Andres Furger

NAPOLÉON III

Chevaux et Voitures

Pferde und Wagen



https://www.andresfurger.ch

Andres Furger

CHEVAUX ET VOITURES

sous Napoléon III

PFERDE UND WAGEN

zur Zeit von Napoléon III.

Impressum

Tous droits réservés. Toute reproduction et/ou représentation (graphique, électronique et photomécanique, tout comme l'utilisation de systèmes de récupération des données) – également des extraits – n'est permise qu'avec le consentement écrit de :
Andres Furger
9 rue verte
F-68480 Oltingue
0033 786 11 79 20
andresfurger@gmail.com
www.andresfurger.ch

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

La phase de finalisation du présent ouvrage a coïncidé avec la pandémie du corona et donc toutes les restrictions inhérentes. L'auteur prie de l'informer si des indications relatives à des photos sont incomplètes ou si des droits à l'image ne sont pas encore régularisés. Les photos sont de l'auteur sauf indication contraire.

Die Endphase der Entstehung dieses Bandes fiel in die Zeit der Corona-Pandemie mit all ihren Einschränkungen. Der Autor bittet um Benachrichtigung, falls Nachweise zu Bildern unvollständig benannt worden oder noch Bildrechte einzuholen sind.
Soweit nicht anders vermerkt, stammen die Fotos vom Autor.

Edition 20/8/2020

Couverture:
tableau d'Henri d'Ainecy, comte de Montpezat (Paris 1817-1859) représentant l'Empereur Napoléon III à cheval et l'Impératrice Eugénie dans une calèche attelée en Daumont au Bois de Boulogne qui se trouve dans la Collection Émile Hermès à Paris. Ce tableau a fait partie des collections impériales et fut restitué à l'Impératrice Eugénie en exil.
(Collection Émile Hermès, Paris - Crédit photographique : © Hermès 2019)

Umschlag:
Napoléon III. zu Pferd und Kaiserin Eugénie in einer à la daumont angespannten Kalesche im Bois de Boulogne bei Paris. Dieses grossformatige Gemälde von Henri d'Ainecy, comte de Montpezat (Paris 1817-1859), war Teil des kaiserlichen Kunstbestandes, wurde der Kaiserin im Exil zurückerstattet und ist heute Teil der Sammlung Emile Hermès in Paris.
(Collection Émile Hermès, Paris - Crédit photographique : © Hermès 2019)

Contenu – Inhalt

Préfaces, remerciements et à propos de la recherche et des sources
Vorworte, Dank und zur Quellenlage 4

A La jeunesse sportive du prince en Suisse
Der sportliche Prinz in der Schweiz 12

B Louis Napoléon Bonaparte – cavalier, meneur et premiers équipages
Louis Napoléon Bonaparte als Reiter, Fahrer und seine ersten Equipagen 29

C Les voiture de grand gala du Second Empire
Die Grossgala-Wagen des Zweiten Kaiserreichs 48

D Les voitures de gala et de luxe du Second Empire
Die Gala- und Luxus-Wagen des Zweiten Kaiserreichs 146

E Les nouvelles écuries impériales à Paris
Die neuen kaiserlichen Stallungen in Paris 188

F Les différents modèles de voitures
Die verschiedenen Wagenmodelle 225

G Napoléon III – innovateur de la carrosserie française
Napoléon III. – Erneuerer des französischen Wagenbaus 290

H Le luxe pendant la guerre
Luxus im Krieg 340

I En exil – le château d'Arenenberg – la fin
Im Exil – der Arenenberg – das Ende 416

Annexe 1: Catalogue des voitures et des harnais conservés en Belgique et en Suisse
Anhang 1: Katalog der in Belgien und in der Schweiz erhaltenen Wagen und Geschirre 458

Annexe 2: Sources écrites concernant les voitures, harnais et chevaux
Anhang 2: Schriftliche Belege zu den Wagen, Geschirren und Pferden 508

Annexe 3: Suppléments
Anhang 3: Nachträge 532

Résumé
Zusammenfassung 558

Liste bibliographique abrégée
Abgekürzt zitierte Literatur 560

Table des illustrations
Abbildungsnachweis 562

Préface de Jean-Louis Libourel, conservateur en chef honoraire du patrimoine (Ministère de la Culture et de la Communication)

Napoléon III et son règne, le Second empire, ont été le sujet de très nombreuses publications. Historiens, économistes, historiens de l'art, sociologues ont étudié et analysé la personnalité de l'empereur et celle de l'impératrice, le prodigieux essor industriel, la prospérité économique, la vie de cour, la société, l'urbanisme novateur du baron Haussmann appliqué à de la capitale, la politique, les arts, notamment les arts décoratifs, la mode. Tous ces travaux ont donné lieu à une importante bibliographie régulièrement augmentée par de nouvelles recherches et parutions.

Il restait un domaine quasiment ignoré : les équipages impériaux. Exceptés quelques rares articles sur les écuries impériales du Louvre et du Quai d'Orsay, appelées plus tard de l'Alma, traitées seulement en tant qu'œuvres architecturales, les chevaux et les voitures de l'empereur, le personnel, le fonctionnement du service des Ecuries, n'avaient suscité aucun intérêt de la part des chercheurs et des historiens. Et cependant, le service des Ecuries était un des rouages essentiels de la vie de la cour impériale. Il organisait et réglait les cérémonies et cortèges officiels, les déplacements et voyages tant publics que privés de l'empereur et de ses proches. Beauté des chevaux – ils étaient superbes. Sous l'impulsion du général Fleury, Grand écuyer, « les plus beaux chevaux du monde étaient en France » (C. Duhamel) – somptuosité des voitures, richesse des harnais, offraient à chacune des sorties à travers la ville l'image la plus éclatante du régime impérial.

