

Zeitschrift: Jahrbuch für Solothurnische Geschichte
Band: 64 (1991)

Artikel: Die Solothurner Ambassadoren-Kutsche von 1785
Autor: Belser, Eduard J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-325105>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

DIE SOLOTHURNER AMBASSADOREN- KUTSCHE VON 1785

Von Eduard J. Belser

Ein Mosaikstein

Die diplomatische Tätigkeit der französischen Ambassadoren in Solothurn, ihr Auftreten bei offiziellen Anlässen und ihre Beziehungen zum solothurnischen Patriziat sind durch Akten, Stiche und andere Quellen verhältnismässig gut belegt. Wenig ist dagegen über ihren Alltag sowie über Ausstattung und Mobiliar des Ambassadorshofes bekannt. Es muss deshalb als ausserordentlicher Glücksfall bezeichnet werden, dass der «königlich Baierische Wagenbauinspector» Johann Christian Ginzrot¹ in sein in den Jahren 1816 und 1830 veröffentlichtes Werk ausgerechnet eine Abbildung der Solothurner Ambassadors-Kutsche von 1785 aufnahm. Er hat damit einen bemerkenswerten Mosaikstein zu unserem Bild der Ambassadorszeit beigetragen.

Ginzrots zweiteiliges Werk fasst das ganze damals bekannte Wissen über die Geschichte der Fuhrwerke und des Wagenbaus von den Völkern der klassischen Antike bis zur nachnapoleonischen Zeit zusammen. Der zweite Teil (Bände 3 und 4) trägt den Titel: «*Die Wagen und Fahrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschen-Bau neuester Zeit nebst der Bespannung, Zäumung und Verzierung ihrer Zug-, Reit- und Last-Thiere von Johann Christian Ginzrot, Königlich Baierischer Wagenbau-Inspector*». Darin geht der Verfasser vor allem ausführlich auf alle zu seiner Zeit gebräuchlichen Arten von Gala-, Luxus- und Reisekutschen, aber auch auf die Gebrauchswagen vom Schwerlastfuhrwerk bis zum Schubkarren ein. Selbst die neuesten Errungenschaften der damaligen Technik: die Achsschenkellenkung von Lankensperger (heute im Automobilbau

¹ Johann Christian Ginzrot: «*Die Wagen und Fahrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschen-Bau neuester Zeit nebst der Bespannung, Zäumung und Verzierung ihrer Zug-, Reit- und Last-Thiere von Johann Christian Ginzrot, Königlich Baierischer Wagenbau-Inspector*». Teilweise kolorierte Luxusausgabe in der Hippologischen Bibliothek des Wielsbacher Ausgleichsfondes, Signatur Nr. 104, München 1830. Reprint in verkleinertem Format 1979 erschienen bei: Olms Presse, Hildesheim-New York, ISBN 3487081776.

die Regel), das Draissche Laufrad, das Dampfschiff, die Dampfeisenbahn, der Gurneys-Strassendampfwagen, die Eisenbahn- und Einschienenbahn-Systeme des Ritter Joseph von Baader² werden kurz in Wort und Bild abgehandelt. Ginzrots Werk ist heute deshalb besonders wertvoll, weil dem Verfasser noch zahlreiches Quellenmaterial zur Verfügung stand, welches in der Zwischenzeit verloren ging.

Gewidmet ist das Werk *«Seiner Excellenz dem hochwohlgeborenen Herrn Karl Ludwig Freiherr von Kesting, Königlich bayerischen Kaemmerer, wirklichen geheimen Rathe, Reichsrath und Oberst Stallmeister, Chef der königlichen Central Veterinär Schule, des Orden vom heiligen Hubert Ritter, Des königlich bayerischen Ludwig Ordens, des Königlich Kaiserlichen österreichischen Leopolds Orden, des königlich Sächsischen Kronordens Grosskreuz...»*.

Nach einer Anmerkung des Verlegers muss Ginzrot den Druck des zweiten Teiles (Bände 3 und 4) seines Werkes noch selbst vorbereitet und überwacht haben, war aber bereits bei schlechter Gesundheit: *«Denn da der Herr Verfasser bei schon sehr geschwächter Gesundheit noch selbst den Druck dieser zwei Bände besorgte, entging doch Manches seinem gewohnten Scharfblick. Daher erhielt das Verzeichnis der Errata eine mehr als gewöhnliche Ausdehnung...»*, womit wir annehmen können, dass Ginzrot das Erscheinen seines Werkes nicht lange überlebte. Über die weiteren Eckdaten seiner Biographie und seine sonstigen Lebensumstände und seine Herkunft war in den benutzten Quellen wenig zu finden. Kreisel weist in seinem Werk *«Prunkwagen und Schlitten»* darauf hin, dass Ginzrot aus dem damals deutschen Strassburg stammte und dass sich dort Ende des 18. Jahrhunderts ein Sattler namens Ginzrot nachweisen lässt. Da selbst Wackernagel in seiner Arbeit *«Der Französische Krönungswagen»*³ nicht mehr erwähnt, dürfte heute kaum mehr als Ginzrots Todesjahr und sein Titel als *«Königlich Baierischer Wagenbauinspector»* bekannt sein.

² Joseph Ritter von Baader: *«Neues System der fortschaffenden Mechanik oder vollständige Beschreibung neu erfundener Wagen und Eisenbahnen...»*, München 1817, Ausgabe von 1822 im Deutschen Museum München, Signaturen: Textband 1929 C 17, Tafelband 1929 C 21.

³ Rudolf H. Wackernagel: *«Der Französische Krönungswagen» von 1696 bis 1825 – Ein Beitrag zur Geschichte des repräsentativen Zeremonienwagens»*, Dissertation (Archiv-Nr. 3519661), erschienen 1966 unter *«Neue Münchner Beiträge zur Kunstgeschichte, Band 7»*, herausgegeben vom kunsthistorischen Seminar der Universität München unter Leitung von Hans Sedlmayer, Verlag Walter J. de Gruyter & Co./Berlin.

Nebst seinem Werk als technischer Publizist sind in München noch die beiden Krönungswagen des bayerischen Königshauses von 1813⁴ und 1818⁵ erhalten, die nachweislich auf Entwürfe Ginzrots zurückgehen. Ebenfalls Ginzrot zugeschrieben wird eine vor 1799 in Strassburg gebaute Berline⁶.

