

Das Kutschenmuseum in Bremgarten : eine Sammlung - eigentlich gegen den Willen des Besitzers entstanden

Autor(en): **Meyer, Kurt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bremgarter Neujahrsblätter**

Band (Jahr): - **(2015)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-965227>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

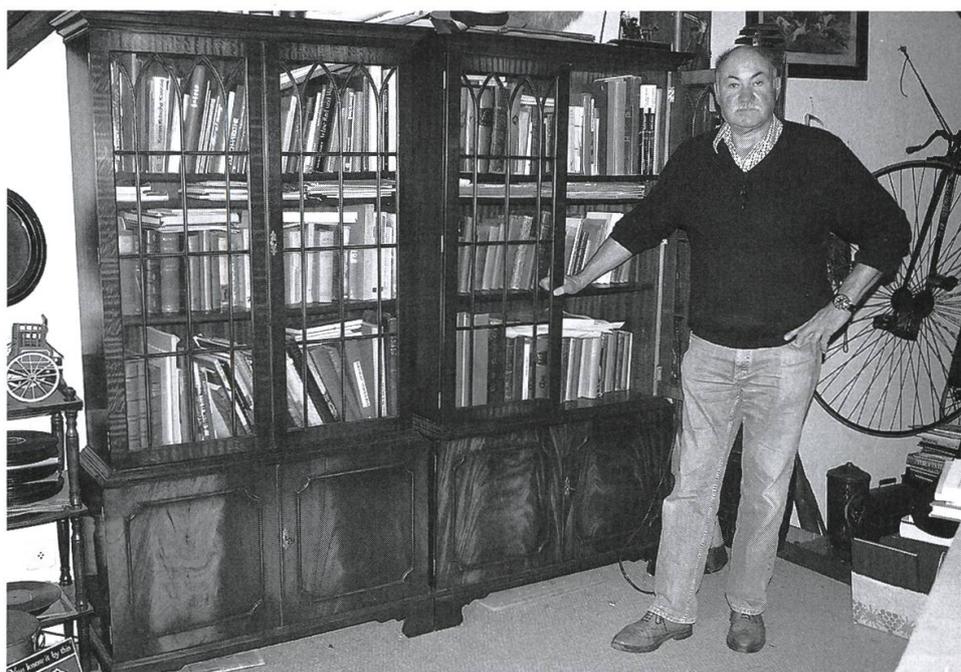
Das Kutschenmuseum in Bremgarten

Eine Sammlung – eigentlich gegen den Willen des Besitzers entstanden

KURT MEYER

Mein Vater hatte in seinem Stall jeweils drei bis vier Pferde, von denen eines für die Milchtour im Städtchen benutzt wurde. Die andern waren Handelspferde verschiedener Qualitäten. Da meine Eltern nicht zu den Begüterten zählten, mussten andere Mittelchen her, um den Verkauf der Pferde anzukurbeln. Wie heute im Coiffeursalon wurden die grauen Haare etwas aufgefrischt, die Zähne (daran ersieht man das Alter der Pferde) wurden mit Höllenstein auf jugendlich getrimmt. Aber auch die einfachen selbstgemachten Mixturen, die kranken Pferden wieder auf die Beine halfen, haben mir damals als Schulbuben mächtig imponiert. Heute würden manchem Tierschützer die Haare zu Berge stehen, was damals alles angewendet wurde.

Während meiner Schulzeit 1958 bis 1963 war der Pferdebestand in der Schweiz von einstmalig ca. 80000 auf rund 30000 Stück zurückgegangen. Die Bauern brauchten die Pferde, um zu arbeiten, und die Herrenreiter gingen sonntags an Springkonkurrenzen. Das Kutschenfahren als grosser Sport war ausser Mode



Kurt Meyer neben einem seiner Bücher-schränke mit der **Kutschen-Bibliothek**.

gekommen. Einige Fuhrhaltereien – vor allem in Fremdenkurorten – machten noch gelegentlich Gesellschaftsfahrten mit Touristen. Viele Industriefirmen hatten ihre ehemaligen Fahrställe schon längst ausgeräumt und umgebaut.

Während meiner Schul- und Lehrzeit verdiente ich mir ein hübsches Nebengeld mit Antiquitäten. Mein grösster Plausch war es, in Bauern-Estrichen herumzustöbern. Ein alter Familienfreund führte mich mit seinem Auto in die entlegensten Höfe in der Ostschweiz. Aber auch im Freiamt und im Säuliamt habe ich meine Fänge gemacht. Was da alles zusammenkam: Petrollampen, Uhren, Möbel, Waffen etc. Und ich lernte Leute kennen und eine andere Welt – die Welt der Sammler.