Les écuries du Nouveau Louvre étaient les plus belles d'Europe, au dire des amateurs avertis tels le roi de Prusse et le Kronprinz qui les visitèrent en 1867. Les attelages n'ont jamais été aussi brillants qu'à l'époque de Napoléon III. Les équipages impériaux donnaient le ton. Le baron Faverot de Kerbrech, témoin et acteur de cette période comme jeune officier d'ordonnance du général Fleury, les présente comme la référence indépassable en matière d'attelage dans un ouvrage devenu la « bible » de tous les amateurs : « Les écuries de Napoléon III, écrit-il, avaient été mises par son grand écuyer sur un si haut pied d'élégance et de richesse que, nulle part, au XIX^{e} siècle, on n'a pu admirer un ensemble aussi complet et aussi irréprochable […] Les équipages de la Cour ont alors atteint un degré d'élégance et de perfection qui n'a jamais, depuis, été dépassé » (Faverot de Kerbrech, L'Art de conduire et d'atteler, autrefois, aujourd'hui, 1903).

Il y a quelques années, la rédaction d'un article sur ce sujet m'avait fait constater l'existence d'une grande richesse de sources écrites et iconographiques, quasiment ignorées (Libourel, Jean-Louis, « Les équipages impériaux de Napoléon III », Attelages Magazine, n°12, oct.-nov. 2000). Il fallait exploiter cette mine d'informations. Travail colossal auquel s'est attaqué, avec bonheur, l'infatigable historien Andrès Furger dont les publications sur l'attelage et l'histoire des voitures hippomobiles ne se comptent plus. Grâce à une analyse pointilleuse et à une pertinente mise en perspective entre documents écrits et documents figurés, Andres Furger dresse un panorama complet et détaillé de cet univers équestre au cœur duquel évolue Napoléon III, authentique homme de cheval, initié dès l'enfance à l'équitation. Au-delà des équipages impériaux, Andrès Furger décrit le monde élégant de l'attelage, de ses pratiques et de l'art de vivre d'une société privilégiée. Dans le contexte de cette époque prospère, il évoque la place primordiale en Europe de la carrosserie parisienne, industrie de luxe alors à son apogée.

De ces Ecuries impériales, si brillantes, ne subsistent que peu de vestiges, quelques voitures, quelques harnais, quelques livrées de cochers et laquais. A travers musées et collections, Andrès Furger dresse un inventaire des rares témoins historiques de la dernière époque où les attelages et la carrosserie hippomobile ont été inégalés. A travers une présentation des équipages impériaux aussi savante qu'attrayante, le livre d'Andres Furger révèle tout un pan méconnu de la splendeur impériale. Il contribue ainsi à une plus grande connaissance du Second empire.

Jean-Louis Libourel, en été 2020

Vorwort von Jean-Louis Libourel, Honorar-Chefkurator des französischen Kulturguts beim Ministère de la Culture et de la Communication

Napoleon III. und seine Regierungszeit, das Zweite Kaiserreich, waren schon Thema zahlreicher Publikationen. Historiker, Ökonomen, Kunsthistoriker und Soziologen haben die Persönlichkeiten des Kaisers und der Kaiserin studiert und analysiert, sowohl in Bezug auf den beeindruckenden Aufschwung der Industrie und den wirtschaftlichen Wohlstand Frankreichs als auch auf das Leben am Hof und in der Gesellschaft samt den Neuerungen im Städtebau, vor allem in Paris durch den innovativen Baron Haussmann. Dies gilt auch für die Entwicklungen in der Kunst, besonders in der Angewandten Kunst, und in der Mode. Alle diese Werke ergeben zusammen eine ansehnliche Bibliografie, die ständig erweitert wird.

Es blieb aber bislang ein mehr oder minder ignoriertes Thema unbearbeitet: Die kaiserlichen Stallungen im Louvre und am Quai d'Orsay, später „de l'Alma" genannt, die Pferde und Wagen des Kaisers, sein Personal und die Verwaltung seiner Stallungen fanden bislang – ausser in einigen wenigen Fachartikeln – kaum Interesse bei Forschern und Historikern. Dies, obwohl das Marstallamt ein zentrales Element im täglichen Ablauf des Hofes in Paris bildete. Es organisierte und regelte die Abläufe der wichtigsten Feste mit ihren öffentlichen Auftritten ebenso wie die Verlegungen und Reisen des Kaisers und seiner Entourage. Gemäss C. Duhamel befanden sich dank dem Oberststallmeister Fleury damals „die schönsten Pferde der Welt in Frankreich". Dazu kam der Prunk der mit diesen angespannten Wagen und Geschirre; die kaiserlichen Auftritte auf den Strassen der Stadt fügten sich jeweils zu einem strahlenden Gesamtbild zusammen.

Die Stallungen im neuen Louvre waren die schönsten Europas, wie dies berühmte Besucher, darunter der Preussenkönig und sein Kronprinz bei ihrem Besuch im Jahre 1867, festhielten. Die Gespanne waren nie mehr so glänzend wie in der Zeit von Napoléon III. Die kaiserlichen Equipagen gaben damals den allgemeinen Ton an. Baron Faverot de Kerbrech, Zeitzeuge und Akteur in der Funktion als Ordonnanz von General Fleury hielt in seinem Werk von 1903, das zur „Bibel" in Fachkreisen geworden ist, fest (L'Art de conduire et d'atteler, autrefois, aujourd'hui): „Der Marstall Napoléons III. wurde unter Leitung seines Oberststallmeisters mit einem so hohen Stand an Eleganz und Reichtum realisiert, dass kein anderer Stallkomplex in Europa an diesen herankommt." … „Die Hof-Equipagen erreichten einen Grad von Eleganz und Perfektion, der seither nie mehr überschritten wurde."

Bei der Abfassung eines Artikels zu diesem Thema wurde mir bewusst, wie viele schriftliche und bildliche Quellen bislang unausgeschöpft geblieben sind (Libourel, Jean-Louis, « Les équipages impériaux de Napoléon III », Attelages Magazine, n° 12, oct.-nov. 2000). Diesen Schatz galt es noch zu heben. Dieser riesigen Arbeit hat sich der unermüdlich forschende Historiker Andres Furger gestellt, dessen bisherige Arbeiten über die Geschichte von Pferde und Wagen wohlbekannt sind. Dank seiner minutiösen Forschungen und Auswertungen, sowohl der schriftlichen wie auch der bildlichen Quellen, kann er hiermit ein umfassendes und in die Tiefe gehendes Panorama eines hippologischen Universums entwerfen, in dessen Mittelpunkt der seit seiner Kindheit mit Pferden vertraute Napoléon III. steht. In Ergänzung zu den kaiserlichen Equipagen beschreibt Andres Furger auch die elegante Welt und Lebensweise der zeitgenössischen privilegierten Oberschicht mit ihren Wagen. In jener prosperierenden Zeitepoche erreichte der Pariser Wagenbau als Sparte der Luxus-Industrie seinen Höhepunkt und wurde zur Nummer 1 in Europa.

