

Während im ersten Band von Andres Furger die Kulturgeschichte der Equipagen und die Werdegänge der 50 bekanntesten europäischen Wagenfabriken des 19. und frühen 20. Jahrhunderts behandelt werden, stehen in diesem zweiten Band die Luxuswagen selbst im Zentrum. Diese zu sammeln ist seit jungen Jahren meine Leidenschaft. Gerne habe ich deshalb Neuaufnahmen von in Augsburg stehenden Kutschen an das jetzt gedruckt vorliegende Werk beige-steuert. Diese Sammlung nahm ihren Anfang in der Zeit meiner Eltern mit einem seltenen Wagen aus der bekannten Augsburger Familie Fugger. Die unten abgebildete alte Photographie von circa 1860 zeigt die Halbberline in voller Anspannung mit Lakaien und einem Vorreiter. Weitere Nachforschungen ergaben, dass dieser Chariot ursprünglich aus dem Jahre 1789 stammte und zuerst dem hiesigen Fürstbischof gehört hatte. Damit war mein Interesse für die hinter den alten Wagen stehenden Geschichten geweckt; hinter jeder historischen Kutsche steckt ein interessanter „Lebenslauf“.

Eine tiefe Faszination ging für mich auch von den ausgefeilten Techniken an Einzelteilen der alten Fahrzeuge und vor allem von den reichen textilen Innenausstattungen aus. Als die Sammlung im Laufe der Zeit um Wagen erweitert wurde, die leider nicht so gut wie der Fugger-Wagen erhalten waren, stellte sich die Restaurierungsfrage und das Problem der Rekonstruktion der fehlenden Teile. Ich begann hierauf, im Familienbetrieb alte Borten auf historischen Webstühlen nachzuweben und die Restaurierungstätigkeit laufend zu verfeinern. So kam es, dass mir schließlich historische

Wagen aus verschiedenen Ländern zur Restaurierung anvertraut wurden, bis hin zu königlichen Wagen aus den Royal Mews in London. Während früher eher die komplette Wiederherstellung der Interieurs im Vordergrund stand, konzentriert man sich heute zunehmend auf das Erhalten und gezielte Ergänzen des Alten. Das letzte Kapitel dieses Bandes gibt zu solchen Fragen einigen Aufschluss.

„L'appetit vient en mangant“ sagen die Franzosen; man will als Sammler immer mehr über sein Sammlungsgebiet wissen. Deshalb freut es mich besonders, dass in diesem Band Modell für Modell in der jeweiligen zeitlichen Entwicklung besprochen und sowohl von Sammlungen erhaltener Wagen wie von Dokumenten zu nicht mehr vorhandenen Fahrzeugen ausgegangen wird. Damit wird den Sammlern ein modernes Mittel in die Hand gegeben, Kutschen in die historische Entwicklung einordnen sowie diese präziser datieren und besser verstehen zu können. Dieser Band ist ein wichtiger Schritt zu vertieften Kenntnissen der alten Wagen; gleichzeitig wird ihnen wieder neues Leben eingehaucht. Durch die kulturhistorische Einbettung des Kutschenwesens ist ein wichtiger Brückenschlag zwischen öffentlichen und privaten Sammlungen in einem in Europa bisher eher randständigen Bereich der Museen entstanden.

Rudolf Stief

Augsburg im Frühjahr 2004



Der Wagen des letzten Fürstbischofs von Augsburg

Der Chariot wurde im Revolutionsjahr 1789 in Straßburg für Clemens Wenzeslaus gebaut und kam später in den Besitz der Augsburger Familie Fugger, die ihr Wappen auf den Türen anbringen ließ. Das Bild links zeigt die Equipage in einer historischen Aufnahme von ca. 1860 in Augsburg.

Sammlungen Stief, Augsburg, ausgestellt im hessischen Kutschenmuseum in Lohfelden

Die Drucklegung dieses zweiten Bandes wurde ebenfalls ermöglicht dank der Zuschüsse großzügiger Stiftungen und Einzelpersonen:

- *Familien-Vontobel-Stiftung, Zürich*
Regula Brunner-Vontobel und Hans Dieter Vontobel
- *Gemeinnützige Stiftung Basler & Hofmann,*
Dr. Konrad Basler und Ernst Hofmann
- *Jubiläumstiftung der Schweizerischen*
Bankgesellschaft, Urs Rinderknecht
und Verena Füllemann
- *Ernst Göhner Stiftung,*
Dr. Roger Schmid und
Elisabeth C. Brugger
- *Ulrico Hoeppli-Stiftung, Zürich*
- *Alt Bundesrat Flavio Cotti und Dr. Joseph Jung*
- *Rudolf Stief, Augsburg*
- *Robert Sallmann, Amriswil*
- *Jörg Heinrich Metz, Tübingen*
- *Heinz Scheidel, Mannheim*

Das Zustandekommen von Band II war realisierbar dank der Unterstützung zahlreicher Museen sowie einiger Sammlerinnen und Sammler.

Diesen wird in der Einleitung von Band I gedankt.

Dieser Band wurde zudem unterstützt durch Jean-Louis Libourel, Montpellier, das Swiss Car Register in Effretikon, Urs Ramseier, Rita Mielke, Carlita und Thomas Grass-Talbot, Aachen, sowie Riccarda und Wolfgang Mecklenburg zu Liddow.



Die Vorstellung der 60 wichtigsten Kutschenmodelle der Luxuswagen mit ihren charakteristischen Merkmalen in Kapitel B bildet den Kern dieses zweiten Bandes. Dieser wird eingeführt durch einen Überblick über die Typologie und Terminologie, sowie durch neue Forschungen zur Entstehung der Modellpalette. An die Vorstellung der Modelle schließen sich Grundlagen für die Datierung von historischen Fahrzeugen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts und praktische Anleitungen zur Bestimmung an. Anhänge mit Indices zu beiden Bänden runden das Werk ab.

