

Andres Furger

DIE WAGENFABRIK GEISSBERGER
IN ZÜRICH



Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Wiedergabe auf jegliche Weise (grafisch, elektronisch und fotomechanisch sowie der Gebrauch von Systemen zur Datenrückgewinnung) – auch in Auszügen – nur mit schriftlicher Genehmigung von

Andres Furger

andresfurger@gmail.com

www.andresfurger.ch

<https://www.andresfurger.ch>





Die Wagenfabrik Geissberger in Zürich 1850/58-1927

von Andres Furger

Auf der Ausgabe vom 4. 2. 2017 beruhende Neufassung vom
29. 4. 2021

Inhalt

Vorwort und Dank

1. Einleitung
2. Gründung durch Johann Caspar Geissberger
3. Die neue Fabrik in Schlieren
4. Rückzug auf das Kerngeschäft in Zürich
5. Automobile und Flugzeuge
6. Späte Blüte und Ende in den 1920er Jahren
7. Datierung der Kutschen und Schlitten
8. Produktpalette und Besonderheiten
9. Katalog der erhaltenen Fahrzeuge
(Coupé, Landaulet, Landauer usw.)

Gedruckte Literatur, E-Papers und Quellen

Vorwort und Dank

Die Wagenfabrik Geissberger in Zürich galt um 1900 zusammen mit der Carrosserie Kauffman, Reinbolt & Christe in Basel als die bedeutendste Wagenbaufirma der Schweiz. Das Zürcher Unternehmen war zwei- bis dreimal grösser als der traditionell orientierte Basler Konkurrenzbetrieb und innovativer, wie die folgende Auswertung zeigt. In Zürich entstanden zahlreiche Eigenkreationen des Industriepioniers Johann Caspar Geissberger, der sich stark von amerikanischen Fertigungsmethoden und Modellen inspirieren liess. Er erhielt die höchste Auszeichnung, die je ein Schweizer Wagenbauer errang, eine Silbermedaille an einer Weltausstellung (Paris 1889) und zwar für einen Phaëton nach amerikanischer Art. Unter der Führung seiner beiden Söhne und eines Enkels wurde die Firma Geissberger vor dem Ersten Weltkrieg zum bedeutendsten Automobil-Karosseriebetrieb der Schweiz. Das Ende erfolgte schon vor der Wirtschaftskrise von 1929/30 unter ungeklärten Umständen. Länger überdauerte die Geissberger-Gründung „Schweiz. Wagen- und Wagonsfabrik A.G.“ in Schlieren, die legendäre „Wagi“.

Als ich vor vierzig Jahren mit Forschungen zum Schweizerischen Wagenbau begann, war über die Geschichte der Wagenfabrik Geissberger kaum etwas publiziert. In den gedruckten Firmengeschichten der Fabrik in Schlieren von 1923, 1941, 1949 wurde immerhin die Zeit der Kutschen gestreift; dies gab den ersten Einstieg in die Geschichte der Wagenfabrik. Dazu kam die Untersuchung von etwa zwei Dutzend erhaltener Wagen mit der Signatur Geissberger. Gezielte Recherchen ergaben im Laufe der Zeit laufend mehr Grundlagenmaterial.

Die ersten Resultate zu diesem bedeutenden Kutschenbauer wurden 1993 im Band „Kutschen und Schlitten in der Schweiz“ publiziert und in erweiterter Form 2006 im Buch „In der Kutsche durch die Schweiz“. Seither habe ich das Thema weiter bearbeitet und in der Zwischenzeit erschienen auch die Forschungen von Ferdinand Hediger zu Auto-Karosserien von Geissberger, die hier in zusammengefasster Form eingearbeitet sind. Dazu kamen weitere verdankenswerte Recherchen von Emanuel Schmid.

Im Folgenden werden die mir bekannt gewordenen Quellen zu dieser Wagenfabrik und alle mir zugänglichen erhaltenen Fahrzeuge, über 150, der Firma Geissberger vorgestellt.

Für mannigfache Hilfe bei den Recherchen danke ich herzlich:

Patrick Bigler
Jacques Butz
Robert Dünki
Christoph Holenstein
Gregor Holenstein
Pius Holdener
Markus Jedele
Franz Knüsel
E. Kommerz
Toni Meier
Kurt Meyer
Heinz Scheidel
Emanuel Schmid
Albert Sporrädli
Beat Wirth
Daniel Würzler

Andres Furger, im April 2021

Eckdaten der Wagenfabrik Geissberger

1822 Geburt von Johann Caspar Geissberger
1836 circa Lehre als Schmied und anschliessende Wanderschaft in Deutschland und Frankreich
1850 J.C. Geissberger Associé in der Vogel'schen Schmiede in Zürich-Stadelhofen
1858 Bezug der ersten eigenen Werkstatt an der Seefeldstrasse in Zürich (Signatur J.C. Geissberger à Zurich)
1870 Neue Fabrik an der Wiesenstrasse 6 bis 12
1880 circa Mitarbeit der Söhne Caspar und Robert Geissberger (Signatur Geissberger à Zurich)
1880 Geburt von Emil Geissberger
1883 Ehrendiplom an der Landesausstellung in Zürich
1889 Silberne Medaille an der Weltausstellung in Paris
1894 Auszeichnung der Zürcher Gewerbeausstellung
1896 Gründung der Kommanditgesellschaft (Geissberger & Cie.) mit den Söhnen Caspar und Robert Geissberger im Hinblick auf das beginnende Grossprojekt in Schlieren
1897 circa Erste Automobil-Karosserien
1899 „Schweiz. Wagen- und Wagonsfabrik A.G.“ in Schlieren, genannt Wagi.
1901 Abspaltung der „Wagi“ in Schlieren
1901 Rückzug der Söhne auf das Kerngeschäft ins Seefeld (C. & R. Geissberger), vermehrte Produktion von Automobilkarosserien, Zusammenarbeit mit Tribelhorn in Feldbach und Martini in Arbon Ausscheiden von J.C. Geissberger
1905 Mitarbeit von Emil Geissberger als Dessinateur
1906 Vergrößerung der Fabrik im Seefeld
1910 Tod von J.C. Geissberger
1910 Konstruktion eines Wasserflugzeugs durch Emil Geissberger
1914 Sechs Automobile an der Landesausstellung in Bern, 120 bis 150 Mitarbeiter
1915 Generalvertretung von Martini
1915 Emil Geissberger betätigt sich als Rennfahrer
1916 Umwandlung in eine Aktiengesellschaft (Geissberger A.-G.)
1921 Beginnende Krankheit Caspar Geissbergers
1927 Ende der eigenständigen Tätigkeit und Übernahme durch Gangloff in Genf
1937 Übernahme der Liegenschaft im Seefeld durch die Carrosserie Grogg in Langenthal
1945 Tod von Robert Geissberger
1965 Tod von Emil Geissberger in Brasilien
1979 Abbruch der 1870 erstellten Fabrik an der Wiesenstrasse in Zürich
1985 Stilllegung der „Wagi Schlieren“, eine Gründung von Johann Caspar Geissberger

1. Einleitung

Die Zürcher Wagenfabrik Geissberger war um 1900 die mit Abstand grösste Fabrik für Strassenfahrzeuge der Schweiz. Ihr Begründer, Johann Caspar (Kaspar) Geissberger (1822 bis 1910), kann heute als wichtiger Industriepionier der Schweiz bezeichnet werden. Im Laufe der Forschungen stellte er sich als innovativster Schweizer Produzent von Luxuswagen, wie man früher die noblen Kutschen bezeichnete, heraus. J.C. Geissberger erweiterte schon vor 1900 seine Fabrik um die beiden neuen Zweige Waggon- und Karosseriebau (für Automobile). Zwischen der Zeit um 1900 bis circa 1927 war die Firma Geissberger der führende Automobil-Karosseriebetrieb der Deutschschweiz.

Der initiative Schmied Geissberger begann seine Schweizer Karriere als erfolgreichster Wagenfabrikant mit einer ersten selbständigen Tätigkeit in der alten Schmiede Stadelhofen, der Wagenfabrik von Vogel, wo er offenbar seit 1850 auf eigene Rechnung und als Associé mit einem Kollegen zu arbeiten begann. Auf dieses Anfangsdatum 1850 beriefen sich später die Söhne des Gründers für den Familienbetrieb. Die erste eigene Fabrik wurde 1858 an der Seefeldstrasse mit anfänglich 10 Arbeitern eingerichtet. Darauf folgte im Jahre 1870 ein Neubau an der Wiesenstrasse, welche mit entsprechenden Erweiterungen in der Nachbarschaft schliesslich für über 100 Arbeitsplätze Platz bot. Mit einer geschickt gestalteten Produktpalette überflügelte Geissberger im fortgeschrittenen 19. Jahrhundert den Basler Hauptkonkurrenten Kauffmann, Reinbolt & Christe in quantitativer Hinsicht. Zu seinem Erfolgsrezept gehörten vor allem leichte sportliche und vielseitig verwendbare Wagen. Johann Caspar Geissberger schuf auf der Grundlage französischer, deutscher und vor allem auch amerikanischer Vorlagen eigene schnittige Kreationen, die auf die Bedürfnisse der Schweizer Kundschaft abgestimmt waren. Für ein solches Modell erhielt er die höchste internationale Auszeichnung, die je ein Schweizer Wagenbauer im Ausland errang, eine Silbermedaille an der Weltausstellung des Jahres 1889 in Paris für einen leichten Phaëton (vgl. unten).



Abb. 1

Plakette auf einem Schlitten von Geissberger nach amerikanischer Art.
(Sammlung J. Butz, Allschwil)

Der Gründer der Carrosserie Geissberger war eine Ausnahmeerscheinung innerhalb der Schweiz, erreichte er doch den Aufstieg vom einfachen Handwerker aus einer armen Familie

zum Leiter eines Betriebs mit über 100 Mitarbeitern, zeitweise sogar gegen 300. (Das Handwerk des Schmieds war selten ein Sprungbrett zum Fabrikanten gewesen, eher das des Sattlers oder Kastenmachers.) Johann Caspar Geissberger war, im Gegensatz zu vielen Konkurrenten, auch ein geschickter Unternehmer. Kurz vor 1900 expandierte er in hohem Alter seinen Betrieb zu einem industriellen Unternehmen in Schlieren. Er konnte sein zur grössten Waggon- und Wagenfabrik in der Schweiz gewordenen Unternehmen in der Stadt Zürich den beiden Söhnen schliesslich so übergeben, dass dieses zum grössten Karosseriebetrieb der Schweiz vor dem Ersten Weltkrieg werden konnte. Im Begleitband zur Landesausstellung in Bern des Jahres 1914 wurde die Fabrik Geissberger dementsprechend als „älteste und bedeutendste Firma dieser Branche in der Schweiz“ bezeichnet, die damals 120 bis 150 Arbeiter beschäftigte. Damals war schon der Enkel Emil Geissberger tonangebend. Das Ende kam indes im Jahre 1927. Unter dem Strich entstanden zwischen 1850 und 1927 etwa 5.000 pferdegezogene Fahrzeuge und etwa 1.000 Automobilbauten. Von diesen sind nur etwa 3 % erhalten, nämlich gut 150 Stück.



Abb. 2

Blick auf die neue Bahnhofbrücke in Zürich mit wartenden Droschken links vor dem Bahnhof und einigen Pferdefuhrwerken im Strassenbild um 1883.

Zu dieser Erfolgsgeschichte trug in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die prosperierende Wirtschaftsentwicklung der Schweiz und die rasante Vergrösserung der Stadt Zürich bei, die damals – auch dank Eingemeindungen – zur grössten Stadt in der Schweiz wurde. Im Kanton Zürich und in der Ostschweiz entstanden damals viele neue Industriebetriebe, besonders im und für den Textilbereich. Das war unter anderem die zahlungskräftige Kundschaft, welche sich gerne schnittige Neuwagen anschaffte. Zürich wurde kurz nach 1900 schliesslich neben Basel in einem Zug als Stadt mit besonders noblen Equipagen genannt, der Pferdebestand war gegen 1900 im Kanton Zürich stark angewachsen. – Diese Geschichte wiederholte sich in der frühen Automobilzeit. Spätestens nach Ende des Ersten Weltkrieges stellten die meisten begüterten Familien auf Automobile um. Geissberger begann in enger Zusammenarbeit mit Chassisherstellern der Ostschweiz (Martini, Saurer und Tribelhorn) im grossen Stil Karosserien herzustellen und wurde dabei zur Nummer 1 in der Deutschschweiz.

In der Neuen Zürcher Zeitung vom 28. 6. 1910 erschien der folgende Nachruf:

— b. In der Nacht vom Freitag auf den Samstag verstarb in seiner Wohnung in Fluntern Johann Caspar Geissberger, geb. am 12. Mai 1822, gebürtig von Rhynikon im Kanton Aargau. Als armer

Beute Kind machte er eine Lehre als Mechaniker durch, schnallte dann sein Felleisen über und zog auf die Wanderschaft, in Deutschland, Frankreich und in der Schweiz als Schmiedegeselle arbeitend. 1850 ließ er sich in Zürich nieder und eröffnete im Seefeld eine kleine Schmied- und Wagnertwerkstätte, die rasch in Blüte kam, so daß sich sein Besitzer bald nach größeren Räumlichkeiten umsehen mußte. Er fand diese in der Wiesenstraße im V. Stadtkreis, dort, wo sich jetzt noch die Luxuswagen- und Karosseriefabrik C. u. N. Geissberger befindet und richtete daselbst eine Wagenfabrik ein. Interessant u. wohl nur noch wenigen bekannt ist, daß das heute noch stehende Gebäude vollständig aus dem Material des alten Zürcher Bahnhofes aufgebaut wurde, den damals der alte Geissberger auf Abbruch erstand. Das Geschäft beschränkte sich damals noch auf den Bau pferdebespannter Wagen; mancher Omnibus, manche Equipage wurde damals in der Firma erstellt, die früher so ziemlich die einzige am Platze war. Geissberger blieb Zeit seines Lebens ein bescheidener anspruchsloser Mann, der vom frühen Morgen bis spät in die Nacht hinein in seiner Werkstatt tätig war. Vor etwa fünf Jahren trat er das mächtig gewachsene Geschäft, das sich Ende der neunziger Jahre geschickt die in Schwung gekommene Automobilindustrie zunutze zu machen verstand und das als erste schweizerische Firma überhaupt sich mit dem Bau von Automobilkarosserien befaßte, an seine beiden Söhne ab. Vater Geissberger, der von der Pflücke auf gedient hat und der sich Zeit seines Lebens einer fabelhaft robusten Gesundheit erfreute, ist achtundachtzig Jahre alt geworden. Ein zielbewußter Handwerker der alten Schule, der aber trotzdem für die moderne Entwicklung seines Berufes volles Verständnis besaß, ist mit ihm dahingegangen.

† Joh. Caspar Geissberger.


Vorlegten Samstag morgen um 1 Uhr 20 Minuten verstarb in seiner Wohnung in Fluntern Joh. Caspar Geissberger, geb. am 12. Mai 1822 in Rhynikon, K. Aargau. Aus einfachen Verhältnissen stammend machte er eine Lehre als Fuß- und Wagenschmied durch; der nach damaliger Sitte in der Sprache veränderte Lehrbrief liegt heute noch im Original vor. Nach absolvierter Lehrzeit zog der junge Mann auf die Wanderschaft und durchquerte Deutschland, Frankreich und die Schweiz, bis er sich im Jahr 1850 in Zürich niederließ. Hier eröffnete er seine Tätigkeit mit einer kleinen Schmiede, der er bald eine Wagnerei angliederte. Unter seiner Tüchtigkeit und unermüdbarem Fleiße kam das kleine Geschäft rasch zur Blüte, so daß er 1870 schon an der Wiesenstraße den Grundstein zu der heute noch bestehenden Wagen- und Karosseriefabrik legen konnte. Als Kuriosum darf erwähnt sein, daß der heute noch in seiner äußeren Einteilung bestehende weitläufige Bau damals aus dem Material des alten Zürcher Bahnhofes aufgebaut wurde, den Geissberger auf Abbruch gekauft hatte. Das Geschäft beschränkte sich seinerzeit lediglich auf die Anfertigung von pferdebespannter Wagen, deren heute noch eine große Anzahl von seiner Tätigkeit sprechen.

Geissberger war von einer Anspruchslosigkeit, die seinesgleichen sucht und war vom frühen Morgen bis spät in die Nacht hinein in seinen Werkstätten tätig. Vor circa 10 Jahren trat er das nach und nach mächtig angewachsene Geschäft, das sich Ende der neunziger Jahre geschickt die in Schwung gekommene Automobilindustrie zunutze zu machen verstand und das als erste schweizerische Firma überhaupt sich mit dem Bau von Automobilkarosserien befaßte, an seine beiden Söhne ab. Vater Geissberger, der von der Pflücke auf gedient hat und der sich Zeit seines Lebens einer fabelhaft robusten Gesundheit erfreute, konnte sich aber auch dann noch nicht entschließen, sich zur Ruhe zu setzen und widmete sich nur in der Folge seiner Liebhaberei, dem Gestellen von kleineren Wohnhäusern, wobei seine Schöpfendfreudigkeit neuerdings zum Ausdruck kam und in welcher Tätigkeit er das 88. Jahr erreichte. Ein zielbewußter Handwerker der alten Schule, der aber trotzdem für die moderne Entwicklung seines Berufes sowohl als des öffentlichen Lebens, volles Verständnis besaß, ist mit ihm dahingegangen.

6. H. Roth & Cie., Baumstr., für zwei Doppelwohnhäuser, III. Gebirgstr. 207 u. 208.
7. Josef Gint, Baumstr., für Abänderung der am 2. Dezember 1909 geschlossenen Pflücke zu einem Wohnhaus, III. Reuterstr. 4.

8. H. Starr-Stephan, für zwei Wohnhäuser, IV. Spychstr. 2 / Vogelungstr. 2a.
9. H. Neller, Baumstr., für ein Doppelwohnhaus, IV. Zolcherstr. 16.
10. J. Hartmann, Architekt, für zwei Wohnhäuser, V. Falkenstr. 57 u. 59.
11. Benzli-Götsch für Wohnhäuser und Doppelwohnhäuser, für ein Doppelwohnhaus, V. Pflücke 2.
12. Heinrich Gint-Peller, Baumstr., für zwei Wohnhäuser u. ein Wohnhaus, V. Fochstr. 4 / Spychstr. 4.
13. Hermann Wörner, Architekt, für Erweiterung von Wohnhäusern, V. Fochstr. 155.
14. Geissberger & Co. in Davos, für ein Wohnhaus, V. Zolcherstr. 34.
15. Frau W. Peter-Götsch, Baumstr., für ein Doppelwohnhaus, V. Fochstr. mit einem Umbau Fochstr. 106.
16. Dr. A. Pflücke, für Abänderung der am 25. Februar 1910 geschlossenen Grundstücke zu zwei Wohnhäusern.

Vom Jah...
Mieder ist...
athel Zürich c



† Joh. Caspar Geissberger.

Die vorjäh...
lich hinwie...
liegt die Urlo...
für das halb...
tigten neuen...
Der obenang...
melder und da...
Die Zentr...
Jahre selber...
Im Vorbergru...
frage. Die fa...
zur Ansicht ge...
gut, das 1906...
worden war...
Abgeleitet, das...
den unzulässig...
ichselbstände e

Gemäss diesen Nachrufen war der aus Rinikon im Aargau gebürtige Johann Caspar Geissberger (1822 bis 1910) nach der Lehre als Huf- und Wagenschmied und/oder Mechaniker, lange auf Wanderschaft in der Schweiz, Frankreich und Deutschland. Denn von einer eigenständigen Tätigkeit ist erst seit 1850 die Rede. Wenn man davon ausgeht, dass er mit circa 18 Jahren seine Lehre abgeschlossen hatte, muss er mindestens 10 Jahre lang andernorts als Geselle tätig gewesen sein. Als Ausbildungsorte kommen in Frankreich zunächst die Wagenfabriken vor den Toren Basels in Saint-Louis in Frage (Kauffmann), dann Colmar (Widerkehr), die wichtige Wagenbauer-Stadt Strassburg und schliesslich Paris.

Zu vermuten ist, dass sich Geissberger persönlich auch in Amerika umgesehen hat. Argumente dafür sind nicht nur seine seit der Anfangszeit der eigenen Tätigkeit stark amerikanisch geprägten Kutschen und Schlitten, sondern später auch der amerikanische Einfluss bei den von ihm gefertigten Tramwagen mit amerikanischen Untergestellen.

Geissberger heiratete 1854 die 1824 geborenen Barbara Heider. (Damals heiratete ein Handwerksgehilfe in der Regel erst, nachdem er sich nach der Wanderschaft an einem Ort dauerhaft niedergelassen und eine eigene Existenz aufgebaut hatte.) Zwei ihrer Kinder starben früh. Die beiden Söhne Caspar und Robert wurden 1857 und 1860 geboren. Damals war er schon 35 und mehr Jahre alt. Die einzige Tochter heiratete den Juristen Guhl.

Was in den Nachrufen anklingt, kann in der Rückschau bestätigt werden: Geissberger war nicht nur ein guter Handwerker sondern auch ein für seine Zeit sehr innovativer Fabrikant und eine vielseitige Persönlichkeit. Er wurde nicht nur Begründer der bedeutenden Fabrik in Schlieren, sondern auch bis ins hohe Alter ein erfolgreicher Immobilien-Unternehmer. Seine beiden Söhne folgten ihm nach, blieben aber ein wenig im Schatten des tätigen Vaters. Hingegen konnte sein Enkel Emil Geissberger im frühen 20. Jahrhundert während fast 20 Jahren wieder an die Erfolge seines Grossvaters anknüpfen und sich mit neuen Innovationen profilieren (S. 25ff.).

Der Geissbergersche Betrieb florierte – mit den damals üblichen konjunkturellen Schwankungen – während gut 50 Jahren. Wenige Jahre vor der Wirtschaftskrise von 1929/30 kam dann das Ende für den in der Zwischenzeit zu einer Aktiengesellschaft gewordenen Familienbetrieb. Deren Präsident, Caspar Geissberger, war schwer erkrankt und dessen Direktor, Caspars Sohn Emil Geissberger, geriet in eine schwierige persönliche Lage. In der Folge wanderte Emil Geissberger nach Paris aus, ohne die Nachfolge zu regeln (S. 29). Demzufolge wurden die meisten Dokumente zur Kutschen- und Automobilzeit der Firma Geissberger vernichtet oder zerstreut. Besser erging es dem Archiv des Betriebs in Schlieren, das heute vom Verein „Historic Schlieren“ betreut wird.

2. Die Fabriken in Zürich

Die Geschichte der Geissbergerschen Fabriken in Zürich muss mühselig aufgrund von verschiedenen Einzelhinweisen und zerstreuten Quellen rekonstruiert werden. Immerhin konnten in den letzten Jahren – nach der ersten Fassung dieses E-Papers von 2017 – dank neu recherchierten Quellen die Geschichte besser rekonstruiert werden. Dabei half Emanuel Schmid tatkräftig mit, bei dem sich manche Quellen zur Vogelschen Schmiede in Stadelhofen aus dem Nachlass von Eckert befinden. Eine weitere Hilfe waren Recherchen des Vereins „Historic Schlieren“ von Patrick Bigler.

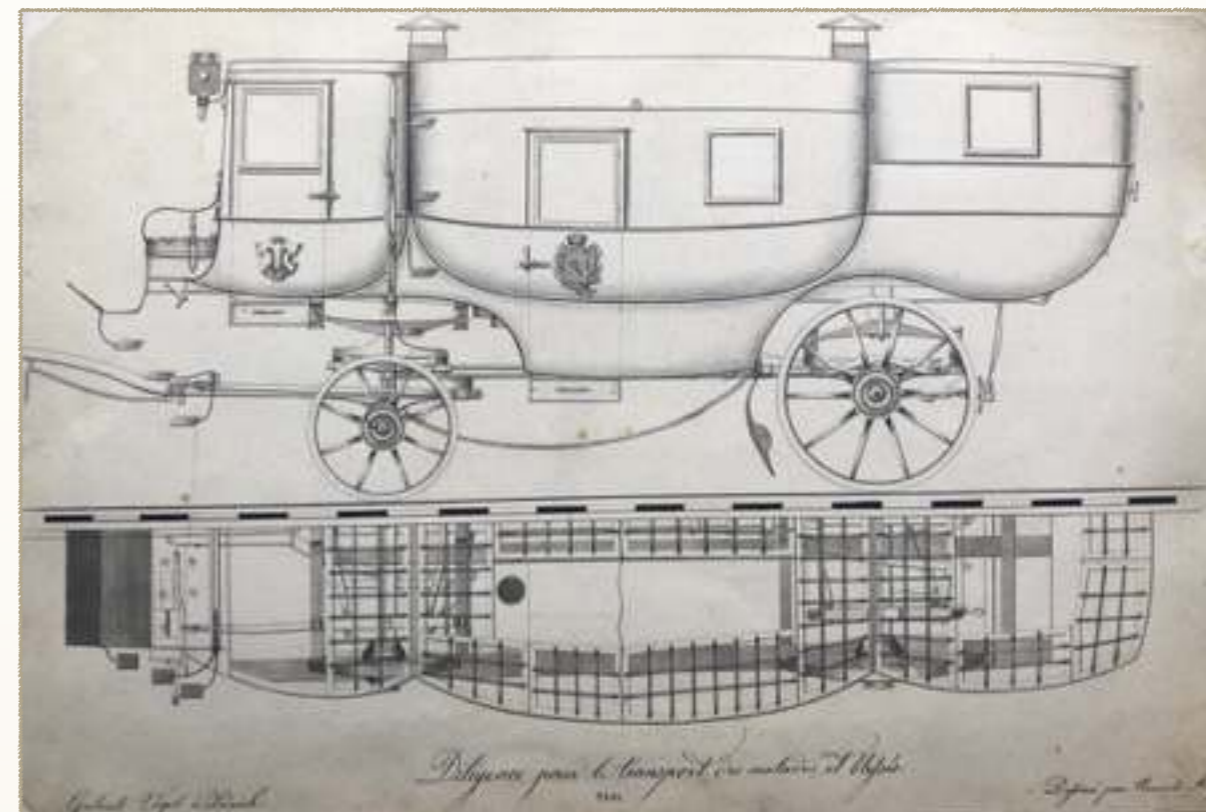


Abb. 3
1831 von Gabriel Vogel in der Stadelhofer Schmiede gefertigter, grosser Krankenwagen für das Berner Inselspital.
(Zeichnung von Clemens Reiffert in der Sammlung Emanuel Schmid, Courtelary)

Eigenständige Anfänge von J.C. Geissberger ab 1850 in der Stadelhofer Schmiede

Nach der S. 9 abgebildeten Quelle erfolgte der Bezug der eigenen Werkstatt an der Seefeldstrasse erst 1858. Geissberger kam aber gemäss den Nachrufen schon 1850 nach Zürich. Offenbar begann er damals seine Tätigkeit in der Wagenfabrik Vogel in der Stadelhofer Schmiede. Deren Geschichte ist eng mit dem herausragenden, frühen Schweizer Wagenbauer Gabriel Vogel (1787 bis 1842) verbunden, lange neben Stierlin in Schaffhausen die Nummer 1 der Deutschschweiz. Gabriel Vogl hatte in der Schmiede seiner Vorfahren, die jeweils Schmiedemeister und Hufschmiede waren, 1806 eine Wagenfabrik eingerichtet (auch neu gebaut?). Dort wurde etwa der vorangehend abgebildete grosse Krankenwagen gebaut (siehe auch Furger 1993). Bei Vogel hatte zeitweise auch der bekannte Münchener Wagenbauer Georg Meitinger gearbeitet. Es ist gut möglich, dass Geissberger schon bei Vogel seine Lehre absolviert hatte. Als Gabriel Vogel 1842 starb, führte seine Witwe die „Vogel'sche Schmiede“ weiter. Dort war seit mindestens 1851 Johann Caspar Vogel (1817-1864) als Wagner tätig, von dem die beiden folgenden Zeichnungen stammen. Dieser Neffe Gabriel Vogels war etwa gleich alt wie Geissberger und wie dieser (etwa mit ihm?) in Deutschland auf Wanderschaft gewesen (um 1838 in München) und dann in Paris (1839-1841). J.C. Geissberger ergänzte offenbar als gelernter Schmied die Belegschaft bestens.

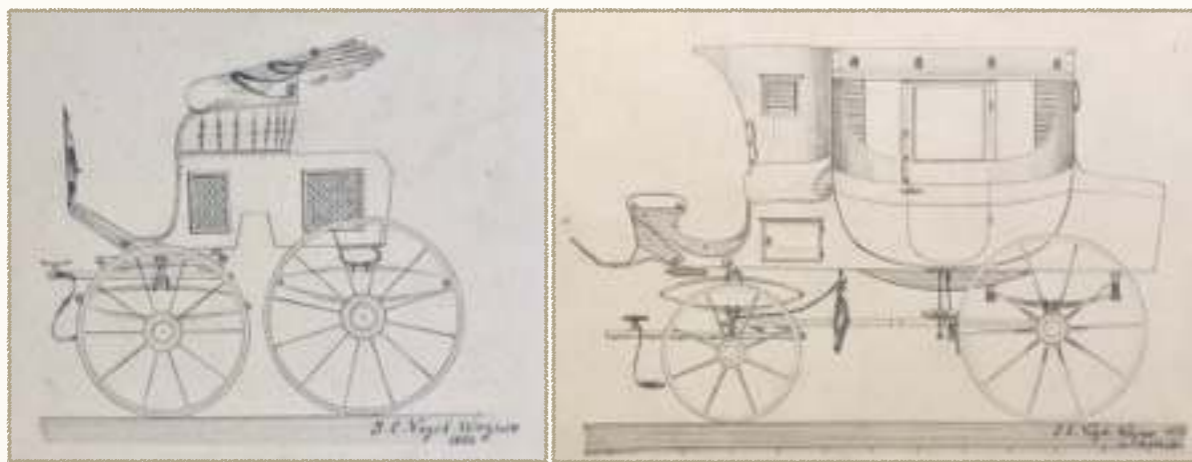


Abb. 4

Phaëton und Postwagen, 1851 gezeichnet von Johann Caspar Vogel „Wagner in Stadelhofen“. Diese Zeichnungen geben einen Einblick, was für Wagenmodelle in Stadelhofen gebaut wurden, als dort Geissberger als junger Schmied und Associé tätig war.

(Sammlung Emanuel Schmid, Courtelary)

Geissberger war im Vogelschen Betrieb nicht nur als einfacher Schmied tätig, sondern offenbar als geschäftsführender Associé zusammen mit einem zweiten Schmied namens Rudolf Hottinger-Vogel, wohl dem Schwiegersohn der Witwe. Jedenfalls gibt es im genannten Nachlass bei E. Schmid verschiedene Verträge von 1852, 1854, 1855 und 1856 für Lieferungen von Postwagen, die Geissberger und Hottinger-Vogel in einem Zug nennen.

Als J.C. Geissberger in Stadelhofen begann, war er mit 28 Jahren im besten Alter für eine eigene Karriere und offenbar sehr gut ausgebildet. Dafür spricht seine mindestens 10 Jahre lange Tätigkeit im Ausland, wohl vor allem in Paris. Dort dürfte er eine ähnliche Entwicklung durchgemacht haben wie dies Nikolaus Trutz in seiner Autobiographie „Vom Wanderstab zum Automobil“ 1914 beschrieben hat. Dazu gehörten Tätigkeiten bei berühmten Wagenbauern wie dem Deutschen Rothschild. Deutsche, Österreicher und Schweizer waren dort geschätzte Handwerker, die vor allem bei dort schon als Wagenfabrikanten etablierte Landsleute führende Positionen einnehmen konnten. Als J.C. Geissberger 1850 in die Schweiz zurückkam, war er also auf dem neuesten Stand der Technik und Mode.

Gut möglich ist, dass er von der Witwe Vogel und ihren beiden genannten Verwandten nach Zürich zurückgerufen wurde, weil grosse Aufträge in Aussicht standen. Dies vor allem von der 1849 neu eingerichteten Schweizer Postverwaltung, die – beruhend auf der Bundesverfassung von 1848 – die Geschäfte von den Kantonalposten zu übernehmen begann. Dazu brauchte es viele neue Kurswagen neuer Bauart.

Das komplizierte Konstrukt in Stadelhofen (nominelle Führung durch die Witwe Vogel, Betriebsleitung durch zwei Associés) funktionierte offenbar gut bis 1857. In jenem Jahr bekam „Vogel, Wagenbauer, in Zürich (Luxuswagen)“ eine silberne Medaille an der „Industrie-Ausstellung“ in Bern verliehen, besonders für einen ausgestellten Phaëton. Der Betrieb konnte damals einige fertige Wagen ausstellen. 1858 verliess dann J.C. Geissberger diesen Betrieb und bezog im gleichen Quartier eine andere Liegenschaft (S. 10).

J.C. Geissberger selbst gab dementsprechend das Jahr 1858 als Gründung an („fondée“), wie das Inserat S. 10 zeigt. Seine Söhne machten dann später den Betrieb älter, indem sie 1850 als Gründungsdatum angaben, wie ihre Inserate zeigen (etwa S. 23f.). Wollten sie sich damit älter als ihr Schweizer Hauptkonkurrent, die Firma Kauffmann, Reinbolt & Christe, machen, die 1855 in Basel gegründet worden war?

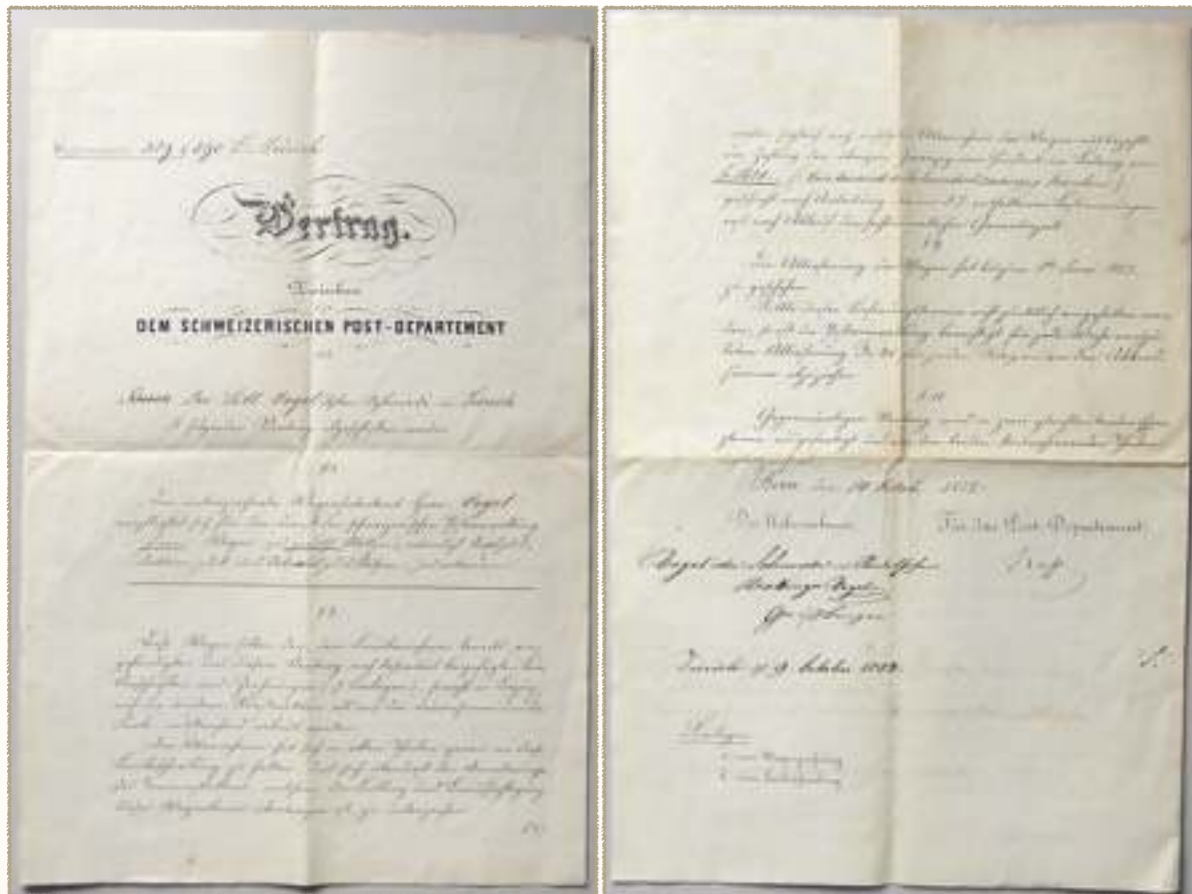


Abb. 5 (links)

Oben: Vertrag zwischen der Schweizer Postverwaltung und der Vogel'schen Schmiede in Stadelhofen vom 14. 10. 1852 für die Lieferung von zwei grossen, 12-plätzigem Postwagen mit den Nummern 589 und 590. Sie werden folgendermassen beschrieben: drei Plätze im vorderen Coupé, sechs Plätze im Intérieur also im Berlinen-abteil, und drei Plätze im hinteren, hoch gesetzten Cabriolet (mit Halbverdeck). Die Lieferung musste innerhalb von gut sieben Monaten erfolgen, dann wurde die Summe von Fr. 1620.- ausbezahlt. Links unten ist der Vertrag unterschrieben von R. Hottinger-Vogel und J.C. Geissberger.

Unten: Die im Vertrag als Beilagen erwähnten Zeichnungen haben sich nicht erhalten, hingegen im Archiv der Schweizer Post die Zeichnung von 1850 eines ähnlichen Wagens mit der Nummer 602. (Sammlung Emanuel Schmid, Courtelary und aus Jedele 2010, Band 1, Abb. 495)



Zu den neuen Bestellungen der jungen Schweizer Post gehörten schwere Wagen ohne Langbaum, wie dies nur erfahrene Wagenbauer zu konstruieren imstande waren. Bisher waren Reise- und Postwagen üblicherweise Langbaumgestellen aufgesetzt, wie dies Abb. 4 rechts zeigt. Die neue Bauweise ermöglichte einen besseren Wendekreis auf engen Serpentinaen, bedingte aber eine stärkere Bauart des Wagenkastens im Sinne der selbsttragenden Karosserie. Dies geschah mithilfe von stark geschmiedeten Eisenschwellern entlang dem Kastenboden.

Die Tatsache, dass gleich zwei solche Wagen J.C. Geissberger und R. Hottinger-Vogel anvertraut wurden, zeigt, welches Renommee die beiden Handwerker damals schon hatten. Solche Wagen verkehrten auf den Strassen über die Alpenpässe und wurden deshalb mit tiefen Schwerpunkt gebaut, waren sie doch über 1.200kg schwer und für eine Zuladung in der gleichen Grössenordnung ausgelegt. Unter dem hinteren Hochsitz wurden Postsendungen transportiert und auf dem Dach das Gepäck der Reisenden. Solche Wagen wurden offenbar noch ohne mechanische Bremse ausgerüstet und mussten ausschliesslich mit Radschuhen gebremst werden. Die beiden Zwölfplätzer gehören dem gleichen Typus an, wie der Gotthardwagen auf dem berühmten Bild von Rudolf Koller (aber dort mit einplätzigem Cabriolet). Siehe dazu auch das E-Paper „Der Gotthardpostwagen“.

Die Wagenfabrik Vogel bestand nach dem Austritt von J.C. Geissberger weiter: Nach dem Tod von Johann Caspar Vogel und Rudolf Hottinger-Vogel übernahm im Jahre 1864 Heinrich Guyer die Wagenfabrik. Ersterer wohnt auch dort (Stadelhoferplatz 9). 1868 wurde Heinrich Guyer alleiniger Besitzer und Geschäftsführer. Um 1875 arbeitete Heinrich Eckert als Associé im Betrieb mit. Im Jahre 1883 wurden Wagen an der Landesausstellung präsentiert. Schliesslich übernahm Eckert den Betrieb unter eigenem Namen und erstellte 1890 das heute noch stehende Gebäude. 1914 ging der Betrieb an den Sohn Albert Eckert über (Furger 2006, 267).

Die erste Fabrik an der Seefeldstrasse

Nach der gut recherchierten Chronik der Kirchgemeinde Neumünster von 1889 bezog J.C. Geissberger 1858 an der Seefeldstrasse seinen ersten eigenen Betrieb mit 10 Mann:

Ein bedeutendes Geschäft wurde im Jahre 1858 von J. C. Geissberger gegründet, der sich in diesem Jahre an der Seefeldstrasse in Niesbach als Wagenbauer etablierte und anfänglich zehn Arbeiter beschäftigte. Nach zwölf Jahren erwiesen sich die seither benutzten Räumlichkeiten als zu klein und der Besitzer sah sich im Jahre 1871 genöthigt, an der Wiesenstrasse ein größeres Lokal zu erbauen. In demselben wurde eine Dampfmaschine aufgestellt zum Betrieb einer Bandsäge, einer Hobelmaschine, einer Drehbank und einer Bohrmaschine.

Gegenwärtig beschäftigt J. C. Geissberger 50 Arbeiter und befaßt sich namentlich mit der Erstellung von Luxuswagen. An der schweizerischen Landesausstellung erhielt er ein Diplom für gute Konstruktion, sehr schöne Schmiedearbeit und elegante Ausstattung solcher Wagen.

Nach zehn Jahren scheint diese Liegenschaft zu klein geworden sein und J.C. Geissberger begann die Planung seiner ersten, unter seiner eigenen Leitung erstellten Fabrik etwas weiter stadtauswärts. Er siedelte seinen neuen Betrieb buchstäblich „auf der grünen Wiese“ an. Die neue Querstrasse zur langen Ausfallachse Seefeldstrasse war kurz zuvor durch altes Wiesland angelegt worden.



Abb. 6

Die neue Fabrik von Geissberger an der Wiesenstrasse 6 bis 12 auf dem Stadtplan der Zeit um 1900.



Abb. 7

Siegfried-Atlas 1881: Die langgestreckte Fabrik Geissberger liegt rechts neben dem Schriftzug „Seefeld“ zwischen den beiden längs dem Seeufer verlaufenden Durchgangsstrassen (Seefeldstrasse und Mühlebachstrasse); es war damals das grösste Gebäude in diesem Quartier.