Vom alten Glanz der kaiserlichen Equipagen zeugen heute nur noch wenige übrig gebliebene Wagen, Geschirre und Livreen der Kutscher und Bediensteten. Andres Furger ist es gelungen, aus vielen öffentlichen und privaten Sammlungen ein Inventar der letzten Zeugnisse einer historisch reichen Zeit der Gespannskultur zusammenzustellen. Seine Präsentation der kaiserlichen Equipagen ist ebenso kenntnisreich wie interessant geworden, sein Buch führt uns in ein bislang verkanntes, ehemals glanzvolles Themenfeld. Es erweitert damit unsere Kenntnisse des Zweiten Kaiserreichs.

Jean-Louis Libourel, im Sommer 2020

Préface de l'auteur

Dès son enfance, Louis Napoléon Bonaparte a été un amateur de chevaux. Au cours de sa jeunesse en Allemagne, en Suisse et en Angleterre, il devint un excellent cavalier et meneur. Plus tard, le président et empereur des Français continua de s'adonner à sa passion et sous son règne, la France s'installa parmi les nations phares en Europe, tant au niveau économique que technique et industriel. L'empereur, lui, contribua personnellement au rôle prépondérant de l'industrie parisienne de l'hippomobile, ce que des sources historiques attestent.

Napoléon III et son entourage aimaient se présenter en grande pompe, s'inscrivant ainsi résolument dans leur temps. Aujourd'hui, ce style est souvent qualifié de théâtral et exagéré. Les « Grands » étaient friands d'uniformes élégants aux coupes nouvelles et disposaient d'une garde-robe imposante. À l'instar de comédiens sur scène, ils évoluaient dans des fêtes mondaines aux allures de fêtes costumées. Avec sa moustache impériale fournie, Napoléon III se fondait parfaitement dans ce monde. Adoptant la pose du chef militaire en selle – à l'image de son célèbre oncle Napoléon I^{er} et de bien d'autres monarques –, il se mettait en scène alors que les batailles ne se décidaient plus depuis longtemps sur les faits héroïques de vaillants cavaliers. Au cours du XIX^{e} siècle, Napoléon III s'afficha toujours plus souvent dans une voiture ouverte, privilégiant pour toile de fond les grands boulevards parisiens redessinés et le Bois de Boulogne désormais agrémenté de pistes équestres et de routes dédiées.

Le dernier empereur de France fit de plus ériger de nouveaux édifices pour l'infrastructure et le personnel de ses équipages. Ces bâtiments, à savoir l'aile du Louvre côté Seine, sont aujourd'hui visités par des millions d'amateurs de culture, sans qu'ils en connaissent leur utilisation initiale. Les salles d'exposition actuelles étaient jadis d'immenses enfilades d'écuries et de remises – et, associées au grand manège, elles étaient à l'époque décrites comme la plus belle écurie d'Europe. Ce livre dépeint non seulement ces installations au travers de sources historiques, mais aussi l'équipement de plus de cent chevaux et voitures qu'elles abritaient.

Le dernier chapitre est un reportage sur le rôle de l'empereur, de ses voitures et de ses chevaux à la fin du Second Empire, au cours de la guerre contre la Prusse jusqu'à la bataille de Sedan en 1870. Les voitures et harnais encore conservés du convoi militaire de Napoléon III ont été le point de départ de cette recherche. On les trouve aujourd'hui au château d'Arenenberg sur les rives du lac de Constance. De fait, c'est là-bas dans le canton de Thurgovie que l'empereur avait grandi et c'est là-bas qu'il voulait retourner en exil à la fin de sa vie. Je l'ai évoqué à plusieurs reprises en 2018 dans diverses revues en Europe et en Amérique. Ce travail en découle : en effet, au cours de mes recherches, j'ai pris conscience que l'importance de Napoléon III comme promoteur de l'industrie hippomobile française et son talent personnel de cavalier, de meneur et d'ami des chevaux étaient encore peu connus. Longtemps, les équipages spectaculaires de Napoléon III ont été ignorés par la recherche, ce qui contraste avec le nouvel intérêt porté à la splendeur artistique et artisanale du Second Empire, comme en a témoigné l'exposition « Spectaculaire Second Empire, 1852-1870 » au Musée d'Orsay en 2016/2017.

Il est donc temps qu'un livre se consacre à la somptueuse ascension des équipages français durant le Second Empire. En contraste avec sa thématique, cet ouvrage adopte volontairement un aspect sobre ; il veut plutôt fournir un maximum de connaissances de base afin de donner une nouvelle perception du dernier empereur de France en en dévoilant une face peu connue, le tout corroboré par des sources historiques. Cette recherche mise sur l'authenticité et contient donc de nombreuses citations de l'époque comme « L'art de l'attelage est parvenu à son apogée sous le Second Empire » de Faverot de Kerbrech. « Ad fontes » est la devise de la recherche historique, c.-à-d. le retour aux sources : ce sont, au-delà des illustrations, des documents et des écrits de l'époque. Dans la colonne de gauche se trouvent des citations originales majeures, généralement littérales, et dans celle de droite se trouve la traduction que j'en ai faite. En tant qu'archéologue, j'attache une grande importance aux objets conservés. Dans cet ouvrage, l'auteur, lui-même homme de musée, amène tous ces objets témoins à parler, à raconter leur histoire et une époque passée.

