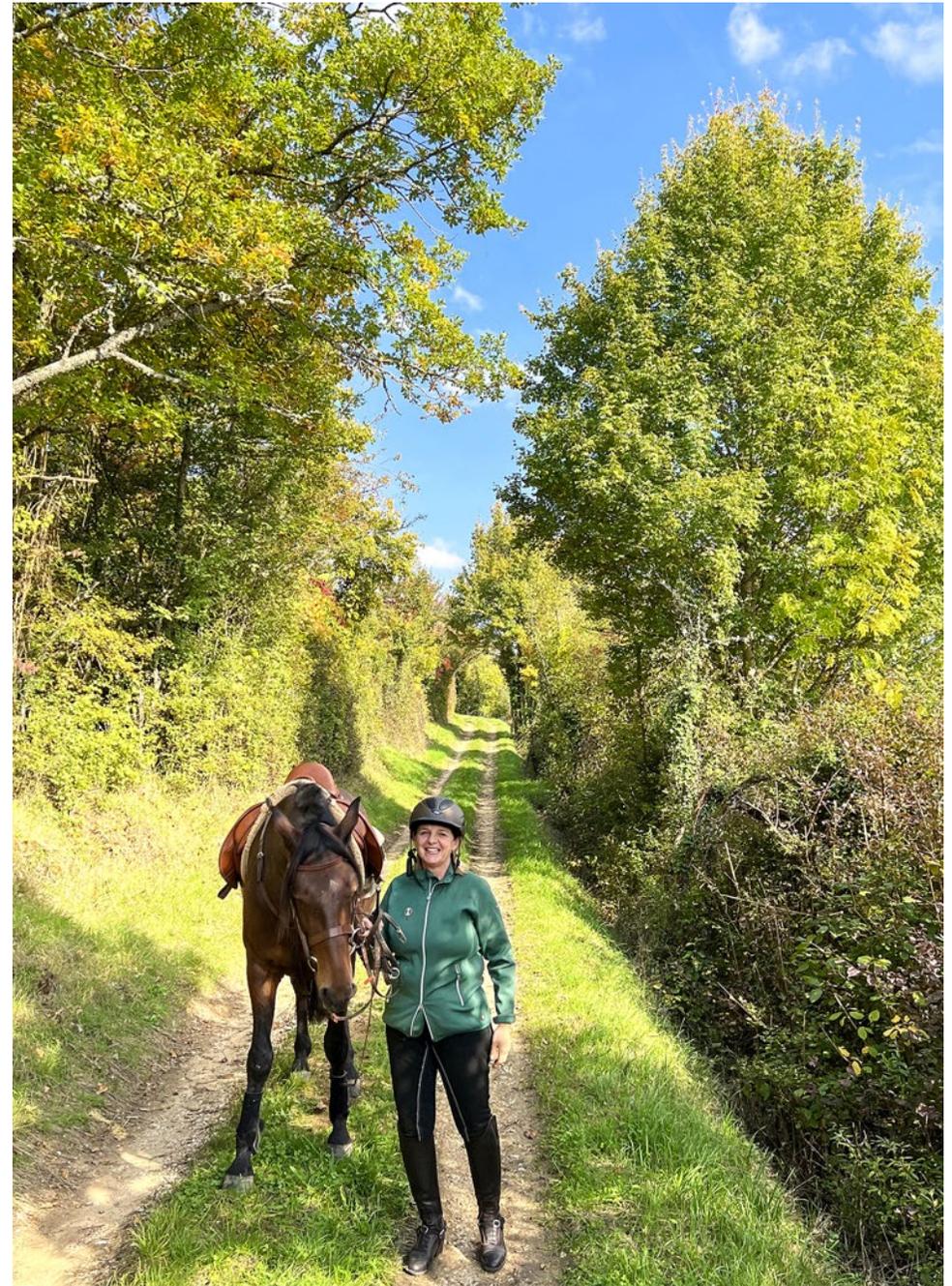
Schliesslich waren auch Familienbesuche langsam wieder möglich, wie die Fotografie links mit meinem Sohn Thierry und seinen Töchtern zeigt. Das Bild unten, aufgenommen auf dem Weg von zu Hause zur Weide, symbolisiert für mich auch den Weg aus der Pandemie im Frühjahr 2021.



## Mit guten Reiterinnen unterwegs

Nach der Corona-Zeit ging es in vollen Zügen weiter. Geteilte Freude ist bekanntlich die schönste Freude. Neben den schon genannten Familienmitgliedern und Freunden kommen auch die beiden abgebildeten Damen regelmässig auf den Hof, Käthi Steffen und Susann Hartmann. Die erste galoppiert unten gekonnt auf Miguelista, die zweite ist eben von Larapio abgestiegen. Bergab führen wir nach alter Art die Pferde gerne an der Hand, zur Schonung der Pferdebeine ebenso wie für die eigene Fitness.

Beide Reiterinnen schulen die Lusitanos dressurmässig. Dabei wird die leicht unterschiedliche Abstammung manchmal spürbar. Larapio aus Altér Real verhält sich in der Reitbahn vernünftiger als der verspieltere Miguelista, der aus einer Stierkampflinie stammt. Nach Jahren hat er aber deutlich aufgeholt und ist rittiger geworden.

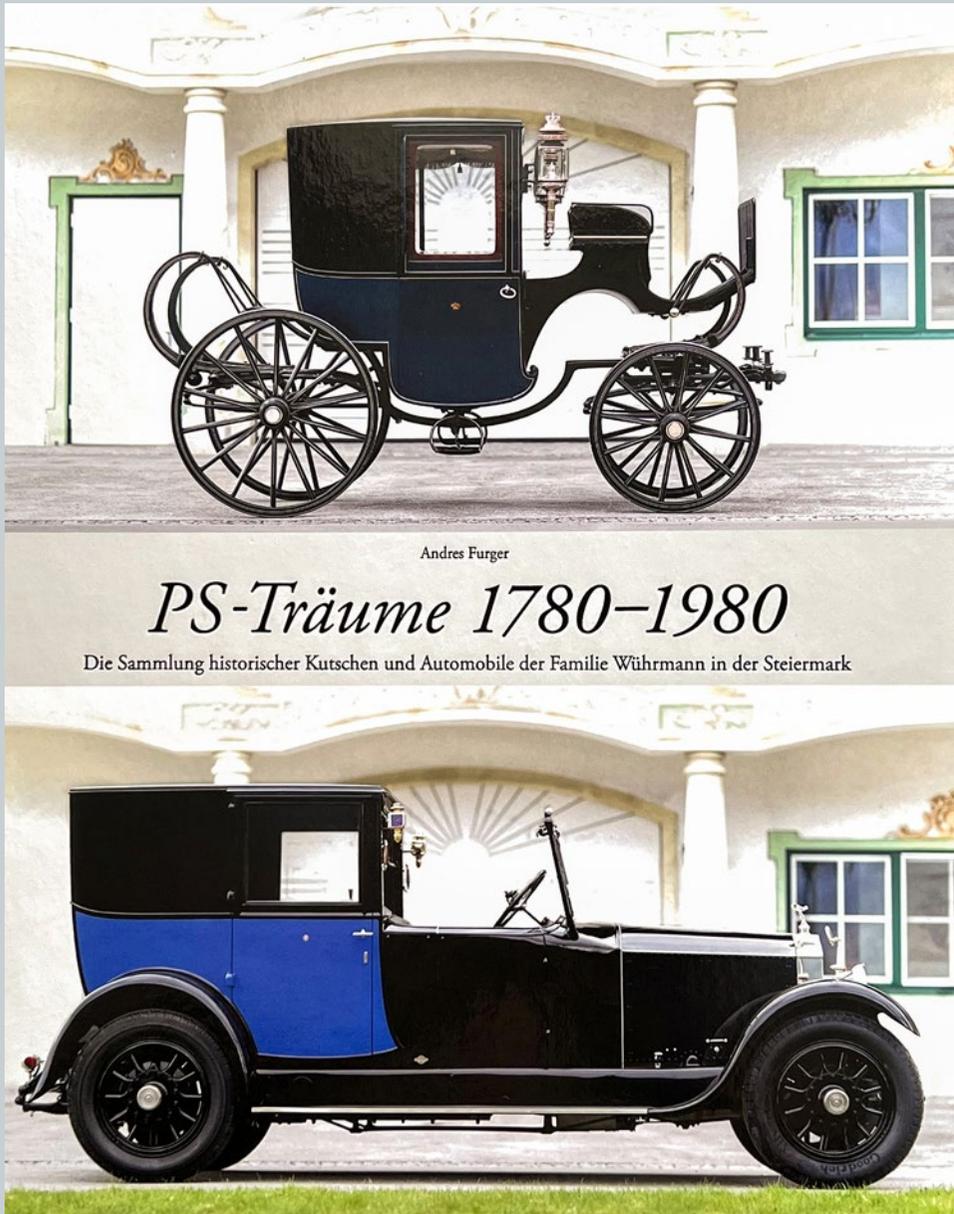


Katalog der Wührmann-Sammlung 2022:

