

Andres Furger

DER CHAR-DE-COTE

„THE NATIONAL CARRIAGE OF SWITZERLAND“



Andres Furger

Der Char-de-côte

„The national carriage of
Switzerland“

Fassung vom 13. Juni 2015 mit Nachträgen vom 13. 3. 2021

Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung und Wiedergabe auf jegliche Weise (grafisch, elektronisch und fotomechanisch sowie der Gebrauch von Systemen zur Datenrückgewinnung) - auch in Auszügen - nur mit schriftlicher Genehmigung von

Andres Furger

9 rue verte,

F-68480 Oltingue

0033 786 11 79 20

andresfurger@gmail.com

www.andresfurger.ch

Titelseite:

Char-de-ôte auf gefährlicher Bergfahrt. Ausschnitt aus der kolorierten Lithographie von Goupil Paris um 1840/50 „La poste de Salanche à Chamonix“ aus der Serie „Les Touristes“ von Eugène Guérard (1821-1866).

INHALT

Vorwort

1. Das Grundprinzip des Char-de-côté und seine Entwicklung
2. Bildliche Darstellungen und mögliche Herkunft
3. Schriftliche Überlieferungen
4. Die erhaltenen Char-de-côté
5. Der Char-de-côté der Schweizer Post
6. Benutzer, Typen und Verbreitung

Literatur

Zusammenfassung

Vorwort

Dem Char-de-côté, dem wohl typischsten schweizerischen Kutschenmodell des 19. Jahrhunderts, begann ich vor dreissig Jahren systematisch nachzuspüren. Es wurden die damals greifbaren Quellen gesammelt und in der Schweiz und Frankreich den erhaltenen Exemplaren, gut vierzig an der Zahl, nachgegangen. Die Resultate erschienen im Jahre 1993 erstmals im heute vergriffenen Band „Kutschen und Schlitten in der Schweiz“ des Buchverlags der Neuen Zürcher Zeitung. Seither sind einige Quellen und Wagen dazu gekommen, die in den folgenden Artikel eingearbeitet sind.

Der Untertitel „The national carriage of Switzerland“ ist einer Passage aus „Murray’s Handbook for Travelling in Switzerland“ von 1838 entnommen, das französische Pendant dazu findet sich in den „Mémoires“ von 1835 der Mademoiselle Avrillion, einer ehemaligen Hofdame der französischen Kaiserin Joséphine, die den Char-de-côté darin als „voiture ... nationale en Suisse“ bezeichnete.

Gerne nehme ich weitere Hinweise auf spezifische Dokumente und erhaltene Wagen entgegen.

Andres Furger im Frühjahr 2015

Diese Ausgabe wurde im März 2021 mit kleinen Korrekturen sowie Nachträgen versehen.

Abb. 1
Char-de-côté in Genf um 1830. Vor der Schmiede von La Corraterie wird ein Pferd beschlagen. Daneben stehen weitere Wagen schweizerischer Prägung, ein so genannter Bernerwagen und eine Chaise.
(Ölbild von Jean-Jacques Chalon (1778-1854) im Musée d’Art et d’Histoire Genf)



1. Das Grundprinzip des Char-de-côté und seine Entwicklung

Der Char-de-côté galt im 19. Jahrhundert mit seinem seitlich auf das Gestell gesetzten Kasten als schweizerische Sondermodell. Dieses Wagenmodell entstand in der französischsprachigen Westschweiz und wurde im älteren Sprachgebrauch „Char-à-côté“, häufiger „Char-à-banc“ (auch Char à banc(s)/Charaban(c)/Charabans geschrieben) oder auch „Unilatérale“, „Char à face“ und „Char à la polonaise“ genannt, in deutschen Reiseberichten meist „Bankwagen“ (siehe unten). Aus den französischen Bezeichnungen ist die berndeutsche Verballhornung „Schärebank“ oder „Charebank“ entstanden, welche heute noch gelegentlich verstanden wird.

Als die Schweiz mit Alpen und Jura um 1800 zu einer beliebten Reisedestination früher Touristen wurde, zunächst vor allem begüterter Engländer, mussten sie am Fuss der Berge mit den dort schmaler werdenden Routen auf die üblichen bequemen Kutschen verzichten und auf leichtere und schmalere Fahrzeuge der örtlichen Fuhrhalter umsteigen, die Char-à-bancs. Davon gab es zwei Varianten, den meist vier- oder mehrsitzigen Bankwagen oder eben den zwei- bis dreisitzigen Char-de-côté. Das zeigt exemplarisch die Schilderung in John „Murray’s Handbook for Travelling in Switzerland“ von 1838:

"The char-à-banc, the national carriage of Switzerland, may be described as the body of a gig, or a bench, as its name implies, placed sideways upon four wheels, at a very little distance from the ground. It is surrounded by leather curtains made to draw; whence it has been compared to a four-post bedstead on wheels. There is a larger kind of char, in which the benches are suspended by thongs, not springs across a kind of long waggon, and are arranged one behind the other. The char-é-banc is a very strong and light vehicle, capable of carrying two persons, or three at a pinch, and will go on roads where no other species of carriage could venture. It is convenient, from being so low that one can jump in, or alight without stopping the horse, while it is going on; but it is a very jolting conveyance. Such a carriage is to be hired even in the smallest Swiss villages, and the usual charge, including the driver, is twelve French francs a day."

Zu deutsch: Der Char-à-banc, die Nationalkutsche der Schweiz, kann als Wagen mit dem Kasten eines Gig (oder einer Bank, was der Name besagt) beschrieben werden, das seitwärts, in geringer Höhe auf vier Räder gesetzt ist. Er ist umgeben von ledernen Vorhängen, die zugezogen werden können, weshalb man den Wagen mit einem Himmelbett auf Rädern verglichen hat. Bei der grösseren

Version des char sind die Bänke an Riemen, nicht Federn aufgehängt und quer über einer Art langem Wagen hintereinander angeordnet. Der Char-à-banc ist ein sehr starkes und leichtes Fahrzeug, das gut zwei - wenn nötig drei - Personen befördern kann und er vermag Wege zu befahren, auf die sich keine andere Kutsche wagen könnte. Praktisch ist er, weil man dank der so niedrig angebrachten Bänke während des Fahrens, ohne das Pferd anzuhalten, auf- oder abspringen kann, aber es ist ein holpriges Gefährt. Eine solche Kutsche kann selbst in den kleinsten Schweizer Dörfern gemietet werden, und der Preis, inklusive Kutscher, beträgt gewöhnlich zwölf Französische Franken pro Tag.“

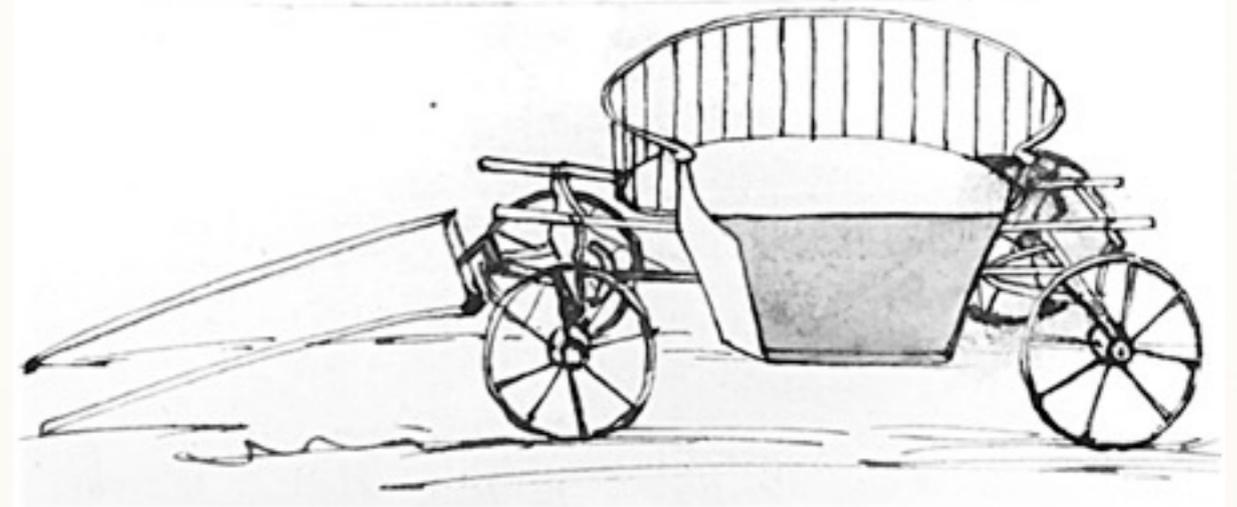


Abb. 2

Der einfache Char-de-côté oder Char-à-banc. Federzeichnung von 1830 mit den wesentlichsten Merkmalen dieser schweizerischen «Nationalkutsche». Besonders deutlich wird hier die einfache Konstruktion mit der seitlich auf die federnden Holzschweller aufgesetzten Sitzbank. (Museum für Kommunikation in Bern)

Die aus derselben Zeit stammende, obige Skizze, welche von einem englischen Reisenden stammt, entspricht der Schilderung von Murray recht genau. Jedoch fehlt hier der erwähnte Aufbau mit den Ledervorhängen. Vor allem zeigt dieser Char-de-côté die charakteristischen Elemente dieses Wagenmodells, wie sie im bekanntesten englischen Reisehandbuch jener Zeit von Murray beschrieben werden: längs angeordnete Sitzbank, leichtes und trotzdem stabiles Fahrzeug sowie schmale Spur zwischen 1.10 m und 1.20 m.

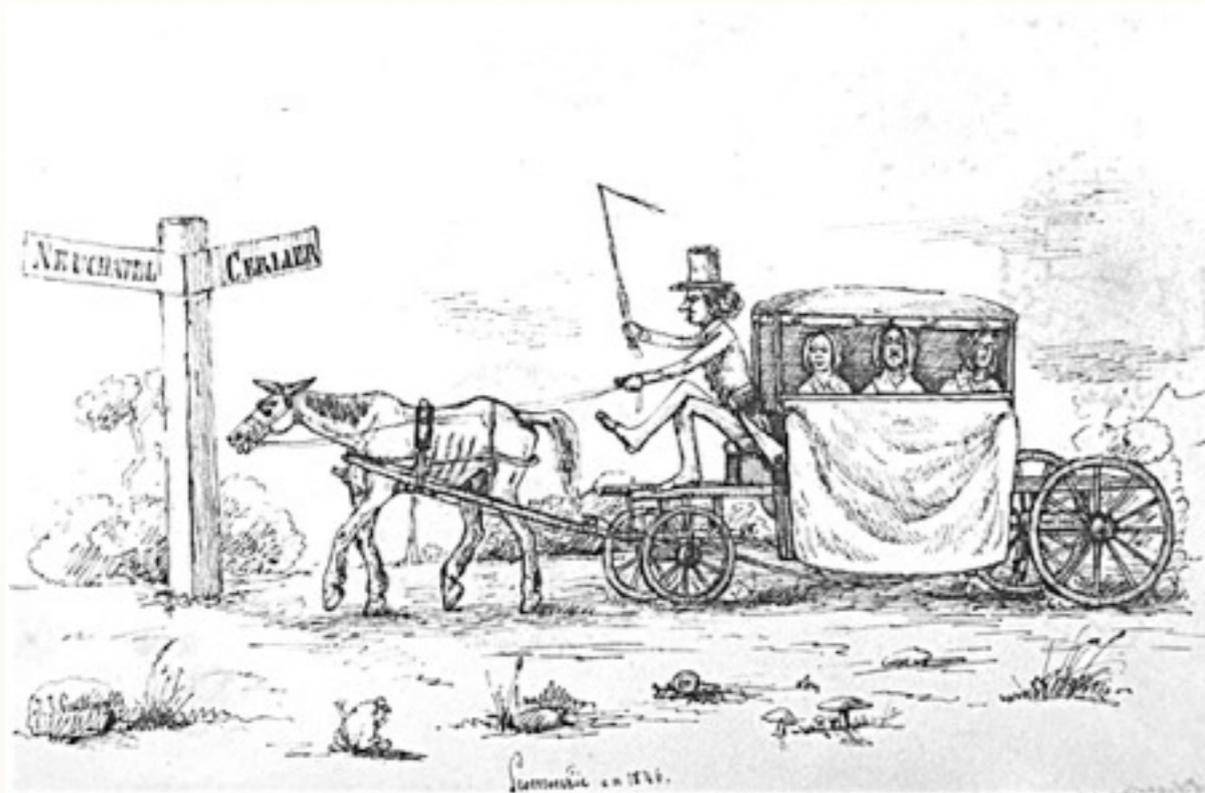


Abb. 3
Ausfahrt im gedeckten Char-de-côté im Jahre 1846 bei La Chaux-de-Fonds NE. Der Zeichner, Jules Jacot Guillarmot, hat sich hier selbst als Kutscher verewigt, der seine Schwester, Grossmutter und Mutter in einem ungefederten Wagen, der mit einem untergehängten Radschuh ausgerüstet ist, ausfährt.
(Zeichnung von J. Guillarmot in Privatbesitz)

(Auf die von Murray ebenfalls erwähnte, grössere Art des Char-à-banc wird hier nicht weiter eingegangen; damit ist der frühe Bernerwagen gemeint, der im E-Paper „Leiterwagen – Stuhlwagen – Bernerwagen“ behandelt wird.)

Der Vorteil des Char-de-côté lag in der Kombination von schmaler Bauweise und gleichzeitigem Komfort einer Luxuskutsche. Seine Konstruktion hatte zudem den von Murray beschriebenen Vorteil des bequemen Ein- bzw. Ausstiegs. Dazu kam der tiefe Schwerpunkt, der das Umwerfen dieses Bergwagens auf den schlechten Wegen verminderte. Nachteilig war hingegen, dass die Fahrgäste nur seitlich Ausblick hatten. Bei den beliebten Rundfahrten um Seen, wurde daraus

ein Vorteil und trug dem Char-de-côté in Frankreich auch den Namen „Tour du/de lac“ ein.

Der Kasten der Char-de-côté war in der Regel meist nach links offen (Ausnahmen Abb. 10 und 15/16). Dies könnte mit dem in Europa noch lange gültigen Linksverkehr zusammenhängen (Einstieg vom Strassenrand her). In der schriftlichen Quelle von 1831 (siehe unten) wird die Linksorientierung des Kastens als Anpassung an das Gelände erklärt; man habe auf der Bergfahrt so die beste Aussicht auf das pittoreske Tal.

Der Grundaufbau des Char-de-côté ist relativ einfach. Er wies ein zeittypisch übliches Untergestell mit Langbaum zwischen Vorder- und Hintergestell auf. Auf der Vorder- und Hinterachse diente je ein hochgestelltes Brett (bei den jüngeren Wagen die Metallfederung) als Auflage für zwei lange, federnde Stangen, die Schweller (vgl. Abb. 2). Diese trugen den charakteristischen Char-de-côté-Kasten oder Sitztrog mit dem seitlich neben dem Langbaum herabhängenden Fusskasten. Damit ist die einfachere Version dieses Wagentyps beschrieben. Weitere charakteristische Merkmale der Char-de-côté, vor allem der Wagen jüngerer Bauart, waren: vorne aufgesetzter Bock, hinten aufgesetzter Koffer, Staufach (Keller) unter dem Sitz zwischen den Schwellern und Fach (Trommel) an der Rückwand des Sitzes.

Meist wurden die Char-de-côté einspännig gefahren, entweder vom oft abnehmbaren Bock aus oder in seitlich im Kasten sitzender Position (Abb. 10). Bei allen verallgemeinernden Beschreibungen und Definitionen ist zu beachten, dass auch der Char-de-côté im Laufe der Zeit dem Wandel unterworfen war: Im 19. Jahrhundert, der Blütezeit dieser Kutsche, entwickelte sich der Tourismus in der Schweiz so schnell, dass sich innert Jahrzehnten die rasch einsetzenden Verbesserungen im Strassenbau unmittelbar auf den Fahrzeugbau auswirkten.

Auf der nächsten Doppelseite (vgl. auch unten Kapitel 6) wird versucht, die fließende Entwicklung des Kutschenmodells Char-de-côté vom späten 18. Jahrhundert bis in die Zeit um 1900 in verschiedene Typen zu gliedern und damit die innere Entwicklung dieser Wagenform vor dem Hintergrund der kultur- und verkehrsgeschichtlichen Rahmenbedingungen verständlich zu machen. Dazu ist zu bemerken, dass die einzelnen Wagen oft nicht als „reine Typen“ vorkommen und immer wieder Elemente des einen Typs mit solchen des anderen Typs kombiniert wurden. Die Typen B bis C wurden über längere Zeit gleichzeitig verwendet beziehungsweise gebaut, tendenziell aber mit Häufungen der einfacheren Wagen vom Typ B eher in der Frühzeit und der Wagen mit festem Aufbau in der Spätzeit.

Folgende Entwicklung machte der Char-de-côté in den grossen Linien durch (vgl. unten Kapitel 6):

A Langer ungefederter Bankwagen (Abb. 4)

18. Jahrhundert: Einfache, ungefederte Fahrzeuge mit einer Längsbank oder zwei Längsbänken Rücken an Rücken für mehrere Personen direkt auf dem Achsstock beziehungsweise dem Kipfstock: Diese wurden meistens noch von Ochsen gezogen.

B Offener Wagen mit Sitztrog auf Schwellern (Abb. 2, 11 und 19)

Um 1800: Der Char-de-côté wird häufig für den Transport von Reisenden eingesetzt und weist jetzt einen ungedeckten „Sitztrog“ für zwei bis drei Personen auf. Der jetzt gängige Typ des Char-de-côté ist leichter als sein Vorgänger und der Kasten ruht auf federnden Längsholmen. Das Zugtier ist meistens ein Pferd, seltener sind zwei Pferde oder Maultiere. Oft wird das Gespann noch vom Sattel aus gefahren.

C Gedeckter Wagen mit C-Federn (Abb. 1, 20 und 23 unten)

Frühes 19. Jahrhundert: Parallel dazu kommen Varianten mit einem Verdeck aus Leinwand oder Leder als Sonnen- und Regenschutz auf, die seitlich mit Vorhängen geschlossen werden können. Einige Wagen hängen in C-Federn (statt der Schwellerfederung).

D Gedeckter Wagen mit Druckfedern und Kutschbock (Abb. 12, 15 und 35)

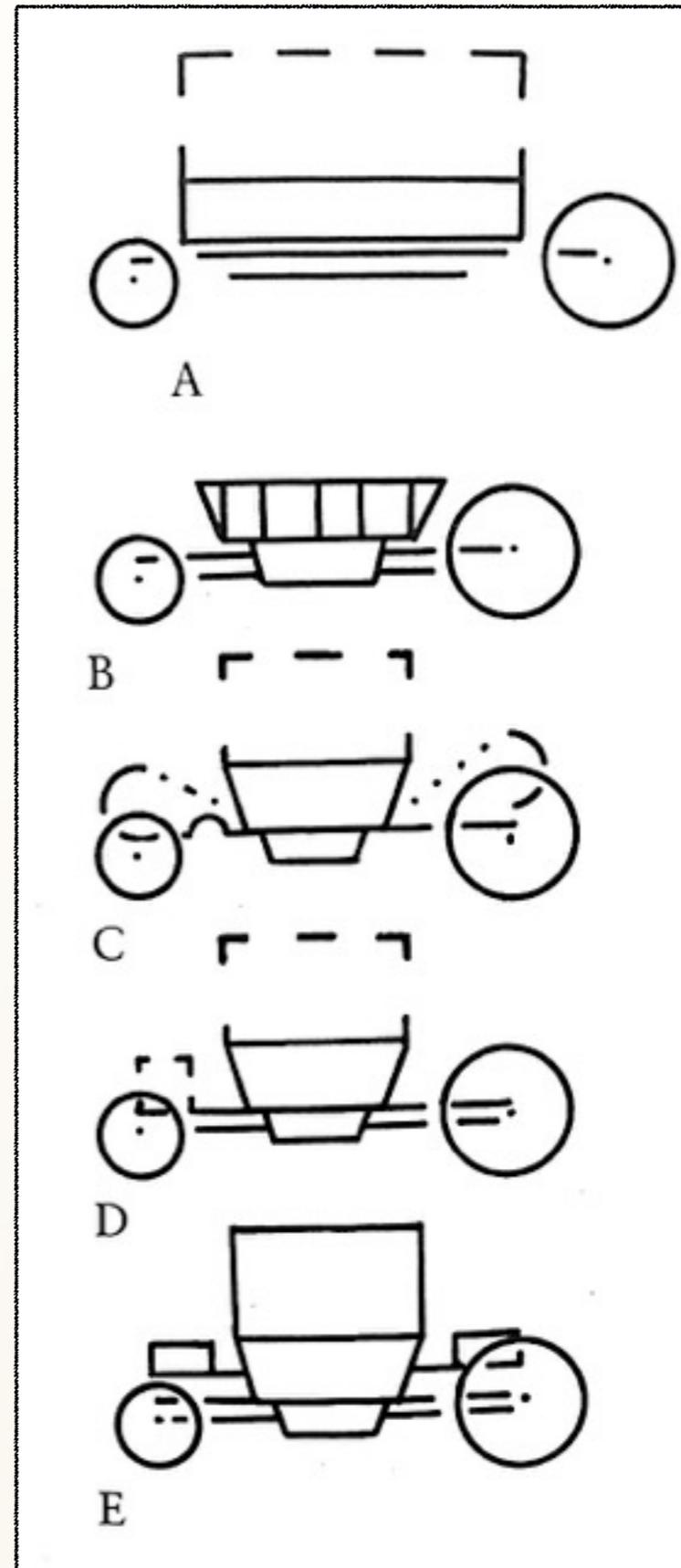
1. Hälfte des 19. Jahrhunderts: Touristen kommen vermehrt in komfortablen Reisewagen über die neuen Hauptstrassen mit breiter Spur in die Schweiz. Char-de-côté sind bei schweizerischen oder französischen Fuhrhaltern in den Alpen und im Jura häufig anzutreffen, weil sie für das Befahren der noch vielfach vorhandenen alten, schmalen Strassen unentbehrlich sind. Der Char-de-côté ist komfortabler ausgestattet und weist vorne meist eine auf die Schweller aufgesetzte Bockkiste für den Kutscher auf. Der Einstieg in den Kasten wird zunehmend mit einer Türe versehen.