Im Gegensatz zu seinen Söhnen verwendete J.C. Geissberger zunächst das Jahr 1858 als Gründungsdatum. Das belegt das folgende Inserat im „Catalogue général officiel de l'exposition universelle de 1889. Tome 6 / Exposition universelle internationale de 1889, à Paris“, also im Katalog zur Weltausstellung in Paris von 1889:

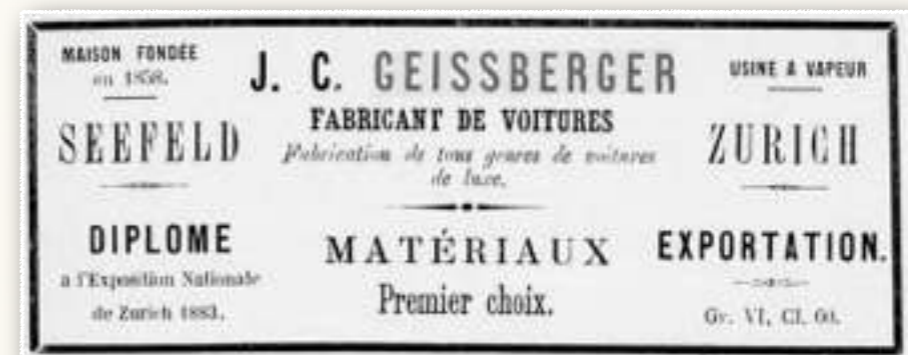




Abb. 8
Geschäfts- und Wohnhaus von J.C. Geissebrger um 1871 an der Wiesenstrasse 6 bis 12 in Zürich. Auf dieser Geschäftskarte ist die Liegenschaft etwas übertrieben gezeichnet (mehr Fenster im Mittelteil).
(Archiv Emanuel Schmid, Courtelary)

Der neue Baukomplex bestand aus einem stattlichen Gebäude mit zwei Kopfbauten links und rechts, für das wesentliche Teile des alten Bahnhofs von Zürich wieder verwendet wurden. Hier zeigt sich einmal mehr die clevere Vorgehensweise des Fabrikanten und späteren Immobilienhändlers. Er übernahm geschickt wesentliche Bauteile des repräsentativen Südflügels des alten Zürcher Bahnhofs. Die Mitte des axialsymmetrisch angelegten Baues überragte ein Kamin; offenbar stand im mittleren Bereich eine grosse Dampfmaschine, welche über Transmissionsriemen die genannten Maschinen in den Werkstätten links und rechts antrieb. Nach zeitgenössischen Adressbüchern wohnten im gleichen Gebäude (wohl in der Obergeschossen) der seitlichen Kopfbauten, bis um 1900 der Vater und seine beiden Söhne.

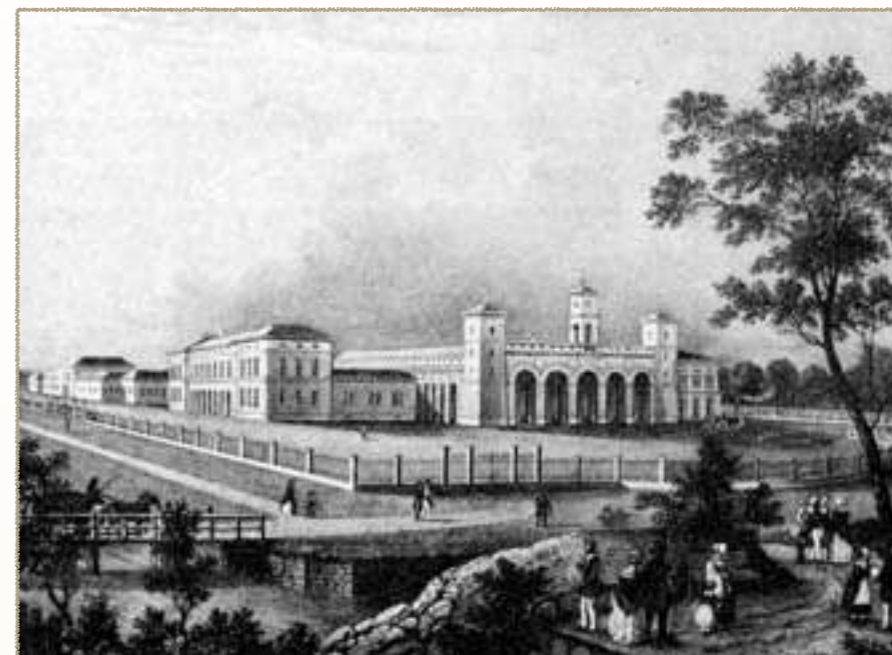


Abb. 9
Für seine Fabrik benützte J.C. Geissberger 1870 das ab 1867 anfallende Abbruchmaterial des alten Zürcher Bahnhofs, wie er hier abgebildet ist. Nach den Forschungen von E. Kommerz gleicht der Südflügel dieses Bahnhofs (links) der Hauptfassade der Fabrik deshalb so frappant, weil wesentliche Teile der Bruchsteine für letztere übernommen wurden.

Nach Akten des Zürcher Regierungsrates im Staatsarchiv des Kantons Zürich kam es im Sommer 1880 zu einem Unfall. Einem Arbeiter wurde durch die Bohrmaschine mangels einer geeigneten Schutzvorrichtung ein Finger der linken Hand zermalmt. Danach musste Geissberger verschiedene Schutzvorrichtungen an seinen Maschinen wie auch an der Dampfmaschine anbringen und sein Betrieb wurde dem Fabrikgesetz mit entsprechendem Inspektorat unterstellt, zumal dort bereits 16 Arbeiter beschäftigt waren.

Im März 1891 war die Zahl der Arbeiter auf 34 gestiegen. Die tägliche Arbeitszeit betrug unter der Woche 10, am Samstag 5 Stunden! Der Inspektor bemängelte die zusätzliche hohe Überstundenzahl gewisser Arbeiter und die gelegentliche Sonntagsarbeit. Das liess der Chef nicht einfach auf sich sitzen (StAZH MM 3.5 RRB 1891/0555): „Herr Geißberger behauptet, ein großer Theil dieser Ueberstunden sei durch Notharbeiten bedingt, z. B. Reparaturen an Hotel-Omnibus, Droschken etc.; wie oft derartige vorkam, ist nicht zu ersehen und wünschen wir, daß künftig die Gründe angeblicher Notharbeiten notirt werden.“ Zusätzliche fand folgende Episode des schlagfertigen Geissbergers den Weg ins amtliche Protokoll: „Ein Arbeiter, Namens Albrecht, habe ihn am Samstag den 14. Februar dringend gebeten, am Sonntag einige

Stunden arbeiten zu dürfen, er habe 8 Kinder, müsse am nächsten Freitag zur Gewehrinspektion und könne den Ausfall dieses halben Taglohnes beinahe nicht verschmerzen.“

Auf der Landesausstellung von 1883 in Zürich erhielt Geissberger ein Ehrendiplom, offenbar unter anderem für den innerhalb der Gruppe 21 unter Nummer 1845 ausgestellten Omnibus-Break. Von diesem war auch eine Zeichnung ausgestellt. Im Katalog der Ausstellung wird zu Geissberger erwähnt: „Fertige Luxus-Wagen. - Permanente Ausstellung.“ Anders als andere Carrossier des obersten Segments baute Geissberger offenbar auch Fahrzeuge auf Vorrat und stellte sie an der Wiesenstrasse aus, so dass schnell entschlossene Kunden rasch bedient werden konnten.



Abb.10

Blick im Jahre 1910 auf die Geissbergersche Liegenschaft (hinter der Eckvilla rechts) von der Seefeldstrasse aus gesehen. Jetzt sind schon grössere Tore in die Hauptfassade gebrochen. Vor der Fabrik stehen neben Baumaterialien ein Mylord und ein Automobil.
(ETH Zürich e-pics)



Abb. 11

Ansicht des Gebäudes an der Wiesenstrasse von der anderen Seite als bei Abb. 5 (Zeit nach 1930).



Abb. 12

Die Fabrik von Norden und Süden gesehen. Flugaufnahme von 1919 und 1933.
(ETH-Bibliothek)

Erfolg an der Weltausstellung 1889 in Paris

An der Weltausstellung von 1889 in Paris bekam Geissberger eine silberne Medaille. Der „Guide du Carrossier“ publizierte folgende Liste mit der Nennung von J. Gaspard Geissberger:



In einem Bericht aus Lyon zur Weltausstellung von 1889 steht zu den beiden aus Zürich angelieferten Wagen:

GEISSBERGER, de Zurich, a exposé deux voitures, dont un phaéton de forme gracieuse, monté sur ressorts à pincettes. Le train est tout fer, les roues sont très hautes et de système américain. L'ensemble de la voiture est bien et de bonne finition.
 Coupé de forme française, n'ayant rien de remarquable.

Offenbar erregte 1889 in Paris ein leichter Phaëton mit hohen Rädern Aufsehen. Dabei könnte es sich um ein Modell wie das Folgende gehandelt haben.



Abb. 13
 Geissberger-Phaëton der Zeit um 1885 mit grossen Rädern und Vordergestell ganz aus Eisen. Die Patentnaben bestehen aus Metall.

Hoher Stellenwert der Equipage in Zürich

Gegen Ende des 19. Jh. war das Niveau des Wagenbaus einhergehend mit der entsprechenden Equipagenkultur nach französischem Vorbild deutlich angestiegen. Davon zeugt auch dieser Bericht der NZZ vom Mai 1896:

Der Wagenbau auf der Schweiz. Landausstellung in Genf.
 (Korrespondenz.)

Wie für die Mode ist für den Wagenbau Berlin und namentlich Paris tonangebend. Es entstehen wohl auch anderwärts zweckmäßige Neuerungen; sie dienen aber in der Regel den Bedürfnissen der betreffenden Landesgegend und haben selten allgemeinen Wert.

Der Wagenbau auf der Genfer Ausstellung nimmt eine ganz hervorragende Stellung ein, er liefert uns den erfreulichen Beweis, daß unsere schweizerischen Fabrikate auf der Höhe sind, daß in unserm Lande allen gestellten Wünschen mit Bezug auf solide Arbeit und Eleganz der Ausführung Genüge geleistet werden kann. Es ist dies zugleich eine Mahnung an die Landsleute, der Landrente zu gedenken. Die gleichen Artikel, aus dem Ausland bezogen, kommen im Preise ein Viertel höher zu stehen.

Als eigentliche Neuerungen auf der Genfer Ausstellung sind zu konstatieren die Einführung der elektrischen Beleuchtung und der pneumatischen Radreise, welche letztere hierzulande aber wohl wenig praktische Verwendung finden wird. Von WagenGattungen finden wir nahezu alle vertreten, davon stellt die eidgenössische Post allein eine schöne Zahl. Dann kommen in der Mehrzahl die beliebten Landauer und Coupés. Zum ersten Mal begegnet uns auch ein Landaulet, das Mittelglied zwischen Landauer und Coupé; dies in Paris typische Fuhrwerk ist merkwürdigerweise in der Schweiz noch sehr wenig im Gebrauch. Das Landaulet vereint die Eigenschaften des Landauers und Coupés, kann aber bei seiner Kürze auch ganz gut einspännig gefahren werden. Damit beim Öffnen und Schließen alles klappert ist erstere Arbeit nötig, und so ist das Landaulet für den Wagenbauer eines der schwierigsten Fuhrwerke. Viel Zustimmung werden mit Recht wegen ihrer Leichtigkeit und gefälligen Form die deutsch-schweizerischen Einspännerchaisen finden. Außer der Centralschweiz finden wir unter den Ausstellern alle Landesteile vertreten. Vorteilhaft präsentieren sich natürlich die bekannten größeren Firmen Geissberger Zürich (Waglord, Landauer, Jagdwagen), Kaufmann Basel (Coupé, Waglord, Landauer, Phaëton), dann auch die Ausstellungsstadt selbst durch zahlreiche schöne Arbeiten von Dertig, Jaccard und namentlich Kubert. Es folgen Hager Lausanne, Kram Seefeld Zürich mit zwei schönen Einspännern. Auch die Provinz hat in Müller u. Sohn in Nyon einen ganz ausgezeichneten Vertreter (Landaulet, Waglord, Schlitten und Chaise mit transportablem Verdeck, alles praktische, wirklich schöne Arbeiten).

Geissberger hatte mittlerweile unter den Wagenproduzenten der Deutschschweiz eine Führungsposition erreicht. Anders als andere Firmen fertigte Geissberger die zugehörigen Geschirre nicht selbst, sondern arbeitete eng mit der renommierten Sattlerfirma Heinrich Baer zusammen. Diese Firma lag in Fussgängerdistanz von der Wiesenstrasse entfernt beim Opernhaus an der Theaterstrasse 2. Beide stellten an der Zürcher Gewerbeausstellung 1894 direkt nebeneinander aus (dazu Jedele 2017, 52ff.). Nach der heutigen Forschungslage ist davon auszugehen, dass an solchen Adressen die Pferdegeschirre bezogen wurden, welche zu den Geissberger-Wagen passten. In mindestens einem Fall ist auch sicher belegt, dass ein Geissberger-Wagen mit Baer-Geschirren gefahren wurde.

In Zürich gab es auch grosse Pferdehändler, die die Fahrpferde und ganzen Gespann liefen konnten, wie sie zu den Geissberger-Wagen gut passten. Dazu gehörte die Firma Gebrüder Guggenheim im Zürich Wiedikon. Damit ist gesagt, dass mittlerweile innerhalb der Stadt Zürich alles sur place eingekauft werden konnte, war eine noble Equipage ausmachte.

Die drei genannten Firmen spannten oft zusammen. Das spiegelt die folgende nette Anekdote. Für die Tombola der Schweizer Presse wurde im Sommer 1908 als zweiter Preis der Tombola (zeittypisch nach dem 1. Preis in Form eines Automobils der Marke Turicum) folgende Equipage ausgelobt: „kompletter Einspanner (Phaëton) mit Pferd und Geschirr, geliefert von C. und R. Geissberger, H. Bär, Sattler, Gebr. Guggenheim, Pferdehändler, alle in Zürich, Wert 4000 Fr.“.

Von der hohen Qualität der damals in Zürich anzutreffenden Gespanne zeugen auch die folgenden Bilder.



Abb. 14

Gespanne der Pferdehandlung Gebrüder Guggenheim 1914 in Zürich.

Oben: Dogcart von Geissberger mit Geschirr der Sattlerei Bär. An den Leinen der Chef der Pferdehandlung (Besonderheiten: kleine Glocke und Doppelringtrense)

Unten: Einfahrwagen mit zwei jungen Pferden vor dem Betrieb der Gebr. Guggenheim an der Werdstrasse 126a in Wiedikon.

(Digitalrecherche von Emanuel Schmid, Courtleary)

Zur amerikanischen Mode der Geissberger-Fahrzeuge

Im 19. Jh. war der Wagenbau Teil des mondänen Modebetriebs mit Zentrum Paris. Eine Neuheit löste dabei die andere ab, auch in der Wagenmode. Gegen 1850 wurden leichte Wagen nach amerikanischen Vorbildern en vogue, mit denen man schnell fahren konnte. Dies war genau in der Zeit, als J.C. Geissberger in Frankreich weilte, bevor er 1850 in die Schweiz zurückkehrte.



Abb. 15
Leichter amerikanischer Wagen um 1850 nach einem kolorierten Druck des französischen Künstlers Henri d'Ainecy, comte de Montpezat (1817 bis 1859).
(Photo RMN)

Um die Jahrhundertmitte waren in Paris verschiedene Wagenentwerfer tätig, die dort jährlich neue Modelle entwarfen, druckten und in alle Welt versandten. Dazu gehören die folgenden Blätter, die viel Ähnlichkeit mit dem Erfolgsmodell Geissbergers aufweisen, das heute wegen der gleich hohen Bänke Siamesen-Phaëton genannt wurde, in der Zeit um 1900 aber Americaine (französisch korrekt wäre Américaine⁶), wie dies die Notiz auf der Hinterseite der historischen Fotografie rechts unten belegt. Ein weiteres Modell nannte J.C. Geissberger „Texas Cart“ (S. 16). Die an einzelnen Geissberger-Wagenmodellen zu beobachtenden amerikanischen Einflüsse werden S. 48ff. weiter behandelt.

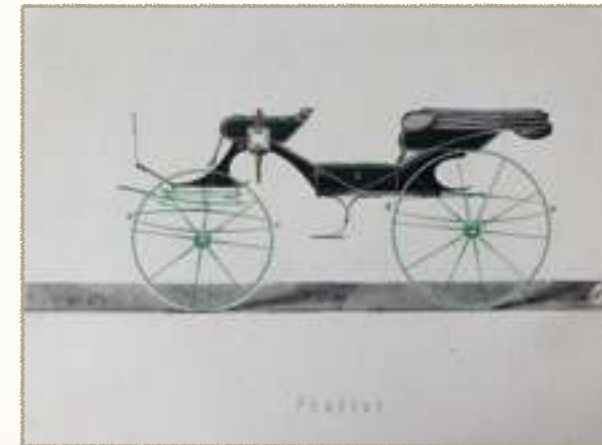
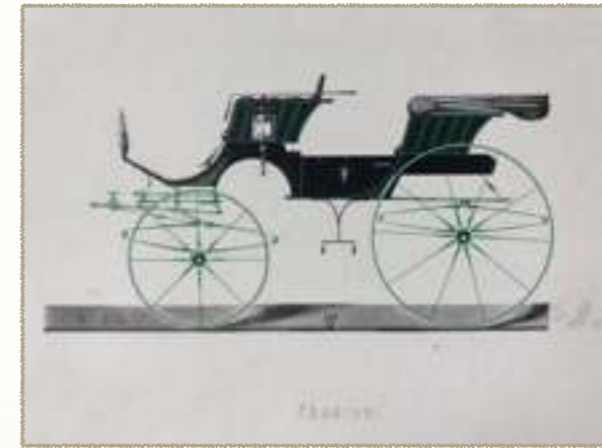
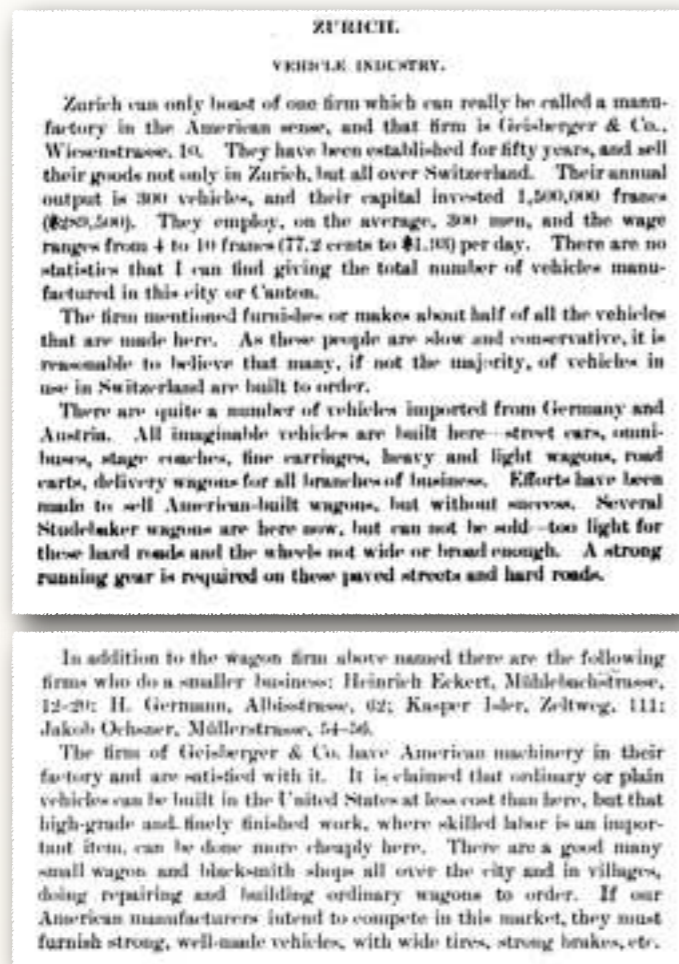


Abb. 16
Amerikanische Modelle nach Zeichnungen des Dessinateurs Dick in Paris der Zeit um 1850/60.
(Archiv Autor)



Abb. 17
Americaine von Geissberger nach einer zeitgenössischen Aufnahme, heute Siamesen-Phaëton genannt.

Nicht nur einige Wagenmodelle Geissbergers waren amerikanisch inspiriert, sondern auch seine Fertigungsmethoden. Dazu gehörten importierte amerikanische Maschinen ebenso wie aus den USA oder Kanada importiertes (teures) Hickoryholz. Das zeigen nicht nur erhaltene Wagen wie der Phaëton von Abb. 10, sondern auch eindeutige Quellen. Dazu gehört der „Special Consular Report – Vehicle Industry in Europe“ des Jahres 1900. Darin berichtete auf den Seiten 396f. der Konsul Adam Lieberknecht am 23. Juni 1900 nach Washington D.C. „... one firm wich can really be called a manufactory in the American sense, and that firm is Geisberger & Co., Wiesenstrase 10.“ Darin werden auch die „American machinery“ genannt. Dazu gehörten vermutlich die bekannten Speichenkopiermaschinen, mit denen die Radproduktion wesentlich rationalisiert werden konnten.



Schon im Band 40 der amerikanischen Fachzeitschrift „The Hub“ von 1898, Seite 344, hatte gestanden: „The house of Geisberger & Co., Zurich and Kaufmann, at Basel, large concerns, buy American wood in the rough and manufacture all the parts themselves. The houses are equipped with American tools and wood-working machines.“

Schweizer Auszeichnungen

An der kantonalen zürcherischen Gewerbeausstellung von 1894 errang die Firma Geissberger ein Ehrendiplom und an der Landesausstellung von Genf im Jahre 1896 eine goldene Medaille. Diese letztere Auszeichnung war die Belohnung für folgende Wagen: „Mylord bateau à frise“, „Buggy carrick à frise“, „Coupé rond à frise“, ein Glaslandauer, ein Break mit vier Plätzen und ein Privatombibus zu sechs Plätzen. Gelobt wurde von der Jury die feine Fertigung der Geissberger-Wagen („bien finies“). Seine nach amerikanischer Art leicht gebauten Wagen brachten ihm aber auch Kritik ein. So bemängelte der französische Carrossier Léon Faurax unter den an der schweizerischen Landesausstellung von 1896 in Genf ausgestellten Wagen vor allem die übertriebene Leichtigkeit. Sonst stand in der renommierten Fachzeitschrift „La Carrosserie Française“ aus der Feder dieses bekannten Lyoner Wagenfabrikanten Léon Faurax Übersetzung A.F): „Geissberger von Zürich zeigt sechs Wagen; ein Mylord der tiefunden Form mit C-Federn und Fries am Kasten weist ein automatisches Verdeck auf, das mittels eines gefederten Fusspedals vom Inneren aus geschlossen werden kann. Ein Buggy der forme carrick (montage cab) weist im Friesbereich Halbsäulen auf und verfügt ebenfalls über ein automatisches Verdeck. Beim mit C-Federn ausgerüsteten Coupé der runden Form mit Fries und gerundeter Frontscheibe können alle Scheiben versenkt werden. Ein Glaslandauer weist einen dreifach gerundeten Kasten auf. Ein vierplätziger Break mit Türen und mit Schweinsleder bezogenen Sitzen. Ein sechsplätziger Privat-Omnibus ohne Passage und mit Gardecrotte. Auch diese Wagen sind gut verarbeitet.“



Abb. 18

Leichtes Zweirad von Geissberger mit Kasten der forme carrick“ (doppelt geschweift) nach einer alten Aufnahme vor der Wagenfabrik. Dieses Modelle ist auf der Rückseite als „Texas Cart“ bezeichnet.

Mitarbeit der Söhne, der Schwiegertochter und Unterstützung durch den Schwiegersohn

Die Söhne des Gründers namens (Johann) Caspar Geissberger-Keller (1857 bis 1929) und Robert (Johann) Geissberger-Lutz (1860 bis circa 1945), waren nach klassischer Manier auf die Weiterführung der Fabrik vorbereitet worden, der ältere im väterlichen Betrieb als Sattler, der jüngere als Wagner. Robert kam 1885 aus dem Ausland zurück. Auch Caspar hatte sich ausserhalb Zürichs, nämlich in der Westschweiz und in Frankreich weitergebildet (S. 24). Die Söhne dürften als ausgebildete Sattler und Wagner seit den 1880er Jahre im Betrieb des Vaters mitgearbeitet haben. Dieser, der seine Gründung wohl wie ein alter Patron führte, gab ihnen aber erst als Dreissigjährige mehr Verantwortung. Das spiegelt der folgende Eintrag im Handelsregister Zürichs vom 5.3.1890: „J.C. Geissberger als Alleininhaber erteilt Einzelprokura an Johann Geissberger-Keller, Robert Geissberger und Frida Geissberger-Keller.“ Die Letztere war die Frau des älteren Sohnes.

Robert hatte sich 1908 mit einer «J.K. Lutz» verlobt und sie später geheiratet. Robert starb gemäss Todesanzeige im Tagblatt der Stadt Zürich vom 31.1.1945: „Robert C. Geissberger, alt Karossier, wurde heute mittag von langem qualvollem Leiden erlöst.“ Diese Krankheit könnte der Grund für seine eher zweitrangige Stellung im Betrieb gewesen sein. Max Robert Geissberger (geb. 1912) war wohl ein Sohn von Robert. Caspar Geissberger hatte damals neben dem schon genannten Emil Geissberger weitere Kinder, nämlich vermutlich die Söhne Hans-Peter und Rolf Geissberger.

Die einzige Schwester von Caspar und Robert Geissberger heiratete kurz vor 1900 den vermögenden Dr. E. Guhl, einen Juristen. Seine Kanzlei „Dr. E. Guhl & Albert Meier“ lag an der Bahnhofstrasse 37. Dieser „Dr. Guhl“ war, wie S. 18 erwähnt, bis 1902 kaufmännischer Direktor der Firma in Schlieren und half auch den Brüdern Geissberger bei juristischen Problemen. Er hatte mit deren Schwester die beiden Söhne Willy und Hans Guhl (geb. 1901 und 1903).

3. Die neue Fabrik in Schlieren

25 Jahre nachdem J.C. Geissberger auf der grünen Wiese im Zürcher Seefeld eine grosszügige neue Fabrik erbaut hatte, folgte der zweite, noch grosszügigere Ausbau des Betriebs und zwar deutlich weiter von der inzwischen stark erweiterten Stadt Zürich entfernt. Wieder war Vater Geissberger die treibende Kraft, jetzt schon im Alter von 73 Jahren!

Expansion nach Schlieren

Anfang 1895 reichte J.C. Geissberger dem Gemeinderat Schlieren ein Kaufgesuch für rund 40.000 Quadratmeter Land ein. Bereits am 18. Mai des gleichen Jahres wurde der Kaufvertrag abgeschlossen. Auf diesem Grundstück baute J.C. Geissberger grosszügig konzipierte neue Werkstätten. Die bisherige Einzelfirma wurde, um die grossen Investitionen tätigen zu können, am 1. Oktober 1896 in eine Kommanditgesellschaft namens «Geissberger & Cie.» von Vater und Söhnen mit dem Textilindustriellen Julius Schwarzenbach (1844 bis 1908) und Conrad Jenny-Jenny umgewandelt. Gleichzeitig erloschen die genannter Prokuras am 17.12.1896 gemäss Handelsregister-Einträgen.

Nach Auskunft von Patrick Bigler von „Historic Schlieren“ begann die Produktion von Fahrzeugen in Schlieren bereits 1896. Tatsächlich inserierte Vater Geissberger im Februar 1896 in der NZZ mit den Worten „meine neu erstellte Dampfsäge ... (horizontale Bandsäge) ...“ ist auf den 15. März betriebsbereit.



*Abb. 19
1896 in Betrieb genommene Sägerei der Firma Geissberger in Schlieren. Hier im Zustand von circa 1910/20.
(Historic Schlieren)*

Das Geschäftsziel der neuen Firma war zweigeteilt. Neben der Weiterführung der Fabrikation „von Luxus- und Geschäftswagen“ kam jetzt der Bau von „Wagen für Normal- und andere Bahnen“ im grossen Stil. Die Abteilung „Waggonbau“ boomte; in Zürich war 1894 die erste Strecke zwischen Bellevue und Kreuzplatz in Betrieb genommen worden.



Abb. 20
Von Geissberger nach 1882 gefertigter Pferde-Tramwagen
(Aus der Firmengeschichte von 1941)

Ende 1899 wurde die Firma „Geissberger & Cie.“ wieder aufgelöst und neu die Aktiengesellschaft „Schweiz. Wagen- und Wagonsfabrik A.G.“ gegründet. Hauptaktionäre waren Vater und Söhne Geissberger, der Schwiegersohn E. Guhl und drei weitere Geldgeber. Nach der Zürcher Wochenchronik vom 16. 12. 1899 betrug das Gesellschaftskapital „1 1/5 Mill. Fr., Präsident des Verwaltungsrates ist Hr. Bankdirektor Rudolf in Zürich, Vizepräsident Hr. Julius Schwarzenbach in Thalweil“. Aber: „Die technische Leitung des Geschäftes bleibt in den Händen des Hrn. Geissberger.“ Offenbar stand er nominell über den beiden Abteilungen, dem Waggon- wie den Wagenbau (Wagen war damals ein Synonym für die Kutsche). Die „Wagen- und Wagonsfabrik Geissberger A.G.“, wie sie auch genannt wurde, nahm um 1900 ein grosses Industrieareal mit Eisenbahnanschluss ein (Die Firma schrieb stets „Wagon“ statt Waggon.) Die beiden Geissberger-Söhne wurden zu technischen Direktoren ernannt, ihr Schwager, Dr. E. Guhl-Geissberger, zum kaufmännischen Direktor.



Abb. 21
Idealisierte Ansicht der neuen, 1895 bezogenen Geissberger-Fabrik in Schlieren.
(Historic Schlieren)

Die alte Liegenschaft im Seefeld blieb indessen nach wie vor Geschäftssitz des Unternehmens. (Wie anderswo in Europa auch wurde vor allem die Produktion an den Rand der Stadt verlegt; zumindest die Verkaufsräume verblieben in der Stadt.)

Das neue Industrieunternehmen mit den beiden Standorten Zürich und Schlieren florierte zunächst. Im interessanten Artikel „Wagenfabrikation in Europa, Schweiz“, erschienen 1901 im 19. Jahrgang der Deutschen Sattler-Zeitung, wird Geissberger folgendermassen beschrieben:

„Nur eine Firma von wirklicher Bedeutung kann Zürich aufweisen und das ist die bereits oben erwähnte von Geissberger & Co., Wiesenstrasse 10. Dieselbe besteht seit 50 Jahren und verkauft ihre Ware nicht nur in Zürich, sondern in der ganzen Schweiz. Die jährliche Produktion beläuft sich auf 300 Gefährte und es sind in dem Geschäft gegen 1 1/2 Mill. Franks abgelegt. Die Zahl der Arbeiter beläuft sich auf 300, die Löhne schwanken zwischen 4 -10 Franks täglich. Wie hoch die Anzahl der im Kanton Zürich gefertigten Gefährte ist, darüber sind keinerlei Statistiken vorhanden, doch dürften Geissberger & Cie. wohl die Hälfte aller produzierten liefern. Es werden alle Sorten von Wagen gemacht, Luxuswagen, Omnibusse, Strassenbahnwagen, Geschäftswagen u.s.w.“



Abb. 22
Zustand der Fabrik in Schlieren im Jahre 1901.

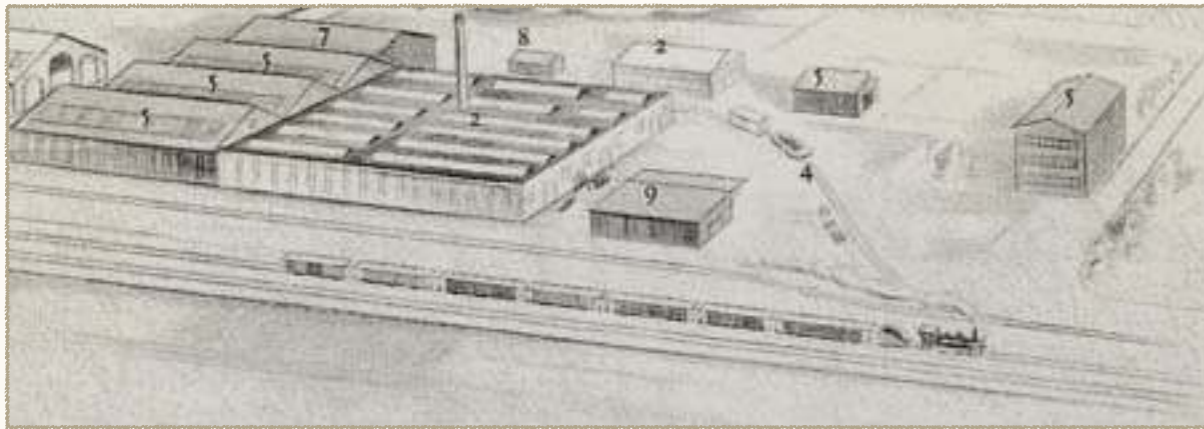


Abb. 23
Plan der neuen Fabrik in Schlieren im Zustand von 1901:
2 Werkstätten mit Schreinerei, Schmiede, Schlosserei usw.
5 Montagehallen
5 Verwaltungsgebäude und Garage
9 Eisenmagazin
(Aus 40 Jahre Wagenbau 1901 - 1941)



Abb. 24
Obene links: Farbenlager in Schlieren, kurz nach 1900 mit Pigmenten und Ölen.
Oben rechts und unten: Schmiede und Holzbearbeitung im Zustand von 1923; sie zeigen die grosszügige Hallen, wie sie schon 1901 angelegt worden waren.
(Historic Schlieren und Fünfzig Jahre Schweizerische Wagons- und Aufzügefabrik A.G. Schlieren-Zürich 1899-1949)



Abb. 25

Oben: 1899 von der Firma Geissberger in Schlieren gebauter Tramwagen für die erste, seit 1888 elektrisch Trambahnstrecke zwischen Montreux und Schloss Chillon.
 Unten links: Von Geissberger um 1899 auf einem pferdegezogenen Tieflader ausgelieferter Tramwagen für eine Zürcher Linie.
 Unten rechts: Güterwagen für die Bahn Châtel-Saint-Denis nach Palézieux von 1899 und andere Dokumente der Geissberger & Cie. im Archiv der „Historic Schlieren“.
 (Aus der Firmengeschichte von 1941 und Historic Schlieren)

Die neue Firma betätigte sich nach 1890 in innovativer Manier auch im Bereich Eisenbahn- und/oder Tramwagen. Davon zeugt ein Schweizer Patent des Jahres 1898:

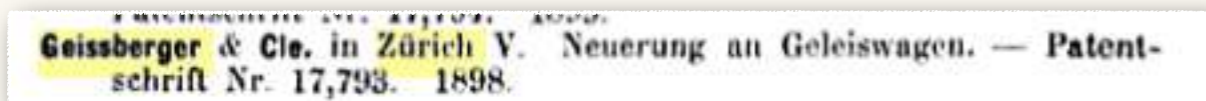


Abb. 26

Postkarte der Zeit um 1900 mit Ansicht der der „Schweiz. Wagenfabrik“ in der Mitte links.

In Schlieren wurden nach dem heutigen Kenntnisstand von der Geissbergerschen Compagnie neben Tramwagen weiter ganze Kutschen und Schlitten, aber auch Einzelteile von Kutschen wie vor allem Räder zum Weiterverkauf gebaut. Sicher aber auch schon Automobilkarosserien.

Generalvertretung in Bern

J.C. Geissberger bemühte sich offenbar aktiv um die Vermarktung seiner Produkte über die Ostschweiz hinaus. (So machte es etwa auch Chiattono aus Lugano.) Durch Inserate gut belegt ist die Generalvertretung von Geissberger-Produkten durch einen A. Rossi in Bern. So steht etwa 1902 in der Zeitung „Der Bund“ „A. Rossi in Bern «Generalvertreter der Herren Geissberger & Cie. in Zürich» offeriert einen neu lackierten Omnibus und «eine gebrauchte Victoria und en Korbwagen».



Abb. 27

Inserate für Geissberger-Produkte des Generalvertreters in Bern.
 (Der Bund vom 22. 11. 1902)

4. Rückzug auf das Kerngeschäft in Zürich im Jahre 1901

Die Produktion von elektrischen Tramwagen florierte in Schlieren bestens. Im Stammbereich der Pferdefuhrwerke zeigten sich indessen wegen einer regionalen wirtschaftlichen Stagnation Absatzprobleme. Nach der Firmengeschichte von 1949 (S. 4 und 8) war die neue Fabrik mit den neuesten Maschinen ausgerüstet, die auf die Grossproduktion von Wagenrädern zum Wiederverkauf ausgelegt war. Aber: „Die Wagner nahmen die Gelegenheit nicht wahr, ihre Räder zu vorteilhaften Bedingungen aus der Fabrik zu beziehen“. Diese Sparte erwies sich als überdimensioniert. Dazu kam eine Krise um 1900, die den Absatz von neuen Kutschen empfindlich stocken liess. Die Abteilung Kutschenbau erwies sich als zu gross und die Abteilung Tramwagenbau gleichzeitig als zu klein, weil immer mehr Städte und Gemeinden auf elektrischen Trambahnen setzten. – Dazu kamen interne Differenzen zwischen dem technischen Leiter des Bereichs Tramwagenbau und anderen Direktionsmitgliedern. (Damit dürfte auch der Schwiegersohn E. Guhl gemeint gewesen sein, der 1902 aus der Aktiengesellschaft ausschied.)



Abb. 28

Ankündigung der Söhne des Gründers zum Rückzug der Abteilung Luxus- und Geschäftswagenbau ins alte Domicil im zürcherischen Seefeld.

(Der Bund vom 17. 11. 1901)

Vater Geissberger war im Jahre 1901, 79 Jahre alt geworden und zog sich aus dem operativen Geschäft zurück. Seine beiden Söhne aber erwarben, wie es am 23.11.1901 in der Zürcher Wochenchronik stand, „die Abteilung „Luxus- und Geschäftswagenbau“ käuflich zurück, die

sich wie der Waggonbau „zahlreicher Aufträge“ erfreue. In der Neuen Zürcher Zeitung vom 18.11.1901 erschien dazu die folgende Notiz:



Offenbar wurde hier eine Krise überspielt, die die Familie durch eine Teilung löste. Sie zog sich aus Schlieren zurück, Vater und Söhne Geissberger schieden aus dem Verwaltungsrat und der Direktion der Aktiengesellschaft aus. Diese wurde danach neu „Schweizerische Waggonfabrik A. G. in Schlieren-Zürich“ genannt. Die Waggonfabrik wurde durch die alten Partner erfolgreich weiter betrieben und konzentrierte sich auf Bahnwagen, aber auch immer noch auf „Bestandteile von Luxus- und Motorwagen“ (dazu auch S. 36). Die "Wagi" wie die „Schweizerische Waggon- und Aufzügefabrik AG“ von der Bevölkerung mittlerweile liebevoll genannt wurde, entwickelte sich in der Folge bestens weiter und wurde während Jahrzehnten der grösste Arbeitgeber im Limmattal.

Die Söhne nannten ihren Betrieb fortan „Wagenbauer C. & R. Geissberger“. Der fast siebzigjährige Gründer betätigte sich weiterhin im Immobilienbereich.

Die Rolle von Vater Geissberger bei dieser Rochade bleibt unklar. Was war der tiefere Grund, dass der visionäre J.C. Geissberger den grossen zweiten Wurf seines Geschäftslebens zur Abspaltung freigab? Er war damals schon fast achtzig Jahre alt und offenbar altershalber gezwungen, das Heft seinen Söhnen zu übergeben. Diese hatten aber – wie so oft bei Nachkommen von Pionieren – offenbar nicht dieselbe Durchsetzungskraft wie der Vater. Von den beiden bleibt ein etwas farbloses Bild zurück, von Robert noch mehr als von Caspar. Musste der Vater einsehen, dass seine Söhne nicht zu Industripionieren geboren, aber gute Fachleute im Bereich Strassenfahrzeuge waren? Die Fabrik in Schlieren war als Industriebetrieb geplant, der auf grosse Fahrzeuge und grössere Mengen ausgerichtet war, wie sie von grossen Betrieben und vor allem der öffentlichen Hand benötigt wurden. Die Söhne des Pioniers aber waren noch ganz in traditioneller Weise aufgewachsen und geschult, nämlich im Bereich handgefertigte Luxuswagen für eine zahlungskräftige Privatkundschaft im obersten Segment. Da lag die Umstellung von Pferde-Luxuswagen auf Automobil-Luxusfahrzeuge näher als die auf Tram- und Eisenbahnwagen.

Dazu kam, dass sich mit dem 1880 geborenen Enkel Emil Geissberger, dem Sohn von Caspar Geissberger, ein Mitglied der dritten Generation abzeichnete, das sich offenbar mehr den Wagen und Automobilen als den Tram- und Eisenbahnwagen zugetan fühlte. Jedenfalls lassen dies dessen früheste Zeichnungen vermuten. Dieser hatte sich offenbar in Paris zum Zeichner (dessinateur) und zu einer Art Ingenieur ausbilden lassen. Damit zeichneten sich gute Voraussetzungen für die Überführung des kleineren Betriebs in Zürich ins Zeitalter der Luxus-Automobile ab. J.C. Geissberger selbst hatte auch hier noch Ende des 19. Jh. die Weichen richtig gestellt. Tatsächlich brillierte die Firma Geissberger, bald mit den schönsten Autokarosserien der Schweiz.

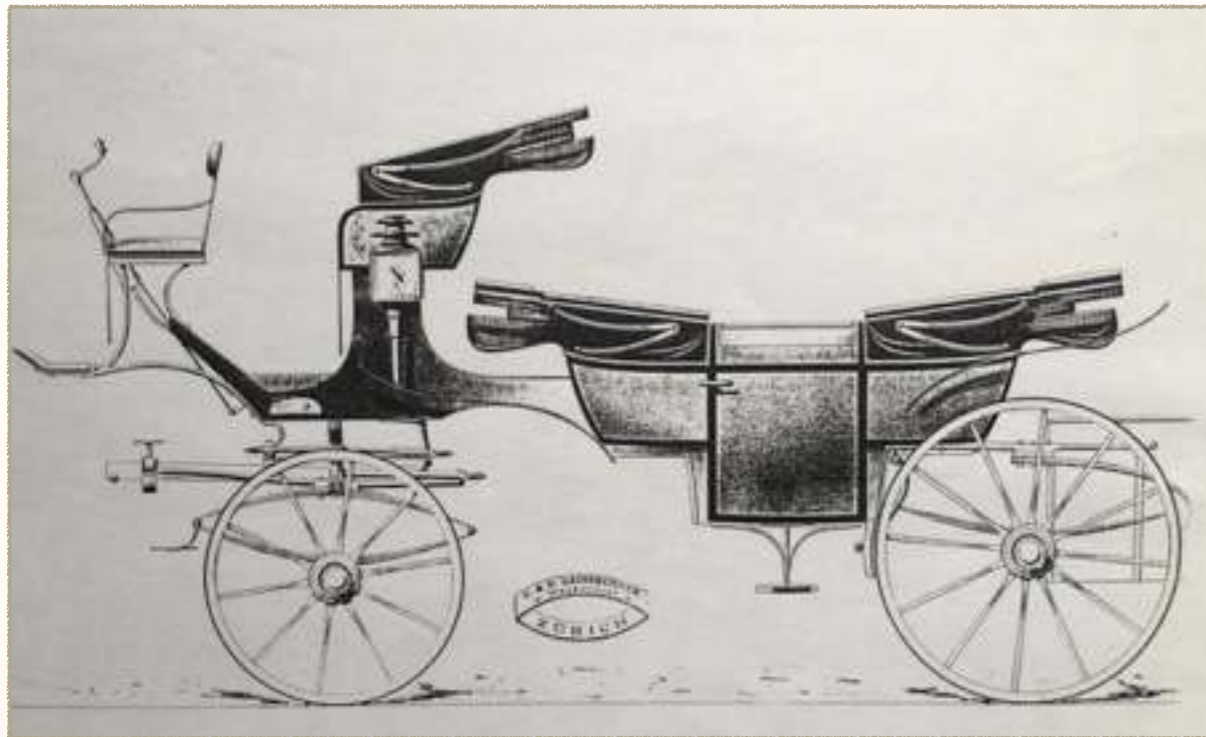


Abb. 29
Entwurf von Emil Geissberger, einem Enkel des Gründers, von 1901 für einen Kabriolet-Landauer.
(Verkehrshaus der Schweiz, Luzern)

Guter Neustart in Zürich durch die Söhne und Boom bis 1914

Das neue alte Geschäft von C. und R. Geissberger lief nach 1901 bald so gut, dass die alten Liegenschaften im Seefeld nicht mehr ausreichten. Dementsprechend stand in der Zürcher Wochenchronik am 31.3.1906: „An der Wiesenstrasse wurde die bekannte grosse Wagenfabrik von C. und R. Geissberger durch Umbauten bedeutend vergrössert.“ Mittlerweile waren auch Grundstücke hinter der Fabrik zur Florastrasse hin erworben worden. Die dort stehenden Bauten der Nr. 39 wurden übernommen sowie mit einem Glasdach verbunden. Dieses Dach wurde ohne Baubewilligung erstellt, weshalb es aktenkundig wurde. In den Akten steht auch, dass sich der Schwager „Rechtsanwalt Dr. Guhl“ für die Herren Geissberger eingesetzt habe. Auch auf der anderen Seite der Wiesenstrasse wurde mindestens ein Grundstück erworben und darauf eine Wagenremise erstellt. Emanuel Schmid fand in digitalisierten Tageszeitungen auch viele Stelleninserate der Gebrüder Geissberger, was ebenfalls für die gute Entwicklung der Fabrik spricht, die jetzt zunehmend Automobile karosserierte.