Und dann ging es los im Pferdebereich

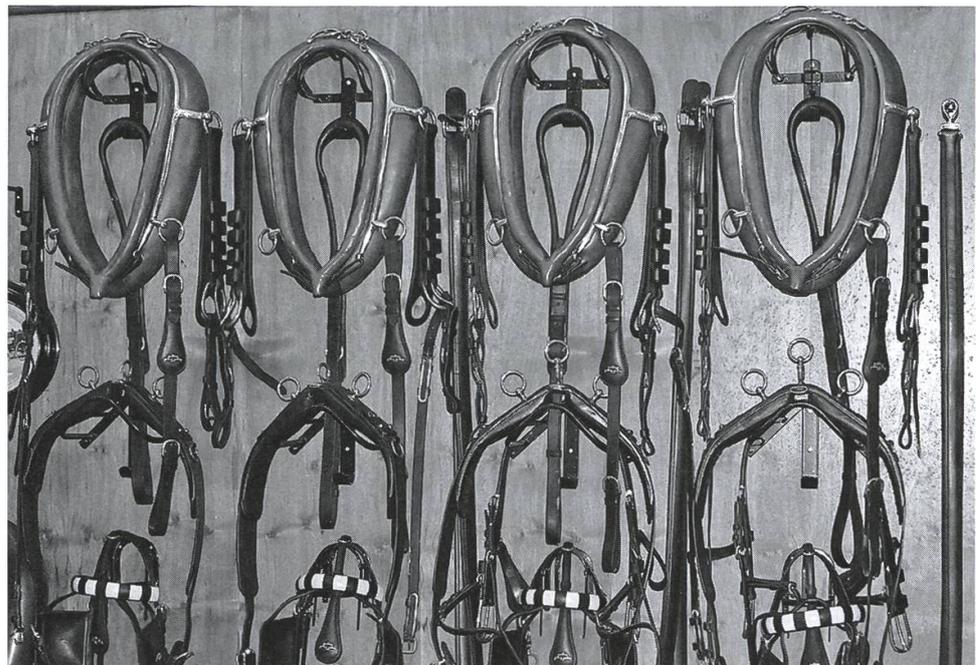
Bei einem renommierten Sattelgeschäft in Zürich kaufte ich meine ersten Sättel, normale Englisch-Reitsättel. Damals gab es in der Schweiz einige private Sattler, die Sättel in Handarbeit herstellten. Kostenpunkt: zwei Monatslöhne eines guten Arbeiters. Das Sattelgeschäft in Zürich war eines der ersten, die Sättel aus aller Herren Länder importierten. Und dabei auch Lehrgeld bezahlen mussten; denn schon damals herrschte in diesen Ländern die Denkweise: Wie verdiene ich so schnell als möglich mein Geld.

Ich kaufte, was im Nobelgeschäft so liegen blieb, und machte meinen Verdienst. In dieser Zeit entwickelte sich der Pferdesport langsam zum Breitensport. Auch Kutschenfahren kam wieder in Mode. Also dehnte ich meine Einkaufstouren auch auf Pferde-Fahrmaterial aus. Viele alte interessante Pferdegeschirre konnte ich bei reichen Bauern für wenig Geld erhalten, auch Sättel und teilweise sehr interessantes Kulturgut wie Schlittengerölle, herrliche Reitzäume und alte Militärsättel.

Aber auch Sonderbares kam zum Vorschein. Ein alter Bauer aus einer Freiämter Gemeinde erzählte mir, er sei in seiner Jugendzeit in Südamerika gewesen und hätte im Estrich noch den Gaucho-Sattel, den er damals mitgebracht habe. Mit riesigem Stolz kam ich mit dieser Spezialität nach Hause! Auch die argentinische Peitsche mit dem Silbergriff sowie die originale Teetasse mit dem Silbersaugrohr gab er mir noch dazu.

Menschliche Schicksale erlebte ich dabei auch. Auf einem Bauernhof fragte ich den Bauern im Stall, ob er nicht noch alte

**Die kostbaren
Pferdegeschirre der
Sammlung.**



Pferdegeschirre hätte, die er nicht mehr gebrauchen würde. Im Estrich zeigte er mir vier wunderschöne Bündnergeschirre. Schnell wurden wir handelseinig. Ich bezahlte und er half mir, die Ware in meinem Auto zu verstauen. Dabei erklärte er mir, er sei nun 55 Jahre alt, aber sein alter Vater halte immer noch das Zepter in der Hand. Wenn jeweils Milchzahntag sei, gehe der Vater in die Käserei und kassiere das Geld. Er als 55-Jähriger müsse seinen Vater bitten, ihm 80 Franken zu geben, damit er sich wieder einmal ein Paar neue Schuhe kaufen könne. In diesem Moment kam der Alte um die Hausecke geschlichen und fragte, was ich hier wolle. Ich sagte, ich hätte nur nach einer Adresse gefragt und machte mich von dannen.

Zum Glück hatte ich genügend Platz zur Verfügung. In unserem Elternhaus, das viele Zimmer hatte und nur von meinem Vater und mir bewohnt wurde, hatte ich einige Zimmer und einen riesigen Estrich zur Verfügung. Ich richtete mir eine Werkstatt ein, in der ich in der Freizeit meine Scheunenfunde wieder restaurierte. Die alten Sättel und Geschirre wurden gewaschen, mit Sattelseife eingerieben, poliert und die Messing- oder Silbergarnituren auf Hochglanz getrimmt. In unserem alten Pferdestall – heute mein Wohnhaus an der Schlossergasse – richtete ich mir meinen ersten Verkaufsraum ein. An der Wand hingen Pferdegeschirre. Im hinteren Teil hatte ich Sattelböcke mit alten und neuen Sätteln aufgestellt, und in der Mitte standen jeweils drei bis fünf Kutschen.