E Wagen mit festem Aufbau (Abb. 14, 27, 29 und 30)

2. Hälfte des 19. Jahrhunderts: Gut gefederte Varianten mit festem, verglastem Aufbau und der Türe mit Schiebefenster werden häufiger, meist mit Druckfedern aus Eisen. Das Strassenetz der Schweiz wird weiter ausgebaut und kann zunehmend von Fahrzeugen gängiger Spurweite befahren werden.

Ende des 19. Jahrhunderts: Die grosse Zeit der Char-de-côté schwindet langsam und der Einsatz dieses Fahrzeugtyps reduziert sich auf wenige Fahrstrecken in den Alpen und im Jura. Gleichzeitig hat sich der Char-de-côté (vor allem im bernischen Emmental) auch als einheimischer Luxuswagen etabliert.

Um 1900: In dieser Zeit werden wohl nur noch wenige neue Char-de-côté angefertigt worden sein. Dieses Wagenmodell verschwindet allmählich ganz aus dem Strassenbild.



2. Bildliche Darstellungen und mögliche Herkunft

Insgesamt sind über 30 bildliche Darstellungen mit Char-de-côté nachweisbar. Verschiedene unter diesen zeigen das Fahrzeug nicht nur als schmückende Zutat, vielmehr ist der Wagen selber eigentlicher Bildgegenstand. In einzelnen Fällen handelt es sich um retrospektiv aufgezeichnete, also historisierende Darstellungen, welche auf die grosse ältere Vergangenheit dieses Fahrzeugtyps Bezug nehmen.

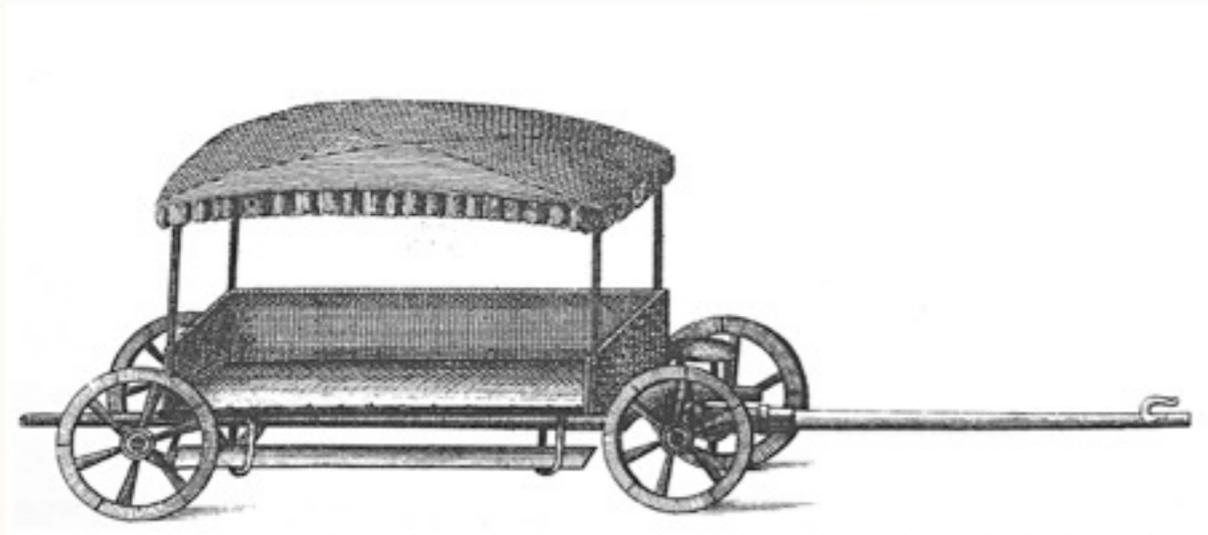


Abb. 4
Ältestes bildliches Zeugnis eines Char-de-côté als langer, nicht gefederter Bankwagen (Typ A). Auf dieser historisierenden Darstellung aus dem Jahre 1797 ist die Ähnlichkeit mit der langen Jagdwurst noch recht deutlich.
(Stadtbibliothek Bern)

Die älteste Darstellung (Abb. 4) eines Char-de-côté, hier „Char a banc“ genannt, stammt aus dem Jahre 1797 und zeigt einen langen Wagen mit Bock und etwa fünfsitziger, offenbar direkt den Achsstöcken aufgesetzter Bank, die mit einem mittels Seilen angehängten Fussbrett und einem Dach ausgestattet ist. Die Dachkonstruktion erinnert an den von Murray erwähnten Vergleich eines „Himmelbetts auf Rädern“, wenn auch hier keine Vorhänge zu sehen sind. Zu dem dargestellten schweren Wagen, der wohl von zwei Ochsen gezogen wurde, passt bestens der zweitälteste schriftliche Beleg zu einem Char-de-côté aus dem Jahre 1773 von Roland de La Platière:

„Ce singulier équipage, le seul d’usage & praticable en bien des endroits, consiste en une grande planche appuyée, par les extrémités, sur deux petits trains fort bas; une plus petite suspendue à des cordes, sert de marche-pied. Une toile en forme d’imériale, garantit du soleil. Là-dedans, on est doucement & mollement voituré par des boeufs.»

Zu deutsch: Diese einzigartige Kutsche, die allein verwendbare und zweckmässige in mancherlei Gegenden, besteht aus einem grossen Brett, das an seinen Enden auf zwei kleinen, sehr niedrigen Gestellen aufliegt; ein kleineres, an Stricken aufgehängtes Holz dient als Fussbrett. Ein Verdeck aus Leinwand dient als Sonnenschutz. Dort drinnen wird man sanft und weich von Ochsen befördert.

Welcher Herkunft ist der Char-de-côté? Die Quellen geben darüber keine klare Auskunft. Eine direkte Rückführung auf die Karossen der Frühen Neuzeit, bei denen das Seitwärtssitzen schon üblich gewesen war, ist nicht möglich. Denn die frühesten Belege für das Wagenmodell Char-de-côté gehen nur bis in die Mitte des 18. Jahrhunderts zurück. Bemerkenswert ist zudem, dass gut informierte Autoren, wie beispielsweise J.Ch. Ginzrot, ihn noch nicht für erwähnenswert halten. (Ginzrot erwähnt den „Bankwagen“ oder „Char-à banc“ nur kurz in seinem ersten Band als Nachläufer des gallischen Wagens, der im „Burgund und Côte d’or“ noch verbreitet sei, ohne ihn näher zu beschreiben.) Der Char-de-côté dürfte sich als eigenständiges Fahrzeugmodell im späteren 18. Jahrhundert herausgebildet haben. Dafür spricht auch der in den frühesten schriftlichen Erwähnungen (siehe unten) wahrnehmbarer Unterton, der ein Gefühl von Neuheit anklingen lässt. In einer schriftlichen Quelle von 1825 wird explizit erwähnt, dies sei eine „neue Art des Reisens“ (vgl. unten Kapitel 3).

Wieso entstand im Verlaufe des 18. Jahrhunderts in der Schweiz, im Jura und in Alpentälern, ein neuer Fahrzeugtyp? Offenbar besteht ein ursächlicher Zusammenhang mit dem damals aufkommenden Tourismus in diesen Regionen, ein stark zunehmendes Bedürfnis für den kollektiven Transport von Fremden auf schmalen Bergtrassen durch örtliche Fuhrhalter. Damit ist aber noch nicht geklärt, welche Wagenkonstruktion als Vorbild gedient haben könnte. Wenden wir uns darum den literarischen Quellen zu.

Eine wichtige Spur dazu hat der unten zitierte Graf Zinzendorf 1764 gelegt, der den frühen Char-de-côté mit einer «einseitigen Wurst» verglich. Zu der „Wurst“ (in anderen Sprachen auch als Wourch, Vourtz oder ähnlich bezeichnet), die damals als Wagentyp schon weit verbreitet war, schreibt Ginzrot 1830 das Folgende auf Seite 229 in seinem zweiten Band:

„Die ersten Wurstwagen sind in Deutschland erfunden und an den Höfen der Fürsten bey grossen Jagdparthien gebraucht worden. Diese Jagdfahrwerke waren bey ihrem Entstehen äusserst einfach gebaut, das Hintergestell war mit dem vorderen blos durch eine starke, hölzerne Langwiede vereinigt. Der Sitzkasten, von der einfachsten Art, worauf vier bis sechs Jäger hintereinander sitzen oder reiten konnten, bestand nur aus zwey über einander liegenden, zweyzölligen, jungelichen Dielen, die an dem Boden rund zugehobelt und auf den vorderm und hintern Achsenstock mit vier Schraubnägeln befestigt waren. Auf diesem Sitze lag ein langer Sack, gewöhnlich von geringem Zeuge oder Drillich gemacht, und mit Stroh gefüllt, welcher als Kissen diente, und mit Stricken auf das Brett aufgebunden war.“

Dieser wurstartige Sack hat übrigens dem Fuhrwerk den Namen gegeben, doch geriet der Zusammenhang schnell in Vergessenheit. Fahrzeug und Namen haben sich jedoch in verschiedenen Varianten durchgesetzt, sogar als mehrplätziger Schlitten.

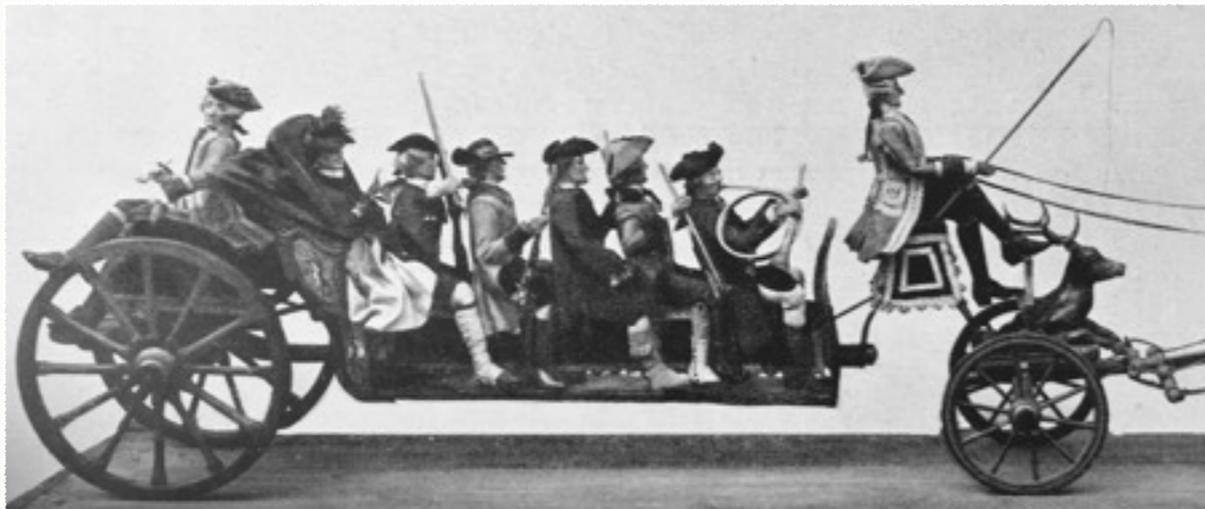


Abb. 5
Vornehme französische Jagdwurst der Mitte des 18. Jahrhunderts mit rittlings sitzender Jagdgesellschaft.
(Modell im Musée de la Voiture et du Tourisme in Compiègne F)

Die ähnlichen Bauprinzipien der frühen Wurst und des Char-de-côté sind auffallend. Ähnlichkeiten ergeben sich aus Ginzrot, der eine weitere, bessere Variante der Wurst erwähnt, die einen langen, schmalen Kasten anstelle des Brettes als „Sitztrog“ hatte. Ich vermute deshalb einen Zusammenhang zwischen beiden Fahrzeugtypen, welche auch ähnliche Funktionen erfüllten, nämlich den Trans-

port mehrerer Personen in einem schwierigen, über keine eigentlichen Chausseen verfügenden Gelände. Ein „Missing Link“ zwischen der Wurst und dem Char-de-côté scheint die unten in den schriftlichen Quelle von 1813 und 1816 erwähnten Char à banc mit zwei Rücken an Rücken gesetzten Bänken gewesen sein.

War die Wurst oder der Char-de-côté älter? Nach der dezidierten Aussage von Ginzrot ist anzunehmen, dass die „Wurst“ das Huhn und unser Bergwagen das Ei gewesen ist. Die weitere Entwicklung des Char-de-côté zu einem leichteren Ausflugswagen mit Verdeck oder geschlossenem Aufbau geschah dann mehr oder minder eigenständig. Anders als bei der Wurst verlief die Entwicklung beim Char-de-côté zu einem kürzeren Wagen, in dem das rittlings Sitzen, das „Reiten“, nicht mehr möglich war.

Eng mit der Wurst verwandt waren russische Wagenmodelle mit Reitsitz, die kürzere Drotschke (Droski) und die längere Teleschke. Die konstruktive Verwandtschaft des frühen Char-de-côté mit den russischen Teleschken ist schon dem deutschen Wagenbauer F.A. Bickes 1833 aufgefallen, wenn er (offensichtlich ohne den doppelsitzigen Char-de-côté zu kennen) zu den Teleschken schreibt (S. 353):

„Auf jeder Seite sitzen sechs Personen mit dem Rücken gegen einander, und sie sind also ein doppelter Char à côté, die in der französischen Schweiz bekanntlich sehr stark in Gebrauch sind; zu Jagd- und Landpartien sind diese Teleschken sehr angenehm.“

Die russische Drotschke (später ein Synonym für Mietwagen) kommt dem weiter entwickelten Char-de-côté noch näher. Nach Bickes hatte sich in seiner Zeit die Drotschke in Deutschland „sehr verbreitet“ (und war in Wien als kurze Jagdwurst bekannt). Zur seiner entsprechenden, hier unter Abb. 6 wiedergegebenen Zeichnung schreibt Bickes:

„Die Abbildung Fig. 89 stellt eine Drotschke dar, wie sie häufig in Russland gemacht werden. Der Kasten ist nur ein reitender Sitz für zwei Personen, wovon nur die hintere eine Anlehnung hat, die vordere und kutschierende aber ganz frei sitzt. Die Annehmlichkeit, Alles um sich herum sehen zu können, und die Bequemlichkeit des schnellen Ein- und Aussteigens, sind die Hauptvorzüge, die mit diesem Gefährten verbunden sind.“

Diese Abbildung zeigt frappierende Ähnlichkeiten mit dem Char-de-côté, wobei hier aber der Kasten nicht Schwellern aufliegt, sondern derselbe in Riemen an Federn hängt.

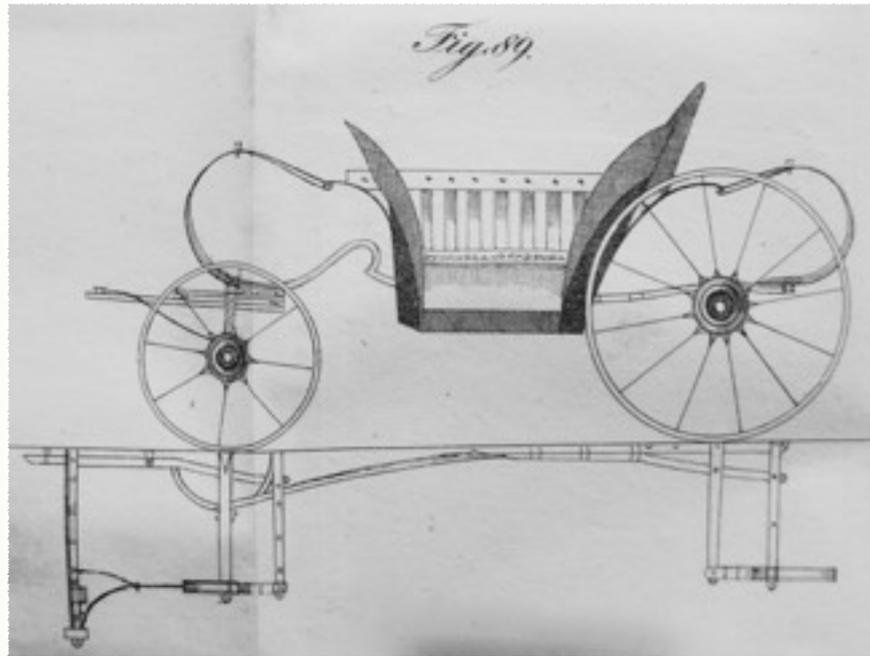


Abb. 6
„Drotschke“ genanntes Kutschenmodell russischer Herkunft mit Reitsitz für zwei Personen, wie es auch in Deutschland sehr verbreitet war.
(Bickes 1833, Fig. 89 auf Taf. VI)

Die Verbindung eines regionalen Schweizer Wagenmodells mit der russischen Drotschke scheint zunächst weit hergeholt, aber die Sache ist nicht ganz so einfach. Denn auch in der Schweiz konnte ich diesen Typ eindeutig im Verbreitungsgebiet des Char-de-côté nachweisen; der Machart nach handelt es sich um einheimische Produktionen (mit Längsträgern unter dem Kasten). Bis heute nachweisbar sind zwei Exemplare dieser schweizerischen Jagdwurst oder Jagddrotschke der Zeit um 1820, das eine aus Interlaken und das andere aus dem Emmental. - Hier stellt sich die wieder die Frage nach dem Huhn oder Ei. Auf der schmalen Faktenlage ist kaum eine sichere Antwort möglich. Eine direkte Ableitung des Char-de-côté von der russischen Drotschke erscheint mir eher unwahrscheinlich. Aber auf dem längeren Weg des Char-de-côté vom einfachen langen Bankwagen zum konsolidierten Typ der Zeit um 1830 mit seitlichem Sitztrog sind gegenseitige Beeinflussungen durchaus möglich (vgl. auch unten die Ausführungen zur schriftlichen Quelle von 1801).

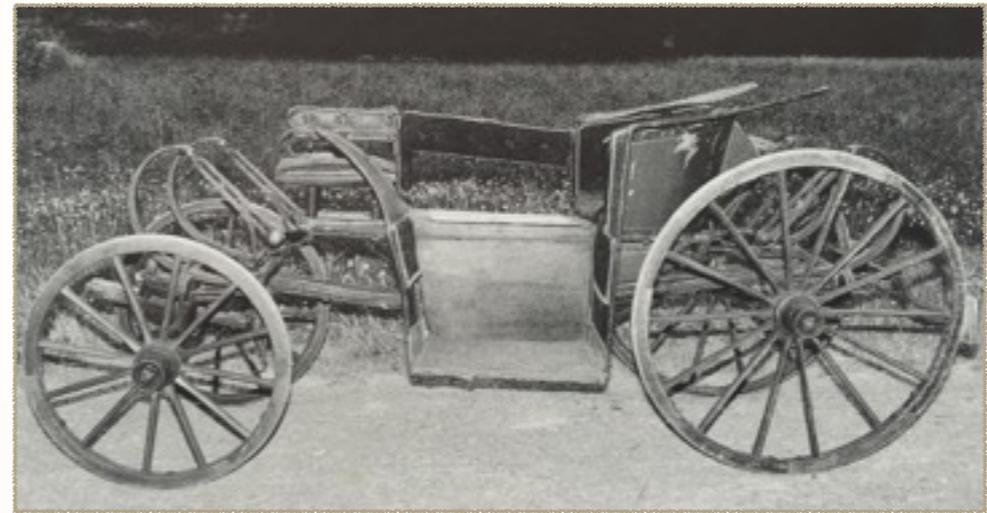


Abb. 7
Der russischen Drotschke nachempfundene Wagenmodelle mit Reitsitz (auch Jagdwurst genannt) aus Interlaken und dem Emmental.