1. Quellen

Das 19. Jahrhundert war im wirtschaftlichen Bereich das Zeitalter der Industrialisierung und damit der Arbeitsteilung in vielen Produktionsbereichen. Dazu gehörte auch der Sektor der Luxuswagen; sie entstanden in Fabriken durch verschiedene Spezialisten mit neuen Hilfsmitteln, vor allem mit Hilfe ausgeklügelte konstruierter Maschinen, in einer koordinierten Arbeitskette. An deren Anfang stand der Entwurf eines meist extern tätigen Zeichners (*dessinateur en voiture*, *draftman*, *draughtsman* oder *draftsman*). Dieser war einerseits im technischen Bereich sattelfest und andererseits mit der Modeentwicklung und den Bedürfnissen der Kunden vertraut. Gewisse Entwerfer nahmen aktiv am gesellschaftlichen Leben der Oberschicht teil, das sich zu einem guten Teils auf den neuen Boulevards und in den öffentlichen Parks abspielte.

Die Entwerfer publizierten seit der Zeit um 1800 in Fachzeitschriften systematisch ihre maßstabgerechten Wagenzeichnungen und vertrieben sie zunehmend auch als lose Einzeldrucke. Diese Musterblätter verwendeten die Wagenfabrikanten als Kunden- und Bauvorlagen, wobei oft entsprechend den spezifischen Kundenwünschen Modifikationen vorgenommen wurden. – Gemäß dieser in Band I ausgeführten Analyse gehen die meisten Kutschen des 19. und 20. Jahrhunderts in ihrem Grundaufbau und Gesamtdesign auf einen publizierten Entwurf zurück (vgl. dort S. 102ff. und 120ff.). Damit nehmen die Musterblätter eine Schlüsselstellung für das Verständnis der historischen Luxuswagen ein. Auf dieser Erkenntnis aufbauend wurden die wichtigsten europäischen Blattserien von Kutschenentwürfen für das vorliegende Werk systematisch ausgewertet, also dort der Hebel angesetzt, wo ehemals der Bau einer Kutsche begonnen hatte. Die Wagenent-

würfe wurden nach der Zeit um 1830 meistens in einer graphisch ansprechenden Form als schwarzweiße Drucke oder in kolorierten Fassungen im Maßstab 1:24 oder 1:25 auf Karton ausgeliefert, die auf Vorarbeiten im Maßstab 1:10 oder noch größeren Plänen beruhten. (Diese konnten von den Wagenbauern ebenfalls gegen Bezahlung bei den Entwerfern, Zeitschriftenredaktionen oder spezialisierten Ateliers angefordert werden.)

Zurück zum Entwurf!

Diesem Wagen-Atlas wurde entsprechend dem erläuterten Ansatz ein bisher weitgehend unbearbeiteter, systematisch zusammengetragener Bestand von historischen Entwürfen zugrundegelegt. Die ältere Quellenbasis bilden Wagenzeichnungen aus zwei Fachzeitschriften der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Den kulturgeschichtlichen Wert derselben hatte schon Faverot de Kerbrech im Jahre 1903 erkannt, der damals einige Zeichnungen daraus in seinem Buch „*L'art de conduire et d'atteler*“ reproduzierte. An dieses französische Standardwerk knüpft der vorliegende Band nach hundert Jahren an und erweitert die Quellenbasis mittels des Einbezugs zweier wichtiger Zeitschriften der Periode zwischen 1858 und 1940. Diesen Publikationen kann die Entwicklung vom allgemeinen Modejournal zur spezialisierten Fachschrift für Wagenmoden abgelesen werden. Den Grundbestand der Abbildungen für diesen zweiten Band bilden dementsprechend Blätter aus den folgenden vier historischen Fachzeitschriften:

- A „*Meubles et Objets de goût*“ (1802 bis 1835).
- B „*Voitures nouvelles par Baslez*“ (circa 1838 bis 1860).
- C „*Le Guide du Carrossier*“ (1858 bis 1913).
- D „*Deutsche Fahrzeug-Technik*“ (1904 bis 1940).

Diese vier Periodika des 19. und 20. Jahrhunderts eignen sich deshalb als tragende Grundlage für die Erforschung des historischen Wagenbaus der Blütezeit der Equipagen-Kultur, weil die darin publizierten Entwürfe mit Modellbezeichnungen und oft mit Kommentaren versehen wurden; aufgrund aufwändiger Recherchen können die Zeichnungen aufs Jahr oder auf wenige Jahre genau datiert werden. – Dazu kommen folgende, ebenfalls systematisch berücksichtigte wichtige Zeitschriften mit internationaler Ausstrahlung, die in Anhang 2 erläutert werden (Weitere Quellen werden in den Bildunterschriften, in den Endnoten und im Literaturverzeichnis zitiert):

Es ist beabsichtigt, aus demselben Quellenbestand Zeichnungen in der Forschungsdatenbank „Kutschen“ unter der Adresse www.musee-suisse.ch/kutschen zugänglich zu machen. Weil die Forschungen im Bereich der Kutschen weiter vorangetrieben werden sollen, ist der Autor dankbar für konkrete Reaktionen, weitere Hinweise und ergänzende aufschlussreiche Dokumente zu präzise datierten Kutschen. Dafür steht auch die Mailadresse andres.furger@slm.admin.ch für allfällige Fragen und neue Beiträge zur Verfügung. Das Ziel ist aufgrund eines Austausches die Vervollständigung der Zeichnungen aus den wichtigsten europäischen Fachzeitschriften zum Wagenbau.

Im ganzen Band II sind die Namen der originalen Modell- und Typenzeichnungen nach den Originalzitate sowie die Namen der Carrosserien kursiv ausgezeichnet.

E „Deutsche Sattler-Zeitung“ (DSZ). Dieses deutsche Periodikum wurde zeitlich parallel zur „Deutschen Fahrzeug-Technik“ herausgegeben.

F „La Carrosserie Française“ (LCF). Diese Pariser Zeitschrift erschien zeitweise parallel zum „Guide du Carrossier“.

G Die Publikationen von Guillon der Jahre 1847, 1848 und 1852 sowie sein „Mercure universel, Moniteur illustré de la haute Carrosserie et Sellerie“. Derselbe erschien um 1850 während einiger Jahre parallel zur Serie von Baslez.