Abb. 30
Stelleninserate der Firma Geissberger aus der Zeit nach 1901. Ganz rechts ein Inserat der späteren Aktiengesellschaft für Karosseriebau. (Die neue Firma nannte sich selbst jetzt „Karosserie“.)
(Digitalrecherche von Emanuel Schmid, Courtelary 1. 10. 1904: Der Grütliauer - Zentralorgan des Schweiz. Grütlivereins und der Sozialdemokratischen Partei der Schweiz)

Die Neue Zürcher Zeitung vom 3.5.1906 zur zweiten „schweizerischen Automobil und Fahr-
radausstellung in Genf zu Geissberger“:

Der Karosseriebau hat in der Schweiz einen ge-
waltigen Aufschwung genommen. Es ist ein rentables
Geschäft, welches bei gründlicher Sachkenntnis und bei
entsprechend entwickeltem Schönheitsgefühl nicht allzu-

schwer zu führen ist. Im letzten Jahre hat die Schweiz
auf diesem Gebiete bedeutenden Zuwachs zu verzeichnen,
doch bleibt trotz den guten Leistungen der verschiedenen
Firmen die Zürcher Firma G. und R. Geissberger
u. Cie. führend, nicht nur in der Schweiz, sondern auf
dem Weltmarkte. Man sieht das auf den ersten Blick
bei Betrachtung der in reizenden Formen gehaltenen
Limousine Demontage, welche im neuesten Pariser Stil
gehalten ist und sicherlich den Glanz der diesjährigen
Genfer Ausstellung, das am meisten umlagerte Aus-
stellungsobjekt bildet. Der Kägel in Zürich, für welchen
dieser Wagen bestimmt ist, kann sich zu demselben
gratulieren. Der Wagen hat innen fünf, außen vorne
zwei Plätze. Wie der Name besagt, ist alles an dem
Wagen demontierbar, ebenso wie die Seitenscheiben; der
Wagen hat besondere Winterläden und für den Sommer
kleine Läden. Die ganze Karosserie kann aufgeschlagen
und aufgestellt werden, sodass das Getriebe leicht zu-
gänglich wird. Die Hautenils im Inneren des Wagens,
welcher mit den raffiniertesten Finissen ausgestattet ist,
sind drehbar und verschiebbar. Die Verglasung ist aus
facettierten Scheiben hergestellt, während in der vorderen
Abschlusswand ein dreiteiliges zusammenlegbares Metall-
rahmenfenster eingesetzt ist. Der früher erwähnte
Saurer-Wagen ist von Geissberger mit einer perlgrauen
Karosserie, Phaeton Kol des Belges, versehen, welche
sieben Plätze enthält und vorn durch ein Windfenster
abgeschlossen ist. Auch hier kamen dreh- und verschiebbare
Hautenils zur Verwendung. Sehr distinguiert, wenn
auch crasser gehalten, ist die ebenfalls von Geissberger
erstellte Landaulettekarosserie des Martiniwagens, welche
in Dunkelgrün mit weisser zart gehaltener Fayettlerung
ausgeführt ist. Der rückwärtige Teil des geschlossenen
Coupsés ist aufklappbar. Die beiden Rückbänke sind ver-
schiebbar, so dass der Reisende liegen kann. Die übrigen
Zimmern sind in die Vorderwand einklappbar. Wir
haben hier den Typus eines richtigen Reisewagens.
Toupeboventilatoren an der Wagenbede vermitteln rei-
chlichen Luftwechsel, ohne dass Infolge Oeffnung der
Fenster Zugluft entstehen kann. Die Abschlusswand
zum Führersitz ist ebenfalls mit dreiteiligen Metall-
rahmenfenster ausgerüstet. Unter den Fußritzen sind
Werkzeug- und Utensilienkasten eingebaut, deren Deckel
durch sinnreiche Wasserabfuhrdrinnen wasserdicht ge-
schlossen werden können. Endlich stammt von Geiss-
berger noch die Karosserie des früher erwähnten Martini-
Postwagens, welche aus vier abgeschlossenen Kompartimen-
ten besteht, von welchen das vorderste den Führer-
raum, das folgende den eigentlichen Postverwahrungs-
raum, das dritte den Passagierraum mit Sitzplätzen
und das hinterste den Passagierraum mit Stehplätzen
bildet. Der Führerraum ist über dem Motor aufgebaut,
wodurch Platz gewonnen wurde.

Vorher schon hatte dieselbe Zeitung am 26.11.1905 über die Londoner Automobil-Ausstel-
lung berichtet:

Martini u. Cie. stellten ein vierplätziges Lan-
daulet und einen vierplätziges Kol de Belge mit Capot
americain, sowie ein Spassis, Modell 1906, mit vier-
zylindrigem Motor aus. Letzteres weist gegen das Modell
1905 die bemerkenswerte und vorteilhafte Abweichung
auf, dass vom indirekten Wechselgetriebe auf direktes
Wechselgetriebe übergegangen wurde. Weitere Verein-
fachungen zeigen das Bestreben dieser Firma, ihre Er-
zeugnisse stets fortschrittlich auszubilden. Die beiden
zuerst erwähnten Wagen sind mit Karosserien von G.
und R. Geissberger versehen. Von diesen Karros-
serien, die sich bei aller Einfachheit durch geschmackvolle
Ausstattung, durch größte Zweckmäßigkeit auszeichnen,
kann mit vollem Rechte behauptet werden, dass sie allein
in der Olympia ausgestellten Karrosserien ebenbürtig,
wenn nicht überlegen sind. Diese Karrosserien sind daher
auch stets, dank ihres gefälligen Aussehens, dicht um-
lagert.

Wie in den meisten Wagenfabriken wurden jetzt auch in Zürich nebeneinander ganze Kut-
schen und Automobilkarosserien gebaut. Das war zwar eine Herausforderung für den Betrieb
und mit Investitionen verbunden, etwa für die neu einzurichtenden Spenglereien. Aber es hat-
te den Vorteil, dass Haussen und Baissen besser ausgeglichen werden konnten. So kam es etwa
um 1906 zu einer Baisse im Karosseriebau wegen Übersättigung des schmalen Marktes (ferti-
ge Automobile samt Karosserie waren mindestens doppelt so teuer wie Kutschen, dazu Furger
2021.) In solchen Zeiten florierte die Nachfrage nach Kutschen wieder mehr.



Abb. 31
Frühestes Zeitungsinserat von 1903 der Geissberger-Söhne mit einer Automobilkarosserie.



Abb. 32

Inserat von 1908 der Geissberger-Söhne, die nach wie mit Sportkutschen warben.



Abb. 33

Vom regen Handel mit Gebrauchtwagen zeugen viele Inserate in Tageszeitungen. Diese Anzeigen zeigen auch, welche Modelle Geissbergers häufig waren. Dazu gehörte die Chaise und die Viktoria, aber auch noblere Wagen. So wurde etwa ein Landauer mit 680kg Gewicht für Fr.1600.- angeboten. Das war etwa die Hälfte des Neupreises.

(Digitalrecherche von Emanuel Schmid, Courtelary)

Caspar Geissberger-Keller (1857 bis 1929)

Caspar Geissberger, der am 1.1.1857 geborene, ältere Sohn des Gründers war nach den erhaltenen Quellen der profiliertere Leiter der Fabrik nach 1901 als sein Bruder Robert. Der gelernte Sattler heiratete früh, seine Frau wirkte fortan im Betrieb (wohl in der Administration) aktiv mit (S. 17). Sie hatten mindestens zwei Kinder, darunter den späteren Nachfolger, Emil (Caspar) Geissberger (1880 bis 1967). In der Neuen Zürcher Zeitung erschien am 3.1.1930 folgender Nachruf auf Caspar Geissberger:

Nießbach. Nachdem er im väterlichen Fabrikationsgeschäft eine Lehre absolviert hatte, reiste er für kurze Zeit ins Belschland und nach Paris. Inzwischen hatte der väterliche Karosseriefabrikationsbetrieb an der Wiesenstraße neue Gebäulichkeiten erhalten, die aus den Steinen des alten zürcherischen Hauptbahnhofes erbaut worden waren. Nach seiner Rückkehr brachte Geissberger zusammen mit seinem 1910 verstorbenen Vater und seinem Bruder das Geschäft zu hohem Ansehen. Enttäuschungen blieben dem Betriebe nicht erspart, doch überwand Geissberger alle sich ihm entgegenstellenden Hindernisse durch seinen eiserne Arbeitseifer. Er war bis zum Jahre 1921 ein kerngesunder Mann. Da stellten sich die ersten Zeichen einer schweren Krankheit ein. Zwei Tage vor seinem 74. Geburtstag wurde Geissberger durch den Tod erlöst. Als Jugendfreund nahm noch Major Neppi Abschied von dem Verstorbenen. Die Trauerfeier wurde durch Orgelvorträge des Organisten Urruh umrahmt.

Nach der S. 29 genannten Quelle litt Caspar Geissberger nach dem Ersten Weltkrieg offenbar an zunehmender Demenz. Trotzdem blieb er kurz vor seinem Tod, Präsident des Verwaltungsrates der Aktiengesellschaft Geissberger, die sein Sohn Emil spätestens seit 1916 als Direktor leitete.

Der Enkel Emil Geissberger (1880 bis 1965)

Nach den Recherchen des ehemaligen Staatsarchivars von Zürich, Robert Dünki, wurde Emil Geissberger als Ingenieur, Wagenfabrikant und Kunstmaler bezeichnet. Wo er seine Ausbildung gemacht hatte, ist leider nicht bekannt. Er dürfte wie sein Grossvater und Vater in Paris zur Weiterbildung gewesen sein, wo es mittlerweile Schulen für Wagenfabrikanten beziehungsweise Zeichner gab. Wahrscheinlich beruht die Angabe Kunstmaler auf einer falschen Übersetzung der französischen Bezeichnung „dessinateur“. (Im „Lexikon zur Kunst in der Schweiz“ des SIK ist dementsprechend Emil Geissberger nicht als Künstler verzeichnet.) Als Dessinateur bezeichnete man Entwerfer von Industrieprodukten, heute würde man vom „Designer“ sprechen. Dass Emil das Entwerfen von Fahrzeugen gut beherrschte, belegen zahlreiche Abbildungen (etwa hier Abb. 38 und 39). Er muss auch ein innovativer Ingenieur gewesen sein, denn von ihm gibt es einige Patente zu Verbesserungen an Automobilen und Tramwagen.

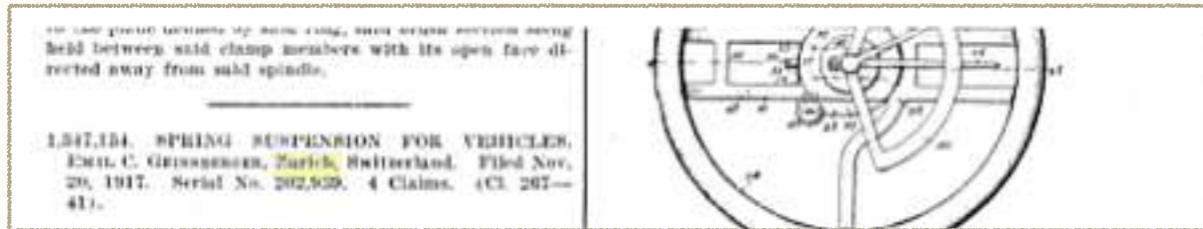


Abb. 34

Amerikanisches Patent von Emil Geissberger des Jahres 1917.

Noch schwieriger als die Rekonstruktion des Geschäftslebens von Emil Geissberger ist die seines Privatlebens. Der eher kleine, schwächliche Mann war zweimal verheiratet (nach der Zürcher Wochenchronik vom 17. 9. 1899 erstmals schon im Alter von 19 Jahren mit einer gewissen H. Steiner. 1911 kam die Tochter Doris zur Welt, die später mit Karl Thalmann von Wetzikon verheiratet war. Emil Geissberger könnte in jungen Jahren selbst eine Firma gegründet haben, jedenfalls ist in den Entscheidungen des Schweizer Bundesgerichts von 1909 von einem „im Konkurs befindlichen Emil Geissberger“ die Rede. Er führte dann aber die elterliche Firma als dessen Direktor erfolgreich durch die schwierigen Kriegsjahre. So übernahm er die Martini-Generalvertretung und baute zwischen 1914 und 1918 – recht gewagt – Karosserien auf Vorrat. Nach Ende des Krieges konnte er bis 1928 den Karosseriebetrieb auf höchstem Niveau weiterführen und beste Automobile jener Zeit karosserieren, wie Delage und Hispano-Suiza. Um 1917 dürfte er das zweite Mal geheiratet haben. Emil Geissberger führte damals ein mondänes Leben, wie seine Vita als Rennfahrer von teuren Automobilen belegt. Es gab bei ihm auch eine modeaffine Seite (S. 29).



Abb. 35

Emil Geissberger um 1917 mit seiner zweiten Frau, Anna Hürzeler, am Lettenfussweg 9 in Zürich. (ETH Zürich e-pics)

Emil Geissberger als erfolgreicher Automobil-Carrossier

Die in Paris erscheinende „La Revue de l'Automobile“ schrieb in der Nummer 84 des Jahres 1911 in Zusammenhang mit einer besseren Platzierung des Reserverades:



Hier spricht die Zeitschrift von „unserem guten Carrossier Geissberger“, womit nur Emil Geissberger gemeint sein konnte. Stimmt diese Interpretation, war er in Paris kein Unbekannter. Wie kam das? Gemäss den bekannten Bruchstücken seines Lebenslaufs ist eine mehrjährige Ausbildung in Paris vor seinem 20. Lebensjahr anzunehmen. Dass er so früh im elterlichen Betrieb eine Rolle als Entwerfer spielen konnte, lässt vermuten, dass er in dieser Sparte besser ausgebildet war als sein Vater und Onkel, die eher Pragmatiker gewesen sein dürften, also tüchtige Handwerker und Betriebsleiter. Wie dem Buch von F. Hediger zu entnehmen ist, waren Geissberger-Karosserien lange jedes Jahr am Salon in Paris vertreten. Ohne Zweifel war Emil Geissberger in seinem Schaffen stark auf der Linie Frankreichs tätig, wohl auch in seinem Leben. Sonst wäre er 1927/28 nicht für längere Zeit nach Paris umgezogen (S. 29).



Abb. 36
Geissberger-Inserate mit einem Doppel-Phaëton und einem Landaulet um 1907.

Ⓞ **Geissberger A.-G.** Unter dieser Firma hat sich mit Sitz in Zürich eine Aktiengesellschaft gebildet. Durch Beschluß der Generalversammlung kann der Sitz der Gesellschaft nach einem andern Ort der Schweiz verlegt werden. Zweck der Gesellschaft ist der künftliche Erwerb und der Fortbetrieb des bisher von der Firma „E. u. A. Geissberger“ betriebenen Baues und Handels von Wagen, Karosserien, Automobilen und verwandten Erzeugnissen. Das Gesellschaftskapital beträgt Fr. 300,000 (300 volleinbezahlte Inhaber-Aktien von je

Abb. 37

Gründung der Aktiengesellschaft 1916. Caspar Geissberger wird Präsident des Verwaltungsrates und Emil Geissberger dessen Direktor.

(Neue Zürcher Nachrichten, Band 12, Nummer 62, 3. März 1916)

Emil Geissberger scheint die innovative Seite seines Grossvaters geerbt zu haben. Von ihm sind Zeichnungen eigenwilliger Automobile der Frühzeit bekannt.

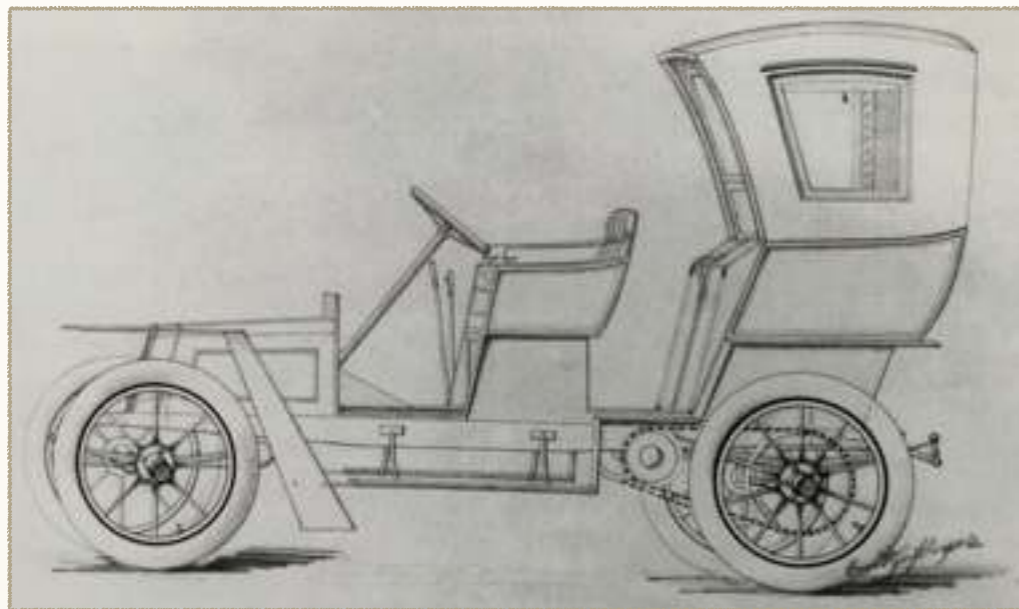


Abb. 38

Entwurf von Emil Geissberger eines Hansom Cab mit Motorantrieb um 1905.

(Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern)

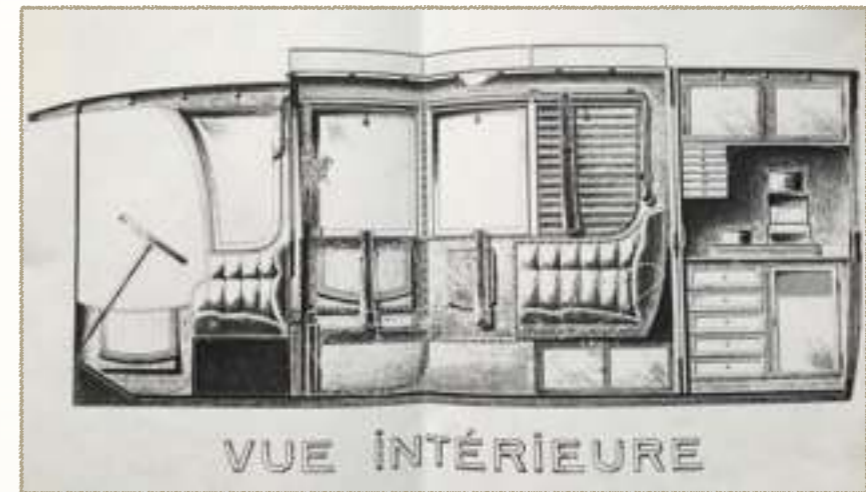


Abb. 39

Frühe Zeichnung von Emil Geissberger der Zeit um 1907 für das Innere eines grossen Reiseautomobils, wie es damals Mode war.

(Archiv Verkehrshaus der Schweiz, Luzern)

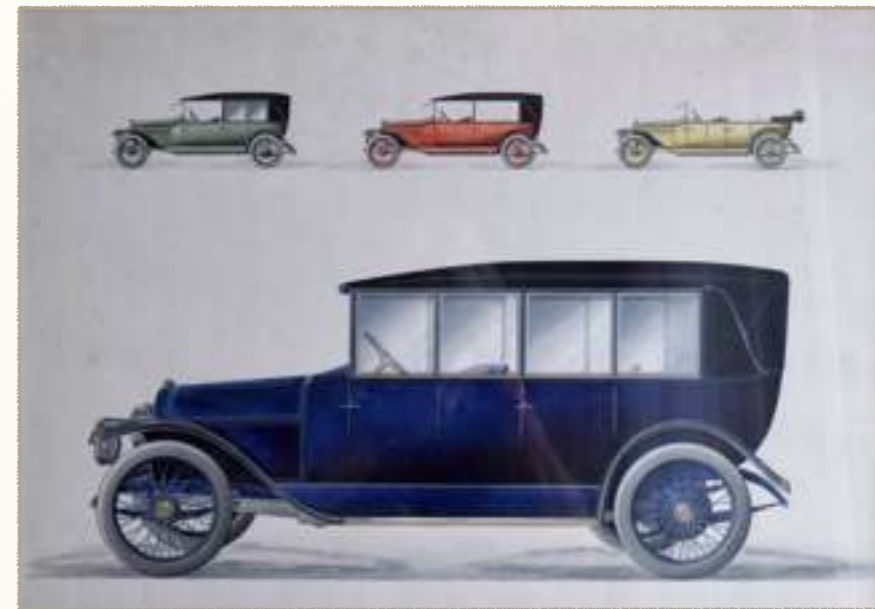


Abb. 40

Vermutliches Aquarell von Emil Geissberger um 1911: Eine Torpedo-Karosserie mit vier Möglichkeiten: ringsum mit Scheiben versehen, Scheiben nur hinten, ohne Scheiben und ganz offen.

(2020 im Handel angebotenes Blatt)

Emil Geissberger als Renn- und Militärfahrer

Emil Geissberger war über 10 Jahre lang ein erfolgreicher Gentleman-Rennfahrer der Schweiz. Ferdinand Hediger schrieb darüber in seinem Buch von 2013 (S. 53):

Im August brach der Erste Weltkrieg aus, und die Aktivitäten kamen auch bei Geissberger schlagartig fast zum Erliegen. Noch machte Emil Geissberger mit einer Pic-Pic-Limousine der Generalversammlung des ACS seine Aufwartung. Im Inserat im Juni 1915 kündigte die Firma C. & R. Geissberger an, dass sie die Generalvertretung für die Martini-Automobile übernommen habe und dass fertige Wagen sowie Chassis sofort lieferbar seien. Sonst wurde es sehr ruhig. Im Herbst 1916 erfuhren die Leser der dünn gewordenen «AR», dass Emil Geissberger in der Bergprüfungsfahrt auf die Hultegg mit seinem Martini-18/24-PS-Torpedo den Schnelligkeitspreis, den ersten Preis in seiner Kategorie und einen Ehrenpreis gewonnen habe. Um diese Zeit ist die Firma offenbar in eine Aktiengesellschaft umgewandelt worden. Für eine neue Hinterachsfederung wurde ein Patent angemeldet. Bis zum Kriegsende gab es sonst keine Nachrichten mehr. 1920 nahm Emil Geissberger auf einem Zwölfzylinder-Singer aus Amerika am Rennen Töss-Breite teil und errang den ersten Preis in der Kategorie grosse Wagen.

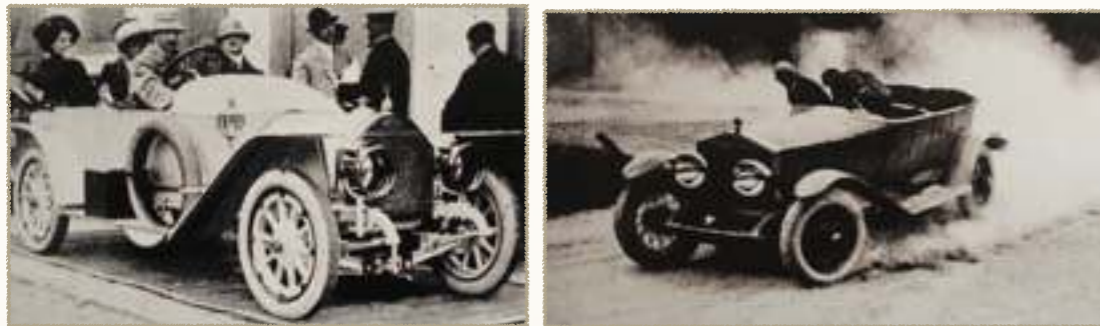


Abb. 41

*Emil Geissberger 1910 und 1922 am Albisrennen bei Zürich.
(Hediger 2013, 52f.)*

Emil Geissberger beschritt auch im Militär innovative Wege, war er doch Mitglied des „Schweizer Freiwilligen-Automobil-Korps“. Dieses war 1907 vom ACS als Vorläufer der motorisierten Truppengattung initiiert worden. Die freiwilligen Fahrer transportierten mit ihren Autos Kommandanten und ihre Stäbe, aber auch Kranke und Verletzte. Das Bild rechts zeigt eine gestellte Situation. Neben dem Pic-Pic der Zeit vor 1910 steht wohl der junge Emil Geissberger, der diese Marke liebte. Sie galt damals als eine Art Rolls-Royce der Schweiz. Emil Geissberger war 1908 Offizier des Freiwilligen Automobilcorps der Schweizer Armee geworden und nahm in dieser Funktion an Manövern teil. Später wurde er Depotchef der Abteilung Militär-Automobile.



Abb. 42

Eine Szene aus dem Leben des „Schweizer Freiwilligen-Automobil-Korps“ vor dem Ersten Weltkrieg. Hier ist nach dem Vergleich mit dem Bild unten Emil Geissberger als Offizier in schmucker Uniform um 1908 abgebildet.

(Archiv Autor))



Abb. 43

*Emil Geissberger am Steuer eines Martini 24/32hp 1908 an einem Manöver Armee in der Ostschweiz.
(Hediger 2013, 51)*

Das tragische Ende von Emil Geissbergers Tätigkeit in der Schweiz

Im Buch „Schweizer Carrossiers“ von 2013 würdigte Ferdinand Hediger den Automobilbauten von Geissberger ein ganzes Kapitel. Demnach war Emil Geissberger *die* prägende Figur für diese Sparte der Firma seines Vaters und Onkels. Er entwarf eine breite Palette von Karosserien vom kleinen Einplätzer auf Turicum-Chassis bis zum grossen und teuren Tourenwagen. Dazu gehörte etwa der auf dem Automobilsalon in Paris von 1906 ausgestellte Millot, einer der teuersten Wagen der Ausstellung. In den Folgejahren war Geissberger in Paris auf dem Automobilsalon jeweils mit eigenen Kreationen vertreten. Auch wurden Nutzfahrzeuge, etwa für Feuerwehren gebaut. Unter anderem wurden von Geissberger karossierte Saurer- Aus-sichtswagen nach Rio de Janeiro geliefert. 1913 konnten auch Saurer-Sanitätswagen und Torpedo-Offizierswagen nach Russland verkauft werden. Das Design Geissbergers war dabei jeweils auf der Höhe der Zeit, so entwarf er schon 1911 Torpedo-Karosserien in der Art von Abb. 40, wie sie erst kurz vorher erfunden worden waren. Heute kann Emil Geissberger nicht nur als begabter Entwerfer von Kutschen und Automobilen, sondern auch als innovativer Ingenieur und Unternehmer eingestuft werden. Er leitete seit 1916 die neu gegründete Aktiengesellschaft als Direktor und damit in den schwierigen Kriegsjahren. Nach Ende des Krieges konnte er bis 1926 den Karosseriebetrieb auf höchstem Niveau weiterführen und beste Automobile jener Zeit karosserieren wie Delage und Hispano-Suiza. Noch 1925 hatte er in Zürich eine grosse Modeschau auf Rädern mit organisiert (S. 38ff.).

Im Jahre 1926 begann sich aber das Blatt zu wenden. Die trockenen Fakten dazu lauten:

- Amtlich bewilligter Ausnahmeverkauf vom 15. bis 25. 1. 1927 von fabrikneuen Automobilen und Occasionen der Firma Geissberger (Inserat in der NZZ vom 18.1.1927).
- Der Betrieb von Geissberger wird im Jahre 1927 von der Genfer Firma Gangloff übernommen. (NZZ vom 9.3.1927: „Gangloff „... soeben ... durch Übernahme der Karosseriefabrik Geissberger ... ausgedehnt ...“)
- 1928 kommt es zur Scheidung Emil Geissbergers von seiner zweiten Frau.
- In den Zürcher Adressbüchern der Jahre 1928 und 1929 ist der Betrieb an der Wiesenstrasse als „in Liquidation“ aufgeführt.
- Danach zieht Emil Geissberger nach Paris um.

Die weitere Entwicklung war: Emil Geissberger arbeitet als erst Fünfzigjähriger in Paris weiter. Aus jener Zeit stammt ein Patent von 1939 für eine als Halstuch oder als Kopfbedeckung verwendbare Binde für Automobilisten (Hediger 2013, 55). Später siedelte er nach Brasilien um; zu diesem Land hatte es schon früher geschäftliche Beziehungen gegeben. Emil Geissberger starb schliesslich 1965 in Sao Paulo.

Was steht hinter dieser Geschichte? Die Höhenflüge der 1920er Jahre schwächten sich zwar 1926/27 etwas ab, aber die grosse Krise, die viele Karosseriebetriebe in den Ruin trieb, wirkte sich in Europa erst Ende 1929 stark aus. Rein wirtschaftlich kann das Ende der Geissberger A.-G. also nicht erklärt werden, wenn sich vielleicht Emil Geissberger mit den Vertretungen von amerikanischen Automobilen und entsprechenden Übernahmen von Chassis vielleicht auch ein wenig übernommen hat. Offenbar spielten persönliche Konstellationen mit, neben der schon angesprochenen Krankheit des Vaters Caspar Geissberger als Verwaltungsratspräsident vermutlich eine persönliche Komponente seines Sohnes. Das insinuiert das Folgende.

Im Jahre 2009 bot der bald darauf verstorbene Zürcher Journalist Jürg Harry Meyer ein Konvolut von originalen Geissberger-Fotografien Schweizer Museen an. Dazu verfasste er einen Bericht über seine Recherchen zu Geissberger. In diesem (teilweise nicht sehr präzise formulierten) Dokument steht unter anderem zu Caspar Geissberger: „Ehemalige Geschäftspartner haben Johann Caspar Geissberger als «älteren, sehr vornehmen Herrn» beschrieben, allerdings mit unverkennbaren Zeichen von Senilität, der bald nach dem Verkauf starb. Mit seiner wesentlich jüngeren Gattin hatte er einen Sohn, der angeblich homosexuell war und vom väterlichen Karosseriegewerbe nichts wissen wollte. Frau Geissberger soll um 1960 verstorben sein.“ Offenbar hatte Meyer noch Kontakte zur Familie Geissberger nahestehenden Zeitzeugen, die ihm auch die Bilder verschafften (Originale verschollen, Scans vorhanden). Wenn der von Meyer erwähnte Aspekt der Homosexualität zutrifft, könnte dies Emil Geissberger (1880 bis 1965) und seinem Status als Leiter eines kundenorientierten Betriebs stark geschadet haben.

Der Schreibende weiss von einem ähnlichen Schicksal aus seinem beruflichen Tätigkeitsgebiet. Der zu Emil Geissberger fast gleich alte David Viollier aus Vevey (1876 bis 1965), war um 1920 einer der erfolgreichsten Archäologen der Schweiz, Präsident einer nationalen Gesellschaft und Vizedirektor des Landesmuseums in Zürich, verschwand aber um 1930 infolge des gleichen Vorwurfs sang- und klanglos aus all seinen Ämtern und publizierte nachher kaum mehr etwas. Der Vorwurf, homosexuell zu sein, konnte in der Schweiz der Zwischenkriegszeit die soziale Stellung des Verdächtigten von heute auf morgen vernichten.

Die weitere Geschichte des Geissberger-Betriebs an der Wiesenstrasse verlief holprig. Zwei andere Karosseriebetriebe nutzten zunächst die Liegenschaft an der Wiesenstrasse und übernahmen sie später. So bezog die grosse Karosserie Gangloff, die auch die Firma Widerkehr in Colmar übernommen hatte, die Räume in Zürich als Filiale von 1927 bis 1937, wobei es offenbar erst 1929 zu einem Eigentumsübertrag der Zürcher Liegenschaft kam. (Deshalb das Enddatum 1929 im Untertitel von früheren Fassungen dieses Berichtes.) 1937 kam Gangloff selbst in Schieflage. Damals etablierte sich die Langenthaler Carosserie Grogg an der Wiesenstrasse. Die Liegenschaft wurde schliesslich weiter verkauft und 1979 abgerissen.



Abb. 44
Die Geissberger-Liegenschaft an der Wiesenstrasse in den 1940er Jahren, als sie von der Carrosserie Grogg genutzt wurde.

Unterhalt, Reparaturen und Occasionshandel

Wie bei allen Wagenfabriken verdiente auch Geissberger mit dem Unterhalt von ihm produzierter Fahrzeuge gutes Geld. Es war üblich, mindestens einmal im Jahr seinen Wagen zur Revision in die Werkstatt fahren zu lassen. Dabei wurden die Öle in den Patentachsen ausgewechselt, neue Dichtungen und Bremsklötze eingesetzt, kleine Lackschäden ausgebessert etc.

Ein weiteres Geschäftsfeld war die Produktion von Kästen, anderen Teilen oder ganzer Fahrzeuge für Dritte, die jene dann unter eigenem Namen weiter verkauften. Der Verkauf von Kutschen „en blanc“, wie der Fachausdruck hiess, muss bei Geissberger öfters vorgekommen sein, haben sich doch manche Geissberger-Modelle mit Kapseln anderer Wagenbauer erhalten. Umgekehrt liess Geissberger auch nachweislich in Zeiten grosser Bestellungen, die den eigenen Betrieb überforderten, ganze Kästen bei Dritten bauen (Abb. 85).

Bei Neubestellungen nahm auch Geissberger alte Kutschen und Schlitten in Zahlung, revidierte sie und verkaufte sie weiter. Dazu gehörten auch solche andere Marken. Das belegt das folgende Bild.



Abb. 45
Diese eindeutig vor der Geissberger-Fabrik aufgenommene Mylord weist Radkapseln mit der Gravur „KAUFFMANN A BALE“ auf, stammt also aus Basel. Es handelt sich offenbar um einen älteren Wagen (Abnützungsspuren an den Rädern und am Bodenteppich), der bei Geissberger an Zahlung genommen und zum Wiederverkauf revidiert wurde (Bremsklötze bereits erneuert).

5. Automobile

Nach der Personengeschichte zurück zur Fahrzeuggeschichte. Fast alle grösseren Wagenfabriken stellten zwischen circa 1895 und dem Ersten Weltkrieg auf die parallele Produktion von Karosserien auf Chassis verschiedener Automobilproduzenten um. Im S. 6 faksimilierten Lebenslauf zu J.C. Geissberger wird betont, dieser habe sich als erster Betrieb der Schweiz mit dem Bau von Karosserien befasst. Bisher galt Heimburger in Basel als ältester Betrieb der Schweiz, die ein Auto karosiert hatte, nämlich das frühe Chassis mit Motor von Lorenz Popp des Jahres 1898 (erhalten im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern). Tatsächlich begannen (neben dem Dreirad Eglis von 1896) in Zürich und der Ostschweiz schon kurz vorher Pioniere mit dem Bau von Chassis, für die sie Aufbauten benötigten. Dazu gehörte Adolph Saurer in Arbon (1897) und die Marke Orion in Zürich. Vermutlich hat J.C. Geissberger schon 1897 mit Saurer eine Zusammenarbeit begonnen. Bald kamen dann Karosserien weiterer Produzenten dazu wie Tribelhorn (Produktion in Feldbach ab 1902), Arbenz (Produktion in Albisrieden ab 1904), Turicum/Fischer (Produktion in Zürich-Brunau ab 1904/08).

Der Übergang von der Kutsche zur Automobil-Karosserie

In Zürich wurden bei Geissberger seit 1901 weiter Kutschen, Geschäftswagen und Schlitten gefertigt, sicherlich auch einige Hotel-Omnibusse und Fourgons. Das Inserat von 1903 (Abb. 27) setzt noch Kutschwagen und Automobile gleichwertig nebeneinander, schon 1905 wurde nur mit einem Automobil geworben. Bereits ein Jahr zuvor hatten die Gebrüder Geissberger an der Wiesenstrasse ein „Benzinhäuschen“ installiert, wie dies aus der Zürcher Chronik vom 7.5.1904 hervorgeht.

Danach ging es Schlag auf Schlag. Bei Ausbruch des Ersten Weltkriegs galt der Betrieb der Geissberger-Söhne als grösste Automobil-Karosserie der Schweiz mit besonders vielen Aufbauten auf Tribelhorn-, Saurer- und Martini-Chassis.

Zusammenarbeit mit Tribelhorn in Feldbach

Die Gebrüder Geissberger arbeiteten eng mit dem frühen schweizerischen Autohersteller Tribelhorn in Feldbach zusammen. Die ausführlichste Quelle dafür ist die Ausstellungsbroschüre des Uetiker Museums von 2013 mit dem Titel „Tribelhorn – Erste Elektrofahrzeuge vom Zürichsee“. Die Produktion begann dort 1902. Die meisten Karosserien fertigte die Firma Geissberger bis in die Zeit des Ersten Weltkriegs an, darunter verschiedene Modelle vom kleinen Ärzteswagen bis zum Hotelomnibus. Nach einem im SCR aufbewahrten Album der Firma hatte Tribelhorn in der Stadt Zürich eigene Büros.



Abb. 46

Links: Inserat von Tribelhorn für verschiedene Fahrzeuge um 1910.

Rechts: Wohl von Geissberger karosierter Ärzteswagen von 1911. Teile dieser Karosserie bestanden bereits aus Aluminium, eine damals fortschrittliche Bauweise.

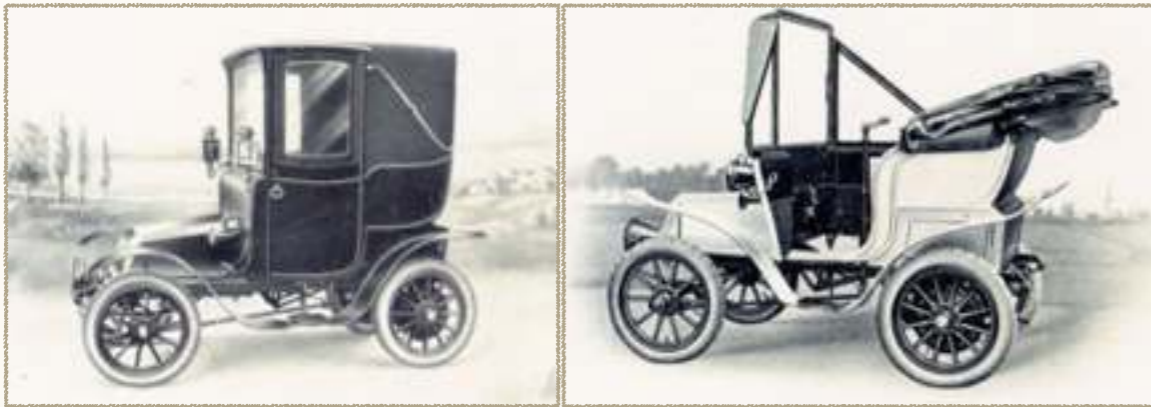


Abb. 47
Frühe Tribelhorn-Elektroautos aus Feldbach; die meisten Karosserien stammten von Geissberger: Fourgon (mit abnehmbarem Aufbau und als Break zu verwenden), Hotelomnibus für Luzern und zwei Ärztwagen von 1909.

Zusammenarbeit mit Martini in Arbon und St. Blaise

Die ursprünglich auf Buchbindemaschinen und Gewehre spezialisierte Firma Martini erweiterte ihre Produktpalette unter den Söhnen des Gründers seit 1897 auf Chassis und Motoren von Personenwagen. Sie verlegten wegen der starken Nachfrage 1903 die Produktion nach St. Blaise im Kanton Neuenburg. Geissberger begann bald eine enge Zusammenarbeit mit der renommiertesten Autofirma der Deutschschweiz. Dazu gehörten auch Aufbauten von grossen Modellen wie die folgenden Bilder zeigen. 1903 erschien ein erstes Inserat in der Automobil-Revue mit Nennung von innovativ konstruierten Acetylen-Scheinwerfern an Martini-Wagen, die dem Radeinschlag folgten. Diese gingen auf eine Wiener Erfindung zurück. Nach 1910 befand sich die Generalvertretung für Martini-Wagen in Zürich bei Geissberger.

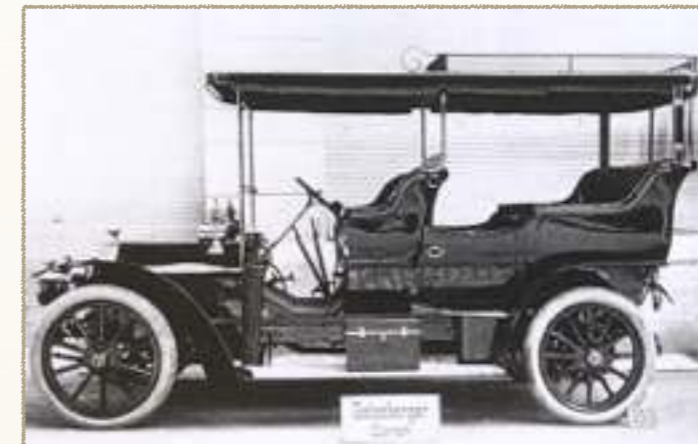
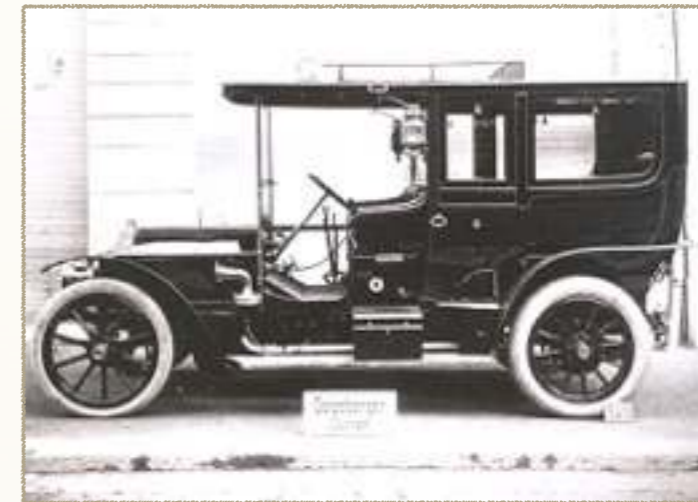


Abb. 48
Zwei von Geissberger karossierte Martini von 1907, Limousine und Doppel-Phaëton.



