

Zeitschrift: Thurgauer Jahrbuch
Band: 37 (1962)

Artikel: Wie meine Fuhrwerksammlung entstand
Autor: Sallmann, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-698945>

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: 26.04.2025

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

WIE MEINE FUHRWERKSAMMLUNG ENTSTAND

Irgendwie muß die Liebe zum Pferd und zum Wagen durch Generationen hindurch in mir vererbt worden sein. Denn der Grundstock zur heutigen Sammlung bildet doch eine ganze Anzahl von Fuhrwerken und Wagen, die meine Großväter und mein Vater schon erworben hatten. Mit diesen Wagen und Schlitten bin auch ich oft gefahren, und hauptsächlich während des zweiten Weltkrieges waren sie sehr viel in Gebrauch. Der Gedanke und die Idee zu einer Sammlung kamen mir vor einigen Jahren, als ich die Wagenburg des österreichischen Kaiserhauses im Schloß Schönbrunn betrachtete. Dort stehen in einer riesigen Halle Fuhrwerke aus drei Jahrhunderten, vom ältesten Reisewagen bis zum schnittigen Coupé des Kaisers Franz Joseph.

Von da an ging ich auf die Suche nach alten Kutschen in der Schweiz. Leider ist etwas Altes kaum mehr vorhanden. Das Aufkommen des Autos um die Jahrhundertwende hat alle diese schönen und wertvollen Fahrzeuge verdrängt. Wie viele alte Fuhrhalter erzählen mir von ihren prächtigen Wagenpärken und um welches Schundgeld diese Fahrzeuge auf Abbruch verkauft oder gleich zusammengeschlagen wurden. So wurde dann der Wunsch nach einer Sammlung auch getragen vom Wunsch, Altes zu erhalten und vor Untergang und Verderbnis zu bewahren und für spätere Generationen und spätere Zeiten aufzubehalten.

Das, was meine Sammlung zeigt, ist ja nur ein kleiner Ausschnitt aus den vielfältigen Möglichkeiten und Aufgaben zur Erhaltung dieses Kulturgutes. Ein schöner Schritt vorwärts ist mir gelungen, indem ich die vollständige Sammlung der Postfuhrwerke beschaffen konnte. Auch beim Luxus- und Herrschaftswagen sind alle gebräuchlichen Typen vorhanden. Aber diese Abteilung erhält noch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Was noch fehlt, das sind die Bauernfahrzeuge mit Ackerfahrzeugen und die Wagen des Schwerversportes sowie die Wagen der Armee. Es sind da also noch weite

Gebiete offen und unerschlossen. Je intensiver man sich mit dem ganzen Problem beschäftigt, desto mehr wird einem bewußt, wie vielseitig dieses Gebiet ist. Die Geschichte des Wagenbaus in der Schweiz hängt einerseits mit der Technik (Holz- und Eisenverarbeitung) und andererseits mit dem Straßenbau zusammen. Sie ist meines Wissens noch sehr wenig erforscht. Auch weiß man sehr wenig über die Geschirre und Bespannungen aus früheren Jahrhunderten. Ich bemerke immer wieder, daß ich diese Nachforschungen eigentlich in letzter Minute angefangen habe. Nirgends in der Schweiz sind ähnliche Bestrebungen festzustellen. Immer mehr geht verloren, und auf der anderen Seite leben jetzt noch einige alte Leute, die über den Wagenbau sehr viel wissen, die zum Teil noch selber Wagen gebaut haben. Wenn diese Menschen ihr Wissen einmal mit ins Grab nehmen, so bleibt nicht mehr viel übrig.

Ein Wagnermeister erzählte mir, wie er als junger Mann im Kanton Graubünden beim Bauen von Postkutschen behilflich gewesen sei. Er berichtete von der Gründlichkeit, mit welcher die Postkutschen jeweils konstruiert wurden, und mit welcher Genauigkeit das dazu gehörige Material ausgelesen wurde. Er erinnerte an die große Strenge und Unnachsichtigkeit der PTT-Verwaltung, welche kleinste Materialfehler zurückwies, und an die strengen und gefürchteten Abnahmeexperten.

Ein anderer Handwerkermeister, ein Schlossermeister, meinte, daß die zum Teil prachtvollen Schlosser- und Schmiedearbeiten an diesen Wagen heute kaum mehr nachgeahmt werden könnten, da die handwerklichen Voraussetzungen und Fähigkeiten einfach nicht mehr vorhanden seien.