Eine weitere Wurzel des Char-de-côté und wohl eine gemeinsame mit der Wurst waren wohl die gewerblichen Transportfahrzeuge jener Zeit wie der Leiterwagen. In diese Richtung geht die unten zitierte, frühe schriftliche Quelle von 1766, die bemerkt, der frühe „Char à banc“ sei im Grunde genommen nichts anderes als ein „chariot ordinaire“ mit vier Rädern, auf den eine Längsbank mit Sitzpolster für drei Personen gesetzt worden sei (vgl. auch die schriftliche Quelle von 1801). Dabei ist aber nach wie vor nicht geklärt, wer und wo erstmals die für den Char-de-côté typische Konstruktionsweise mit zwei Schwellern über dem Langbaumgestell angewendet hat und wie und wo es zum Aufsetzen eines Sitztroges kam, eine Art Rotondensitz, in der Fachsprache der Wagenbauer.

In der bekannten „Oekonomische Encyclopaedie“ von Johann Georg Kruenitz wird 1792 (Band 57, 413f.) erstmals ein gedeckter Char-de-côté mit festem Aufbau zeichnerisch und mit folgender Einleitung vorgestellt:

„In der Schweiz, ist ein Wagen, woran die Tafeln von Holz oder Leder sind, unter dem Nahmen eines Wagens mit der Bank, Char à banc, bekannt, und wird daselbst mit großem Nutzen gebraucht. Er ist überhaupt in gebirgigen Ländern sehr bequem. Da dieser Wagen, in Absicht auf seinen niedrigen Theil, von einem gewöhnlichen vierräderigen Wagen nicht unterschieden ist, so wird hier nur die besondere Einrichtung dieser Art Wagen beschrieben, und durch Fig. 3599 a) und b) begreiflicher gemacht.“

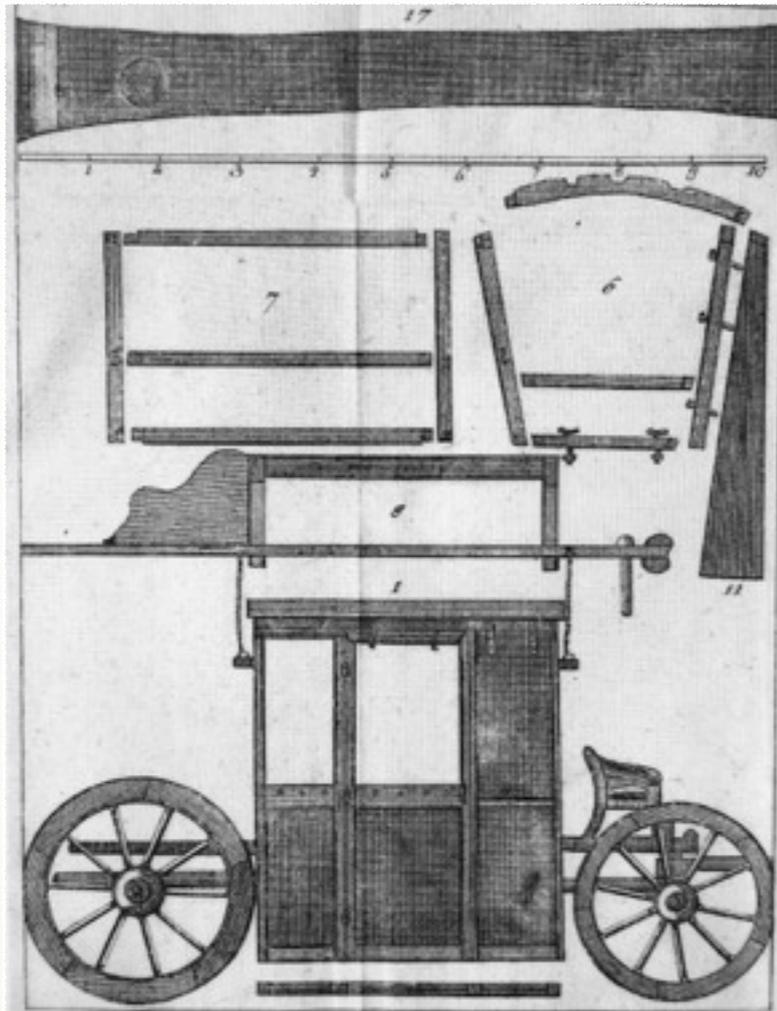


Abb. 8
Char-de-côté mit festem Aufbau nach Krünitz Fig. 3599a von 1792 in der Seitenansicht und darüber Einzelteile davon.

Dargestellt ist ein vermutlich dreisitziger Wagen mit Längsbank, dessen tiefer Kasten auf Schwellern ruht und vorne einen Bock aufweist. Sonst sind die beiden Zeichnungen ebenso verwirrt, wie die auf der folgenden Seite abgedruckte ausführliche Legende dazu. In der Enzyklopädie von Krünitz wurden verschiedene Artikel aus anderen Schriften kompiliert und nicht von Spezialisten verfasst, was auch hier der Fall zu sein scheint. So spricht keine andere Quelle von einem Char-de-côté mit drei Türen. Immerhin ist interessant, dass diese Wagenmodell so früh Eingang in eine Enzyklopädie gefunden hat. Mehr Aufschluss würde die Auffindung der zeichnerischen Vorlagen zu den beiden Abbildungen geben.

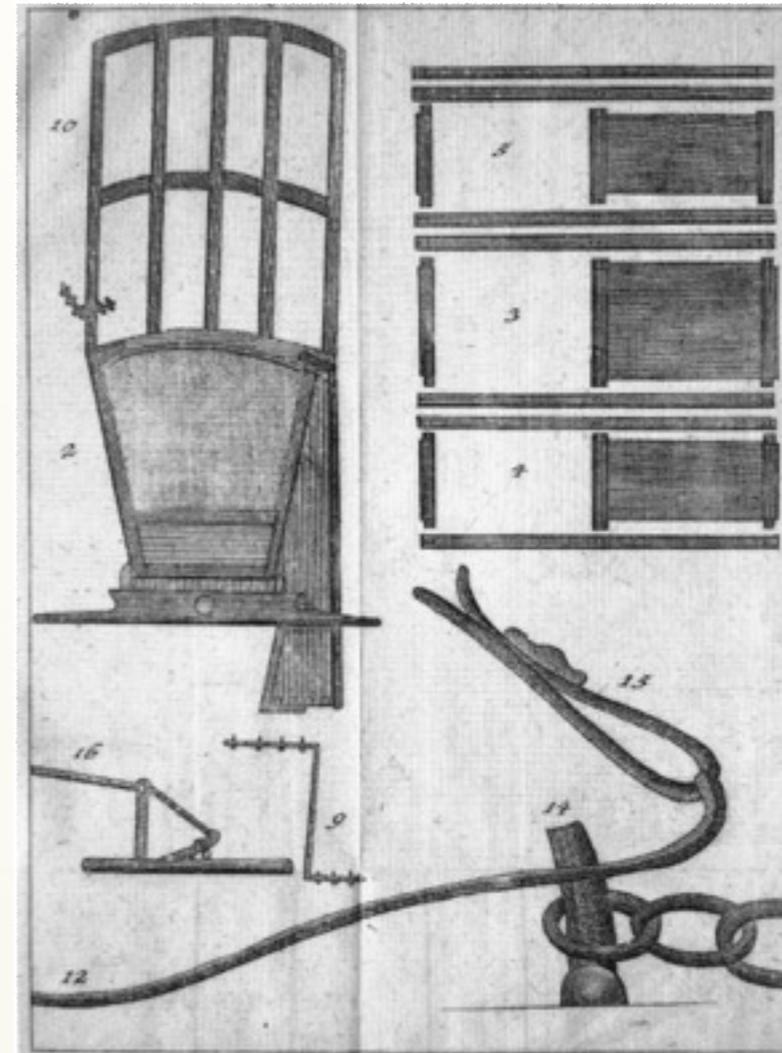


Abb. 9
Einzelne Elemente des Char-de-côté nach Krünitz Fig. 3599b von 1792 in der Seitenansicht und darüber Einzelteile davon.

Originale Legende zu Abb. 8 und 9:

1. Verdeckter und ausgeschlagener Wagen mit einer Bank. Der Wagen ist gänzlich wie alle die verfertigt, deren man sich in der Schweiz bedient.
2. Profil der verdeckten Bank, die mit einem Leder oder einer gewichsten Leinwand bezogen ist.
3. Thür des Wagens mit Bank, deren Tafeln von Holz oder Leder sind.
4. 5 Thüren, um sich mit dem Kopfe anzulehnen.
6. Verdeckter Wagen von dem Ende gesehen, aus einander gelegt, woran man die Schrauben mit der Mutter sieht, welche ihn auf dem Brete, 8, zu befestigen dienen, und die Schrauben, welche die Thür oder den Vorder=Theil fest halten.
7. Die aus einander gelegte Rückwand, welche auch mit Leder oder Wachstuch auswärts bezogen ist.
8. Einfacher Wagen mit Rückwand und Arm=Lehne, und wovon das Bret zu beyden Absichten dienen kann.
9. Stück Eisen, die Mitte des Fußtrittes zu halten. Die drey Thüren werden vermittelst Gardinen von Leder, oder Wachstuch=Leinwand, mit drey oder vier Kopf=Nägeln, welche sie unten befestigen, zugemacht.
10. Himmel, der mit Rind= oder Kalb=Leder überzogen ist.
11. Bret, von 1 Z. dick, welches dient, die Füße darauf auszustrecken.
12. Feder von neuer Erfindung, um das Pferd loszulassen, wenn es durchgeht. Da es nicht leicht ist, auf diese Weise aus verschlossenen Bänken heraus zu gehen, so kommt man also vielen Unfällen zuvor. Eine gleiche Feder setzt man auf jeder Seite, an statt der Haken, für die Stricke zum Anziehen, oder die Stränge, um damit das Geschäft auszurichten. Man setzt hinter der Feder einen Stift an, der oben einen Ring haben muß, welcher hoch genug ist, um den Riemen durchzuziehen, so daß er, wenn man zieht, die Feder genugsam aufhebt, um das Kinn=Stück, wo der Strang angehängt ist, loszulassen. Die Riemen vereinigen sich wie die Zügel der Wagen=Pferde. Sie dürfen nicht sehr lang seyn; wenn sie nur bis an die Bank reichen, so ist es hinreichend, weil die Person, welche im Wagen sitzt, oft das Pferd regiert. Gemeiniglich hat man keinen Kutscher.
13. Profil des Vorder=Theiles der drey Thüren.
14. Das Kinn=Stück.
15. 16. Riemen am Bank=Wagen.
17. Bret, auf welchem man in dem Bank=Wagen sitzt. “

Bemerkenswert ist, dass hier bereits ein Char-de-côté mit festem Aufbau vorgestellt wird, der in den übrigen Quellen erst recht viel später erscheint. Um 1800 scheint der offene Wagen mit Sitztrog und Schwellerfederung viel häufiger gewesen zu sein (Typ B), wie ihn die folgende Abbildung zeigt. Das ansprechende

Aquarell aus der Zeit um 1800 zeigt das in Neuenburg - heute beim Bahnhof - gelegene Gut „La grande Rochette“. Der Char-de-côté wird von einem Pferd in Brustblattanspannung gezogen und vom Kutschierenden im Kasten seitwärts sitzend gelenkt. Nach der Auswertung der Quellen entstand der Char-de-côté im schweizerischen Jura. Die Stadt Neuchâtel am Neuenburgersee war dabei ein wichtiger Ausgangspunkt für Ausflüge in die Berglandschaft des Juras.



Abb. 10
Ausfahrt in malerischer Umgebung bei Neuchâtel um 1800.
(Aquarell von J.F. Bosset-de-Luz (1752-1838) in Privatbesitz)

Offenbar wurde der Char-de-côté schon im frühen 19. Jahrhundert auch von begüterten Einheimischen benützt, wie dies das folgende Bild aus Lausanne eines offenen Wagens zeigt. Dieser weist einen Kutschbock auf und wird von zwei Pferden, bereits in Kummetschirren nach englischer Art, gezogen. Der Wagenkasten scheint hier in C-Federn zu hängen (Typ C), wie auch das Fahrzeug aus Genf auf dem um 1830 entstandenes Ölbild von Abbildung 1.



Abb. 11
Von zwei Pferden gezogener, offener Char-de-côté, hier offenbar ein Hochzeitswagen, vor der Kirche Saint-Laurent in Lausanne.
(Lithographie im Museum für Kommunikation in Bern)

Der Bedarf nach schmalen Gebirgswagen nahm um 1800 infolge des erwähnten, anwachsenden Tourismus im Jura zu und jetzt besonders auch in den Alpen bei Genf. Diese Stadt war ein beliebter Ausgangspunkt für Ausflüge nach Chamonix an den Fuss des Mont Blanc. So heisst es beispielsweise in einer französischen Schrift von 1808 ins Deutsche übersetzt (Jean-Pierre Pictet, *Nouvel itinéraire des vallées autour du Mont Blanc*, S. 34):

Die Route von St. Martin nach Chamonix war einst gefährlich ... aber der grosse Zulauf von Fremden hat veranlasst, dass man die (früher nur zu Fuss oder mit Maultieren begehbaren) Wege verbreitete und die Gefälle ein wenig abmilderte. Seitdem kann man die Routen mit schmalen und leichten Wagen („chairs étroits et légers“) befahren.

Gesichert ist, dass der Char-de-côté um 1800 in der Schweiz bereits seine feste Form mit verschiedenen, gleichzeitig verwendeten Typen erreicht und sich offenbar auch bei besser gestellten Einheimischen weiter etabliert hatte, wie die Szene von Abb. 12 auf der folgenden Seite zeigt, die auf die Zeit um 1780 Bezug nimmt und ungefähr 20 Jahre später in diesem Umrissstich festgehalten wurde. Bei der abgebildeten Landschaft handelt es sich wohl um Broc im Saanetal mit Schloss Greyerz im Hintergrund.

Die Wagendarstellung zeigt einen frühen, dreisitzigen Char-de-côté mit Bock. Gezogen wird das Gefährt von einem Pferd in altertümlichem Geschirr, das ein Dachfell über dem Kummet und einen Zaum mit breitem verzierten Nasenband aufweist. Der Zug verläuft vom Kummet direkt auf die Landengabel, wo auch das Hinterzeug festgehakt ist. Die Räder des Wagens haben noch Holzachsen mit langen Naben und einen gekrümmten eisernen Vorstecker. Die Felgen sind nicht mit einem ganzen Reifen versehen, sondern mit versetzt über den Felgensegmenten aufgenagelten Reifsegmenten beschlagen. Von der Drehkonstruktion ist die Reibscheitkonstruktion deutlich zu sehen. Das Fussbrett ist, wie oben beschrieben, an Seilen aufgehängt. Der Kasten verfügt über eine feste Rückwand und ebensolche Seitenwände, während die Front mit dem eingerollten Ledervorhang geschlossen werden kann.



Abb. 12
Fahrt im dreisitzigen, gedeckten Char-de-côté von Typ D. Die Darstellung mit einem Magistraten, der den begleitenden Frauen an die Beine greift, illustriert offenbar eine ältere Anekdote.
(Umrisstich von 1840 im Museum für Kommunikation in Bern)

Ein ähnlich schweres Gefährt, aber in geschlossenem Zustand, zeigt das Aquarell von Abb. 13. Auch hier handelt es sich um eine Art Karikatur auf ein nicht genau überliefertes Ereignis, wahrscheinlich von einem Engländer zur Erinnerung an seine Schweizer Reise in primitiven Fuhrwerken festgehalten. Das Pferd schreitet müde voran, der Kutscher ist eingeschlafen und schleift seine Peitsche nach. Der Wagen ist schwer beladen und führt hinten einen blinden Passagier mit. Ausgerüstet ist das Gefährt mit geflochtenem Bockkasten (vgl. Abb. 21), Dachkoffer und Hinterkoffer. Hier handelt es sich vielleicht sogar um einen Kurswagen der Post, denn das Pferd trägt einen Halsriemen mit Rollen und einer Glocke. Dieses Aquarell stammt aus der gleichen Serie wie die Skizze von Abb. 2, was wiederum belegt, dass gleichzeitig recht unterschiedliche Char-de-côté in Gebrauch standen: hier ein schwerer Wagen mit Bock und Koffer und dort ein leichter, offener Wagen ohne Bock.



Abb. 13
Der zwischen Gex im französischen Jura und der Stadt Genf eingesetzte Char-de-côté hinterliess offenbar nicht den besten Eindruck beim Zeichner. Das Pferd geht müde seinen gewohnten Weg, der eingenschlafene Kutscher lässt die Peitsche auf dem Boden schleifen und die drei Passagiere haben hinter den Vorhängen nur einen Ausblick durch drei kleine Fenster.
(Aquarell um 1834 im Museum für Kommunikation in Bern)



Abb. 14
Char-de-côté mit festem Aufbau (Typ E) und doppel-elliptischer Federung in einer Juralandschaft. Der vom fest integrierten Bocksitz abgestiegene Kutscher untersucht einen Huf seines Pferdes.
(Radierung um 1890 von Jacques Alfred van Muyden (1818-1898) im Museum für Kommunikation in Bern)



Abb. 15
Seltene Fotografie von 1897 eines späten Char-de-côté einer Fuhrhaltere am Thunersee. Der jugendliche Kutscher führt eine alte Frau im gedeckten Wagen mit, dessen Vorhänge aufgerollt sind.
(Sammlung M. Krebs, Thun)

Die Langlebigkeit des Char-de-côté vom Typ D mit Lederverdeck und einfacher, auf die Schweller gesetzten Bockkiste zeigt diese Fotografie aus der Region des Thunersees. Nicht nur im Jura und den Alpen rings um Genf wurde dieser Bergwagen zu einem beliebten Ausflugsfahrzeug, sondern auch im Berner Oberland mit Interlaken als Ausgangspunkt für Ausflüge in die malerische Seen- und Bergwelt.

3. Schriftliche Überlieferungen

Die schriftlichen Schilderungen von Char-de-côté decken den Zeitraum zwischen der Mitte des 18. Jahrhunderts bis in die Zeit um 1900 ab. Die Erwähnung und Beschreibung solcher Wagen, zum Teil auch von bekannten Schriftstellern wie Victor Hugo oder Alexandre Dumas, erfolgt meist in Zusammenhang von Reiseberichten früher Touristen. Dabei stehen drei Regionen im Vordergrund, Reisen in die Höhen des Jura, der auch durch den bekannten Jean-Jacques Rousseau (1712-1778) bekannt geworden war, und solche in die Alpen, vor allem von Genf aus durch das Tal der Arve nach Chamonix zum Fuss des Mont Blanc sowie Ausflüge von Interlaken ins Lauterbrunnental. In diesen Regionen waren die Char-de-côté auf den schmalen Strassen seit der Zeit um 1800 ein wichtiges Beförderungsmittel vermögender Touristen (vgl. die Karte Abb. 36).

Solche Ausflugsfahrzeuge wurden bei örtlichen Fuhrhaltern gemietet. Diese boten in Orten wie Sallanches oder Interlaken (Unterseen) ihre von eigenen Kutschern gelenkten „Char-à-banc“ an. Darunter verstand man damals, wie in der Einleitung schon erläutert, zwei Modelle an, erstens den Bankwagen mit meist zwei quergelegten Sitzbänken hintereinander und zweitens eben den Char-de-côté mit einer seitlichen Längsbank. Dabei galt der letztere bei gewissen Gewährsleuten als eher minderwertig (vgl. die schriftliche Quelle von 1835).

In frühen schriftlichen Quellen ist von interessanten Übergangstypen des Char-de-côté zur Wurst oder gewerblichen Fahrzeugen die Rede, die oben in Kapitel 2 bereits besprochen wurden.