La traduction en français et l'obtention de nombreuses illustrations ont été possibles grâce à l'aide de différentes fondations (voir p. 8). Je tiens à remercier pour son aide collégiale le plus grand connaisseur des hippomobiles françaises, Jean-Louis Libourel, conservateur en chef honoraire du patrimoine (Ministère de la Culture et de la Communication), qui a accompagné de son savoir spécifique la traduction soigneuse en français de Florence Baader. À la page 8, je remercie expressément tous les membres de ma famille, mes amis et collègues de leur soutien sans faille qui a rendu ce livre possible. Je remercie tout particulièrement l'accueil amical qui m'a été fait à Compiègne et à Versailles par les conservatrices en chef Maria-Anne Privat et Hélène Delalex.

Andres Furger, en été 2020

Vorwort des Autors

Louis Napoléon Bonaparte war seit seiner Kindheit ein Pferdefreund. Er wurde als junger Mann in Deutschland, der Schweiz und in England zu einem exzellenten Reiter und Fahrer. Reiten und Fahren pflegte er als Präsident und Kaiser der Franzosen weiter. In seiner Regierungszeit wurde Frankreich in den Bereichen Wirtschaft, Technik und Industrie zu einer führenden Nation Europas. Damals wurde die Pariser Wagenbau-Industrie zum Spitzenreiter Europas. Dazu trug der Kaiser persönlich bei. Dies wird hier mit historischen Quellen nachgewiesen.

Kaiser Napoléon III. und seine Entourage entwickelten ein grosses Repräsentationsbedürfnis und liebten den Pomp. Das passte zum vom Historismus geprägten Zeitstil des Second Empire. Diesen kann man heute als theatralisch und übersteigert empfinden. Die grossen Akteure traten gerne in neu kreierten schmucken Uniformen oder grosser Garderobe auf und gebärdeten sich nach dem heutigen Empfinden fast wie Schauspieler auf einer Bühne; ihre Feiern glichen Kostümfesten, wie dies schon Historiker bemerkt haben. In diesen Rahmen reihte sich Napoléon III. mit seinem breit gezwirbelten Schnurrbart ein. Dazu gehörte – wie bei seinem berühmteren Onkel Napoléon I. und vielen anderen Monarchen – auch die Pose des Feldherrn im Sattel eines rassigen Pferdes, wenn auch mittlerweile Schlachten nicht mehr mit kühnen Reitergefechten entschieden wurden. Napoléon III. setzte sich im Verlaufe des 19. Jahrhunderts immer mehr im offenen Wagen in Szene, in Paris vor allem vor der neuen Kulisse der breiten Boulevards und des erweiterten Stadtparks Bois de Boulogne mit seinen speziellen Reitpisten und Fahrwegen.

Für die Infrastruktur und das Personal seiner Equipagen liess der letzte Kaiser Frankreichs neue Bauten in Paris errichten. Diese haben die meisten Gebildeten schon von innen gesehen, kaum aber davon gewusst: die Flügel des Louvre auf der Seite der Seine. Die heute als Ausstellungssäle genutzten Stallfluchten und Wagenremisen wurden mit der zugehörigen Manege in zeitgenössischen Quellen als der schönste Marstall Europas bezeichnet. Dieses Buch zeichnet diese Anlagen mittels zeitgenössischer Quellen ebenso nach wie den darin untergebrachten Bestand von über hundert Pferden und Wagen.

Das abschliessende Kapitel besteht aus einer Reportage zur Rolle des Kaisers und seiner Wagen und Pferde Ende des Zweiten Kaiserreichs, während des Krieges gegen Preussen bis zur Schlacht von Sedan im Jahre 1870. Die letzten erhaltenen Wagen und Geschirre aus dem Kriegstross Napoléons III. waren der Ausgangspunkt dieser Forschungen. Sie haben sich auf Schloss Arenenberg am Bodensee bis heute erhalten. Dort, im schweizerischen Kanton Thurgau, war der Kaiser aufgewachsen, und dorthin wollte er im Alter wieder ins Exil. Darüber berichtete ich im Jahre 2018 in verschiedenen Zeitschriften Europas und Amerikas. Daraus entwickelte sich diese Arbeit, nachdem immer offensichtlicher wurde, wie wenig die Seite Napoléons III. als Förderer des französischen Wagenbaus ebenso wie seine persönlichen Leistungen als Pferdefreund, Reiter und Fahrer erforscht waren. Napoléons III. spektakuläre Equipagen blieben lange ein Stiefkind der Forschung. Neuerdings wird aber der Glanz des Zweiten Kaiserreichs in kunstgewerblicher Hinsicht anders gesehen, wie die Ausstellung „Spectaculaire Second Empire, 1852-1870“ im Musée d’Orsay von 2016/17 gezeigt hat.

Die Zeit ist jetzt reif für ein Buch über den glanzvollen Aufstieg der französischen Equipagen im Zweiten Kaiserreich. Dieses Werk ist bewusst nicht als Prachtband aufgemacht, sondern soll möglichst viel Grundlagenmaterial präsentieren, um damit die neue Sicht auf eine bisher schwach erforschte Seite des letzten Kaisers Frankreichs mit entsprechenden Belegen nachvollziehbar zu machen. Diese Untersuchung bemüht sich um Authentizität und enthält deshalb viele zeitgenössische Dokumente und Textzitate, wie „Die Kunst des Fahrens erreichte ihren Zenith im Zweiten Kaiserreich“ von Faverot de Kerbrech. „Ad fontes“ heisst die Devise der historischen Forschung, also zu den Quellen. Das sind neben entsprechenden bildlichen Darstellungen vor allem zeitgenössische Schriften. In den linken Spalten sind wichtige Originalzitate meist im Wortlaut zitiert und in der rechten Spalte von mir in Deutsch zusammengefasst oder ganz übersetzt. Für den Archäologen, der dieses Fachgebiet in jüngeren Jahren praktisch ausgeübt hat, haben auch die erhaltenen Objekte einen hohen Stellenwert, in diesem Fall die übrig gebliebenen kaiserlichen Wagen und Geschirre. Sie werden im Folgenden, wie es sich auch für einen Museumsmann gehört, soweit möglich zum Sprechen gebracht.