Abb. 49

In dieser Art inserierten die Geisseberger-Söhne 1912 in der „Automobil-Revue“. Hier handelt es sich um einen Aufbau auf einem Martini-Chassis aus Arbon.



Abb. 50

Geissberger karossierte schon früh noble Automobile wie dieser „Roi d'Espagne“ des Jahres 1905 oder etwas früher.
(AAZ 1905)

Wie viele Automobil-Karosserien wurden bei Geissberger gebaut?

Bei den S. 32 vorgestellten, vor den Toren der Fabrik im Seefeld aufgenommenen beiden Fotografien ist jeweils eine Nummer rechts neben dem Hinterrad ersichtlich. Dabei handelt es sich offenbar um eine systematische Nummerierung der Fotografien. Bei den Wagen mit demonstrierbaren Teilen – wie dem Krankenwagen von – wurden zwei Aufnahmen gemacht und zwei Nummern vergeben. Die auf verschiedenen Fotos erkennbaren Nummern können folgenden Jahren zugeordnet werden:

325 = 1907

495 = 1910

561 = 1912

714 = 1913

719 = 1914

909 = 1923 circa.

Demnach entstanden in Zürich mindestens 700 Karosserien. Die Zahl könnte auch deutlich höher sein, weil nicht auszuschliessen ist, dass einige Aufbauten nicht fotografiert wurden. Die Photos dienten, wie einst die der Kutschen auch (S. 55), als Vorlagen für Kunden, die eine neue Karosserie bestellten. In der Reklame auf der folgenden Seite steht dementsprechend „Zeichnungen und Photographien zu Diensten“. Wenn also ein Kunde eine Limousine wünschte, zeigte oder verschickte die Firma entsprechende Fotos aus ihrer Fotokartei. Diese Abzüge im Postkartenformat wurden auch in schicke Alben eingeklebt und so guten Kunden abgegeben.



Abb. 51
Geissberger-Inserat von 1907 mit dem Vermerk „Photographien zu Diensten“
(AAZ 1905)



Abb. 52
Oben: Weitere nummerierte Fotografien von Geissberger-Karosserien.
Unten: Umschlag eines Albums der Zeit nach 1916, in das Fotografien eingeklebt wurden.
(Archiv Autor und SCR)

Der Krankenwagen von 1910

Der Bau von massgeschneiderten Automobilkarosserien florierte vor dem Ersten Weltkrieg. Wie seinerzeit bei den Kutschen ging es vor allem um um nach Massgabe des Bestellers handgefertigte Fahrzeugaufbauten. Dafür ist der nachfolgend vorgestellte Krankenwagen der Stadt Zürich ein gutes Beispiel. Er entstand 1910 auf einem Arbenz-Chassis und war so konstruiert, dass er sowohl als Pritschen- wie als Krankenwagen benützt werden konnte. Dabei erinnerte der Kasten des Krankenaufbaus noch stark an einen pferdegezogenen Sanitätsfourgon, wie er im Katalog beschrieben wird.



Abb. 53
Krankenwagen der Stadt Zürich von 1910 mit Aufbau der Firma C. und R. Geissberger (Chassis der Firma Arbenz in Albisrieden).



Abb. 54
Dasselbe Fahrzeug in den beiden Versionen als Pritschen- und als Krankenwagen aus der Zeitschrift „Deutsche Fahrzeug-Technik“.

Das Fahrzeug kostete 12.355.- Franken und wurde mit dem Erlös des dritten Auto-Salons im Jahre 1907 in der Zürcher Tonhalle finanziert. Der enorme Preis entsprach drei edlen Kutschen. Die stand 1907 in der Zürcher Wochenchronik zum neuen Krankenwagen:

Der neue Automobil-Krankenwagen des Kantons Zürich.

Kürzlich wurde in unserer Stadt ein neues Fahrzeug dem Verkehr übergeben, das dazu bestimmt ist, dem Automobil neue Sympathien zuzuführen. Bekanntlich schloß die vor einigen Jahren in Zürich stattgefundene Automobil-Ausstellung dank dem Weitblick des damaligen Organisationskomitees mit einem schönen Benefiz ab; ein Teil dieser Summe sollte nun der Stadt Zürich für irgend einen guten Zweck wieder zugute kommen, wobei man mit dem Beschluß, einen Automobil-Krankenwagen zu stiften, auch den Zweck verfolgte, für das Automobil an und für sich Propaganda zu machen. Wer das schmale Fahrzeug sieht, wird zugeben müssen, daß dieser Zweck erreicht ist.

Das Wesentlichste erleben unsere Leser aus den hier vorliegenden drei Illustrationen. Das Chassis des Wagens stammt aus der bekannten Konstruktionsfirma Arbenz A.-G., Zürich, es ist eine normale Type mit einem 24 HP-Motor; beizufügen ist, daß der ganze Mechanismus

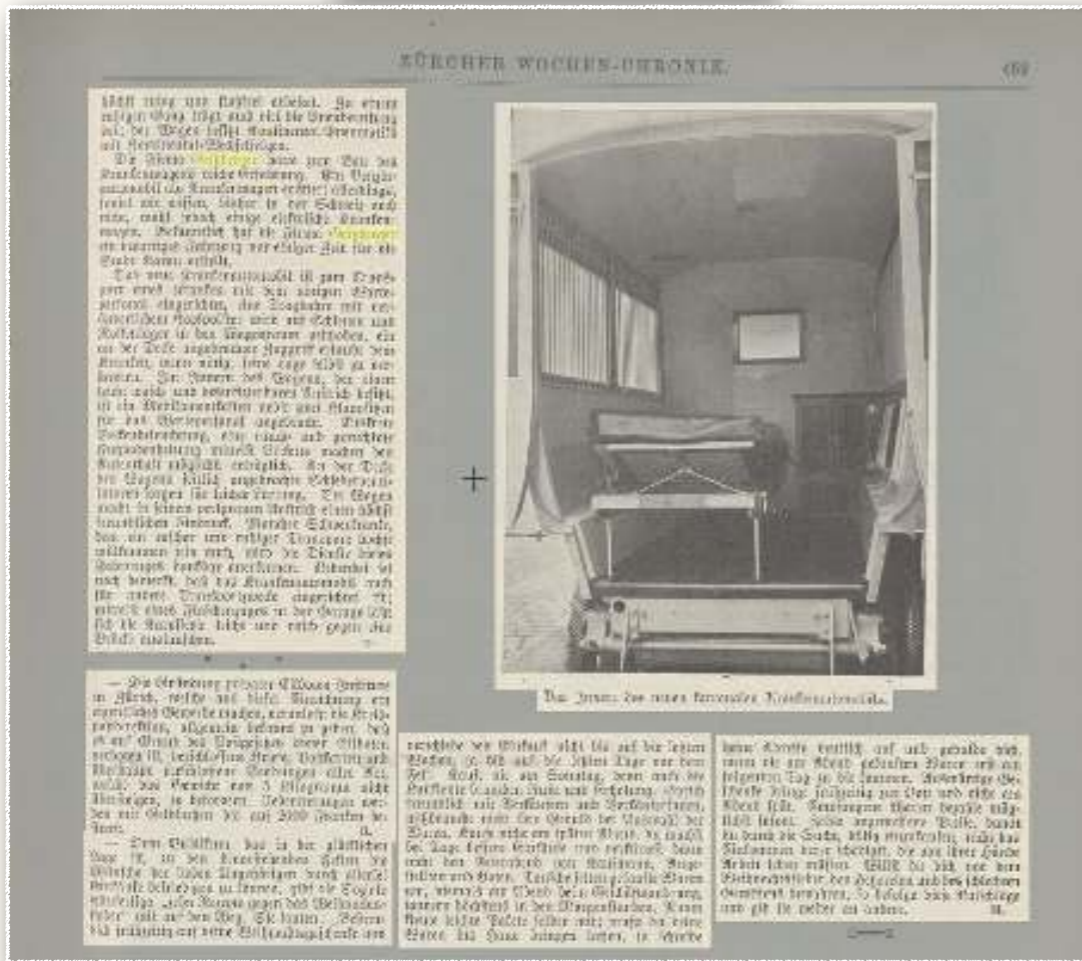
Landesausstellung 1914

An der Landesausstellung von 1914 wurden von Geissberger (im Gegensatz zu traditionelleren Betrieben wie Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel) keine Kutschen mehr, sondern schon sechs noble Automobile ausgestellt. Als Spezialitäten galten: Limousine-démontable und Ärztenwagen sowie Karosserien mit keilförmiger Windschutzscheibe, einem Geissberger-Patent. Es handelte sich dabei um Karosserien auf Chassis der Firmen Martini, Pic-Pic und Saurer.

In der gedruckten Monographie über die Landesausstellung von 1914 war damals bezüglich der Firma Geissberger von 120 bis 150 Arbeitern die Rede und: „Sie verfügt über einen eigenen Motorbetrieb und hat ihre Lokalitäten in geräumigen Gebäulichkeiten untergebracht, mit Wagnerei, Schreinerei, Schmiede, Sattlerei, Spenglerei und Malerei, in einem besonderen Saal sind die Holzbearbeitungsmaschinen aufgestellt.“

Wo waren all diese Arbeitsplätze untergebracht? Nicht mehr alle an der alten Adresse an der Wiesenstrasse. Neu war die benachbarte Liegenschaft an der Florastrasse 39 dazugekommen. Offenbar wurden weitere Bauten im Seefeld erstellt, beziehungsweise bezogen. So ist in einer Quelle in Zusammenhang mit den unten besprochenen Wasserflugzeugen von Montagehallen oder einer „Montierungshalle“ am Zürichhorn in Seenähe die Rede. Sie sind am ehesten im Bereich des heutigen Schwimmbades Tiefenbrunnen zu suchen. Es muss sich um ein grösseres Gebäude gehandelt haben (vgl. die S. 37 zitierte, spätere „Montagehalle“). Im Staatsarchiv Zürich befinden sich unter O 58 q.20 Akten zur fabrikkpolizeilichen Genehmigung eines Neubaus von C. und R. Geissberger im Jahre 1904, die noch nicht ausgewertet sind. Auch für das Jahr 1906 ist von Erweiterungen die Rede.

Jedenfalls darf man sich die Fabrik zur Zeit der Söhne nicht als kleiner Restbetrieb vorstellen. Wahrscheinlich hatte der Verkauf der Anteile der neuen Fabrik in Schlieren der Familie Geissberger so viel Geld eingebracht, dass sie in Zürich investieren und expandieren konnten.



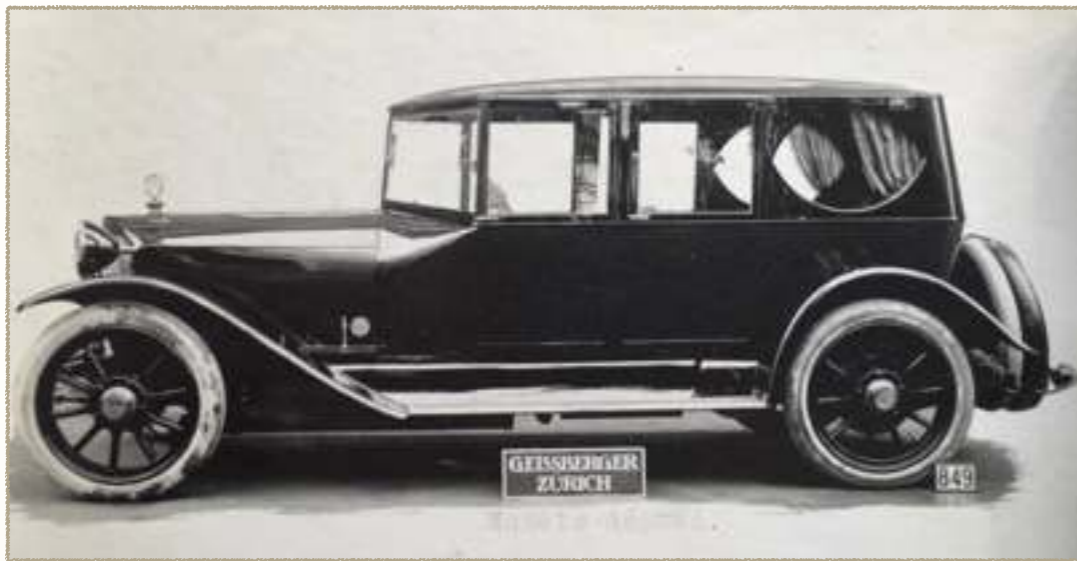


Abb. 55
Geissberger-Karosserie von circa 1915 mit der patentierter, keilförmigen Windschutzscheibe.

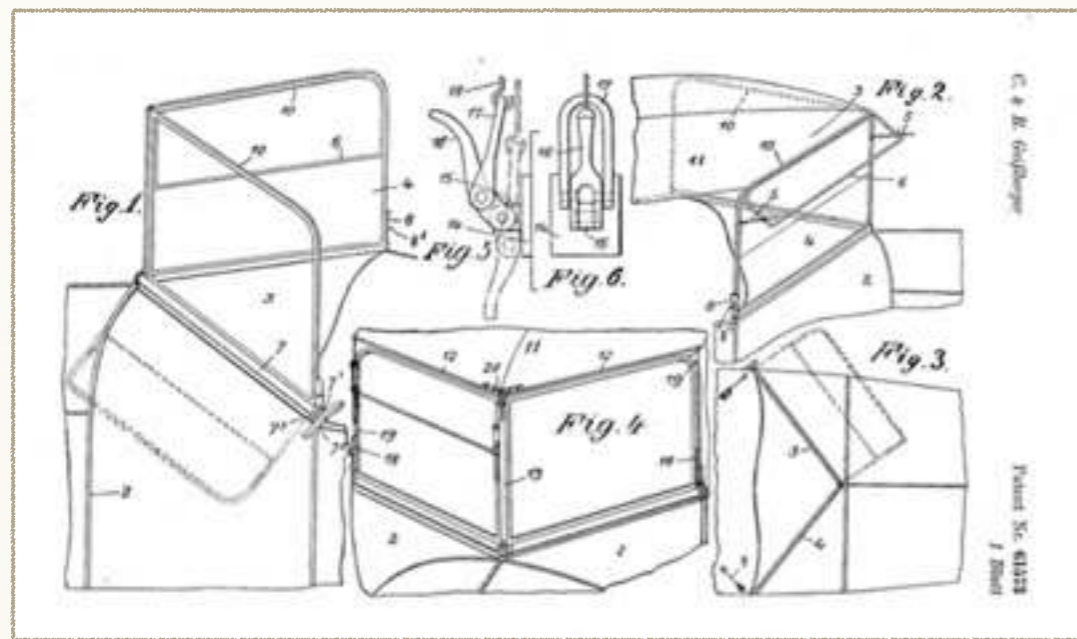


Abb. 56
Zeichnung aus der Patentschrift der Firma Geissberger von 1912 für keilförmige Windschutzscheiben. Diese reduzierten den Luftwiderstand und die leidigen Luftwirbel. Die Schrägstellung der beiden Scheibenteile betrug weniger als 180 Grad, und die Scheiben waren in ihren Rahmen ablegbar.

Schlieren baut weiter Autos

Ferdinand Hediger wies darauf hin, dass die Firma in Schlieren nach der Trennung von der Familie Geissberger auch einige Jahre lang noch Personenwagen karossierte, vor allem aber Auto- und Trolleybusse und letztere bis in die 1960er Jahre. Dazu gehörten nach dem im Swiss Car Register (SCR) aufbewahrten Album vor allem Nutzfahrzeuge, aber auch solche für Post und Militär



Abb. 57
Umschlag und eine Seite aus einem Album der Wagonsfabrik in Schlieren. (SCR)

Flugzeugbau

Die innovative Seite von Emil Geissberger und wohl auch seine vermutliche Ausbildung in Paris als Ingenieur kommt vor allem in seinem Wasserflugzeug-Projekt zum Ausdruck. Dabei hatte er durchaus gute Vorbilder von anderen Carrossiers wie Kellner in Paris oder Lohner in Wien, sie sich auf demselben Gebiet ebenfalls versuchten.

Schon 1910 liess sich Emil Geissberger seine Lösung von bewegliche Tragflächen eines Aero-
plans patentieren:



Dass mindestens zwei solche Wasserflugzeuge im Seefeld durch die Firma Geissberger produziert wurden, belegt die folgende Notiz aus der Zürcher-Chronik vom 26. 2. 1910:



Wo die genannte Montagehalle in Seefeld lag, ist – wie erwähnt – noch nicht erforscht. In einer Quelle ist von einem ein „Wohn- und Geschäftshaus an der Münchhalden-Gärtnerstrasse beim Zürichhorn die Rede, die damit in Zusammenhang stehen könnte.

Emil Geissberger muss damals über grössere Mittel verfügt haben, wenn er solche Projekte wie Flugzeuge in Angriff nehmen konnte. Offenbar liefen die Geschäfte um 1910 gut. So ist für die gleiche Zeit bekannt, dass die Firma damals mehrere Karosserien von Aussichtswagen auf Saurer-Chassis nach Rio de Janeiro liefern konnte Vom Flugzeugbau ist allerdings aus der Zeit nach 1910 bislang nichts mehr bekannt.

6. Späte Blüte und Ende in den 1920er Jahren

Nicht nur bei Flugzeugen, sondern auch für Automobile dachte sich Emil Geissberger neue innovative Lösungen aus, die miteinander durchaus verwandt waren. Dazu gehörte das folgende Patent für verstellbare Automobil-Kotflügel, um den Luftwiderstand in schneller Fahrt zu verringern.

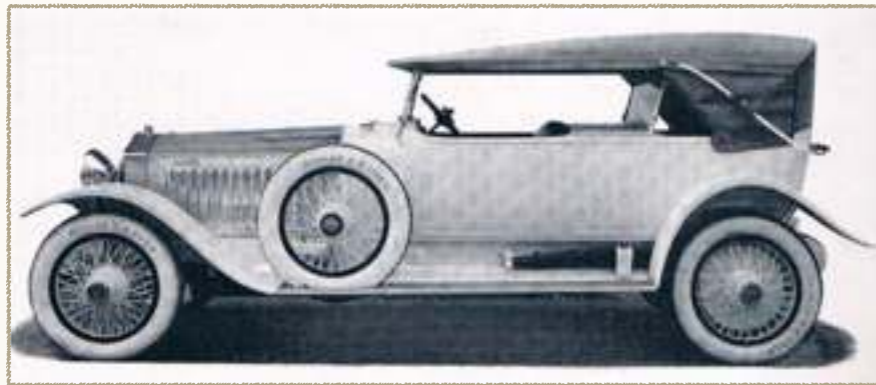
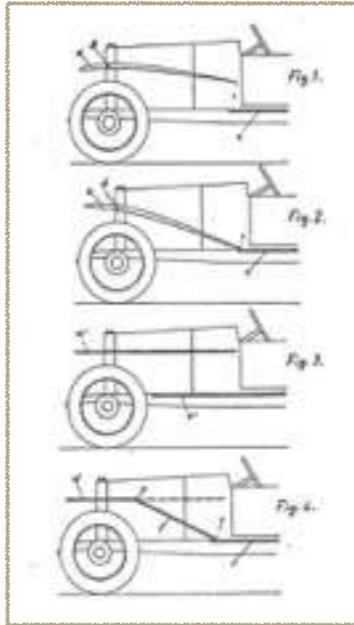


Abb. 58

Oben: Patent Emil Geissbergers von 1922 für verstellbare Kotflügel zur Verringerung des Luftwiderstandes.

Unten: Von Emil Geissberger 1920 karossierter Rolls Royce Silver-Ghost Tourer.

Der Carrosserie Geissberger gelang es offenbar gut, die schwierige Zeit des Ersten Weltkrieges zu überstehen, so dass sie gut in die wirtschaftlich florierende Zeit der 1920er Jahre eintreten konnte. Jetzt brillierte die Karosserie mit sauber gestalteten Aufbauten auf vielen verschiedenen Marken, nach dem Krieg auch auf amerikanischen Chassis.

Höhepunkt vor dem Ende

Die 1920er Jahre gingen bekanntlich nicht nur in Amerika als „Roaring Twenties“ in die Geschichte ein. Damals wurden im Karosseriebereich wunderschöne Kreationen geschaffen, dies nicht nur in Paris, sondern auch in der Schweiz und in Zürich bei Geissberger.

In den 1920er Jahre entwickelten sich die heute noch bekannten „Concours d'Elégances“ mit Automobilen zu gesellschaftlichen Höhenflügen, allen voran in Paris (Furger 2021). Dabei wurde, wie einst bei den Equipagen, das Gesamtbild mit den darin fahrenden Personen und ihrer Kleidung bewertet. In Paris arbeiteten dafür die berühmtesten Couturiers wie Worth mit den genialsten Karosseries wie Saoutchik zusammen. Solche Veranstaltungen wurden von Akteuren in kleineren Städten kopiert, zumal solche Präsentation vor grossem Publikum und mit grosser Resonanz in Zeitungen und Fachblättern für die beiden Branchen nicht nur qualitätssteigernd, sondern auch verkaufsfördernd waren. Wie die folgenden Berichte zeigen, schwappte diese Art Modeschau im Juni 1925 nach Zürich über. Zu den Veranstaltern gehörten hier neben zwei Modehäusern Emil Geissberger als Karosierer, der eine ganze Gruppe seiner Kunden nebst Rennfahrer-Kollegen zur Teilnahme engagieren konnte!



Abb. 59

Plakat des Hotels Dolder in Zürich um 1900 mit der Strasse davor, auf der 1925 elegante Autos auffuhren. Auf dieser älteren Ansicht ist noch eine vierspännig gefahrene Coach dargestellt, wie sie auch bei Geissberger gebaut werden konnte.

Mode und Auto. b. Eine neue Art Modeschau veranstalten am 12. und 13. Juni die Zürcher Firmen Grieder u. Co., Charles Doeller A.-G. und Geisberger A.-G. im Dolber Grand Hotel, angepasst dem neu geschaffenen Milieu der dortigen vornehmen Gesellschaftsräume. Am Samstagnachmittag 3 Uhr führen die Firmen Grieder und Doeller ihre neuen Modelle für Reise, Sport und Gesellschaft vor; das Defilee der zahlreichen Mannequins verspricht bei dem mit Konzert und Solovorträgen hiesiger Künstler arrangierten Tee sehr interessant zu werden. Um 5 Uhr beginnt die Abwicklung des zweiten Teils der Veranstaltung; ein Auto-Orso der Firma Geisberger wird an der theatermäßig bestuhlten Terrasse vorüberziehen; in 15 Wagen wird von Mannequins und einer Anzahl Herren eine Reihe origineller Ideen aus Mode und Gesellschaft vorgeführt, die sich selbstverständlich auch auf Wagen und Karosserie erstrecken. Die Veranstaltung findet bei jeder Witterung statt.

„Mode und Auto“. Bl. Die originelle Modeschau der Firmen Grieder und Doeller, unterstützt durch eine Reihe flotter hochmoderner Automobile der Firma Geisberger A.-G. in Zürich, nahm gestern Freitagnachmittag in ihrer ersten Darbietung einen ganz ausgezeichneten Verlauf und zeigte ein gesellschaftliches Bild von eindrucksvoller Prägung, unterstützt durch die vornehmen Räume des Hauses und die wundervolle Landschaft, in der das Grand Hotel Dolber steht. Mit einer exquisiten Modeschau in den Gesellschaftsräumen des Hotels begann die Veranstaltung, zu der sich etwa 500 Personen eingefunden hatten, und im zweiten Teil begab sich die zahlreiche Gesellschaft in den Garten und auf die Rundterrasse des Hauses, um hier das Defilee der teils von Künstlern und Mannequins besetzten, teils von bekannten Rennfahrern gesteuerten, teils mit reichem Blumenflor geschmückten Autos zu bewundern. Mit einer hübschen Blumenschlacht schloß die interessante, von Oberregisseur Gaon Neudegg in Szene gesetzte Darbietung, die in dieser Stunde, da diese Zeilen erscheinen, ihre Wiederholung vor wiederum dichtbesetztem Auditorium findet. Wir werden im Laufe der nächsten Woche über diese neuartige, für die Zukunft vielversprechende Modeschau noch näher berichten.

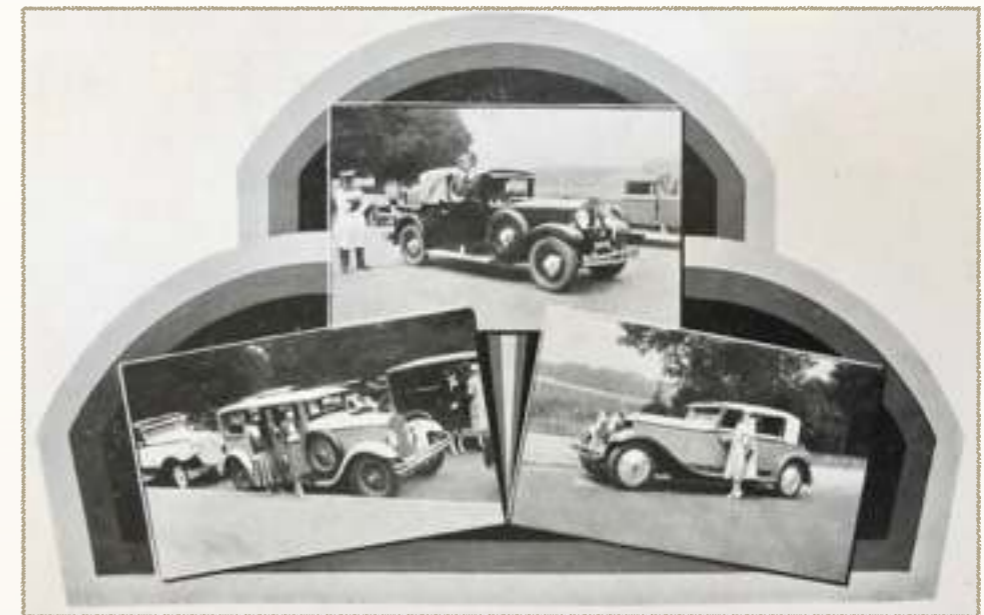
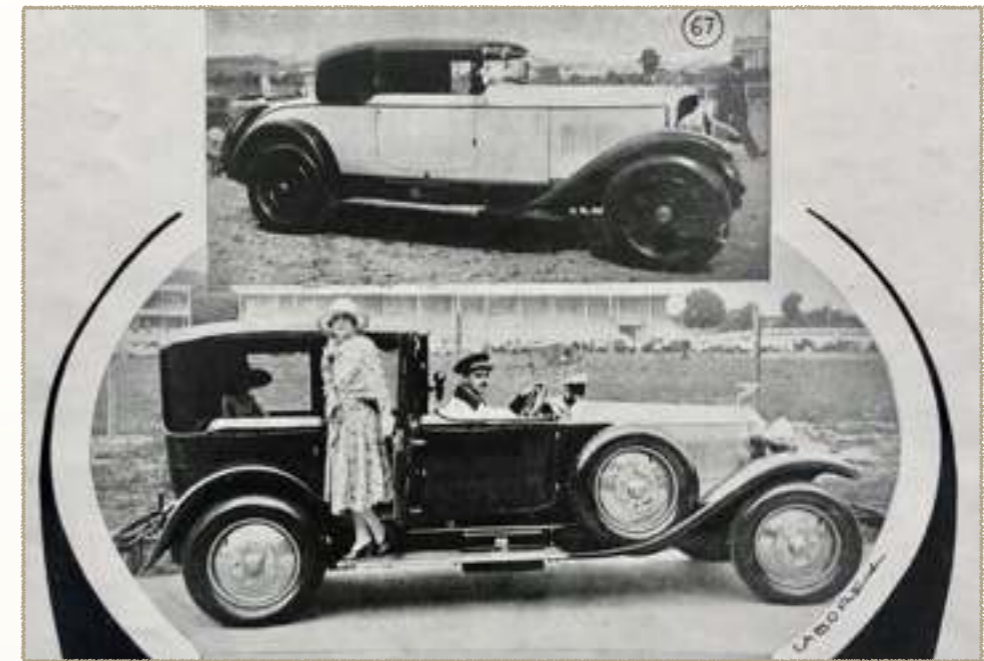


Abb. 60

Mangels Bilder der Auto-Modeschau von 1925 in Zürich hier Impressionen von Vorbild-Veranstaltungen in Paris.

Oben: Die beiden erstplatzierten des Concours d'Elégance im Parc des Princes von 1927 mit zwei Karosserien von Louis Gallé und der Schauspielerin Regina Camier in passender Robe (am Steuer ein Emil Geissberger ähnelnder Mann).

Unten: Bilder von „Concours d'Elégance Féminine en Automobile“ in Paris im Juli 1929. (Bild aus L'Auto-Carosserie 1920, 7337)

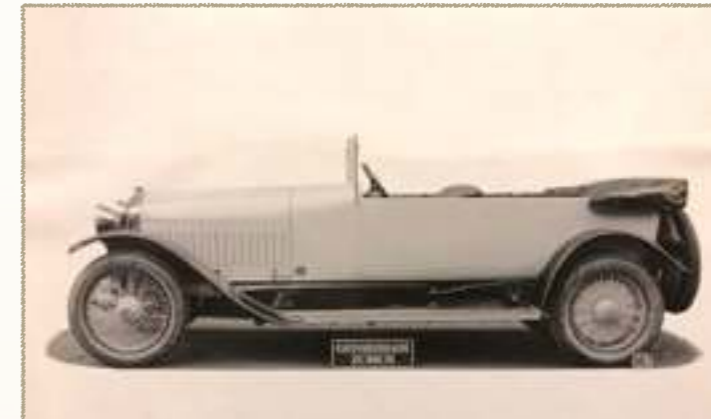
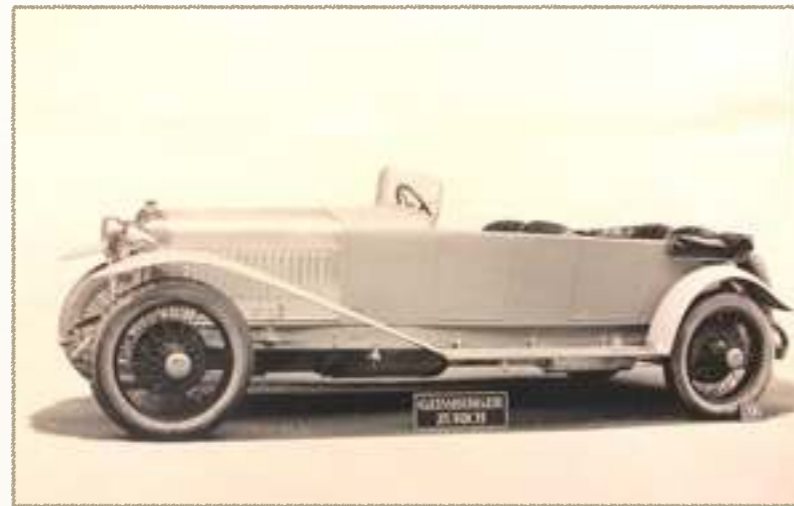
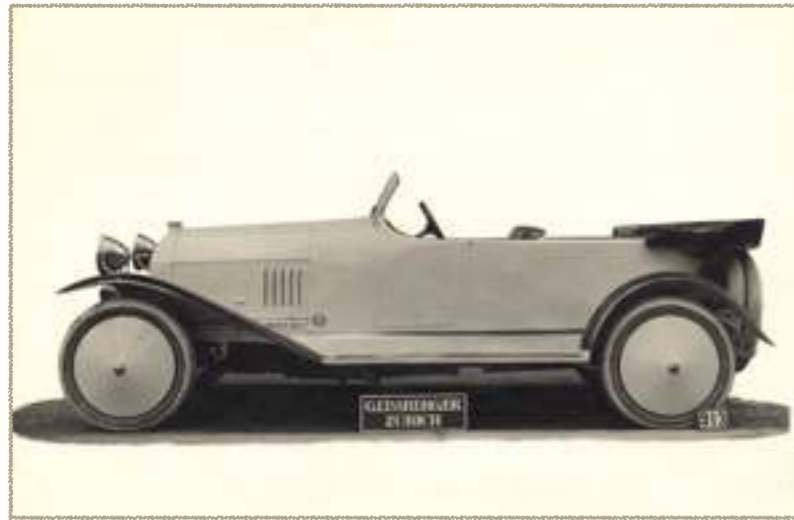


Abb. 61
*Noble Geissberger-Karosserien, wie sie an der genannten Modeschau gezeigt worden sein dürften. Es handelt sich um Produkte der letzten Geissberger-Produktionsjahre mit den Foto-Nummern 913 (schon mit schräggestellter Frontscheibe), 922, 940, 945. Die beiden letzten Bilder mit den Nummern 987 und 991, zeigen fast dieselbe Karosserie als offener Tourer und als geschlossene Limousine.
 (Archiv Autor und SCR)*

Am 6. Juni 1925 wurde noch angefügt, die Modeschau habe bestens gezeigt, wie man heute „beim Pferderennen, im Theater, auf der Reise, beim Sport, alles in Verbindung mit dem heute universal gewordenen Auto“ auftreten sollte.

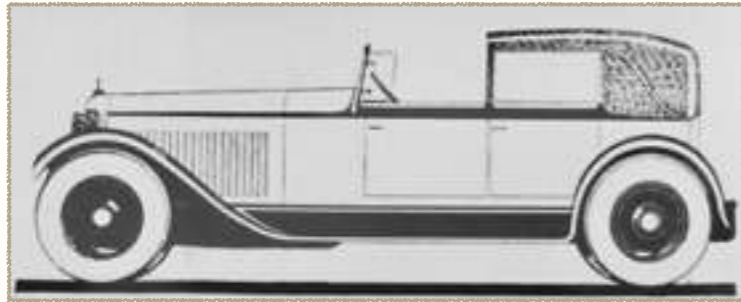


Abb. 62
Entwurf von Emil Geissberger des Jahres 1927 für ein Coupé de ville auf Chassis Minerva AF mit 5,4-Liter-Motor.
(Hediger 1913, 54)

Der Automobil-Karosseriebau florierte in europäischen Städten wie in Zürich bis in die 1920er Jahre recht gut. Die zahlungskräftige Kundschaft leistete sich, wie einst in der Kutschzeit, immer noch „massgeschneiderte“ Fahrzeuge. Das brachte auch der Geissberger-Fabrik zunächst viel Arbeit ein. Aber allmählich verstärkte sich aber die Konkurrenz der grossen internationalen Automobil-Firmen. Diese begannen immer mehr eigene Aufbauten zu fertigen und auszuliefern, also komplette Fahrzeuge, nicht mehr nur Chassis. Dabei waren diese Werksaufbauten vom Design und der Ausführungsqualität her, auch die aus den USA, den massgeschneiderten Aufbauten ebenbürtig.

1920 inserierte Geissberger, mittlerweile eine Aktiengesellschaft geworden, im Programmheft des Pferderennens vom 22.6. auf der Wollishofener Allmend mit folgendem Text: „Begnügen Sie sich nicht mit der gewöhnlichen Serien-Carosserie. Wählen Sie auch hier das Beste und bestellen Sie eine aparte Qualitäts-Carosserie, die in jeder Beziehung Ihren persönlichen Wünschen entspricht ...“ Das war die Reaktion auf die damals schon spürbare Konkurrenz der Werksaufbauten grosser Firmen.

Wie die S. 39 referierte Geschichte der Modeschau in Zürich zeigt, fand Emil Geissberger um 1925 für seine enorm teuren Luxus-Karosserien immer noch zahlungskräftige Kunden und entwarf noch 1927 Modelle wie das oben gezeigte Coupé de ville. Dann aber kam das abrupte Ende, wie es S. 29 beschrieben wurde. Offenbar übernahm die gut diversifizierte Firma Gangloff die Werkräume in Zürich ebenso wie die den Kundenstamm. Diese Firma mit

Hauptsitz in Genf hatte vorher schon anderen Betriebe mit Rohkarosserien (en blanc) und Einzelteilen beliefert, vermutlich auch Geissberger.



Abb. 63
Spätes Geissberger-Inserat von 1927 im Zürcher Adressbuch. Mittlerweile hatte Geissberger die Generalvertretung einer amerikanischen Marke übernommen.



Abb. 64
Links: Inserat von Gangloff von 1925 für Roh-Karosserien.
Rechts: Inserat von Gangloff mit Nennung des Standortes Zürich von 1932.
(„L'Auto-Carosserie“ 1925 und Buch „Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten“)

7. Datierung der Kutschen und Schlitten

Wie bei den meisten Kutschen aus grossen Fabriken wurden auch die Geissberger-Wagen mit Radkapseln versehen, auf denen der Schriftzug der jeweils gültigen Firmenbezeichnung eingraviert wurde. Dank diesen Gravuren und der auf losen Teilen aufgemalten oder eingeschlagenen Produktionsnummern können die Fahrzeuge genauer datiert werden (siehe unten).

Die fünf verschiedenen Kapselsignaturen

Die Signaturen der Geissberger-Fahrzeuge verteilen sich auf fünf Typen von Gravuren. Diese korrespondieren recht gut mit der Entwicklung der Fabrik. Die älteste Signatur „J. C. Geissberger“ (mit meist von Hand gravierten Kapseln und oft kombiniert mit „à Zurich“ in Grossbuchstaben) dürfte in die Zeit zwischen 1850 und circa 1880 gehören. Danach und wahrscheinlich parallel schon zuvor lautete die Kapselmarkierung (französisch geschrieben) nur „Geissberger à Zurich“. Dabei wurde das „à“ als Grossbuchstabe meist in die Mitte der Kapsel gesetzt. Darauf folgte der schlichte Schriftzug „Geissberger Zurich“. Ein sicher ins Jahr 1893 datierbarer Wagen trägt diese Bezeichnung. Wohl zwischen 1896 und 1901 wurden die Wagen mit „Geissberger & Cie. Zurich“ bezeichnet, korrespondierend mit der Umwandlung der Fabrik in eine Kommanditgesellschaft. Zuletzt signierten die Söhne allein mit ihren Namen: „C. & R. Geissberger Zurich“.

Die hier vorgeschlagene innere Entwicklung der Wagen der Fabrik Geissberger und der entsprechenden zeitliche Zuordnung findet ihre Bestätigung bei der Analyse von Einzelteilen. So zeigen Wagen mit den beiden frühesten Signaturen beispielsweise frühe Federn mit einem Scharnier wie beim Wage Nr. 199. Spätere Wagen sind meistens mit anderen, üblichen Feder-scharnieren versehen.

Nach dem heutigen Forschungsstand können die unterschiedlichen Geissberger-Signaturen folgendermassen datiert werden:

- | | |
|--------------------------------|-----------------------------------|
| 1. „J.C. Geissberger à Zurich“ | 1850 bis um 1870, ev. noch später |
| 2. „Geissberger à Zurich“ | um 1870 bis circa 1885 |
| 3. „Geissberger Zürich“ | circa 1885 bis Herbst 1896 |
| 4. „Geissberger & Cie. Zurich“ | Herbst 1896 bis 1900 |
| 5. C. & R. Geissberger Zurich“ | 1901 bis 1929. |



Abb. 65

Typ1 : Schriftzug „J.C. Geissberger Zurich“ mit den Initialen J.C. des Gründers. Der Schriftzug ist in schmalen Lettern eingraviert oder eingeschlagen.

(Break Th. Frei und Siamesen-Phaëton J. Butz)



Abb. 66

Typ 2: Ohne Initialen „Geissberger à Zürich“. Der Schriftzug scheint zuweilen eingegossen.
(Spider E. Lamprecht und Landalet Fam. Wehrli)



Abb. 68

Typ 4: Der Schriftzug „Geissberger & Cie. Zürich“ ist ähnlich gefertigt wie bei Typ 3 oder fein eingraviert.
(Klapp-Phaëton Sammlung Rothenburg und Zweirad T. Würzler)



Abb. 67

Typ 3: Der Schriftzug „Geissberger Zürich“ ist mit breitem Stichel oder maschinell eingraviert, hier ausnahmsweise zusätzlich mit der Nummer. Es gibt auch Wagen mit Schein-Mailachsen und gegossener Abdeckplatte.
(Waggonette T. Meier und Charrette Th. Frei)



Abb. 69

Typ 5: Der Schriftzug „C. & R. Geissberger Zürich“ ist entweder ähnlich breit eingraviert wie bei den Typen 3 und 4 oder - besonders bei teuren Wagen - sorgfältig von Hand mit dem schmalen Stichel eingegraben.
(Siamesen-Phaëton und Dogcart Kaufmann)

Die Datierung nach Produktionsnummern

Die Frage nach der Klärung der Nummerierung der Wagen war bei Geissberger kniffliger als bei Kauffmann, denn die Wagen von Geissberger tragen in der Regel auf den Achsen eher selten seinen Namen mit Produktionsnummer, sondern kaum aufzuschlüsselnde Nummern der Achsproduzenten. Es gab aber auch in der Carrosserie Geissberger durchaus durchlaufende Produktionsnummern, diese befinden sich jedoch vor allem auf verdeckten und beweglichen Teilen. Bei Geissberger-Kutschen findet sich die Nummer meist auf der Unterseite der Deckel des Staufaches unter dem Bocksitz. Meist ist die Nummer in Ölfarbe aufgepinselt, zuweilen auch in blauer Ölfarbe oder in Bleistift ausgeführt.



Abb. 70

Originale Nummer auf dem Deckel eines Geissberger Wagens.

Die Nummer kann auch auf den Achsschenkeln, den Radkapseln, dem Radschlüssel und anderen losen oder angeschraubten Teilen vorkommen.

Die höchste Nummer mit „5045“ weist der aufs Jahr 1913 datierte militärische Stationswagen auf. Auf's Ganze ergibt das eine Produktion von rund 5.000 Fahrzeuge in gut 50 Jahren oder umgerechnet durchschnittlich 100 Fahrzeuge in einem Jahr. Diese Zahl erscheint realistisch, zumal für längere Zeit eine Zahl von über 100 Mitarbeitern überliefert ist. Nach einer allgemeinen Faustregel kann für einen Mann etwa von der Produktion mindestens eines Luxuswagens im Jahr ausgegangen werden. Weil Geissberger auch viele einfache Gefährte produzierte, ist wohl ein etwas höherer Ausstoss pro Mann zu rechnen, als dies etwa bei Kauffmann der Fall gewesen ist.

Die durchschnittliche Zahl von etwa 100 Wagen pro Jahr kann nun wieder – wegen der Konjunktoren und anderer Parameter – nicht einfach auf die ganze Produktionszeit linear umgelegt werden. Nach den bisherigen Forschungsergebnissen wird von folgendem Ausstoss von Geissberger-Wagen ausgegangen: In der Anfangszeit nach 1858 wurden in der kleinen Werkstatt zunächst etwa 20 Wagen pro Jahr produziert. Nach 1870 und dem Bezug der neuen Fabrik kam es zu einer Steigerung auf circa 50 Fahrzeugen pro Jahr. Diese Zahl konnte in der prosperierenden neunziger Jahren auf 100 und mehr Fahrzeuge gesteigert werden. In der Boomzeit um die Jahrhundertwende wurde eine Spitze von rund 200 Gefährten pro Jahr erreicht. Die Zahl der neuen Kutschen sank dann in der Spätzeit der Fabrik bis um 1910 wohl wieder unter die Produktionszahl von 100 pferdegezogenen Fahrzeugen (und einer entsprechenden Verlagerung auf den Automobilssektor).