Beachtlich ist die Liste der Subskribenten auf Ginzrots Werk. *«Auf dieses Werk haben unterzeichnet:*

- *Für die Handbibliothek Sr. K. K. Majstät des Kaisers von Oesterreich unterzeichnet durch Herrn geheimen Rath von Kloiber.*
- *Für die Handbibliothek Ihrer Kaiserlichen Hoheit Maria Louise, regierende Herzogin von Parma und Piacenca.*
- *Für die Handbibliothek Ihrer K. Majestät der verwittibten Königin von Bayern.*
- *Für die Handbibliothek Sr. K. Majestät des Königs von Württemberg, unterzeichnet durch Herrn von Lehr.*
- *Für die Handbibliothek des Grossherzogs von Hessen-Darmstadt unterzeichnet durch den Freyherrn von Uttenrod.»*

Bei dem für die Handbibliothek des bayerischen Königshauses subskribierten Exemplar dürfte es sich um die heute in der Hippologischen Bibliothek des Wittelsbacher Ausgleichsfonds vorhandene, teilweise kolorierte Luxusausgabe mit der Signatur Nr. 104 handeln, die auf der Tafel XXXIX die Solothurner Ambassadors-Kutsche zeigt.

Zum Wagen selbst

Der Text in dem zum Bildband gehörenden Textband sagt wenig aus: *«Fig. 3 ist eine Coupé mit Federn und Schwanenhälsen, wie man sie vor 50 Jahren (also um 1780) in Paris führte. Gegenwärtigen Wagen hatte der französische Gesandte in Solothurn in der Schweiz, im*

⁴ Sog. Neuer oder erster Münchner Krönungswagen, gebaut nach Entwürfen von Ginzrot durch den Hofwagenbauer M. Lankensperger und den Hofschmied Klostermayer mit Bildhauerarbeiten des Hofbildhauers F. Schwanthaler, vgl. Fussnote Nr. 17.

⁵ Sog. Zweiter Münchner Krönungswagen, eine reicher ausgestattete Kopie des ersten von 1813, gebaut nach Entwürfen von Ginzrot durch den Hofwagenbauer M. Lankensperger mit Bildhauerarbeiten des Hofbildhauers F. Schwanthaler, vgl. Fussnote Nr. 17.

⁶ Gebaut in Strassburg vom Wagenbauer Firer (Prägestempel «Firer à Strassebourg») vor 1799 für den nachmaligen König Max Joseph I. von Bayern. Der Wagen weist in der Konstruktion des Fahrgestelles und in manchen stilistischen Details des Kastens (Dach) grosse Ähnlichkeit mit der Darstellung der Solothurner Ambassadorskutsche auf.



Abb. 1: Tafel XXXIX N° 3: «A° 1785. Halb Berline oder Staats-Coupés des französischen Gesandten in Solothurn in der Schweiz», J. C. Ginzrot del. und A. Schleich sc. (sc. = «sculpsit» oder «scalpsit» = hat gestochen? Stecher der Kupfertafel).

Jahre 1785, gehalten.» Es fehlen somit Hinweise auf den Namen des Besitzers und den Erbauer des Wagens. Es darf jedoch angenommen werden, dass der Wagen in Paris gebaut wurde, damals zusammen mit London das führende Zentrum im Bau von Luxuswagen.

Die uns von Ginzrot überlieferte Abbildung (Abbildung 1) zeigt ein Coupé⁷ de Ville nach dem damals neuesten Stand der Wagenbautechnik. Das Fahrgestell mit den verhältnismässig grossen Vorder- und Hinterrädern war in Schmiedeeisen, Federstahl und Holz gefertigt. Die eisenbereiften Räder waren auf den damals noch meist fettgeschmierten Achsen mit Stecksicherungen oder Stellmuttern gesichert. Möglicherweise verfügten sie sogar über einen äusseren Zierdeckel, der die Befestigungen an der Achse verdeckte. Wegen der als Schnitt hinter den im Vordergrund liegenden Rädern ausgeführten Darstellung ist dies aber nicht zu erkennen. Die Achsen waren, wie bei Langbaumfahrgestellen der damaligen Zeit die Regel, zur Verstärkung in Achshölzer eingebunden.

Der oder auch die zwei parallellaufenden Langbäume, welche den Scheibenkranz (Drehkranz) über dem drehbar gelagerten Vorwagen mit dem hinteren Achsholz verbanden, weisen Schwanenhälse auf. Diese waren aus Eisen geschmiedet. Der bzw. die Langbäume selbst waren möglicherweise aus Holz. Die in der Abbildung angedeuteten seitlichen Schaleisen (Beschläge) weisen jedenfalls darauf hin. Ob der Langbaum auf der ganzen Länge doppelt geführt war, ist aus der Seitenansicht nicht ersichtlich. Solche Langbäume mit Schwanenhälsen waren bei Stadtwagen, die vorwiegend in den engen Gassen verkehren mussten, damals üblich. Die Schwanenhälse ermöglichen ein starkes Einlenken der Vorderräder und entsprechend ein Wenden auf engem Raum. Dagegen wurden Reisewagen oft mit geraden oder nur leicht gebogenen Langbäumen ohne Schwanenhals ausgeführt. Die Verbindung der Schwanenhälse mit den beiden Querhölzern (Achs- bzw. Federstöcken) auf dem Scheibenkranz scheint vom Zeichner nicht ganz richtig erfasst zu sein. Die Verbindung nur mit dem hinteren Querholz ist, da zu wenig stabil, technisch falsch.

⁷ Im Unterschied zur vierplätzigigen Berline weist der Kasten des Coupés nur zwei Sitzplätze auf. Die beiden vor den Türen der Berline liegenden Sitzplätze sind «weggeschnitten» (coupé). Zur Berline: Nach Wackernagel (vgl. Fussnote Nr. 3) soll der am preussischen Hof tätige Piemonteser Architekt und Ingenieur *Philippe de Chiese* auf die Idee einer sichereren Fahrgestellkonstruktion gekommen sein, als er sich für eine Fahrt von Berlin nach Paris (zwischen 1661 und 1663) einen Reisewagen bauen liess. Seine Erfindung muss in Frankreich volle Bewunderung und eine rasche Nachahmung ausgelöst haben; sie ist in der Folge als *Berline* bezeichnet worden. Von der vorher und lange Zeit noch neben der Berline gebräuchlichen *Grand Carrosse* unterscheidet sich die Berline durch den doppelten Langbaum, den tiefer aufgehängten Kasten und dadurch, dass die bei der Karosse beidseitig tief hinabreichenden Einstiege mit den sie deckenden Unterlängen der Türen durch Türen ersetzt sind, die gleich hoch wie der übrige Kasten sind und sich über die seitlichen Langbäume hinweg öffnen.