H „The Carriage Builders' and Harness Makers' Art Journal“, beziehungsweise das „Coach Builders' Harness Makers' & Saddlers' Art Journal“ (CBJ). Diese beiden wichtigen englischen Zeitschriften waren ähnlich wie der „Guide du Carrossier“ aufgebaut. Die letztere erschien zeitweise auch in französischer und englischer Sprache (vgl. Anhang 2).

„Meubles et Objets de goût“

Die „Collection de Meubles et Objets de goût“ wurde von Pierre Antoine Lebox de La Mésangère als Supplément des bekannten „Journal des Dames et des Modes“ in Paris von 1802 bis 1835 herausgegeben. Unter den 755 Tafeln finden sich neben Möbeln, Hausfassaden, Schmuckgegenständen und verschiedenen Dekorationsgegenständen zahlreiche Seitenansichten von Kutschen. Für den vorliegenden Band wurden daraus 175 präzise gefertigte Zeichnungen ausgewertet, die offenbar von versierten Entwerfern stammen (vgl. Anhang 2). Die vorgestellten Modelle wurden jeweils im Text der Zeitschrift besprochen (Abbildungsprobe: Abb. 40).

„Voitures nouvelles par Baslez“

In der Zeit um 1840, als sich Luxuswagens in Europa weit verbreiteten, entstanden in verschiedenen Ländern spezielle Zeichnungsfolgen oder Fachzeitschriften zum Thema Kutschenbau. Eine führende Rolle nahm in dieser Domäne zwischen 1838 und 1860 in Paris der ursprünglich als Wagenbauer tätig gewesene Baslez (circa 1800 bis 1860) ein. Derselbe fertigte über 700 präzise Musterzeichnungen an, die er unter den Titeln „Voitures nouvelles par Baslez“, „Publication de Voitures nouvelles par Baslez“, „Modes nouvelles, publiées par Baslez“ oder „Nouvelles modes de voitures“ periodisch als Drucke herausgab. Aus dieser Serie wurden rund 300 Blätter ausgewertet. Diese durchnummerierten „Modes“ konnten von den interessierten Wagenfabrikanten abonniert oder einzeln bezogen werden¹.

Baslez war zusammen mit Guillon um 1850 der wohl einflussreichste Dessinateur auf dem europäischen Kontinent geworden. Nach dessen Tod um 1860 wurde sein Werk in ähnlicher Art vom „Guide du Carrossier“ weitergeführt. (Weitere Informationen zu den Entwürfen von Baslez finden sich in Band I S. 120ff. und hier in Anhang 2; zu Abbildungsproben siehe Abb. 6 bis 12).

„Le Guide du Carrossier“

Die im Jahre 1858 begründete Fachzeitschrift „Le Guide du Carrossier“ wurde schnell zum tonangebenden Wagenbau-Fachperiodikum des europäischen Kontinents. Damals begann Paris, wo die Zeitschrift erschien, neben London eine führende Stellung im europäischen Wagenbau einzunehmen. Ähnlich wie vorher Baslez und Guillon stellte dieser Führer zuhänden der Carrossiers die neuesten Moden der Kutschen vor. In jedem Heft waren mindestens vier auf Karton gedruckte Mustervorlagen von neuen Kutschen und im Heft selbst die zugehörigen Kurzbeschreibungen mit Maßtabellen enthalten. Zu den von 1 bis über 1100 durchnummerierten Zeichnungen der Grundserie kamen Zusatzserien dazu, vor allem die „troisième série“ mit besonders luxuriösen Modellen. Für dieses Werk wurden über 1200 Zeichnungen aus dem „Guide du Carrossier“ ausgewertet. Dessen Farbdrucke verwendeten die Wagenfabrikanten, wie früher schon die Entwürfe Baslez', als Bauvorlagen und Vorlageblätter für ihre Kundschaft. Der „Guide du Carrossier“, den nachweislich viele Wagenbauer Europas abonniert hatten, erschien durchgehend von 1859 bis 1913. Zeitweise wurde auch eine deutsche und eine englische Fassung herausgegeben. Direktor und Hauptautor dieser Zeitschrift war während drei Jahrzehnten der ursprünglich als Kastenmacher tätig gewesene Brice Thomas (circa 1820 bis 1895), der einen nachhaltigen Beitrag zur neuen Entwurfstechnik von Kutschen leistete. (Weitere Informationen zum „Guide du Carrossier“ finden sich in Band I S. 123ff. und hier in Anhang 2. Zu Abbildungsproben siehe Abb. 18 bis 20.)

„Deutsche Fahrzeug-Technik“

Diese wichtige Fachzeitschrift zur Spätzeit des Kutschenbaus erschien seit dem Jahre 1904 und wurde – mit einer Unterbrechung zwischen 1916 und 1918 – bis 1940 fortgesetzt. Um 1910 erlebte die Equipagen-Kultur in Deutschland eine Spätblüte. Kutschen und Automobile wurden in der „Deutschen-Fahrzeug-Technik“ seit Beginn nebeneinander behandelt. Der im thüringischen Gera-Reuss erschienenen Fachzeitschrift lagen

ebenfalls durchnummerierte Kartons bei, allerdings nur mit schwarzweißen Zeichnungen. (Zum Teil wurden sie signiert mit „Technisches Atelier für Wagenbau, T. Golde.“ Die Herausgabe nummerierter Blätter begann bereits vor dem Erscheinen des ersten Heftes.) Für dieses Werk wurden über 200 Zeichnungen ausgewertet. Der Herausgeber dieser Fachzeitschrift, Traugott Golde, ergänzte nach dem Vorbild des „Guide du Carrossier“ die Wagenentwürfe mit Kommentaren und Maßstabellen. In die einzelnen Nummern wurden auch aufschlussreiche Photographien von Fahrzeugen und Gespannen sowie Berichte über den ausländischen Wagenbau integriert. Das Ausklingen der Kutschen-Zeit kann anhand dieser Zeitschrift gut nachvollzogen werden; nach der Zeit des Ersten Weltkrieges wurden darin immer mehr Automobile und kaum mehr Luxus-kutschen beschrieben, allenfalls noch Geschäftsfuhrwerke, Schlitten, Landwagen und Zweiradfahrzeuge (Abbildungprobe: Abb. 91).