Die Übersetzung ins Französische und viele Bildbeschaffungen wurden möglich dank der Unterstützung von Stiftungen, die auf der nächsten Seite aufgeführt sind Für kollegiale Hilfe danke ich dem besten Kenner des französischen Wagenbaus, Jean-Louis Libourel, ehemaliger Chefkurator am Kulturministerium Frankreichs, der auch die sorgfältige Übersetzung von Florence Baader ins Französische fachtechnisch begleitet hat. Für das Lektorat des deutschen Textes danke ich Christine Stohler. Auf der nächsten Seite wird die grosse Hilfe aller Familienmitglieder, Freunde und Kollegen namentlich verdankt, die dieses Buch überhaupt möglich gemacht haben. Ich danke besonders für den freundlichen Empfang, den ich in Compiègne und in Versailles durch die zuständigen Kuratorinnen Maria-Anne Privat und Hélène Delalex erfahren durfte.

Andres Furger, im Sommer 2020

Remerciements – Dank

Ont aimablement contribué à ce livre avec leur conseil et appui :

Mit Rat und Tat haben zu diesem Buch in dankenswerter Weise beigetragen:

Nina Amacher CH
Florence Baader D
Emile van Binnebeke (Musées d´Art et d´Histoire Brussel) B
Peter Bretscher CH
Stephan Broecx F
Antoine-Emmanuel et Magdalena du Bourg de Bozas F
Menehould de Bazelaire (Hermès) F
Laure Chabanne (Musée Compiègne) F
Isabelle Chave (Ministère de la Culture) F
Jan De Clerck B
Gabriel Cortez (Garde Républicaine) F
Hélène Delalex (Château de Versailles) F
Isabelle Devergne F
Mario Döberl (Kunsthistorisches Museum Wien) A
Erol Doguoglu (Hochbauamt Thurgau) CH
François Durand (Attelage Magazine) F
Christina Egli (Schloss Arenenberg) CH
Rudolf Elser (Denkmalpflege Thurgau)
Thierry Furger CH
Dieter Gaiser D
Gilles Granjean (Musée Compiègne) F
André et Niki Grassart F
Susan Green (Carriage Museum) USA
Dominik Gügel (Schloss Arenenberg) CH
Michael Hädrich D
Fred Hollaender NL
Mark Jurd UK
Brigitte Kump CH
Stéphane Laverrière (Hermès) F
Jean-Louis Libourel (Ministère de la Culture et de la Communication) F
Patrick Magnaudeix F
Jürg A. Meier CH
Beat Niederberger CH
Hans Paggen F
Maria-Anne Privat (Musée Compiègne) F
Cécile Robin (Archives nationales) F
Catherine Rommelaere B
Robert Sallmann CH †
Heinz Scheidel D
Rudolf Stief D
Christine et Thomas Stohler F
Kim de Solda (Staatsarchiv Thurgau) CH
Reinhold Trapp F
Mark Jurd UK
Donat Stupan CH
Rudolf H. Wackernagel D †
Lieven De Zitter F

La fondation ci-après ont permis l’impression de cet ouvrage :

Folgende Stiftung hat die Drucklegung dieses Werks mit ermöglicht:

Lotteriefonds des Kantons Thurgau



Caisse du coupé conservé à Arenenberg en Suisse avec les armes impériales sur la portière. Ces voitures sobres servaient pour le « petit service » de l’écurie. Au-delà du noir, on y voit les couleurs vert foncé (partie basse de la caisse) et vermillon (filets).

Kasten des auf dem Arenenberg in der Schweiz erhaltenen Coupés mit dem kaiserlichen Wappen auf dem Schlag. Solche schlichten Wagen dienten für den „petit service“ des Marstalls. Die Farben sind neben schwarz dunkelgrün (Kastenunterteil) und zinnoberrot (Linierung).

À propos de la recherche et des sources

La publication de référence sur les voitures de couronnement de Rudolf H. Wackernagel, éditée en 1966, s'arrête là où le présent ouvrage commence (circa 1850). Ainsi, jusqu'à aujourd'hui, le meilleur ouvrage sur les équipages du Second Empire est celui paru en 1903, « L'Art de conduire et d'atteler », du témoin d'époque qu'était Faverot de Kerbrech. D'abord écuyer de Napoléon III, puis chargé de l'écurie de gala du Président Mac-Mahon, il a pu se rapporter aux archives de La Carrosserie Ehrler-Jeantaud ou la sellerie Roduwart et a aussi été soutenu par son ancien supérieur, le général Émile Félix Fleury. Ce dernier a longtemps été Premier Écuyer puis Grand Écuyer de Napoléon III et avait lui-même mis ses mémoires par écrit. Depuis, il ne s'est rien passé de bien important dans la recherche ciblée sur les équipages de Napoléon III et son époque. On se répétait et ne quittait guère une superficialité qui a, en partie, marqué l'image critique que l'on se fait encore aujourd'hui du dernier empereur des Français. Toutefois, Jean-Louis Libourel, Patrick Magnaudeix et Henri Baup ont récemment consacré de nouveaux articles aux voitures impériales dans « Attelages Magazine » et sur le site Internet patrimoine.com.

Il existe suffisamment de sources permettant de tracer une vision différenciée de l'époque du Second Empire. Dans les Archives Nationales aux portes de Paris se trouvent les documents de la « Maison de l'Empereur » et, par ce biais, ceux du « Service du Grand Écuyer » des années 1853-1870 sous les cotes O/5/803-869. Ils ont été regroupés dans le répertoire révisé et complétés en 2015/2016 par Isabelle Chave. Viennent s'y ajouter d'importants objets, des illustrations, des ouvrages de littérature et des dossiers à Versailles, à Compiègne, au château d'Arenenberg et dans des collections privées.