Die Konstruktion des Vorwagens mit der Sprengwaage und den Ortscheitern, an welchen die Zugstrangen der Pferdegeschirre angeschlauft werden, entsprach der damals üblichen Konstruktion. Die Deichsel war beweglich gelagert, mit dem Nachteil, dass sie beim Zurückhalten des Wagens durch die Pferde nach oben schnellte. Die Vorwaage für die Vorpferde wurde um diese Zeit meist noch mit Lederriemen an der Deichsel Spitze befestigt, oder die Zugkraft der vorderen Pferde wurde mit einem sogenannten Unterzug direkt auf den Vorwagen geleitet. Eigentliche Vierspänner-Deichselbrillen wurden erst später üblich. Die Deichsel selbst liefert uns somit keinen Hinweis, ob der Wagen zwei- oder vierspännig gefahren wurde, möglich wäre beides.

Der Kutscherbock war mit eisernen Stützen auf dem Fahrgestell aufgebaut und somit nicht abgefedert. Immerhin dürfte die aus gespannten Gurten unter der Bockdecke bestehende Sitzfläche die ärgsten Schläge etwas gedämpft haben. Die Bockdecke war, wie noch bis in das erste Viertel des 19. Jahrhunderts üblich, verhältnismässig klein und einfach ausgeführt.

Die C-Federn entsprachen dem neuesten Stand der damaligen Wagenbautechnik, wie er mit der Verbesserung der metallurgischen Grundlagen für die Stahlherstellung möglich wurde. Die Federriemen waren fest über Schäkeln in die Federaugen eingehängt. Die damals bereits weitverbreiteten Winden mit Klinkenrädern als Sperre zum Einstellen der Länge der Federriemen fehlten. Die Höhe des Kastens über dem Langbaum wurde allein über die Schnallen in den Federriemen selbst verstellt. Diese Schnallen waren im Körper meist aus feuervergoldeter bzw. versilberter Bronze mit geschmiedeten Schnalldornen ausgeführt und reich verziert, die Riemen reich bestickt. Dies ist als herausgezeichnetes Detail zwischen den Rädern zu sehen. Für die Stickereien der Federriemen wurden vereinzelt auch die gespaltenen Kiele der langen Schwanzfedern der Pfaue verwendet, wie dies heute noch in Bayern für wertvolle Trachtenhosenträger gebräuchlich ist.

Der Kasten wurde durch sogenannte Schwung- oder Schleuderriemen zwischen den Federenden und der Vorder- und Rückwand sowie zwischen dem Kastenboden und dem Langbaum am zu starken Ausschwingen gehindert.

Für heutige Begriffe bemerkenswert ist das Fehlen einer Bremse an diesem mit Sicherheit gegen 1500 kg schweren Gefährt. Dies war aber zu jener Zeit bei Luxusfuhrwerken durchwegs üblich. Auch bei schweren Lastfuhrwerken war eine Bremse nicht die Regel. Angehalten bzw. verlangsamt wurde, indem die Pferde über einen hinten umlaufenden Umgang des Hintergeschirres den Wagen mit der Be-

schirring zurückhielten. Genügte dies noch nicht, griffen Lakaien zu Fuss in die Speichen, um den Lauf des Wagens zu hemmen. Bei längeren stärkeren Gefällen wurde in der Regel ein Radschuh unter das Hinterrad gelegt. Die Stelle, an welcher der Radschuh untergelegt werden musste, war vielfach mit einer entsprechenden Tafel am Strassenrand gekennzeichnet.

Die Gestellebrücke trug hinten ein lederbezogenes Lakaienbrett. Die dort stehend mitgeführten Lakaien gehörten übrigens bei Galagespannen nicht zum Stallpersonal, sondern zu den Hausbediensteten.

Der zweiplätzig Coupé-Kasten war in seiner Silhouette der Zeit entsprechend modern, einzig das bombierte Dach wirkte noch etwas altmodisch. Ein Vergleich mit der *«Halb-Berline vom Gefolge des Russischen Botschafters in London, A° 1700»* in Abbildung N° 2 der selben Tafel zeigt dies. Die seitlichen Kastenschwellen und die aufgesetzten, den Kasten gliedernden Zierleisten waren im Stile Louisseize geschnitzt und blattvergoldet. Entsprechend seiner Bedeutung als Repräsentationswagen des Vertreters bei den eidgenössischen Orten waren die vermutlich ebenfalls blattvergoldeten bzw. mit Goldlack (meist eine Nachahmung des japanischen Nashi-ji-Lackes) lackierten hinteren Kastenpaneelen mit den Insignien der Macht (Rutenbündeln, Helm, Speere und Hellebarden) bemalt.

Die Türen tragen Wappen, die allerdings so stark vereinfacht dargestellt sind, dass eine heraldische Deutung und Zuordnung wenig Aussichten auf Erfolg hätte. Die Namen der Ambassadoren sind bekannt. Aufgrund der von Ginzrot dem Wagen zugeordneten Jahrzahl 1785 kommen als Erstbesitzer folgende Ambassadoren in Frage⁸:

Jean-Anne-François-Joseph, Abbé de Chaignon, Geschäftsträger, Juli-Dezember 1784 bis 25. August 1788 und Théobald-Jacques-Justin Bacher, Geschäftsträger, 18. Februar bis 24. September 1779, 24. August bis 4. November 1781, 11. April bis 20. April 1782, 6. Juni bis 15. November 1782, 16. April bis 6. November 1783 und 27. Juni 1784 bis 27. Mai 1786, möglicherweise aber auch noch Jean Gravier, Marquis de Vergennes, Gesandter, 27. Mai 1786 bis 31. März 1789.

Die Kastenauftritte früherer Coupés und Berlinen mit tiefer hängendem Kasten fehlten. An ihre Stelle waren mehrstufige, während der Fahrt hinter den Türen hochgeklappte, mit Teppich bespannte Treppchen getreten.

Kutschenlaternen waren um 1785 noch selten an den Wagen angebracht. Repräsentationsfahrzeuge wurden in der Stadt in der Re-

⁸ «Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz», Band 1, Neuenburg 1921.

gel von Gefolgsleuten zu Fuss begleitet, die nachts Laternen⁹ oder Fackeln trugen. Erst auf dem durch Napoleon I. aus- und neugebauten modernen Strassennetz wurden Überlandreisen bei Nacht einigermassen ungefährlich und üblich. Deshalb waren Kutschenlaternen auch an früher gebauten Reisewagen sehr selten zu finden.

Ein für Kutschendarstellungen aus dem 18. Jahrhundert bemerkenswertes Detail ist die Signalschnur, die vom Wagenkasten zum Bock verläuft. Sie trug vorne eine Schlaufe, die an der Schulter des Livreerocks des Kutschers eingeknüpft wurde. Im Kasten endet sie in einer Quaste. Damit konnten dem Kutscher die Wünsche der Insassen mitgeteilt werden. In dieser Einrichtung liegt auch der Ursprung des Ausspruches «Es läuft wie am Schnürchen»¹⁰. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde diese Einrichtung oft durch Signalpfeifen, die über ein Schläuchlein und einen seidenumspunnenen Gummiball betätigt wurden, ersetzt¹¹. Auch mechanisch-optische Signaleinrichtungen in der Art von Maschinentelegraphen und Sprachrohre sind bekannt¹².