### «PS-Träume 1780-1980»

Im Jahre 2022 konnte ein grosser Auftrag abgeschlossen werden, die Sammlung von Heiko Wührmann in der Steiermark zwischen zwei Buchdeckeln angemessen zu verewigen. Dazu gehörten auch frühe Automobile mit Karosserien in der Tradition von Kutschen. Ein wunderbares Beispiel dafür ist der links unten abgebildete Rolls-Royce mit einem Coupéaufbau von Kellner in Paris. Solche Sammlungskataloge beruhen auf der Teamarbeit einer motivierten Equipe, wie sie unten abgebildet ist. Die Fahrzeuge müssen geputzt, ins ad hoc eingerichtete Photoatelier verschoben, gut ausgeleuchtet und professionell fotografiert werden. Alle Beteiligten werden schliesslich durch das fertige Buch belohnt. Solche Kataloge werten die Sammlungen bedeutend auf.

(Das Buch kann direkt beim Wührmann-Sekretariat bestellt werden: [g.kiaup@ps-traeume.de](mailto:g.kiaup@ps-traeume.de))





## Wieder Reisen

Nach der Corona-Zeit waren wieder Reisen mit Freunden möglich. Das Bild zeigt die wunderbar erhaltenen Stallungen von Bouges-le Château im Berry. Zur Schlossanlage eines Pariser Industriellen

gehört neben einer Remise mit dem ganzen alten Wagenbestand auch eine reich ausgestattete Geschirrkammer des späten 19. Jahrhunderts, die öffentlich zugänglich ist.



E-Paper

## Zum Leben der Kutscher

Leben und Wirken der Kutscher gehen beim Thema Pferd und Wagen deshalb oft unter, weil über sie kaum Quellen existieren. Dank der Gross-tochter des in Basel tätigen Kutschers Wilhelm Glasstetter (geb. 1868) konnte dessen Geschichte und sein hartes Arbeitsleben rekonstruiert werden. Seine beruflichen Stationen waren:

- Diener und Stallbursche im herzoglichen Stall von Karlsruhe
- Dragoner
- Kutscher in Basel, bei Winterthur und in Zürich
- Haus- und Bureau-Diener in Zürich
- Kutscher und Leiter eines Herrschaftsstalles in Basel.

Mit 55 Jahren findet er im Jahre 1923, der beginnenden Autozeit, als Pferdemann keine Anstellung mehr. Diese eindrückliche Kutscherbiographie ist integriert in das E-Paper «Wintervergnügen mit Pferdeschlitten» und kann auf den Webseiten [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C18 digital abgerufen werden.





## Eine andere Art von Gespann

Auch Fahrrad-Touren gehören auf dem kleinen Pferdehof in Oltingue zum Programm. Hier ist Sohn Basil mit seinen Söhnen Till und Len im Sommer 2023 unterwegs.



## Compiègne 2023: 50 Jahre AFA

Die in der AFA zusammengeschlossenen Kutschenfreunde konnten als erster europäischer Traditionsclub im Jahre 2023 ihr 50-jähriges Jubiläum feiern (dazu auch S.109). Als in Frankreich wohnender Pferdehalter fuhr ich nach Compiègne, wo im weitläufigen kaiserlichen Park an zwei Tagen jeweils grössere Strecken zu bewältigen waren. Dabei kam erstmals mein frisch restaurierter Break de chasse von Hauck in Genf in Einsatz.



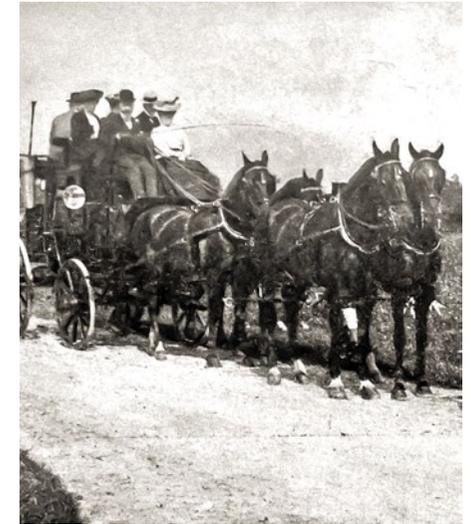
## Break de chasse von Hauck in Genf um 1880

Der Break überlebte die letzten Jahrzehnte in einem Militärdepot der Schweizer Artillerie. Er hatte dort in der Nachkriegszeit als Einfahrwagen für zwei und vier Remonten gedient. Das belegen neue starke Teile wie die Sprengwaage, aber auch Schlagspuren von Hufeisen an der Unterseite des Stembretts. Eingehende Analysen belegten zwei weitere, ältere «Leben» des Wagens, wie dies bei vielen historischen Fahrzeugen der Fall ist.

Als Wagenbauer signierte Louis Hauck die Kapseln. Er wurde 1829 in Plainpalais/Genf als Sohn eines Sattlers geboren und eröffnete spätestens 1853 sein eigenes Geschäft in Cologny bei Genf. 1867 präsentierte er ein Coupé an der Weltausstellung in Paris. Er starb aber bereits 1884. Der Wagen weist einige Besonderheiten auf. Dazu gehört ein Gestängebock seltener Form, unter den ein grosser Korb passt (zugefügt). Seitlich unter dem Bock sind die Initialen «MP» aufgemalt (Bild links oben). Sie dürften auf den Genfer Banquier und Sportfahrer Maurice Paccard zurückgehen (circa 1840/1850 bis 1920/1930). Dessen Viererzug vor einer Coach ist in der Zeitschrift «La Suisse sportive» 1902 auf Seite 172 bei einem Auftritt an einer Jagd abgebildet (Bild rechts oben).

Das solid gebaute Untergestell stammt nach seiner Machart wohl von einem älteren Fahrzeug der Zeit um 1850, das Hauck wahrscheinlich im Auftrag des Bestellers wieder verwendet hat. Die Achssignatur lautet «Fimrel Berges & Cie. à Paris».

Der Wagen wurde so restauriert und konserviert, dass seine wechselvolle Geschichte ablesbar bleibt. Die neue Ausstaffierung in braunem genarbttem Leder erfolgte durch Beat Niederberger.