Während dieser Zeit lernte ich viele Herrschaftshäuser kennen. So konnte ich in den Klöstern Engelberg und Einsiedeln einkaufen. Aber auch Spinnereien im Zürcher Oberland verkauften mir ihre Kutschen und Geschirre. In der Spinnerei Schuler in Wetzikon hatte ich Gelegenheit, vom alten Inhaber sämtliches Inventar zu erwerben. Als ich die Sachen abholte, passierte mir ein Missgeschick, indem ich mit einer Lande des Jagdwagens das Garagentor touchierte. Ein zehn Zentimeter langer Kratzer in der roten Farbe war das Resultat. Herr Schuler, der mich aus dem Fenster seiner Villa beobachtete, kaum herausgeeilt. Bleich und zitternd vor Wut und schnaubte er mich an: «Sechzig Jahre lang habe ich nun zu meinem Wagen Sorge getragen, und Sie machen ihn schon am ersten Tag kaputt. Wenn ich das gewusst hätte, hätte ich Ihnen nie etwas verkauft!»

Das Wissen dahinter

Als ich ungefähr 18-jährig war, kam ein gleichaltriger Interessent vorbei und schaute sich meinen grossen Fundus an. Ich merkte, dass dieser Mann die Materie kannte. Er erklärte mir, wie er bei Freddy Knie Senior die Pferdedressur verfolgt habe – auch hinter den Kulissen. Bei der damals sehr renommierten Sattlerei Speer in Zürich verbrachte er einen grossen Teil seiner Freizeit und wusste über Sättel und Pferdegeschirre mehr als mancher gelernte Sattler. Auch von Reitställen konnte er Münsterchen erzählen – er kannte die dortigen Pferde beim Namen und wusste alle ihre Macken. Viele Male kreuzten sich unsere Wege, wenn ich wieder einmal in einem Nobelhaus am Räumen war.

Als er wieder einmal bei mir zu Hause war, brachte er mir ein Buch von Max Pappé «Die Kunst des Fahrens». Er erklärte mir: «Sie haben so quasi den sechsten Sinn. Sie kaufen alles und verkaufen auch alles, aber Sie verstehen leider von der Materie überhaupt nichts. Lesen Sie dieses Buch und lernen Sie davon – von der Geschichte, von der Kultur des Reit- und Fahrsportes, aber auch vom Material und von den alten Berufen wie Wagner, Maler, Sattler, Tapezierer etc.». Im ersten Moment war ich verblüfft und dachte, das sei reine Zeitverschwendung. Als ich mich dann doch durch dieses Buch mit den interessanten Bildern gelesen hatte, merkte ich, dass ich damals total dem Materialismus verfallen war und einen grossen Wissensrückstand hatte. Ich besorgte mir die Adressen



Bücher:
Die Bibliothek Kurt Meyers über das Kutschenwesen umfasst an die 1500 Bücher.
Ein Teil davon ist hier zu sehen.

vieler Buchantiquariate in halb Europa und schrieb sie an. Noch heute erhalte ich so interessante Bücherkataloge.

Also kaufte ich drauflos und darf mich heute rühmen, eine der grössten Bibliotheken über das Kutschenwesen zu besitzen. An die 1500 Bücher werden es bald sein. Und die meisten habe ich gelesen. Dabei ist mir mein gutes Gedächtnis eine grosse Hilfe. Wenn Sie mich fragen, was haben Sie gestern zu Mittag gegessen, habe ich Mühe mich zu erinnern – wenn Sie mich fragen, welche Kutsche und was für Geschirre an der ersten Europameisterschaft vor 30 Jahren Herr Dubey gefahren hat, kann ich dies sofort beantworten.

Durch diese Bücher lernte ich auch grosse Fahrställe kennen, die zum Teil noch heute existieren. Als dann das Fliegen immer billiger wurde, benutzte ich dies und lernte auf unzähligen Kurzreisen die Besitzer und ihre Sammlungen kennen. Durch mein in der Zwischenzeit angeeignetes Fachwissen und meinen Riesenenthusiasmus war ich jeweils ein gern gesehener Gast. Aber auch da lernt man den Eigensinn der Sammler kennen und auch die Hintergründe, warum eine Sammlung überhaupt entsteht.

Faux-pas in Pennsylvania

Bei einem reichen Unternehmer aus Pennsylvania war ich eingeladen. Er hatte eine wunderbare Plausch-Ranch eingerichtet – wie ein europäisches Schloss. 14 Coachen (doppelstöckige Kutschen) standen in einer Reihe, daneben noch weitere ca. 100 Wagen. Er öffnete die Türe zum Ausstellungsraum, liess mich eintreten und wartete auf meine Herzattacke vor Bewunderung. Schnell sah ich, dass alle 14 Coachen dieselben Lampen hatten, obwohl die einen Wagen aus England waren, andere aus Holland, Frankreich und Italien. Ich fragte ihn, weshalb alle Kutschen die gleichen Laternen hätten. Das war zu viel gefragt! Er schaute auf die Uhr, sagte entschuldigend: «Ich habe noch eine Verabredung, kommen Sie bitte ein anderes Mal wieder vorbei!» Und das in Amerika!

