



GFK SAT SAT

Schweizerische Gesellschaft für Fahrkultur
Société Suisse d'Attelage de Tradition
Societ  Svizzera dell' Attacco di Tradizione

INFO BULLETIN Nr. 11

März 2013



Der Präsident hat das Wort

Liebe Mitglieder der GFK / SAT

Ich hoffe, dass Alle den relativ strengen und schneereichen Winter gut überstanden haben und Kutschen und Pferde bereit sind für die neue Saison. Für die einen beginnt wieder das Ausfahren und das in-Form-bringen der Pferde, für die andern das überprüfen, Putzen und Auffrischen der Kutschen. Im hinteren Teil dieses Bulletins befindet sich eine Aufstellung der Anlässe, die im Zusammenhang mit alten Kutschen in der Schweiz stattfinden.



Wir werden im Verlaufe des Jahres unsern Internetauftritt vollständig erneuern. Unter anderem möchten wir eine möglichst vollständige Liste der Kutschensammlungen in der Schweiz. Wir bitten deshalb alle Kutschensammler, deren Sammlung noch nicht in der Liste «Schweizerische Museen und Sammlungen» in unserer Homepage www.gfk-sat (unter «Links») aufgeführt sind, sich bei mir zu melden. Es wäre doch schön, wenn wir wenigstens für die Schweiz eine einigermassen vollständige Liste der Kutschensammlungen zusammen hätten.

Die nächste Generalversammlung (GV) wird im Schloss Hagenwil in der Nähe von Amriswil, ganz im Osten unseres Landes, stattfinden, eine Einladung ist diesem Bulletin beigelegt. Diese Versammlung wird eine kleine Erneuerung bringen. Markus Jedele, der seit Anbeginn (2007) unsere Homepage betreut, wird den Vorstand verlassen. Für ihn haben wir einen Ersatz gefunden: Die Homepage wird neu von Sonja Syrbe betreut werden. Wir werden sie an der GV vorstellen. Ebenfalls auf die nächste GV wird Marianne Ruf aus dem Vorstand zurück treten. Sie hat seit 2009 unsere Rechnung geführt und die Mitgliederliste betreut. Dank ihr sind unsere Administration und unsere Finanzen in geordneten Verhältnissen. Wir sind auf der Suche nach einer Nachfolgerin / einem Nachfolger. Wenn sich von unseren Mitgliedern (oder einem Familienmitglied) jemand bereit erklären könnte, dieses Amt zu übernehmen, wäre ich froh, wenn sie oder er sich bei mir melden würde: 033 681 23 07 oder heiner.staub@bluewin.ch. Vielen Dank.

Mit den besten Gr ssen
Heiner Staub



Links: H. Staub, M.-P. Jungblut, H. Staub, Mitglieder GFK-SAT (alle Fotos: DvB)

Herbstexkursion 2012

(dvb, hs, ejb) Das Kutschenmuseum in Basel war 2012 von der Schliessung bedroht. Folglich hat der Vorstand beschlossen, den Weiterbildungstag am 24. November in Br uglingen (St. Jakob, Basel) durchzuführen. Die Sammlung ist beeindruckend. Nicht nur gab es in der Stadt namhafte Kutschenbauer, sondern auch das Gewerbe, der Handel und das Bürgertum legten die Grundlage für diese reichhaltige Kutschensammlung. Von der Planung bis zur Durchführung der Exkursion hat sich die Situation zum Glück verändert: dank Spenden ist der Betrieb des Kutschenmuseums für drei Jahre gesichert. 35 Mitglieder sind der Einladung gefolgt und konnten einen interessanten und kurzweiligen Tag verbringen.

Empfangen wurde die Gruppe von Marie-Paule Jungblut, der neuen Direktorin des Historischen Museums Basel. Der Standort im ehemaligen Kuhstall wird in «Museum für Pferdestärken» umbenannt und mit dem Erlebnisbereich «Bewegung» soll ein breiteres Publikum angesprochen werden: auch wer noch nie mit Pferd und Wagen unterwegs war soll ein anderes Zeitgefühl spüren können. Giovanni Rosetti, Aktuar von «H  Basel», stellte den neu gegr n-



Eduard Belser vor der kleinen Biedermeier-Kalesche mit abnehmbaren Glasvorsatz. Entstehungszeit um 1815 (vermutlich ältester Wagen der Sammlung).



Coupé mit gebogenen Frontscheiben, Entstehungszeit um 1900. Ursprüngliche Besitzer: Alexander und Fanny Clavel-Respinger, Wenkenhof, Riehen. Hersteller: Carrosserie Kauffmann, Reinbolt und Christé Successeurs, Bâle

deten Verein vor, mit dem das Museum finanziell und persönlich unterstützt wird. Wer weiss, vielleicht kann bald mit einer Replika durch den Merian-Park gefahren werden.