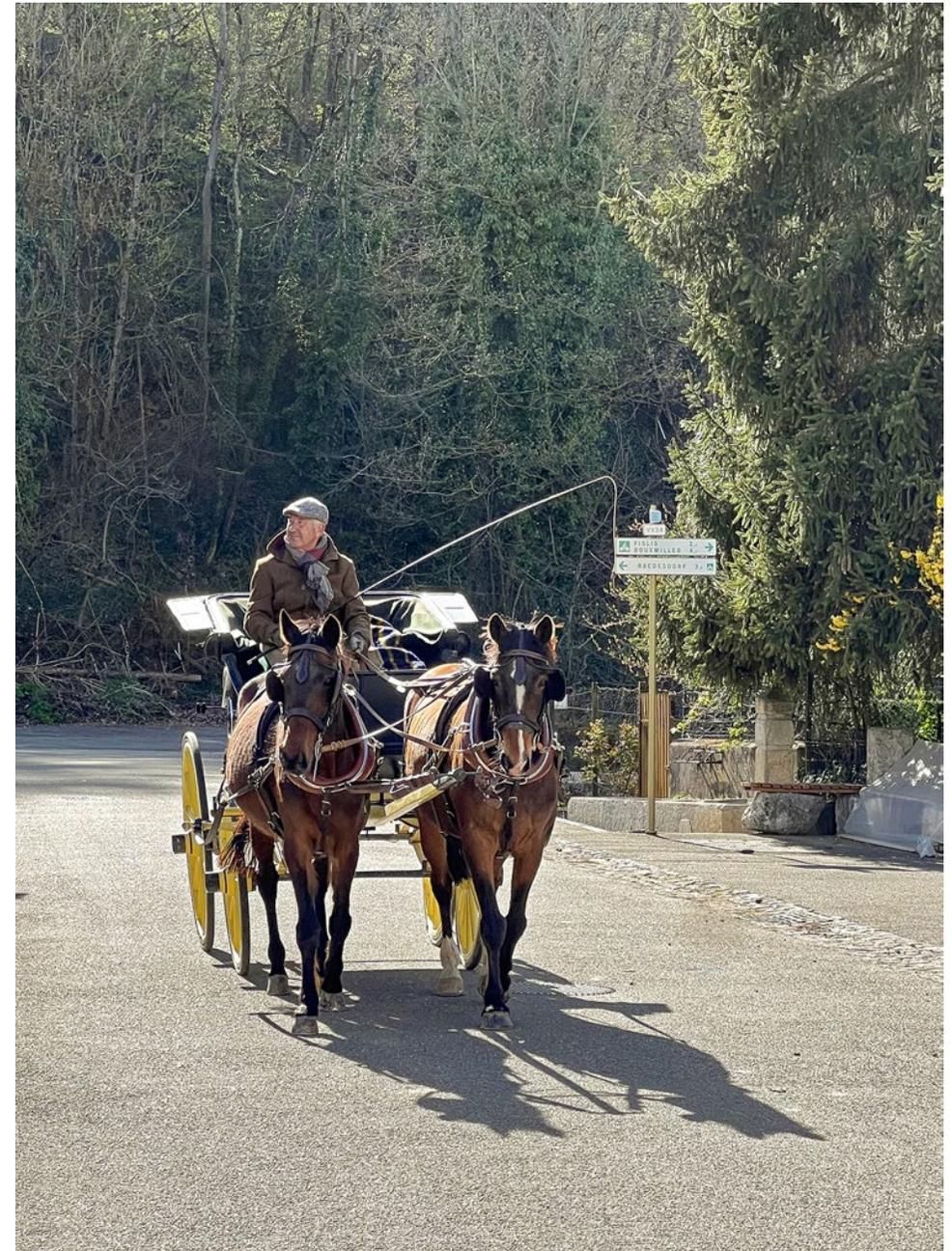
## Skandinavien-Reise im Sommer 2023

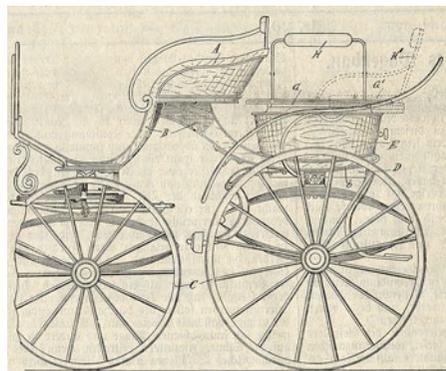
Die Reise begann mit einer Fahrt nach Kopenhagen, wo im Marstall die Kladruber des Königshauses im Schlossareal Frederiksborg für mich angespannt wurden. Der weitere Weg führte über Schweden nach Norwegen zum Kutschenfreund Bjørn Hoje. Mit ihm und dem Direktor des zuständigen Museums konnten in Oslo die Schlitten und Wagen aus dem berühmten Oseberg-Fund des 9. Jahrhunderts untersucht werden. Dabei ging es vor allem um die besonderen Anspannungsarten dieser frühesten Fahrzeuge aus der Wikingerzeit. – Eindruck hinterliess der Besuch der Fahrzeugsammlung von Reeder Petter Olsen neben seinem privaten Munch-Museum in der Nähe Oslos. Dort steht das unten sichtbare, teuerste Fahrzeug, ein bunt bemaltes Coupé des 18. Jahrhunderts aus Portugal (ex Sammlung André Becker).



## Zurück in Oltingue

Nach längeren Reisen mit all ihren Eindrücken und dem damit verbundenen Wissenszuwachs kommt man immer wieder gerne in die eigene ruhigere Welt zurück. Dazu gehört für mich nach gut 10 Jahren das Dorf Oltingue mit seinen nicht mal 1000 Einwohnern. Über deren Geschichte verfasste ich 2022 eine Chronik. Das Dorfbild ist geprägt von bis ins 16. Jahrhundert zurückgehenden Bauernhäusern. Sie haben im 20. Jahrhundert die Wirren zweier grosser Kriege und in den letzten Jahrzehnten einen tiefen Strukturwandel überstanden. Die alten Bauten werden zunehmend auch von Zugezogenen geschätzt, die sie mitsamt den Scheunen instandsetzen und auch wieder für Pferdehaltung nutzen. Zu denen gehört der rechts abgebildete Freund Thomas Würigler, der mit seinen französischen Trabern regelmässig bei mir vorbeifährt. Er hat sich eine Sammlung von Schweizer Wagen in einer Remise eingerichtet. Ich helfe ihm, und er hilft mir, so kam es zum Tausch des unten und auf der folgenden Seite vorgestellten Wagens.





## Patentwagen aus der Ostschweiz

Hübsche kleine Wagen in Naturholz waren eine Spezialität des Schweizer Wagenbaus des frühen 20. Jahrhunderts. Davon entstanden in der Schweiz so viele, dass sie in letzter Zeit auch gerne ins Ausland verkauft wurden und in der Folge auf manchen europäischen Turnieren anzutreffen sind, oft auch als Klappwagen (S.150).

Es handelt sich dabei um solide und doch leicht gebaute Wagen mit bequem hohem Bock und zwei kurzen Längsbänken hinten. Eigentlich sind es Wagonnetten, aber (abgeleitet vom englischen «Break») wurden sie «Bregg» oder «Breggli» genannt.). Der S. 39 erwähnte Robert Sallmann hat einer Sonderform dieser Modelle, dem Klapp-Break, eine Broschüre gewidmet.

Zu dieser Gattung gehört der links abgebildete Wagen, aber in einer besonderen Ausführung (S.139 rechts unten). Er stammt in der Grundform aus der Wagenfabrik Seitz am Bodensee und wurde an den Schmied Gerster in Bern als Rohwagen ausgeliefert, der ihn fertigstellte und an einen Kunden verkaufte. Die Zeichnung zeigt die Konstruktion des Wagens nach einer Vorlage von Seitz.

Wie es so ist, wenn ein Fahrzeug neu in den eigenen Bestand aufgenommen wird, beginnt man mit genaueren Forschungen. Sie führten zu den beiden rechts vorgestellten E-Papers.

Die Wagenfabrik Seitz in Emmishofen/Hemishofen erwies sich als spannende Neuentdeckung. Der grössere Wagenbaubetrieb schaffte den Übergang ins Automobilzeitalter mit innovativen Produkten so gut, dass er als Firma sogar bis heute weiterbesteht.