Coaching Club of New York

In Amerika existierte der sogenannte Coaching Club of New York. Dieser Club wurde ca. 1880 gegründet und hatte sehr strenge Aufnahmeeregeln. Ein Mitglied musste eine Coach, also vier fahrtüchtige Pferde samt den richtigen Coach-Geschirren besitzen. Er brauchte zwei sogenannte Göttis, die ihn empfahlen und die für ihn bürgten, und er musste eine Fahrprüfung ablegen. Frauen waren nicht zugelassen, und die Mitgliederzahl war auf 35 Männer beschränkt. Jemand mit viel Geld aber ohne Fahrkenntnisse hatte also keine Möglichkeit, nur dank seines Geldes Mitglied zu werden.

Ich hatte einige Mal Gelegenheit, dank meines Fachwissens an solchen Ausfahrten in Amerika als Gast dabei sein zu dürfen. Einmal war ich in Nordcarolina auf einem Schloss der Familie Van der Bilt eingeladen. Ich musste mit meiner Anmeldung auch das Hyatt Hotel für eine Woche im Voraus bezahlen. Als ich dann mit dem Mietwagen vor dem Hotel vorfuhr, sah ich gerade vis-à-vis des Hotels eine Chauffeuren-Absteige. Ich fragte nach dem Preis für die Übernachtung – 20 Dollar pro Nacht. Ich mietete mich für eine Woche ein und ging ins Hyatt. Dort bat ich die Rezeptionistin, mir meine Buchung zu stornieren und erklärte, ich müsste unbedingt bei Freunden in der Nähe wohnen. Kulant gab sie mir mein vorbezahltes Geld wieder zurück. Am Morgentisch merkte niemand von den reichen Leuten, dass ich nicht vom Hyatt Hotel Zimmer herunterkam, sondern von der billigen Absteige gegenüber.

Von der Differenz konnte ich mir bei einem Verkaufsstand am Anlass eine wunderschöne Kutschenuhr kaufen. So musste ich viele Male mein knappes Geld einteilen, damit ich mir diese Extratouren überhaupt leisten konnte.

Fahrclubs in Europa und Mitgliedschaft

In Belgien wurde vor 20 Jahren ein ähnlicher Fahrclub gegründet mit denselben Regeln wie in Amerika – nur dass bei diesem Club auch Frauen als Fahrerinnen zugelassen wurden. Da ich selber weder fahren konnte noch eigene Pferde besass, wurde ich als Passiv-Mitglied aufgenommen. Dieser Club führte einen Wanderpreis ein, der jedes Jahr neu vergeben wurde. In der Zwischenzeit hatte ich ein neues Hobby entdeckt, die Filmerei. Und so erhielt ich jeweils bei einer Fahrt ein Velo, mit dem ich die ganze Strecke abfuhr. Damit war ich natürlich auf den Waldwegen im Vorteil. Ich konnte die Kutschen überholen, an interessanten Stellen die tollsten Schnappschüsse einfangen und dank meines Fachwissens auch Dinge filmen, die ein Profifilmer nicht wahrgenommen hätte. Im zweiten Jahr wurde ich deshalb stolzer Besitzer des Wanderpreises und dadurch sogar zum Ehrenmitglied.

Dieser belgische Club hat alle Jahre vier bis sechs Ausfahrten und macht jeweils eine Besichtigungstour. Ich war mit diesem Club in halb Europa unterwegs. Sogar in Amerika waren wir. Bis heute habe ich keine dieser Reisen ausgelassen und bei der grössten Jahresfahrt war ich immer mit der Kamera dabei.

Mein nächster Schritt: Ich wurde Mitglied im französischen Fahrclub. Alle Jahre in der ersten Mai-Woche hat dieser Club in Cuts in Frankreich sein Jahres-Treffen. Die Schlossbesitzerfamilie de Langlade lädt 65 Gespanne aus Europa und Übersee ein. Am Samstag wird im Fünf-Minuten-Takt vor dem Schloss eine Gespannsprüfung abgelegt. Die Gespanne werden auf die Originalität und auf die Fahrsicherheit von internationalen Richtern bewertet. Eine Augenweide!

Und nun zu meiner Sammlung

Da ich durch meiner Händlertätigkeit doch einiges Geld zusammengebracht hatte und mir die Bank damals sehr wohlgesinnt war, konnte ich einige schöne Sachen behalten und weitere für die

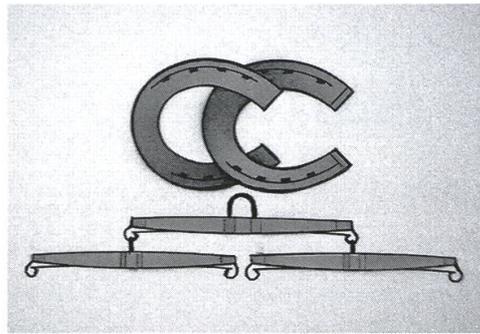


**Die Coach von
Brewster New York,**
das Prunkstück der
Kutschensammlung.

Sammlung dazukaufen. Für meine Sammlung wie für meine Bücher interessierte mich vor allem die Zeit zwischen 1870 und 1920. Zum Thema Fahren auch noch die heutige Zeit.

An einer Auktion in Pennsylvania kaufte ich eine Coach von Brewster New York. Da ich auf Grund von Fotos meiner Sache sicher war, der Wagen war im Originalzustand und hervorragend erhalten, kaufte ich ihn am Telefon. Ich fragte den Auktionator, um welche Zeit der Wagen im Auktionsring sei und sass nun die ganze Nacht vor dem Telefon. Eine aufregende Sache. Morgens um zwei Uhr erhielt ich den Anruf und konnte mithören, wie geboten wurde. Eine Viertelstunde später erhielt ich den Zuschlag.