Une source majeure sur l'organisation du Service d'écurie de Napoléon est l'ouvrage « Le Second Empire, la maison de l'Empereur » de Charles Adrien Gustave Duchesne, Duc de Conegliano (1825-1901), qui était chambellan sous Napoléon III (et politicien). De grands quotidiens comme le « Times » anglais ou des revues hebdomadaires comme « L'Illustration, journal universel » (ou « L'Illustration ») française ont souvent raconté l'actualité à Paris et ont surtout traité en détail de la guerre de 1870 par le biais de leurs correspondants sur place. Au-delà des correspondants de presse écrite, se trouvaient là-bas aussi des dessinateurs professionnels dont les croquis ont été gravés sur bois.

À notre époque numérique, la recherche dispose de davantage de sources qu'autrefois, à l'instar des balayages de magazines et de livres ou des fonds de musée numérisés. Consulter des sources était jadis bien plus compliqué et chronophage qu'aujourd'hui. Ce livre en a aussi profité : de fait, nombre des ouvrages cités et des sources du XIX^{e} siècle utilisées ici sont consultables sur le site Web « Gallica » de la Bibliothèque nationale de France. Les termes utilisés dans ce livre s'appuient sur l'ouvrage de référence « Voitures hippomobiles » de Jean-Louis Libourel (2005).

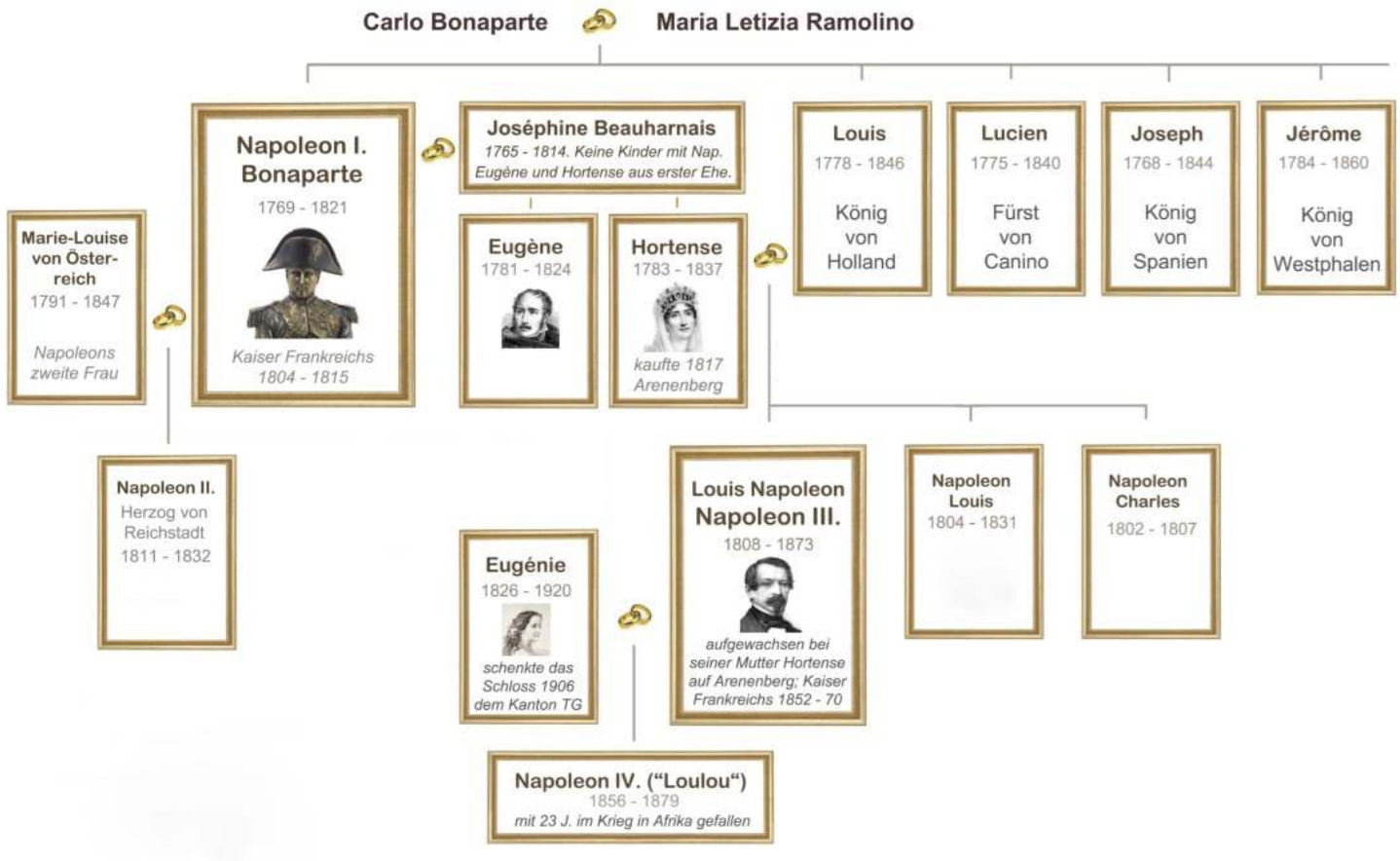
Zur Forschungs- und Quellenlage

Das 1966 erschienene Standardwerk von Rudolf H. Wackernagel über den französischen Krönungswagen endet zeitlich dort (um 1850), wo dieser Band einsetzt. Das beste Buch zu den Equipagen des Zweiten Kaiserreichs ist damit bis heute immer noch das 1903 erschienene Werk „L'Art de conduire et d'atteler" des Zeitzeugen Faverot de Kerbrech. Dieser zeitweilige Stallmeister Napoléons III. und spätere Betreuer des Gala-Fahrstalls von Präsident Mac-Mahon konnte sich auf die Archive der Carrosserie Ehrler-Jeantaud oder der Sattlerei Roduwart abstützen und wurde noch von seinem alten Vorgesetzten unterstützt, General Emile-Félix Fleury. Dieser war lange Erster Stallmeister („Premier Écuyer "), dann Oberststallmeister („Grand Écuyer") Napoléons III. und hat selbst seine Erinnerungen niedergeschrieben. Seither geschah nicht viel bezüglich der gezielten Erforschung der Equipagen Napoléons III. und seiner Zeit. Man wiederholte sich und blieb auf einer Oberfläche, die zuweilen vom bekannten kritischen Bild des letzten Kaisers der Franzosen mitgeprägt war. Aber Jean-Louis Libourel, Patrick Magnaudeix und Henri Baup widmeten im „Attelages Magazine" und auf der Website attelage patrimoine.com den kaiserlichen Wagen jüngst wieder Artikel.