2. Typologie

Die Typologie der Luxuswagen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts, also die sinnvolle Einteilung nach Formen und Funktionen der vielfältigen Kutschen, und mit ihr die Terminologie, die Benennung der Fahrzeuge, ist ein schwieriges, ja fast unübersichtliches Feld. Immer wieder wurde versucht, anhand einzelner Ordnungskriterien eine Übersicht über die Typologie und Terminologie der alten Wagen zu gewinnen. Dazu gehörte etwa die Gruppenbildung nach von der Herrschaft oder der Dienerschaft kutschierten Wagen, ein- oder mehrspännig gefahrenen Kutschen sowie von gedeckten und ungedeckten Fahrzeugen. Bei den Recherchen in den alten Quellen zeigt sich aber, dass solche Elemente früher recht frei an demselben Modell miteinander kombiniert wurden (Abb. 6.3 und 6.4).

Verwirrende Ausgangslage

Die Ausgangslage zu den Modell- und Typenbegriffen ist deshalb verwirrend, weil im Laufe des 19. und frühen 20. Jahrhunderts unter ein- und demselben Namen recht verschiedene Fahrzeuge verstanden wurden. Die breite Variation von früher mit derselben Bezeichnung versehenen Wagen macht es zuweilen schwierig, das Gemeinsame herauszulesen und eine Modellgruppe von ähnlichen Wagen anderen Namens abgrenzen zu können. Dazu zwei Beispiele:

– Unter dem Begriff „Break“ (englisch eigentlich „Brake“) wurde im frühen 19. Jahrhundert dem

ursprünglichen Wortsinn entsprechend (zu den „Horse breakers“ siehe Band I, S. 87) ein Einfahrwagen mit hohem Bock verstanden (Abb. 64). Als um die Jahrhundertmitte in den wohlhabenden europäischen Gesellschaftsschichten die sportliche Ausfahrt im eigenen Wagen Mode wurde, diente dieses ursprünglich sehr funktional gestaltete Modell als Vorbild für herrschaftliche Sportfahrzeuge mit komfortablen hinteren Querbänken. Aus diesen wiederum wurden gegen 1900 auch einfachere Wagen mit Längsbänken in der Art der Wagonnettes abgeleitet, wie sie etwa auf größeren Bauernhöfen anzutreffen waren. Der Name Break aber blieb an all diesen Modellen haften, auch wenn sie untereinander von ihrer Funktion und von ihrem Aussehen her kaum mehr eine große Ähnlichkeit aufwiesen. (Man vergleiche etwa die Abbildungen 63 bis 112 miteinander.)

– Noch eklatanter erweist sich die Situation bei der Betrachtung eines größeren zeitlichen Rahmens, wie dies das zweite Beispiel des „Cabriolet“ veranschaulicht. Dieses galt im 18. Jahrhundert in Frankreich noch als leichtes Zweiradfahrzeug, mit dem mutige junge Damen und Herren ihre Pferde vom muschelförmigen Kasten aus vorzugsweise im scharfen Trab fuhren². Das Cabriolet kam nach der Auffassung des 19. Jahrhunderts ursprünglich aus Italien nach Frankreich. Von dort aus wurde daraus um 1830, auch in England, ein eher komfortables Promenierfahrzeug, das in der Regel mit einem Halbverdeck ausgestattet war. Damals entstanden auch vierrädrige Cabriolets; dieser Begriff begann sich auf verschiedene halbgedeckte Wagen mit muschelförmigem Kasten auszudehnen, die „Cabriolet-Phaëton“ oder später „Mylord“ genannt wurden³. Im späten 19. Jahrhundert verstand man schließlich unter Cabriolet vor allem wieder ein nobles Zweiradfahrzeug mit Halbverdeck. (Daraus wurde dann in der Automobil-Zeit der Inbegriff für ein Automobil mit Faltdach.)

Diese beiden Beispiele belegen, dass die alten Modellbegriffe eine zeitliche und geographische Entwicklung durchliefen. Dementsprechend sind der Umfang und Werdegang einer Modellgruppe nur in ihrer Abhängigkeit vom jeweiligen Zeitraum und Land zu ergründen. Dazu kommt eine dritte Variable; unter demselben Modellnamen wurde in einer bestimmten Zeit und in einem bestimmten Raum nicht unbedingt von allen Personen dasselbe verstanden. So verwendeten Fachleute etwa das Wort „Calèche“ (Kalesche) im 19. Jahrhundert als präzisen Modellnamen, im profanen

Gebrauch bediente man sich dieses Wortes jedoch als Sammelname für verschiedene herrschaftliche Fahrzeugmodelle. (Im Folgenden wird die alte Fachsprache als maßgebend zugrundegelegt und allenfalls auf profane Bezeichnungen hingewiesen.)

Im gemeinen Sprachgebrauch bezeichnete in Frankreich das Wort „Calèche“ (Kalesche) einen weiteren Begriff als in der Fachsprache der Wagenkenner⁴:

„Pour les profanes, c'est à dire pour ceux qui ni leur fortune ni leur profession n'ont mis en situation de connaître un peu les équipages, le mot calèche sert à designer une belle voiture de maître.“

Zum historischen Werdegang der Wagenmodelle

Die Quintessenz dieser kurzen Bestandsaufnahme ist, dass die Typologie und Terminologie der Luxuswagen in ihrer Abhängigkeit vom geschichtlichen Werdegang zu behandeln und zu präzisieren ist. Ihre historische Evolution jedoch erweist sich bei einer näheren Analyse als komplexes Feld, weil die Kutschen des 19. Jahrhunderts nicht auf einen Stammbaum mit einer einzigen Wurzel zurückzuführen sind und ihre Genese nicht „auf einem Wurf“ beruht. Es gab keinen Urtyp aller Luxuswagen, auf den die jüngeren Modelle zurückgehen, sondern es liegt eine allmählich gewachsene Situation vor, zu der verschiedene Faktoren und Einflussbereiche beitrugen. Die Modellentwicklungen fußten auf mehreren, parallel verlaufenen Entwicklungslinien, die sich wiederholt kreuzten und gegenseitig befruchteten (beispielsweise die der Berline aus Westeuropa, der Drotschke und der Wurst aus Osteuropa, des angelsächsischen Dogcarts und der amerikanischen Wagenformen). Immer wieder wurden Bastarde gebaut, die auch ausdrücklich als solche bezeichnet wurden, sich aber im Laufe der Zeit zu einem anerkannten Standardmodell entwickeln konnten. So war etwa das klassische, eigentliche Coupé auf der Grundlage eines englischen „Street Cab“ entstanden, das zunächst „Droitschka Chariot“ genannt wurde (vgl. Band I, S. 53f.).