An der Wagentüre
der Coach von Brewster
New York prangt
das **Signet des Coaching
Clubs of New York.**

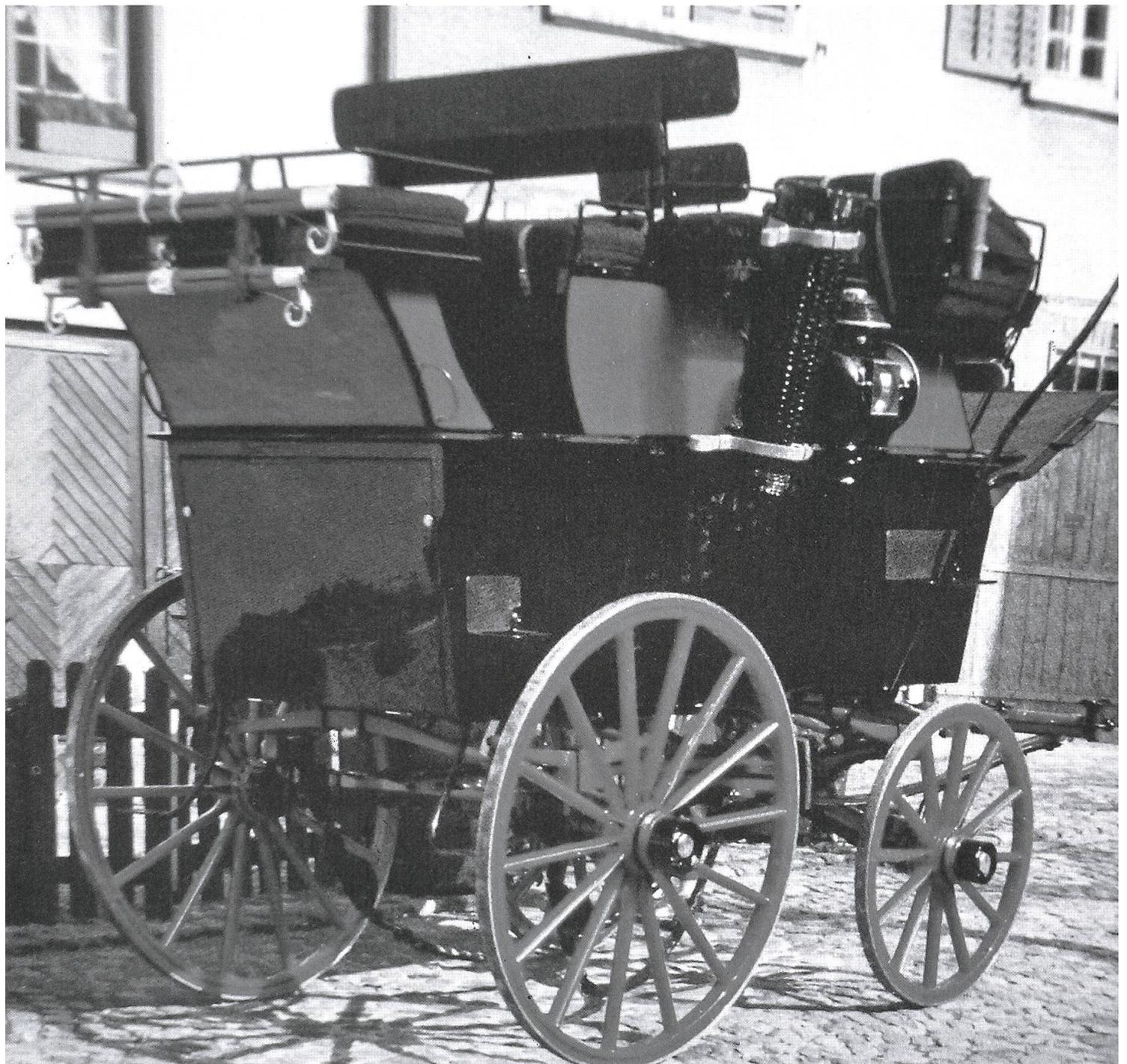


Viele Kutschenbauer mussten, als das Auto aufkam, ihren Betrieb schliessen. Andere überlebten und bauten nun Autos. Rolls-Royce hatte in Springfield ein Werk und baute die ersten Autos noch von Hand. Man kaufte in Springfield das Chassis mit Motor und liess bei Brewster in der 5th Avenue den Kasten bauen.

Bieten will gelernt sein

Ein kleines Münsterchen von einer Auktion in England: In Reading findet alle Jahre vier Mal eine Auktion statt, bei der alles Mögliche versteigert wird: Kutschen, Pferdegeschirre, Laternen, Sättel, Bilder, Bücher etc. Gegen 5000 Artikel werden an einem Tag in vier verschiedenen Ringen verhökert. Der Trick dabei ist die Geschwindigkeit, in der das Ganze abgehalten wird. Der Käufer hat also keine Gelegenheit lange nachzudenken. Nun stand am Bietering ein Sattler aus dem Luzernischen. Keine Ahnung von Englisch, seine Tochter, die in London wohnte, übersetzte ihm, wie hoch das Angebot für eine einfache Sattelkiste aus Holz war. Der erste Fehler, den er machte – er stand zuvorderst am Ring. Was hinter ihm ablief, konnte er also nicht sehen. Ganz nervös schwenkte er seinen Auktionskatalog, um dem Auktionator Zeichen zu geben, er wolle die Kiste. Beim Bieten gilt jede Bewegung als höheres Gebot und rechtlich ist man vor einem Kauf nicht geschützt. Wenn man also auffällig am Ohr kratzt und der Auktionator dies als weiteres Gebot auslegt, hat man eventuell schon etwas gekauft.