Zwei E-Papers des Jahres 2024

## Klapp-Phaeton und Patentwagen von Seitz

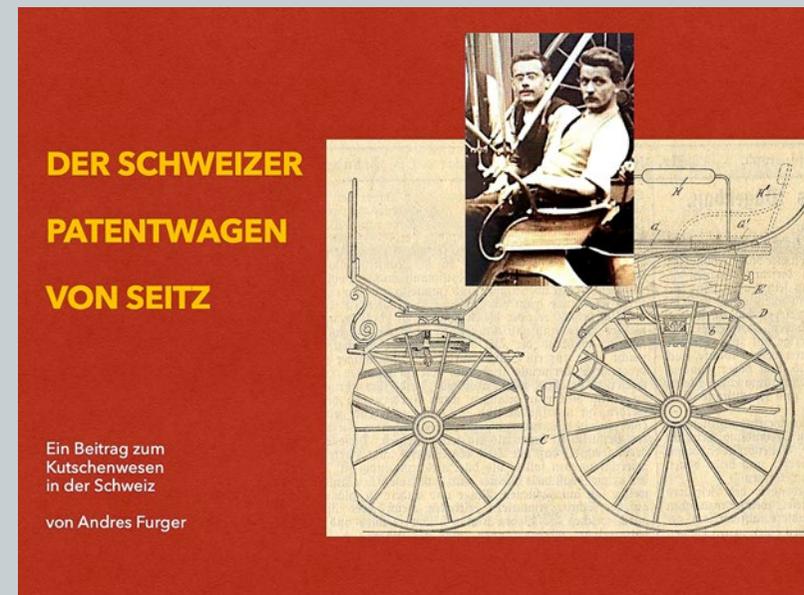
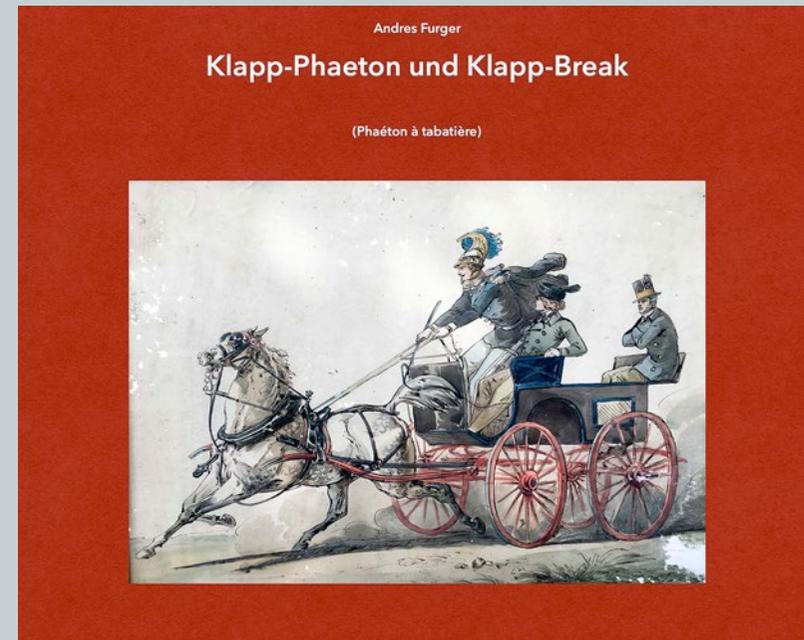
Ausgehend vom links beschriebenen Patentwagen suchte ich in meiner Datenbank und der Literatur nach den Anfängen der Klapp-Phaetons. Die frühesten Exemplare kamen demnach in Frankreich um die Mitte des 19. Jahrhunderts auf. Dazu gehört auch der Wagen auf dem Titelbild rechts oben, ein vermutlich auf Eugène Lami (1800-1890) zurückgehendes Aquarell. Bei der Entstehung dieser Phaeton-Variante dürften leichte amerikanische Wagen mit ihren «jump-seats» als Vorbilder mitgespielt haben.

Das zweite E-Paper geht der Wagenfabrik Seitz am Bodensee und vor allem ihren leicht gebauten Patentwagen nach. Deren hinten aufgesetzte kleine Kasten wurde in verschiedenen Varianten ausgeliefert:

- Mit einer hinteren Querbank als Phaeton
- Mit zwei Längsbänken als kleiner Break beziehungsweise Wagonette, wobei auch zwei verschiedene Aufsätze geordert werden konnten, zwei- oder viersitzig.
- Eine weitere Variante war hinten mit einem Spider-Sitz auf einem Eisengestänge ausgerüstet.

Ausgehend von diesem besonderen Wagenmodell wird die Geschichte der Wagenfabrik Seitz bei Kreuzlingen am Bodensee soweit möglich im E-Paper nachgezeichnet, die im Automobilzeitalter zur Motorwagenfabrik wurde, abgekürzt «MOWAG». Heute ist diese Firma Teil eines grösseren amerikanischen Konzerns für Militärfahrzeuge.

(Die beiden E-Papers sind unter [academia.edu](http://academia.edu) oder [furger.eu](http://furger.eu) unter C19 und C25 abrufbar.)





Buchprojekt

## Sammlung Arthur und Irène Vetterli

Das Ehepaar Arthur und Irène Vetterli baute vor Jahrzehnten eine Sammlung von Schlitten und Wagen mit Fokus Schweiz auf. Der Erbe dieser am Neuenburgersee untergebrachten Sammlung bat mich im Jahre 2023, die Bestände aufzunehmen und liess die wichtigsten Objekte von einem Fotografen ablichten. Daraus entstand im Jahre 2024 ein Katalog für internen Gebrauch in Französisch und Deutsch.

Die Bilder links zeigen ein herausragendes Fahrzeug der Sammlung, einen Omnibus von Guiet & Co. in Paris. Er stammt aus dem Ensemble von Schloss Gorgier am Neuenburgersee. Der Omnibus ist in einem ausgezeichneten Originalzustand erhalten, vor allem auch die luxuriöse Ausstattung in Schweinsleder. Zur Sammlung gehören zudem interessante Bilder wie das unten abgebildete Aquarell von Paul Fischer, eine Kutschenszene in Kopenhagen darstellend.



Broschüre zum Thema

## «100 Jahre Fahrsport in der Schweiz»

Zwischendurch gehen Recherchen zur jüngeren Geschichte der Kutschenszene in der Schweiz weiter. Dabei hat mich eine Frage immer wieder umgetrieben: Wie konnte es 1972 zum Sieg der Schweiz an der allerersten Weltmeisterschaft im Viererzugfahren kommen? Damals siegte Auguste Dubey, Oberfahrer der EMPFA, in dieser neuen Disziplin der FEI. Die Hintergründe wurden nie offengelegt, schon gar nicht durch den Gewinner selbst.

Meine ersten Recherchen für einen Vortrag bei der GFK-SAT ergaben: Der Sieg beruht auf einer besonderen Vorgeschichte, zusammengetragen aus Literatur-Recherchen und Interviews mit Zeitzeugen, auch mit Alex Sieber, um 1980 Disziplinchef Fahren des Schweizerischen Reit- und Fahrsportverbandes unter dem Dach der FEI. Folgendes ist kurz zusammengefasst die Vorgeschichte: Nach dem Ersten Weltkrieg kam Benno von Achenbach wiederholt in die Schweiz zur Ausbildung der Militärfahrer, nach Thun an die EPRA und nach Bern an die EMPFA (dazu S.154f.). In der Folge wuchsen dort Generationen von ausgezeichneten Fahrern mit Namen wie Ziegler, Thommen, Gerber und Christinat heran, gefolgt von Namen wie Houriet und Rothacher. Das war der strukturelle und personelle Hintergrund von Auguste Dubey und seinem Sieg. Er konnte in den 1970er Jahren aus über 100 gut ausgebildeten Reitpferden der Anstalt auswählen!

Die Bilder rechts zeigen von oben nach unten:  
Benno von Achenbach mit Oberst Ziegler 1921 in Thun  
Oberst Gerber mit einem Random um 1940  
Auguste Dubey in Münster 1972 mit SKH Prinz Philip

(Die Broschüre wird 2025 von der GFK-SAT herausgegeben.)





## Wer fährt heute noch Kutsche?

Bei Fahrveranstaltungen von Kutschen-Clubs reicht die Bandbreite der Teilnehmenden vom Pferdemann nach traditioneller Art bis zur jüngeren Sportlady. Die beiden im Folgenden vorgestellten Personen, mit denen ich seit längerem befreundet bin, stehen stellvertretend für das breite Spektrum.