Ein Vergleichsstück

Ein der Solothurner Ambassadors-Kutsche genau entsprechendes, gut belegtes Vergleichsstück konnte trotz Suche in den verfügbaren Katalogen, Führern und anderen Publikationen der einschlägigen Museen von London¹³, Lissabon¹⁴, Madrid¹⁵, Moskau¹⁶, München¹⁷

⁹ Eine Anzahl solcher Laternen hat sich in den Depots der Wagenburg des Schlosses Schönbrunn in Wien erhalten.

¹⁰ Andres Furger-Gunti «Kutschen und Schlitten aus dem alten Basel», Band 6 der Schriftenreihe des Historischen Museums Basel, herausgegeben durch die Stiftung für das historische Museum Basel, Christoph Merian Verlag, Basel 1982, ISBN 3-856116-014-0.

¹¹ Coupé La Roche, Inv. Nr. 1931.489, und $\frac{3}{4}$ -Coupé Preiswerk-Ringwald, Inv. Nr. 1971.3067, in der Kutschen- und Schlittensammlung Brüglingen des Historischen Museums Basel.

¹² Graf G. C. Wrangel: «Das Luxusfuhrwerk – Ein Handbuch für Equipagenbesitzer», Verlag Schickhard & Ebner (Konrad Wittwer), Stuttgart 1898.

¹³ «The Royal Mews», Pitkin: «Pride of Britain Books & Colour Souvenirs».

¹⁴ Maraia Madalena de Cagial e Silva: «o museu Nacional dos Coches – Albus de Arte Portugesa, Imprensa Nacional – Casa de Moeda, Lisbon 1977.

¹⁵ Isabel Turmo: «Museo de Carruajes» Editorial Patrimonio Nacional, Madrid 1977, ISBN 84-7120-063.5.

¹⁶ Tom Ryder: «The State Coaches of the Czars» in «The Carriage Journal – The official publication of The Carriage Association of America, Inc.», number 3, volume 23, winter 1990.

¹⁷ Bayerische Verwaltung der staatlichen Schlösser, Gärten und Seen. «Marstallmuseum in Schloss Nymphenburg – Hofwagenburg und Sattelkammer», amtlicher Führer bearbeitet von Luisa Hager und Dr. Elmar Schmid, III. Auflage, München 1974.

und Wien¹⁸ sowie im Standardwerk von H. Kreisel: «Prunkwagen und Schlitten»¹⁹, welches auch Wagen enthält, die im Krieg zerstört wurde, nicht gefunden werden.

Von der technischen Ausführung her ähnliche Wagen finden sich bei Kreisel, ein Coupé des Prinzen von Wales²⁰ und ein 1793 von Boukenthal für den russischen Zaren gebautes Coupé²¹. Diese beiden Wagen sind allerdings Coupés de Gala, deren Besitzer in einem weit höheren Rang standen als der französische Ambassador in Solothurn. Diese Wagen sind somit nur bedingt mit unserer Ambassadors-Kutsche vergleichbar. Ein weiterer technisch sehr ähnlicher Wagen findet sich im Marstallmuseum des Schlosses Nymphenburg in München. Es handelt sich dabei allerdings um eine vierplätzig-Berline²². Die in Frankreich erhaltenen Wagen und Entwürfe zu Wagen, die allenfalls als Vergleichsstücke in Frage kämen, hat Wackernagel²³ ausführlich bearbeitet.

Zeitlich und in der Ausführung am nächsten kommt ein dem Verfasser in einer deutschen Privatsammlung zugängliches, in der Literatur nicht beschriebenes Fahrzeug. Es handelt sich dabei um ein nur vier Jahre später als die Ambassadors-Kutsche für den letzten Fürstbischof von Augsburg, Clemenz Wenzeslaus, gebautes Coupé de Gala. Die beiden Abbildungen dieses Wagens und einige Bemerkungen zu diesem Vergleichsstück sollen das Bild der Ambassadors-Kutsche abrunden.

Dieses 1789 entstandene Coupé de Gala weist ein moderner wirkendes, tonnenförmig gewölbtes Dach und Frontscheiben mit entsprechend gebogenem oberem Rand auf. Als Coupé de Ville verfügte die Ambassadors-Kutsche lediglich über Seitenfenster in den Türen, während das in der Hierarchie höher stehende Coupé de Gala als Leib- und Galawagen auch über solche hinter den Türen verfügt. Durch diese zusätzlichen teuren Glasscheiben waren die Insassen besser sichtbar. Die Innenausstattung, Dachhimmel, Wand-

¹⁸ Georg Johannes Kugler «Die Wagenburg in Schönbrunn, Hofwagenburg, Reiche Sattel- und Geschirrkammer der Kaiser von Österreich» Akademische Druck- und Verlagsanstalt, Graz 1977, ISBN 3-201-01017-0.

¹⁹ Heinrich Kreisel: «Prunkwagen und Schlitten», Verlag von Karl W. Hiersemann, Leipzig 1927, Bibliothek des Historischen Museums Basel, Signatur Yp quart 1, Inv. Nr. 1971.825.

²⁰ Kreisel, Tafel Nr. 27a, Coupé des späteren Königs Georg IV von England; der Wagen steht heute im Museum am hohen Ufer in Hannover.

²¹ Kreisel, Tafel Nr. 29b. Von diesem Wagen fertigte der Hofjuwelier Favergé ein in einem seiner berühmten Eier untergebrachtes Modell.

²² Vgl. Fussnote Nr. 6.

²³ Vgl. Fussnote Nr. 3.