Und der Auktionator war ein Schlitzohr par excellence. Sofort sah er den Luzerner als sein Opfer. Er startete bei 100 Pfund für die Kiste und rief in die Bieterschar einhundert danke 150 danke 200 danke und so weiter. Mit seinen Gesten zeigte er immer hinter den Luzerner und zeigte ihm an, dass hinter ihm Bieter ständen, die immer höher gingen. Bis die Tochter das jeweilige Gebot übersetzt hatte und der Luzerner mit seinem Katalog in der Luft gefuchelt



hatte, war die Kiste (Wert vielleicht 100 Franken) in der Zwischenzeit auf 1400 Franken geklettert. Als dann die ganze Bieterschar sich köstlich amüsiert hatte, schlug der Auktionator endlich zu und überliess dem Schweizer das Schnäppchen zu diesem Höchstpreis von 1400 Franken. Als er mit Hilfe der Tochter endlich wusste, was er bezahlen musste, sagte er zu ihr: «Komm wir gehen.» – Ich habe ihn den ganzen Tag nicht mehr gesehen. Auch solche Erfahrungen gehören zum Sammlerleben, durch Erfahrung wird man klug.

Roof-seat Break oder Coaching Break, gebaut 1895 von Frank Allen in London.

Solche Wagen wurden für Pic-nic-Ausflüge und Fahrten zu Pferderennen eingesetzt. Die Kutsche befindet sich inzwischen nicht mehr in der Kutschensammlung von Kurt Meyer.

Bei einer Veranstaltung in Paris lernte ich einen Mann kennen, der Zugang zu allen Schlössern in Frankreich hatte. Er brachte mich auf ein kleines Landschlösschen. Dort stand ein wunderbares Fahrzeug, ein sogenannter Roof Seat Break. Roof Seat heisst Sitze auf dem Dach. Ein absolutes Top Fahrzeug im Originalzustand. Farbe und Polster waren jedoch nicht mehr zu retten. Ich konnte ihn erwerben und liess ihn hier restaurieren. Bei diesem Wagen sieht man nun typisch die sozialen Unterschiede der damaligen Zeit. Wir sehen den Frontsitz, also den Fahrersitz. Hier fährt der Besitzer mit seiner Frau. Dahinter die zweite Bank, eine ausgeprägte bequeme Gästebank, dann ein kleiner Kindersitz und zuletzt die Bank für die zwei Grooms (Stallknechte). Vierspännig fahren kann man nur mit zwei Helfern. Diese sind dafür zuständig, den Gästen auf das hohe Gefährt aufsteigen zu helfen. Dazu dient eine zusammenklappbare Leiter, die sich im grossen Wagenkasten befindet. Dieser Kasten dient auch als Stauraum für Regenkleider, Reserveteile fürs Pferdgeschirr, Futter für die Pferde, Picknick für die Personen etc. Auch sind diese Grooms zuständig für die Pferde. Bei einem Halt vor einer Landschenke beispielsweise müssen sie die Pferde betreuen. Ihr Sitz hat keine Rücklehne – damit sie Haltung bewahren sollten. Wenn zum Beispiel der Herr mit seinem Gespann aus dem Hof fuhr und die Frau eines Grooms im Garten arbeitete, war es ihm untersagt, im Vorbeifahren seine Frau zu grüssen. Man sah dem Sitzplatz auf dem Wagen an, wer etwas zu sagen hatte.

Im Schloss Bechburg im Solothurnischen konnte ich die beiden Kutschen und die Geschirre kaufen. Als ich die Ware mit Jeep und zwei Anhängern abholte, stand am Eingang des Dorfes ein alter Bauer. Er erzählte mir folgende Geschichte von der alten Frau Riggerbach, der vormaligen Besitzerin des Schlosses. Einmal sei diese Dame mit dem Kutscher mit einer alten Chaise ins Dorf gefahren. Dabei hätte sie zwei Hausneubauten gesehen. Sie habe ausgerufen: «Jetzt fünd d Bützer au scho a Hüser z baue. D' Vögt settet mehr wieder ha.»

In den 70er Jahren begann ein Herr Frey aus Meggen mit einer Kutschensammlung. Er konnte aus diversen Sammlungen einige sehr interessante Sachen erwerben. Auch ich konnte ihm meine guten Stücke überlassen. In kurzer Zeit erwarb er von mir 18 Fahrzeuge, viele Geschirre und gute Accessoires. Es gelang ihm, die Europameisterschaft im Kutschenfahren nach Luzern zu bringen.