Eduard Belser führte anschliessend durch die Sammlung. Zu den Exponaten wusste er spannende Anekdoten aus dem Leben der jeweiligen Besitzer zu erzählen. Die älteste Kutsche ist ein eine kleine Biedermeier-Kalesche aus der Zeit um 1810. Der ursprüngliche Besitzer dieses Reisewagens ist nicht bekannt. Die Basler Geschäftsleute reisten berufsbedingt viel. Ein Beispiel dafür ist der Kaufmann Albert Emanuel Hofmann (1826–1896). Seine Tagebucheinträge spiegeln die Ablösung der Kutsche durch die Eisenbahn im Fernreiseverkehr wider. Zu den wichtigsten Reiserouten der Basler Geschäftsleute gehörte die Verbindung über den Gotthard nach Mailand. Das Reisen mit der Kutsche war der begüterten Oberschicht vorbehalten. Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein verliess der überwiegende Teil der Bevölkerung sein Dorf kaum. Von den wenig begüterten reisten vor allem die Handwerksgesellen und die Studenten, aber dies zu Fuss.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahn wurden die Kutschen nur noch im Lokalverkehr eingesetzt, aber auch zum Vergnügen: für



Schlitten «Diana», wurde wahrscheinlich für den Hof des Kurfürsten Johann Wilhelm von der Pfalz (1690–1716) gebaut. Karussellfahrten waren vor allem in der Zeit des Barocks ein beliebtes Wintervergnügen des Adels.

sonntägliche Ausfahrten oder zum Besuch der Pferderennen, wo sie als Privattribünen dienten. Diese Veranstaltungen dauerten von Samstag bis Montag, denn die durch die Textil- und Chemieindustrie wohlhabend gewordene Oberschicht konnte es sich leisten, am Montag nicht zu arbeiten. In der Umgebung von Basel entstanden herrschaftliche Villen mit Parks, Stallungen und Wagenremisen. Beindruckend ist auch die reichhaltige Sammlung von Prunkschlitten für die «Jeunesse d'orée». Vom 18. bis zum beginnenden 20. Jahrhundert wurden regelmässig Schlittenfahrten mit Nachtessen und Tanz veranstaltet, die in die badische oder elsässische Nachbarschaft führten.

Nach einem ausgiebigen Mittagessen auf der französischen Seite der Landesgrenze – natürlich elsässisches Sauerkraut, Würste und Speck – besuchten die Mitglieder die Sammlung von Reinhold Trapp in Hegenheim (Bilder unten). Auch hier waren wieder schöne alte Wagen zu sehen, vom kleinen aber feinen Zweiradwagen bis zum Omnibus. Reinhold hatte extra für uns seine Werkhalle ausge-

räumt um die Wagen so aufzustellen, dass wir seine Sammlung mit allen Details bewundern konnten. Auch eine Zwischenverpflegung wurde uns charmant vom weiblichen Teil der Familie Trapp offeriert. Vielen Dank Reinhold Trapp, für deine Mühe.

Streifzug durch amerikanische Kutschen-sammlungen

(Markus Jedele) Auf unserer Familienreise durch New England in Amerika nutze ich die Gelegenheit, mich eingehender mit dem amerikanischen Kutschenbau zu beschäftigen und in verschiedenen Sammlungen und Museen mehrere hundert Kutschen und Schlitten zu besichtigen. Mein Interesse galt dabei vor allem drei Fahrzeugtypen: der Concord Mail Coach, den leichten amerikanischen Privatwagen und den amerikanischen Schlitten.

Concord Mail Coach

Uns Europäer sind die amerikanischen Postkutschen vor allem aus Westernfilmen bekannt. Die erste Concord-Coach wurde 1828 von J. Stephens Abbot und Lewis Downing entworfen und konstruiert, die zusammen in Concord nordöstlich von Boston einen kleinen Carriagefactory betrieben. Ihre State-Mail-Coachs wurden bald zum Erfolgsmodell, fanden in ganz Amerika, Südafrika und bis nach Australien grossen Absatz und sind heute der Inbegriff der amerikanischen Postkutsche. Speziell an der Concord-Coach ist ihr Untergestell mit drei starken Langbäumen, die zusammen mit zwei Quertraversen eine stabile Plattform bilden. Der Kasten liegt auf zwei starken Lederriemen, die längs über diese Plattform gespannt sind und eine minimale Federung gewährleisten. Der Bocksitz und die hintere Gepäckplattform hängen vorn und hinten am Wagenkasten. Besonders ist weiter die sehr ornamentale Bemalung der Wagenkästen, die von Fahrzeug zu Fahrzeug leicht unterschiedlich ausgestaltet wurde. Auf den Tafeln der Türen sind meist wunderbar kunstvolle Ölbilder aufgemalt, die Landschaften, Stillleben oder Alltagsszenen zeigen. Abbot und Downing beschäftigten eigene Kunstmaler, die auf Wagenmalerei spezialisiert waren. In ganz Amerika sind heute noch weit über hundert Concordwagen erhalten, die in Museen und bei privaten Sammlern zu bestaunen sind. Viele präsentieren sich trotz des harten Einsatzes noch in wunderbarem Originalzustand.