Quellen als Grundlage für das Herausschälen von differenzierten Bildern zur Epoche des Second Empire gibt es reichlich. In den Nationalarchiven Frankreichs bei Paris befinden sich die Akten des „Maison de l'Empereur" und damit die des „Service du Grand Écuyer" der Jahre 1853-1870 unter den Signaturen O/5/803-869. Sie sind zusammengefasst im Repertorium, das 2015/16 von Isabelle Chave revidiert wurde. Dazu kommen wichtige Objektbestände, Bilder, Literatur und Akten in Versailles, in Compiègne und auf dem Arenenberg sowie in Privatsammlungen. Im Zuge der Forschungen für diesen Band konnten erstmals 12 in Europa erhaltene Fahrzeuge als aus dem Marstall Napoléons III. stammend identifiziert werden.

Eine wichtige Quelle zur Organisation des Marstallamtes („service d'écurie") von Napoléon III. ist das Werk „Le second Empire, la maison de l'Empereur" von Charles Adrien Gustave Duchesne Duc de Conegliano (1825-1901), der „chambellan", also Kammerherr unter Napoléon III. gewesen ist. Grosse Tageszeitungen wie die englische „Times" oder Wochenrevuen wie die französische „L'Illustration, journal universel" (kurz „L'Illustration") berichteten oft vom Tagesgeschehen in Paris und auch über den Krieg gegen Preussen des Jahres 1870 mit Hilfe ihrer den Truppen hinterher reisenden Korrespondenten. Sie hatten auch professionelle Zeichner vor Ort, deren Skizzen („croquis") dann in Holzstiche umgesetzt wurden.

Im digitalen Zeitalter stehen für die Forschung vermehrt Quellen als früher zur Verfügung, wie etwa Scans von Zeitschriften und Büchern oder digitalisierte Museumsbestände. Die neuen Möglichkeiten kamen auch diesem Band zugute; so sind viele hier zitierte Werke und benützte Quellen des 19. Jahrhunderts auf der Website „Gallica" der Bibliothèque nationale de France abrufbar. Die hier verwendeten Begriffe folgen dem Standardwerk „Voitures hippomobiles" des Jahres 2005 von Jean-Louis Libourel.



Arbre généalogique : Louis Napoléon Bonaparte était le neveu, mais aussi le petit-fils adoptif de l'empereur Napoléon Ier. N'est pas indiqué ici Charles de Morny (1811-1865), dont je parle plus loin et qui était un autre fils d'Hortense (issu d'une liaison) et donc un demi-frère de Louis Napoléon Bonaparte.

Stammbaum: Louis Napoléon Bonaparte war der Neffe und gleichzeitig der Adoptiv-Enkel von Kaiser Napoléon I. Hier nicht eingezeichnet ist der im Folgenden wiederholt erwähnte Charles de Morny (1811-1865), ein weiterer Sohn von Hortense (aus einer Beziehung mit einem Geliebten) und damit ein Halbbruder von Louis Napoléon Bonaparte.

Dates importantes citées dans ce livre		Wichtige in diesem Buch vorkommende Daten
Sacre de Napoléon Ier	1804	Krönung Napoléon I.
Naissance de Louis Napoléon Bonaparte	1808	Geburt Louis Napoléon Bonaparte
Baptême du Roi de Rome	1811	Taufe Roi de Rome
Hortense acquiert Arenenberg	1817	Kauf Arenenberg durch Hortense
Sacre de Charles X	1825	Krönung Charles X.
Louis Napoléon en Suisse	1823-32	Louis Napoléon in der Schweiz
Mort de sa mère Hortense	1837	Tod der Mutter Hortense
Louis Napoléon est élu président	1848	Wahl von Louis Napoléon zum Präsidenten
Louis Napoléon est proclamé empereur	1852	Proklamation von Louis Napoléon zum Kaiser
Mariage de Napoléon III avec Eugénie	1853	Hochzeit von Napoléon III mit Eugénie
Naissance et baptême du prince Louis Napoléon	1856	Geburt des Prinzen Louis Napoléon und Taufe
Première exposition universelle à Paris	1856	Erste Weltausstellung in Paris
Deuxième exposition universelle à Paris	1867	Zweite Weltausstellung in Paris
Début de la guerre contre la Prusse/Bataille de Sedan	1870	Beginn des Kriegs gegen Preussen/Schlacht von Sedan
Prisonnier au château de Wilhelmshöhe	1870/71	Gefangenschaft auf Schloss Wilhelmshöhe
Exil de Napoléon III en Angleterre	1871	Exil von Napoléon III. in England
Mort de Napoléon III en Angleterre	1873	Tod von Napoléon III. in England
Séjours fréquents d'Eugénie à Arenenberg	1874-1878	Aufenthalte von Eugénie oft auf dem Arenenberg
Don du château d'Arenenberg au canton de Thurgovie	1906	Schenkung des Arenenbergs an den Thurgau
Mort d'Eugénie	1920	Tod von Eugénie

A. La jeunesse sportive du prince en Suisse

Le domaine d'Arenenberg a joué un rôle majeur au début et à la fin de la vie de Napoléon III. Comme l'illustre le récapitulatif qui suit.