Im Folgenden werden die wichtigsten Zitate und Exzerpte in chronologischer Reihenfolge aufgeführt:

1764

Im September dieses Jahres reist der begüterte Graf Charles de Zinzendorf von Neuenburg ins Val de Travers, um dort Jean-Jacques Rousseau zu treffen. Im Rahmen seiner Fahrt beschreibt er einen der Wurst ähnlichen Char-de-côté vom Typ A (nach Schlup 1984, 19):

„Parti de Neuchâtel à 5h. et demie du matin dans un char à banc, sorte de Voiture qui ressemble à un Wurst ouvert d'un côté et pourvu d'un appui, attelé de deux chevaux ...“

1766

Genauer beschreibt Frédéric Samuel Ostervald 1766 den frühesten Typ des Char-de-côté in seiner „Description des montagnes et des vallées qui font partie de la Principauté de Neuchâtel et Valangin“ als einfaches vierrädriges Fahrzeug mit einer langen gepolsterten Bank für drei Personen, ausgestattet mit einer Rückenlehne, einem Auftritt und von einem Dach überdeckt:

Mais il faut observer d'abord, que come on trouve dans ces montagnes des chemins étroits & remplis de pierres mouvantes, on est obligé de se servir d'une espèce de voiture apellée *Char à banc*. Ce n'est autre chose qu'un chariot ordinaire à quatre roues, sur lequel est un banc matelassé, assez long pour que trois personnes puissent s'y placer comodément. On y ajoute un dossier, un marchepied & il est surmonté d'une impériale. La facilité d'en descendre & d'y remonter en justifie encor la destination. Si donc on suppose qu'un voyageur parte de *Neuchâtel*, dans le dessein de faire le tour des montagnes, voici

1769/70

In Tageszeitungen Neuenburgs finden sich Annoncen, die Fahrten in Char-de-côté anpreisen wie beispielsweise:

„Ulrich Buchshacher de Langnau, muni de bonnes attestations, se propose de venir de Berne avec un Char, & d'être à Neuchâtel tous les jeudis, dès le matin jusqu'à 4 heures du soir...“

1773

Der Franzose Roland de La Platière reist von Neuchâtel nach La Chaux-de-Fonds und hinterliess von dieser Fahrt den oben erwähnten Text über einen von Ochsen gezogenen Char-de-côté vom Typ A.

1778

Eine Reise des „Herrn de Luc“ ab Neuchâtel auf die Höhen des Jura im frühen Bankwagen ist abgedruckt im „St. Petersburgischen Journal“ von 1778, Band 6 (S. 369):

Wir reiseten zwischen 10 und 11 Uhr, morgens, aus Neuchâtel ab, in einem Fuhrwerk, welches man in der Landessprache einen Bankwagen nennt. Dieses ist in der That nichts anders als ein kleiner gemeiner Wagen mit einer in der Mitte angebrachten Bank, auf der man seitwärts sitzen kann. Indessen ist ein solcher Bankwagen doch das beste Fuhrwerk, welches man auf den dastigen steilen und steinigten Gebürgen gebrauchen kann. Wahrscheinlich würden wir es dem ohngeachtet sehr unbequem gefunden haben, wenn nicht unsere Aufmerksamkeit gänzlich mit Gegenständen aufser und um uns beschäftigt gewesen wäre. Wir fuhren einen sich an dem waldigten Gebürge schlängelnden Weg hinauf. Unser Blick,

1782

In diesem Jahr ist der Göttinger Philosophieprofessor Ch. Meiners als Tourist zu den Salinen von Bex im unteren Rhonetal unterwegs und berichtete darüber in seinen „Briefen über die Schweiz“:

„Wir bestiegen einen mit zween Ochsen bespannten Char à banc, weil der Weg für andere Fuhrwerke zu steil ist. Der Char à banc ist ein der Schweiz eigentümliches Fuhrwerk, welches vorzüglich in engen und steilen Wegen gebraucht, und alsdann von mehrern Ochsen, auf ebener Strasse aber nur von einem Pferde gezogen wird. In diesem Fuhrwerke, das meistens an der Seite, und auch oben bedeckt ist, können vier bis fünf Personen neben einander sitzen, deren Gesichter aber nicht nach den Pferden, sondern nach der offenen Seite hingekehrt sind. Damit man sicher sitze, ist ein Querholz als ein Schemel angebracht, auf welchem die Füße ruhen, oder wogegen man sich mit den Füßen stemmen kann. Wir fuhren mit unserm, zwar nicht sehr geschwinden, aber desto sichern Vorspann über zwei Stunden, ehe wir den Eingang der Prächtigen Gänge und Gallerien erreichten.“

1787

Im „Tagebuch einer Reise durch die Schweiz“ (S. 249f.) der bekannten Sophie von La Roche wird der frühe Char-de-côté mit langer Bank in Zusammenhang mit ihrer Reise von Genf zum Fuss des Mont Blanc erstmals erwähnt:

„Von Genf kamen wir zwischen kostbaren Gärten vorbei an dem Fuß des Berges Saleve hin, gegen die artige savoysche Stadt Boneville, die trübe Arve immer neben uns, aber herrliche Wege, fruchtbare Anhöhen, und mit Brenn- und Bauholz eingefasste Wiesen über zwei Stunden lang zu beyden Seiten. ... Zu Sallenge, wo eine sehr prächtige Brücke über die Arve geht, nahmen wir einen Char à Banc, oder Bankwagen, weil es wirklich eine hölzerne auf vier Rädern ruhende Bank mit einem überspannten Tuch ist, auf welcher 4 bis 6 Personen Platz haben, und eben so seitwärts sitzen, wie die Bank es fordert, weil die Bergwege hier keine breitem Fuhrwerke erlauben. Zwey voreinander gespannte Pferde zogen uns sechs über hohe Berge durch Wald und Steinströme hin.“

Schon Johann Wolfgang von Goethe hatte auf seiner Schweizer Reise von 1799 seinen komfortablen Reisewagen in Sallanches zurücklassen müssen, sagt aber noch nichts von einem speziellen Wagenangebot für die folgende Bergstrecke, die dann zu Fuss unternommen wird. So schreibt er in seinem Brief vom 4. 11. 1799 an Charlotte von Stein:

“Bei hohem Sonnenschein kamen wir hier an ... Von hier geht weiter in's Gebürg kein Fuhrweg für eine so stattliche Reisekutsche, wie wir haben, diese geht nach Genf zurück ... Ein Maulesel mit dem Gepäck wird uns auf dem Fulse folgen ...“

1788

Im Oktober dieses Jahres reist die reiche Pariserin Adélaïde Prévost, genannt Madame de la Briche, mit Verwandten und Bediensteten in insgesamt drei Wagen in die Schweiz. In Neuenburg brechen die Herrschaften zu einer Tour in die Hochtäler des Jura auf, müssen in „charabans“ umsteigen und treffen auf - für sie - fast unglaubliche Strasseverhältnisse:

„A Sallanches, où commence le domaine des grandes horreurs, ... le chemin devient trop étroit. On monte donc dans des „charabans“, qui sont de petites voitures formées d'une simple planche sur laquelle on s'assied de côté, et qui est posée sur quatre roues très basses et surmontée d'une capote de cuir.“

In Zusammenhang mit seiner „Fußreise durch die drey britischen Königreiche“ erwähnt 1797 Jacques-Louis de La Tocnaye die zweckmässigen Schweizer Bankwagen der langen Art als Vergleich:

Ich habe im Juragebürge in der Schweiz sogenannte Bankwagen gesehen, die mit fünf oder sechs Personen besetzt sind und von einem einzigen Pferd gezogen werden. Diese Bankwagen sind im Grunde nichts anders, als ein langes Bret, das auf der Axe der Räder fest aufliegt und eine Deichsel hat, oben ist eine Art rundes Verdeck von Leinwand mittelst eisernen Klammern befestigt und unten hängt ein Tritt, um die Füße darauf zu setzen. Hier zu Lande

Im Buch „Johann Owen's Reisen durch verschiedene Länder und Gegenden von Europa in den jetzt verflossenen Jahren“, der deutschen Übersetzung von John Owens Reisebericht steht zur Reise von Sallanches nach Chamonix im kürzeren Bankwagen mit bereits schwingend aufgehängtem Sitzbrett folgendes:

Wegen einer Nothwendigkeit — welche wir uns gefallen lassen mußten — wurden wir am folgenden Tag nicht eher als bis fast um elf Uhr mit Char - a - banks versehen. Der Char - a - bank — (Bankwagen) ist ein kleines starkes Fuhrwerk, in welchem zwei bis drei Personen sitzen können. Man sitzt mit den Füßen nah an der Erde, ruht auf einem schwingenden Brett, und wird seitwärts fortgezogen. Es ist zum Erstaunen, wie fest die Maulthiere mit diesem Wagen hinter ihnen über die rauhesten und holperichsten Wege treten; ihre Füße sind sicher, und zugleich unverwundbar. Unser Charabank hielt vor dem Dorf Chede; und wir

Joseph-Marie Lequinio de Kerblay gibt in seinem Werk von 1801 „Voyage pittoresque et physico-économique dans le Jura“ eine detaillierte Schilderung eines speziellen frühen Char-de-côté (mit flexibel montiertem Sitzbrett), den er für die Reise von der französischen Stadt Dole am Doubs nach Poligny südwärts über den Jura Richtung Genfersee nahm (S. 26ff.):

Ce char très-leger est composé d'un arrière-train, d'un avant-train et d'un timon à deux branches dans lequel entre un cheval qui, tout seul, traine fort aisément quatre personnes. L'arrière et l'avant-train sont liés ensemble par une forte et large planche de sapin, longue de douze pieds, et ils ne tiennent à cette planche que par une cheville de fer qui leur laisse la liberté de rotation horizontale: cette espèce de planche est l'essentiel de la voiture; c'est le banc sur lequel on s'assoit, et c'est sans doute ce qui lui a fait donner le nom de *char-à-banc*.

Ein zweites, schmaleres Brett bildete an Lederriemen hängend die Fusstütze, wie schon oben beschrieben, und ein drittes Brett diente als einfache Rückenlehne. Dann wird das Seitwärtssitzen explizit erwähnt und der Nachteil, dass man beim Reisen nur die Hälfte des Horizonte sähe. Dem konnte aber, auch je nach Wind und Wetter, durch einen einfachen Umbau des Wagens abgeholfen werden, indem nämlich das Fussbrett und die Rückenlehne umgesteckt wurden:

Si le vent ou la pluie les gêne, on ne fait que déplacer la planche qui leur sert de dossier; on la met dans les rainures du côté par lequel on s'était assis; on détache également le marche-pied; on le rattache au côté dont on vient d'enlever le dossier, et les voyageurs montent sur le banc par le bord auquel auparavant ils tournaient le dos; ils jouissent en marchant de la partie de l'horizon qui leur était cachée tout-à-l'heure.

Darauf folgt eine Beschreibung der Konstruktionsweise des Wagens aus leichtem Tannenholz mit Ausnahme der aus Buche bestehenden Räder:

Les deux trains sont égaux et les roues sont très-basses ; le banc est donc élevé très-peu ; le marche-pied n'est pas à plus de six pouces de terre. Ces voitures sont peu sujettes à verser ; mais quand elles le font, on voit que c'est presque impunément pour les voyageurs : c'est à-peu-près comme s'ils tombaient de leur haut, et même un homme à pied, près du char, surpasse en hauteur l'homme de même taille qui s'y trouve assis.

Les roues sont en hêtre, le reste est en sapin : ce qu'il y a de plus massif est la planche de sapin qui sert de banc, et qui n'a que deux pouces d'épaisseur ; le tout est donc fort léger : celui qui mène est comme les autres assis de côté ; il a la première place du banc, et les rênes arrivent à lui par-dessus l'avant-train : cependant plusieurs établissent un petit coffret sur la partie du banc qui saille au-dessus de l'avant-train : ce coffret, qui peut renfermer le denuit des voyageurs, est garni de deux bras et sert de siège au conducteur qui, pour lors, a la face en avant comme dans toute espèce de voiture.

Zum Schluss wird zusammenfassend gesagt:

So ist die meist verbreitete Konstruktion der „chars à voyager“ im Jura beschaffen. Die Länge und die Leichtigkeit des Wagens ergibt eine ähnliche Federwirkung wie bei den üblichen Wagen mit Federn. Angefügt wird, dass die gewerblichen Transportwagen nicht viel anders aufgebaut seien, aber ohne Bank.

In einer Anmerkung wird ergänzt, dass am letzten „fête de Longchamp“ in Paris der russische General Suworow („Swarow“) auf einem Wagen vorgefahren sei, dem er sich vorher in den Bergen der Schweiz bedient habe und ganz ähnlich beschaffen gewesen sein, wie dies oben beschrieben wurde. Ein grüner Teppich und Kissen hätten den Wagen ein wenig luxuriöser gemacht.

Vor dem Hintergrund der in Kapitel 2 erwähnten, konstruktiven Verwandtschaft des Char-de-côté mit der russischen Drotschke ist dieser Verweis auf den Russen Suworow besonders interessant. Fuhr er in Paris eine echte Drotschke russischer Bauart (die de Kerblay nicht als solche erkannte) oder benützte Suworow einen Schweizer Wagen, weil er ähnlich aufgebaut war wie die ihm vertrauten russischen Modelle? Eine klare Antwort ist nicht möglich, aber diese Schilderung zeigt jedenfalls, dass der um 1800 im Jura verbreitete Char-de-côté deutliche Ähnlichkeiten mit der Drotschke aufwies.

1812

Im folgenden Zitat wird der Nachteil des seitlichen Sitzens im Char-de-côté deutlich. Verfasst hat ihn ein in Paris lebender Deutscher (nach Schlup 1984, 24ff.):

„Il n'y a pas de voiture plus maussade dans un pays aussi curieux que celui-ci, et j'ai cent fois regretté de ne pas avoir parcouru, à pied, tout le Val-de-Travers. On ne voyait que le côté gauche de la vallée, et comme la route passait souvent au pied des rochers, il en résultait qu'on ne voyait presque rien. Lorsque je voulais regarder autour de moi, il fallait descendre, et c'est ce que je fis, malgré les murmures du cocher.“

Zahlreich sind übrigens die Anekdoten, welche über ähnliche Vorkommnisse berichten. Demnach sollen ausländische Touristen bei Seerundfahrten absichtlich in der falschen Richtung um den See gefahren worden sein, weil sie den Preis für die Fahrt zu sehr gedrückt hatten.

1813

Den Nachteil der Aussicht auf nur eine Seite der Landschaft wird auch in der folgenden Quelle angesprochen. Georges Bernard Depping bezeichnet in seinem Werk von 1813 „Voyage de Paris à Neuchâtel en Suisse: fait dans l'automne de 1812 (S. 118) den Char-de-côté als „malle“, also als Postwagen, der die Strecke von Neuchâtel über den Jura und durch die Franche-Comté nach Besançon befuhr und Platz für zweimal drei Passagiere bot.:

la malle; mais la malle, dans ce pays, est un char à banc fort commode, qui peut contenir six personnes, trois de chaque côté; car ce char est partagé en deux, par un mur mitoyen. On dirait deux sofas joints par leurs dossiers. Ce genre de voiture, quelque bizarre qu'il soit, a beaucoup d'avantages: on évite les dangers des montées et des descentes, si pénibles dans les diligences. On s'appuie comme on vent, et on ne risque pas de verser. Mais dans un pays pittoresque comme la Franche-Comté, les chars à banc ont l'inconvénient de ne jamais faire voir que la moitié des paysages, et on perd souvent un coup-d'œil magnifique, parce qu'on tourne le dos au beau côté.

Bei diesem „char à banc“ handelte es sich offenbar um einen speziellen Char-de-côté mit zwei Rücken an Rücken montierten Längssitzen!

1816

Der Char-de-côté mit zwei Bänken Rücken an Rücken wird auch vom Engländer Henry Coxe (Pseudonym für John Milard) in seinem „Traveller's Guide in Switzerland“ beschrieben (S. 26):

Among the Jura mountains, and in other Alpine districts, and commonly in the Pays de Vaud, a low four-wheeled vehicle is used, called a *char-a-banc*, resembling an English caravan, or long coach, with a bench on each side: these once gave place to the *petit char*, like a sofa, placed longitudinally on four wheels, and called in the Swiss dialect, *Berner Wageli*. The latter

Hier ist anzumerken, dass auch in Irland des 19. Jahrhunderts ein zweirädriges Fahrzeug mit Rücken an Rücken montierten Längsbänken verbreitet war, das man „Jaunting Car“ nannte. (Sehr selten war die vierrädrige, „Long Car“ genannte Variante.)

1817

In der Schrift „Voyage en Suisse“ von Louis Simond von 1817 (S. 28) werden die den Kasten tragenden beiden Holme (barres flexibles) des dreiplätziggen Wagens explizit genannt:

humaine. L'habitude n'a point rendu les Suisses indifférens aux beautés de leurs montagnes; ils les parcourent dans tous les sens pendant l'été, à pied souvent, mais aussi dans une petite voiture du pays (char-à-banc), basse, légère, à quatre roues, formée de deux barres flexibles, sur lesquelles deux ou trois personnes s'assent de côté, outre le conducteur placé de front; un seul cheval traîne ces petits chars.

1822

Im Buch „Description et itinéraire des bords du Lac de Genève: ou Manuel du voyageur“ von Jacques-Louis Manget des Jahres 1822 (S. 105) werden die Char-de-côté auch „chairs en face“ oder „chairs à la polonaise“ genannt. Offenbar deshalb, weil der damals populäre Tanz Polonaise auch in einer Reihe hintereinander ausgeführt wurde.

§. III. *Différentes manières de faire la course.* On peut faire le tour du lac soit à pied, soit à cheval, soit en voiture, soit en partie à pied et en partie en voiture, en profitant, de temps à autre, des voitures publiques qui desservent les deux routes.

Les calèches et les chairs à la polonaise, appelés *chairs en face*, bien suspendus et garnis d'un couvert avec des rideaux, sont préférables à toute autre espèce de voiture. Les *chairs de côté* ont l'inconvénient de faire tourner le dos au lac, suivant la manière dont on y est assis, et la direction selon laquelle on chemine. Le prix d'un bon cheval de louage attelé, varie de 6 à 9 francs de France par jour le salaire du cocher non compris. Si l'on se sert de la poste, dont le service est aujourd'hui établi sur les deux grandes routes de Genève à Saint-Maurice, le prix est par-tout de 1 fr. 50 cent. (argent de France) par poste pour chaque cheval, et de 75 centimes pour le postillon (1).

1825

In der Schrift „Mon tour du Lac Léman raconté à mes enfants“ von Napoléon Roussel 1825 (S. 42f.) wird der Char-de-côté in einem fiktiven Dialog genauer beschrieben als in Genf sehr gebräuchliches Fahrer und als eine Art halber Omnibus. Im Abschnitt „Inconvénient de faire un tour de lac en char de côté“ steht:

„- *Qu'est-ce, papa, qu'un char de côté?*

- *C'est une voiture telle qu'il s'en trouve beaucoup à Genève, qui présente le dos où les nôtres présentent une portière, comme serait, par exemple, la moitié d'un omnibus; avec cette différence qu'au lieu du vitrage mobile, se trouverait un cuir qui soutient le dos, mais ne laisse pas passer les regards.*“



Abb. 16

Auf der schmalen Strasse von Sallanches nach Chamonix zum Fuss des Mont Blanc fährt ein zweispännig gezogener Char-de-côté bergwärts dicht an einem Felsabbruch vorbei. Der Insasse lehnt erschreckt nach hinten, seine Begleiterin vergräbt sich im Wagenkasten. Zwei Begleiter schieben von hinten helfend den Wagen an einer engen Stelle vorbei, gefolgt von einem Touristenpaar auf Maultieren im Sattel.

(Kolorierte Lithographie von Goupil Paris um 1840/50 „La poste de Salanche à Chamonix“ aus der Serie les Touristes von Eugène Guérard, 1821-1866)

Im Jahre 1825 machte Victor Hugo eine Vergnügungsreise von Sallanches nach Chamonix, die in der „Revue de Paris“ (Band 5, 289f.) folgendermassen beschrieben wird:

„A Sallanches, on quitte sa voiture. De ce bourg au prieuré de Chamonix, le trajet se fait dans des chars à bancs, attelés de mulets, et formés d'une seule banquette transversale où l'on est assis de côté sous une façon de petit dais en cuir, dont les quatre pans peuvent se baisser en cas d'orage. Cette nouvelle manière de voyager vous avertit que vous passez, en quelque sorte, d'une nature à une autre. Voici que vous pénétrez dans la montagne. Le sabot rond et plat des chevaux ne convient plus à ces chemins âpres, escarpés et glissants. La roue des voitures ordinaires se briserait dans ces sentiers étroits, à tout moment déchirés par des pointes de rocs et rompus par les torrents. Il faut des chariots légers et solides qui puissent se démonter dans les passages difficiles, et les traverser avec vous sur les épaules des guides et des muletiers. Jusqu'ici vous n'avez fait que voir les Alpes, maintenant vous commencez à les sentir.“

Die Reise erfolgt ab Sallanches also in von Maultieren gezogenen „chars-à-banc“. Die haben eine einzige Längsbank, auf der man seitwärts unter einem Lederdach sitzt, dessen Vorhänge bei einem Gewitter heruntergelassen werden können. Dies wird als neue Art des Reisens beschrieben.