Die ansteigenden Produktionsnummern korrespondieren mit ganz wenigen Ausnahmen mit den oben genannten Namenswechseln. Ein guter Fixpunkt zur Datierung der Nummernfolgen ist die Umwandlung der Wagenfabrik im Jahre 1896 in eine Kommanditgesellschaft und damit einhergehend die Umbenennung in „Geissberger & Cie.“, auch auf den Radkapseln.

Alter Datierungsschlüssel für die Frühzeit

Der alte Datierungsschlüssel der Produktionsnummern, wie er im Buch von 2006 publiziert worden ist, ging davon aus, dass Geissberger bei Bezug seiner ersten eigenen Werkstatt 1858 mit der fortlaufenden Nummerierung seiner Produkte begonnen hat. Das ergab folgende Zuweisungen:

- 1 = circa 1860 (eigene Werkstatt)
- 50 = circa 1865
- 350 = circa 1870 (neue Fabrik an der Wiesenstrasse)
- 400 = circa 1875
- 850 = circa 1880
- 1050 = circa 1885 (1887 treten Söhne ein)
- 1350 = circa 1890
- 1500 = circa 1891
- 1650 = circa 1892
- 1800 = circa 1893
- 1900 = circa 1894
- 2000 = circa 1895
- 2100 = circa 1896 (Gründung der Kommanditgesellschaft 1896)

Neuer Datierungsschlüssel

In den Jahren 2015/16 ergaben sich im Rahmen der Vorbereitungen zu dieser Studie zwei neue Fixpunkte.

Die Geissberger-Fotografie des Jagdphaätens von S. 118 zeigt eine Nummer um 2000 (mutmasslich 2177). Dieser wurde wohl 1894 gebaut. Das stützt die Datierung der Wagen mit Nummern um 2000 in die Zeit um 1895.)

Ein Landauer in der Sammlung von Toni Meier mit der Nummer 593 soll glaubhaft auf das Jahr 1886 datiert sein und die Coach von Georg Page mit der Nummer 662 muss einige Jahre vor 1889 (Abreise desselben in die USA) entstanden sein (vielleicht identisch mit dem Omnibus-Break an der Landesausstellung 1883?). Damit ergab sich eine Differenz von etwa 10 Jahren zum älteren Datierungsschlüssel. Diese Differenz wurde aufgelöst durch die Annahme, dass J.C. Geissberger beim Bezug der selbst erstellten Fabrik 1870 an der Wiesenstrasse erst oder wieder systematisch Nummern beginnend mit 1 vergeben hat (und das „J.C.“ auf den Kapseln weggelassen hat?). Für diese Annahme spricht, dass gewisse frühe Nummern doppelt vorkommen, so etwa die Nummer 246 an zwei verschiedenen Kutschen.

Die neuen Resultate und Überlegungen ergeben folgende neue Zuweisungen bis zum Fixpunkt 1896:

1 bis x mit Kapseltyp 1 = 1858 bis 1870

- 1 = 1870 (50 Fahrzeuge pro Jahr) mit Kapseltyp 2 oder 3
- 250 = 1875
- 500 = 1880
- 662 = 1883 ? (Omnibus-Break an der Landesausstellung für G. Page?)
- 750 = 1885
- 1000 = 1890 (200 Fahrzeuge pro Jahr)
- 1500 = 1893
- 2000 = 1895 (Boom)
- 2200 = 1897

Die folgenden Zuweisungen bleiben:

- 2200 = circa 1897 (Kommanditgesellschaft: „& Cie.“; Kapseltyp 4)
- 2380 = circa 1898
- 2550 = circa 1899
- 2850 = circa 1900

3050 = circa 1901 (Übernahme durch die Söhne „C. & R.“; Kapseltyp 5)

3250 = circa 1902

3500 = circa 1903

3750 = circa 1904

4000 = circa 1905

4150 = circa 1906

4300 = circa 1907

4450 = circa 1908

4600 = circa 1909

4750 = circa 1910

4900 = circa 1911

5000 = circa 1912

5045 = 1913

5200 = circa 1914

5300 = circa 1915

5600 = circa 1920.

Nicht ausgeschlossen ist, dass die Fahrzeuge mit der ausdrücklichen Signatur „J.C. Geissberger“ vor 1870 entstanden sind und mit dem Bezug der eigentlichen Fabrik erst die Kapseltypen 2 und 3 (ohne „J.C.“) eingeführt worden sind.

Es ist zu vermuten, dass ältere Signaturen auch bei jüngeren Wagen vorkommen, aber nicht umgekehrt, also ältere Teile wiederverwendet wurden.

Der Blick auf die erhaltenen Fahrzeuge mit ersichtlicher Produktionsnummer zeigt, dass etwa gleich viele Wagen mit Kapseltyp 2 wie mit Kapseltyp 4 existieren, obwohl Typ 2 nach obiger Annahme während fünfzehn Jahren vergeben worden sein soll, Typ 4 aber nur während vier Jahren. Offenbar wurde in der Boomzeit in den Jahren vor 1900 viermal mehr produziert als in der Zeit zuvor. Dafür spricht die oben genannte Quelle von 1901 mit der Nennung von 300 neuen Fahrzeugen pro Jahr. Ein Boom eben, den Geissberger zum Bau und Bezug der grossen Fabrik verleitete, die sich schliesslich für den Kutschenbau als zu gross erwies. (Dazu kommt, dass jüngere Wagen – weil weniger lang eingesetzt und damit besser erhalten – bessere Chancen zum Überleben hatten als ältere.)

Die Charrette anglaise von Beat Niederberger mit Kapselgravur 3 zeigt auf dem zugehörigen Radschlüssel die Zahl 1893. Dies könnte entweder die Produktionsnummer sein oder das Entstehungsjahr. Für das zweite spricht die Tatsache, dass genau dieses Modell erstmals 1893 in Paris publiziert worden ist (siehe unten).

Erhaltene Fahrzeuge mit bekannter Nummer (Stand 2017)

Meist mit Kapseltyp 1 (J.C. Geissberger à Zurich), aber auch schon mit Kapseltyp 2

29 Siamesen-Phaëton ex Meggenhorn in Rothenburg

48 Victoria Duc im Handel 2015 ex Kloster Disentis

63 Break Robert Sallmann

190 Spider Thomas Würgler

193 Siamesen-Phaëton Kiener in Bühl BE

198 Schlitten Ryser

199 Siamesen-Phaëton Typ B Jacques Butz

Meist mit Kapseltyp 2 (Geissberger à Zurich), aber auch schon mit Typ 3

236 Siamesen-Phaëton Typ A im Aargau ex Toni

246 Wagonnette in Rothenburg

286 Break Holenstein (Burgdorf)

317 Glas-Landauer

441 Siamesen-Phaëton Typ B Holenstein

593 Landauer Toni Meier

606 Schlitten G. Holenstein (Burgdorf)

662 Coach Rothenburg

719 Victoria-Duc Walder

730 Siamesen-Phaëton Rothenburh ex JAGO

806 Schlitten G. Holenstein

833 Phaëton ex FLAWA

843 Break de chasse Butz

846 Landalet Wehrli

884 Duc Hagen

895 Spider Erica Lamprecht

896 Chaise ex Schafhauser (Typ 3)

906 Wagonnette Wirth in Interlaken

926 Klapp-Phaëton Sporädli

941 Gelbe Wagonnette Knüsel

Meist mit Kapseltyp 3 (Geissberger Zurich)

1208 Victoria-Duc Knüsel

1210 Victoria-Duc ex Jedele

1893 Charrette Niederberger (oder Jahr)

2171 Jagdwagen Huber
2176 Wagonnette Portman
2178 Wagonnette im Handel
2280 Victoria ehemals bei Toni Meier
2182 Break Sammlung T. Meier
2186 Glas-Landauer J. Butz

Meist mit Kapseltyp 4 (Geissberger & Cie. Zürich)

2185 Char-à-bancs ex Sammlung Schedle
2262 Schlitten AF
2290 Phaëton Rothenburg ex Haldimann
2298 Glaslandauer Ch. Hostenstein
2352 Siamese Bally in Rothenburg
2360 Phaëton mit Dach Haldimann
2399 Siamese AF
2424 Landauer Wachter
2478 ein Break mit der verdeckten Nummer 2478
2556 Wagonnette ex Sammlung Schedle
2460 Landauer R. End (Nr. nur teilweise lesbar)
2576 Victoria ex Saxer (nur auf dem Schlüssel, aber original)
2581 Wagonnette 2015 im Handel ex Bernbiet
2619 Phaëton Max Häusermann
2621 Jagdwagen Wachter
2776 Mylord Fischer
2785 Dogcart Frei
2789 Klapp-Phaëton Jacquers Butz ex Hofer
2806 Phaëton Frei
2820 Phaëton ex Bühler Uzwil
2889 Cart Saxer
2910 Kleine Victoria ex Kanton Schwyz
2911 Mylord ex Sammlung Otto Fischer, jetzt Rothenburg
2917 Zweirad Rothenburg ex Haldimann
2941 Dogcart EMPFA
2944 Grosse Wagonnette in der Sammlung Sallmann
3026 Landauer Boswil
3137 Landaulet Winzeler
3436 Charrette anglaise Niederberger

Meist mit Kapseltyp 5 (C. und R. Geissberger)

3251 Break de chasse Holdener
3260 Siamesen-Phaëton Wüthrich
3363 Vierrad-Dogcart EMPFA
3533 Siamesen-Phaëton Kaufmann
3596 Landauer Kiener (Kapseltyp 4)
3680 Krankenwagen von Uster
3828 Phaëton Toni Heizmann
3873 Charrette Hagen
3880 Vierraddogcart Emanuel Schmid
5045 Stationswagen von 1913

8. Produktepalette und Besonderheiten

Von Geissberger wurde das ganze Spektrum vom Fourgon bis zum großen Break de chasse und sogar eine Art Coach, gebaut. Er war – wie erwähnt – auch ein marketingorientierter Unternehmer, der den Markt im Fahrzeugbereich sehr genau analysierte. Als Omnibusse verlangt wurden, baute er solche, als die Nachfrage nach Geschäftswagen grösser wurde, bediente er auch diese Kundschaft und als Strassenbahnen und Aufbauten für Automobile aufkamen, stellte er auch hier rechtzeitig die Weichen in neue Richtungen. An diesen marktorientierten Grundsatz hielten sich auch die Söhne des Gründers. C. und R. Geissberger produzierten im frühen 20. Jahrhundert weiterhin gewerbliche Fahrzeuge sowie Sanitätswagen und sogar militärische Fahrzeuge.

Im Katalogteil finden sich Wagen zu allen wichtigen „Produktionsperioden“ der Wagenfabrik Geissberger. Bedeutende frühe Wagen aus der Zeit von J.C. Geissberger als alleiniger Patron sind:

- Coach(Break-Omnibus)
- amerikanischer Phaëton
- Siamesen-Phaëton.

Repräsentative Modelle der mittleren Perioden, als der Vater mit den Söhnen zusammen arbeitete, sind:

- Landauer
- Victoria-Duc
- Break de chasse.

Gute Vertreter der späten Periode, als die Söhne den Betrieb führten, sind:

- Mylord
- Klapp-Phaëton
- Krankenwagen.

Vorbilder

Nach welchen Vorbildern arbeitete Geissberger? Sicherlich beeinflussten ihn seine Lehrmeister in Frankreich, Deutschland und in der Schweiz. Als um 1850 Johann Caspar Geissberger seine eigenständige Tätigkeit begann, fassten – wie schon erwähnt – nach amerikanischer Art hergestellte Kutschen in Europa zunehmend Fuss. Diese Entwicklung prägte Geissberger zeit lebens. Er verwendete für schweizerische Verhältnisse früh amerikanisches Hickoryholz, vor allem für die Räder. Sein der Nummer nach frühester erhaltener Wagen ist wohl nicht zufällig ein Phaëton leichter Bauweise. In der Carrosserie Geissberger wurden bis in die Spätzeit Tafel- und Rotondensitze zusätzlich mit Eisengalerien versehen. J.C. Geissberger baute im Vergleich zu Kauffmann generell weniger häufig schwere französische Modelle als vielmehr leichte Wagen, die auch auf dem Land über längere Strecken gute Dienste leisteten. Darunter befanden sich viele Kutschen für einspännigen Zug und demnach für eine Kundschaft, die sich nur ein Pferd leisten konnte.

Amerikanischer Einfluss bei einzelnen Wagen

Wie schon S. 15f. ausgeführt, sind den Fahrzeugen J.C. Geissbergers deutliche amerikanische Einflüsse abzulesen. Dies ist mir schon 2006 aufgefallen, die Weiterarbeit am Thema während der letzten Jahre hat diesen Eindruck wesentlich verstärkt. Der amerikanische Einfluss zeigt sich bei Geissberger besonders ausdrücklich an Produkten der Frühzeit, etwa am Schlitten Nr. 198 oder ganz deutlich am Spider Nr. 190. Der letztere Wagen, wohl kurz nach 1870 entstanden, ist vom amerikanischen Buggy beeinflusst, wurde aber mit einem europäischen Gestell (kleineres Vorderrad und Passage am Kasten) kombiniert. Somit konnte das Fahrzeug enger gewendet werden, was auf den Wegen der Schweiz wichtiger war als auf den breiten Strassen Amerikas.



Abb. 71
Spider Nr. 190 mit amerikanischem Dach.



Abb. 72
Amerikanischer Buggy von 1862 mit ähnlichem Kasten und Halbverdeck wie der Geissberger-Spider Nr. 190.
(Berkebile 1978, S. 51)

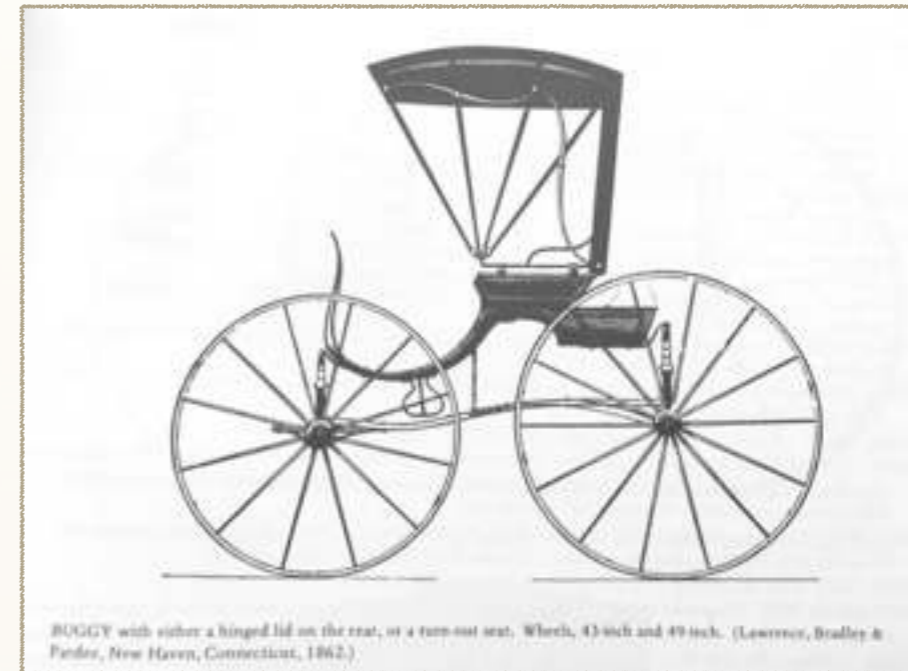
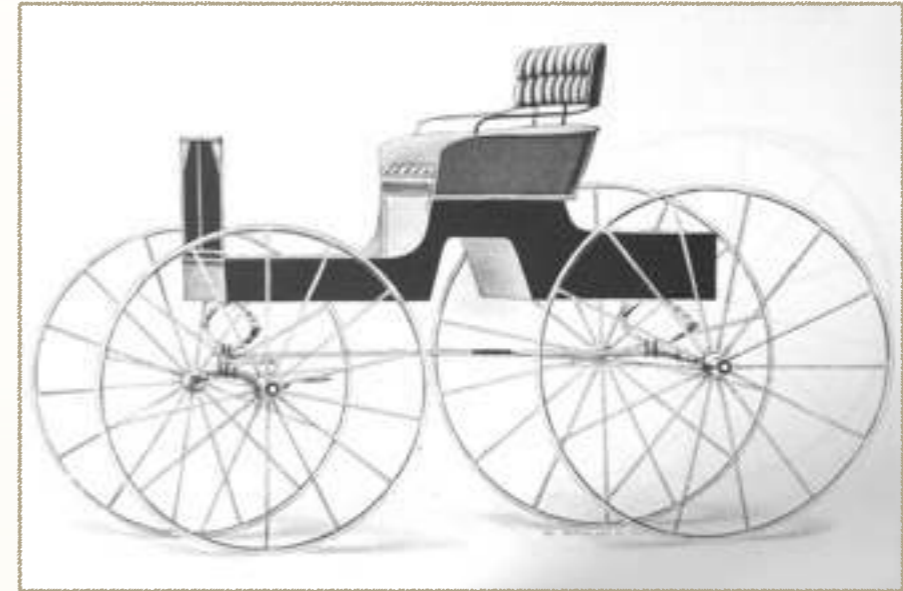


Abb. 73
Amerikanische Parallelen zum Geissberger-Spider mit kleiner Box hinten.
Oben: „Runabout“ der Michigan Buggy Company mit kleiner Passage. Schwarzer Kasten mit grünem Tafelsitz und Linierung in Karminrot oder gelb.
Unten: „Coal-Box Buggy. Dieses Modell war 1866 in New York das modernste Modell (Aus New York Coach-makers Magazine Dezember 1866 und Berkebile 1977)

Der amerikanische Einfluss ist bei Geissberger nicht nur beim Stil der Wagen zu belegen, sondern auch bei manchen Details an den Fahrzeugen selbst sowie auch bezüglich den verwendeten Materialien und eingesetzten Maschinen (siehe oben). Vermutlich importierte J.C. Geissberger ganze Kästen oder sogar ganze Fahrzeuge aus den USA, um sie – etwas abgeändert – auf dem Schweizer Markt abzusetzen.

Hinter den amerikanischen Einflüssen auf den europäischen und auch schweizerischen Wagenbau steht eine grössere Geschichte. In Amerika war der Markt für Kutschen grösser als in Europa und dementsprechend der Preisdruck. Hier entwickelte sich das, was später für die Automobilproduktion ausschlaggebend wurde, die rationellere Produktion mit Hilfe von neuen Maschinen bis hin zur seriellen Fertigung bei gleichbleibender höchster Qualität.

Besonders augenfällig ist der amerikanische Einfluss auf das grösste Erfolgsmodell von Geissberger, den Siamesen-Phaëton. Das früheste erhaltene Exemplar der Zeit um 1870 weist mehrere amerikanische Elemente auf, etwas abgeschwächt die späteren Exemplare.



Abb. 74
Siamesen-Phaëton Nr. 29 der Zeit um 1870.



Abb. 75
Amerikanische Parallele zum Siamesen-Phaëton der Zeit um 1860/70, ein Doppel-Phaëton oder Cabriolet aus der Zeit um 1867. Solche Modelle waren in den USA um 1870 sehr häufig (Berkebile 1977, Nr. 128)

Amerika begann denn europäischen Markt in der zweiten Hälfte des 19. Jh. mit importierten, günstigen Fahrzeugen zu beeinflussen. Europäische Berichte, etwa über Weltausstellungen, sind voll von Rapporten über Fortschritte in den USA. Zum Teil waren die Wagen mit dem nordamerikanischen Hickoryholz leichter und doch stabiler als europäische Wagen gebaut. Der amerikanische Einfluss ist bei J.C. Geissberger so stark, dass man sich fragt, ob derselbe – wie viele andere europäische Wagenbauer auch – sich selbst in den Vereinigten Staaten umgesehen hat. Das ist nicht auszuschliessen, aber auch nicht zu belegen. Die Tatsache, dass ein Aufenthalt in Übersee im Nachruf nicht erwähnt wird, spricht eher dagegen. Es gab in Europa genug Gelegenheit, sich über den amerikanischen Wagenbau zu orientieren. Auf den in Europa veranstalteten Weltausstellungen wurden regelmässig amerikanische Wagen ausgestellt und europäische Fachzeitschriften berichteten ausführlich und im Detail über Neuerungen aus den Vereinigten Staaten.

Die Amerikaner beackerten den europäischen Markt übrigens systematisch, um ihre Produkte und Materialien abzusetzen. So mussten die in Europa tätigen Diplomaten regelmässig nach Washington berichten, wer und wo amerikanische Produkte erwarb oder sich dafür interessierte. Die Resultate wurden publiziert in so genannten „Consular Reports“. In der Ausgabe von 1895 wird erwähnt, J. Geissberger habe sich nach amerikanischen Holzbearbeitungsmaschinen erkundigt

Mr. J. Geissberger, a carriage manufacturer of this city, desirous of enlarging his plant, requested me to supply him with the addresses of American wood-working machinery factories. I gave him such addresses as I could obtain. He corresponded with several firms, obtained catalogues and price lists, and he now informs me that he is getting ready to order about 25,000

Der Import von ganzen Fahrzeuge oder Kästen aus Amerika ist mit grosser Wahrscheinlichkeit bei einzelnen Schlitten anzunehmen. Konkret trifft dies beim Modell Albany Cutter mit seinen stark gewölbten Paneelen zu.



Abb. 76
Importierter Albany Cutter mit von Geissberger erhöhter Rückenpartie und angefügter Sitzpritsche.



Abb. 77
Klassischer Albany Cutter, wie er in Amerika des 19. Jahrhunderts weit verbreitet war.

Eindeutige französische Einflüsse

Die Spitzen der Wagenfabrik Geissberger haben sich – wie alle Schweizer Wagenbauer – auch stark an französischen Vorlagen orientiert. Ganz praktisch lernten sie solche auf ihrer Wanderschaft kennen und hatten französische Zeitschriften wie „Le Guide du Carrosserie“ oder „La Carrosserie Française“ abonniert. Dies zeigt exemplarisch die Modellreihe der schweren Charrettes von Geissberger, die man in der Schweiz wohl Dogcart nannte.



Abb. 78
Charrette anglaise von Geissberger
(Sammlung Beat Niederberger)

Die Charrete anglaise von Beat Niederberger und drei weitere fast identische erhaltene Wagen gehen eindeutig auf Vorlagen aus der letzteren Zeitschrift zurück. Diese publizierte am 15. November die unten stehende Zeichnung samt Kommentar (erfolgreiches Modell, Zug direkt auf Achse usw.).

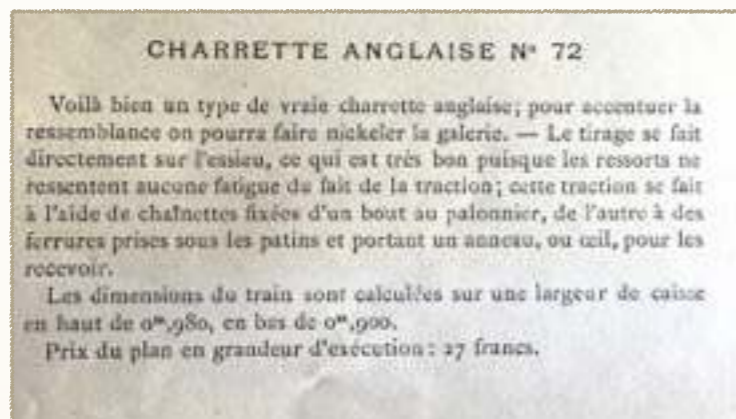
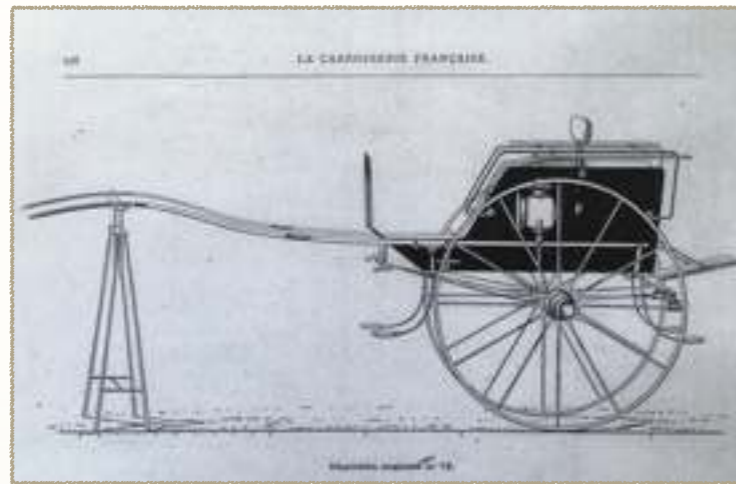


Abb. 79

Zeichnung Nr. 72 aus der Pariser Zeitschrift „La Carrosserie Française“ von 1893 einer Charrette anglaise, wie sie die Wagenfabrik Geissberger mehrfach und über Jahre nachgebaut hat.

In einem weiteren Kommentar wird darauf hingewiesen, dass der Plan im Massstab 1:10 des Seitenrisses, der Unterseite und des Schnitts des Wagens bei der Redaktion sehr oft gekauft wurde. Das machte offenbar auch Geissberger. Dies entdeckte Reinhold Trapp, der einen solchen Wagen besitzt und die Masse nachgeprüft hat; sie sind identisch. Er vermutete sogar, dass Geissberger solche Wagen „en blanc“ eingekauft hat. Das halte ich eher für unwahrscheinlich, denn einige Details wie die Auftritte sprechen eindeutig die Handschrift Geissbergers; eher wäre ein Einkauf von Kästen zu denken.

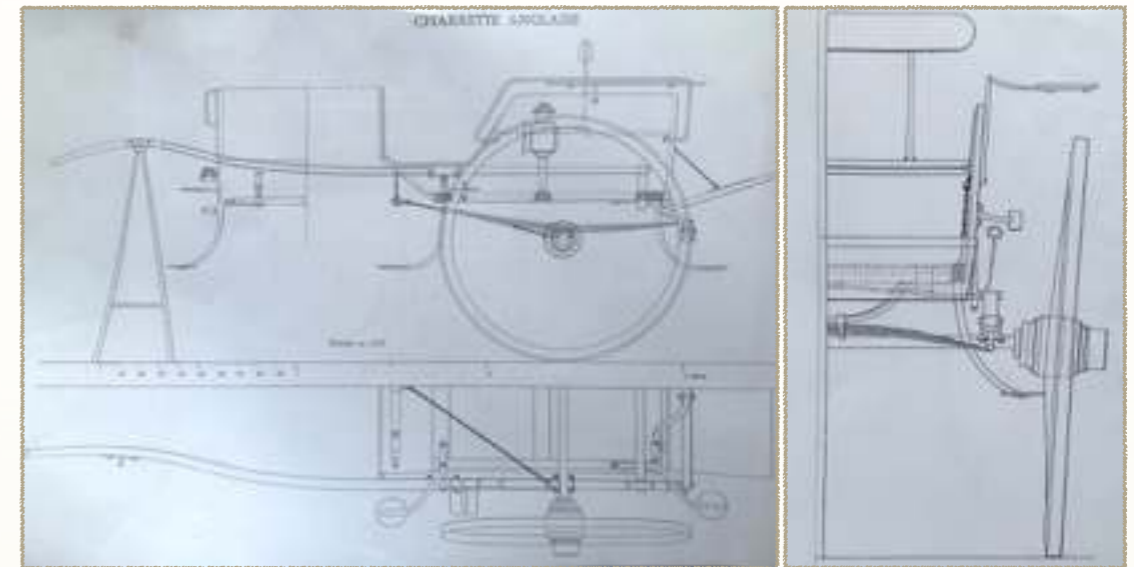


Abb. 80

Plan im Massstab 1:10 der Charrette Nr. 72 aus der Fachzeitschrift „La Carrosserie Française“ von 1893.

Besonderheiten an Geissberger-Fahrzeugen

Geissberger-Wagen zeigen an verschiedenen Modellen wiederkehrende Macharten. Dazu gehören betont einfache Schnitzereien an den Gestellhölzern (sog. Schnörkel). Typisch sind für die Frühzeit Auftritte mit Lamellen, dann tellerförmige, kreisrunde Auftritte, oft mit aufgeschweissten oder mit dem Meissel herausgehauenen Erhebungen. Im Gegensatz zu anderen Fahrzeugherstellern scheinen die Auftritte nicht bei Zulieferern eingekauft, sondern selbst hergestellt worden zu sein. Die Lamellen sind dabei nicht einfach eingeschweisst, sondern in Schlitzen verankert. Die Eisenteile sind an Geissberger-Wagen überhaupt stets perfekt überfeilt, wie das bei kaum einem anderem Wagenbauer der Schweiz beobachtet werden kann. J.C. Geissberger verwendete, wie erwähnt, früh amerikanisches Holz, baute gerne neue Patentteile in seine Wagen ein und hatte offenbar Freude an komplizierten technischen Lösungen wie zum Beispiel an knickbaren Bremshebeln mit spezieller Entsperrung. Für die Siamesen-Phaëtons wurden sehr feine, französische Federn eingekauft, die auf den Achsen nur aufgeschraubt, nicht mit Bändern verbunden wurden. Auch die Achsen waren bei Geissberger oft leicht dimensioniert. Die Vordergestelle leichter Wagen wurden früh oft ganz aus Eisen gefertigt.



Abb. 81
Frühes Merkmal von Geissberger-Wagen: Auftritt mit Lamellen.



Abb. 82
Spätes Merkmal von Geissbergerwagen: tellerförmige Auftritte.

Bei Sportwagen aus der Carrosserie Geissberger stehen die Räder vom Kasten oft stärker ab als bei anderen Wagenbauern (grössere Distanz der Achsen zwischen der Federplatte und der Stossscheibe). Dies ergibt drei Vorteile: ein leichtes (amerikanisches) Aussehen des Wagens, eine breite Spur und es erübrigte sich die Notwendigkeit von Kotflügeln. Der Nachteil war, dass ausserhalb der stark vorstehenden Räder kaum mehr Aufstiegstritte angebracht werden konnten. Dieses Problem wurde gelöst, indem die Fusstritte zwischen Kasten und Rädern platziert wurden. Bei gewissen Geissberger-Wagen konnte man nur dann vorne bequem aufsteigen, wenn das Vordergestell leicht eingeschlagen wurde. Eine Spezialität von Geissberger waren „Caoutchouc-Bandagen“ für die Räder, vor allem die „Bandes Kelly“. Bei den Sattlerarbeiten fällt die häufige Verwendung von braunem Schweinsleder bei sportlichen Geissberger-Wagen auf, oft in Kombination mit grauem Tuch. Dazu kam generell die freie Kombination von Leder und Tuch am gleichen Wagen.

Das Gemeinsame vieler Hauptmodelle Geissbergers waren neben den schon erwähnten Galeerien und hohen (oft mit stark versetzten Speichen ausgerüsteten) Rädern die Verwendung von

zierlichen, schnittig geformten Kästen. J.C. Geissberger war – unter internationalem Blickwinkel – ein weniger klassischer Stylist als E. Kauffmann, wenn in Zürich auch die ganze Palette klassischer Wagen entstand.

Exklusive Einzelanfertigungen gehörten durchaus zur Arbeit der Geissbergerschen Fabrik, wie der erhaltene Vierrad-Dogcart. Dazu kamen recht elegante und sehr durchdacht konstruierte Schlitten.

Höchst wahrscheinlich verkaufte Geissberger auch rohe Kästen oder ganze Wagen „en blanc“ an andere Wagenbauer beziehungsweise Schmiede, Wagner und Sattler. Zu den namentlich bekannten Abnehmern gehörten wohl Ochsner in Zürich und Frey in Lenzburg oder Lanker in Frauenfeld.

Einige Kästen von Geissberger-Wagen sind nachweislich ganz aus Nussbaumholz gefertigt, was sonst eher selten vorkam.



Abb. 83
Bei den Radkapseln wurden oft gravierte Kupferhülsen auf die eigentlichen Kapseln aus Bronze aufgelötet. (Sammlung Toni Meier)

Geissberger verwendete für seine Wagen neben dem schon erwähnten Hickoryholz relativ früh viele Eisenteile für die Gestelle. Oft wurden die grösseren, feinen Räder mit 14 und 16 Speichen hergestellt (statt der üblichen 12 und 14 Speichen). Die von Geissberger unter amerikanischem Einfluss gefertigten Modelle wurden auf die speziellen Bedürfnisse in der Schweiz abgestimmt. Dazu gehörten vor allem viele Exemplare vom leichten Typ des Phaëton mit gleich gestalteten Bänken und umsteckbaren Halbverdecken (vom Kutscher und vom Herrn oder der Dame zu fahren), der in der Schweiz vor allem „Siamesen-Phaëton“ genannt wurde. Der Erfolg dieses Modells hing mit der gesellschaftlichen Situation in der damaligen Schweiz zusammen. Im Gegensatz zum städtischen Bürgertum gab es auf dem Land weniger Familien,

welche ständig auf einen Kutscher zurückgreifen konnten. Viele Fabrikanten liessen sich nur unter der Woche vom Fuhrmann des Betriebes fahren und nahmen am Wochenende für den Familienausflug die Leinen selbst in die Hand. Dabei sollte eben ein- und derselbe Wagen eingesetzt werden können; unter der Woche liess der Herr von hinten durch den Angestellten kutschieren, am Wochenende betätigte er sich als Sportfahrer vom Kutschbock aus. Auch für Pferde „à deux mains“ waren leichte Geissberger-Wagen sehr geeignet.

Bezug von Materialien von Dritten

Wie andere Schweizer Wagenbauer bezog auch Geissberger die meisten seiner Achsen bei Lemoine und Vermot in Frankreich. An Geissberger-Wagen sind aber auch solche von Bail, Pozzy & Cie. und Réméry, Gauthier & Cie. belegt. Auch Federn wurden aus Frankreich bezogen. Neben den Gummireifen von Kelly sind auch Radgummi von Pirelli belegt.



Abb. 84

Gummireifen mit originaler Signatur an einem Geissebrger-Wagen.

Geissberger hat nicht nur Wagenkästen an Dritte verkauft, wie oben beschrieben, sondern solche auch von Dritten bezogen. Dies dürfte in Zeiten hoher Bestellungseingänge erfolgt sein, als die eigene Kapazität in der Kastenschreinerei erreicht war. Dies war in der Zeit um 1900 durchaus üblich.

Der Kasten des Landauers Nr. 593 entstand offenbar in Paris. In den Auftragsbüchern des Kastenschreiners Kölz in Basel sind wiederholt Lieferungen an die Firma Geissberger verzeichnet, so in den Jahren 1905/06 Kästen für Landauer, Break, Duc und Phaëton!



Abb. 85

Auszug aus dem „Hauptbuch“ des Kastenmachers Julius Kölz in Basel mit Nennung von Rohkästen an „C. & R. Geissberger“ in Zürich.

Laternen

Geissberger bevorzugte zu seinen Wagen relativ kleine Laternen, die oft nicht signiert waren. Das hing wohl wiederum mit dem amerikanischen Einfluss zusammen; amerikanische Wagen hatten entweder keine oder eher kleine Lampen. Alte Bilder zeigen, dass Geissberger auch spezielle Laternen bevorzugte, nämlich solche ohne Seitengläser. Das zeigen die Originalaufnahmen des Spiders von Adelheid Page ebenso wie der Siamesen-Phaëton von Schloss Goldenberg oder die alte Aufnahme eines amerikanischen Phaëtons.



Abb. 86

Typische Laternenform für einen sportlichen Wagen von Geissberger.

Kundschaft

Die Kundschaft der Firma Geissberger verteilte sich nach den bisherigen Kenntnissen auf drei Gruppen:

1. Aufträge von Betrieben wie Hotels, Gemeinden oder dem Militär für Omnibusse, Krankenwagen und Fourgons sowie andere gewerbliche Wagen.
2. Aufträge von sehr vermögenden Privatkunden (Industrielle und Bierbrauer sowie reiche Erben) wie George Page oder Arnold Vogel-Koller von Schloss Goldenberg für teure Sport- und Stadtwagen.
3. Aufträge von Privatkunden der Oberschicht wie Fabrikanten, Müller, Tierärzte usw. für leichte Luxuswagen.

Dazu kamen einfachere Wagen, wie Breaks, Chaisen oder Victorias, etwa an Landwirte mit grösseren Betrieben.

Nach den Angaben, wie sie im folgenden Katalog zu finden sind, rekrutierten sich viele Käufer von Geissberger-Wagen aus der im 19. Jahrhundert neuen (neureichen) Gruppe der Inhaber von kleinen und mittleren Industriebetrieben. Sie schätzten vor allem die multifunktionalen, leichten Modelle wie Break-Wagonnette oder Siamesen-Phaëton, die sie mit den betriebs-eigenen Gespannen von Angestellten fahren lassen oder (am Wochenende) selber lenken konnten.

Bref: Geissbergers leichte und modern gestaltete Fahrzeuge passten gut in die neue Zeit mit ihren gesellschaftlichen Aufsteigern!

„Zeichnungen und Photographien zu Diensten“

Ein Katalog seiner Erzeugnisse, wie ihn etwa Heimburger in Basel herausgab, konnte für die Wagenfabrik Geissberger trotz intensiver Suche nicht gefunden werden. Aber auf Inseraten findet sich die Bemerkung „Zeichnungen und Photographien zu Diensten“ (vgl. Abb. 51). Mittlerweile ist klar, was damit gemeint war. Von den fertigen Kutschen und Schlitten, später auch von den Automobilen, liess man die fertigen Fahrzeuge fotografieren und von den Glasplatten-Negativen mehrere Abzüge herstellen, die dann den Kunden vorgelegt oder abgegeben wurden. Solche Bilder sind in Staub 1924 abgedruckt, fanden sich auch im Nachlass Kölz, Basel und dazu kommen Bestände im Archiv von Historic Schlieren, auch von älteren Fahrzeugen, die noch in Zürich an der Wiesenstrasse aufgenommen worden waren. Das grösste Lot solcher Aufnahmen stammt vom S. 29 genannten Jürg Harry Meyer. Diese Aufnahmen

tragen auf der Rückseite meist den blauen Stempel „Schweiz. Wagen- und Wagonsfabrik A.G. – vormals Geissberger & Cie.,“. Sie stammten demnach aus dem ehemaligen Fabrikarchiv in Schlieren. Die meisten darauf abgebildeten Wagen gehen nach den darauf erkennbaren Kapselmarkierungen – „meist „GEISSBERGER ZURICH“ – auf die Produktionszeit zwischen 1895 und 1896 zurück. (Offenbar kam also mindestens ein Set älterer Abzüge in die neue Fabrik.) Diese originalen Abzüge sind auf der Rückseite in alter Handschrift in schwarzer Tinte mit sachkundigen Bezeichnungen versehen, die im Katalog jeweils zitiert werden. Sie geben erstmals einen Einblick, welche Modell- und Typenbezeichnungen in der Carrosserie Geissberger gängig waren, etwa „Americaine“ für den Siamesen-Phaëton.

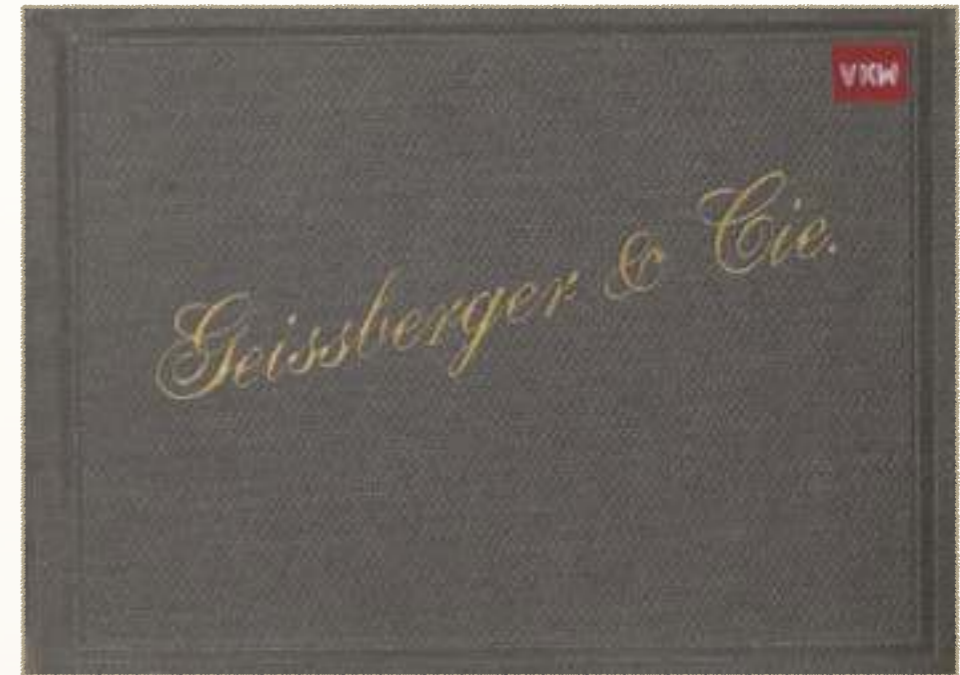


Abb. 87

Einband für Fotografien selbst produzierter Fahrzeuge der Firma Geissberger & Cie. (Historic Schlieren)



Abb. 88
Originale Fotoabzüge von Geissberger-Fahrzeugen.
Oben: Kalesche- und Vis-à-vis-Schlitten.
Rechts: Sechs Wagenmodelle.
(Historic Schlieren und Staub 1924)

Im Jahre 2016 war die Reproduktion des folgenden Blatts im Handel. Es zeigt einen eher späten Spider-Phaëton mit einem Pferd. Darauf steht oben unleserlich ein Name und unten „Franz Maier 1925“ daneben „b. Carrosserie Geissberger“. Demnach könnte das Blatt aus dem einst sicherlich grossen Fundus von Vorlagezeichnungen stammen und vielleicht von einem Angestellten namens Maier nachträglich markiert worden zu sein.



Abb. 89

Kopie einer Zeichnung mit Spider und Pferd und der späteren Notiz „Franz Maier 1925“ und „Carrosserie Geissberger“.



Abb. 90

Inserat von 1908 der Geissberger-Söhne, die nach wie mit Sportkutschen warben.

Statistische Auswertung der erhaltenen Fahrzeuge

Die Statistik der erhaltenen Modelle bestätigt, dass Geissberger viele einfacheren Wagen wie Victorias oder Breaks (Wagonnette) gebaut hat, aber auch manche teure Sportwagen. Diese machen rund die Hälfte der erhaltenen Fahrzeuge aus, vor allem verschiedenen Typen von Phaëtons. Das Modell Siamesen-Phaëton/Américaine ist dabei der der Spitzenreiter. – Geissberger war offenbar *der* Sportwagenhersteller der Schweiz gewesen!

Interessant ist der Vergleich dieser Zahlen mit den erhaltenen Typen der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe. Dort ist der Anteil an Coupés und Mylords deutlich höher, weil offensichtlich jene Wagenfabrik mehr schwere und formelle Stadtwagen produziert hat als Geissberger. Bei den Landauern allerdings sind die Zahlen wieder ähnlich; Geissberger scheint ein beliebter Lieferant von Landauern gewesen zu sein. Bei den Victoria-Ducs steht wieder Geissberger im Vordergrund. Dieses multifunktionale Fahrzeug (ohne Bock wie eine Chaise zu fahren, mit wie ein Mylord), war kein standesgemässes Fahrzeug in der Stadt, aber von der Funktion her ersetzte dieses Modell in ländlichen Gegenden durchaus den Mylord. Geissberger hat sicher viel mehr einfache Break-Wagonnetten, schweizerdeutsch „Breggli“ genannt, gebaut als Kauffmann, der sich zu diesem Modell um 1900 kaum oder gar nicht mehr herabliess. Dafür baute er deutlich mehr schwere sechsplätzigige Jagdwagen.

