



34



35

34 Erste Mail-Coaches
verkehren auf dem europäischen Kontinent schon vor 1830 auf der Strecke von Calais nach Boulogne. Dieser Wagentyp, hier noch „voiture anglaise“ genannt, erfreute sich als Privatwagen bis in die Zeit um 1900 steigender Beliebtheit.
Lithographie von V. Adam aus dem Jahre 1829/Adam 1829, Nr. 15

35 Die Spazierfahrt durch den Bois de Boulogne
vor den Toren von Paris gehörte für Angehörige der Pariser Oberschicht zum täglichen Pflichtprogramm. Im Bild sind zwei ungleiche Gespanne gegenübergestellt, eine leichte Charrette mit vorgespanntem Pony und dahinter eine schwere Coach nach englischem Vorbild. Je nach Wohlstand wurden größere oder kleinere Equipagen gehalten. Crafty 1890

Kanons der Kutschen folgen einige Jahrzehnte der „perfection“. Zwischen 1860 und 1880 ist der Höhepunkt der Eleganz im Kutschenbereich erreicht, das Straßenbild wird in den Städten dominiert von ausgefeilt gebauten Coupés, Mylords, Landauern, sportlichen Zweirädern, Break de chasse, Char-à-bancs, Phaëtons und Ducs.

In Ergänzung zum gut ausgebauten Eisenbahnnetz zwischen den europäischen Städten kommt es in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wieder zu einem beschränkten Wiederaufleben des Reisens in Kutschen, zunächst in England und dann vor allem auch in Frankreich. Dieses Phänomen steht in Zusammenhang mit dem sich ausbreitenden Tourismus. Für englische Touristen, die den Kontinent ohne eigenen Wagen bereisen, werden beispielsweise in Frankreich im Jahre 1877 Mail-Coaches und große Char-à-bancs mit hohen

Sitzen verwendet, die einen guten Ausblick auf die Landschaft ermöglichen (Abb. 34 und 35)²⁸. Das hat Konsequenzen auf die Modellpalette. Jetzt werden in Frankreich zuweilen Kutschen hergestellt, die sich an alten Reisewagen orientieren, und der Siegeszug der englischen Coaches beginnt auch auf dem europäischen Kontinent (vgl. Kapitel A. 5 und Abb. 104 bis 125)²⁹. Schon im späten 19. Jahrhundert gilt in England der Linksverkehr, in Frankreich jedoch (wie in Amerika) der Rechtsverkehr³⁰. Unabhängig davon sitzt der Kutscher auf dem Bock in allen Ländern stets auf der rechten Seite (bei Galawagen in der Mitte). Der Grund dafür ist offenbar die Haltung der Leinen vor allem in der linken Hand die damit in die Mitte des Pferdes oder der Pferde zu liegen kommt³¹. Für die stets mit der rechten Hand geführte Peitsche bleibt damit mehr Bewegungsfreiheit.

Kutschen, Straßenbau und Architektur

Der eigentliche Boom im Bereich der Kutschen findet in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch auf dem Kontinent in den Städten statt. Damals galt schon, was heute noch gilt: Bessere Straßen, mehr Fahrverkehr. Das im Verlaufe des 19. Jahrhunderts laufend wichtiger werdende Fahren in der Kutsche erfolgt vor dem Hintergrund des raschen Ausbaus des Straßensystems innerhalb der Städte und in ihrem Umland. Dazu gehört die Wölbung und Teerung der Straßenoberflächen ebenso wie Beläge von städtischen Straßen aus Holzklötzen. Solche Verbesserungen führen zu Wechselwirkungen und tragen zum Anwachsen der Kutschenproduktion ab circa 1840 bis etwa 1880 wesentlich bei.

Der bessere Zustand der Straßen beeinflusste die Bauweise der Kutschen³²:

„The design, construction, and weight of carriages must, in almost every case, depend greatly on the state of the roads over which they are to be used...“

Der Kutschen-Boom des 19. Jahrhunderts führt zu weiteren Auswirkungen auf die Stadtgestaltung und Architektur. Die Städte erhalten neben den breiten Boulevards parallel zu den von Fahrzeugen stark frequentierten Straßen abgetrennte Gehsteige und in den nahen Stadtparks separate Reitwege (Abb. 37 und 38). Opernhäuser und Theater werden ebenso wie vornehme Stadthäuser mit überdeckten Kutschenauffahrten versehen. Weiterhin baut man Schlösser und Paläste



36

mit Vorhöfen, welche den Rahmen für Vorfahrten ganzer Wagenkolonnen schaffen. Remisen und Stallungen wachsen zu großen Baukomplexen aus, nicht nur bei Kaiser- und Königshäusern, wie etwa den 1825 neu erstellten Royal Mews in London, sondern auch bei kleineren Residenzen (Abb. 39). In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts werden auch in den Städten immer mehr große Privatstallungen angelegt, vor allem in London³³.