In dieser Zeilen wird, wie in anderen schriftlichen Quellen gelegentlich auch, die Demontage des Wagens beschrieben, um die zerlegten Einzelteile (wohl das Vordergestell, das Hintergestell, die vier Räder und der Wagenkasten) auf den Schultern der Begleiter und auf den Rücken der Maultiere an engen Stellen vorbeizutragen zu können!

1829

Im Buch „Zeichnungen nach der Natur. Entworfen auf einer Reise durch die Schweiz nach dem Chamouny-Thale“ von Heinrich Friedrich Wilhelmi findet sich eine genauere Fahrzeug-Beschreibung. In St. Martin, wo die Strasse nach Chamonix schmaler und steiler wird, kommt ein von trittsicheren Maultieren (beritten) gezogener Char-de-côté vom Typ D zum Einsatz:

Krümmungen und Unebenheiten. Daher vertauscht man nun den gewöhnlichen Reisewagen mit einem Fuhrwerke, welches vollkommen zweckmässig für die Gegend, die man nun betritt, eingerichtet ist und von seiner ganzen Gestalt Char à côté heisst. Um nämlich gegen das leichte Umschlagen gesichert zu seyn, ruhet eine Art von Chaisenkasten unmittelbar auf den Achsen und dem Balken, welcher beide verbindet, und bildet so einen einzigen langen Sitz, der sich nach der einen Seite öffnet. Dieser ist geräumig genug, drei Personen aufzunehmen, und da er sich nicht viel über die Achsen erhebt, so reichen die Füße der Reisenden tief nach dem Boden hinab. Das Ganze ist mit einem von vier senkrecht aufragenden, eisernen Stangen getragenen Dache geschirmt, und ausserdem lassen sich zum Schutze gegen die Witterung, wenn dies nöthig erachtet werden sollte, zu den Seiten Umhänge vorziehen.

Zwei Maultiere zogen diesen unsern Reisewagen, von denen das eine, stärkere, in der

Scheere ging. Auf dem andern saß der Kutscher, eine ansehnliche Figur, in eine Jacke von grünem Baumwollen-Sammet und weite Beinkleider von dem gleichen Stoffe gekleidet und mit einer langen Peitsche mit kurzem Stiele versehen. Der Morgen war herrlich, wie der Abend gewesen war; wir setzten in aller Frühe unsere Reise fort, begierig, heute das Ziel derselben zu erreichen.

1831

Anton Fahne beschreibt in seinem Werk „Bilder aus Frankreich vom Jahre 1831“ (Seite 312f.) seine 28 km lange Tour von Sallanches nach Chamonix genau in der Art, wie auf dem Bild von Abbildung 12 ersichtlich (aber wieder mit einem auf dem linken Zugpferd reitenden Postillon, das heisst Fuhrmann):

Wer nicht zu Fuß von Salenche aus Chamouny besuchen will, der muß sich zu einer Extrapost mittelst Maulesel oder eines Char-a-banc verstehen. Zu Fuße Gehen ist nicht Jedermanns Sache, und eine Cavalcade auf einem Maulesel gehört so wenig zu den bequemsten Reisegelegenheiten als die Fahrt auf einem Char-a-banc zu den angenehmsten; indessen thut man doch wohl, sich in das Schicksal zu fügen, welches nun einmal nach seinem Willen das Terrain so gestaltet hat, und noch weniger als Se. Majestät, der König von Sardinien, es erlaubt, anderer Transportmittel sich zu bedienen. Ein Char-a-banc begreift zwei Pferde in sich, einen reitenden Postillon und ein Wäglein bestehend aus vier kleinen Rädern von etwa zwei Fuß weiter Spur, darüber eine Bank (daher der Name des Ganzen) welche die zwei hintern Räder mit den vordern verbindet. Diese hölzerne Bank ist der Sitz für höchstens drei Reisende, welche sich, wie schon die Beschaffenheit des Wagens es mit sich bringt, eine Bewegung seitwärts gefallen lassen müssen, da ihr Sitz mit dem Wagen läuft, und auf die Weise, indem sie alle nach derselben Richtung sehen, ihre Füße oberhalb der Räder der einen Seite

des Wagens hängen haben, während die Räder der andern Seite im Rücken sind. Der Wagen ist rings mit einem, von eisernen Stangen in die Höhe gehaltenen Leder umkleidet, das sich nur zum Behufe des Ein- und Aussteigens nach der Seite öffnen läßt, nach welcher man die Füße und die Aussicht haben soll. Meistentheils ist hierzu die linke Seite gewählt, weil nach Chamouny hin die graufenerregenden Abgründe rechts vom Wege sind, während links die steilen Felsen hinauf starren; so sieht man denn auf die Felswand und ahndet nicht die Gefahr, welche im Rücken droht; erst wenn man zurückkommt, und nun die Ordnung sich umkehrt, entdeckt man das Schreckende, man sieht in die jähen tausendfüßigen Abhänge, über welche die schmale Straße den halben Körper schweben läßt, fürchtet jeden Augenblick in die Tiefe herab geschleudert zu werden, und würde vor Furcht vergehen, wenn man nicht zuvor in dem mächtigen Anblick von Chamouny sich Muth gesammelt hätte.

1833

In den „Mémoires“ der Mademoiselle Avrillion, ehemalige Hofdame der Kaiserin Joséphine, findet sich eine Schilderung zur Stadt Genf, in der viele Char-de-côté zu sehen waren:

tance. A l'époque où nous visitâmes Genève, le pays était fort gai, et les habitans paraissaient tous disposés à s'amuser; le dimanche, par exemple, nous en voyions passer un très-grand nombre assis, de côté, sur de petits chars-à-bancs, voiture vraiment nationale en Suisse, et qui allaient passer la journée à la campagne. Beaucoup s'embarquaient sur le

1835

Im Jahre 1835 beschreibt Antoine Fée in seiner „Promenade dans la Suisse occidentale et le Valais“ von 1835 die Reise in einem dreiplätzigem Char-de-côté, wobei ein weiterer Passagier auf einem Hintersitz Platz nehmen kann (vgl. Abb. 21) und das Gespann von einem reitenden Conducteur begleitet wird:

„On nous annonce notre voiture ; c'est un char-à-banc à trois places, assez semblable à ceux de Bourgogne et de Suisse; on est traîné de côté, ce qui n'a rien de commode pour les dilettanti, car le hasard peut faire que dans le plus beau pays du monde, vous n'avez pour vis-à-vis que le plan vertical de quelque long rocher, ou la pente brusque d'une montagne rocailleuse, tandis que les plus brillants tableaux se déroulent derrière vous. Ces chars de côté sont légers, afin que, dans les endroits difficiles, on puisse leur faire franchir facilement, et sans danger, des routes dégradées ou encombrées par des éboulements imprévus ; deux chevaux ou deux mulets traînent le modeste équipage; le conducteur est en selle, et le cabriolet, siège de cuir élevé devant la voiture, reçoit un voyageur qui s'arrange de gré à gré avec le postillon, auquel on accorde le produit de cette place supplémentaire. ... Nous partons. L'air est vif; ma femme occupe un des coins de la voiture; notre hôte lui a donné une chaufferette, et l'hôtesse a jeté sur ses genoux une couverture moelleuse; je suis à ses côtés, enveloppé dans mon manteau; notre jeune étranger est perdu dans ses fourrures.“

Im Werk „Impressions de voyage“ von 1835 beschreibt der bekannte Schriftsteller Alexandre Dumas der Ältere (Band 1, S. 333) in Zusammenhang mit seiner Reise von Martigny auf den Grossen Sankt Bernhard das Wagenangebot als ziemlich dürftig:

A sept heures nous étions emballés à quatre dans un de ces charriots étroits sur lesquels on pose deux planches en travers et qui dès lors prennent le titre pompeux de chars-à-bancs, et à deux dans une de ces petites voitures suisses qui vont de côté comme les crabes. Je m'étais pour mon malheur placé sur le char-à-bancs.

Es gab demnach einerseits ein primitives Gefährt, wohl einen Leiterwagen mit quer gelegten Brettern als Sitzgelegenheiten für vier Personen, und andererseits eben einen Char-de-côté.

1841

Duc Louis-Antoine-Henri de Bourbon Enghien traf in Interlaken eine ähnliches Wagenangebot an: „Char-à-bans“ mit Querbänken und solche mit Längsbänken. Diesen Char-de-côté beschreibt er in seinen „Mémoires et voyages“ (S. 155ff.) als „rude voiture“, auf denen die Füsse fast den Boden berühren würden und von denen nur wenige gedeckt seien. In solchen Wagen ging es zu den Staubbachfällen, wobei die Wagen von den Begleitern zu Fuss mit den Schultern an gefährlichen Stellen von hinten vorbeigestossen werden mussten (ähnlich wie auf Abb. 16!):

long duquel nous remontions. Comme dans quelques endroits le chemin était trop étroit, les gens qui nous conduisaient, sans arrêter leurs chevaux ni prendre aucune précaution, soutenaient le char-à-banc avec leurs épaules, et lui faisaient ainsi passer le mauvais pas; de même, dans les tournants trop courts, ils portaient le derrière du char et le remettaient dans la direction du chemin. Il est rare qu'il y ait plus d'un cheval attelé à ces petites charrettes; dans beaucoup d'endroits il n'y aurait pas la place pour deux chevaux de front. A la nuit, nous arrivâmes à un méchant hameau appelé Lauterbrunn, où l'on fait coucher les voyageurs. Il est remarquable par la chute du Staubbach, ruisseau qui tombe du sommet d'un rocher de huit à neuf cents pieds de haut. Ce rocher

1850/1892

Im Jahre 1892 erschien in der Zeitschrift „American Carriage Monthly“ ein Artikel über den Char-de-côté, der im wesentlichen auf den Beobachtungen des englischen Wagenfabrikanten G.N. Hooper beruhte, der 1850 und später wiederholt in der Schweiz als Tourist weilte. Darin wird erwähnt, dass Char-de-côté 1892 durchaus noch anzutreffen sei. Hooper hat als Wagenbauer interessante Beobachtungen gemacht, so etwa auf die Federwirkung der beiden langen Schweller hingewiesen:

„... the body had no side springs but was suspended on two long elastic wood poles, secured to the front beds and hind axle, the back of the body was panelled at the top. The driver generally sat on one or two boxes strapped to the transom horn bar - if he could get such a luxury - at other times he would sit on a sack or rug on the transom or horn bar with his legs dangling near those of his horse. Sometimes there were narrow side windows, sometimes none. The portmanteaux were often expanding ones, not over neat and not so trim looking as those shown in the illustration.“

Zu deutsch: Der Kasten hatte keine seitlichen Federn, sondern war an zwei langen elastischen Holzstangen aufgehängt; der hintere Kastenteil war oben mit Holz verkleidet. Der Fahrer sass im allgemeinen auf einer der zwei festgebundenen Kisten - falls er solchen Luxus bekommen konnte - andernfalls sass er gewöhnlich auf einem Sack oder Tuch, während seine Beine nahe bei denen seines Pferdes baumelten. Manchmal gab es schmale Seitenfenster, manchmal keine. Die Garderobeablagen überquollen oft, waren nicht zu sauber und nicht so schmuck aussehend wie in der Abbildung (Abb.17).

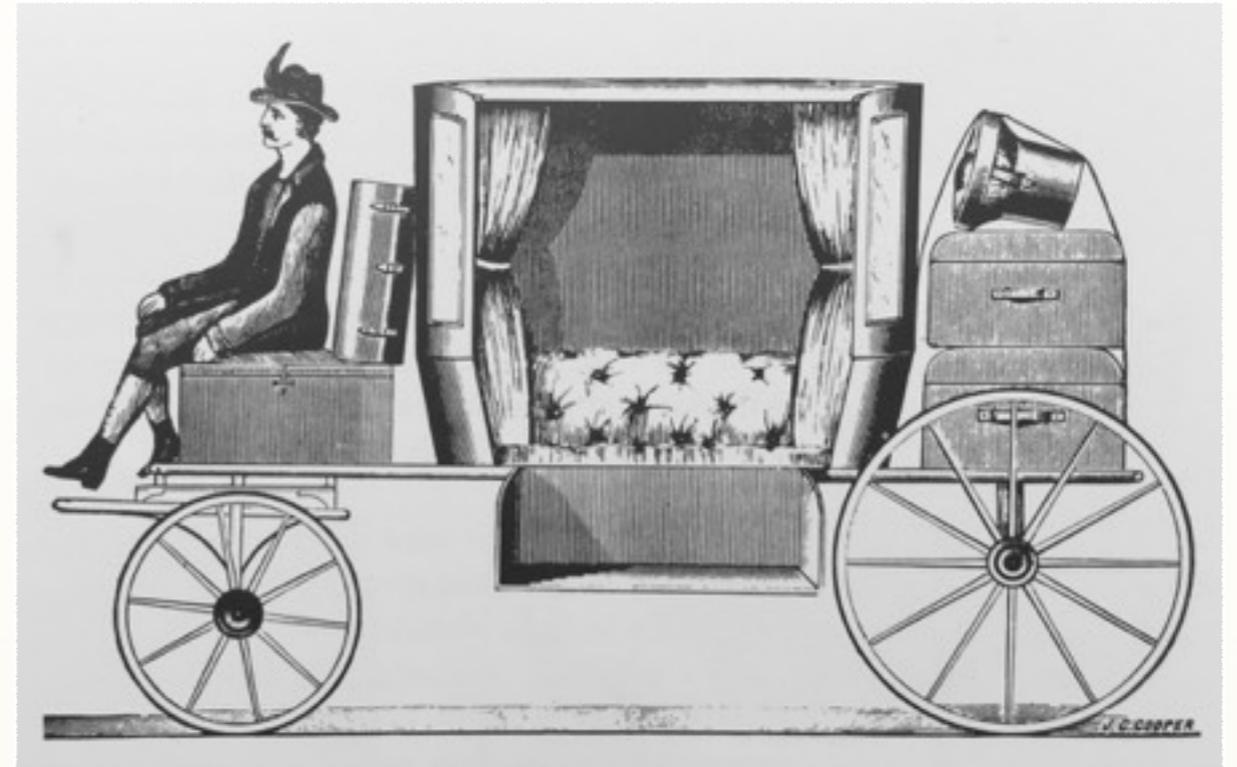


Abb. 17

„Swiss char-à-côté“. Zeichnung des englischen Wagenbauers W. Hooper von 1847/53 eines gedeckten Char-de-côté aus der amerikanischen Wagenbau-Fachzeitschrift „American Carriage Monthly“ von 1892.

In seinen brieflichen Schilderungen berichtet Hooper von in kurzer Zeit erreichten wesentlichen Fortschritten:

„This particular class of carriage is made specially to suit the mountain roads on which it is used, such as that from Chamonix to Martigny, where in many parts the track is so narrow that carriages abreast cannot pass each other. Dating from 1850, when I first became a Swiss tourist, I have several times during these forty years made this excursion, and have been able to note the changes which have taken place in that which more immediately concerns our craft. With the improvement of the roads, which are no longer the mere mountain tracks, I find noted in my second diary of 1853, a great improvement has taken place in the comfort and convenience of the carriages now in use.“

Zu deutsch: Dieser besondere Wagentyp ist speziell gebaut in Anpassung an die Bergstrassen, auf denen er verwendet wird, wie etwa die von Chamonix nach Martigny, wo an vielen Stellen die Spur so schmal ist, dass auf gleicher Höhe befindliche Kutschen nicht aneinander vorbeikommen. Seit 1850, als ich erstmals ein Schweiz-Tourist wurde, habe ich in diesen vierzig Jahren mehrmals diesen Ausflug gemacht und konnte die Veränderungen beobachten, die in jenem Bereich stattfanden, der unser Fahrzeug betrifft. Neben der Verbesserung der Strassen, die nicht länger blosse Bergwege sind, finde ich in meinem zweiten Tagebuch von 1853 notiert, dass eine grosse Verbesserung beim Komfort und den Annehmlichkeiten der nun in Gebrauch stehenden Kutschen eingetreten ist.



Abb. 18
Char-de-côté auf Touristenfahrt im oberen Rhonetal.
(Stich des Engländers E. Whymper aus seinem Buch von 1891 „Swiss Pictures“)

Der Char-de-côté hat nicht allein bei Fremden, sondern auch im eigenen Land sprachliche Spuren hinterlassen. E. Friedli hat in seinem Buch „Bärndütsch als Spiegel bernischen Volkstums“ einige Textstellen zum Char-de-côté zusammengestellt:

„Dem Ungewohnten freilich, sowie dem Verwöhnten kommt „öppis Teckts“ (bedachtes Gefährt) „kommoder vor“. Da bildete denn ehemals die erste Etappe zu „Höherem“ der Char-à-banc, d.h. der Schärebank, oder noch glücklicher verdolmetscht, weil man ja seitwärts oder unter Umständen halbseitlich („z’schärbis“) darin sitzt: die Schärbisbank. Der Char-à-banc, dien-

lich für einen Landpfarrer, Arzt oder Beamten, schwebte dabei namentlich dem politischen Streber als Muster vor.“

Offenbar galt also die Benutzung eines solchen Wagens bei den Einheimischen nicht als besonders schicklich, was sich nur langsam änderte. Dieser Wagentyp blieb aber stets ein Symbol der Oberschicht.

Bei Jeremias Gotthelf wird der Char-de-côté auch „Charebank“ genannt, etwa im Band „Zeitgeist und Berner Geist“.

1901 erschien die berndeutsche Novelle von Rudolf von Tavel „Jä gäll, so geit’s“. Die Ereignisse im Kapitel „Me fahrt ga Bärn ...“ sind in der Zeit des Ancien Regime angesiedelt und hier führt der Dichter den altertümlichen Kutschentypus vor, den er aber selber noch erlebt haben muss, denn seine Schilderungen sind sehr exakt und lebendig. Vater und Tochter fahren mit einem jungen Kavalier nach Bern:

„Der Köbi het agschpannet gha und isch mit em char-à-banc vor d’Husthiire gfare. Me het nid guet chönne chehre-n-im Hof, der Wage-n-isch gäge linggs ufgange, und drum het er dem Hus der Rügge gchert, so dass me drum-ume muesse het, für yz’schtyge. Di ganzi Gsellschaft isch im Gänslimarsch ume Wage-n-ume, und ds „Jeanetti“ het verwunderet hindere gluegt, wo-n-es des Gschlarp im Grien gehört het. Der Köbi het ds Schprützläder ewäg gnoh und ds Züseli het es chauffe-pieds yne tha. (Der Herr het gäm chalti Füess übercho bim fahre.) Du het me du ds Bethli ynegschoppet und ihm d’paniers vo sym Rock rangiert und du seit der Ratsherr zum Herr Ruedi Landorfer „S’il vous plait“. Djumpfer Elisabeth rütscht ganz i vordere-n-Egge, damit ere -ne-emel ja der Fahrgascht nid öppe-n-uf ds jupon sitzi. Aber b’hüetis. Da het der Papa scho derfür gsorget. Kategorisch het er sym junge Fründ der Platz im hindere-n-Egge-n-agwise, und, won-er drinne gsi isch, isch der Ratsherr uf ds Trittbrätt gschtande, het mit beide Hände hindere greckt, d’Chutresäcke ufe-n-andzoge, sech umdräiht und mit mene Süfzer sy stattleche corpus mitts zwüsche di junge Lüt yne placiert. „Eh bien, nous voilà“, het er gseit. Der Köbi het ufem Bock gschnaltzt und dem „Jeanetti“ gä z’verstah, dass es süferli gäge Bärn zue söll...“

Trotz der väterlichen Distanz kam es dann zu einem glücklichen Ende dieser Geschichte, allerdings ist dem Bräutigam bei der Fahrt nach der Hochzeit das Pferd an seinem Char-de-côté um ein Haar durchgebrannt. Dies ist die jüngste schriftliche Schilderung zu einem Char-de-côté.

4. Die erhaltenen Char-de-côté

Insgesamt konnte ich in den letzten drei Jahrzehnten über 40 erhaltene Wagen ausfindig machen und - mit wenigen Ausnahmen - alle selber untersuchen. Einige davon gehören öffentlichen Sammlungen und sind teilweise permanent ausgestellt. Die erhaltenen Char-de-côté decken eine Zeitspanne von gut 100 Jahren ab. Vom frühen langen Bankwagen (Typ A) hat sich kein einziges Exemplar erhalten, jedoch vom Typ B, dem offenen Wagen mit Sitztrog auf langen, federnen Holzschweller.



Abb. 19

Der älteste erhaltene Char-de-côté stammt aus Burgdorf im Kanton Bern und dürfte um oder nach 1800 entstanden sein. Er weist als Federung lange Holzschweller auf und entspricht dem Typ B. Der Bocksitz ist ebenso ergänzt wie die Lederabdeckung vor dem Einstieg.