Das Prunkstück der Sammlung ist zweifellos die große, achtplätzig Postkutsche, im Fachausdruck genannt «Coupé Landauer mit Bankette». Das betreffende Fahrzeug wurde im Jahre 1899 im Kanton Graubünden erbaut. Der Preis stellte sich damals auf rund Fran-

ken 4000.–; das letzte Modell dieser Art wurde 1908 erbaut. Es sind von dieser Gattung noch sechs Stück erhalten. (Alle anderen fünf Modelle befinden sich in Museumsbesitz in Bern, Chur, Luzern, Davos und München.) Dieser Typ verkehrte hauptsächlich auf den großen Alpenstraßen und wurde fünfspännig gefahren. Das Modell, das diesem Coupé Landauer mit Bankette vorging, ist eine zehnpfältige Kutsche, so wie sie im Landesmuseum in Zürich ausgestellt ist. Dort saßen jeweils drei Personen nebeneinander, und es soll immer Streitigkeiten gegeben haben um den Fensterplatz, um so mehr als sich bei jenen Kutschen das Dach noch nicht öffnen ließ. Als dann eine neue Serie gebaut wurde, einigte man sich auf einen schmäleren und leichteren Wagen, bei dem es keinen Streit mehr um den Fensterplatz gab und bei dem das Dach geöffnet werden konnte. Dies ging natürlich auf Kosten der Gepäckbeförderung. Die Postverwaltung hatte dann zwei- und vierspännige Brückenwagen zu schaffen, welche nur Gepäck zu befördern hatten. Ein anderes Juwel meiner Sammlung und zugleich das älteste Stück ist der «Char à côté», welcher ungefähr 1780 erbaut wurde. Leider ist das Fahrgestell (welches wahrscheinlich nicht ganz so alt ist wie der Kasten) nicht mehr in fahrtüchtigem Zustand. Dieser Fahrzeugtyp ist hier in der Ostschweiz ziemlich unbekannt und verkehrte hauptsächlich in der Westschweiz. Mark Twain soll ein solches Fahrzeug zur Fahrt um den Genfersee gemietet haben und dabei den Genfersee nicht zu Gesicht bekommen haben.

Sonst besitzt die Sammlung einige schöne und rassige Sportfahrzeuge, die allerdings neueren Datums sind, und ein prachtvolles, hochelegantes Coupé. Das Coupé zusammen mit der Viktoria und dem Landauer bilden die Gruppe der Herrschaftswagen. Dann sind noch einige Bauernfahrzeuge zu sehen. Die ehrwürdige, alte Feuerspritze von Hefenhofen aus dem Jahre 1891 stellt sicher auch eine Sehenswürdigkeit dar.