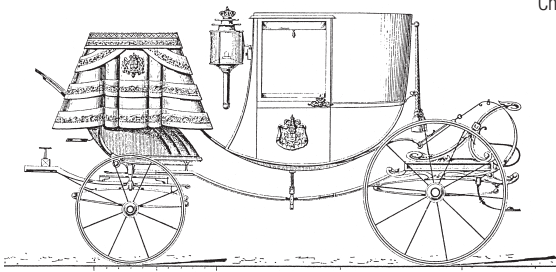
Nach den für die vorliegenden Bände durchgeführten Forschungen kann der Werdegang der wichtigsten Luxuswagenmodelle folgendermaßen umrissen werden: Prägender Kern eines Wagens war in der Regel die Grundform eines Wagenkastens beziehungsweise maßgebende Teile davon. Der Name des Kastens aus dem Ursprungsland blieb an den weiter entwickelten Formen

haften und gab in der Regel, wie oben beispielhaft beschrieben, der ganzen Kutsche ihren Namen. Diese Analyse wird durch den technisch bedingten Werdegang einer Kutsche unterstützt; ein neu zu bauender Wagen wurde vom Kasten her als zentralem Element aufgebaut (vgl. Band I, S. 199f.). Wichtige Grundformen von Kästen beziehungsweise Kastenelementen, die zu konstituierenden Kutschennamen wurden, waren die folgenden:

- Berline
geschlossener Kasten für zwei vis-à-vis platzierte Bänke
- Coupé
geschlossener halber Kasten (bezogen auf die Berline) mit einer Bank
- Landauer
Berlinenkasten ohne festes Dach, aber mit niederlegbarem Doppelverdeck
- Cabriolet
muschelförmiger, offener Kasten mit einer Bank
- Dogcart
offener, eckiger Kasten mit Magazin unter den Sitzen
- Stanhope (pillar)
Rotondensitz mit leicht S-förmig geschwungenen und unten in den Kasten übergehenden Ecksäulen
- Break
hoher schwerer Bock (oft mit Einzug unter dem Sitzbrett) ohne Spritzschirm und anschließendem langem hinteren Kasten
- Wurst/Drotschke
im Einstiegsbereich (zu den Hauptsitzen) nach unten gezogener Kasten.

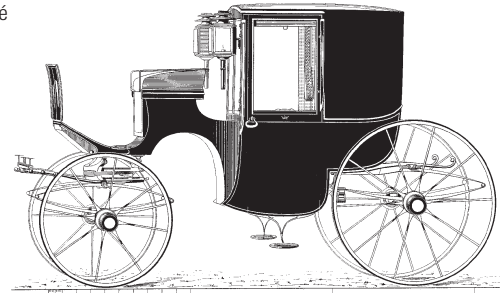
Die gängigen Kutschenarten – wie die Berline, das Coupé, der Landauer, das Cabriolet oder der Dogcart – werden hier als Modelle bezeichnet, innerhalb der Varianten eines Modells wird von Typen gesprochen, beispielsweise dem $\frac{1}{2}$ Coupé oder $\frac{3}{4}$ Coupé. Dazu kommen Formen, die modellübergreifend angewandt wurden (an Berlinen ebenso wie an Coupés oder Landauern), beispielsweise die eckige „forme carrée“ oder die gerundete „forme ronde“. (Diese alten Fachausdrücke sind im Folgenden nicht mehr speziell ausgezeichnet.) In der Regel werden hier die alten Fachbezeichnungen verwendet. Früher wurde eine gute Kutsche für den Personentransport stets als „Wagen“ oder „Luxuswagen“ (voiture de luxe oder de demi-luxe) bezeichnet. Weil die Fachsprache der Wagenbauer der kontinentaleuropäischen Länder hauptsächlich das Französische war, kommen hier dementsprechend viele französische Begriffe vor.

Gala- und Stadtwagen



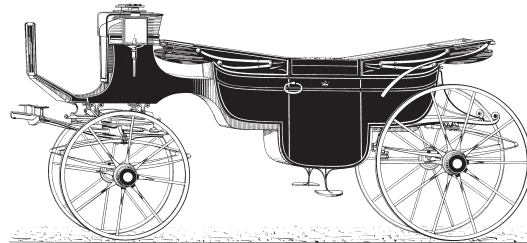
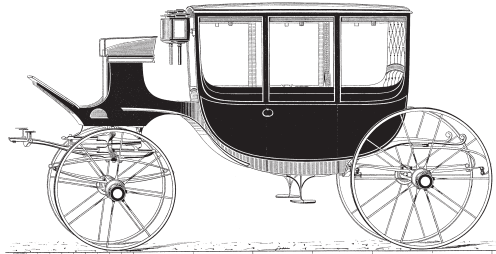
Chariot

Coupé



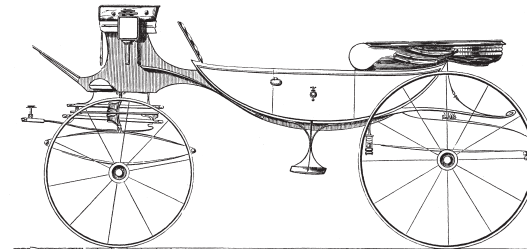
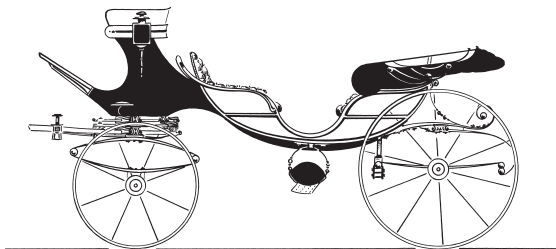
Berline