(Privatbesitz)

Der älteste schweizerische Char-de-côté geht auf die Zeit um 1800 zurück und stammt aus dem Kanton Bern, wohl aus der Umgebung von Burgdorf (Abb. 19). In seiner Konstruktion ist er identisch mit dem auf Abb. 2 zu sehenden Wagen. Sein Hauptmerkmal ist der offene Kasten auf einem einfachen Langbaumgestell ohne Metallfederung. Die oben beschriebene Federwirkung der Schweller ist hier eindeutig nachzuweisen, was sowohl Fahrversuche der Besitzer als auch Konstruktionsmerkmale ergeben. Vorne sind nämlich die Schweller mittels scharnierähnlichen Gelenken auf den Bockschemel aufgeschraubt und im rückwärtigen Teil ruhen die auf der Unterseite mit Eisenblech beschlagenen und mit je 3 cm langen Schlitz versehenen Schweller (in der Längsachse) beweglich auf dem Untergestell. Hier könnte es sich um eine frühe Konstruktion handeln, wie sie in der schriftlichen Quelle von 1801 für einen frühen Bankwagen erwähnt wird.

Anstelle einer Bremse ist bei diesem Wagen ein an einer Stange befestigter Radschuh vorhanden, der von hinten mittels eines Lederriemens vom Innern aus während des Fahrens unterlegt und wieder hochgezogen werden kann. Dies ist vom Bock aus, der ergänzt ist, nicht möglich. Vielleicht war an dieser Stelle ursprünglich nur ein Koffer angebracht, hinten fehlen entsprechende Steck- und Schraubbeschläge. Interessanterweise ist der Wagen für ein- und zweispänniges Fahren eingerichtet. Die Radspur beträgt nur 105 cm. Altertümlich ist auch die Konstruktion des Vorwagens mit gebogenem Reibscheit. Der Einstieg kann mit einer Schürze aus Leder oder Stoff geschlossen werden, von denen noch die alten Messingknöpfe erhalten sind. Mit Leder eingefasst ist der über den Rädern ohrenförmig ausgeweitete, umlaufende Kotrahmen.

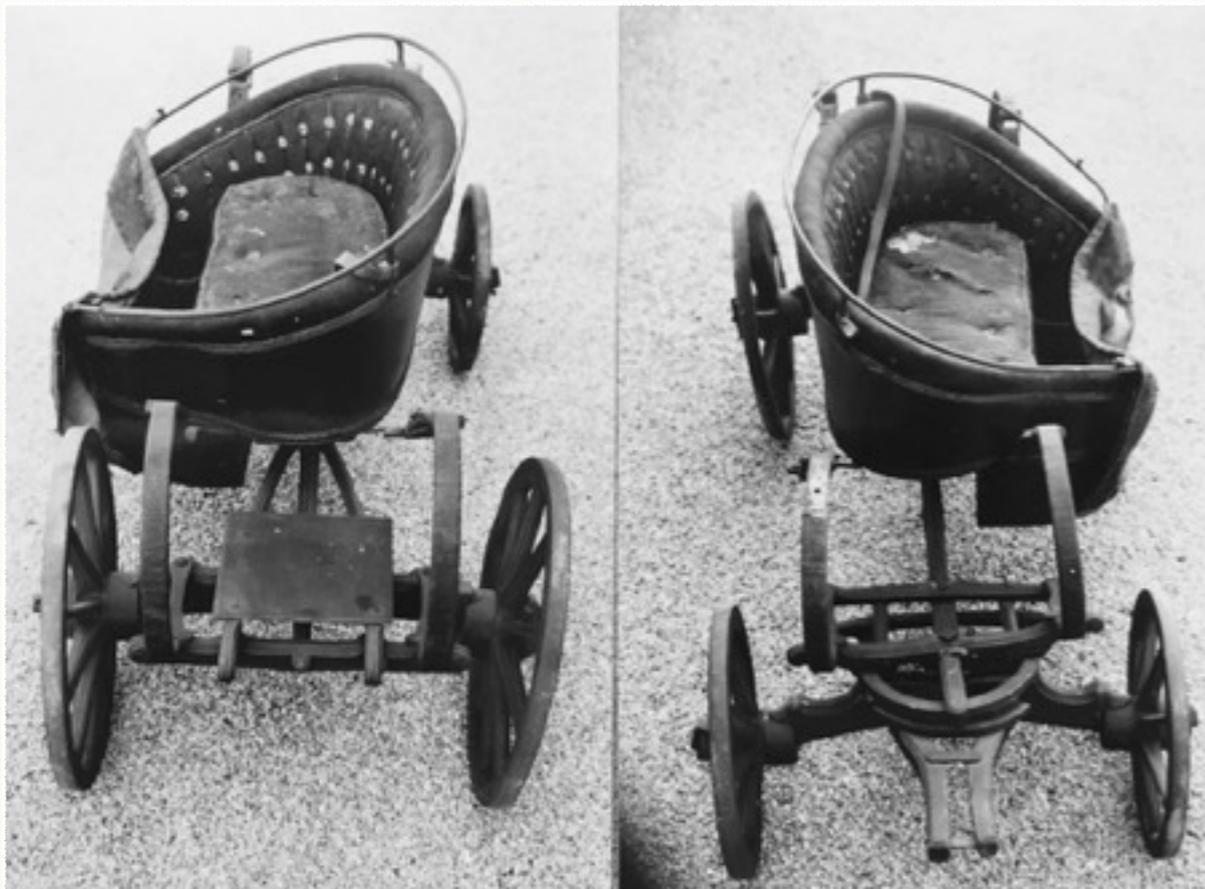


Abb. 20
Kinder-Char-de-côté im Massstab 1:2 mit C-Federn (Typ C) aus Frankreich der Zeit um 1830.
(Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim)

Ein Unikum ist der Kinder-Char-de-côté von Abb. 20, der genau im Massstab 1:2 gebaut ist. Die Konstruktion ist annähernd identisch mit der des frühen Wagens von Burgdorf, weist aber C-Federn auf. Die sorgfältige Konstruktionsweise dürfte auf einen erfahrenen Wagner zurück gehen, der auch Char-de-côté in Originalgrösse gebaut hat. Die beiden Detailaufnahmen links unten zeigen das Gepäckbrett über dem gegabeltem Langbaum links und das Vordergestell mit Drehkranz rechts. Unter dem Sitzpolster ist ein „Keller“ genanntes Staufach mit Deckel angebracht.

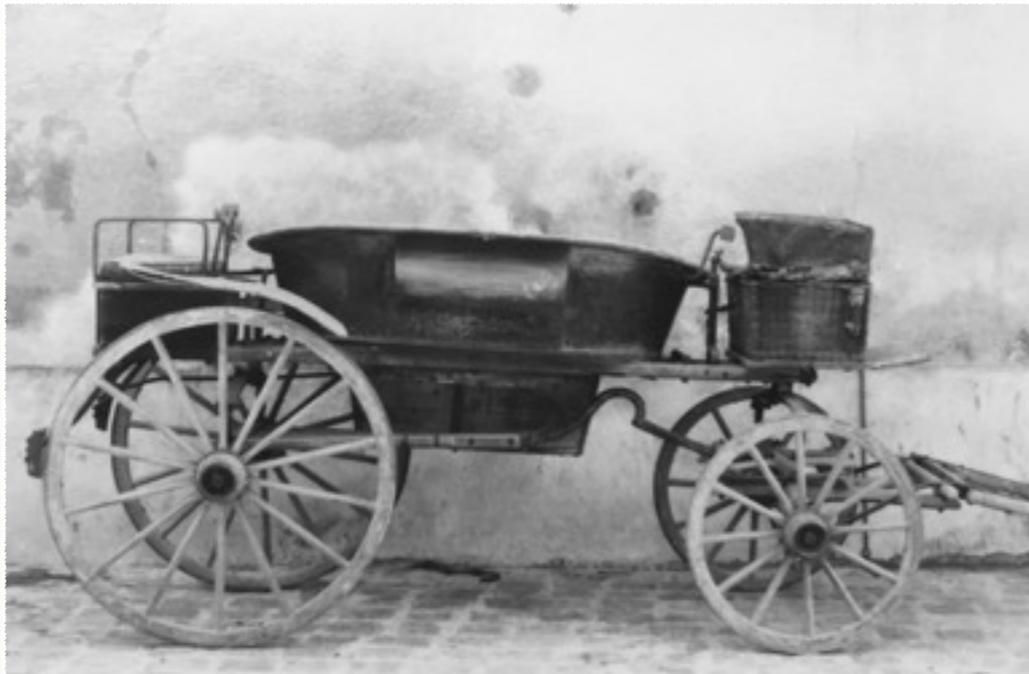


Abb. 21

Französischer Char-de-côté aus der Mitte des 19. Jahrhunderts. Der offene Wagen mit Querfederung weist hinten einen jüngeren Zusatzsitz auf einer Gepäckkiste auf (vgl. die schriftliche Quelle von 1835), vorne einen originalen Bocksitz auf geflochtenem Unterbau. In der Rückansicht ist das an diesem Wagentyp oft vorkommende Staufach namens Trommel sichtbar. Der Wagenkasten kann bereits mit einer Türe geschlossen werden und weist eine mechanische Bremse auf. Das Gestell weist einen Schwanenhals-Langbaum auf, wie bei einigen französischen Wagen üblich (vgl. Abb. 23 oben).

(Privatbesitz)



Abb. 22

Ähnlicher Wagen wie links aus Oberdiessbach BE im Emmental. Hier ist am Vordergrund deutlich die neuere Federungsart mit einem querliegenden Paket von Stahlfedern zu sehen, auf dem die Schweller aufliegen.

(Privatbesitz)



Abb. 23
Früher, ungefederter Char-de-côté mit doppeltem Schwanenhals-Langbaum (Typ D) und seltenes Modell mit C-Federn (Typ C), beide aus Frankreich.
(Sammlung André Becker, Belgien)



Abb. 24
Französischer Char-de-côté mit festem Bock der Familie de La Rochejacquelin.
(Musée de la Voiture et du Tourisme in Compiègne F)

Einige Merkmale des im Lauf des 19. Jahrhunderts üblicher werdenden Char-de-côté -Typus sind an dem im Museum von Compiègne erhaltenen Wagen mit hohem Bocksitz vorne, abnehmbarem Koffer hinten und vollkommen verschliessbarem Kasten vereint. Er stammt wohl aus der Zeit um 1840/50 und dürfte aus dem französischen Jura kommen. Ungewöhnlich ist die verspielte Form des Bocks mit den Zierjalousien.

Im bernischen Emmental haben sich mehrere Char-de-côté erhalten, die als Privatfahrzeuge auf grossen Höfen gedient hatten. Dazu gehört der hier wiedergegebene Wagen, der häufig von innen gefahren worden sein muss, weist doch das abnehmbare Lederdeck auf der Vorderseite einen sogenannten Vorfall auf.



Abb. 25
Einfacher Char-de-côté aus Dürrenroth BE im Emmental. Der ohne Bock ausgestattete Wagen wurde von innen gefahren. Deshalb ist der Bremswirbel in der Nähe des Kastens angebracht.
(Foto Autor)



Abb. 26
Seitlich und hinten geschlossener Char-de-côté aus Dürrenroth BE. Der Wagen wurde von innen gefahren, deshalb weist die vorne verglaste Front des Aufbaus ein Schiebefenster auf, durch das in geöffnetem Zustand die Leinen geführt und durch das der Bremswirbel bedient werden konnten.
(Privatbesitz)



Abb. 27
Geschlossener Char-de-côté vom Typ E aus Môtier NE mit fest montiertem Bock.
(Musée régional du Val-de-Travers in Môtiers)

Auf den folgenden Abbildungen werden Vertreter des Char-de-côté mit festem, verglasten Aufbau des jüngsten Typs vorgestellt. Nach ihrer Ausstattung zu schliessen, werden sie wohl bereits wie städtische Luxuswagen benützt worden sein. Allerdings ist der Kasten vorne meistens zum Öffnen eingerichtet, weshalb solche Wagen nicht nur vom Bock aus durch einen Kutscher gefahren wurden, sondern auch von der im Innern sitzenden Herrschaft. Alle diese Wagen weisen eine einfache Querfederung und Schmier- oder Halbpatentachsen auf. Solche Wagen sind wohl noch im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts neu gebaut worden.



Abb. 28
Geschlossener Char-de-côté mit Patentachsen. Die Türe weist im oberen Bereich ein Fenster auf, dass in den Türschacht geschoben werden kann, wie das bei geschlossenen Luxuswagen des 19. Jahrhunderts üblich war.
(Verkehrshaus der Schweiz in Luzern)



Abb. 29
Geschlossener Char-de-côté mit festem Bock. Der vordere Kastenbereich weist mit der Türe eine Vorwölbung auf, die mehr Beinfreiheit im Inneren ergibt.
(Kutschensammlung Robert Sallmann, Amriswil TG)



Abb. 30
Geschlossener Char-de-côté mit luxuriös ausgestaffiertem Interieur (ergänzt) aus der Umgebung der Stadt Fribourg FR. Der Wagen des Typs E weist insgesamt sechs verglaste Fenster auf.
(Privatbesitz)

5. Der Char-de-côté der Schweizer Post

Die 1849 etablierte Schweizer Post übernahm zunächst regionale Wagentypen der alten Kantonalposten und liess danach neue Wagen bauen, die an die Bedürfnisse der verschiedenen Kantone angepasst waren. Dazu gehörte auch der Char-de-côté vor allem im Jura, zumal die Strassenbreiten dort längere Zeit andere Luxuswagen nicht zuliessen. Für den Kanton Neuenburg kann ein solcher Einzelnachweis erbracht werden. In der Zustandsbeschreibung der kantonalen Postwagen von 1849 heisst es:

„Die hiesigen Postfuhrwerke sind ohne Ausnahme gut beschaffen & sorgfältig unterhalten, mehrere derselben aber von ganz eigenthümlicher Façon & Construction. Die vorzugsweise verwendeten s.g. Char à banc od. Char de Côté zu 5 & 6 Passagierplätzen, welche sich zwar für die schmalen Strassen am Jura Gebirge vorzüglich eignen sollen, sind die Reisenden sehr unbequem & im Platz sehr beengt“.

Solche Wagen sind offenbar bald durch kleinere Char-de-côté ersetzt worden. Bereits am 15. Oktober 1849 wurden von der neuen eidgenössischen Post neben anderen Wagen „drei einspännige Char-à-Bancs mit 3 Plätzen und 1 Postillonsitz“ ausgeschrieben. In der „Instruktion für die Postpferdehalter“ vom 20. 3.1850 ist folgendes festgehalten:

„Für leichte Cabriolets oder Chars de côte von 2 bis 3 Plätzen wird 1 Pferd, für Wagen zu 4 Plätzen werden 2 Pferde, für sechsplätzig Wagen 2 bis 3 Pferde ...“

Laut diesem Text ist anzunehmen, dass die Post zu Beginn die alten, grossen Char-de-côté weiterhin als Kurswagen benutzte. Im gleichen Reglement wird derselbe Wagentyp, hier wieder „Char-a-banc“ genannt, auch als Beiwagen-Fahrzeug aufgeführt. Im Museum für Kommunikation in Bern haben sich die beiden in Abb. 29/31 reproduzierten Pläne von Char-de-côté erhalten. Der untere Plan stellt einen fest gedeckten Wagen mit aufrollbaren Ledervorhängen für die Fenster vorne und hinten vor. Das Schnittbild zeigt die Konstruktionsweise mit der Querfederung. Dieses Prinzip weisen sämtliche Post-Char-de-côté auf. Alle Wagen, für die konkrete Hinweise vorliegen, sind ebenfalls gedeckt und mit einer Bremse ausgerüstet. Zur Standardausrüstung gehört vorne ein fester Bock und hinten eine geräumige Kiste. Beim Wagen von Abb. 27 sind die Kastenöffnungen vorne und hinten mit verglasten Rahmen geschlossen. Mit den

geschweiften Kotflügeln, der Hebelbremse und anderen Details erinnert dieses Fahrzeug an einen luxuriösen Privatwagen.

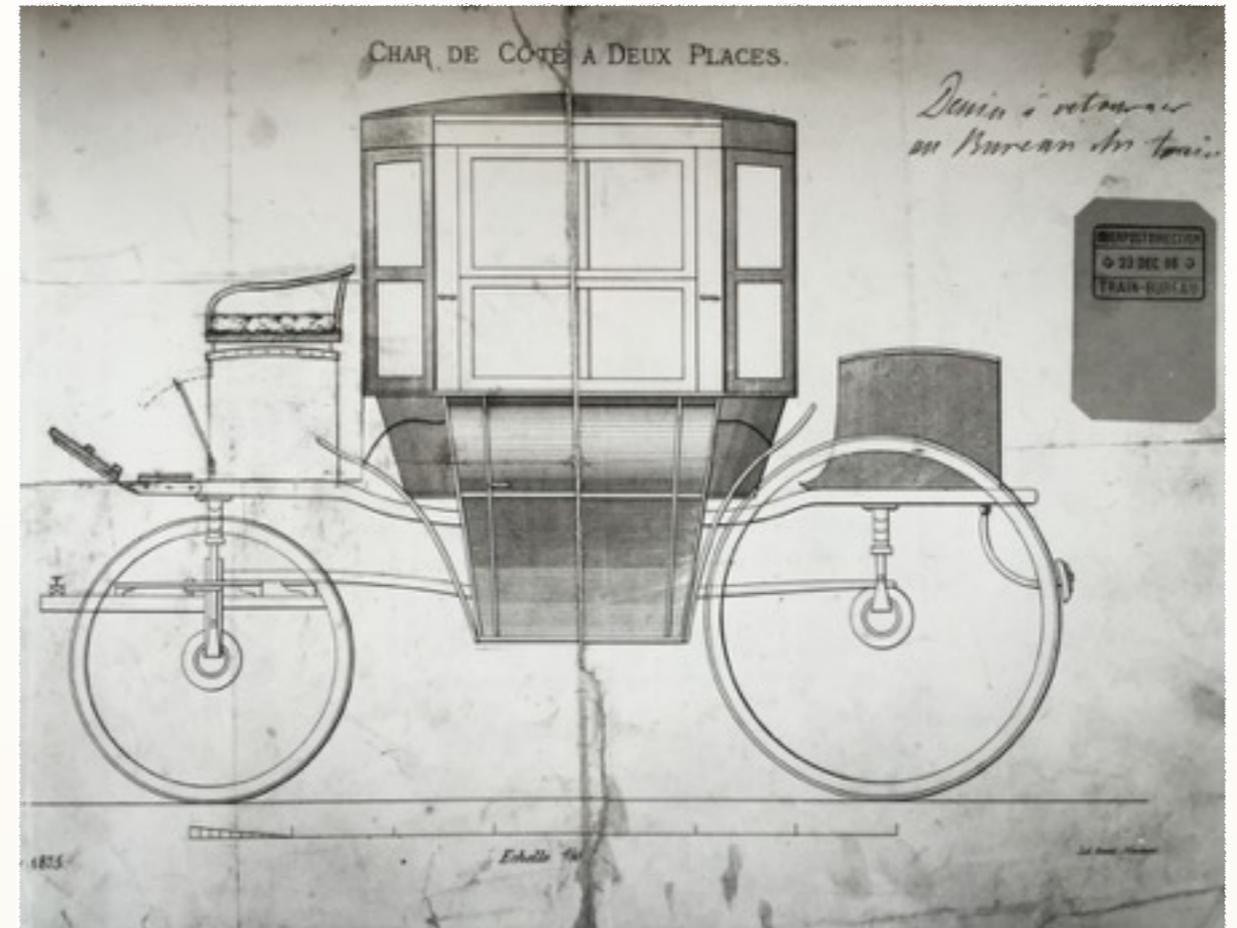


Abb. 31
Konstruktionsplan der Schweizer Post von 1875 für einen Char-de-côté mit ganz verglaster Front.
(Lithographie von Sorel im Museum für Kommunikation in Bern)

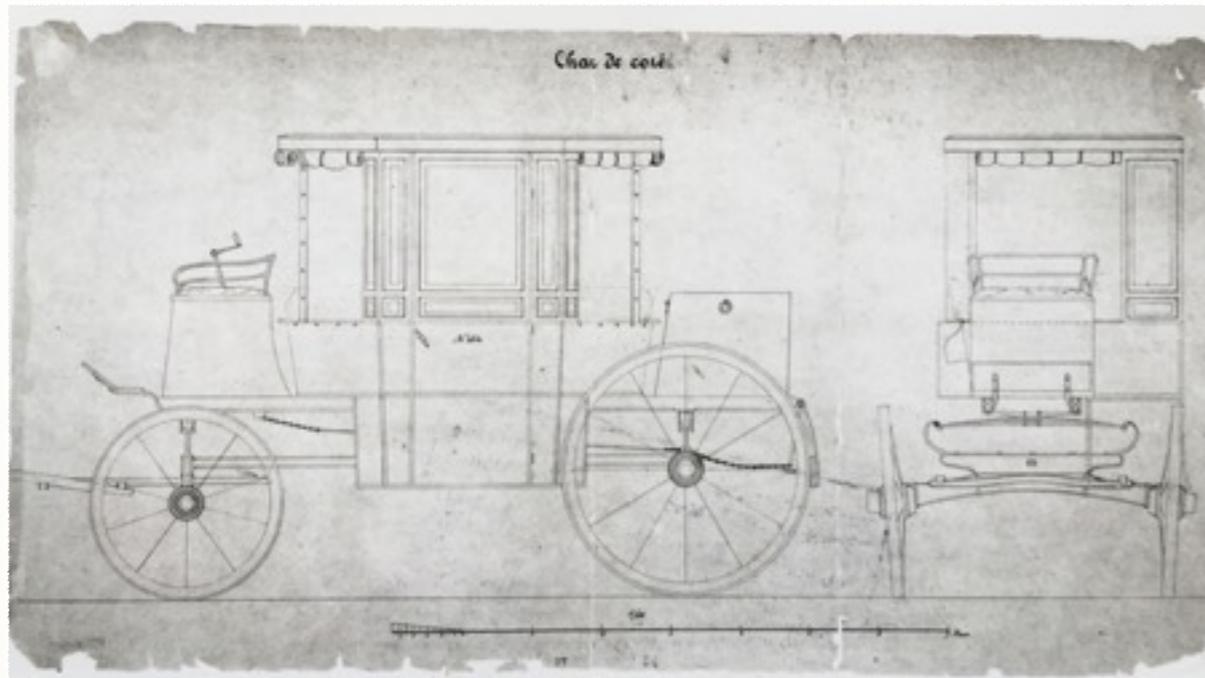


Abb. 32
Konstruktionsplan der Schweizer Post von 1886 für einen Char-de-côté mit ver-
glaster Front und seitlichen Ledervorhängen.
(Museum für Kommunikation in Bern)



Abb. 33
Char-de-côté der Schweizer Post mit festem Dachaufbau.
(Historisches Museum Basel)

Von den sicher einstmals recht zahlreichen Post-Char-de-côté haben sich nur zwei Exemplare erhalten. Der hier wiedergegebene Wagen war vermutlich im Jura eingesetzt, gibt doch ein Schriftzug in der Packkiste Auskunft über einen 1901 in Balsthal ausgeführten Neuanstrich.