Coupé Landauer mit Bankette, achtplätzig, fünfspännig Photopreß Zürich

Post – Coupé-Berline, sechsplätzig Photopreß Zürich





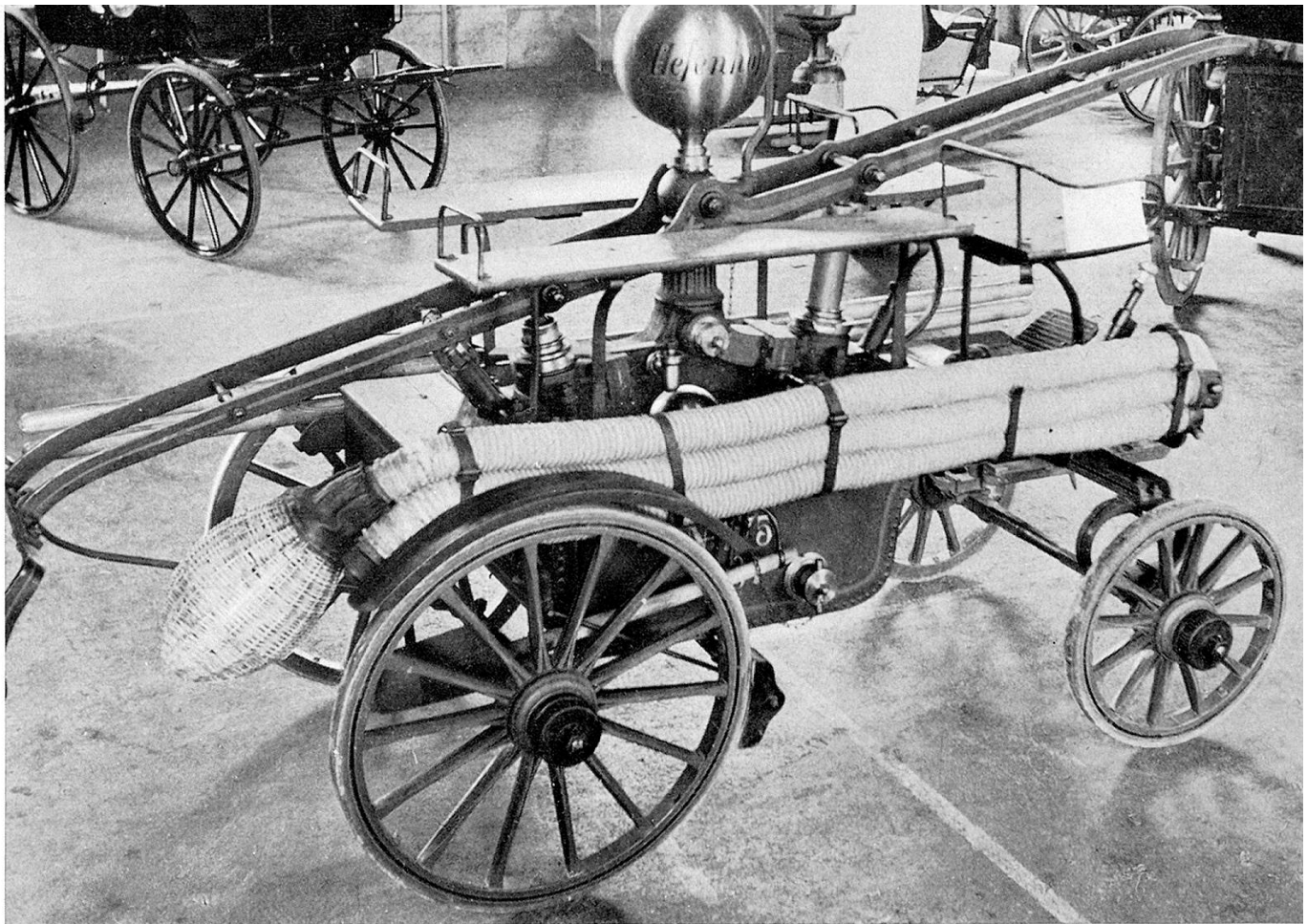
Jagdwagen im Hintergrund vis-à-vis

Photopreß Zürich

Phaeton

Photopreß Zürich