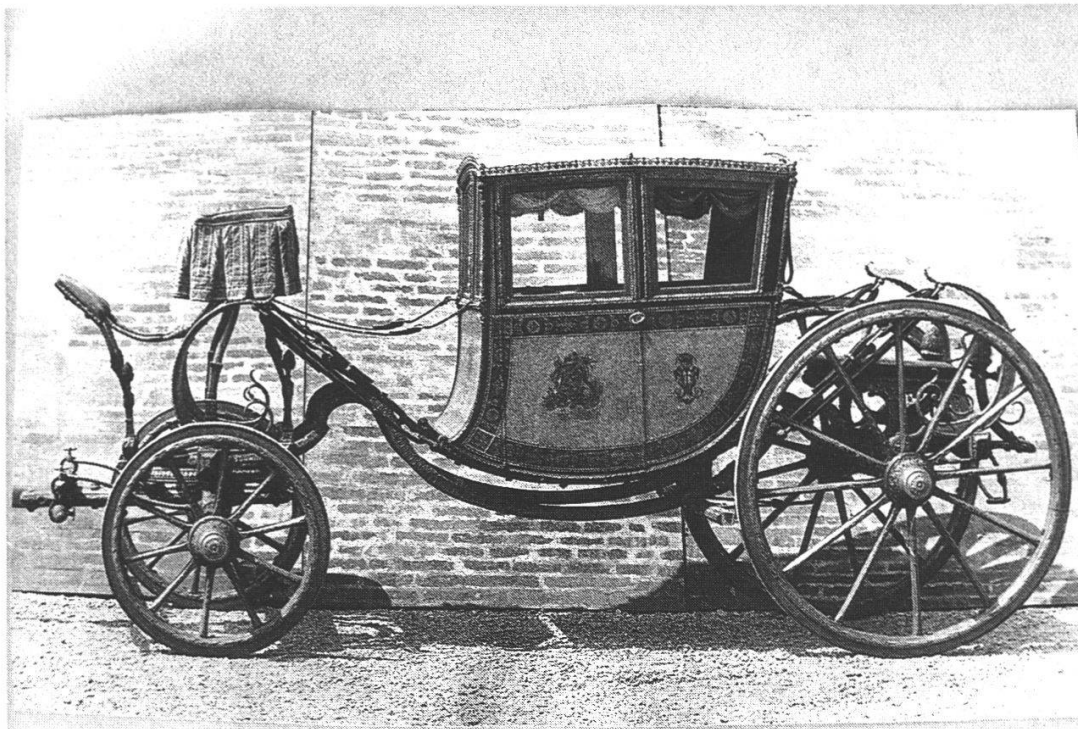


Abb. 2: Coupé de Gala des letzten Fürstbischofs, 1789, Privatbesitz Deutschland, Ansicht von der Seite.

bespannungen, Polster sind in einem kardinalsroten Gobelinmaterial mit eingewobenen florealen Motiven und dazu passenden Borten ausgeführt.

Der reich ausgestattete Augsburger Wagen ist mit einem Imperial, d.h. mit einer Dachgalerie in feuervergoldeter Bronze, versehen. Dies war bei Coupés de Gala häufig und unterstrich den besonders repräsentativen Charakter dieses Fahrzeugtyps.

Der Wagen weist folgende Abmessungen auf:

- | | |
|--|-------------|
| – Länge (vorne über die Sprengwaage, hinten über die Hinterräder gemessen) | ca. 510 cm |
| – Breite (grösste, über die Naben gemessen) | ca. 190 cm |
| – Höhe (einschliesslich Imperial) | ca. 210 cm |
| – Durchmesser der Vorderräder | ca. 115 cm |
| – Durchmesser der Hinterräder | ca. 175 cm |
| – Gewicht (ohne Deichsel) | ca. 1260 kg |

In der Ansicht schräg von vorne sind deutlich die beiden ganz aus Eisen bestehenden Langbäume mit den Schwanenhälsen zu erkennen. Knapp über dem Reif des linken Vorderrades ist eine der grossen Muttern zu sehen, mit welchen die Langbäume mit den Querhölzern (Achs- bzw. Federstöcken) verschraubt sind. Wenn man weiss, dass den Schmieden der damaligen Zeit weder mechanische Mani-



Abb. 3: Coupé de Gala des letzten Fürstbischofs von Augsburg, 1789, Privatbesitz Deutschland, Ansicht schräg von vorne. Der Wagen wurde zurückhaltend im musealen Sinne restauriert und ist voll fahrtüchtig!

pulationshilfen für solch schwere Werkstücke wie diese Langbäume noch Wärmeschutzkleider gegen die Hitze des zu bearbeitenden rotwarmen Stückes (ca. 350°C) verfügten, vermag man ihr handwerkliches Können zu würdigen.

Am Bau eines solchen Wagens waren zahlreiche Handwerker und Künstler verschiedener Berufsgruppen beteiligt, die teilweise in Ateliers fest zusammenarbeiteten, teilweise nach Bedarf beigezogen wurden. Nach Wackernagel²⁴ waren im 17. und 18. Jahrhundert folgende Handwerker und Künstler am Bau solcher Galawagen beteiligt:

- der Wagenzeichner/Wagenarchitekt (dessinateur) für die Entwürfe,
- der Wagner für Holzteile des Fahrgestelles (Räder, Achshölzer usw.),
- der Wagenschmied für die Eisenteile des Fahrgestelles (Achsen, Radreifen, Schwanenhälse und diverse Beschläge),
- der Federschlosser,
- der Sattler für die Feder- und Schleuderriemen und für weiteres Lederzeug,

²⁴ Vgl. Fussnote Nr. 3.

- der Schnallengiesser für Schnallen, Türgriffe (auch als Türschnallen bezeichnet), Kastengalerie usw.,
- der Schreiner (menuisier en carrosse) für den Wagenkasten,
- der Schnitzer für die aufgesetzten geschnitzten Verzierungen,
- der Schlosser für Türschlösser und Türscharniere sowie weitere kleine Blechbeschläge,
- der Wagen-Maler-Lackierer und der Wagen-Lackierer-Vergolder,
- der Polsterer,
- der Sticker und
- der Glaser/Glasschleifer.

Der Entwurf eines Wagens als Synthese von funktionaler Technik und Kunsthandwerk wurde also von einer ganzen Gruppe hochqualifizierter Fachleute in den Wagen als Gesamtkunstwerk umgesetzt.

Das Umfeld des Wagens

Über den Einsatz unseres Wagens wissen wir nichts Sicheres. Die Abbildung 4 vermittelt uns wenigstens einen Eindruck, wie der Einsatz der Ambassadors-Kutsche in Solothurn ausgesehen haben könnte.

Der Stich zeigt eine Berline, d. h. einen geschlossenen Wagen mit vierplätzigem Kasten und festem Dach, bespannt mit zwei eindrucksvollen Karossierpferden mit schön aufgesetzten Bogenhälsen. Die Pferde tragen schwere Brustblattgeschirre mit Halskoppeln und Hintergeschirre mit Umgängen, die es den Pferden erlauben, den bremsenlosen Wagen zurückzuhalten. Der Wagen, obwohl eine Berline und kein Coupé, entspricht in Bauart und Dekoration etwa der Ambassadors-Kutsche. Wie viele Gala- und Stadtberlines verfügt er, wie zu erkennen ist, über falsche Sturmstangen, die rein dekorativ sind, da es ja bei der Berline kein niederlegbares Verdeck zu spannen gilt. Kutscher und Lakaien tragen Livreen und Dreispitze auf ihren Köpfen. Dass der Künstler an Stelle eines Coupés eine Berline gestochen hat, schliesst nicht unbedingt aus, dass der Stich eigentlich unsere Ambassadors-Kutsche zeigen sollte.