Bei den Phaëtons ist der Unterschied überdeutlich. Kauffmann war beim sportlichen, von der Dame oder dem Herrn selbst zu fahrenden Stanhope-Phaëton führend. Solche baute Geissberger auch, er war aber eher der Spezialist für leichte Phaëtons, die man auch ohne Diener fahren konnte oder eben für den Siamesen-Phaëton. - Die Anteile an Zweiradwagen und Schlitten sind bei beiden etwa gleich, wobei auch hier Geissberger mehr leichte Modelle auslieferte als Kauffmann.

Die statistische Grundlage ist bei Kauffmann und Geissberger ähnlich (stand 2017). Deshalb wurden die Zahlen auf der folgenden Doppelseite nicht in Prozente umgerechnet. Geissberger kann ich 151 Fahrzeuge sicher zuordnen, bei Kauffmann 130. Hier drängt sich eine Frage auf: Warum haben sich aus der Basler Carrosserie, die insgesamt weniger als die Hälfte Wagen als Geissberger (um 5 000) produziert hat, prozentual mehr Fahrzeuge erhalten? Die Antwort ist wohl am ehesten: In Basel wurden mehr teure Fahrzeuge ausgeliefert als in Zürich und diese wurden eher weiter gebraucht beziehungsweise als aufbewahrungswürdig erachtet.

Der Vergleich zeigt als Hauptresultat: Die Wagenfabrik Geissberger baute über Jahrzehnte ein breites Spektrum von Wagen. Sie war in der Schweiz vor allem Markführer für leichte sportliche Modelle, die mit oder ohne Dienerschaft gefahren werden konnten.

KAUFFMANN, REINBOLT & CHRISTE (Bis 2017 130 erhalten Fahrzeuge erfasst.)

Kalesche	xxx
Coupé/Clarence	xxxxxxxxxx
Landauer/Landaulet	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Mylord	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Vis-à-vis	x
Victoria-Duc	xx
Chaise	
Break-Wagonette	xxxxxxxxxx
Jagdwagen/Break de chasse	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Jagd-Phaëton	xxxx
Stanhope-Phaëton	xxxxxxxxxxxxxxxx
Siamesen-Phaëton	
Andere Phaëtons	xxx
Derby Cart/Dos-à-dos	xxx
Vierrad-Dogcart	x
Zweiradwagen	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Schlitten	xxxxxx
Fourgon	

GEISSBERGER

(Bis 2017 151 erhaltene Fahrzeuge erfasst.)

Kalesche	
Coupé/Clarence	xx
Landauer/Landaulet	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Mylord	xx
Vis-à-vis	x
Victoria-Duc	xxxxxxxxxx
Chaise	xxxxxx
Coach	x
Break-Wagonette	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Jagdwagen/Break de chasse	xxxxxxxxxx
Stanhope-Phaëton	xxxxxxxxxx
Siamesen-Phaëton	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Andere Phaëtons	xxxxxxxxxxxxxxxxxxxx
Derby Cart/Dos-à-dos	xxx
Vierrad-Dogcart	x
Zweiradwagen	xxxxxxxxxxxx
Schlitten	xxxxxxxxxx
Fourgon	xx

9. Katalog der erhaltenen Kutschen und Schlitten

Im Folgenden werden alle erhaltenen Geissberger-Wagen vorgestellt, die mir in den letzten vierzig Jahren bekannt geworden sind. Dabei hat Emanuel Schmied in verdankenswerter Weise, wie einige andere Kutschenfreunde auch, mitgeholfen. Die verschiedenen Modelle repräsentieren dabei nicht den ganzen ehemaligen Bestand. Denn grosse Fahrzeuge, wie Omnibusse, wurden nach Ende der Pferdezeit eher zerstört als kleinere Privatwagen. Dasselbe gilt für Geschäfts- und Bockwagen. Sportwagen hatten, etwa wie Landauer auch, grössere Überlebenschancen weil sie im 20. Jahrhundert von Kavalleristen für den sportlichen Gebrauch oder als Hochzeitswagen länger in Gebrauch waren.

Den erhaltenen Exemplaren werden jeweils historische Fotografien der entsprechenden Modelle vorangestellt, wie sie sich – wie oben besprochen – im Archiv Historic Schlieren, in Privatarchiven und in einem Kaufangebot an das Schweizerische Landesmuseum in Zürich erhalten haben.

Fast alle erhaltenen Fahrzeuge wurden stark restauriert (mit falschen Linierungen usw.); darauf wird nicht speziell verwiesen, aber auf die (leider seltene) originale Erhaltung.

Die Texte unter den Bildern sind folgendermassen strukturiert:

Typ, Nummer und Kapseltyp

Kommentar

Besitzer in Klammern bei der Objektaufnahme und soweit bekannt Vorbesitzer („ex ...“).

Der Katalog beginnt mit den Stadt- und Familienwagen. Geissberger produzierte einige formelle Stadtwagen wie Coupés oder Mylords. Nicht selten scheint Geissberger Landauer der unterschiedlichsten Formen gebaut zu haben. Zu den „Longsellern“ von Geissberger gehörten die Modelle Victoria und Duc in verschiedenen Spielarten. Dabei sind viele Übergangsformen entstanden, von der städtischen echten Victoria, die wie ein Mylord zu gebrauchen war, bis zum leichten und kleinen Einspannerwagen, der sich kaum von der ländlichen Chaise unterschied. Bei den Chaisen gab es zwei Haupttypen, solche mit und ohne Türen.

Präsentation im Katalog

Die Fahrzeuge werden in folgender Reihenfolge der Modellgruppen und Modelle vorgestellt:

Stadt- und Familienwagen

- Coupé
- Landaulet
- Kalesche
- Landauer
- Mylord
- Victoria
- Chaise
- Break und Wagonnette

Sportwagen

- Jagdwagen
- Coach
- Spider
- Phaëton
- Derby-Cart
- Vierrad-Dogcart

Zweiradwagen

- Zweirad-Dogcart
- Charrette anglaise
- Cart

Kommerzielle Wagen

- Omnibus
- Fourgon

Schlitten

Innerhalb der Modelle erfolgt die Präsentation jeweils von den nachweislich frühen zu den nachweislich späten Wagen, gefolgt von nicht eindeutig zu datierenden Fahrzeugen.

Coupé



Foto eines Coupé 3/4, Originalabzug von Geissberger. Dasselbe Bild wurde auch im Buch Staub von 1924 abgebildet (hier Abb. 88), was belegt, dass die dort reproduzierten Bilder identisch mit Originalabzügen von Geissberger sind, dort allerdings freigestellt.



Coupé 3/4 mit Kapseltyp 2 (Achsen Lemoine 124377).

Der Wagen ist ähnlich dem vorangehend vorgestellten Wagen, aber nicht identisch (andere Türfalle und Kasten forme carrée). Originales Interieur (ausser Teppich). Alte Kautschukreifen.

(Beat Wirth, Interlaken ex Köbi Walder Grüningen)



Das Innere des vorangehend vorgestellten Wagens.



Details des vorangehend vorgestellten Wagens.

Landaulet



Landaulet Nr. 846 mit Kapseltyp 2.
Komplett originale Erhaltung. Monogramm W auf den Schlägen. Laternen zugefügt.
(Fritz Wehrli, Unter-Stammheim aus altem Familienbesitz der Wehrli-Mühle in Zürich-Stadelhofen)

Details des vorangehend vorgestellten Wagens.

Kalesche



Foto einer Kalesche; Originalabzug von Geissberger, hinten handschriftlich als „Droschke“ bezeichnet.

Wohl ältere Aufnahme der Zeit um 1870 mit frühem Typ einer Kalesche (Auftritte verziert, Schwanenhals-Federn hinten, Konstruktion des Verdecks mit nicht ganz ablegbarem Verdeck) Von diesem Typ hat sich kein einziges Exemplar erhalten.

Landauer

Nach den erhaltenen Fahrzeugen hat Geissberger viele Landauer gebaut. Bei diesem Modell Landauer waren die Erhaltungschancen grösser als bei anderen Stadtwagen, weil der Landauer zum typischen Hochzeitswagen des 20. Jahrhunderts wurde (und damit das Coupé ersetzte).

Die meisten Landauer von Geissberger sind lang und schwer gebaut (600 kg und mehr). Es kommen alle erdenklichen Kastenformen (forme carrée und forme ronde) sowie Zwischenformen vor.

Die frühen Landauer zeigen fast alle eckige Kästen, ob es sich um Glas- oder Leder-Landauer handelt.

Der Glas-Landauer mit fünf Scheiben war etwas schwerer (über 700 kg) und wohl auch teurer als der Leder-Landauer mit zwei Halbverdecken aus Leder. Die grössten Exemplare der Glas-Landauer wiesen einen Break-Bock auf (ohne Gardecrotte) auf (Bsp. S. 64 links unten). Anders als bei der Kalesche musste der Vorbau beim Glas-Landauer nicht demontiert, sondern konnte mittels Scharnieren abgelegt werden. Dafür konnte der mit entsprechendem Ausschnitt versehene Bocksitz mittels Scharnieren angehoben werden, um die drei Gläser darunter abzuliegen. Auer. Grosse, lang gebaute Leder-Landauer wiesen einen ähnlichen Mechanismus auf.

Glas-Landauer



Historische Fotos zweier Glas-Landauer; Originalabzüge von Geissberger. Zum oberen Wagen steht auf der Rückseite „Landau 5 glaces forme carrée“. Zum unteren Landauer (mit Break-Bock) steht auf der Rückseite: „Landau 5 glaces“. Ein solcher Wagen mit dreifach gerundetem Kasten war 1896 in Genf an der Landesausstellung von Geissberger ausgestellt worden.



Glas-Landauer mit Kapseltyp 1.
Stark restaurierter und schlecht liniertes Wagen.
(Ueli Forrer ex Fuhrhalter Meier in Bülach und ex Albert Steiner in Jona nach Aussage von Pius Holdener)



Glas-Landauer mit Kapseltyp 2 und Achsnummer 155 852.
Restaurierter Wagen.
(Ivo Huber, Tuggen ex Franz Lüönd, Schwyz)



Glas-Landauer mit Kapseltyp 2.
(Um 2019 im Handel bei Klassikkutschen)



Ähnlicher Wagen wie oben, mit der Nummer 317. Gardecrotte wohl sekundär zugefügt.
(2020 im Handel bei tutti,ch)



Glas-Landauer Nr. 2186 mit Kapseltyp 3. Grosses Modell mit Break-Bock.
(Jacques Butz, Allschwil)



Glas-Landauer Nr. 2298 oder 1398 (Achsen Lemoine Paris 134421).
760 kg schweres Modell mit Glasfriesen wie unter anderem in Österreich üblich. Siehe auch
Buch Rothenburg 2017, 124ff.
(Christoph Holenstein, Algetshausen)

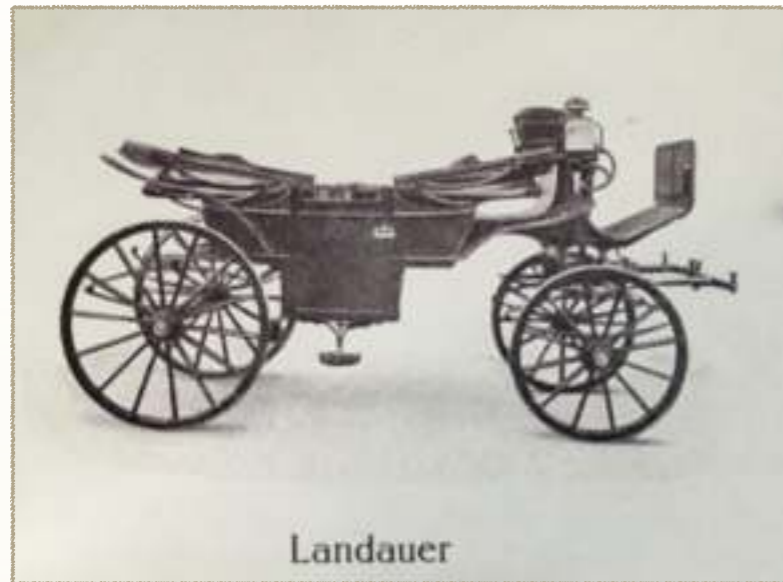


Glas-Landaue, ähnlich dem vorangehenden Modell, hier eindeutig mit Break-Bock.
(2015 im Handel)



Glas-Landauer mit Kapseltyp 4, Nr. 2424 auf dem Schlüssel, um 1898.
Spritzschirm vorne wohl sekundär angebracht.
(Viktor Wachter, Küsnacht)

Leder-Landauer



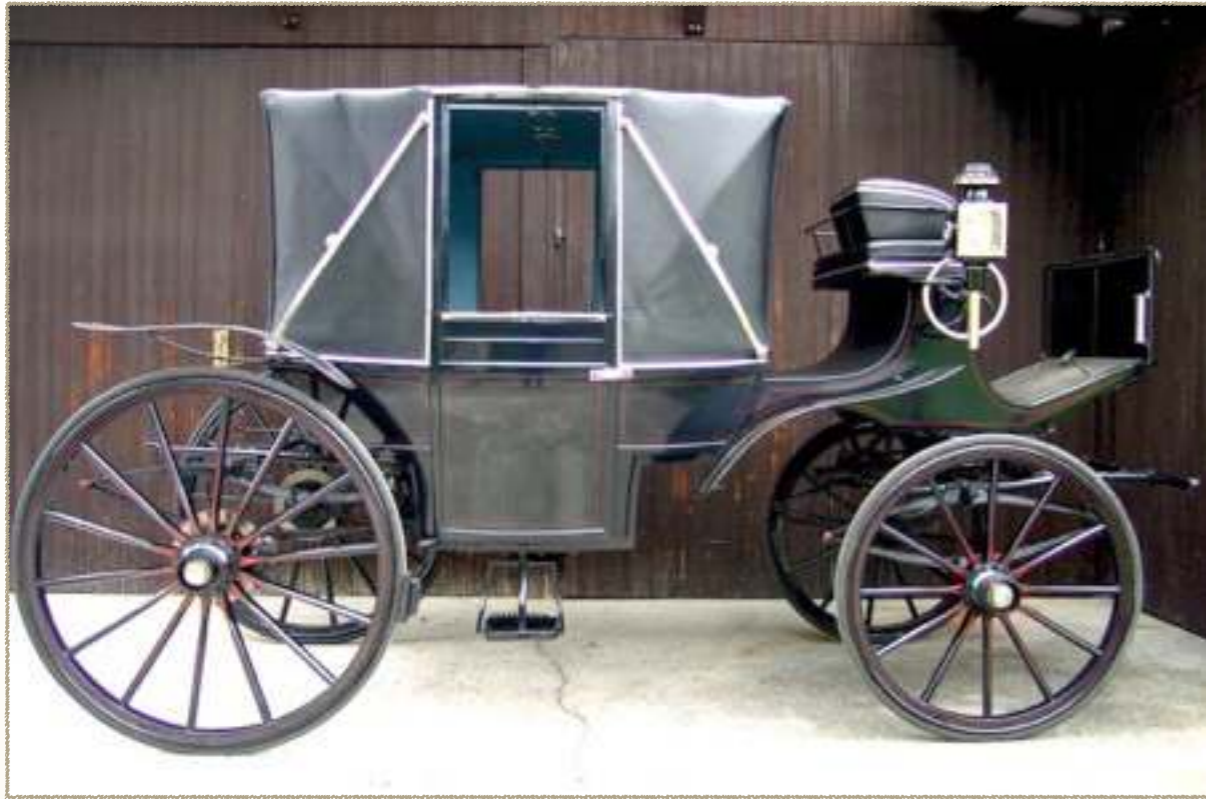
Leder-Landauer; Originalabzug von Geissberger aus Staub 1924.



Leder-Landauer mit Kurbelbremse. Originalabzug von Geissberger.



Leder-Landauer; Originalabzug von Geissberger mit der Bezeichnung „Landau coins ronds“ auf der Rückseite. Das Modell ist dem oberen Bild sehr ähnlich, aber nicht identisch (hier Türen unten gerundet, andere Aufstiegstritte).



Leder-Landauer mit Kapseltyp 2, Nr. 593 in Bleistift auf dem Sitzrahmen des Bocksitzes. Bei der Restaurierung fand sich im Inneren des Kastens aus Nussbaum der Vermerk Paris und die Jahreszahl 1886! Lamellentritte.
(Toni Meier, Oberrohrdorf)



Details des vorangehenden Wagens.



Später Leder-Landauer Nr. 3596, mit Kapseltyp 4.
Alle Tafeln bestehen aus Nussbaum, der Wagen war ursprünglich dunkelgrün bemalt. Originales Interieur. Kleineres Modell.
(Hans Kiener, Bühl BE ex Fuhrhaltereier Gebrüder Wyss in Solothurn)



Details des vorangehenden Wagens.



Leder-Landauer der forme bateau mit Kapseltyp 4.
(Daniel Fuchs, Appenzell)



Leder-Landauer mit Kapseltyp 4.
Der Wagen wiegt 840/850kg. Originales Interieur.
(Pius Holdener, Benken SG ex grosse Tuchfabrik Fritz & Kaspar Jenni in Ziegelbrücke GL)



Details des vorangehend vorgestellten Wagens.



Leder-Landauer mit Kapseltyp 5.

Der Wagen wiegt 740 kg. Originales Interieur mit Aschenbecher in der Art, wie man sie bei frühen Automobilen findet.

(Pius Holdener, Benken SG, ex Brauerei Adler in Schwanden GL)



Details des vorangehend vorgestellten Wagens.



Detail der posamentierten Borten an einer Türe des vorangehend vorgestellten Wagens.



Stark restaurierter, 755kg. schwerer Leder-Landauer mit Kapseltyp 4 und vermutlicher Nummer 2460. Siehe auch das Buch Rothenburg 2017, 122f.
(Remi End, Zürich)



Leder-Landauer mit Kapseltyp 3.
(1989 bei Theophil Schedle, Hermetschwil)



Leder-Landauer mit Kapseltyp 3.
(1989 bei Albin Hauser in Wettingen)



Leder-Landauer mit Kapseltyp 3.
Der Wagen stammt in erster Hand aus der Käsereiber-Familie Roth in Burgdorf.
(1989 Familie Roth, Burgdorf)



Leder-Landauer mit Fries und Kapseltyp 4. Originales Intérieur.
(Heinz Winzeler)



Detail des vorangehend vorgestellten Wagens.



Leder-Landauer mit Kapseltyp 5. Oben im alten, unten im neuen, unsachgemäss restaurierten Zustand.



Leder-Landauer mit Kapseltyp 5 (neue Vorderachse).
(1989 in der Sammlung Neck in Neuhausen)

Vis-à-vis



Vis-à-vis mit zwei Halbverdecken. Originalabzug von Geissberger.



Vis-à-vis mit einem Halbverdeck. Originalabzug von Geissberger. Bei beiden Fortos steht auf der Rückseite handschriftlich „Vis à vis“.



Vis-à-vis mit einem Halbverdeck (Kapseltyp 2).
(Sammlung Gregor Holenstein, Mogelsberg)



Vis-à-vis mit Korbsitzen (Kapseltyp 3).
Kasten dunkelgrün, geflochtene Sitze elfenbeinfarben bemalt.
(1989 bei A. Baader in Wynau)

Mylord



Mylord der runden Form. Originalabzug von Geissberger mit der Notiz „Mylord mit Hängfedern“ auf der Rückseite. Kasten mit Fries, hinten Schein-C-Federn. Es könnte sich um den unter S. 16 beschriebenen „Mylord der tiefunden Form mit C-Federn und Fries am Kasten“ von 1896 handeln. Dazu passt die Kapselsignatur „GEISSBERGER ZURICH“. Allerdings ist ein Fusspedal auf dem Bild nicht zu erkennen.

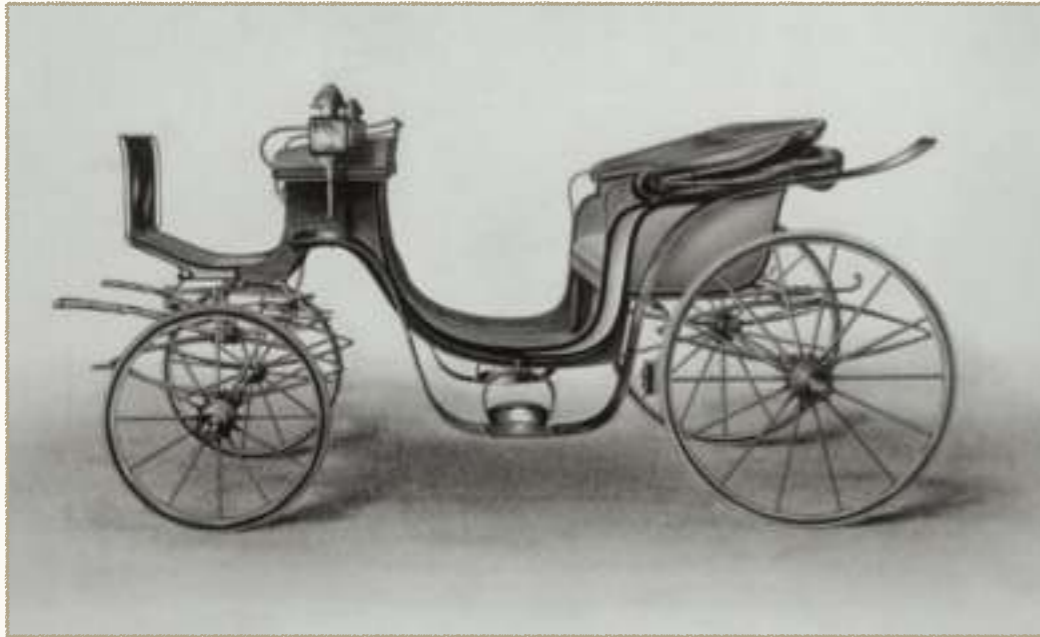


Mylord der eckigen Form. Originalabzug von Geissberger, auf der Rückseite mit „Mylord fiaker“, also als Mietwagen-Modell angeschrieben. Dazu passen die einfachere und preiswertere Ausstattung mit kurzen Kotflügeln aus Holz (wie auch das Spritzbrett) und die Art der Kurbelbremse unter dem Bock. Dieser Wagen könnte für einen anderen Wagenbauer bestellt worden sein; die Kapseln sind hier (bewusst?) noch nicht montiert.



Mylord Nr. 2776 mit Kapseltyp 4.

Der reich ausgestattete, 544 kg schwere Wagen gehörte ursprünglich dem Papeterie-Grosshändler Paul Gimmi in Sankt Gallen. Siehe auch das Buch Rothenburg 2017, 112ff. (Franz Knüsel, Luzern ex Otto Fischer).



Detail der originalen Ausstaffierung des vorangehend vorgestellten Wagens.

Später Mylord mit Kapseltyp 5 um 1910.

Zu diesem weitgehend original erhaltenem Wagen hat sich die Vorlagezeichnung von Emil Geissberger erhalten (Bild unten).

(Thomas Würigler, Niederlenz ex Alex Sieber)

Victoria-Duc

Bei den meisten Victorias Geissbergers kann der Bock demontiert und der Wagen auch von hinten gefahren werden; demnach handelt es sich um das Modell Victoria-Duc.



Victoria-Duc mit grossem Spritzschirm. Originalabzug von Geissberger. Kasten mit Fries, demnach ein jüngerer Typ der Zeit um 1900.
(Gleiches Bild in Staub 1924)



Victoria-Duc mit Kindersitz. Originalabzug von Geissberger.



Details des vorangehend vorgestellten Wagens.

Frühe Victoria-Duc mit der Nummer 48 und Kapseltyp 2, demnach um 1870.

Der frühe Wagen (mit Türen) soll aus dem Inventar des Klosters Einsiedeln stammen und lange im Kloster Disentis eingesetzt worden sein (Angaben des Verkäufers circa 2011 namens von Rotz in Sarnen).



An dieser nur 383 kg schweren Victoria-Duc sind die Nummern 844 und 934 ablesbar. Siehe auch das Buch Rothenburg 2017, 116ff. (Sammlung Andreas Hagen)



Victoria-Duc Nr. 719.
(Köbi Walder, Grüningen)



Victoria-Duc im alten Zustand.
(Um 2015 im Handel bei tutti.ch)



Victoria-Duc mit der Nummer 1205 in originalem Zustand.
(Circa 2010 im Handel/E. Schmied)



Victoria-Duc Nr. 1210 mit Kapseltyp 3.
Interessanterweise ist der untere Teil des Kastens auch grün bemalt, Schwungradbremse vorne, Kotflügel aus Holz.
(Daniel Fuchs, Appenzell ex Markus Jedele)



Victoria-Duc.
(Im Handel 2015 bei Gregor Holenstein ex Besitz eines Industriellen in Flums)



Victoria-Duc Nr. 2280 mit Kapseltyp 3.
(Um 2000 bei Toni Meier)



Details des vorangehend vorgestellten Wagens.



Victoria-Duc Nr. 2576 mit Kapseltyp 4.

Der Wagen wurde circa 1975 von Ernst Saxer in Volketswil im Zürcher Oberland auf einem Bauernhof erworben. Er hatte offensichtlich dem Vater des Rennreiters Jörg Friedlin in Kloten gehört. Vor 1980 erfolgte die Erneuerung des Daches und in sehr gekonnter Manier der Bemalung und Linierung in den Originalfarben durch Markus Enderlin.

Auf den Radkappen steht „Geissberger & Cie. Zurich“. Auf dem Schlüssel findet sich die Nummer 25760. Der Bock ist abnehmbar eingerichtet, der dafür notwendige Gabelschlüssel befindet sich mitsamt dem Wagenschlüssel unter dem Bockkissen. Der einsteckbare Kindersitz ist im „Keller“ unter dem Hauptsitz untergebracht. Vorhanden sind auch die originale Kniedecke, die originale Polsterung und alle Kotflügel, sowie sogar die Teppiche. Die Waage für ein-spänniges Fahren ist vorhanden, jedoch nicht die Landen. Es fehlen auch die Laternen.

(Bei Hansmeier Antikkutschen 2021 im Verkauf)

Detail des vorangehend vorgestellten Wagens.



383kg schwere Victoria-Duc mit Kapseltyp 2, im Originalzustand. Auf der Unterseite des Bockrahmens steht noch in Kreide: „Duc Schellenberg“! Erstbesitzer war Jakob Schellenberg-Hegi, Besitzer einer Spinnerei in Aathal ZH, Zweitbesitzer Max Hongegger (1915-2003) Besitzer einer Maschinenfabrik für Textilmaschinen-Zubehör in Wetzikon ZH und Hauptmann der Kavallerie. Rothenburg 2017, 120ff.
(Sammlung Rothenburg, ex Thomas Frei, Kyburg)



Details des vorangehend vorgestellten Wagens.



Victoria-Duc Nr. 2910 mit Kapseltyp 4 aus der Familie Apert in Schwyz. Der Wagen zeigt deutliche Gebrauchsspuren. Der Kasten wurde vor circa 20 Jahren mittelgrün neu bemalt und rot filiert. Auf den Kapseln steht „Geissberger & Cie. Zurich“. Auf der Unterseite des Kellerdeckels ist mit blauem Kreidestift wie auf dem Radschlüssel auch die Nummer 2910 vermerkt. Lange Landen. Gestell für Kofferaufsatz mit zwei Einsteckösen. Zusatzgalerie vorne einsteckbar. Schwanenhals-Federn hinten. Haken für Radschuh an der Vorderachse. Der Wagen kann von hinten und von vorne (Bock abnehmbar, als Duc) gefahren werden. Zwei Bremskurbeln.



Details des vorangehend vorgestellten Wagens.



Victoria-Duc mit Kapseltyp 5. Auch in der Spätzeit wurde dieser Typ noch gebaut!
(2015 im Handel bei Gregor Holenstein, ex Sargans)



(Foto ausstehend)

Victoria-Duc. Wagen mit Lenkverschiebung beim Einschlagen. Stammt nach Pius Holdener aus der Familie Reding in Schwyz mit schmaler Hauseinfahrt.
(Walter Niederoesch in Schwyz)

Chaise/“Chaisli“



Frühe Chaise. Originalabzug von Geissberger. „Chaisli zweiplätzig“ steht auf der Rückseite dieses Bildes.



Weitere Chaise, hier mit zusätzlicher Kinderbank, nach einem Originalabzug von Geissberger.



Chaise Nr. 896 mit Kapseltyp 3. Ältere Schiffsform mit Türen.
(Christoph Holenstein, Algetshausen ex Franz Schaffhauser, Zürich)



Chaise mit Kapseltyp 2.
(1989 bei J. Scherrer in Niederhelfenschwil)



Chaise mit Kapseltyp 2.
Hinten mit Steckrahmen für Koffer.
(1989 bei A. Laub in Bättwil SO)



Chaise unbekannter Signatur.
(Kutschenmuseum Glowice in Polen)



Chaise mit Kapseltyp 3. Modell ohne Türen. Bremse hinten und vorne.
(1989 bei Neck in Neuhausen SH)



Chaise mit Kapseltyp 4.
Modell ohne Türen.
(Alfred Roth, Basel)

Wagonette („Bregg“) und grössere Break-Wagonette

Die Wagonette war nach internationalem Sprachgebrauch ein Wagen mit zwei Längsbänken hinten. In der Schweiz wurde dieses Modell Break mundartlich „Bregg“ oder Breggli“ genannt. Der (oder die) Break war international eher ein Wagen mit hohem Bock ohne Garderote. Bei Geissberger sind die Übergänge vom kleinen „Bregg“ zur eigentlichen, grösseren Break-Wagonette mit hohem Bock fließend.



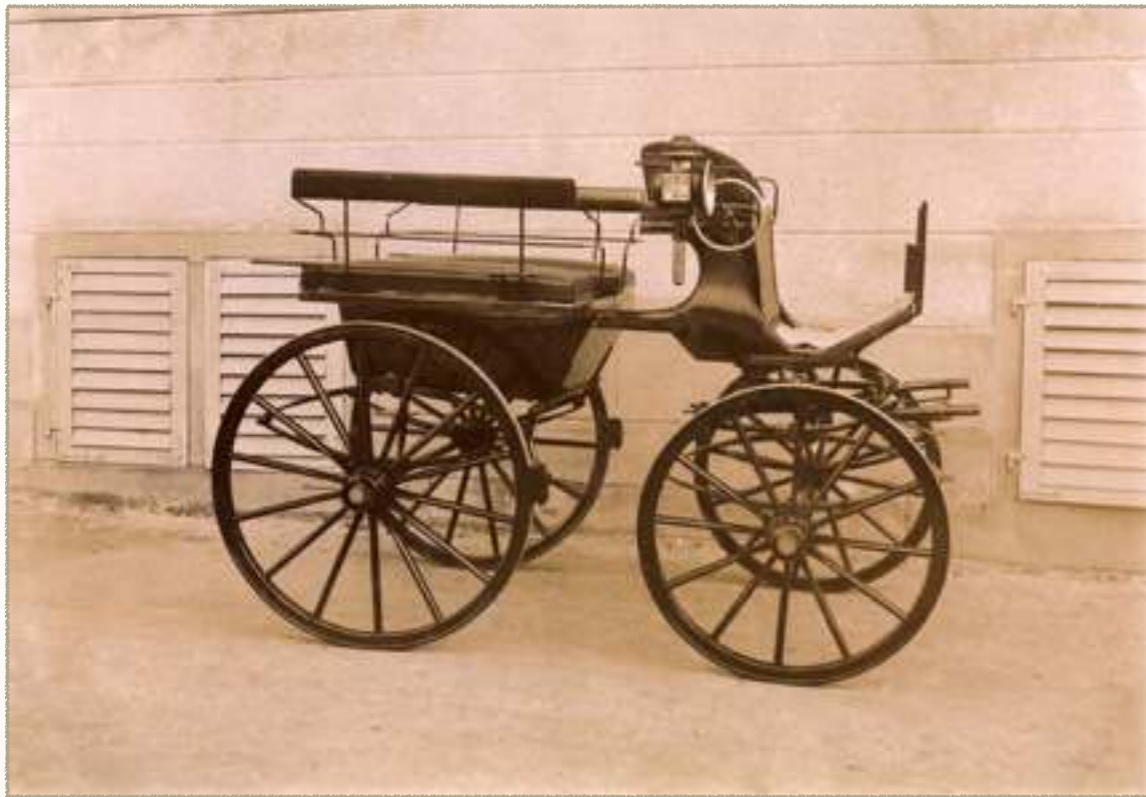
Wagonette (Bregg) mit Kurbelbremse. Originalabzug von Geissberger.



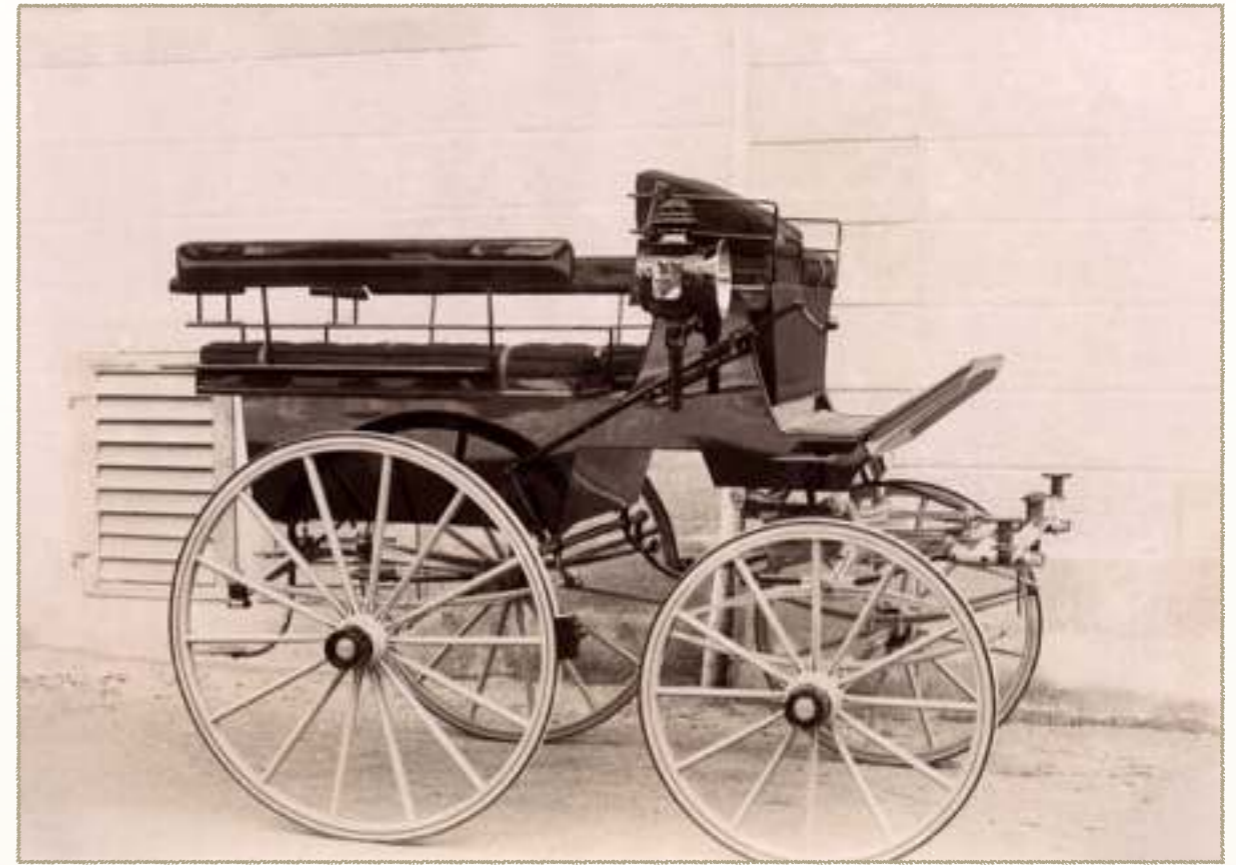
Break-Wagonette mit Sprossensitz vorne; Originalabzug von Geissberger.



Wagonnette (Bregg) mit Tafelsitz; Originalabzug von Geissberger (aus Staub 1924).



Break-Wagonnette mit Schwungradbremse. Originalabzug von Geissberger.



Grosse, hinten sechsplätzige Break-Wagonnette ohne Gardecrotte. Originalabzug von Geissberger. Auf der Rückseite steht: „Engl. Break - 6 plätzig“. Zur recht schweren Ausführung passen die grossen Laternen und die Dreiviertel-Federung hinten.

Grosse Break-Wagonnette mit Lattensitzen hinten. Originalabzug von Geissberger. Notiz auf der Rückseite: „8 plätziger Break de Dressage“. Demnach wurde der Wagen als Einfahrbreak konzipiert, deshalb der hohe Bock ohne Gardecrotte (Spritzschirm). Unten der erhaltene Wagen im heutigen Zustand.



Grosse Break-Wagonette Nr. 2182 mit Kapseltyp 3 (seitenverkehrt reproduziert).
Gardecrotte, Gummibereifung und Laternen sekundär zugefügt.
(Toni Meier, Oberrohrdorf ex Giovanni Koch)



Arnold Vogel-Koller vor Schloss Goldenberg um 1900 auf einer Break-Wagonette, das höchstwahrscheinlich, wie seine meisten Fahrzeuge von Geissberger stammte.



Frühe Wagonnette (Bregg) Nr. 63, von circa 1860. Achsschenkel signiert „E. Bruetschy à Paris 15042“. Erstbesitzer war Jakob Schellenberg-Hegi, Besitzer einer Spinnerei in Aathal ZH, Zweitbesitzer Max Hongegger (1915-2003) Besitzer einer Maschinenfabrik für Textilmaschinen-Zubehör und Hauptmann der Kavallerie, wie der Duc oben. Der Wagen ist weitgehend im Originalzustand.
(Thomas Frei, Kyburg)



Details des vorangehend vorgestellten Wagens.



373kg schwerer naturgrundige Wagon nette „Bregg) mit Kapselsignatur 2. Siehe auch Buch Rothenburg 2017, 104ff.
(Franz Knüsel, Rothenburg)



Break-Wagonnette Nr. 246 mit Kapseltyp 2 (Achsen Lemoine 193896).
Originaler Zustand. Leder vorne, hintere Kissen fehlen. Stark gewölbter Bockhals.
(Franz Knüsel, Rothenburg)

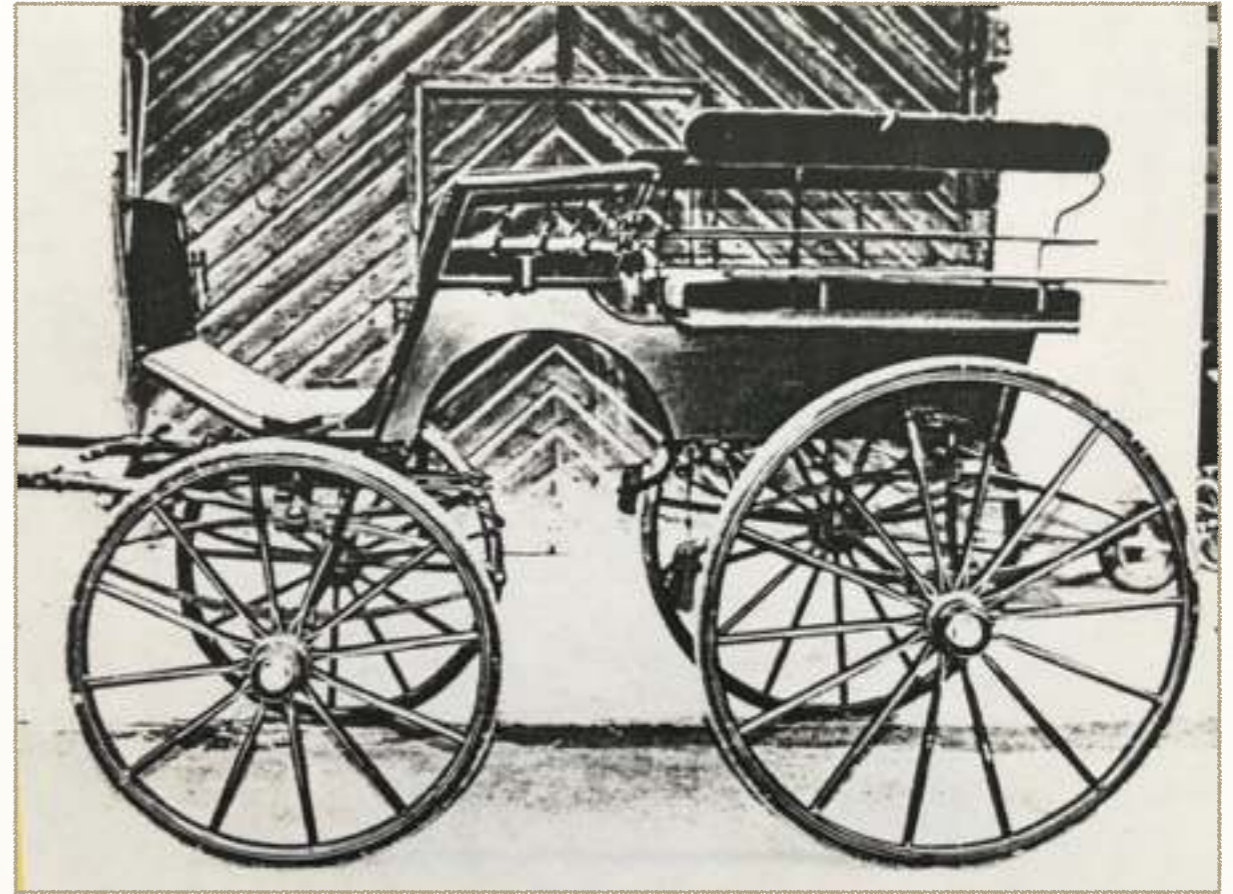


Break-Wagonnette mit Kapseltyp 2.
(Viktor Wachter, Küsnacht)

Break-Wagonnette.
(Pius Holdener, Benken SG ex Baar ZG)



Break-Wagonette mit Kapseltyp 2.
Der Wagen stammt aus der Brauerei Löwenbräu, Zürich.
(2015 bei Hansmeier im Handel)



Break-Wagonette Nr. 906 mit Kapseltyp 2, Vorne Sprossensitz.
(Beat Wirth, Interlaken)



395 kg schwere Break-Wagonnette Nr. 941 mit Kapseltyp 3.

Der Wagen mit Sprossensitz stammte wohl ursprünglich aus dem Betrieb Matter in Kölliken wie auch ein Phaëton. Um 1975 war der Wagen noch nicht restauriert. Siehe auch Buch Rothenburg 2017, 108ff.

(Franz Knüsel, Rothenburg ex Toni Vogt in Wolfwil)



Break-Wagonnette mit Kapseltyp 4.