Michael Hädrich hat zur DDR-Zeit in Weimar das Sattlerhandwerk bei der ehemaligen Hofsattlerei des Weimarer Herzogs namens Hillhof gelernt und ist mit Pferden aufgewachsen. Heute bewirtschaftet er den mit eigenen Händen restaurierten Hof. Daneben hat er das heruntergekommene Versammlungshaus zu einem hübschen Museum ausgebaut. In diesem steht ein Dutzend historische Wagen samt Geschirren und seltenen Accessoires. Er fährt und züchtet Schwere Warmblüter, spannt sie auch für kommerzielle Fahrten vor neue Gesellschaftswagen, fährt aber lieber mit seiner Frau, die selber einen stattlichen Hof unterhält, mit historischen Wagen aus, natürlich nur sorgfältig konservierten. Dafür hat er geeignete Werkstätten und arbeitet auch mit anderen Materialien als Leder. Sogar die Pferde kann er selbst beschlagen.



Eva Dimmling wuchs bei Hof in Bayern auf und wurde Polizeihauptmeisterin. Sie erwarb nahe der tschechischen Grenze ein Haus und baute das Grundstück zu einem kleinen Pferdehof aus. Dort stehen ihre beiden Huzulen, ursprünglich aus den Karpaten stammende Ponys, und ein Warmblüter. Alle drei fährt sie sportlich und rassig, wenn es sein muss auch im Galopp über Wiesen. Sie hat eine ganze Kollektion Hüte im Haus und kleidet sich gerne sportlich nach englischer Manier. So geht sie in der Freizeit gerne an Veranstaltungen auch im Ausland. Das nächste Ziel ist das sportliche Tandemfahren, die schwierigste Disziplin im Bereich Fahren. Dabei lässt sie sich beim besten traditionell orientierten Tandemfahrer, dem Belgier Urbain Van De Voorde, ausbilden. Sie freut sich auf herausfordernde Turniere mit Kegelfahren; es darf auch eine Deutsche Meisterschaft im Traditionsfahren daraus werden.



## Der Deutsche Traditionsfahrer-Verband e. V. (DTV)

Der 2006 gegründete deutsche Fahrclub deckt die ganze Bandbreite des Traditionsfahrens ab und hat deshalb ein Modulsystem für Fahrveranstaltungen eingeführt, von Fahrturnieren in der Art des CIAT/CAIT über Weiterbildungsseminare bis zu Einsteigertagen. Wichtige Austragungsorte sind historische Gestüte wie Celle und vor allem der CHIO in Aachen. Der DTV ist mittlerweile zum grössten Fahrclub Deutschlands geworden. Seit der Gründung wirkte ich als Referent und als Richter in diesem Verein mit.

Das Bild links zeigt den Gründer des Clubs, Siegwald Tesch aus Wiehl, der dort auch ein Kutschenmuseum mit einer beachtlichen Gemäldesammlung eingerichtet hat. Das Bild rechts zeigt den im Februar 2024 neu gewählten Vorstand des Vereins, von links nach rechts neben mir als Vizepräsident den neuen Präsidenten Peter Tischer und ganz rechts Mark Jurd. Der Schwerpunkt meiner Tätigkeit bei diesem Club liegt bei der Unterstützung der Traditionsturniere am CHIO Aachen.

Webseite des Verbands: [www.dtv-tradition.de](http://www.dtv-tradition.de)



E-Paper zum Thema

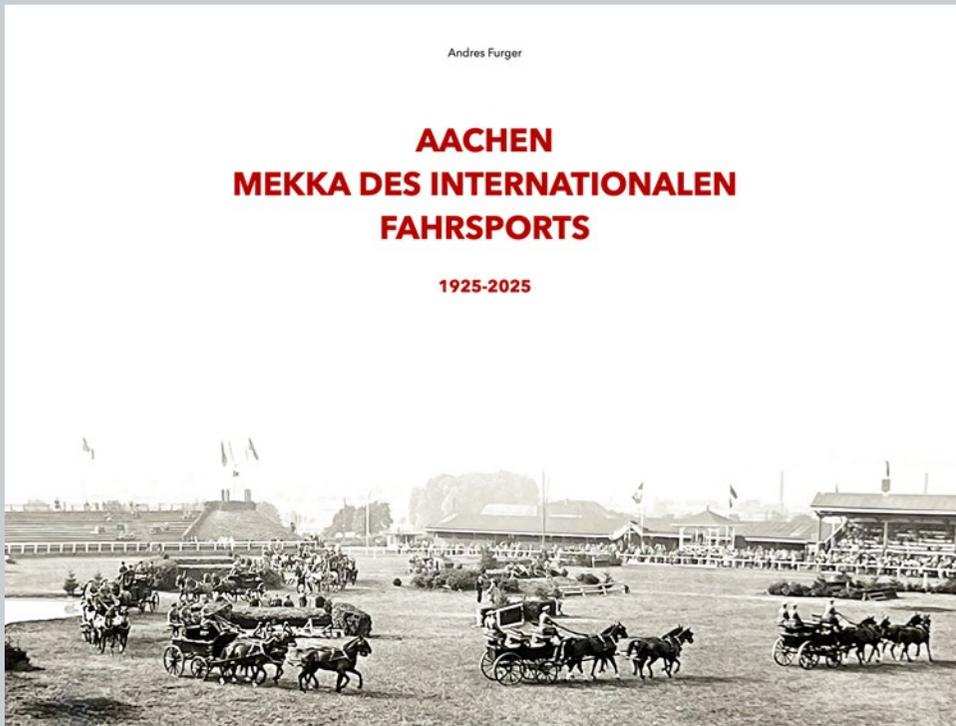
## Aachen, Mekka des internationalen Fahrspportes – 1925-2025

Seit 100 Jahren wird in Aachen im Rahmen des CHIO sportlich gefahren. Die Geburtsstunde der heutigen internationalen Veranstaltungsform läutete das Turnier von 1925 ein. Dazu gehörten bereits Fahrprüfungen. Die Grenzstadt Aachen zog mit der Zeit viele Gespanne aus anderen europäischen Ländern an. Die dortigen Fahrderbys wurden in der Folge zu einer informellen Europameisterschaft im Gespannfahren. Diese Disziplin entwickelte sich in der Soers so gut, dass deren Prüfungen 1969 zum Vorbild der neuen FEI-Disziplin Fahren wurden. Dabei spielte Prinz Philip als damaliger Präsident der FEI eine führende Rolle.

Der von ihm initiierte Leistungssport nach einheitlichen Regeln mit Dressur, Marathon und Kegelfahren wurde bald danach härter ausgetragen und bewegte sich weit weg vom traditionellen Fahren als Verbindung von Sport und Eleganz. Dazu trug das Marathon genannte Hindernisfahren mit einer Art Kampfwagen bei, bei dem den Pferden viel zugemutet wird. Die durch die neue Art des FEI-Leistungssportes entstandene Lücke füllte Ende des 20. Jahrhunderts die Disziplin Traditionsfahren, zuerst in Frankreich und dann auch in anderen Ländern. Dazu gehört das pferdefreundliche Fahren nach der Methode Achenbach. Seit 2017 tritt der Deutsche Traditionsfahrer-Verband e.V. (DTV) alle zwei Jahre in Aachen wieder mit klassischen Gespannen in der Soers auf. Er knüpft damit an die grosse Tradition des Aachener CHIO im Bereich Fahren an.

Links: Fahrderby in Aachen 1932 mit Viererzügen und Auftritt von Heinz Hermann Hansmeier aus Deutschland 2023.

(Eine Broschüre ist erhältlich. Das E-Paper ist auf den Webseiten [tradition-fahrkunst.de](http://tradition-fahrkunst.de) und unter C25 auf [furgerer.eu](http://furgerer.eu) abrufbar.)