Aus Grundrissen und anderen Unterlagen zur Baugeschichte des Ambassadorshofes wissen wir immerhin, wo sich die dreiständige Wagenremise befand, nämlich auf der Südseite des grossen Hofes, zwischen dem Chor der Franziskanerkirche und der nordwestlichen Ecke des Alten Zeughauses. Die Remise beherbergte möglicherweise neben dem Coupé noch einen Reisewagen und einen weiteren, vielleicht einfacheren Stadtwagen.

Die Stallungen des Ambassadorshofes im Erdgeschoss des Ost-

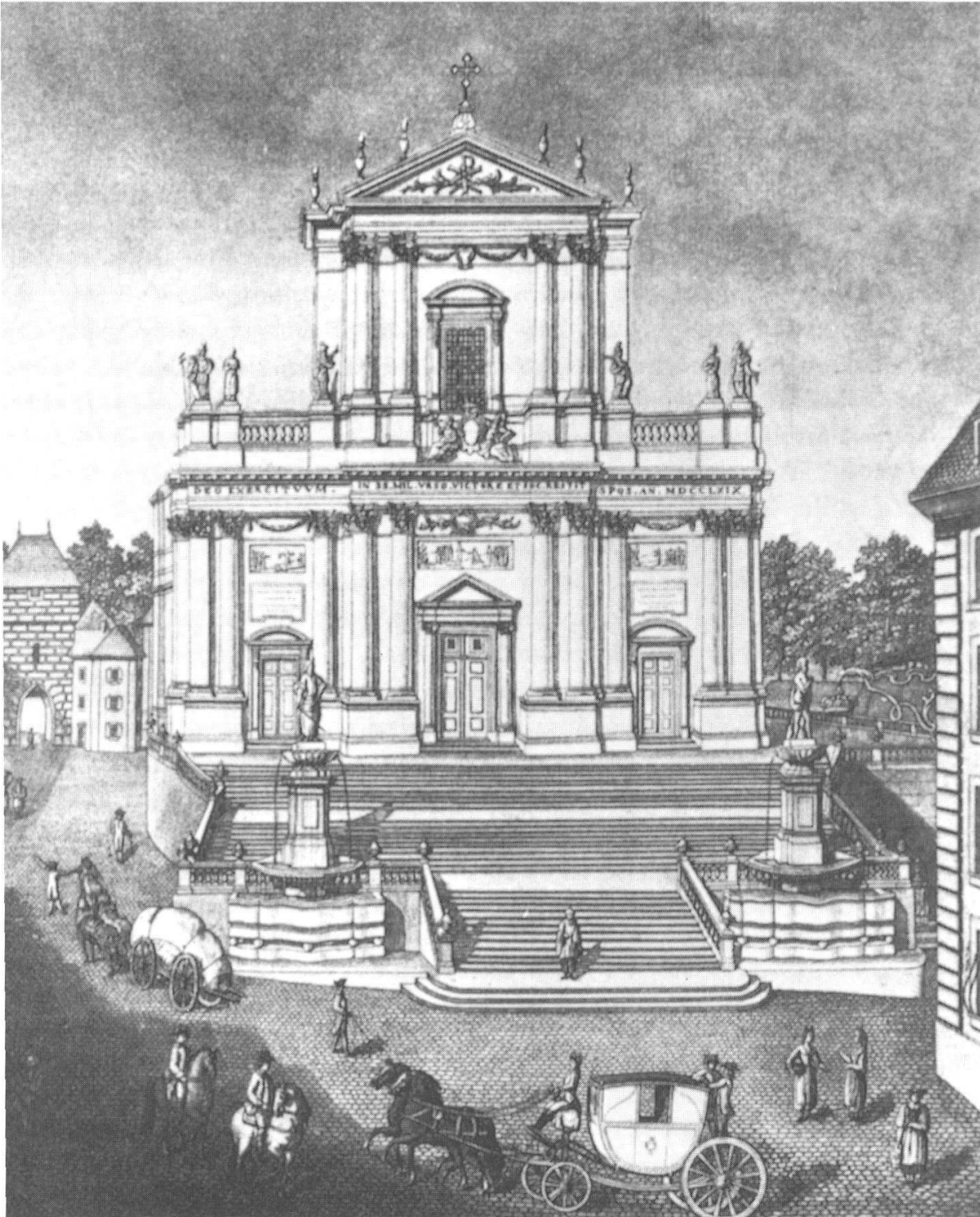


Abb. 4: Berline vor der St.-Ursen-Kirche um 1780, Stich von Louis Midart, Zentralbibliothek Solothurn.

flügels boten Platz für 34 Pferde. Aufgrund der drei Stände in der Wagenremise und der Verhältnisse in anderen höfischen Stallungen können wir schätzen, dass von den 34 Pferden etwa 10 bis 12 Wa-