(Daniel Fuchs, Appenzell)



Break-Wagonette.
Aehnlich dem vorangehenden Typ.
(2015 im Handel)



Break-Wagonette Nr. 2178 mit Kapseltyp 3. Vorne mit Rotondensitz.
(2015 im Handel bei Gregor Holenstein)



Break-Wagonette mit Kapseltyp 4.
Wagen von Schloss Reichenau GR der Familie von Planta. Kleine Krone seitlich am Rotondensitz. Farbe original (auch Unterkasten gelb!).
Auch als Phaëton umzubauen (kein Türgriff hinten an Türe aussen)
(Schloss Reichenau)



Break-Wagonette Nr. 2581.
Modell mit Tafelsitz und ungewöhnlicher Bremse (Gestänge aussen).
(2015 im Handel bei Gregor Holenstein, ex Kanton Bern)



Frühe Wagonnette mit Tafelsitz.
(Wagi-Museum in Schlieren, Geschenk der Familie Rüttschi in Schlierenberg bei Altstetten)



Original erhaltene Wagonnette mit Kapselsignatur & Cie. und der Nummer 2822.
(Emanuel Schmid ex Elsässer Textilien)



Wagonette.
(Hanspeter Schaad, Langnau)



Wagonette mit Steckdach.
(Um 2015 im Handel bei ricardo.ch)



Break-Wagonette.
(Pius Holdener, Benken SG ex Baar ZG)



Break-Wagonette.
(2014 im Handel bei Gregor Holenstein)



Break-Wagonette Nr. 2556 (auf Deckel innen) mit Kapseltyp 4.
Der Kasten war vor der eingehenden Restaurierung schwarzgrün (Kasten im Querschnitt geschweif). Spindelbremse.
(Thomas Würigler, Niederlenz ex Pius Holdener, ex Theophil Schedle)



Grosse Break-Wagonette Nr. 2478 mit Kapseltyp 4.
(Guido Bernasconi, Lugano ex Erlenhof in Aesch BL)





Wagonnete Nr. 2176.

Kasten neu.

(Peter Portmann, Obergerlafingen)

Jagdwagen/Break de chasse



Sechsplätziger Jagdwagen mit hohem Bocksitz. Originalabzug von Geissberger.



Sechsplätziger Jagdwagen mit tiefem Bocksitz. Originalabzug von Geissberger, auf der Rückseite bezeichnet als „Break vis à vis“.



Weiteres ähnliches Modell, ein sportlicher Wagen mit Kapseltyp 4 und drei gleich hohen Sitzen. Für Geissberger typisches Gardecrotte mit Zwischenstreben (Michael Haldenwang, Genevrey-sur-Coffrane)

Ähnliches Modell wie links, mit Kapseltyp 3. Solche Modelle hat auch Lanker in Frauenfeld gebaut oder bei Geissberger bezogen. (1989 bei Hanns Georg Mostert in Rheinbach bei Bonn)

Ein Übergangsmodell vom Break-Wagonnette zum eigentlichen Jagdwagen ist das folgende Exemplar.



Jagdwagen Nr. 2944 (auf Schlüssel) mit Kapseltyp 4.

Das Fahrzeug stammt aus altem Besitz der Textilindustriellen-Familie Sallmann in Amriswil. Das Fahrzeug stand üblicherweise auf deren Sommersitz im Aargau, ehemals auch der Zürcher Familie Stähli. (Robert Sallmann, Amriswil)



Details zum vorangehenden Wagen.



Grosser Jagdwagen oder Break de chasse Nr. 3251 mit Kapseltyp 5.
Das imposante Fahrzeug in weitgehendem Originalzustand stand bis 2015 in der Kohlehandlung Stein in Sankt Gallen samt Geschirrkammer. Originales Lederpolster, Schirmkorb, Radschuh, schwarze Farbe alt, Rot vor einiger Zeit wohl aufgefrischt. Laternen (unsigniert) wohl auch original. Originale Decken dazu.
(Pius Holdener, Benken SG)



Detail zum vorangehenden Wagen.



Weitere Details zum vorangehenden Wagen.



Jagdwagen Nr. 199 mit Kapseltyp 2.
Originalzustand.
(Jacques Butz, Allschwil)



Jagdwagen Nr. 2171 mit Kapseltyp 3.
(Ivo Huber ex Franz Lüönd ex Eduard Belser)



Jagdwagen Nr. 2621 mit Kapseltyp 4.
(Viktor Wachter, Küsnacht ex Fuhrhaltereisler, Zürich ex Unzinger)



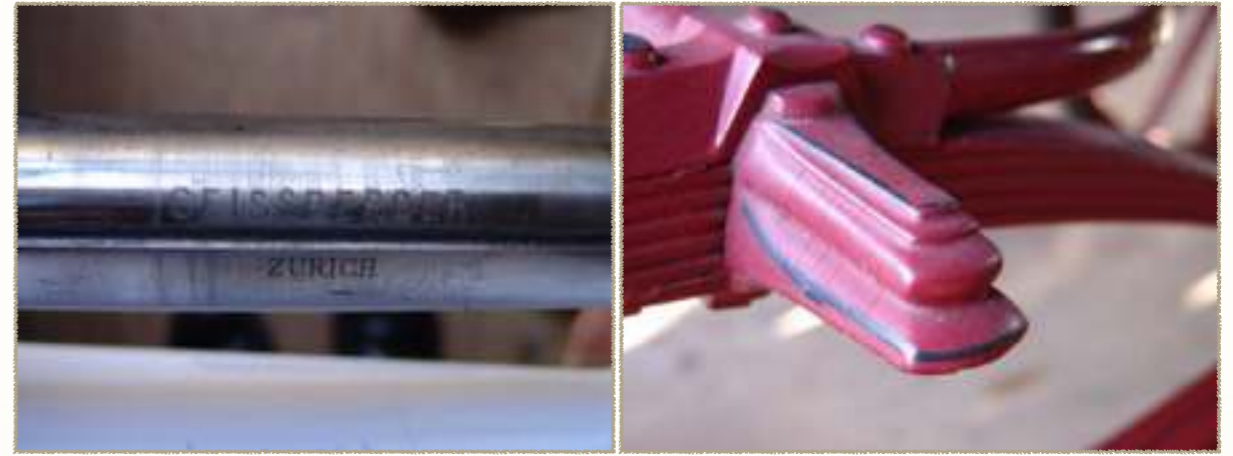
Jagdwagen mit Kapseltyp 4.
Originalzustand mit Initialen KM auf Türen, Lampen von Lanker-Wagen.
(Heinz Scheidel, Mannheim ex Fuhrhaltereisler, Zürich)



Details zum vorangehenden Wagen.



Break de chasse
(Hanspeter Rüsclin)



Jagdwagen mit Kapseln Kauffman (dort revidiert), stamm aber der Form und Machart sowie der Signatur auf den Achsschenkel von Geissberger (vgl. Furger 2006).
Ursprünglich kommt das Fahrzeug aus der Familie Gugelmann, Langenthal.
(Sammlung Rommel in Baden-Württemberg ex Alexander Schwabe ex Wälti, Kölliken)



Jagdwagen (Foto ausstehend).
(Jörg Buchenhorner in Sissach)

Fantasie-Jagdwagen mit neuem Kasten auf einem Gestell von einem Leichenwagen.
(ex Bächler, Cham)

Coach/Omnibus-Break



Details zum vorangehenden Wagen.

Eine Art Coach ohne Langbaum und seitlichen Festnern, Nr. 662 mit Kapseltyp 2 um 1883 (nach der Restaurierung um 2019).

Der schwere Wagen wurde gebaut für Georg Page in Cham (Bild rechts oben). Ist der Wagen identisch mit dem „Omnibus Break“, den Geissberger an der Landesausstellung in Zürich 1883 ausgestellt hatte? Genauer Beschrieb siehe Buch zur Sammlung in Rothenburg, 72ff. Gewicht 1315 kg Ausflugswagen mit 11 Plätzen

Mit originalen Laternen (auch für Bockbrett).

(Leihgabe einer Luzerner Fasnachtsgesellschaft bei Franz Knüsel in Rothenburg)

Phaëton

Die Modellfamilie der Phaëtons machte bei Geissberger die grösste Gruppe aus. Die verschiedenen Varianten werden hier hier hintereinander vorgestellt, beginnend mit dem klassischen mittelschweren Stanhope-Phaëton, übergehend zum in der Schweiz häufigen Klapp-Phaëton. Dieser Typ wurde in Frankreich Phaëton à tabatière genannt, weil er wie eine Tabakdose geschlossen werden konnte, wenn man ohne Bediensteten ausfuhr und so auch noch bequem etwas Gepäck im geschlossenen Raum mitführen konnte. Darauf folgen der Spider-Phaëton und der Phaëton américaine. Der letztere entspricht in vielen Elementen (leichte Bauweise, grosser Räder) der amerika

nischen Mode. Der Kasten mit hinten ausgeschweiftem Kasten erinnert an den „Prince Albert“ genannten Wagentyp. Unter den Geissberger-Kutschen ist bis heute in Fachkreisen die Gruppe der Siamesen-Phaëtons am besten bekannt. Es gibt Übergangsformen zwischen dem Phaëton américaine und dem Siamesen-Phaëton.

Der Siamesen-Phaëton Geissbergers vereinigt in sich Elemente von verschiedenen Wagenmodellen. Vom klassischen Phaëton wurde die Grundbauweise übernommen, vom Spider die Leichtigkeit der Konstruktion und vom Char-à-banc américaine die Anordnung der zwei auf gleicher Höhe angebrachten Tafelsitze. Der Siamesen-Phaëton fusste - wie oben beschrieben - auf amerikanischen Vorlagen und wurde von Geissberger „Américaine“ genannt.

Jagdphaëton



Exklusiver JagdPhaëton mit rückwärtiger Dienerbank. Nach internationalem Sprachgebrauch handelt es sich eigentlich um eine Art Beaufort-Phaëton. Der Wagen weist bereits eine mit Fusspedal zu bedienende Bandbremse auf. Vordergestell für vierspänniges Fahren. Initialen B & M auf den Türen. Die Kapselmarkierung „GEISSBERGER ZURICH“ (mit der Nummer 2???, vielleicht 2177) findet sich auch auf dem Auftritt. Kolorierter Originalabzug von Geissberger. An der Zürcher Gewerbeausstellung des Jahres 1894 hatte Geissberger einen solchen Wagentyp ausgestellt. Kein Exemplar dieses Typs hat sich erhalten.

Oben: Kolorierter Originalabzug mit der Bezeichnung „kleiner Jagdwagen“.

Unten: Aus Staub 1924.

Stanhope-Phaëton



Stanhope-Phaëton mit Nr. 2820.

Alter Besitz der Industriellen-Familie Bühler in Uzwil SG.

Originaler Zustand mit Schweinsleder-Ausstffierung. Räder, ursprünglich natur, original Kas-
ten grün.

(Privatbesitz)



Stanhope-Phaëton Nr. 833.

Der Wagen stammt aus dem Unternehmen FLAWA in Flawil.

(Chr. Holenstein ex Beat Niederberger)



Stanhope-Phaëton
(Besitzer unbekannt)



Stanhope-Phaëton Nr. 2360 mit Kapseltyp 3.
Mit Zugschoner.
(ex Alexander Haldimann, Amriswil)



Stanhope-Phaëton.
(Thomas Würigler, Niederlenz)



Stanhope-Phaëton Nr. 1846 mit Kapseltyp 4.

Der 417kg schwere Wagen stammt ursprünglich aus der Familie Matter in Kölliken, Besitzer der Textilfirma FAMA Gebr. Matter AG. Über den Pferdepfleger dieser Familie namens Hans-Rudolf Bürgin, kam das Fahrzeug circa 1970 zum Fahrer Toni Vogt und später an Andreas Mast, der das fehlende Verdeck neu anfertigen liess. Schweres Modell mit Kotflügel an Dach, Farbe original. In Bleisitift geschriebene Nummer unter Deckel übermalt, noch lesbar .846. Initiale M am Rotondensitz. Siehe auch Buch Rothenburg 2017, 96ff.

(Franz Knüsel, Rothenburg)



Stanhope-Phaëton Nr. 2806 mit Kapseltyp 4 (Achsen Lemoine 52866).

Historisches Bild rechts unten: Präsentation 1924 an der Gartenbauausstellung in Winterthur. Der Wagen geht zurück auf Fritz Schöllhorn Besitzer der Brauerei Haldengut in Winterthur,, der 1895 die Villa Lindeck bauen liess. In seiner Remise standen neben diesem Phaëton eine Victoria, ein Coupé, ein Landauer, eine Chaise und ein Break. Das waren vermutlich alles Schweizer Wagen, erstaunlich für den Sohn eines Deutschen. Der Wagen wurde unter der Ägide Robert Sallmanns 1975 leicht überholt, so dass das Fahrzeug gut an der Schweizer Meisterschaft 1975 eingesetzt werden konnte. Vorher schon waren damit Fahrkonkurrenzen, wie Herisau 1965 oder Amriswil 1971, damit gefahren worden. Die Laternen sind entsprechend graviert und versehen mit „L&B PARIS“. Auf den Achsen steht LEMOINE und die Nummer 52866.

(Markus Jedele, Winterthur)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Phaëton mit seitlicher Türe, oben Zustand um 2015, unten restauriert. Dies ist das einzige Exemplar mit der Kombination von seitlicher Türe mit hinterem Klappsitz. Der Wagen ist nicht von Geissberger signiert, zeigt aber sehr deutlich die Handschrift eines Phaëtons aus diesem Haus.

Der Wagen stammt aus dem Besitz der bekannten Zürcher Reiterin Buxli Weber, die in einer Villa an der Restelbergstrasse in Zürich wohnte. Max.E. Ammann schrieb kurz zusammengefasst zu dieser Frau: Sie gewann als „Vorkriegsamazone“ mit Dolly Straumann 1936/37 das in jenen Jahren bedeutendste Amazonenspringen Europas, das Championat der Amazonen in Luzern gewannen. Die 1918 in Zürich geborene Buxli Weber hiess eigentlich Elisabeth. Ihre Dressurausbildung erhielt sie vom Regie-Reitlehrer Hptm. Oscar Frank. Im Springen erhielt sie Unterricht von Major Fritz Müller – wie Frank Reitlehrer an der Regie in Thun. Ihren grossen Sieg in Luzern errang sie denn auch mit Pan, mit dem ihr Lehrer in der Schweizer Equipe mitritt. 1936 hatte Buxli Weber am gleichen Samstagmorgen beim Concours in Thun eine M-Dressur und ein M-Springen gewonnen.

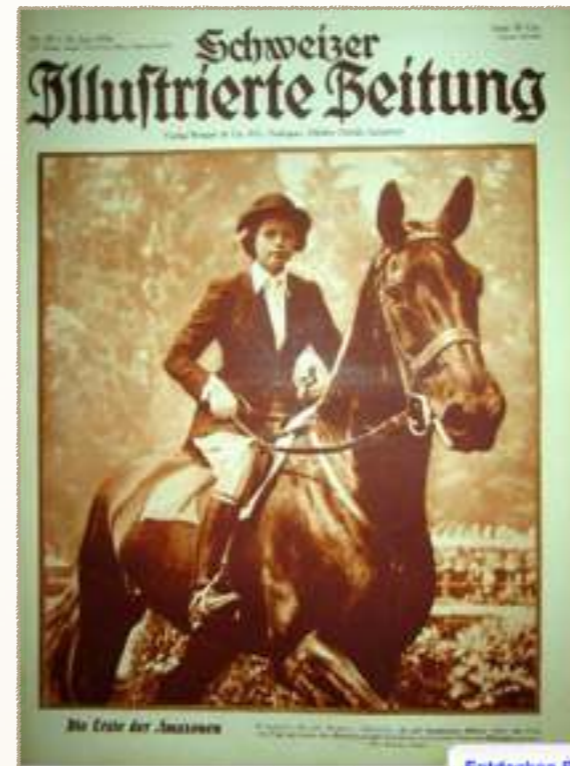


Foto der ehemaligen Besitzerin des vorangehend vorgestellten Wagens.

Klapp-Phaëton



Links:

Klapp-Phaëton mit Verdeck, oben hinten geschlossen, unten hinten mit hochgeklapptem Dienersitz; Originalabzug von Geissberger. Grosses „B“ am Rotondensitz. Das helle (gelbe) Gestell und die Räder sind fein filiert. Auf der Rückseite steht „Phaëton mit Verdeck zum Wegnehmen“, es handelt sich also um ein Steckverdeck, wie sie bei vielen leichten Geissberger-Selbstfahrern angebracht werden konnten. Zum unteren Bild steht: „Verdeck hochgeklappt und zusätzlicher Sitz hinten“.



Oben:

Klapp-Phaëton ohne Verdeck. Originalabzug von Geissberger.



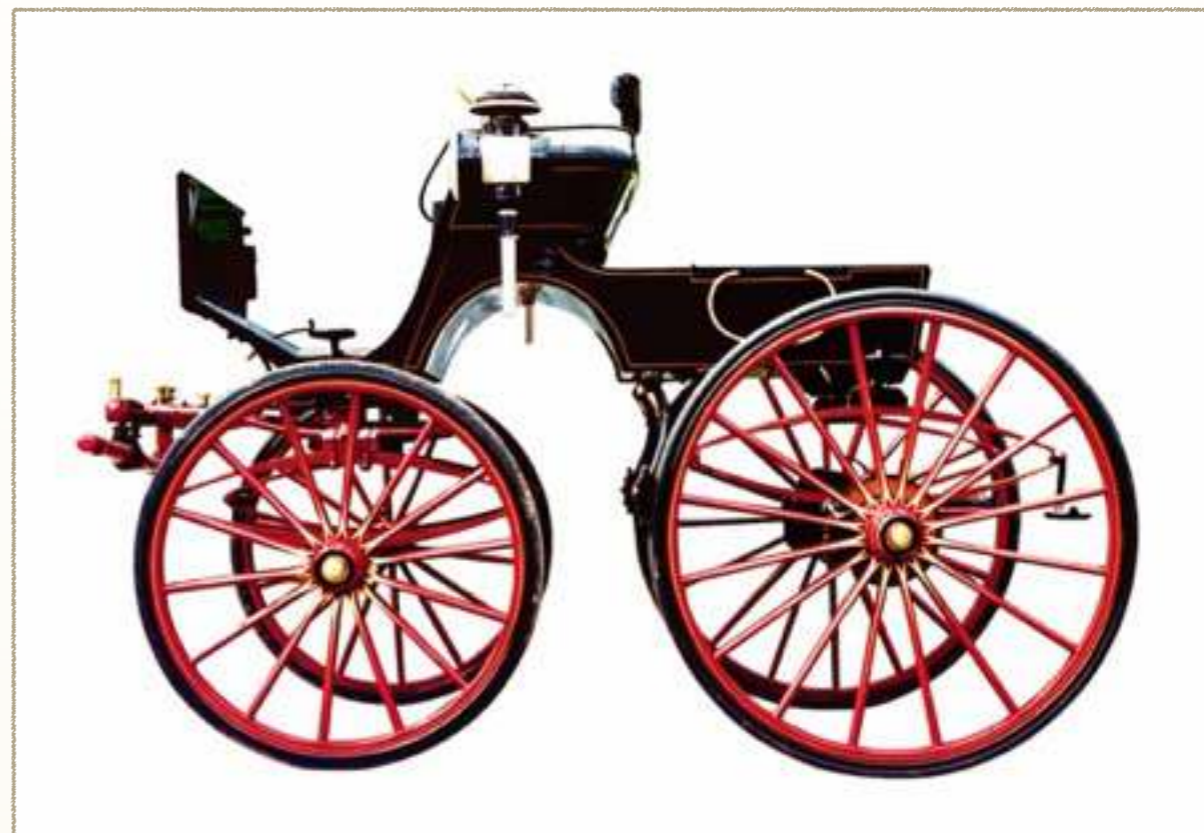
Klapp-Paëton mit Kapseltyp 1.
Hinten raffiniert gebauter Klappsitz zum Zusammenstecken bei aufgeschlagenem Deckel.
Steckverdeck.
(2016 Sammlung Lukas Boesch, Bättwil SO)



Klapp-Phaëton Nr. 926 mit Kapseltyp 2 (Achsen Lemoine 107310).
Alte Gummi von Pirelli.
(Albert Sporrädli, Steinach TG ex Franz Schafhauser, Zürich)



Details zum vorangehenden Wagen.



Klapp-Phaëton mit Kapseltyp 3.
(Eigentümer unbekannt, vermutlich ex Theophil Schedle)



Klapp-Phaëton mit Kapseltyp 3 Nr. 934. (innen auf Kapsel Nr. 58367, wohl von Lemoine).
370kg schwereres Modell. Keil original. Ungewöhnlich primitive, wohl zugefügte Bremse. Siehe auch Buch Rothenburg 2017, 100ff.
(Franz Knüsel, Rothenburg ex Fuhrhaltereisler, Zürich)



Details zum Wagen links.



Klapp-Phaëton mit Kapseltyp 4.
Weitgehender Originalzustand.
(Jacques Butz, Allschwil ex Hofer, Oftringen)



Klapp-Phaëton mit Kapseltyp 5.
(Haras national, Avenches)



Klapp-Phaëton mit Kapseltyp 4
(Nik Lüscher Riehen ex Bregger, Münchenstein)



Klapp-Phaëton.
(ex Gregor Holenstein)

Spider-Phaéton

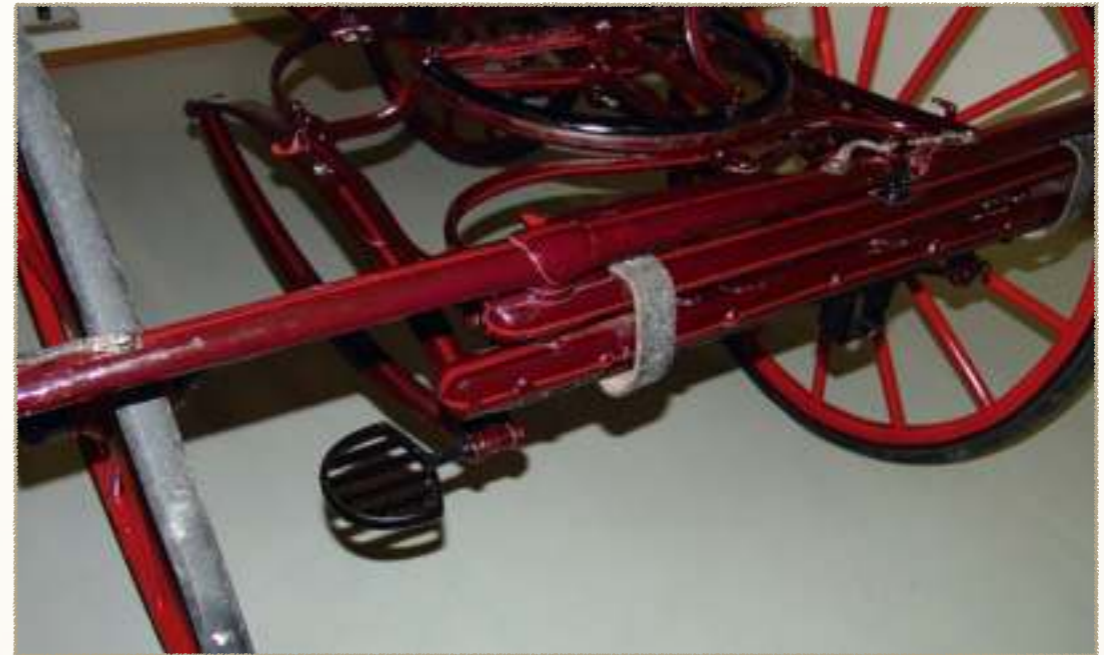


Links:

Spider-Phaéton nach amerikanischer Art mit Kapseltyp 2 um 1883 (Achsen Lemoine Nr. 159770).

Der Wagen gehörte Adelheid Page in Cham, der Frau des oben genannten Coach-Besitzers (ausführlich dazu siehe Dokumentation Kutschenmuseum Toni Meier in Oberrohrdorf). Laterne auf der alten Fotografie ohne Seitengläser wie beim Siamesen-Phaéton von Schloss Goldenberg!

Heutiger Zustand und historische Fotografie des Wagens mit Parasol.
(Toni Meier, Oberrohrdorf)



Detail zum vorangehende vorgestellten Wagen.



Eine Art Spider-Phaëton mit kleiner Box hinten, Nr. 895 mit Kapseltyp 2 (oben im älteren und unten im restaurierten Zustand).

Kasten im vorderen oberen Bereich fast identisch mit Page-Wagen! Originalzustand mit Knie-decke, Rückenpolster. (gelbe Speichen nachträglich).

(Erica Lamprecht, Winterthur ex Hof im Aargau)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Zweiter Spider-Phaëton mit kleiner Box hinten, Nr. 190 mit Kapseltyp 2. Amerikanisches Dach mit Rückenteil zum Aufknöpfen. Farbe und Linoleum alt. Hinten Monogramm AB. Stark versetzte Speichen. Lamellentritte. (Thomas Würgler, Niederlenz)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.

Phaëton américaine

Oben wurden schon die Besonderheiten dieses Typs besprochen: grosse Räder, vor allem auch vorne nach amerikanischer Art, Kasten hinten mit seitlich geschweiftem Einstieg wie beim so genannten Prince Albert-Wagenmodell, Vordergestell ganz aus Eisen. Geisseberger präsentierte ein solches Modell, worauf er offenbar besonders stolz gewesen war, an der Weltausstellung in Paris von 1889 und erhielt dafür eine Silbermedaille. In einem zeitgenössischen Kommentar wird ausdrücklich das amerikanische System erwähnt. Ich nenne hier den Wagen deshalb „Phaëton américaine“. Es gibt Übergangsformen zum Siamesen-Phaëton (siehe dort).



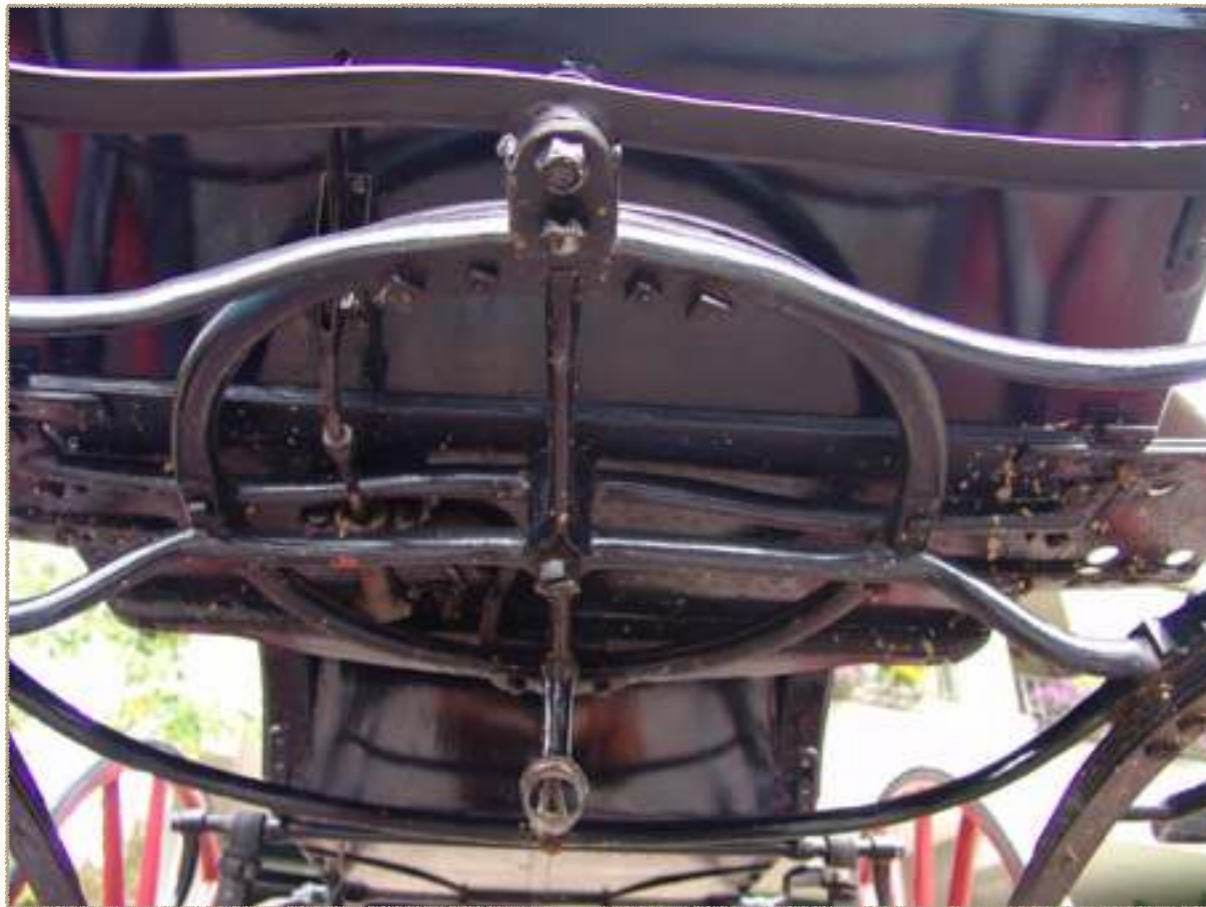
Phaëton américaine; Originalabzug von Geissberger..



Früher Phaëton américaine. Nr. 193 auf der Deckel-Unterseite mit jüngere Kapselgravur.
Schon mit Patent-Hebelbremse ausgestattet, ursprünglich dunkelgrün bemalt. Stark versetzte
Speichen wie beim frühen Spider Nr. 190.
(Hans Kiener, Bühl BE)



Phaëton américaine mit Kapseltyp 2 um 1890.
1985 von Toni Meier neu bemalt und gepolstert. 320 kg. Metallnaben.
(Andres Furger ex Ernst Saxer ex Fahrstall Iseli in Aeugst am Albis)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Phaëton américaine mit Kapseltyp 3.
Halbverdeck.
(Ivo Huber, Tuggen)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



315kg schwerer Phaëton américaine Nr. 2290 mit Kapseltyp 4.
Neue Bemalung, originales Polster. Siehe auch Buch Rothenburg 2017, 92ff.
(Franz Knüsel, Rothenburg ex Alexander Haldimann, Amriswil)



Phaëton américaine.
(2015 bei Heusser Reit- und Fahrsport im Handel)



Später Phaëton américaine Nr. 3828 mit Kapseltyp 5.
(Toni Heizmann)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Phaëton américaine.
Mit Rückenpolster.
(2015 bei Schmitz im Handel)



Phaëton américaine Nr. 2619 (auf dem Schlüssel) mit Kapseltyp 4.
Originale Laternen.
(Max Häusermann, Sissach ex Kiener, kommt aus dem Kanton Solothurn)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Phaëton américaine mit Kapseltyp 4.
(Edi Bürge ex Arthur Niederer)



Phaëton américaine.

Um 1980 stark restauriert durch Th. Schedle und nach Daniel Würgler Hinterräder nach vorne gesetzt und neue grössere Hinterräder zugefügt.

Der Wagen wurde an der Europameisterschaft 1981 in Zug von Werner Schori aus Biel-Benken gefahren. Dort nahm auch Prinz Philip teil, der diesen Wagen unbedingt erwerben wollte für circa 40 000.-, ihn aber nicht bekam.

(René Heiniger, Lohn-Ammansegg ex Kurt Meier, Biel-Benken)



Phaëton américaine mit Kapseltyp 5. Selten: Kotflügel vorne und Galerie ohne Rückenlehne
(Erica Lamprecht, Winterthur)

Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.

Siamesen-Phaëton/Americaine

Der Siamesen-Phaëton war das Erfolgsmodell der Wagenfabrik Geissberger und dies nachweislich von circa 1870 bis circa 1910, also während Jahrzehnten! Wie oben erwähnt wurde das Modell aus amerikanischen Vorlagen an schweizerische Verhältnisse angepasst. Dazu gehörte die leichte Bauweise, die hohen Räder aus Hickoryholz und der flache schnittige Kasten. Die wichtigste Anpassung an die europäischen Verhältnisse war vor allem die Bauweise des Gestells ohne Langbaum und mit vollem Einschlag des Vordergestells.

Wie der Name Siamesen-Phaëton sagt, sind die beiden Bänke auf gleicher Höhe und gleich bequem gestaltet, so dass der Herr oder die Dame selbst kutschieren konnte oder sich – hinten sitzend – vom Kutscher fahren lassen konnte. Diese Sitzposition war wohl neben der leichten Bauweise (um 400 kg) das Erfolgsrezept dieses Wagenmodells. Wegen des wenig tief gebauten (eben schnittigen) Wagenkastens sitzt man darin relativ flach. Das zeigt das historische Bild auf der nächsten Seite; der Herrenfahrer sitzt darauf mit fast gestreckten Beinen. Der Siamesen-Phaëton weist einen breiten (um 130 cm) und langen Radstand auf, was ihm eine gutes, weiches Fahrverhalten gibt.

Zum Schutz der Insassen weisen einige solche Modelle Steckverdecke auf, zuweilen auch Wechselverdecke für vorne oder hinten. Fast alle Modelle haben die Vorbereitung für Steckverdecke an den Galerien, vor allem auf der vorderen Bank sowie auch innenliegende Bremshebel.

Als Bremsen gab es seit der Frühzeit zwei Hauptvarianten: Schwungrad oder (geknickter) Patent-Hebel. Ältere Exemplare hatten meist noch eine Kurbel unter dem Sitz. Ein spätes Exemplar weist eine originale Trommelbremse auf.

Das Spritzbrett ist oft aus Holz gefertigt, bei reicher ausgestatteten Exemplaren auch mit Leder bespannt. Kotflügel sind sehr selten, weil die Räder stark vom Kasten abstehen.

Ältere Wagen weisen oft einen halben Drehkranz auf, spätere einen kreisförmigen. Die Galerien der jüngeren Wagen sind vorne fast immer gerundet gestaltet, nicht abgebogen. Frühe Wagen zeigen stets Federn mit abstehenden runden Scharnieren und Lamellentritte, spätere Tellertritte. Die vorderen Aufstiegstritte sind linksseitig oft innen angebracht; sie können nur benutzt werden, wenn das Vordergestell leicht eingeschlagen wird. Die Tritte sind sehr selten an den Federn wie bei anderen Wagenbauern angesetzt, wohl deshalb, weil Geissberger die Federn oft schwach dimensionierte und fast nie mit Klammern sondern mit Schrauben an der

Achse befestigte, was früher schon kritisiert wurde (Schwächung durch die Lochung und erhöhte Bruchgefahr der Federblätter).

Den Siamesen-Phaëton gab es mindestens in zwei Grössen, einerseits mit Rädern von etwa 97 und 122 cm und solchen mit etwa 110 und 135 cm.

Der Siamesen-Phaëton mit Türen wurde während 30 Jahre fast unverändert in verschiedenen Varianten gebaut. Er wurde in der Firma Geissberger „Americaine“, also Amerikaner genannt.

In seiner besonderen Ausprägung kann der Siamesen-Phaëton Geissbergers durchaus als Eigenkreation bezeichnet werden. Den Siamesen-Phaëton stellte Geissberger vor allem in zwei unterschiedlichen Ausprägungen her:

Typ A

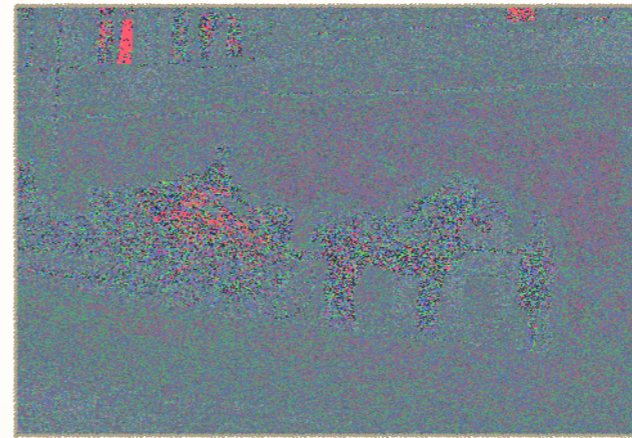
Siamesen-Phaëton ohne Türen mit im Einstiegsbereich zur hinteren Bank nach unten gezogener, ausgeschweifeter Seitenwand. Diese Disposition entsprach von der Grundanlage her einem älteren europäischen Typ. In den siebziger Jahren des 19. Jahrhunderts erfreuten sich Wagen dieser Kastenform in Frankreich einer gewissen Beliebtheit. Genau in dieser Zeit scheint Geissberger seine Spielart des Kastens entwickelt zu haben. Diesen Wagentyp gab es wiederum in verschiedenen Varianten, vom Wagen ähnlich dem klassischen Phaëton mit langem, hinten stark abgeschrägten Kasten bis zum Wagen mit ultraleicht wirkendem, kurzem Kasten. Bei diesem wurde den hinten herausragenden Holzschwellern Eisenträger – wie beim Spider – aufgesetzt, die die hintere Bank abstützen. Die einen Wagen haben – wie beim Phaëton – nur vorne einen Tafelsitz und hinten eine Art Dienersitz, die anderen – eben in der Art der eigentlichen Siamesen-Phaëtons – einen zweiten Tafelsitz. Dieser bewusst sportlich-spartanische Wagentyp war eher ein Selbstfahrer als die nachfolgende Variante und wurde oft ohne Verdeck ausgeliefert. Aber es gab auch bei diesem Typ A Wagen mit Halbverdecken auf der vorderen Bank, eben dem Herrensitz, oder – sehr selten – solche mit umsteckbaren Verdecken.

Typ B

Der Siamesen-Phaëton mit Türen. Dieser Typ weist stets zwei identische Bänke und fast immer den kurzen Kasten mit Eisengestänge unter dem hinteren Tafelsitz auf. Vor allem dieser zweite Typ kann man nach der alten französischen Terminologie als Char-à-bancs-Américaine oder nur als Américaine bezeichnen. Die Gestelle bestehen auch hier in der Regel (ausser der Sprengwaage) ganz aus Eisen, das Vordergestell weist meist einen halben Scheibenkranz auf. Bei diesem Typ gibt es verschiedene Varianten von Verdecken zum Ein- und Umstecken.



Siamesen-Phaëton, oben ohne und unten mit eingestecktem Halbverdeck. Originalabzug von Geissberger des Wagens von S. 150. Dank der Notiz auf der Rückseite dieser Photographie wissen wir, wie das Modell von Geissberger genannt wurde, nämlich „Americaine“. Auf der Rückseite steht auch „Verdeck zum Wegnehmen“.



Siamesen-Phaëton; historische Aufnahme um 1900 des Besitzers von Schloss Goldenberg bei Winterthur, Arnold Vogel-Koller im Reitkostüm auf einem Siamesen-Phaëton mit Steckverdeck und Schwungradbremse. Auch interessant: runde Laternen ohne Seitengläser wie beim Spider von Adelheid Page.



Siamesen-Phaeton Nr. 29 mit Kaspeltyp 1.

Der 370 kg schwere Wagen stammt von Schloss Meggenhorn nahe Luzern (von einer Tochter des Zürcher Industriellen J.-H. Frey-Baumann) mitsamt einem Geschirr der Sattlerei Baer in Zürich. Halbverdeck nur hinten, demnach vor allem vom Kutscher gefahren (Fussraum hinten zudem tiefer als vorne). Siehe auch Buch Rothenburg 2017, 80ff.

(Franz Knüsel, Rothenburg)



Früher Siamesen-Phaeton mit Türen, Nr. 199 mit Kaspeltyp 1 um 1875.

Seltener Originalzustand! Ösen für Steckverdeck nur vorne, dementsprechend vor allem als Selbstfahrer gebaut. Weiches Keilkissen vorne. Grosses Modell.

(Jacques Butz, Allschwil)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Früher Siamesen-Phaëton mit Türen, wohl mit der Nummer 843.
(Besitzer unbekannt)



Früher Siamesen-Phaëton, grosses Modell.
Oben nach der Restaurierung und unten vorher. Grosses Modell.
(Thomas Würzler, Niederlenz)



Frühe Variante eines Siamesen-Phaëton mit Kapseltyp 1.
Ausgeschweiffter Kasten, keine Türen, Auftritt hinten an Klotzbremse befestigt wie beim Exemplar von R. Sallmann und dem folgenden Exemplar. Kleineres Modell mit Radgrössen 97 und 122 cm.
(Im Handel bei Hansmeier 2016, ex Gregor Holenstein ex Haldimann)



Frühe Variante eines Siamesen-Phaëton ohne Türen Nr. 236 mit Kapselty 2 um 1875.
Der Wagen stammt vom Unternehmer Reinle in Baden, Brennstoffe und Transporte. (vgl. Furger 2006, Abb. 126) und wurde von Toni Meier restauriert. Grosses Modell.

Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Siamesen-Phaëton. Der hintere Tafelsitz ist deutlich grösser und bequemer gebaut als der vordere.

(2021 im Handel bei „Antikkutschen“)



Siamesen-Phaëton Nr. 730 mit Kapseltyp 2 um 1880.

Der 350 kg schwere Wagen stammt aus den JAGO-Werken in Ermatingen TG. Grosses Modell. Siehe auch das Buch Rothenburg 2017, 84ff.

(Franz Knüsel, Rothenburg)



Siamesen-Phaeton mit Kapseltyp 2.

Die Federn sind markiert „Claudinon Chambon“, die Achsen „Hannoyer, Paris“.

Hinten mit Kotflügeln in geschweifter Form, eingesteckt in den Verdeckösen.

(AF ex Max Schwarz, Lenzburg)

Siamesen-Phaeton mit Kapseltyp 2.

Der Wagen stammt ursprünglich vom bekannten Strohfabrikanten Jakob Isler im aargauischen Wohlen.

(um 1980 bei Theophil Schedle, Hermetschwil)



Siamesen-Phaeton.
(1989 bei Sattler Oskar Müller in Oetwil am See)

Variante eines robusten Siamesen-Phaeton mit Kapseltyp 3.
Einfaches Sondermodell mit nach hinten verlängertem Kasten als Stauraum.
Von Max Scharz, Lenzburg circa 1990 von einem Angestellten des Textilunternehmens Nabholz in Schönenwerd SO erworben. Auf drei Kapseln steht „Geissberger Zurich, auf den Achsen „Lemoine Paris 130 798“, auf einer Kapsel innen 103 83. Zur rustikalen Bauart gehören: Spritzbrett aus Holz, Wachstuch-Auskleidung (mindestens um 1900) mit Einfassungen aus halbiertem Pedgirohr, massivere Räder. Landen fehlen. Laternenhalter mit Scharnier offenbar original. Schwungradbremse. Kasten und Räder ursprünglich dunkelgrün mit hellgrünen Filets. Gestell vielleicht mittelgrün gewesen. Vorne nicht geschlossener Drehkranz. Der Drehkranz liegt direkt unter dem Fussbrett.



Variante eines Siamesen-Phaeton.
Der nach den Federn und dem aufknöpfbaren Halbverdeck frühe Wagen mit originale Later-
nen stellt ein Übergangsmodell zum Phaëton américaine statt: kurzer Radstand, Auftritt in der
Mitte an Bremshebel angeschweisst.
(Christoph Holenstein ex Toni Meier ex Remetschwil)



Variante eines Siamesen-Phaëton mit Kapseltyp 4.
Ebenfalls kurzer Radstand und seitliche Aufstiegstritte hinten an Bremshebel verschweisst. Ver-
deck austauschbar! Kleineres Modell.
(Robert Sallmann, Amriswil)



Detail zum vorangehend vorgestellten Wagen.