## Nationale Meisterschaften im Traditionsfahren?

Traditionsfahren entwickelte sich in den letzten 30 Jahren neben dem Leistungssport nach FEI-Regeln zu einer Paralleldisziplin mit standardisierten Regeln. In der Folge wechseln einige Fahrer und Fahrerinnen vom harten Sport zum Traditionsfahren, der Verbindung von Eleganz und tiergerechtem Sport.

Vor diesem Hintergrund entstand die Idee, nationale Meisterschaften im Traditionsfahren anzupeilen. Als Anfang bietet sich in Deutschland Aachen mit seinem CHIO in der Soers an, wo schon vor 100 Jahren die besten eleganten Gespanne gegeneinander antraten.

Eine solche nationale Meisterschaft könnte andere Nationen dazu inspirieren, diesem Modell zu folgen. Allerdings ist die Szene der verschiedenen Verbände und Clubs im Bereich Traditionsfahren noch recht aufgesplittert; sie müsste sich dafür mehr zusammenschliessen. Eine wichtige Rolle spielt dabei die AIAT (Association Internationale d'Attelage de Tradition). In der Folge wäre auch eine Europameisterschaft für Ein-, Zwei- und Vierspänner traditioneller Richtung denkbar. Damit könnte der Traditionssport noch bekannter und vor allem das sportlich-elegante Fahren für jüngere Fahrerinnen und Fahrer, die gerne kompetitiv unterwegs sind, attraktiver gemacht werden.

Bild oben: Die Schweizerin Brigitte Kump 2017 in Aachen beim Kegelfahren.

Bild unten: Der Niederländer Gerwin Knippenborg 2023 an der Eröffnung des CHIO in Aachen.





## Vom sportlichen Kauffmann-Phaeton zum Familienwagen?

Meine letzte Anschaffung war der links unten abgebildete Wagen von Kauffmann in Basel. Er hat zwei Lebensstationen hinter sich. Die handgravierten Kapseln sprechen für einen Wagen der Zeit um 1880. Offenbar sah er einmal so aus wie das obere Vergleichsbeispiel, ein hübscher leichter Phaeton in einer Zürcher Sammlung. Mein Wagen hat ebenfalls eine abschraubbare Galerie, an deren Stelle ein Halbverdeck eingeschraubt werden konnte. Zum ursprünglichen Phaeton mit Steckdach passt die innerhalb des Rotondensitzes angebrachte Hebelbremse. Der besonders kurze Kasten könnte auch für einen ehemaligen Klapp-Phaeton sprechen.

In einer zweiten Phase wurde der ursprünglich viersitzige Wagen, wohl um 1900 fachgerecht zu einer bis zu sechssitzigen Wagonnette mit Längsbänken und hinterer Türe umgebaut. Vielleicht als die Zeit für den ersten Besitzer als Sportfahrer vorbei war und mehrere Kinder in sein Leben traten? Dieser Wagen erlitt um 1950/1960 einen grösseren Unfall. Er wurde 1974 für viele tausend Franken repariert, neu bemalt und ausgepolstert. Dies geschah in der ehemaligen Wagenbaufirma Höhener in St. Gallen recht fachgerecht und im Auftrag der Kutschensammlung Sallmann in Amriswil.





Ausfahrt in Lossburg im Schwarzwald im September 2024 mit dem Kaufmann-Wagen.



## **Tätigkeit als Richter im polnischen Książ w Wałbrzychu (Schloss Fürstenstein im ehemals deutschen Waldenburg) im Jahre 2024**

Beim schönsten Fahrtturnier im stolzen Pferdeland Polen fahren die Gespanne so im Schlosshof vor, wie einst die bekannte Daisy von Pless vor 100 Jahren. Abgebildet sind Eva Dimmling und Alexandra Lotz auf einem Schweizer Klapp-Break.



### **Die deutsche «Heeres Reit- und Fahrschule» in Krampnitz bei Potsdam als «lost place»**

Zu den Recherchen gehören auch Begehungen von historischen Stätten. Abgebildet ist das 1939 fertiggestellte «Torhaus» der einst grössten Reit- und Fahrschule Deutschlands. Die Begehung der über 100 ha grossen Anlage erfolgte im Sommer 2024 im Hinblick auf die S.146 beschriebene Arbeit über den Fahrsport in Deutschland.

Projekt einer Sammlungsdocumentation

## Eine Kutschensammlung in Bayern

In den letzten Jahrzehnten stellten einige Enthusiasten von historischen Kutschen beachtliche Privatsammlungen zusammen. Aus einer solchen in Bayern stammen diese Aufnahmen. Rechts unten ist ein Berlinenkasten der Zeit um 1770 abgebildet, dessen Formgebung vom Übergang des Barock und Rokoko zum schlichteren Stil Louis XVI. geprägt ist. Solche Objekte sind oft schlecht erhalten und bedürfen der Konservierung. Dafür ist ein enormer Aufwand und viel Fachwissen nötig. Diese haben sich einige grosse Sammler als Autodidakten angeeignet. Mit der Dokumentation sollen vor allem auch die Provenienzen der abgebildeten Objekte für die Nachwelt festgehalten werden.



## Weiterbildungsseminare

In den USA organisiert die Carriage Association of America (CAA) regelmässig «Learning Weekends» für ihre Mitglieder. Seit etwa 20 Jahren setze ich mich neben der Vortragstätigkeit für ähnliche Veranstaltungen in Europa ein. Dabei geht es meist um Themen wie «Restaurierung der historischen Wagen», der «tiergerechten Behandlung der Pferde», aber auch um den «Gesamtauftritt bei heutigen Fahrveranstaltungen».

Ein gutes Beispiel für eine solche Veranstaltung war etwa das Seminar vom 15./16. Februar 2025 in Mannheim in der Sammlung Heinz Scheidel mit 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus verschiedenen Ländern. Dabei wurde das Thema «Geeignete Kutschen für den Traditionssport» in den Vordergrund gestellt. Scheidels umfangreiche Sammlung mit einem breiten Spektrum von verschiedenen Modellen war dafür der geeignete Ort. Am ersten Tag standen diese sowie das Thema Konservierung oder Restaurierung im Vordergrund. Am zweiten Tag wurden auch heikle Themen diskutiert: schlecht restaurierte Kutschen bis hin zu Replikas und Fälschungen. Auf theoretische Einführungen mit entsprechenden Bildern folgten jeweils Rundgänge mit praktischen Beispielen.

In diesem Rahmen wurden praktische Hinweise gegeben, woran man einen Wagen mit viel Originalsubstanz erkennt und welche Hilfen es dafür gibt. Dabei kam auch das Thema zur Sprache, dass viele historische Kutschen mehrere «Leben» hinter sich haben und schon zur Gebrauchszeit abgeändert wurden, wie dies auch obige Beispiele gezeigt haben.

Die Bilder rechts zeigen ein historisches Musterbeispiel für die Komplexität des Themas. Die abgebildete Galaberline aus dem Marstall in Bückeburg der Familie Schaumburg-Lippe ist ein Zwitter. Sie wurde 1833 von Joseph Bruns in Aurich gebaut, aber 1913 durch die Wagenfabrik Harmening in Bückeburg tiefgreifend «modernisiert»: neue Achsen, Kapseln und Federn, neue Polsterung und Lackierung, vier Laternen etc. (dazu mehr Details im S. 132 erwähnten Buch).