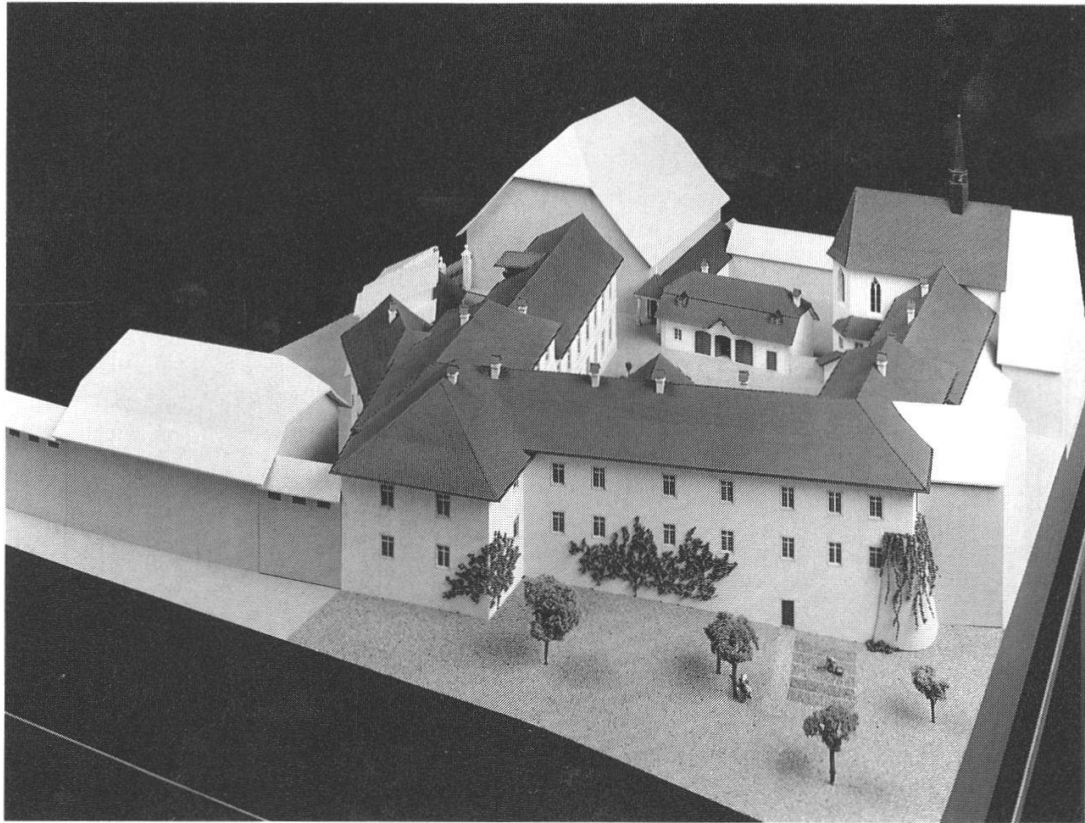


Abb. 5: Modell des Ambassadorshofes im Zustand um 1750²⁵ mit Blick gegen die Remise (in Abb. 5a angefügten Grundriss des Erdgeschosses²⁶ schraffiert: 1 = Remise, 2 = Stallungen, 3 = gedeckte Schmiedebrücke).

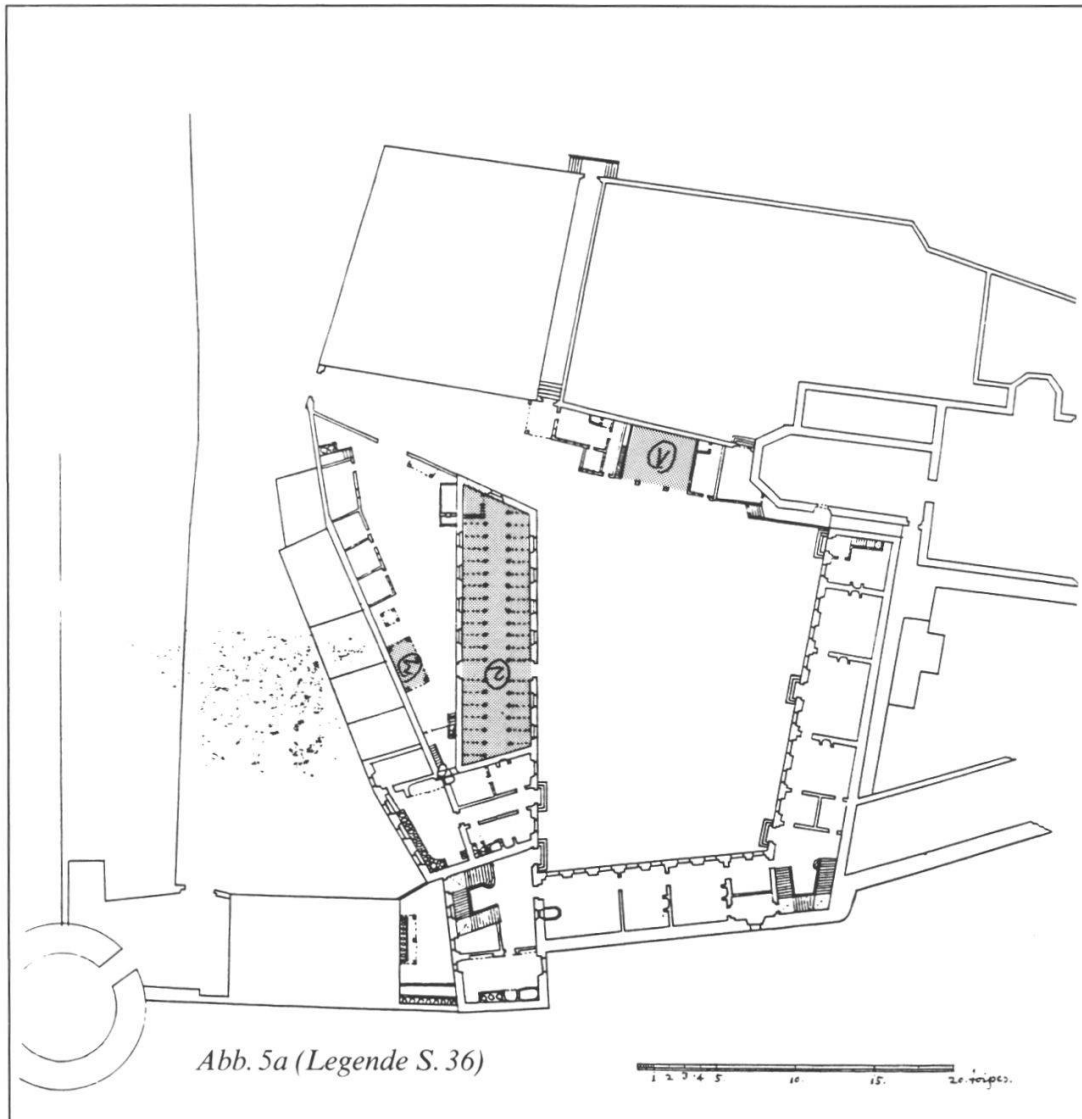
genpferde waren. Die Wagenremise mit den luxuriösen, teuren Wagen und die Stallungen mit ausgesuchten, edlen Pferden waren im Barock, aber auch in der Zeit danach Schaustücke höfischer Prunkentfaltung, die mit Stolz den Gästen des Hauses gezeigt wurden²⁷.

Beim überdachten Platz an der Ostmauer des kleinen, dreieckförmigen Osthofes dürfte es sich um eine gedeckte Schmiedebrücke gehandelt haben. Für 34 Pferde müsste ein Hufschmied mit Geselle ständig im Dienste der Ambassade gestanden haben.

²⁵ Modell 1990/91 erstellt durch den Modellbauer Armin Bühler, Schaffhausen; baugeschichtliche Beratung durch Markus Hochstrasser, Solothurn. Geschenk der Einwohnergemeinde Feldbrunnen-St. Niklaus, ausgestellt im Ambassadorsmuseum des Schlosses Waldegg.

²⁶ Grundriss des Ambassadorshofes, Kantonale Denkmalpflege, Solothurn.

²⁷ Wolfgang Götz; «Deutsche Marställe des Barock», kunstwissenschaftliche Studien Band 34, Deutscher Kunstverlag, München Berlin 1964.