Landauer



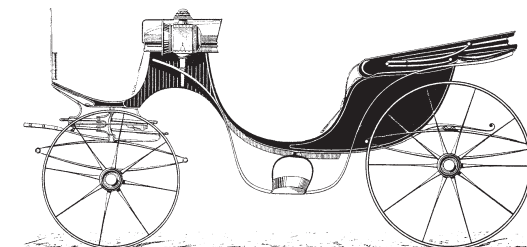
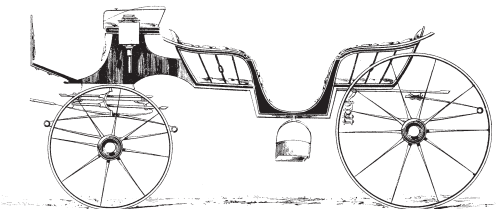
Sociable

Kalesche



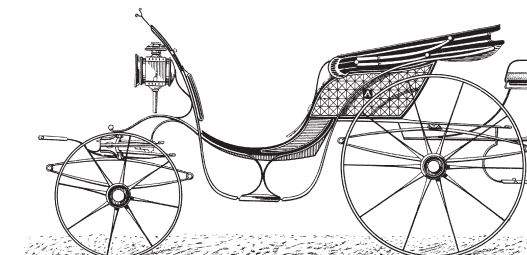
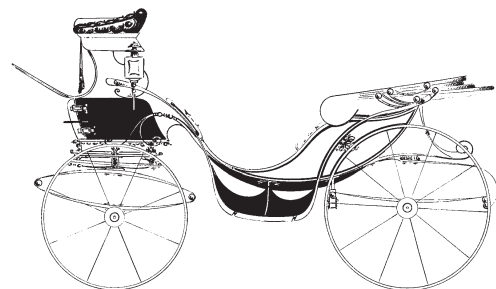
Vis-à-vis

Mylord



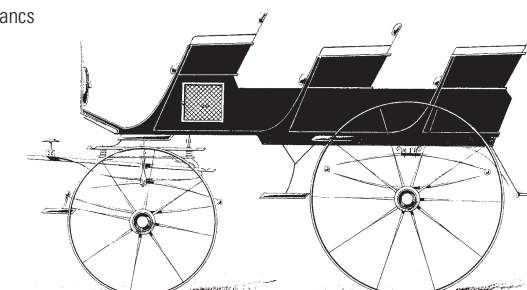
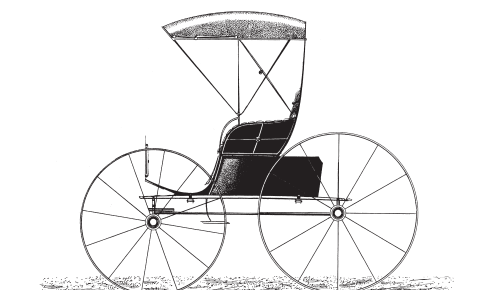
Victoria

Duc



Américaine

Char-à-bancs



Qualitätsstufen und Funktionsgruppen des 19. Jahrhunderts (Abb. 1 bis 3)

Gemäß dem hier gewählten Grundsatz, die Modellgenesen der Kutschen vor dem Hintergrund des jeweiligen historischen Umfeldes zu ergründen, sind die alten Gruppenbildungen nach Qualität und Funktion zu berücksichtigen. In den Fachzeitschriften, vor allem im „Guide du Carrossier“, wurden die darin vorgestellten Wagen jeweils einer bestimmten „mode“ (in der deutschsprachigen Ausgabe sprach man von „Modus“) zugeteilt. Darunter verstand man eine Qualitätsstufe (und damit auch eine Preiskategorie), aber ebenfalls eine Funktionsgruppe, weil die besten Wagen vor allem für eine besondere Kundschaft gebaut wurden, die erstens zahlungskräftig war und zweitens ihre Wagen für repräsentative Zwecke einsetzte oder zur Gestaltung ihrer Freizeit im Rahmen des aufkommenden Sportes. Im 19. Jahrhundert teilte man die Fahrzeuge nach der französischen Terminologie in die folgenden drei Stufen ein (vgl. Band I, S. 39ff.):

– „Premier mode“ (deutsch: „erster Modus“)

Dazu gehörten einerseits die „voitures de grand luxe“, Staats- und Krönungswagen sowie Gala- und Halbgalawagen, und andererseits die „voitures de demi-luxe“, herrschaftliche Stadtwagen sowie extravagante sportliche Fahrzeuge für den Blut- und Geldadel.

– „Deuxieme mode“ (deutsch: „zweiter Modus“)

Diese Gruppe wurde gebildet durch „gebräuchliche“ Stadt- und Sportwagen, transformable Kutschen, Familienwagen, leichte Zweiradwagen und Mietfahrzeuge vor allem für den oberen Mittelstand.

– „Troisième mode“ (deutsch: „dritter Modus“)

Dazu gehörten vor allem gefederte Fahrzeuge für gewerbliche Zwecke, Leichenwagen und ländliche Modelle für den Personentransport.

In diesen Band sind die „premier mode“ und die „deuxième mode“ des 19. und frühen 20. Jahrhunderts eingearbeitet, die Luxuswagen zu „Particularzwecken“. Gewerbliche Fahrzeuge, Geschäftswagen, Kutschen für Warentransporte und Postwagen sind dementsprechend nicht berücksichtigt, außer bei fließenden Übergängen zu Privatwagen, was vor allem bei Coaches, Omnibussen und Cabs sowie bei einigen Sondertypen der Fall war (siehe unter „Varia“ in Kapitel B). Hier ebenfalls nicht berücksichtigt sind spezifische Sonderentwicklungen innerhalb einer Modell- oder Typenrei-

he; einzelne Wagenfabriken erfanden (vor allem in England) immer wieder neue Wagenvarianten und versahen sie mit eigenen Namen, die sich nicht allgemein durchsetzten (vgl. Abb. 1011.16). Solche Varianten und besonders auch regionale und ländliche Wagen der „troisième mode“ werden indessen in den verschiedenen Kutschen-Lexika behandelt, etwa dem von Berkeley aus dem Jahre 1978, dem von Smith aus dem Jahre 1988 oder dem von Sallmann aus dem Jahre 1994.