Literatur: Abbot-Downing, Coach and Wagon Makers To The World, New Hampshire Historical Society, Concord NH, 2011, ISBN 0-915916-25-8

Amerikanische Privatkutschen

Ausgehend von der europäischen Wagenbaukultur entwickelten die amerikanischen Auswanderer in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts einen eigenen Wagenbaustil, der ihren Bedürfnissen und Lebensvorstellungen entsprach und der sich mehr und mehr vom europäischen Wagenbau unterschied. Erstens war es dank dem amerikanischen Hickory-Holz möglich, viel leichtere Räder und Wagengestelle zu bauen, was neue Perspektiven eröffnete. Der bis ins zwanzigste Jahrhundert sehr schlechte Zustand der Strassen erforderte grosse Räder, die den Schlaglöchern besser gewachsen waren. Wendigkeit hingegen war kein grosses Bedürfnis, in den Staaten Amerikas geht es meilenweit geradeaus. Weiter wurden in Amerika schon früh in grossen Wagenfabriken möglichst billige Fahrzeuge ohne viel Komfort, dafür für eine breitere Bevölkerungsschicht, serienmässig hergestellt. All diese Rahmenbedingungen führten dazu, dass sich



Concord Mail Coach, ca. 1875, Museum Stony Brook, Long Island



Buggy, ca. 1880, Shelburne Museum

die amerikanischen Kutschen deutlich von den uns bekannteren europäischen Fahrzeugen unterscheiden. Fast alle Wagen haben ein Untergestell, bei dem die Vorder- und Hinterachse durch ein oder mehrere Stangen (Langbäume) oder Bretter verbunden sind und eine Art Plattform bilden. Der Drehkranz ist für unsere Verhältnisse winzig klein, die Achsen selbst sind ungefedert am Gestell montiert. Der Wagenkasten, oft eine einfache leichte Box, ist mit zwei querliegenden Federn auf das Gestell montiert. Je nach Bedürfnis und Kaufkraft der Kunden wurden dann einfachere oder luxuriösere Sitze und verschiedene Dächer auf die Box montiert. Die Kutschen konnten in verschiedensten Ausführungen bestellt werden und wurden meist «Buggy», «Runabout» oder «Road Wagon» genannt. Jede Carriagefactory führte einen Katalog mit Preisen zu jedem Modell. Die billigsten Wagen konnten um 1910 bereits für 50\$ gekauft werden, luxuriösere Modelle kosten bis das 10-fache.



Coupé Rockaway, A.S. Flandrau, New York, 1871, Museum Stony Brook, Long Island



Carriage Collection Dick Lehey, Wappinger Falls NY

Eine weitere interessante amerikanische Spezialität sind die Rockaways, eine Art Coupé mit gedeckter Fahrerbank, die besser-gestellte Familien für ihre Fahrten verwendeten. Meist wurden die Rockaways von den Besitzern selbst gefahren.

Carriagemuseums Long Island, Stony Brook

Den ersten Besuch statteten wir dem Carriage-Museum in Stony Brook ab. Es beherbergt eine der grössten und bedeutendsten Kutschensammlungen von Amerika. Die Kutschensammlung ist Teil des Museums Long Island und liegt auf der gleichnamigen Insel rund eineinhalb Stunden von New York entfernt. Wir haben das etwas abgelegene Museum von Manhattan aus per Bahn besucht, ab der Penn-Station fährt die Bahn in eineinhalb Stunden bis zur Station Stony Brook, von dort hat uns ein Taxi zum Museum geführt. Die Sammlung war mir von den verschiedenen spannenden Publikationen und Büchern bekannt, die es zu dieser «Carriage-Collection» gibt. Von den insgesamt rund 200 Kutschen und Schlitten sind leider nur etwa die Hälfte ausgestellt. Neben vielen amerikanischen Wagen- und Schlittenmodellen sind verschiedene wunderbare Nutzfahrzeuge und Postkutschen zu sehen. Alle Wagen sind in einem ausgezeichneten, meist noch in originalem Zustand erhalten. Besonders eindrücklich für uns Europäer ist die leichte elegante Bauart der Privatwagen, die wie schon erwähnt durch das sehr zähe Hickory-Holz möglich war. Das gibt den Fahrzeugen einen sehr moderneren Ausdruck und Stil. Neben diesen leichten Wagen wirken die massiven und schweren Concord-Coachs und Mail-Coachs noch beeindruckender.