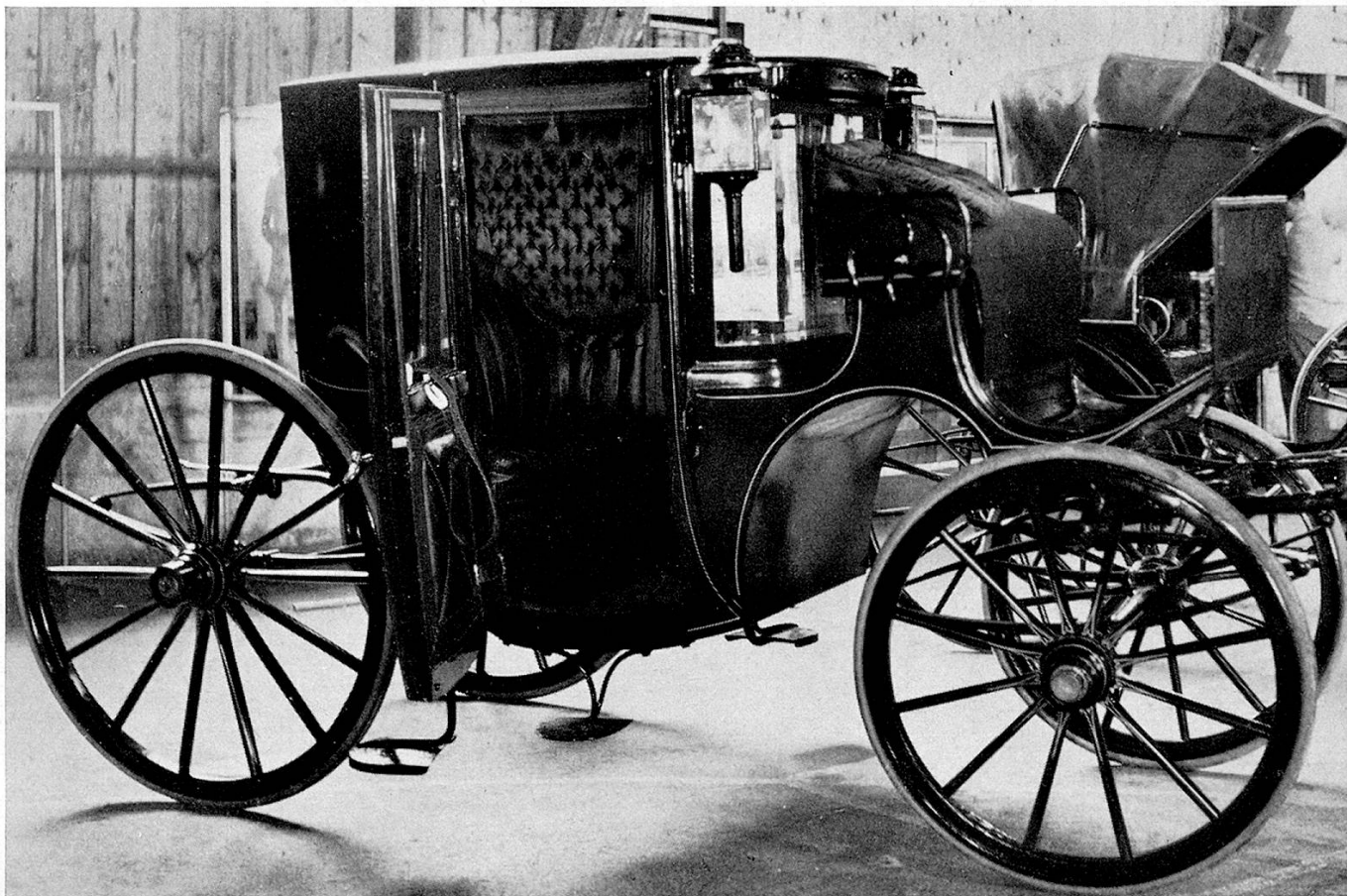


Feuerwehrspritze Hefenhofen

Photopreß Zürich

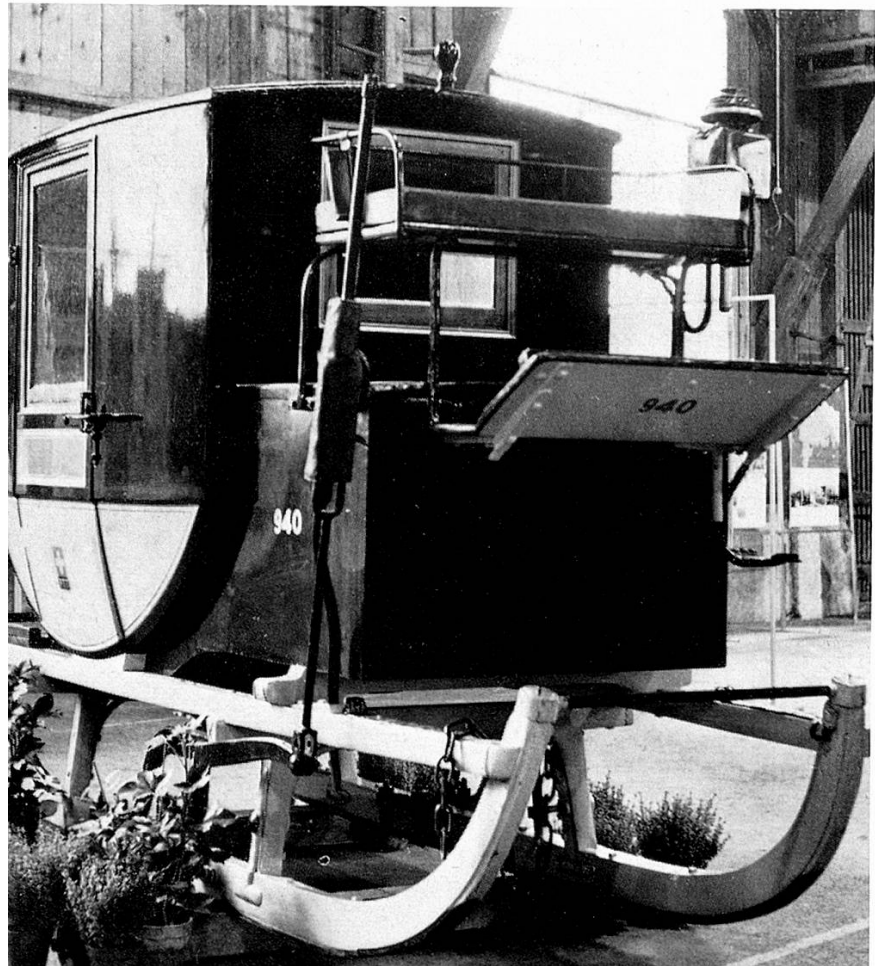
Herrschaftliches Coupé

Photopreß Zürich





Char à Côté
Photopreß Zürich



Schlitten-Berline
Photopreß Zürich