Crafty im Jahre 1890 zu den minderen Kutschen im Bois de Boulogne bei Paris, die er despektierlich Salatkörbe und Zigarrenschachteln aus naturlackiertem Holz nannte:

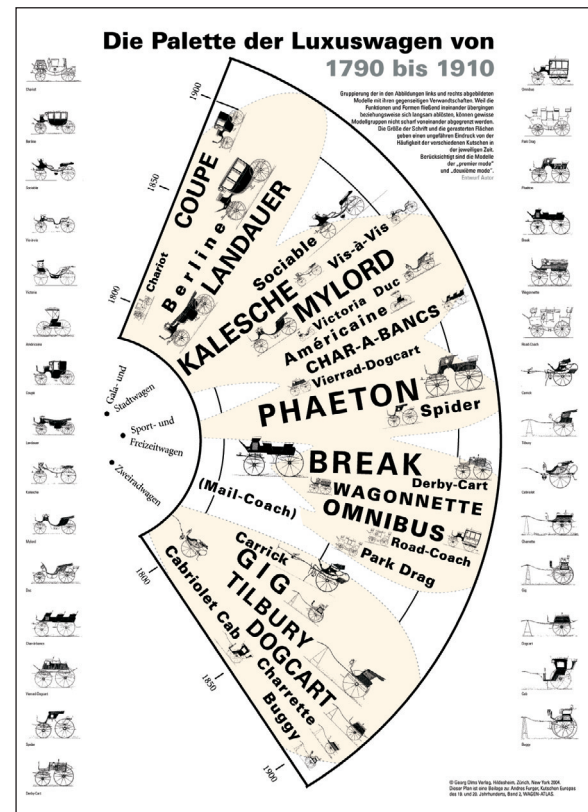
„C'était... le triomphe des peu compliqués, bugys, paniers à salade, boîtes à cigares et autres roulettes en bois vernie, tous équipages d'une acquisition abordable pour les bourses moyennes.“

Seite 13: 1

Gala- und Stadtwagen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts

Übersicht über die gängigsten Modelle der „premier mode“ und „deuxième mode“ („voitures de gala“, „voitures de grand luxe“ und „voitures de demi-luxe“):

Zusammenzug verschiedener in diesem Band enthaltener, reduzierter Abbildungen



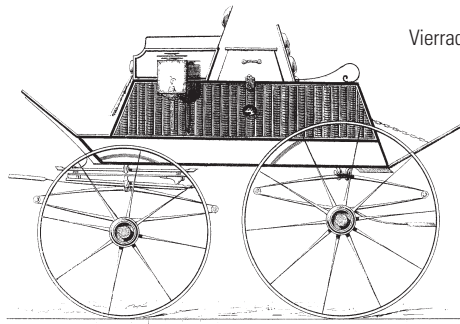
Faltplan

Die Palette der Luxuswagen von 1790 bis 1940

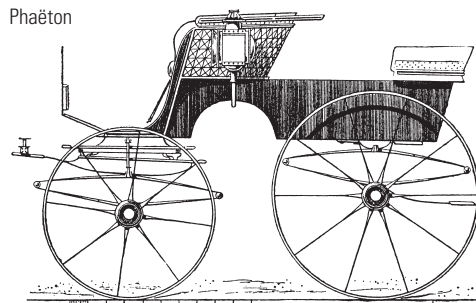
Gruppierung der in den Abbildungen 1 bis 3 abgebildeten Modelle mit ihren gegenseitigen Verwandtschaften.