Neues Buch, bestellbar unter [furger.eu](http://furger.eu)

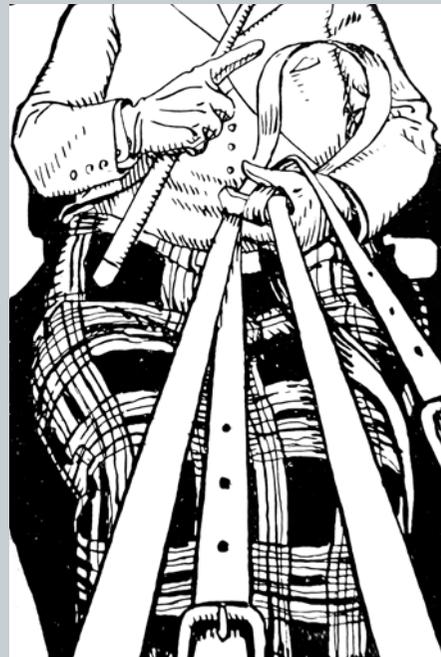
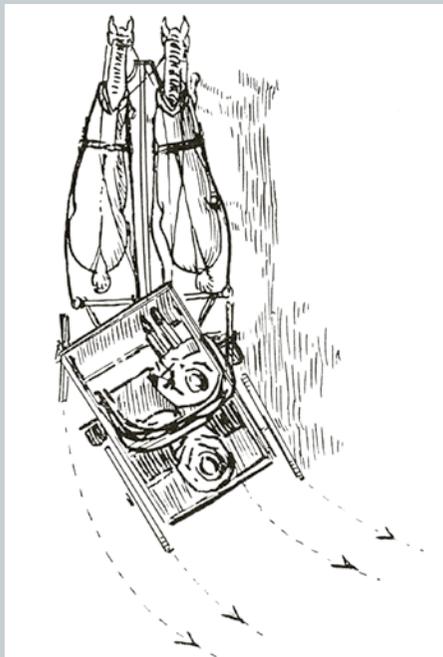
## BENNO von ACHENBACH und der Fahrsport

Diese erste umfassende Biographie behandelt Leben und Werk von Benno von Achenbach (1861-1936) im internationalen Kontext. Dieser «Fahrpapst» aus Düsseldorf begründete die heute weltweit bekannte deutsche Fahrlehre. Der Kunstmalersohn kam im Rheinland früh in Kontakt mit eleganten Equipagen. Als begeisterter Reiter und Fahrer bildete er sich um 1900 in Paris beim englischen Fahrlehrer Edwin Howlett in Paris weiter aus. In der Folge entwickelte er die englische Fahrtechnik weiter. 1906 wurde er an den Marstall in Berlin berufen und diente im Ersten Weltkrieg als Rittmeister.

Nach dem Krieg publizierte Achenbach sein Grundlagenwerk «Anspannen und Fahren», das bis heute als Bibel des eleganten Fahrens mit Pferden dient. Er unterrichtete seine Fahrweise im In- und Ausland und half beim Aufbau der Fahrabteilung der Heeresreitschule in Hannover mit. Damals wurde Deutschland im Zuge auch der grossen Reiterfolge zur führenden Fahrnation Europas.

Achenbach publizierte zudem verschiedene militärische Fahrvorschriften und dutzende Artikel in Fachzeitschriften, vor allem im «Sankt Georg». Auf diesen Quellen baut das Buch auf. Es zeigt auch einige von ihm selbst gemalte Bilder sowie Skizzen. Einige davon werden hier ebenso wie viele historische Fotografien aus den Archiven des Pferdemuseums Verden und des CHIO-Archivs in Aachen erstmals vorgestellt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg breitete sich das Fahrsystem nach Achenbach weiter aus, vor allem dank Publikationen seiner Schüler wie Max Pape. Dessen didaktisch gut gemachtes Buch «Die Kunst des Fahrens» machte die Achenbachsche Fahrlehre durch Übersetzungen in ganz Europa und in der Folge auch in Amerika bekannt. Heute gilt dessen Fahrlehre weltweit als pferdegerechter Umgang mit Fahrpferden.

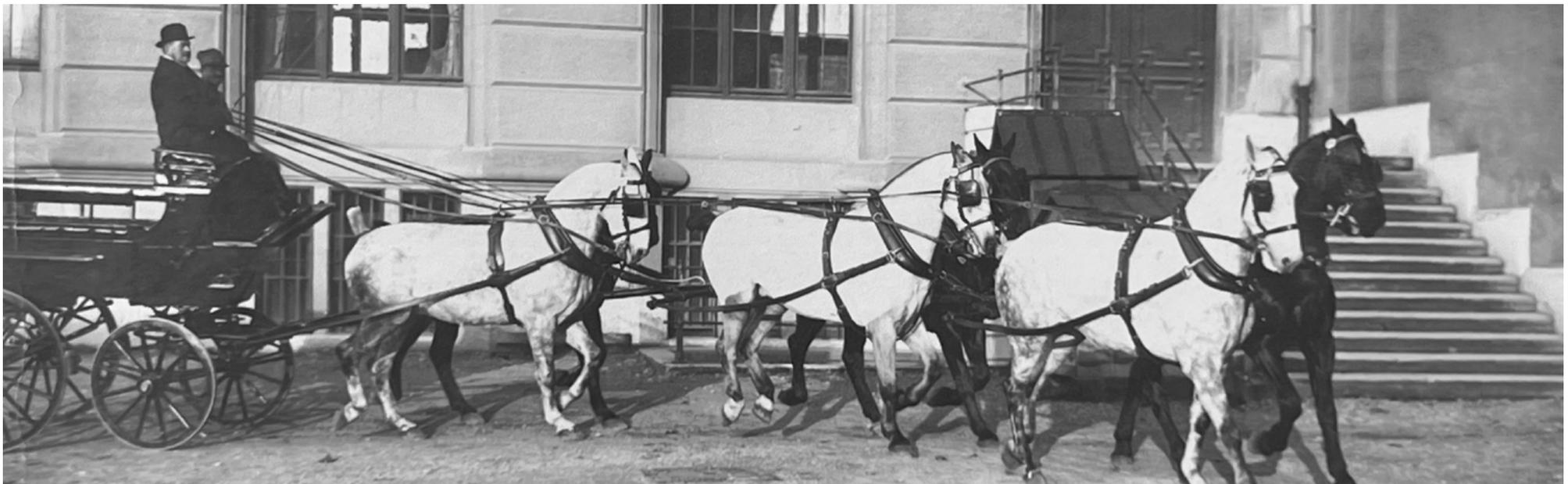


E-Paper unter C22 auf der Webseite [furger.eu](http://furger.eu)

## Benno von Achenbach in der Schweiz

Im Jahre 1921 holte der Leiter der Eidgenössischen Pferde-Regie-Anstalt (EPRA) in Thun, Oberst Richard Ziegler, im Einvernehmen mit dem General Ulrich Wille, Benno von Achenbach als Fahrlehrer in die Schweiz. Mit letzterem war Achenbach verwandt.

Zwischen 1921 und 1924 unterrichtete Achenbach in Thun jeweils einen Monat lang die Fahrer in Thun vom Chef bis in die unteren Ränge der EPRA nach seinem System mit der «Achenbach-Leine». Dort nahm er auch am Concours hippique teil und verunfallte mit einem Viererzug. An den Fahrunterricht des Jahres 1921 in Thun schlossen ähnliche Kurse in Bern am «Remontendepot» der Kavallerie an (später EMPFA heute NPZ). Achenbach unterrichtete auch die Tochter von General Wille und deren Familie in Horgen bei Zürich. Dort nahm er 1924 an einem Viererzug-Wettbewerb teil und gewann diesen.