Abb. 34
Dreiplätziger Char-de-côté der Schweizer Post mit festem Dachaufbau. Gemäss den Nachweisakten des Schweizerischen Landesmuseums stammt der Wagen von der Postdirektion Neuenburg. Dieser Wagen ist sehr robust gebaut. Der dreiplätzige Kasten weist seitlich, vorne und hinten Fenster auf. Innen und aussen ist er im Originalzustand erhalten.
(Schweizerisches Landesmuseum Zürich)

6. Benutzer, Typen und Verbreitung

Wer waren die Eigentümer und Benutzer der Char-de-côté? Neben der Post dürften die privaten Fuhrhalter am häufigsten Besitzer von Char-de-côté gewesen sein. Auf diese beziehen sich zahlreiche Hinweise in Reisehandbüchern.

In bestimmten Regionen der Schweiz, vor allem im Emmental, wurden diese „Schärebangg“ auch als Privatfahrzeuge geschätzt. Unter vermögenden Bauern wurden sie zu einem Statussymbol, worauf sich beim Emmentaler Pfarrer Albert Bitzius, alias Jeremias Gotthelf, einige Hinweise finden lassen. Diese Bauernwagen dürften vor allem vom Innern aus, also ohne Kutscher, gefahren worden sein.

Die mit einem Bock ausgerüsteten, luxuriösen Wagen, welche nicht aus Fuhrhaltereien stammen, gehörten wohl zumeist gehobeneren Familien des schweizerischen Patriziats an. Die oben zitierte Passage aus R. von Tavel ist hier ein Indiz. Die reiche Innenausstattung einiger später Wagen erinnert an die Ausstaffierung von Stadtcoupés, weshalb zu vermuten ist, dass solche Wagen zuletzt ähnlichen Zwecken gedient haben. Noch heute wird im Schloss Oberdiessbach bei Kiesen von der Besitzerfamilie von Wattenwyl ein Char-de-côté gehütet und gepflegt.

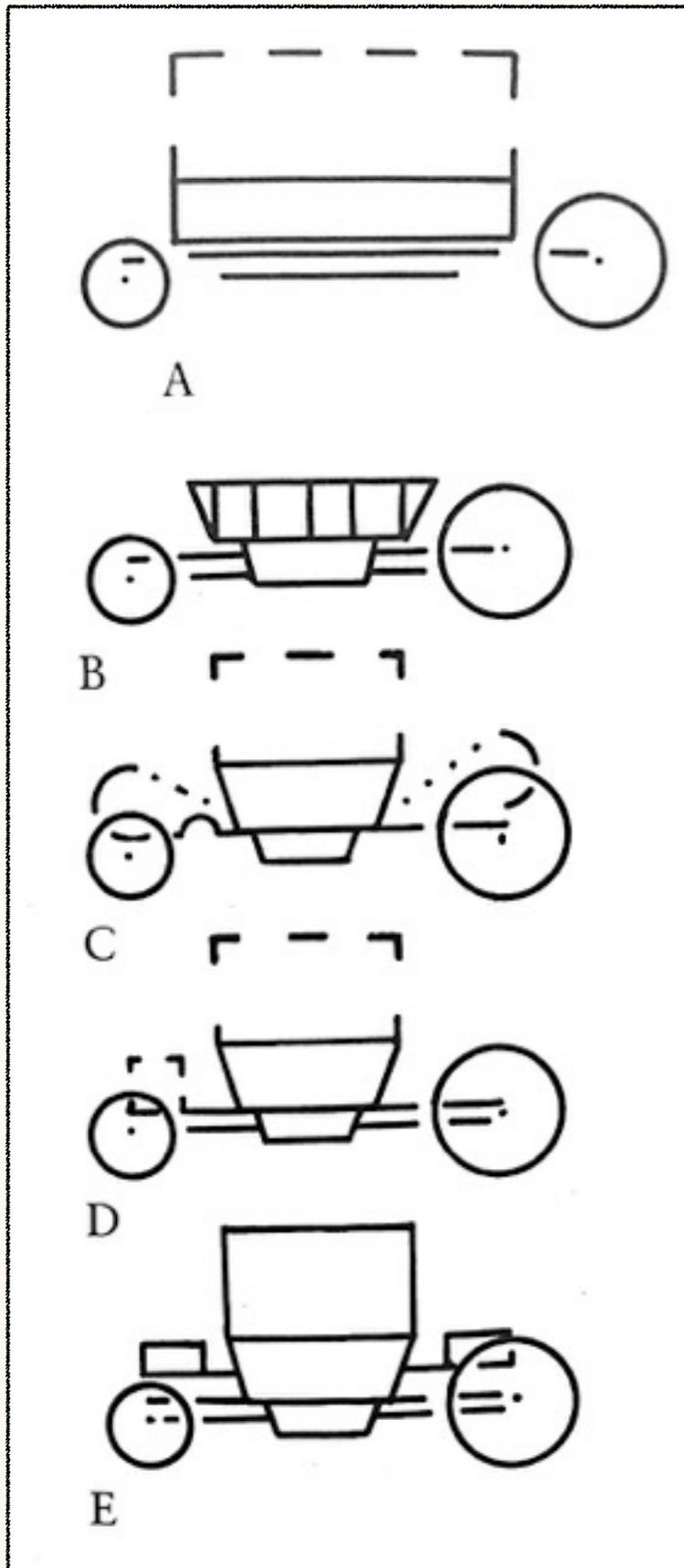
In der heute noch erfassbaren, gut zweihundertjährigen Geschichte des Char-de-côté war dieser typisch schweizerische Wagen einem markanten Wandel unterworfen, die im 18. Jahrhundert mit dem offenen langen, von Ochsen gezogenen Bankwagen begann und beim kürzeren reich ausgestatteten, fest gedeckten Luxuswagen endete.

Die Entwicklung des Char-de-côté ging vom langen und schweren Wagen in der Konstruktionsart von Transportfuhrwerken mit einfachem Brett als Sitzgelegenheit zum leichter gebauten, kürzeren Wagen mit mehr Komfort für die Mitfahrenden. Dazu trugen die Schwellerfederung und zusätzliche Metallfederung sowie die Ausstattung mit bequemen Sitzpolstern bei. Aus dem einfachen Dach mit Leder- oder Leinwandvorhängen über dem Kasten entwickelte sich ein Wagen mit festem, verglastem Aufbau und Türe. Als Ausflugs- und Reisewagen wurden das Innere vermehrt mit Taschen und Staufächern ausgestattet („Trommel“ in der Rückwand, „Keller“ unter dem Sitz, Bockkiste und oft auch hintere Gepäckkiste). Zur besseren Ausrüstung gehörten im Laufe der Zeit Drehkränze statt Reibschritlenkung, mechanische Bremsen und Laternen.

Das gemeinsame Merkmal aller Typen blieb das lange Gestell mit Langbaum und tief gesetztem, seitlichem Kasten und vor allem die dadurch mögliche schmale Spur.



Abb. 35
Char-de-côté aus altem Familienbesitz der Berner Familie von Wattenwyl auf Schloss Oberdiessbach. Das Fahrzeug wurde noch im frühen 20. Jahrhundert benutzt.



Zusammenfassend machte der Char-de-côté folgende Entwicklung durch, wobei die verschiedenen Typen fließend ineinander übergingen, wie schon in Kapitel 1 erwähnt. Elemente des einen Typs wurden beim anderen integriert und die verschiedenen Typen wurden zeitlich parallel gebaut und benützt:

A Langer ungefederter Bankwagen (Abb. 4)

Schwerpunkt spätes 18. Jahrhundert: Massive, schwere und ungefederte Wagenkonstruktionen für schlechte Strassen und Ochsenzug in Anlehnung an die „Wurst“ genannten Wagen. Das Sitzbrett ruht hinten direkt auf dem Achsstock, vorne auf dem Drehschemel der Reibscheitelenkung. Teilweise mit aufgestecktem Dach. Seitlich angehängtes Fussbrett, drei- oder mehrplätzig. Variante mit zwei Längsbänken Rücken an Rücken.

B Offener Wagen mit Sitztrog auf Schwellern (Abb. 2, 11 und 19)

Ab der Zeit um 1800: Leichter und kürzerer Wagen mit „Sitztrog“ für zwei bis drei Personen. Der offene Kasten liegt federnden Längsholmen auf und kann mit einem Steckdach und Ledervorhängen versehen sein. In der Regel ohne Bremsmechanik, aber mit Radschuh. Oft ohne Bock und Gepäckkiste. Gewicht 200 bis 300 kg. Einstieg mit vorhängbarem Leder-schurz. Teilweise Langbaum mit Schwanenhals. Das Zugtier ist meistens ein Pferd, seltener sind zwei Pferde oder Maultiere. Oft wird das Gespann noch vom Sattel aus gefahren.

C Gedeckter Wagen mit C-Federn (Abb. 1, 20 und 23 unten)

Ab dem frühen 19. Jahrhundert: Parallel zum Typ B kommen Varianten mit einem fest montierten Verdeck aus Leinwand oder Leder als Sonnen- und Regenschutz auf, die seitlich mit Vorhängen geschlossen werden können. Einige Wagen hängen in C-Federn (statt Schwellerfederung). Teilweise Langbaum mit Schwanenhals, vorwiegend im französischen Jura.

D Gedeckter Wagen mit Druckfedern und Kutschbock (Abb. 12, 15 und 35)

Hälfte des 19. Jahrhunderts und Folgezeit: Komfortabel ausgestatteter Kasten. Vorne meist mit den Schwellern aufgesetzte, abnehmbare Bockkiste für den Kutscher oder von innen gefahren. Der Einstieg in den Kasten zunehmend mit Türe versehen. Der Wagenkasten liegt weiterhin federnden Schwellern auf, die neu durch Eisenfedern zusätzlich abgedefert sind (meist einfache Traversfederung). In der Regel gerader Langbaum.

E Wagen mit festem Aufbau (Abb. 14, 27, 29 und 30)

Schwerpunkt in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts: Kasten mit festem Aufbau und seitlichen Fenstern, Türe mit verglastem Oberteil. Rückwärtiges Kastenoberteil mit Leder geschlossen. Innen reich ausgestattet mit verschiedenen Taschen. Türseitig oft hintere Kotflügel aus Eisenblech. Gestell mit geradem Langbaum. An erhaltenen Wagen bisher nur Traversfederung nachgewiesen. In einem Fall Patentachsen belegt, sonst Schmier- oder Halbpatentachsen. In der Regel mit Bock und Bremsmechanik. Bock teilweise noch abnehmbar und auch von innen zu fahren mit entsprechender Öffnung an der Vorderseite des Kastens.

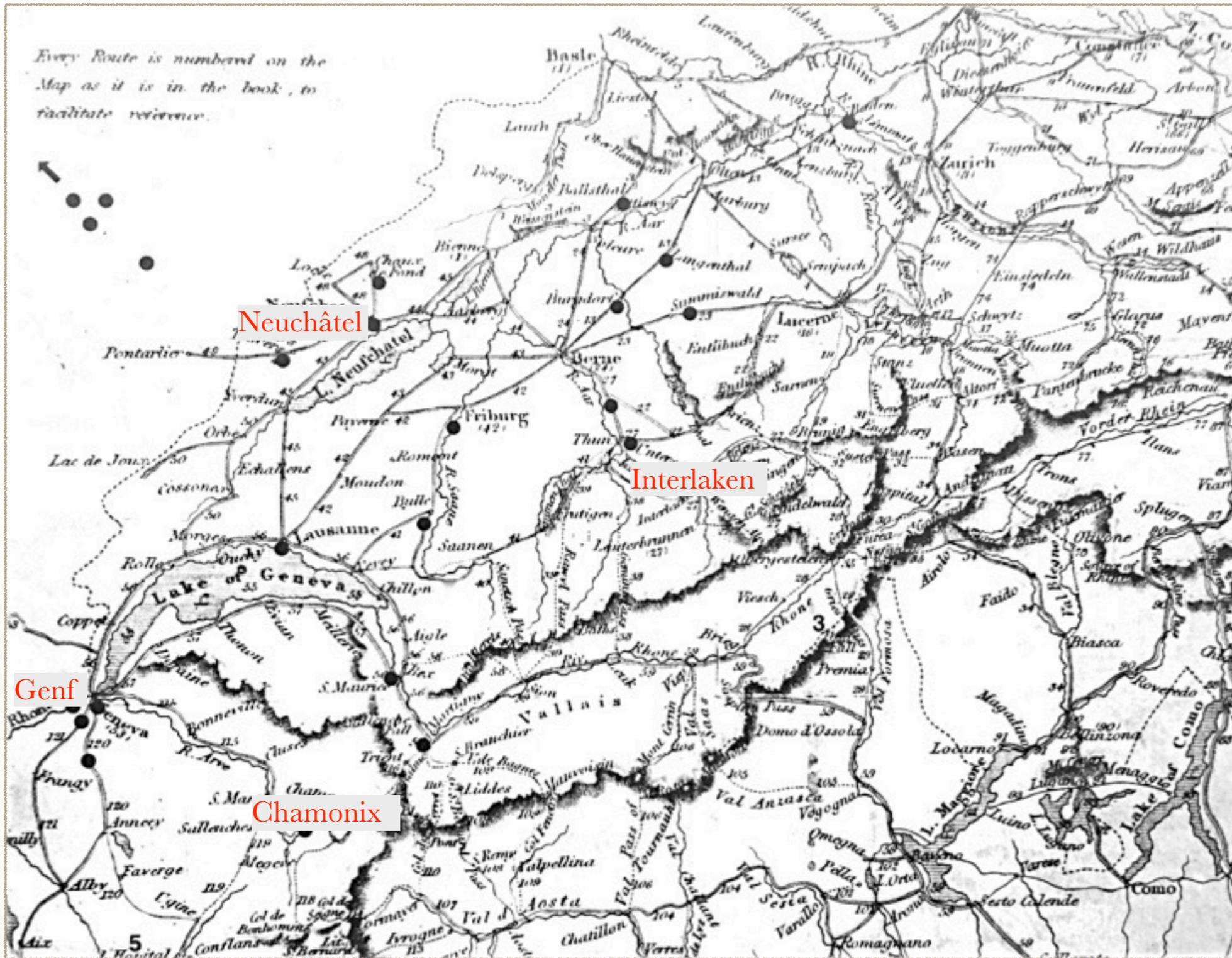


Abb. 36
 Karte aus Murrays Reisehandbuch von 1838 mit den verschiedenen Strassenkategorien (vgl. nächste Seite). Darin sind mit Punkten die ermittelten Hinweise auf erhaltene Char-de-côté eingezeichnet und in Rot beliebte Ausgangspunkte für Bergfahrten mit dem Char-de-côté.

Die Karte auf Abbildung 36 zeigt geographische Verbreitung des Char-de-côté. Die Vorlage geht auf Murrays Reisehandbuch von 1838 zurück. Dank der schmalen Spur des Char-de-côté war das Befahren der alten engen Strassen möglich, wie sie in der Schweiz des 19. Jahrhunderts noch in einigen Regionen anzutreffen waren. Murray unterscheidet in seinem Führer fünf Kategorien von Strassen:

- Post Road und Carriage Road: Fahrstrassen für eine Spur von ca. 1.40 m.
- Char Road: nur von Char-de-côté und frühen Bernerwagen passierbare Strassen mit einer Spur um 1.20 m.
- Mule Road: Säumerwege.
- Footpath: schmale Fusswege.

Auf der Karte sind die „Char Roads“, die schmäler als die „Post Roads“ und „Carriage Roads“ waren, mit einfachen Linien eingezeichnet. Nun versteht aber Murray laut seiner Definition unter „char“ sowohl den Char-de-côté wie eine „grössere Version“, den frühen Bernerwagen. Jedenfalls geht aus der Karte Murrays deutlich hervor, dass die schmalen „Char Roads“ im alpinen Gebiet lagen, vom Kanton Appenzell im Osten bis zum Genfersee im Westen und im Süden bis nach Savoyen und ins Piemont. Im Jura sind die Nebenstrassen nicht eingezeichnet, weil Murray dazu keinen Reisebeschrieb gibt; darum fehlen präzisere Angaben für die Region, die für das hier behandelte Thema auch von Interesse wären.

Auf derselben Karte habe ich die sicheren oder vermutlichen Herkunftsorte von Char-de-côté markiert. Neben zwei Belegen im Wallis ergeben diese Punkte ein lang gestrecktes Feld von Baden im Westen bis Genf im Osten. In der Stadt Genf gehörte der Char-de-côté im 18. Jahrhundert zum gewohnten Stadtbild.

Die Analyse der schriftlichen Quellen zeigt, dass der Char-de-côté zuerst für den Jura beschrieben wird und erst ab 1787 auch für die Gegend südlich von Genf. Daraus ist zu schliessen, dass die Erfindung dieses Wagentyps im Jura erfolgte und sich dann über Genf auf das französische Savoyen mit der beliebten Route zum Fusse des Mont Blanc weiter ausdehnte (vgl. den Kommentar zu der schriftlichen Quelle von 1787). Die Ausdehnung ins Berner Oberland und ins Emmental dürfte nach den Quellen erst im frühen 19. Jahrhundert erfolgt sein.

Da zahlreiche Hinweise nicht genau zu lokalisieren und die Daten sehr unvollständig sind, kann keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit erhoben werden. Immerhin zeigt diese Karte, dass der Char-de-côté in weiten Teilen der westlichen Schweiz, im angrenzenden Frankreich und wohl auch in Italien

gebräuchlich war, während für die Ostschweiz und Graubünden bisher Hinweise fehlen. Die Konzentration im Emmental, ist wohl vorwiegend als Rückzugsgebiet einzustufen, wo sich aus bestimmten Gründen (Statussymbol, schmale Strassen mit starken Steigungen usw.) dieser Wagentyp relativ lange halten konnte. In der Ostschweiz und im Kanton Bern habe ich auch leichte Schlitten mit seitlichem Sitz angetroffen, die teilweise „Schärebangg“-Schlitten, in der Ostschweiz eher „Sackschlitten“ genannt werden.