Entwurf Autor

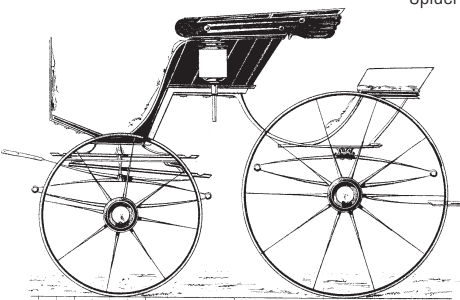
Sport- und Freizeitwagen



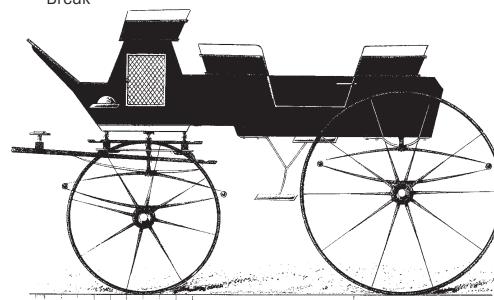
Vierrad-Dogcart



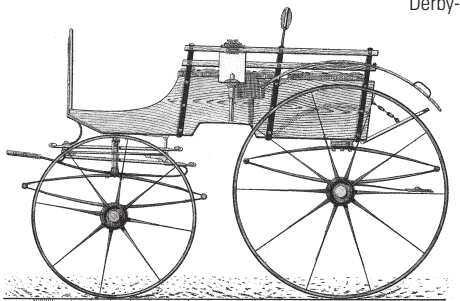
Phaëton



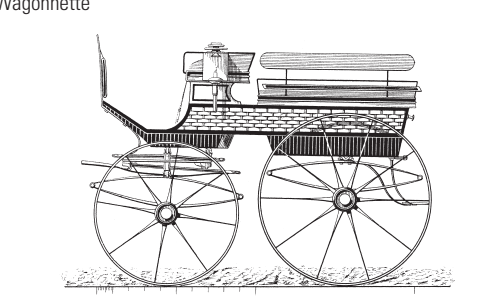
Spider



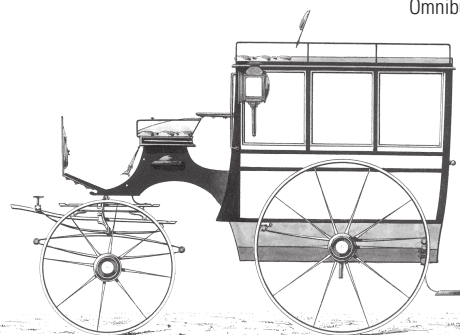
Break



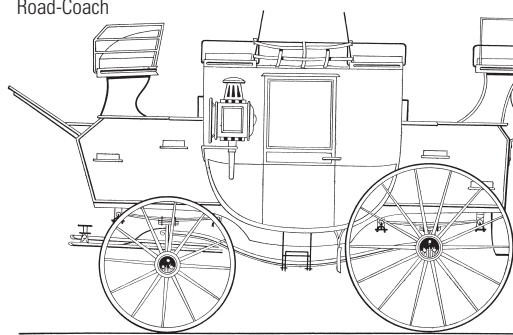
Derby-Cart



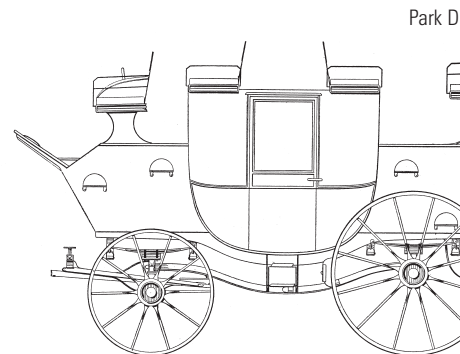
Wagonnette



Omnibus



Road-Coach

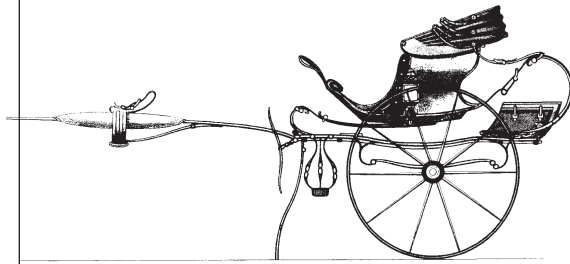


Park Drag

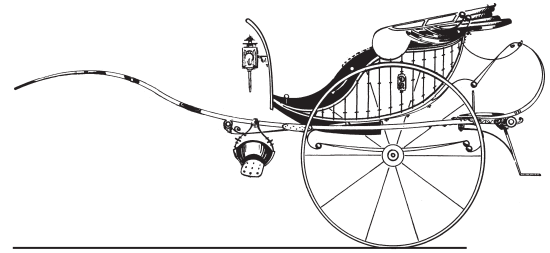
2 **Sport- und Freizeitwagen des 19. und frühen 20. Jahrhunderts**
 Übersicht über die gängigsten Modelle der „premier mode“
 und „deuxième mode“.
 Zusammenzug verschiedener in diesem Band enthaltener,
 reduzierter Abbildungen

Zweiradwagen

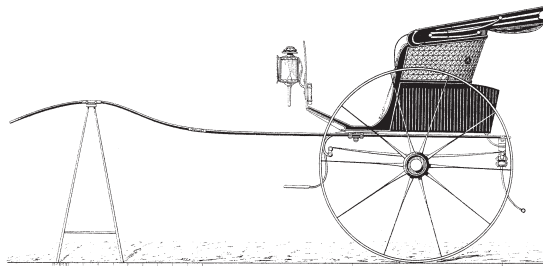
Carrick



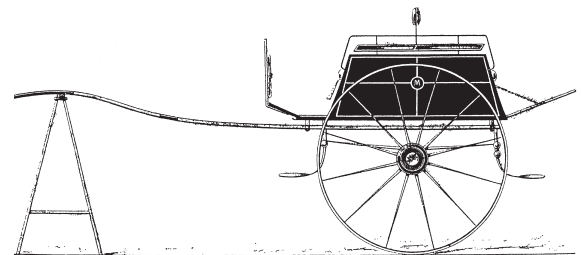
Cabriolet



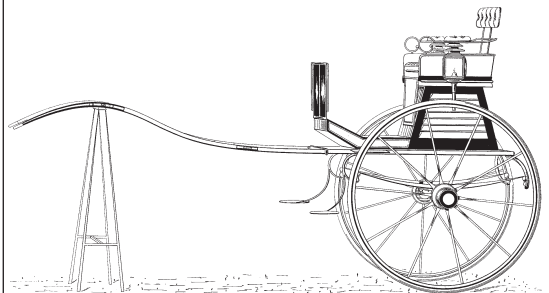
Tilbury



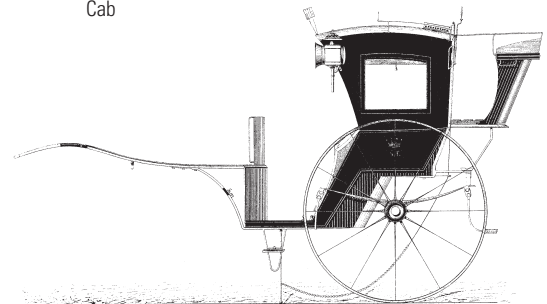
Dogcart



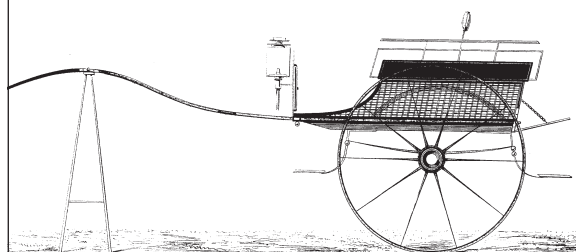
Gig



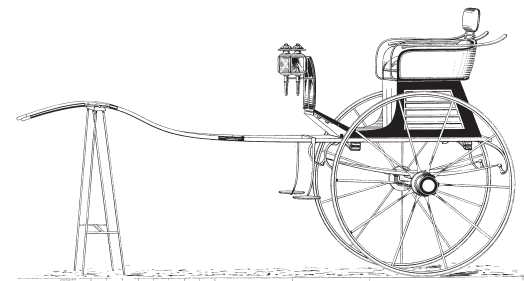
Cab



Charrette



Buggy



3 Zweiradfahrzeuge des 19. und frühen 20. Jahrhunderts

Übersicht über die gängigsten Modelle der „premier mode“ und „deuxième mode“.

Zusammenzug verschiedener in diesem Band enthaltener, reduzierter Abbildungen