In der folgenden Liste sind die oben erwähnten Publikationen (markiert mit grau hinterlegten Seiten) in ungefährer zeitlicher Folge zusammengestellt.

auf der Webseite [furger.eu](http://furger.eu)

Fahren und Forschen	1-160	C 0
Der gefederte keltische Wagen	17	C 2a
Leiterwagen – Stuhlwagen – Bernerwagen	82	C 2b
Der Gotthard-Postwagen	25	C 3a
Die Bürgermeister-Berline von Genf des Jahres 1789	34	C 3b
Die Basler Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe	42	C 5a
Die Wagenfabrik Geissberger in Zürich	42	C 5b
Die Carrosserie Heimbürger in Basel	42	C 5c
Wagenbau Kölz in Basel	42	C 5d
Die Zeichnungen von Samuel Fininger	41	C 5e
Kutschenzeichnungen des frühen 19. Jahrhunderts	41	C 5f
Der Char-de-côté – The national carriage of Switzerland	22	C 6a
Reisen in der Schweiz	25	C 6b
Stallanlage von Schloss Prie an der Loire	117	C 7a
Fahrpferde Europas – Von der Antike bis heute	60	C 8a
Zur Pferdezucht in der Schweiz – 16. bis 19. Jahrhundert	61	C 8b
Handbuch für das Traditionsfahren	108	C 10
Deutsche Wagenbauer in Amerika	94	C 13
Horseman Bugatti	111	C 14
Vom Pferd zum Automobil – 1880-1930	121	C 15
Pferde und Wagen zur Zeit von Napoléon III.	126	C 12
Wiederentdeckung des Krönungswagens von Napoléon I.	127	C 17
Wintervergnügen mit Pferdeschlitten in Basel	13/134	C 18
Klapp-Phaeton	141	C 19
Schweizer Patentwagen von Seitz	141	C 20
Benno von Achenbach in der Schweiz	155	C 21
100 Jahre Fahrspport in der Schweiz	143	C 22
Carrosserie suisse Nordwestschweiz, Kutschen und der Übergang zum Automobil	-	C 23
Aachen, Mekka des internationalen Fahrspportes – 1925-2025	146	C 25
(Reserviert)	-	C 24
Benno von Achenbach und der Fahrspport	154	C 26

# LISTE DER ERWÄHNTEN GEDRUCKTEN PUBLIKATIONEN

**1982**

Kutschen und Schlitten aus dem alten Basel  
Band 6 der Schriften des Historischen Museums Basel, Basel 1982

**1990**

Der Gotthard-Postwagen  
Bildband 1 des Schweizerischen Landesmuseums, Zürich 1990

**1993**

Schweizer Kutschen und Schlitten – Vom Streitwagen zum Stadtcoupé  
Buchverlag der Neuen Zürcher Zeitung, Zürich 1993

**2003**

Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts  
Band I: Equipagen-Handbuch  
Georg Olms Verlag Hildesheim und Zürich 2003

**2004**

Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts  
Band II: Wagen-Atlas  
Georg Olms Verlag Hildesheim und Zürich 2004

**2005**

Le triomphe du luxe – La berline d'Isaac Pictet, syndic de Genève  
(Zusammen mit François de Capitani, Jürg Burlet, Susan et Beat Niederberger)  
Prangins 2005

**2006**

In der Kutsche durch die Schweiz – Fahrkultur und Wagenbau um 1900  
Buchverlag der Neuen Zürcher Zeitung 2006

**2007**

The Elegant Art of Riding and Driving/Eleganz zu Pferd und im Wagen  
Edition Furger Küssnacht/Zürich 2007

**2009**

Fahrkunst – Driving (deutsche Fassung & english edition)  
Georg Olms Verlag Hildesheim – Zürich – New York 2009

**2010**

Le Régulateur du Sellier/Das Handbuch für Sattler von Alexandre Hofer  
Edition Furger 2010

**2011/2020**

Die Kutschensammlung Heinz Scheidel – Band 1: Der Überblick  
Die Kutschensammlung Heinz Scheidel – Band 2: Die Naturholzwagen

**2015**

Kutschenbilder und Dokumente der Sammlung Siegward Tesch in Wiehl – The Illustrated Carriage and Documents from the Collection of Siegward Tesch in Wiehl (Edition Tesch)

**2017**

Kutschenmuseum Toni Meier in Oberrohrdorf  
Wagen – Geschirre – Bilder (Oberrohrdorf 2017)

**2018**

Handbuch für das Traditionsfahren  
Schweizer Kutschen – Sammlung Rothenburg von Franz Knüsel (Edition Knüsel)

**2019**

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

**2020**

Chevaux et Voitures sous Napoléon III – Pferde und Wagen zur Zeit von Napoleon III.  
Eigenverlag

**2021**

Vom Pferd zum Automobil  
Buchverlag Librum Publishers

**2022**

PS-Träume 1780-1980, Die Sammlung historischer Kutschen und Automobile der Familie Wührmann in der Steiermark

**2024**

Aachen, Mekka des internationalen Fahrspportes – 1925-2025

**2025**

100 Jahre Fahrspport in der Schweiz. Hg. GFK – SAT

**2025**

BENNO von ACHENBACH und der Fahrspport



**Auftritt am Turnier in Cuts 2016 (Foto Thomas Sagkob)**

# ZUSAMMENFASSUNG

Andres Furger kam über seinen Beruf als Archäologe, Historiker und Museumsmann um 1980 auf das Thema historische Wagen und begann in der Folge mit Fahren und Reiten. Auf die Wechselbeziehung zwischen Beruf und Freizeittätigkeit geht der Titel des Bandes zurück. Er erzählt hier die wichtigsten Etappen seines Lebens als Fahrer, Reiter und Autor von verschiedenen Werken zum Thema Pferd und Wagen.

Zur Fahrtätigkeit gehörten zunächst einige Jahre als Hochzeits- und Fasnachtskutscher in Basel, bevor er in Zürich, der Toscana und schliesslich im Elsass mit eigenen Pferden alle möglichen Anspannungsarten mit verschiedenen Wagenmodellen testete.

Als Forscher liess Furger einen keltischen Streitwagen mit schwingend aufgehängter Plattform nachbauen und führte damit ebenso Fahrversuche durch wie mit römischen Rennwagen. Am Schweizerischen Landesmuseum in Zürich beschäftigte er sich neben der Schlittensammlung mit dem dort seit 1898 stehenden Gotthardpostwagen, den er auch selbst fünfspännig über grössere Strecken kutscherte. Über den Schweizer Wagenbau erschienen zwei Bücher im Verlag der Neuen Zürcher Zeitung.

Das international am besten bekannt gewordene Projekt des Historikers mit dem Titel «Kutschen Europas» erschien 2003/04 im Verlag Georg Olms (Hildesheim – New York – Zürich). Dazu kamen in jüngster Zeit Kataloge zu bedeutenden Sammlungen wie der von Heinz Scheidel in Mannheim.

Seit über 10 Jahren im Elsass lebend, beschäftigte sich Andres Furger mit der nahezu vergessenen Rolle von Ettore Bugatti in Molsheim bei Strassburg als Horseman und Sammler hochwertiger hippomobiler Sportwagen. Dazu kam ein Buch über die Rolle des in der Schweiz am Bodensee aufgewachsenen späteren Kaisers Napoléon III. der nicht nur Paris zur führenden Wagenbau-Stadt Europas machte, sondern im Louvre auch einen herausragenden Fahrstall aufbaute. In diesem Zusammenhang konnte die berühmteste, in Versailles stehende Kutsche Frankreichs namens «Le Sacre» als im Kern aus der Zeit Napoléons I. bestimmt werden.

In der vorliegenden Arbeit wird deutlich, wie Fahrpraxis und Forschung im Leben von Andres Furger ineinander greifen. Er ist sich bewusst, in eine Zeit hineingeboren zu sein, in der viel altes Wissen rund um Pferd und Wagen am Verschwinden ist. Umso wichtiger ist es ihm deshalb, möglichst viel davon durch Forschungen und entsprechende Publikationen zu erhalten. Denn das Pferd begleitet die Kulturgeschichte der Menschen seit Jahrtausenden.

Auch als Fahrriecher an Traditionsturnieren wird die Erfahrung weitergegeben. In diesen Zusammenhang gehört das «Handbuch für das Traditionsfahren» zu dem der verstorbene englische Prinzege und aktive Fahrer, SKH Prinz Philip, ein Vorwort verfasste. Unter seiner Ägide war Kutschenfahren um 1970 zu einer neuen Sportdisziplin geworden. Das jüngste Werk Furgers würdigt Benno von Achenbach als Vorbild des traditionellen Fahrsports.



Andres Furger kam über seinen Beruf als Archäologe, Historiker und Museumsmann um 1980 auf das Thema historische Wagen. In der Folge begann er mit mit Fahren und Reiten. Auf die Wechselbeziehung zwischen Freizeitaktivität und Beruf geht der Titel «FAHREN und FORSCHEN» zurück. Er erzählt hier die wichtigsten Etappen seines Lebens als Fahrer, Reiter und Autor von verschiedenen Werken zum Thema Pferd und Wagen.