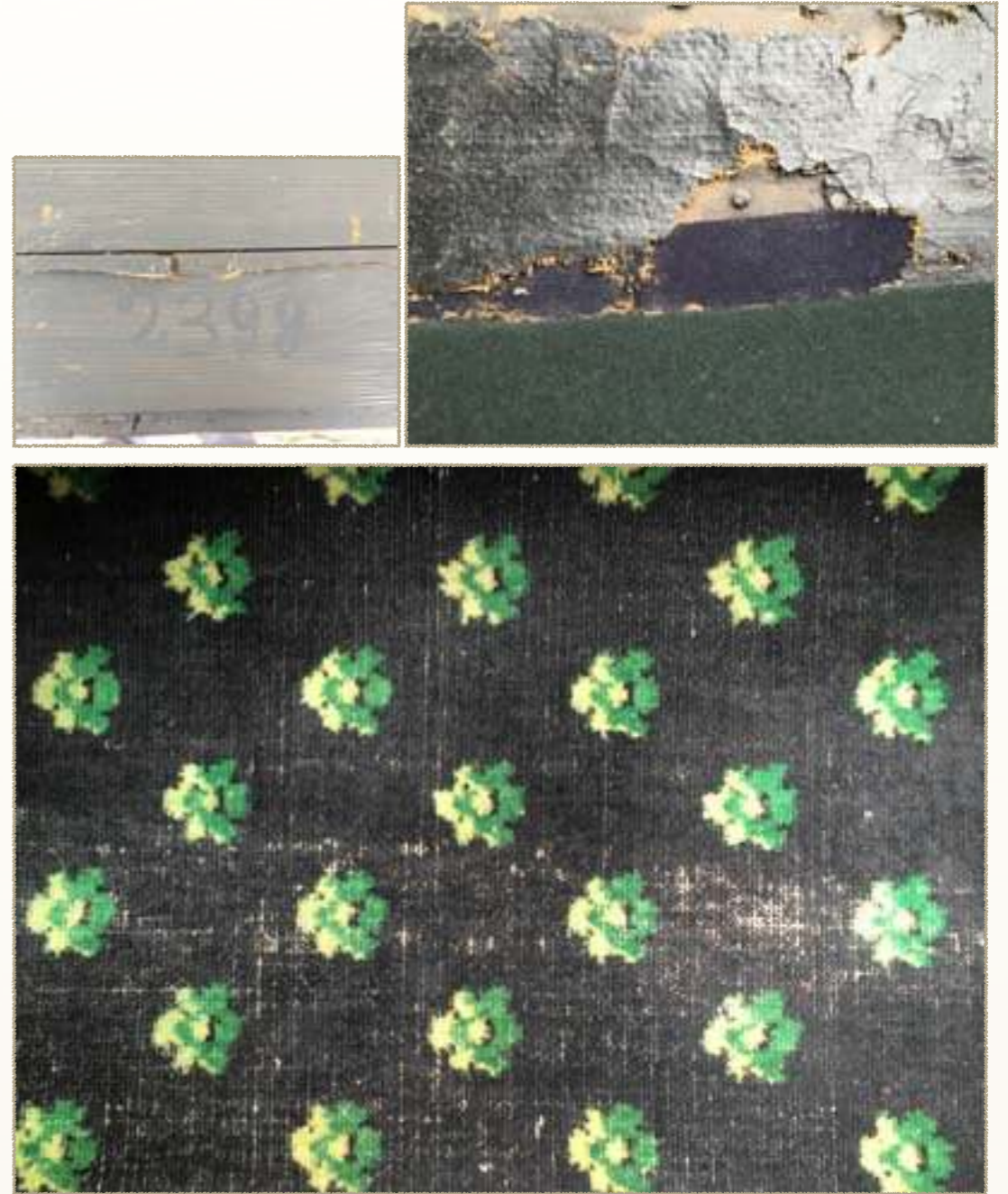


Siamesen-Phaëton Nr. 2352 mit Kapseltyp 4.
Der Wagen stammt aus der bekannten Firma Bally in Schönenwerd SO.
Schwungradbremse, teilweise originales Schweinsleder. Grosses Modell. Rothenburg 2017,
88ff. 373 kg.
(Franz Knüsel, Rothenburg)



Siamesen-Phaëton Nr. 2399 mit Kapseltyp 4 (Achsen Lemoine)
Der Wagen stammt, wie ein Stanhope-Phaëton, aus der Firma Matter Textilien Kölliken (FAMA). Der genau 400 kg schwere Wagen wurde wenig gebraucht, dementsprechend originaler Teppich hinten und Polsterung in Grün original (darunter älterer blauer Bezug vorne). Aufstiegsstritt vorne links merkwürdigerweise nach vorne gerichtet (macht zweispännig gefahren keinen Sinn). Dunkelgrüne Bemalung des Kastens original mit schwarzer Einfassung und schwarzer Kehle. Gestell und Räder 1987 übermalt und vermutlich damals auch Trommelbremse zugefügt. Alter Schlüssel vorhanden ebenso wie Deichsel. Kotflügel hinten aus Holz. Grosses Modell mit Radgrössen 110 und 134 cm.
(Sammlung Siegward Tesch in Wiehl)

Dieser Wagen ist identisch mit dem auf dem Originalabzug von Geissberger S. 141



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Detail zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Siamesen-Phaëton Nr. 3260.
Rückenpolster vorne und hinten, Verdeck austauschbar. Schlecht bemalt.
(Wüthrich, Rheinfelden ex Ruckstuhl in Langenthal)



Siamesen-Phaeton Nr. 3533 mit Kapseltyp 5.
Der Wagen stammt aus dem Besitz von Oberst Frei in Weisslingen ZH. Wohl originale Trommelbremse und Laternen.
(Kaufmann, Ziebach)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Später Siamesen-Phaëton mit Kapseltyp 5
(ex Alexander Haldimann, Amriswil)



Siamesen-Phaëton.
Frühe Aufritte hier, auch einer nach vorne!
(2015 im Handel ex Karl Dübendorfer Restaurantbesitzer in Oerlikon)



Siamesen-Phaëton.

Sitz vorne steiler als sonst und höher gesetzt.

(Bruno Sennhauser in Neunforn bei Andelfinden ex Franz Lüönd in Schwyz, ex Ernst Saxer)



Siamesen-Phaëton

Auftritte und Federn früh.

(Ueli Forrer ex im Handel bei Gregor Holenstein 2014)



Siamesen-Phaëton

Galerien gerundet, Spritzschrim aus Leder und geschweift. Auftritte nicht mehr Lamellen, sondern volle Teller

(Ueli Forrer ex 2015 im Handel bei Gregor Holenstein)



Nachbau (?) eines Siamesen-Phaëton
(Doruch, Polen)

Mischtyp zwischen Phaëton und Jagdwagen

Bei Geissberger haben gibt es Modelle, die nicht leicht in den bekannten Kanon der Modelle einzuordnen sind.



Eine Art Américaine oder Char-à-bancs. Nr. 2185 mit Kapseltyp 3.
(1989 bei Theophil Schedle, Hermetschwil)

Derby-Cart



Derby-cart; Originalabzug von Geissberger.



Derby-Cart in Ponygrösse. Originalabzug von Geissberger. Auf der Rückseite steht: „Derby – hinterer Sitz zum Vorwärtssitzen einzurichten“. Hier handelt es sich um ein klassisches leichtes Sportmodell, das meist einspännig gefahren wurde. Solche Landwagen wurden meist – wie dieses hier – naturgrundig (Holz nur gefirnisst) ausgeliefert. Nach dem Grössenverhältnis des Wagens zum dahinter liegenden Fenster handelt es sich um einen Ponywagen. Das erklärt auch das ungewöhnlich hohe Bockkissen für den Fahrer oder die Fahrerin.



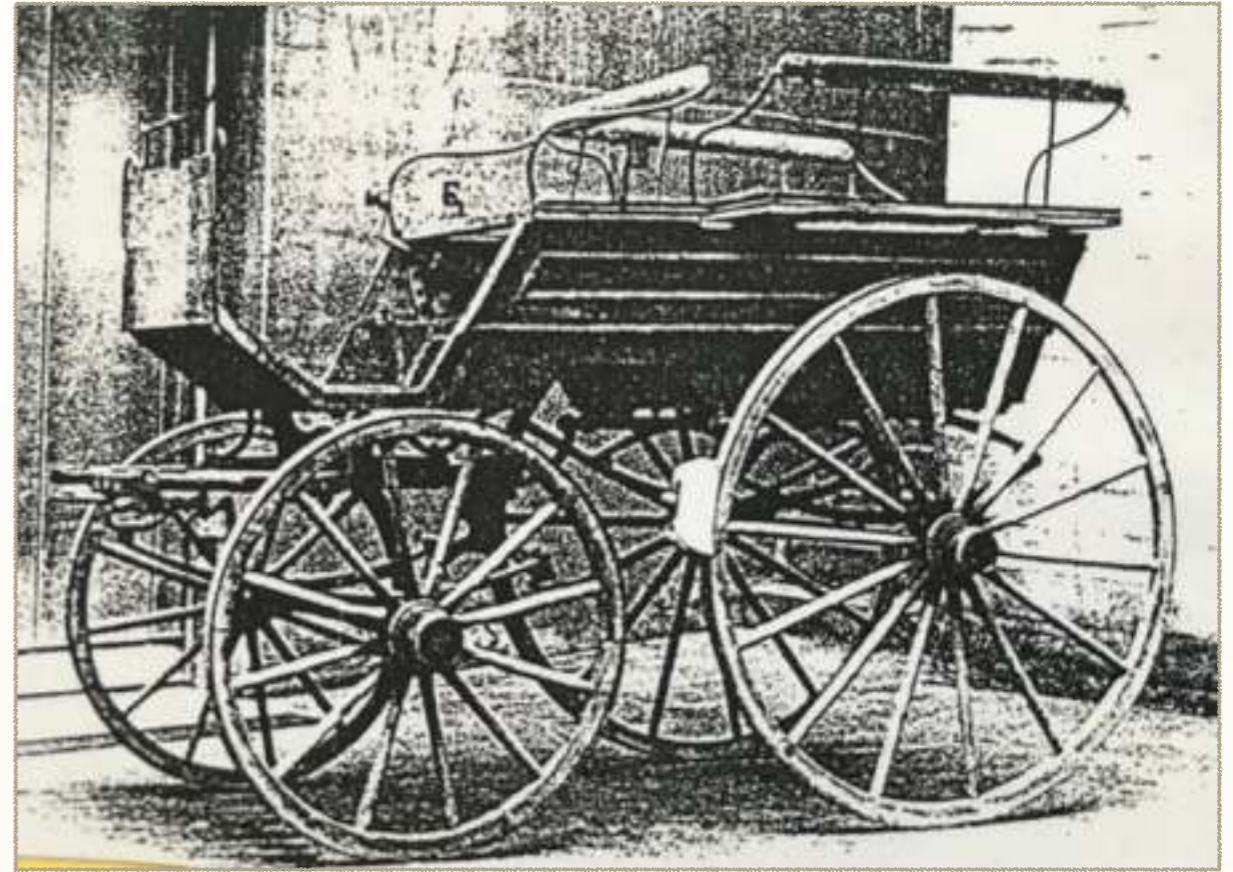
Derby-Cart mit Kapseltyp 4 und Achsnummer 54246.
1982 bemalt, vorher Kasten natur und Räder rot.
(Albert Sporrädli ex Eduard Belser)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Derby-Cart mit Kapseltyp 4.
(1989 bei Th. Huber in Weiningen (später gummibereit) ex Prof, Max Huber in Wyden bei
Ossingen)



Übergangstyp mit Kapseltyp 5.
Eine Art Derby-Cart mit Längsbänken. Achsnummer 104 252.
(1989 bei Sennhauser in Zürich)

Vierrad-Dogcart



Vierrad-Dogcart Nr. 3363 mit Kapseltyp 5.
Der herrschaftliche Sportwagen ist voll ausgerüstet mit Schirmkorb usw. Die Fussbremse wurde sekundär zugefügt.
(EMPFA ex EPRA Thun)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.

Vierrad-Dogcart mit Kapseltyp 5 und der Nummer 3880 (Kapseln Nr. 2694).
(Emanuel Schmied, Courtelary)

Omnibus

In der Wagenfabrik Geissberger entstanden zahlreiche grosse Omnibusse. Von diesen hat sich kein einziger erhalten. Von fünf unterschiedlichen Typen gibt es es historische Fotografien.



Hotel-Omnibus aus Zürich; Originalabzug von Geissberger im Archiv Kölz. Der im Inneren wohl gut zwölftplätzig Wagen weist auf dem Dach Stauraum für viel Gepäck auf. Unklar ist, wieso hinten das grosse Blech (Aufschrifttafel) nach hinten herausragt (Reparaturfahrzeug?).



Derselbe Wagen angespannt. Pferde mit Wiener Geschirr!
(Broschüre Hotel Baur au Lac)



Die Fotografie dieses Hotelomnibus ist hinten gestempelt „C. & R. Geissberger – Wagenbauer – Zürich“ und stammt aus dem Archiv des Wagenbaubetriebs Kölz in Basel. Der Kasten mit den gerundeten Ecken gleicht dem voran gehend vorgestellten Omnibus. Das Fahrzeug könnte vor dem Hotel oder einer Fuhrhalterei aufgenommen worden sein (Pferdedecken und Leiter auf dem Dach sowie Anbindestrick links des Omnibus).



Hotel-Omnibus aus Zürich; Originalabzug von Geissberger im Archiv Kölz.



Omnibus für das Hotel Richemond, wohl in Genf. Der innen vier- bis sechsplätzig Wagen weist grosse Seitenscheiben auf. Auf dem Dach liegt eine zusammengeklappte Leiter, mittels der Gepäck auf dem Dach verstaut werden konnte. Der Wagen stammt aus der Zeit um 1900 (Kapselsignatur „GEISSBERGER & Cie. ZÜRICH“). Originalabzug von Geissberger.



Kleinerer Omnibus für das Hotel Baur au Lac in Zürich. Der innen vierplätzig Wagen wurde ebenso aufwändig gebaut und ausgestattet wie ein Privatwagen. Originalabzug von Geissberger.

Zweiradwagen

Die scherereren Zweiradwagen von Geissberger gab es in zwei Haupttypen:

- Charrette anglaise/Dogcart mit eckigem Kasten, ein eher schweres Modell, das französischen Vorlagen nachgebaut ist, nämlich nach einer Vorlage von 1892 der französischen Fachzeitschrift „La Carrosserie Française“ (siehe oben).
- Leichter Dogcart mit seitlich im oberem Bereich gerundetem Kasten. Dieser Typ geht wohl auch auf einen französischen Entwurf zurück, der ganze Wagen scheint aber in dieser kurzen Ausprägung eine Erfindung Geissbergers gewesen sein. Dessen Hauptkennzeichen ist der Kasten mit vorne und hinten ausgewölbtem und von einer typischen „Geissberger-Galerie“ eingefasster Seitentafel. Der kurze Kasten machte eine Patentlösung für die Dienerbank nötig.

Beide Varianten weisen die für Geissberger typischen Galerien auf.

Dazu kommt das sehr leichte Modell des zweiplätzig Cart. Dieser mit den Charrettes, Buggys und leichten Cabriolets verwandte, von Amerika beeinflusste Typ war in Frankreich um 1891 populär geworden. Er wurde von Geissberger „Texas Cart“ genannt.

In dieser Reihenfolge werden die erhaltenen Zweiradwagen in der Folge vorgestellt.

Charrette anglaise und Zweirad-Dogcart



Originalabzug von Geissberger eines sportlichen Zweiradwagens, auf der Rückseite „Dog Cart - 4 plätzig“ genannt. In Frankreich hiess dieser Typ aber „Charrette anglaise“; die Vorlage dazu stammt aus einer Pariser Fachzeitschrift von 1893. Der Wagen (Signatur „GEISSBERGER ZURICH“ auf den Radkapseln) ist voll ausgerüstet mit Schirmkorb, Fusskissen links, Fussraste rechts und in Leder eingefasster Kette zwischen den Spitzen der Gabelbäume. Eine Krone ziert die Mitte des Kastens. Das Bild ist identisch mit einem Bild in Staub 1924 (S. 56).



Charrette anglaise mit Kapseltyp 4 (Achsennummer 52039).
Originale Farbgebung.
(Beat Niederberger, Gossau SG)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Charrette anglaise in originaler Farbgebung. Nr. 1893 mit Kapseltyp 3 (Achsennummer Lemoine 36331)

Der Schlüssel zeigt vielleicht auch die Produktionsnummer. Allerdings ist genau dieses Wagenmodell im Jahre 1893 erstpubliziert worden (vgl. oben). Fast identischer Typ zu den drei folgenden Wagen.

(Beat Niederberger, Gossau SG)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.

331 kg schwere Charrette anglaise mit Kapseltyp 4 (Nr. 2785 auf dem Radschlüssel). Rechts unten historische Fotografie eines ähnlichen Wagens. Siehe auch Buch Rothenburg 2017, 130f.

(Sammlung Rothenburg, ex Thomas Frei und Robert Sallmann)



Detail zum vorangehend vorgestellten Wagen und historische Fotografie eines ähnlichen Wagens von Carl Vogel-von Weiss mit Kutscher Harsch um 1890 vor der alten Hammer-Villa in Cham ZG (nach der Website über das Hammergut).

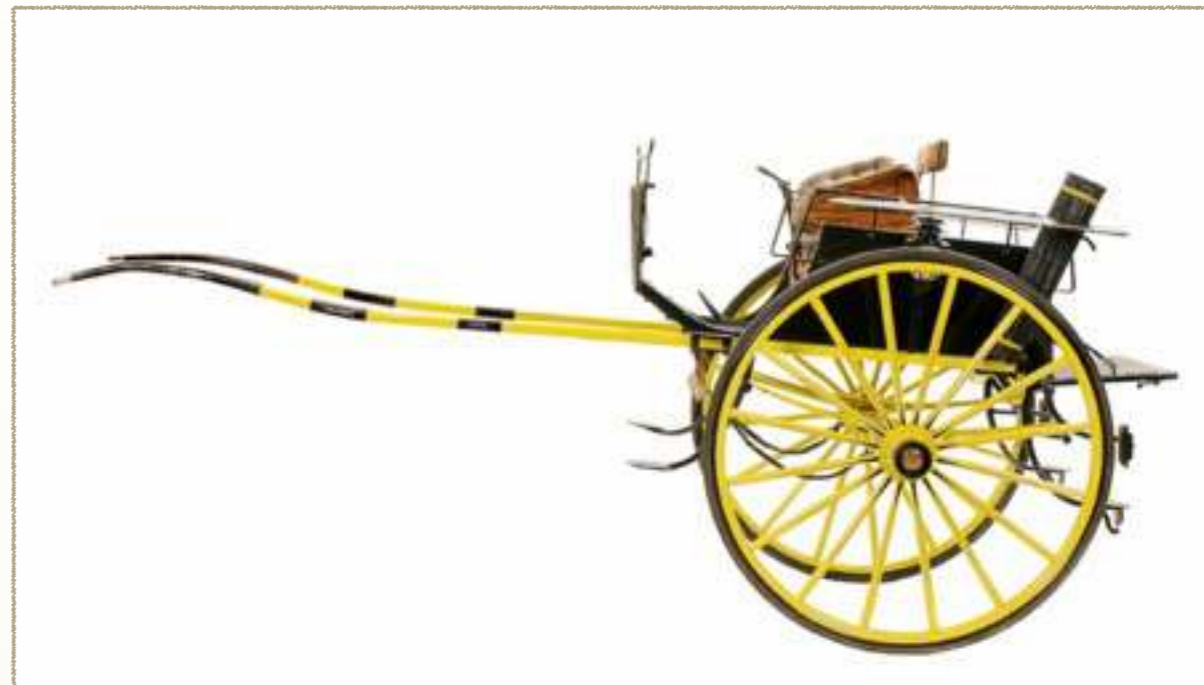


Charrette anglaise mit Kapseltyp 4.

Der Wagen mit Schein-Mailachsen entstand millimetergenau nach einer Vorlage Zeichnung (Nr. 72) in der Zeitschrift „La Carrosserie Française“ von 1893 (siehe Abb. 80). Einige Details zeigen typische Geissberger-Details wie die Aufstiegstritte sowie ausgeklügelte Beschläge. Landen hinten abgedeutert, vorne Drehpunkt. Leder neu. Sitzverstellung mittels Hebel. Fussraste. Kettenzug von Waagscheit auf Vorderachse. Leitseilstange mit originalen Flügelmuttern. Ösen für Kette an den Landenenden.
(Reinhold Trapp, Hegenheim)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



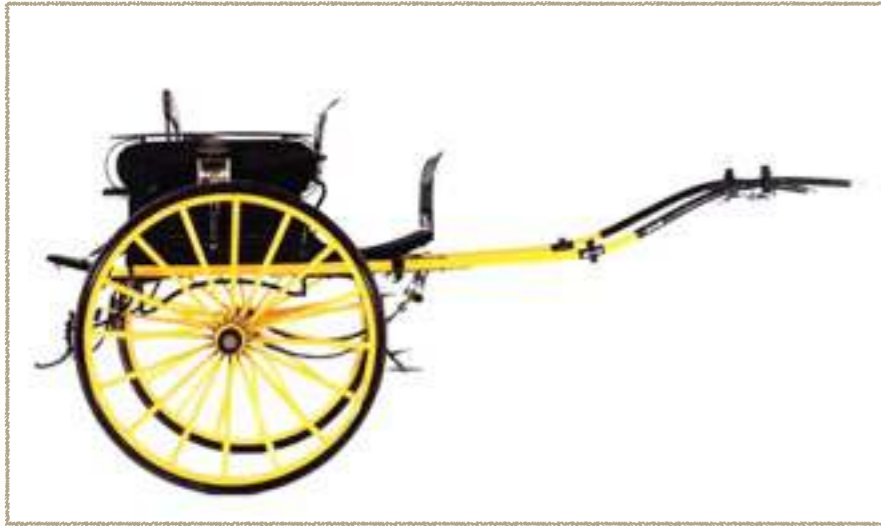
Charrette anglaise Nr. 2941 (auf Schlüssel) und Kapseltyp 5.
Originale Ausstaffierung in Schweinsleder.
(EMPFA)



Detail zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Charrette anglaise mit Kapseltyp 5 (Nr. 3873)
Originalzustand. Leichteres und kleineres Modell als die vorangehenden Wagen). Rothenburg
2017, 132f. 322 kg.
(Andreas Hagen ex Jürg Kaufmann, Zielebach)



Dogcart mit Kapseltyp 4 (Achsennummer Lemoine 54353 sowie Nr. 68059)
Ausstaffierung in Schweinsleder original.
(Schweizerisches Landesmuseum, Zürich ex Jakob Ruckstuhl, Sankt Gallen)



Dogcart mit Kapseltyp 4.
(Guido Bernasconi ex Otto Fischer)



Texas Cart



Leichte Cart. Originalabzug von Geissberger mit der Notiz „Texas Cart“ auf der Rückseite. Offenbar mixte Geissberger aus amerikanischen Elementen, wie dem hinten geschweiften Kasten und den Elliptikfedern, ein eigenes Modell zusammen und gab ihm einen eigenen Namen. Der Wagen zeigt einige bemerkenswerte Einzelheiten wie ein Fusspedal auf die Klotzbremse, hinten in der Höhe verstellbare Scherbäume und Schmierachsen mit Vierkantmuttern nach amerikanischer Art.



Dogcart mit Kapseltyp 4.
(Jacques Butz, Allschwil ex Schedle Hermetschwil)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.

Texas-Cart Nr. 2889 (auf Kapsel) mit Kapseltyp 4.
Schwingungsdämpfer an Landen aus Gummi, Fussbremse.
(Thomas Würgler ex Ernst Saxer)



Texas Cart Nr. 2911 mit Kapseltyp 4.
Wagen ohne Dach, sehr amerikanische Sitzgestaltung. Rothenburg 2017, 126ff 200 kg.
(Franz Knüsel, Rothenburg ex Haldimann ex Landwirt und Kavallerie-Wachtmeister O.
Brenner in Steinebrunn TG)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Texas Cart mit Kapseltyp 4.
Originalzustand, mit Handbremse
(Erstbesitzer Familie Bühler, Uzwil SG)



Texas Cart mit Kapseltyp 5
Dach fehlt. Sitz mit Kurbel zum Verstellen
(Jacques Butz, Allschwil)

Fourgon

In der Carrosserie Geissberger entstanden zahlreiche gewerbliche Wagen und darunter einige geschlossene Fourgons. Solche Wagenmodelle wurden im Laufe des 20. Jahrhundert – wie übrigens auch Leichenwagen – in grosser Zahl zerstört. Umso wichtiger sind die drei Exemplare, die sich erhalten haben, weil sie spezielle Vertreter dieser Gattung verkörpern; es sind dies ein Krankenwagen, ein militärischer Stationswagen und ein Bäckerwagen.

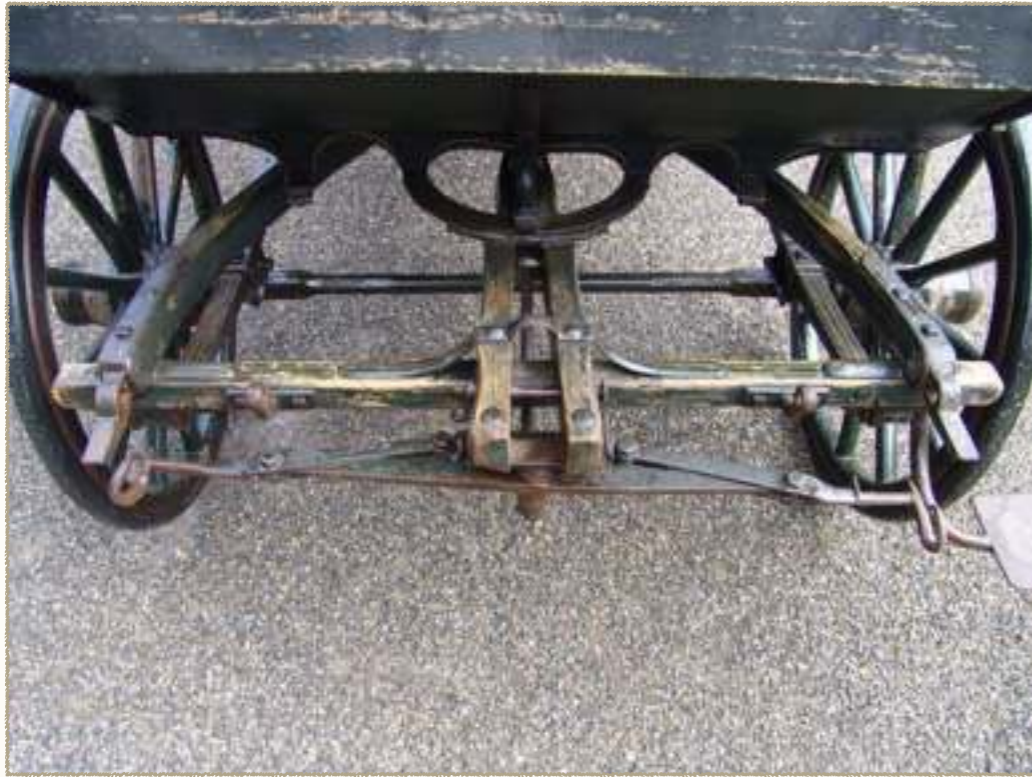


Krankenwagen Nr. 3680 mit Kapseltyp 5.

Originalzustand mit Patenlanden und Zugschoner. Zu weiteren solchen Wagen siehe: Roger Gonzenbach, Im Kalberwägeli zum Spital (Frauenfeld 2000) 53ff.
(Mecklenburgisches Kutschenmuseum ex Burlet, Oetwil ex Hofer)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Ganz ähnliches Modell wie der vorangehend vorgestellte Krankenwagen der Gemeinde Urnäsch in Appenzell Ausserrhoden.
(Archiv Emanuel Schmid, Courtelary)



Telegraphen-Fourgon Nr. 5045 von 1913
(Landesmuseum Zürich)



Details zum vorangehend vorgestellten Wagen.



Stark restaurierter Bäckerfourgon von Geissberger.
(Ende 2017 im Handel in Deutschland)

Schlitten

In der Wagenfabrik Geissberger entstanden einige Schlitten. Unter dem erhaltenen und sicher zuweisbaren Bestand stehen leichte Schlitten im Vordergrund. Es gibt drei Gruppen von Geissberger-Schlitten; in dieser Reihenfolge werden sie hier präsentiert:

- Amerikanische Schlitten oder amerikanisch inspirierte Schlitten
- Eine Art Victoria-Schlitten mit Tafelsitz hinten, Kinderbank vis-à-vis und Steckbock vorne
- Diverse Modelle.



Vierplätziger Schlitten mit Bocksitz; Originalabzug von Geissberger.



Ähnlicher Vis-à-vis-Schlitten, hier mit anderem Untergestell und und Bremse.
(Historic Schlieren)



Zweiplätziger Schlitten nach amerikanischer Art mit Dienerpritsche. Originalabzug von Geissberger.



Kalesche-Schlitten wohl der Zeit um 1870 mit Bocksitz.
(Historic Schlieren)



Hoher zweiplätziger Schlitten mit Dienerpritsche. Originalabzug von Geissberger.



Zweiplätziger Schlitten mit Dienerpritsche. Originalabzug von Geissberger.



Zweiplätziger Schlitten mit Dienersitz hinten; Originalabzug von Geissberger. Dieses Exemplar kam auf Schloss Goldenberg bei Winterthur, wie die Bilder rechts zeigen.



Historische Fotos des kleineren Schlittens von Albert Vogel-Koller auf Schloss Goldenberg bei Winterthur.



Blick in die Geschirrkammer auf Schloss Goldenberg mit demselben Schlitten.



Der grössere Schlitten von Schloss Goldenberg bei Winterthur.



Zweiplätziger Muschelschlitten Nr. 198 nach amerikanischer Art.
Keine Anschrift, aber Nummer 198 wie für Geissberger üblich auf Deckelunterseite (sekundär übermalt).
Kasten ähnlich dem Albany Cutter, vgl. die folgenden Schlitten. Dies zeigen, wie die leichten Wagen, starke amerikanische Einflüsse.
(Hanspeter Ryser, Oberwil ex Familie Pfister in Uster gemäss Tintenaufschrift)



Albany Cutter mit Plakette J.C. Geissberger
 Hier könnte es sich um einen aus Amerika importierten Schlitten handeln, wenigstens des Kastens.
 (Hanspeter Ryser, Oberwil ex Oetwil)



Albany Cutter aus den USA zum Vergleich.



Albany Cutter mit Plakette von J.C. Geissberger
 Der Schlitten stammt aus dem Schloss Berg am Irchel von Hans E. Bühler. (vgl. Furger 1986, Abb. 406). Der Kasten dürfte importiert worden sein. Offenbar setzte Geissberger dem Kasten eine Erhöhung im hinteren Bereich auf.
 (Jakob Butz, Allschwil)



Rückansicht des Schlittens von Schloss Berg am Irchel.



Aufnahme um 1920 mit dem Schlitten von Frau Bühler in Gebrauch.



Der vorangehend vorgestellte Schlitten nach Demontage der Kastenerhöhung und der Dienerpritsche.



Weiterer Schlitten nach amerikanischer Art, signiert „J.C. Geissberger Zürich“
(1989 bei R. Reichenbach in Langnau, 2017 bei Thomas Würgler)



Victoria- Schlitten mit Plakette von J.C. Geissberger.
Zweites Schlitten-Erfolgsmodell von Geissberger mit folgenden Eigenschaften:
- Tafelsitz hinten, Kindersitz vis-à-vis
- Steckbock einsitzig mit abnehmbarem Fussbrett
- leichte Bauweise des Gestells
(Daniel Würgler, Leymen)



Victoria-Schlitten Nr. 2262 (auf der Unterseite des Deckels des Kellers wie unten auf dem Fussbrett).

Eine Plakette fehlt, war aber wie beim vorangehenden Schlitten vorne angebracht. Der Schlitten stammt aus der Stroh-Färberei Schärer in Anglikon bei Wohlen AG. In Kreide ist auf dem Rückenbrett des Kindersitzes eine bisher nicht entzifferte Schrift zu sehen. Alte Bemalung teilweise erhalten mit Mustern rechtsseitig und hinten.

(Andres Furger ex Guido Isler, Wohlen)



Victoria-Schlitten.

(Im Handel 2014 bei Gregor Hostenstein)



Victoria-Schlitten mit Plakette Geissberger Zürich.
(Im Handel bei Gregor Holenstein circa 2013)



Schlitten mit Plakette von J.C. Geissebrger.
Kasten in der Art der Chaise.
(Kellenberger ex im Handel 2014)



Schlitten mit Plakette Geissberger.

Kasten in Form des Vis-à-Vis. Der Schlitten gleicht mit den originalen Pelzdecken dem grösseren Schlitten von Schloss Goldenberg (dort aber fester Bock).

(Kellenberger ex Gregor Holenstein)

Vermutlich Produkte von Geissberger

Geissberger hat nicht nur selber Fahrzeuge oder Kästen von Dritten bezogen, sondern vermutlich - auch umgekehrt - Rohkästen oder ganze Fahrzeuge an Dritte geliefert. Oder solche wurden bei Revisionen umbenannt, wie das früher nicht unüblich war.

Dies dürfte bei folgenden Fahrzeugen der Fall gewesen sein.



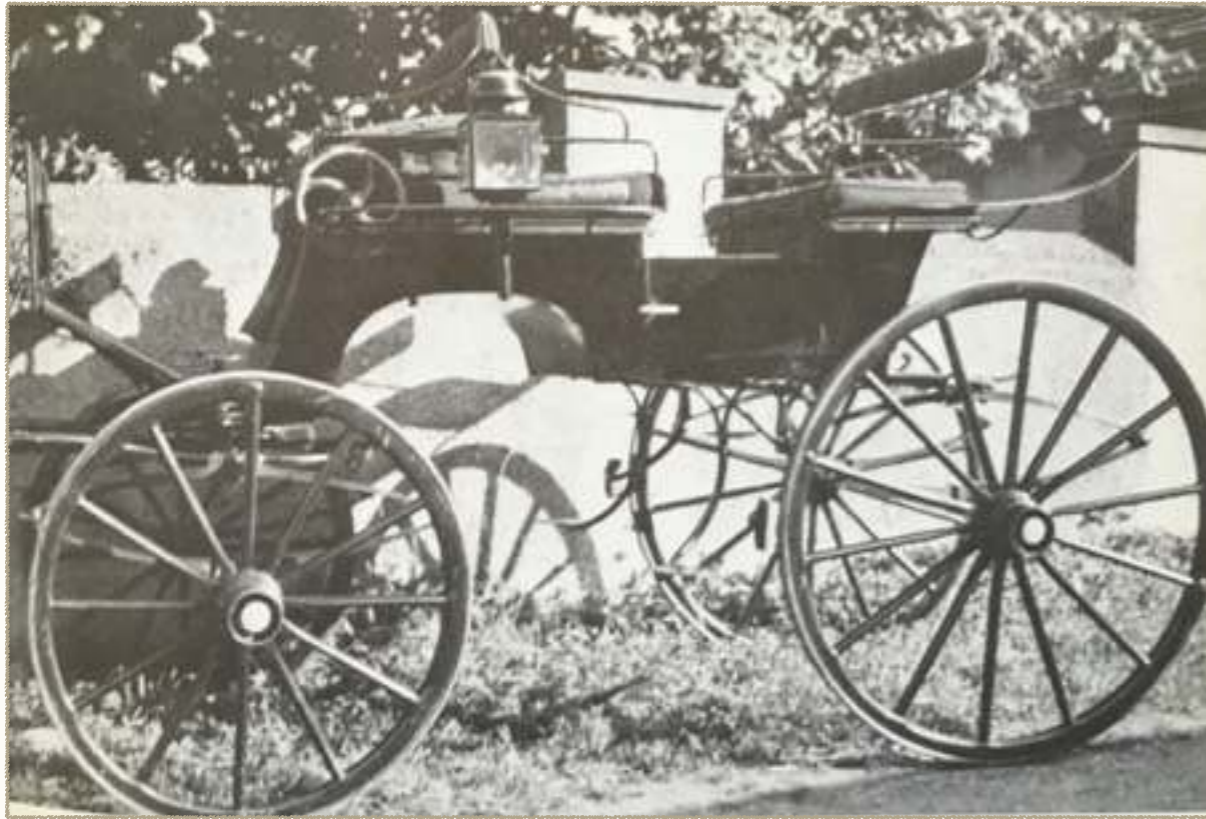
Phaéton américaine, angeschrieben „J. Fries, Zürich“, einem bekannten Sattler.
(Peter Bader, Binningen)



Dogcart mit Kapseln „Ochsner Wagenbauer Zürich“
(Toni Meier, Oberrohrdorf; Legat von Max Schwarz Lenzburg)



Ähnlicher Dogcart wie der vorangehende Wagen, angeschrieben „G. Semle Zürich“.
(Sammlung Franz Knüsel in Rothenburg)



Jagdwagen, angeschrieben „Lanker Frauenfeld“.
(Oskar Müller Uetikon am See, aus seinem Katalog „Wagen anno 1900“)



Gig.
Dieses Fahrzeug Soll nach dem Verkäufer Iselin von Geissberger stammen. Kapseln nicht erhalten.
(Jasques Butz, Allschwil)

Gedruckte Literatur

Berkebile 1977

Dion H. Berkebile, American Carriages, Sleighes, Sulkies and Carts.
New York 1977

Coradi 1994

Willi Coradi, 25 Jahre Ostschweizer Fahrspport-Vereinigung 1969-1994/Jubiläumsschrift.
Ohne Ort 1994

Egger 1913

Fritz Egger, Der Pferdebesitzer, Egger's Taschenkalender und Nachschlagebuch (= I). Mitgebunden: Der schweizerische Kavallerist (=II).
(Solothurn 1913)

Fachbericht 1914

Schweizerische Landesausstellung in Bern 1914, Fachberichte XI.
Zürich 1914

Fehler 1908

Heinrich Fehler, Der Schweizer. Wagenbauer – Ein Lehrbuch für Wagner und Schmiede – Anleitungen zum Fachzeichnen, Plangeometrie, Wagenmontage.
Wyl circa 1908

Frei 2000

Thomas Frei, 100 Jahre Schweizerischer Verband für Pferdesport. Bern 2000

Frikart 1933

Kav. Oblt. FA. Frikart, Das Pferd in Wort und Bild – Pferdekennntnis und Anleitung zur Pferdepflege.
1933

Furger 1993

Andres Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz – Vom Streitwagen zum Stadtcoupé.
Zürich 1993

Furger 2003

Andres Furger, Kutschen Europas des 19. und 20 Jahrhunderts

Band I: Equipagen-Handbuch.

Hildesheim/Zürich/New York 2003

Furger 2004

Andres Furger, Kutschen Europas des 19. und 20 Jahrhunderts
Band II: Wagen-Atlas.
Hildesheim/Zürich/New York 2004

Furger 2006

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

Galli 1896

G. Galli, Zeichner/Dessinateur, Album über die in der Schweiz gebräuchlichsten Wagengattungen.
Bern 1896

Gerber 1958

David Gerber, Fahrhandbuch für Stadt und Land.
Pfäffikon-Zürich 1958

Haussener 1886

R. Haussener, Praktische Anleitung im Pferdewesen für Herr und Knecht zu Stadt und Land.
Bern 1886 (vierte Auflage 1887)

Hediger 2013

Ferdinand Hediger, Schweizer Carrossiers
2013

Hildebrandt 2004

Carl Hildebrandt, Geschirre und Wagen – Eine Sammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft.
Vallamand 2004

Jedele 2001

Markus Jedele-Schudel, Bernerwagen – Break.
Privatdruck Winterthur 2001

- Jedele 2012
Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post
Winterthur 2012
- Jedele 2017
Markus Jedele-Schudel, Pha!eton – Frotz Schöllhorn Winterthur
Winterthur 2017
- Kavallerist/Kavallo
Der Schweizer Kavallerist (seit 1910).
Hg. E. Fluck (Zürich), dann R. Staub (Pfäffikon ZH)
- Kellersberger um 1915
A. Kellersberger, Die schweizerischen bespannten Postfuhrwerke und ihr Bau zur Zeit des
Kriegsausbruchs.
(ohne Jahr und Ort)
- LAH
L'Année Hippique.
Lausanne seit 1943
- Landesausstellung 1914
Schweizerische Landesausstellung Bern 1914.
Katalog C
Bern 1914
- Lehrner 1991
Heinrich Lehrner, Fahren mit Pferden: Von der Fahrkultur zum Fahrsport.
Berlin und Hamburg 1991
- Paravicini-Bachofen 1884
E. Paravicini-Bachofen, Spezialbericht Strassenfuhrwerk und Luxuswagen. In: Schweizerische
Landesausstellung Zürich 1883, Bericht über die Gruppen 20/21: Ingenieur- und Transport-
wesen von E. Gerlich und K. Pestalozzi.
Zürich 1884, 175-181.
- Pfister 1969
Otto Pfister (Herausg.), 50 Jahre/ans VSCI/USIC.
- Ohne Ort 1969
- Posthandbuch 1893
Die Schweizerischen Alpenpässe und die Postkurse im Gebirge – Offizielles Illustriertes Post-
handbuch. Herausgegeben von der Schweiz. Postverwaltung – Illustr. & Topogr. Text v. J.M.
Steiger.
Bern 1893, zweite Auflage
- Rothenburg 2017
Andres Furger und Walter Sommerhalder
Schweizer Kutschen – Sammlung Rothenburg von Franz Knüsel
Rothenburg 2017
- Sallmann 1994
Robert Sallmann, Kutschen-Lexikon.
Frauenfeld 1994
- Staub 1924
R. Staub (Herausgeber), Reiten und Fahren – Ein Schweizer Handbuch.
Zürich 1924
- Stieger 1972
Schweizerischer Berufsverband der Schmiede und Wagner, 1891-1972, Werden, Bestehen und
Vergehen.
Typoskript in der Schweizerischen Landesbibliothek
- WS
Wagenbau – Monatsblätter für Schmiede, Wagner, Sattler, Tapezierer und verwandte Gewer-
be der ganzen deutsch-sprechenden Schweiz 1901 bis 1915 (mit leichten Änderungen des Ti-
tels im Verlauf der Zeit).

E-Books und E-Papers von Andres Furger zum Thema Pferd, Kutsche und Schlitten

2010

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

2012

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

2013

Voyager à travers la Suisse en voiture hippomobile

2013

Reisen in der Schweiz mit Pferd und Wagen

2014

- Horseman Bugatti – Ettore Bugatti: Sein Leben und Wirken mit Pferd und Wagen
- Von der Chaise zum Cabriolet - Die Basler Carrosserie
- Kauffmann, Reinbolt & Christe
- Carrosserie Heimburger in Basel (1850-1996)
- Wagenbau Kölz in Basel (1875-1973)
- Zur Pferdezucht in der Schweiz – 16. bis 19. Jahrhundert

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

2015

- Der gefederte keltische Wagen und seine kulturgeschichtliche Einordnung
- Kutschenzeichnungen des frühen 19. Jahrhunderts
- Fahrpferde Europas – Von der Antike bis Heute
- Leiterwagen – Stuhlwagen – Bernerwagen
- Regionale Wagenmodelle mit gemeinsamen Vorbildern
- Der Char-de-côté

Quellen

Historic Schlieren/Verein Historisches Erbe

Schweizerische Wagons- und

Aufzügefabrik AG Schlieren

Zahlreiche Akten und Fotos

Verkehrshaus der Schweiz

Konvolut von Zeichnungen von Emil Geissberger

Staatsarchiv Zürich

Bewilligungen zu neuen Fabrikbauten

Emanuel Schmid, Courtelary

Sammlung von Dokumenten zur Vogel'schen Schmiede und der Wagenfabrik Eckert in Zürich