Alle ausgestellten Kutschen und Schlitten stehen im sogenannten Carriage-House, das man über eine grosse fast leere Halle betritt. Dort steht beinahe verloren ein imposanter offener Omnibus der Concord Carriage Builders. In verschiedenen Sälen rund um die Eingangshalle sind die wunderbar erhaltenen Kutschen in aufwändig und liebevoll eingerichteten Ausstellungen zu bewundern. Die schlechte Beleuchtung trübt leider die Freude der Besichtigung. Die Wagen stehen zum Teil fast im Dunkeln und die Beleuchtung blendet. Einmalig und für die Kutschenforschung beispielhaft ist die grosse Datenbank, die zu dieser besonderen Sammlung im Internet zugänglich ist.

Sammlung Dick Lehey, Wappingers Fall

Gut eineinhalb Stunden nördlich von New York, in Wappingers Fall steht die kleine aber besondere private Kutschensammlung von Dick Lehey. Auf diese Sammlung aufmerksam wurde ich durch die Internetseite der CAA (Carriage Association of America). In der Sammlung von Dick Lehey sind rund dreissig Wagen und Schlitten aus der Region des Hudson Valley zu bewundern. Viele sind in span-nendem Originalzustand erhalten oder sorgfältig restauriert. Zu den Kutschen sind viele Bilder und Dokumente ausgestellt, die wertvolle und spannende Informationen vermitteln. Dick Lehey hat seine

Sammlung in seiner umgebauten Scheune auf zwei Geschossen untergebracht. In seiner offenen und kommunikativen Art hat uns Dick Lehey viel zur amerikanischen Kutschenkultur erklärt, so dass der Besuch in seiner Collection mit dem anschliessenden Rundgang durch sein altes Haus ein spannendes Erlebnis war.

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe

KALENDER 2013

- 20.4 **Generalversammlung der GFK-SAT**
im Schloss Hagenwil bei Amriswil (Einladung beigelegt)
 - 28.4. **Traditionsturnier CIAT, Lostalio.** <http://ciatlostallo.jimdo.com>
Barbara Mettler, 091 830 15 37, 078 665 55 80
 - 12.5. **Fahrsporttage Schänzli, Basel.** www.fahrtturnier-schaenzli.ch
Heinz Wohlgemuth, 079 444 85 18. Anlässlich des offiziellen Fahrtturniers Schänzli Basel findet eine Traditionsfahrt durch die Grün80 statt. Die Gespanne starten um ca. 10.00 Uhr auf dem Schänzli (Rennbahn). Die Fahrt führt durch das Gelände der Grün80 und wird von einem Halt mit Umtrunk unterbrochen. Am Ende der Rundfahrt werden alle Gespanne fachmännisch auf dem Schänzli dem Publikum vorgestellt. Gerne begrüssen wir die teilnehmenden Traditionsfahrer anschliessend zu einem gemeinsamen Mittagessen.
 - 20.5. **Bucheggberggrundfahrt.** <http://www.fvnl.ch>
René Heiniger, 032 677 17 18, 079 446 80 14
 - 23.6. **Traditionsausfahrt Saignelégier.** André Blatter, 079 248 34 72
 - 7.7. **Traditions- und Distanzfahrt Wil.** www.fahrverein-wil.ch
Edi Bürge, 071 666 86 42, 079 672 77 33
 - 11.8. **Traditionsturnier Bern.** www.gespannfahren.ch
Heiner Staub, 033 681 23 07
- Weiterbildungsveranstaltung GFK-SAT**
Datum noch nicht bekannt (Sept/Okt.). Details mit Einladung folgen.

Genauere Angaben finden sich auf der Website der Gesellschaft: <http://www.kutschenfahrkultur.ch>

Zum Gedenken

Jacques HALDENWANG

1. Februar 1946 – 7. März 2013

KONTAKT / IMPRESSUM

Präsident: Heiner Staub, Graben, 3758 Latterbach heiner.staub@bluewin.ch
Sekretariat und Postanschrift:
Marianne Ruf, Aspstrasse 13, 4702 Oensingen info@gfk-sat.ch
Webmaster / Internet: Markus Jedele jedele@greenmail.ch
Redaktion: Daniel von Burg, Zollgasse 4, 2543 Lengnau (dub), vonburg@postmail.ch & Heiner Staub (hs)

Redaktionschluss nächste Ausgabe 12/13: 1. Woche September 2013