«Werther Associé»

Über den Verbleib der von Ginzrot dargestellten Ambassadors-Kutsche nach der Französischen Revolution wissen wir nichts Sicheres. Die Hinweise auf eine «Gutsche» in den Briefen von Viktor Oberlin, Direktor der Helvetischen Republik vom 18. April 1798 bis zum 7. Januar 1800, an Joseph Buri beziehen sich auf den Wagen des Gesandten Charles-Olivier de Saint-Georges, Marquis de Vérac, der vom 25. August 1789 bis zum 5. Mai 1791 im Amt war²⁸. Dieser hatte den Wagen möglicherweise von einem seiner Vorgänger übernommen, womit es sich um die von Ginzrot gezeigte Ambassadors-Kut-

²⁸ Vgl. Fussnote Nr. 8.

sche handeln könnte; belegbar ist dies jedoch nicht. In seinem Beitrag «Werther Associé» befasst sich Hermann Weber mit diesen Briefen²⁹.

Weber schreibt: «Es kann kein Zweifel bestehen, dass Oberlin von seiner Stellung geschäftlich zu profitieren suchte und in einem gewissen Masse auch davon profitiert hat. Er kannte aber doch Grenzen bei der Ausnützung seiner Situation. Und vielleicht sind die hochtrabenden Pläne überhaupt weniger als Massstab für die Aufbesserung seiner persönlichen wirtschaftlichen Lage zu verstehen denn als Ausdruck eines naiven Prestigebedürfnisses des zum Direktor aufgestiegenen Marchands. Die Tatsächlichkeit dieses Sprungs suchte ihre Bestätigung in der Inanspruchnahme von Merkmalen, die das Niveau dieser errungenen Stufe entsprechend den immer noch anerkannten Massstäben der alten Ordnung markierte. Und mit den im Grunde eben doch unverhofft und überraschend erreichten Würden und Ehren scheinen dann sogar Höfe und Schlösser in greifbare Nähe zu rücken.

Eine einzige Erwerbung wurde indessen möglich, die, obwohl in ihrem Umfang wesentlich bescheidener, diese Tendenz in unübertrefflicher Weise verdeutlicht. Die Kutsche des ehemaligen royalistischen Gesandten Vêrac geht zum Preise von 30 Louis d'Or mitsamt zwei Geschirren in den Besitz des republikanischen Direktors über. Sie gehörte wohl noch zu den 1792 sequestrierten Habseligkeiten Vêracs, die in dem damals von der Stadt Solothurn wieder in Besitz genommenen Ambassadorshof verblieben waren³⁰. Buri hatte Oberlin darauf aufmerksam gemacht, der ihm am 27. August 1798 antwortete: *«Den bewussten Wagen samt 2 Geschirren vom ehemaligen Botschafter Vêrac möchte ich gerne kaufen, sofern ich ihn zu 25 à 30 L d'Or bekommen könnte. Die Verwaltungskammer könnte ihn mir wohl um diesen Preis überlassen; er ist ohnehin der Stadt unnutz, und mir möchte er dienlich werden.»* Schon am 2. September 1798 kann er Buri mit dem Dank an die Verwaltungskammer beauftragen. Aber die Kutsche ist ausbesserungsbedürftig, nur die beiden Geschirre sind noch schön. Buri, der das Fahrzeug auf Rechnung übernommen

²⁹ Hermann Weber: «Werther Associé», Briefe von Viktor Oberlin, Direktor der Helvetischen Republik an Joseph Buri, Jahrbuch für Solothurnische Geschichte, Band Nr. 35, 1962, Seiten 241 bis 263.

³⁰ Der Marquis de Vêrac, im März 1789 zum französischen Botschafter in der Schweiz ernannt, war im August des gleichen Jahres in Solothurn eingetroffen und hat am 8. Juli 1791 demissioniert. Er blieb aber noch weiterhin in Solothurn und bildete einen Mittelpunkt der antirevolutionären Emigrantenbewegung. Ende 1792 musste ihn die solothurnische Regierung auf französischen Druck ausweisen.

hat, soll die Ausbesserung veranlassen. Oberlin kann kurz darauf seine Wünsche mit dem Bürger Amieth³¹ besprechen, der die Instandsetzung übernimmt (19. September 1798). Die Arbeit geht aber nicht recht voran. Im Februar des folgenden Jahres erkundigt er sich, *«wie es mit meiner Gutsche steht»* (23. Februar 1799). Nun, es kann sich ja nicht nur um eine einfache Reparatur gehandelt haben, sondern es sind gewisse Änderungen notwendig, um die royalistische Kutsche zu einer republikanischen zu machen. Auf eine entsprechende Frage Buris ordnet Oberlin am 5. Mai 1799 an, *«dass alle Wappen und aristokratischen Zeichen von meinem Wagen sollen entfernt werden, und an deren Stelle Frey- und Gleichheitszeichen angebracht werden sollen; ob aber die Devisen können schicklich beybehalten werden, überlasse ich deinem und des Malers Geschmacke»*. Kurz darauf hat Oberlin denn auch seinen Wagen dringend nötig. Das Direktorium sieht angesichts der bedrohlichen Lage an der Rheinfront eine Verlegung des Regierungssitzes nach Bern vor. Buri soll für diesen Fall den Wagen auf Abruf bereithalten. Die Versorgung mit Transportmitteln war in Luzern tatsächlich recht schwierig³². Aber Oberlin hat dabei noch einen anderen Plan. Als er am 29. Mai 1799 den *«Wagen nebst 3 oder 4 Pferden und einigen Sailern zum Aufbinden herzuschicken»* ersucht, kündigt er gleichzeitig an: *«Ich bin gesinnet, von hier über Solothurn sofern es die Umstände erlauben, nach Bern zu reisen.»* Jedoch die Ereignisse überstürzen sich. Oberlin muss dem gleichen Brief vom 29. Mai 1799 als Postskriptum hinzufügen: *«Weil auf morgen 830t ds) die Abreise nach Bern festgesetzt ist, kan also meiner Gutsche für dermahlen keinen gebrauch machen, auch schwerlich über Solothurn reissen, so ich dir zur Nachricht anzeigte – Oberlin.»* Doch – wäre der Wagen überhaupt gebrauchsfertig gewesen? *«Ich hoffe, meine Gutsche werde bald zu Stande kommen»*, heisst es noch am 24. Juni 1799.»

Mit dieser in der Korrespondenz des helvetischen Direktors Viktor Oberlin erhalten gebliebenen Episode verlieren sich die Spuren der letzten Solothurner Ambassadoren-Kutsche endgültig. Ob der Wagen Oberlins mit dem von Ginzrot dargestellten Wagen identisch ist, lässt sich aber, wie bereits erwähnt, nicht mit Bestimmtheit sagen.

³¹ Es handelt sich dabei wohl um den Hufschmied Karl Amiet.

³² Gemäss einer Botschaft des Direktoriums an die Räte vom 29. Mai 1799 waren in Luzern nur 25 Bagagewagen und 12 Reisechaisen aufzutreiben.