Auch Prinz Philippe, damals Präsident der Europäischen Kutschenvereinigung, war in Luzern dabei. Als Prinz Philipp – der übrigens sehr gut Deutsch spricht – mit seiner Qualifikation im Fahrwettbewerb nicht einverstanden war, wollte er ins Rechnungsbüro gehen, um Einsprache zu erheben. Der Securitas-Mann liess ihn nicht eintreten. Prinz Philipp meinte: «Entschuldigung, ich bin Prinz Philipp.» Der Securitas-Mann entgegnete: «Ja, das könnte jeder sagen.»

Als später Herr Frey von einem Bauunternehmer aus Zofingen das Schloss Brestenberg übernahm, ging seine Sammlung als Gegengeschäft an diesen Baumeister. Als dieser in finanzielle Schiefelage geriet, konnte ich aus dessen Sammlung ein paar wirkliche Rosinen erwerben. Interessant war die Schuhsammlung des Baumeisters im Eingang seiner Villa. Da er sehr klein war, liess er sich Massschuhe anfertigen mit einer Einlage, damit er optisch einige Zentimeter grösser erschien.

Ein anderes Mal auf einer Einkaufstour lernte ich in Holland einen armen Farmer kennen. Er besass ein wunderbares Pferd, einen sogenannten Clydesdale. Die zwei grössten Clydesdale Pferde sind im Guinnessbuch mit einer Widerristhöhe von 228 cm eingetragen. Unsere Freiburger haben dagegen eine Stockmasshöhe von ca. 155 cm. Mit seinem Pferd hatte der Farmer in Windsor an der königlichen Pferdeschau schon einige Male den ersten Preis erhalten. Der Händler, der mich zu ihm führte, sagte scherzhaft zu ihm: «Verkauf doch dein Pferd, und du bist ein reicher Mann.» Der Bauer erwiderte: «Schau mal, wenn ich mit meinem Pferd in England den ersten Preis erhalte, kommt die Königin persönlich zu mir, um mir zu gratulieren. Wenn ich auf der Zuschauertribüne mit dem Geld für mein verkauftes Pferd sitze, geht die Königin einfach an mir vorbei.» Und das traf halt auch bei mir so zu. «Wenn ein Händler sich in seine Ware verliebt, hat er kein Geld mehr.»

Schöne Stücke und die Geschichten dazu

Aus dem Geschäft beim Baumeister aus Zofingen erhielt ich ein Mail-Phaëton von Mühlbacher aus Paris mit den dazugehörigen Geschirren. Der Erstbesitzer war Ettore Bugatti gewesen. Für einen Kenner oder Liebhaber sportlicher Fahrzeuge, kommt eine Coach an erster Stelle, an zweiter Stelle ein Mail-Phaëton, an dritter ein grosses vierspännig zu fahrendes Break. – Sogenannte

Gala-Wagen werden an den grossen Höfen gefahren. Bei der Parlamentseröffnung in London lässt sich die Königin jeweils in einem solchen Wagen chauffieren. Auch bei Hochzeiten gekrönter Häupter werden sie eingesetzt.

Einmal gelang mir ein grosser Wurf. In einer Genfer Zeitung las ich, dass in einem italienischen Schloss eine ganze Bibliothek aus dem Mittelalter versteigert würde. Ganz klein stand noch dabei, auch eine herrschaftliche Kutsche käme unter den Hammer. Ich nahm mit den Schlossbesitzern Kontakt auf und vereinbarte einen Besuchstermin. An einem Sonntag konnte ich vorbeigehen, durfte die Kutsche und die Originalgeschirre besichtigen und war tief beeindruckt. Eigentlich lieblos stand das feine Stück in einer Scheune, dick voller Staub. Nachher wurde ich zu Tisch gebeten und durfte mit der Gräfin und ihren vier Brüdern zu Mittag essen und über den Preis verhandeln. Nach dem Essen gehörte die Kutsche mir, und ich machte die Anzahlung. Dies ist eines der schönsten Gala-Coupés, das sich in Privatbesitz befindet.

Um an Handelskutschen zu kommen, setzte ich in der Tierwelt und im Schweizer Kavallerist jeweils kleine Inserate: «Zu kaufen gesucht Pferdekutschen und Zubehör». So erhielt ich damals unwahrscheinliche Angebote. Einmal rief mich nachts um 22 Uhr eine Frau an und erklärte mir, von ihrem Elternhaus hätte sie noch solches Zeug auf dem ehemaligen Bauernhof. Ich fragte sie, wann ich vorbeikommen dürfe. Sie meinte cool: «Kommen Sie doch jetzt.» Ich fuhr sofort los, denn ihr Name Erne und die Erwähnung, sie hätten eine Teigwarenfabrik gehabt, tönnte gut. Die damals etwa 70 jährige Frau lotste mich auf den wunderschönen, leerstehenden Hof und zeigte mir zwei Pferdegeschirre, noble Sättel, Schlitten gerölle, ein sehr grosses städtisches Break, einen herrlichen Schlitten mit Laternen, Pelzen und viel Zubehör. Aber das beste war ein Dog Cart: ein Zweirad der Firma Kaufmann in Basel in ausgezeichnetem Original-Zustand, sogar mit Schirmkorb – eine wirkliche Rosine. Aber nun kam das Komplizierte.