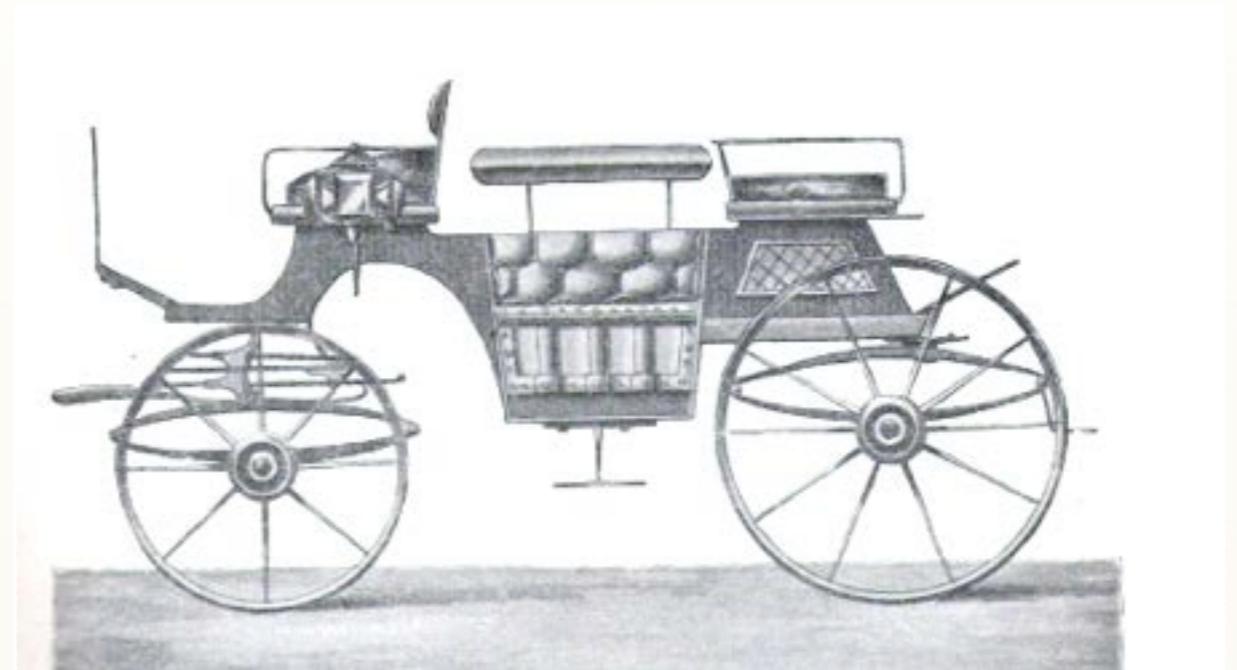


Abb. 37
Späte schematische Zeichnung eines Char-de-côté mit Bocksitz und hinterem Dienersitz.

Eines der jüngsten schriftlichen Zeugnisse bezieht sich auf einen Arztwagen. In der Erinnerungsschrift an Dr. J.A. Minnich (1801-1885) von Baden heisst es: „Wer erinnert sich nicht des pflichtgetreuen Arztes, wie er, als vorzüglicher Reiter und Fahrer, seinen zahlreichen Patienten in Stadt und Dörfern nachreiste und auf dem historisch gewordenen Char à banc die steilen Karrwege unserer Berghöfe hinaufkraxelte?“

Dieser Wagen hat sich erhalten. Bei diesem leichten Exemplar, das von innen gefahren wurde, dürfte es sich um einen der am längsten benutzten Char-de-côté der Schweiz handeln. Das Fahrzeug weist deutliche Abnutzungsspuren auf und scheint schon um 1900 als historische Rarität gegolten zu haben; es wurde dem Landesmuseum übergeben, wo es heute noch aufbewahrt wird.



Abb. 38
Char-de-côté des Badener Arztes J.A. Minnich.
(Schweizerisches Landesmuseum Zürich)

In verschiedenen Museen und Sammlungen stehen heute, wie oben schon angeführt, verschiedene Char-de-côté aus der Schweiz und Frankreich. Dazu kommen die folgenden Wagen, die den offenen Typ, den mit verglastem Aufbau und den nur mit Dach und Vorhängen vertreten. Leider wurden gewisse historische Fahrzeuge teilweise stark restauriert, wie die folgenden beiden Bilder zeigen.



Abb. 39
Offener Char-de-côté im Muzeum Galowice in Polen.



Abb. 40
Geschlossener Char-de-côté, ehemals der Familie Burnand, im Musée du Vieux-Moudon in Moudon VD.



Abb. 41
Gut erhaltener Char-de-côté im Württembergischen Landesmuseum in Stuttgart.
(Foto Hans Paggen, Eupen)

Literatur

Bickes 1833

Friedrich Adolph Bickes, Anleitung zur Kenntnis und richtigen Beurtheilung aller Arten von Equipagen
1833 (zweite Auflage)

Furger 1993

Andres Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz - Vom Streitwagen zum Stadtcoupe
1993

Ginzrot 1830 (Band 2)

Johann Christian Ginzrot, Die Wägen und Fahrwerke der verschiedenen Völker des Mittelalters und der Kutschen-Bau neuester Zeiten nebst der Bespannung.
(Faksimile-Ausgabe des Olms-Verlages in der Reihe „Documenta Hippologica“ 1979)

Murray 1838

John Murray, Murray's Handbook for Travelling in Switzerland“
Benützt wurde die Ausgabe von 1838

Schlup 1984

Michel Schlup, Au Temps des Coches et Diligences
1984

E-Papers zum Thema Kutschen unter academia.edu von Andres Furger:

Von der Chaise zum Cabriolet - Die Basler Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe
(2014)

Der gefederte keltische Wagen und seine kulturgeschichtliche Einordnung
(2015)

Kutschenzeichnungen des frühen 19. Jahrhunderts
(2015)

Fahrpferde Europas - Von der Antike bis Heute
(2015)

Leiterwagen - Stuhlwagen - Bernerwagen
(2015)

Zusammenfassung

Der Char-de-côté war mit der seitlich auf das schmale Gestell gesetzten Bank eine schweizerische Schöpfung. Dieses vor allem in der französischsprachigen Westschweiz verbreitete Fahrzeugmodell hiess im älteren Sprachgebrauch auch Char-à-côté oder häufiger Char-à-banc/Char à banc(s) und wurde auf deutsch meist Bankwagen genannt. Als die Schweiz mit Alpen und Jura um 1800 zu einer beliebten Reisedestination wurde, mussten die Touristen am Fuss der Berge mit den dort schmaler werdenden Strassen auf die üblichen bequemen Kutschen verzichten und auf leichtere und schmalere Fahrzeuge der örtlichen Fuhrhalter umsteigen. Das war - neben dem Char-à-bancs mit Querbänken - vor allem der Char-de-côté mit seiner Längsbank.

Das Gestell des Char-de-côté entstand im 18. Jahrhundert wohl auf der Grundlage von einfachen Lastfuhrwerken wie dem Leiterwagen und übernahm gleichzeitig Elemente der damals gebräuchlichen Jagdwurst. Den ausgewerteten Quellen gemäss entstand dieses Wagenmodell, das wiederholt als „nationale“ Kutsche der Schweiz beschrieben wurde, im Jura und verbreitete sich dann auf die ganze Westschweiz und die Alpenregion nahe Genf sowie auf das angrenzende Piemont. Parallel dazu weitete sich das Verbreitungsgebiet auf die Region um Bern und das Berner Oberland aus. Die Typenvariation reichte im 19. Jahrhundert vom einfachen offenen Wagen bis hin zum luxuriös ausgestatteten Fahrzeug mit verglastem Aufbau. Vor allem im schweizerischen Emmental wurde der Char-de-côté auch als Privatfahrzeug auf grossen Höfen bis in die Zeit um 1900 benutzt. Von diesem Wagenmodell haben sich wenig mehr als 40 Exemplare erhalten, von denen hier die meisten abgebildet und beschrieben werden.

Andres Furger

Der 1948 geborene Schweizer Archäologe und Kulturhistoriker studierte in Basel Ur- und Frühgeschichte, Anthropologie und Geschichte. Nach seiner Tätigkeit am Historischen Museum Basel leitete er von Zürich aus die schweizerischen Nationalmuseen von 1986 bis 2006 und danach bis 2015 die Nestlé-Stiftung Alimentarium in Vevey. Als Forscher und Autor widmet er sich vor allem der spätkeltisch-frührömischen Übergangszeit und seinem zweiten Forschungsschwerpunkt, Pferde, Wagen und Schlitten von der Antike bis in die Neuzeit.

www.andresfurger.ch

andresfurger@gmail.com

Nachträge vom 14. 3. 2021

In den letzten Jahren wurden rund zehn weitere erhaltene Exemplare vom Typ Char-de-côté bekannt, die im Folgenden vorgestellt werden. Dazu kommen neu gefundene schriftliche Quellen, die dank der zunehmenden Digitalisierung von Büchern und Zeitschriften des 18. und 19. Jahrhunderts zugänglich werden. Besonders interessant sind die zwei neu entdeckten bildlichen Zeugnisse, wie sie auf dieser Doppelseite reproduziert sind. Diese Zeugnisse bestätigen die bisherigen Forschungen und ergänzen sie in einigen Punkten:

- Das Verbreitungsgebiet des Char-de-côté war deutlich grösser als der Kartenausschnitt von Abb. 36, vor allem Richtung Frankreich. Es ging von der Bresse im Westen bis ins Schweizerische Mittelland im Osten und von dort im Süden bis auf die Höhe von Mâcon.
- Das Wagenmodell Char-de-côté war in Frankreich und in ganz Europa bekannt, zumal sogar ein Exemplar in Paris an der Weltausstellung gezeigt wurde (Abb. 44). Erbauer war der renommierte Genfer Sellier-Carriossier Louis Hauck (1829-1884), der sonst Coupés und andere noble Wagen baute. Er stammte nicht zufällig aus Genf; diese Stadt lag im Zentrum des Verbreitungsgebietes dieses Modells, das im 19. Jahrhundert in einem Radius von über 100 km um diese Stadt herum anzutreffen war. Dazu gehörte vor allem auch die Region der Bresse, aus der das Aquarell rechts stammt.
- Das Modell mit festem Kastenaufbau tritt schon recht früh auf, besonders in Frankreich. Dazu gehörte offenbar auch die bevorzugte französische Bauweise mit Schwanenhals-Langbaum aus geschmiedetem Eisen im vorderen Bereich und dem Bocksitz meist auch auf geschmiedeten Stützen.



Abb. 43 (oben)

Landhaus bei Coligny in der Bresse mit einem Char-de-côté Gespann davor. Die Darstellung von 1855 zeigt den offenen Wagen mit Kutschbock und Koffer hinten des Politikers Adrien Le Roy de La Tournelle 1803-1860. Das Aquarell stammt vom Maler Hubert Rohault de Fleury (1828-1910). (Musée de la Voiture et du Tourisme in Compiègne F)

Abb. 42 (links)

Bleistift-Skizze des bekannten deutschen Architekten Karl Friedrich Schinkel. Die Zeichnung dürfte auf der Schweizerreise Schinkels im Jahre 1824 entstanden sein. Die Beischrift „Charaban der Schweiz“ bestätigt die Aussage, dass dieses Wagenmodell im frühen 19. Jahrhundert gemeinhin als schweizerisches Modell galt.

(Kupferstichkabinett der Staatl. Museen zu Berlin)

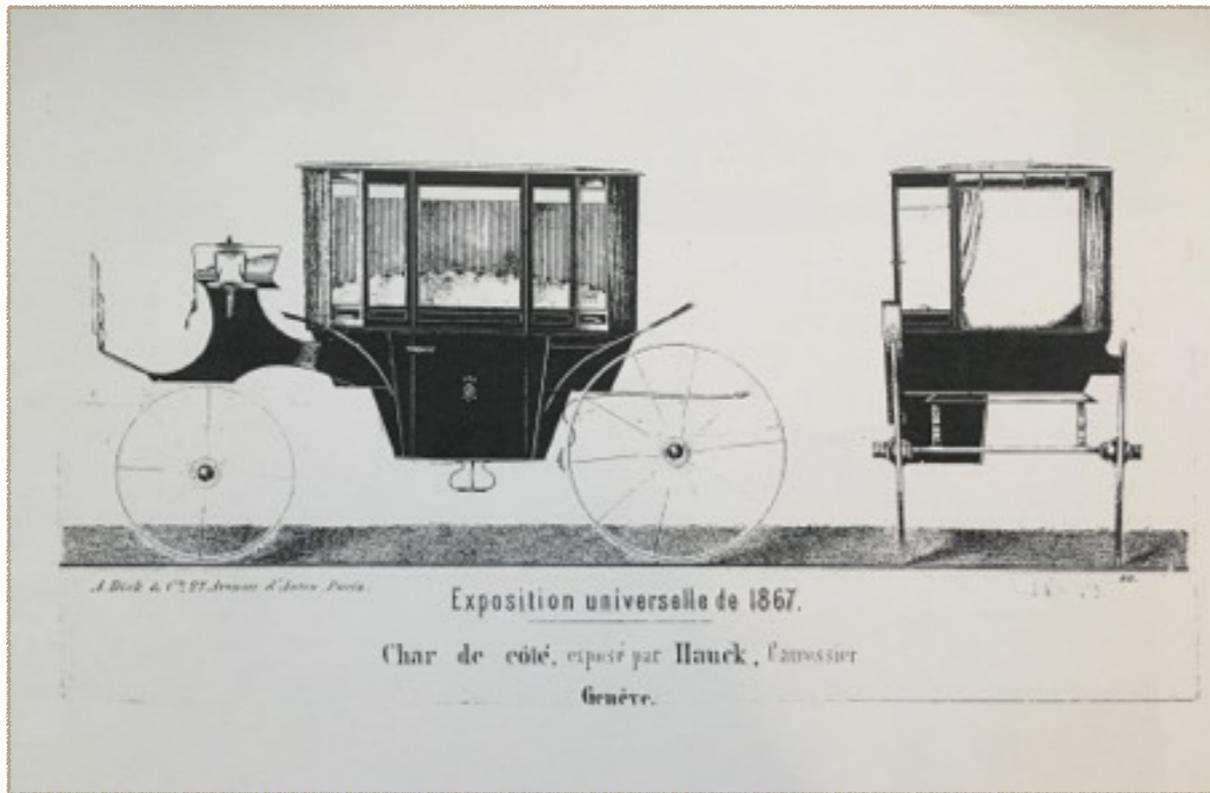


Abb. 44
Geschlossener Wagen von 1867. Dieses von Louis Hauck erbaute Fahrzeug wurde 1867 an der Weltausstellung in Paris ausgestellt! Dieser Schweizer Carrossier wurde dafür mit einer Bronzemedaille ausgezeichnet. Der Kasten mit den fünf Scheiben ist dem des Wagens von Abb. 30 ähnlich. Hier ist indessen der Bock fest mit dem Kasten verbunden. Solche gefederte Wagen boten einen ähnlichen Komfort wie Coupés.
(Druck nach einer Zeichnung von Dick im Musée de la Voiture et du Tourisme in Compiègne F)



Abb. 45
Ähnlicher geschlossener Wagen mit Bockstanz. Die Garnierung des Kastens mit feiner Kapitonierung hat sich bestens erhalten.
(Sammlung Daniel Fuchs in Appenzell)

Die folgenden Schriftzeugnisse ergänzen ähnliche, schon zitierte Reiseberichte. Beide erwähnen über einen Nachteil des seitlich aufgesetzten Kastens und damit den Ausblick auf nur eine Seite der Landschaft. Nach der Quelle unten wurden solche Wagen auch zum selber Fahren vermietet. Jedenfalls beklagte sich der Reisende hier über das unbequeme seitliche Sitzen, wenn man die Leinen selbst in der Hand halten musste. Immerhin scheint der Wagen selbst nicht ganz unbequem gewesen zu sein, wird doch der tiefe Sitzkasten als breiter Fauteuil beschrieben.

Revue germanique Band 53, 1869, 519 zu einer Reise mit Station in Lausanne:

L'été approchait. J'avais à ma disposition un petit *char-de-côté* tel qu'on n'en voit que dans notre pays. C'est une espèce de large fauteuil posé sur le brancard de manière à ce qu'on y entre presque de plain pied. Il est couvert d'un dais et fermé par derrière au moyen de rideaux de cuir. Quelquefois on y ajoute un siège pour le cocher. Mais d'ordinaire, on conduit de l'intérieur, en se tenant de côté dans une position qui n'est pas commode, et qui finit presque toujours par vous donner un torticolis ou un lombago. Un autre des inconvénients de ce genre de véhicule est de ne laisser voir que la moitié du paysage. On raconte qu'un Anglais parti de Genève dans un *char-de-côté* qui tournait le dos au lac, parcourut la rive suisse et la rive savoyarde, et revint à son point de départ sans avoir aperçu le Léman. Quoiqu'il en soit, le *char-de-côté* est *très-bien porté* dans le pays, et on lui trouve des charmes dont je ne m'apercevais guère, moi qui conduisais. Mais je subissais la mode comme les autres; la mode, ce tyran qui n'épargne pas même les républiques!

Alexandre Andryane, Souvenirs de Genève, Band 1, 1839, 257f. zu einer Reise dem Genfersee entlang bei Coppet VD:

Un *oui* de stentor satisfait l'interrogateur, que j'avais rejoint un quart d'heure après. Un char de côté nous attendait, moi quatrième, et, à mon grand effroi, je fus chargé de conduire la pauvre haridelle qui devait nous trainer. Or, savez-vous ce que c'est que le véhicule honoré du nom si pompeux, si sonore de char?... c'est un banc à dossier sur deux traverses et quatre roues, où vous êtes forcé, à moins de vous tordre le cou, de ne regarder, comme le soldat sous les armes, qu'à quelques pas devant vous; de telle sorte que, si vous avez le malheur de tourner le dos à la belle partie de la campagne, vous êtes exposé à une lutte continuelle entre votre curiosité et l'extrême difficulté de la satis-

22.

Digitisiert von Ge

— 258 —

faire. Le pauvre M. de la P*** ne le sut que trop, car le sort voulut que son visage peu gracieux fût précisément dirigé vers le Jura, tandis qu'il avait derrière lui le Mont-Blanc. Quelle stupide, quelle exécration invention! s'écriait-il à chaque instant, en s'efforçant de détourner la tête pour jouir de la perspective des Alpes; ne dirait-on pas, en vérité, que c'est une découverte de ces spéculateurs genevois, pour ne donner qu'à demi et en détail la vue de leur admirable pays?... Et, partant de là pour récapituler tous ses griefs contre les compatriotes de Rousseau, il ne cessa de donner un libre cours à son humeur caustique, jusqu'au moment où nous nous arrêtâmes à l'auberge de Coppet.



Abb. 46
Früher offener Wagen, stark restauriert und neu gepolstert.
(Sammlung Wührmann, ex Sammlung Gloria Austin, USA)



Abb. 47
Schweizerischer Wagen mit Lederverdeck in guter Erhaltung.
(Sammlung Andreas Hagen im Kutschenmuseum von Franz Knüsel in Rothenburg LU)



Abb. 49 (oben)
Ähnlicher Wagen wie links im Mecklenburgischen Kutschenmuseum als Restaurierungsprojekt



Abb. 48 (links)
Dokumentarische Fotografie eines vermutlich nicht erhaltenen, französischen Char-de-côtés mit hinterer Federung (Bocksitz fehlt, Gestänge vorhanden). Auf der in der Aufnahme unten ersichtlichen Marmortafel (über dem breiten Tor) sind die beiden historischen Persönlichkeiten Guillaume de Gadagne und Jeanne de Sugny genannt. Der Wagen wurde demnach vor dem Schloss dieser ehemaligen Besitzer aufgenommen. Es handelt sich dabei um das Château de Bouthéon beim Dorf Andrézieux-Bouthéon östlich von Lyon bei Saint-Etienne. (Musée de la Voiture et du Tourisme in Compiègne F)



Abb. 50
Geschlossener (stark restaurierter) Wagen aus einer Privatsammlung in Montreux VD.



Abb. 51
Dokumentarische Fotografie eines französischen Char-de-côtés in originaler Erhaltung, höchst wahrscheinlich derselbe Wagen wie der von Abb. 23 oben. Typisch für diesen französischen Typ sind der eiserne Langbaum mit Schwanenhals und der Bocksitz auf einem Eisengestänge. Statt Scheiben weist der Kasten einfachere Ledervorhänge auf, wie sie auf der Zeichnung von Abb. 13 in geschlossenem Zustand ersichtlich sind.
(Musée de la Voiture et du Tourisme in Compiègne F)

Jean-Louis Libourel veröffentlichte auf der Basis meiner 2006 publizierten Forschungen 2018 den Artikel „L‘unilatérale, romantique et astucieuse“ auf der Website [www.attelage-patrimoine](http://www.attelage-patrimoine.com)“ und fügte drei weitere erhaltene Exemplare zu, die bisher nicht publiziert waren:



Abb. 52
Links: Stark restaurierter Wagen französischer Herkunft in der Sammlung Verhoeven in Diever NL.
Rechts: Früher Wagen in einer Privatsammlung in Thonon-les-Bains am Genfersee.)



Abb. 53
Wagen aus Bourg-en-Bresse im Kloster von Brou.