Niklas Trutz (vgl. Kapitel C. 1) zum neuen Paris um 1860³⁴:

„Hügel und Berge wurden abgetragen, um ebenes Terrain für neue Strassenzüge, Plätze und Anlagen zu gewinnen. ... Die Fahrstraßen waren so breit angelegt, dass 6–8 Wagen nebeneinander fahren oder sich ausweichen konnten. Die Trottoirs zu beiden Seiten standen ihnen an Breite kaum nach. ... Die elegante Pariser Welt in ausgesuchtesten Toiletten belebte die Strassen.“

Besonders große „stable blocks“ entstehen bei den englischen Landhäusern. Die englische Aristokratie

lebt im 19. Jahrhundert wie die entsprechende französische Oberschicht den Sommer über weiterhin auf ihren angestammten Landsitzen und meist nicht in der Stadt. Dorthin lassen sie für die Winterzeit jeweils eine beschränkte Anzahl Wagen und Pferde transportieren und beim Stadthaus unterbringen³⁵. Beim Landhaus entstehen größere Stallungen und „coach houses“. Dazu gehört eine Geschirrkammer, die dem Kutscher auch als Arbeitsraum dient. In großen Stallungen kommt ein Flügel für die Grooms und eine Hufschmiede dazu. Normalerweise wohnt das Stallpersonal allerdings in einfachen Räumen über dem Stall, neben dem Heu- und Haferlager. Ein Amerikaner berichtete, dass damals die Pferdestallungen in England solider als die Bauernhäuser gebaut und die Pferde besser untergebracht waren als das Landvolk.

3. Gesellschaftskategorien und Wagenkategorien

Die Spitze der Gesellschaftspyramide hatten in der Zeit des Ancien Regime Vertreter europäischer Adelsgeschlechter eingenommen. Zu diesem Erbadel kommt im 19. Jahrhundert als zusätzliche obere Gesellschafts-

36 Großzügig angelegte Boulevards
boten in Paris genügend Platz für den zunehmenden Fahrverkehr. Dazu gehörte vor allem die Champs-Élysées genannte Prachtstraße. Das Gemälde von Jean Béraud (1849 bis 1936) mit dem Titel „La promenade aux Champs-Élysées“ zeigt den dichten Kutschenverkehr auf dieser Avenue mit drei Mylords im Vordergrund.
Musée Carnavalet, Paris/Photo RMN-Bulloz



169.1



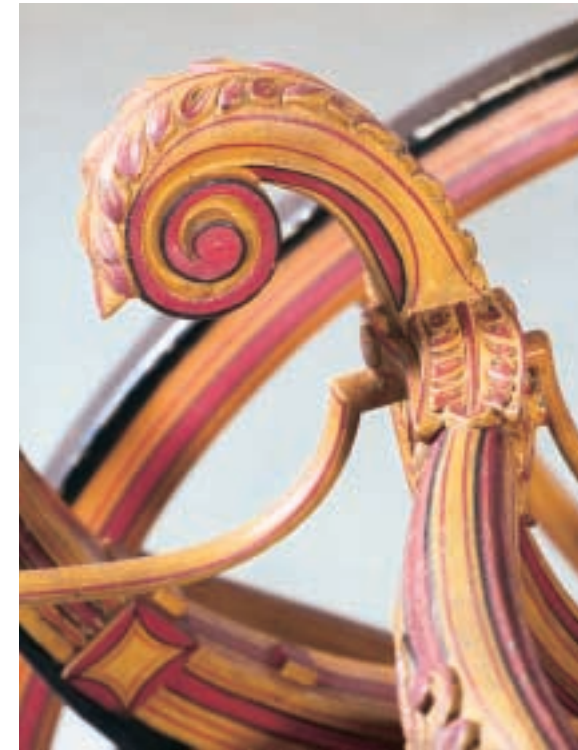
169.2



169.3



169.4



169.6



169.5

169
Chariot der Familie Gheradesca
von Bolgheri bei Cecina in der
Toscana

169.1 Der Galawagen hat sich in
bestem Originalzustand erhal-
ten zusammen mit allen
Accessoires (vgl. zur Anspan-
nung Abb. 171).

169.2 Die Rückansicht zeigt die
Lakaibücke und dem Auf-
stiegstritt „à lyre“.

169.3 Radnabe mit der Signatur
„COLLINGS PATENT LON-
DON“. Demnach stammen
zumindest die Achsen dieses
Wagens aus London.

169.4 Silberner Türgriff mit dem
Familienwappen unter der
Grafenkrone.

169.5 Bockdecke und Laterne.
169.6 Ausschnitt der hinteren
Schnörkel.

Sammlung Scheidel, Mannheim
Foto Thomas Raffler