Die Kunst des Wartens

Bei solchen Herrschaftsleuten war es immer ein difficile Vorgehen. Entweder man kriegt die Ware fast umsonst oder die Leute drehen durch und setzen einen Preis an, der weit weg von Gut und Böse ist. Ganz subtil erklärte ich ihr, dass halt solche Sachen heute



**Chariot der Familie
Gheradesca von Bolgheri
aus der Toscana.**

Die Kutsche befindet sich heute nicht mehr in der Bremgarter Kutschensammlung, sondern in der Sammlung Scheidel in Mannheim.

nicht mehr gefragt seien und noch in vielen Remisen und Scheunen stehen würden. Und immer wieder diese gefährliche Frage: «Was bieten Sie?» Ich natürlich dasselbe: «Was wollen Sie dafür?» Drei Stunden im Winter in der eiskalten Scheune und doch nicht zum Ziel gekommen. Ich merkte jedoch, dass mein Vorgehen Anklang fand und bat Sie, sich einen anständigen Preis zu überlegen, damit die Fahrzeuge' auch an einen rechten Ort zu stehen kämen wo ein junger, armer Sammler dazu Sorge tragen würde.

Ganze vier Jahre schickte ich jeweils zu Weihnachten einen Blumenstrauß mit einer netten Karte, und hie und da ein Foto von einer Neuerwerbung. Endlich rief Sie mich wieder nachts spät an und fragte, ob ich immer noch daran interessiert sei. Ich bejahte, fuhr wieder los, diesmal mit Geld im Sack. In der Scheune plauderten wir lange. Sie meinte zu mir, sie wandere nach Argentinien aus, denn da seien die Frauen noch richtig geschätzt. Wenn sie da über die Felder reiten würde, verneigten sich ihre Landarbeiter vor ihr.

Nach einer scheuen Zwischenfrage: «Was wollen wir machen, Frau Erne, sagen Sie mir doch ihre Preisvorstellung!» zeigte sie auf die Fahrzeuge, eins zwei drei Tausend und die Geschirre und Sättel auch noch dazu. Ich hatte einiges an Geld mehr mitgenommen! Alle Dinge bis auf den Dog Cart habe ich sofort wieder verkauft. Diesen Dog Cart hingegen habe ich heute noch als einziges in der Schweiz gebautes Fahrzeug in meiner Sammlung.

Auf und Ab in der Sammlertätigkeit

Zu Beginn des neuen Aufschwungs beim «Fahren» um 1960 wurden in der Schweiz wieder erste Fahrturniere abgehalten, auf dem Schänzli in Basel und auf den Rennbahnen in Fehraltorf und Frauenfeld zum Beispiel. Was damals alles fürs Fahren zusammengestellt wurde und was dort als erste Restaurierungen (ohne Fachkenntnisse) gezeigt wurde, würde heute nur noch ein müdes Lächeln ernten. Die Restauratoren waren eher Kulturvernichter als Sachverständige. (Auch ich könnte über meine damalige Tätigkeit einige Musterchen erzählen.)

Doch dann kam das Internet. Wollte man vor dem Internetzeitalter ein interessantes Buch ausgraben oder ein schönes Fahrzeug erwerben, musste man viele Telefonanrufe tätigen, Händler anfragen und Vermittler bezahlen, bis man zum Zug kam. Ich erinnere mich daran, wie mir zugetragen wurde, in einem Schloss in der Nähe von Hamburg stehe eine schöne Kutsche. Ich bat den Besitzer um eine Beschreibung, und es tönnte ausgezeichnet. Ich hatte gerade in Deutschland zu tun, fuhr einige hundert Kilometer Umweg und stand vor einem einfachen Landwagen, für den sich der weite Transport nie gelohnt hätte. Heute mit dem Internet gehen Fotos in Sekunden um die Welt, und auch weniger Schlaue sind in der Lage, sich Informationen im hintersten Winkel eines anderen Erdteils sofort zu holen.

Dann kam die Konkurrenz aus Polen. Die ersten polnischen Fabrikanten besuchten Museen und Sammlungen und begannen drauflos zu bauen. Solche Duplikate von Kutschen sind heute kaum mehr zu verkaufen. Doch in der Zwischenzeit haben die Leute dazugelernt, und an Traditionsfahrten sieht man heute Fahrzeuge aus Polen, bei denen auch der Fachmann mehrmals hingucken muss, um zu sehen, ob es ein Replikat ist. Damit kam ein riesiger Preiszerfall in die Kutschenwelt.

Ich erhielt einen Anruf von einem Zöllner aus Basel, der mich fragte, was eine Kutsche koste. Ich machte ihm klar, dass es halt verschiedene Kutschen gäbe und für eine preisliche Bewertung viel Spielraum offen sei. Deshalb war die Rechnung über 5000 Franken, die ihm der Schweizer Käufer präsentierte, kein Schwindel. Ein Vorarbeiter in der bekanntesten Kutschenmanufaktur in Polen erhält heute ca. 500 Euro – dies im Monat, nicht pro Tag. So kommt es, dass in vielen Sammlungen heute auch neue Fahrzeuge stehen. Sogar an grossen Veranstaltungen sind heute neue Fahrzeuge zum Teil zugelassen, sie werden aber bei der Bewertung um einige Punkte tiefer bewertet als Originale.

Kurt Meyer

geboren und aufgewachsen in Bremgarten, lebt in der Bremgarter Altstadt und handelt seit seiner Jugend mit Antiquitäten.

Fotos Edgar Kaufmann, Bremgarten