Né en 1808, le jeune (Charles) Louis Napoléon Bonaparte grandit sans père d'abord à Constance et à Augsbourg. Ce père, Louis Bonaparte (1778-1846), est un frère de Napoléon Ier et Roi de Hollande. La mère du prince, Hortense de Beauharnais (1783-1837), est la fille de Joséphine, la première épouse de Napoléon Ier et donc, par la même occasion, la belle-fille et belle-sœur de l'empereur. Après la chute de ce dernier, la Suisse accorde en 1815 l'asile à Hortense et ses enfants. En 1817, elle acquiert le domaine d'Arenenberg (ou Arennenberg) en Thurgovie. Situé dans le village de Salenstein, le petit château bien conservé jusqu'à aujourd'hui surplombe le paysage du lac de Constance ainsi que la commune et le port d'Ermatingen. Hortense fait rénover l'ancienne résidence de campagne, assez petite, et l'agrandit de dépendances spacieuses. Tout autour est aménagé un parc paysager à la mode des jardins anglais. Le jeune Bonaparte a 9 ans quand il emménage à Arenenberg où il grandit jusqu'à l'âge adulte. Bientôt, il parle le dialecte local et s'affirme en cavalier, nageur et escrimeur talentueux. Il réside dans une aile de l'annexe et, grand amateur de chevaux, y laisse aménager une vaste écurie. Une piste équestre est installée dans le parc. De 1830 à 1836, le prince est élève de l'École militaire fédérale de Thoune, avant de devenir capitaine d'artillerie et citoyen d'honneur de Thurgovie.

Après s'être impliqué sur le terrain politique français, Louis Napoléon Bonaparte est banni en Amérique en 1836, revient sur les rives du lac au chevet de sa mère mourante en 1837, mais doit à nouveau quitter la Suisse en 1838 sous la pression de la France. Il part alors en Angleterre et, ayant des problèmes d'argent, il vend en 1843 le château hérité de sa mère. En 1848, Louis Napoléon Bonaparte devient Président de la République et en 1852, Empereur des Français. Un an plus tard, il épouse l'Espagnole Eugénie de Montijo et rachète Arenenberg en 1855. Il fait agrandir le château et l'aile du prince et le couple impérial s'y rend en 1865.

Après la défaite à Sedan et sa captivité de plusieurs mois en Allemagne en 1870/1871, l'empereur déchu prévoit de s'exiler à Arenenberg, fait réaménager son ancienne grande écurie et y envoie ses chevaux préférés ainsi que six voitures (p. 416 suiv.). Mais il tombe malade en Angleterre où il meurt en 1873. Après son décès, l'ex-impératrice Eugénie passe à plusieurs reprises l'été à Arenenberg et continue d'utiliser les voitures impériales. En 1906, elle fait don de l'ensemble au canton de Thurgovie qui en fait un site historique. Alors que le château est aménagé en musée Napoléon, les écuries et les dépendances sont transformées en école et les voitures restantes y sont rangées.

A. Der sportliche Prinz in der Schweiz

Das Schlossgut Arenenberg spielte im Leben Napoléons III. am Anfang und Ende seines Lebens eine wichtige Rolle. Das illustriert diese Zusammenfassung:

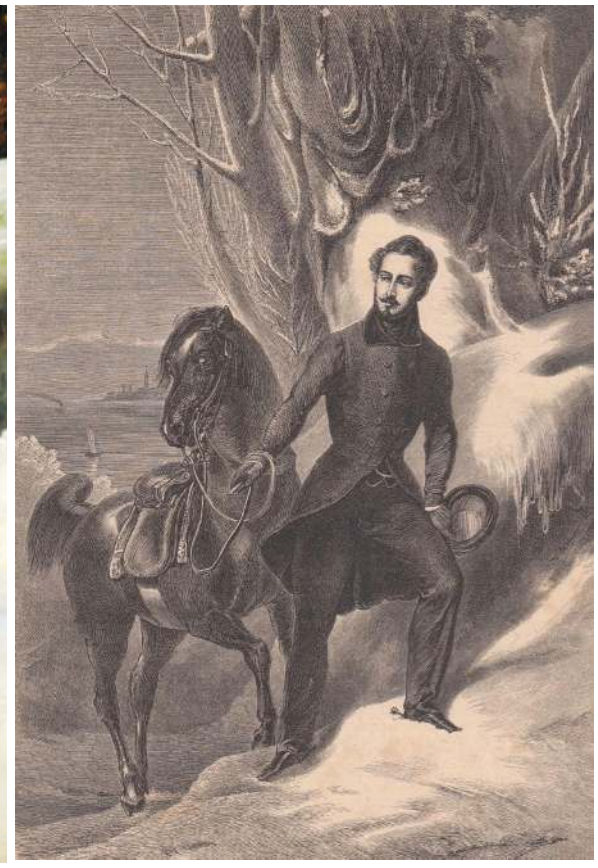
Der 1808 geborene (Charles) Louis Napoléon Bonaparte wächst als junger Schüler zunächst in Konstanz und Augsburg ohne Vater auf. Dieser Vater, Louis Bonaparte (1778-1846), ist ein Bruder Napoléons I. und König von Holland. Die Mutter des Prinzen, Hortense de Beauharnais (1783-1837), ist die Tochter von Joséphine, der ersten Frau Napoléons I. und damit gleichzeitig Stieftochter und Schwägerin des grossen Kaisers. Nach dessen Sturz gewährt ihr die Schweiz mit den Kindern 1815 Exil. Sie erwirbt 1817 das Schlossgut Arenenberg (auch Arennenberg geschrieben) im Kanton Thurgau. Das im Dorf Salenstein bis heute gut erhaltene kleine Schloss liegt über der Bodensee-Landschaft und der Gemeinde Ermatingen mit ihrem Hafen. Hortense lässt das alte, relativ kleine Landhaus umbauen, um eine grössere Dependance erweitern und darum herum einen Landschaftspark nach englischem Vorbild anlegen. Der junge Bonaparte zieht als 9jähriger auf dem Arenenberg ein und reift dort zum jungen Erwachsenen. Er spricht bald den örtlichen Dialekt und erweist sich als guter Reiter, Schwimmer und Fechter. Er wohnt in einem eigenen Flügel der Dependance neben dem Schloss und lässt sich als Pferdeliebhaber einen grossen Stall einrichten. Im Park kommt eine Reitbahn dazu. Der Prinz absolviert zwischen 1830 und 1836 die Militärschule in Thun, wird Artilleriehauptmann und Thurgauer Ehrenbürger.

Dann betätigt sich Louis Napoléon Bonaparte in Frankreich politisch. Er wird 1836 von Frankreich nach Amerika verbannt und kommt 1837 zur sterbenskranken Mutter an den Bodensee zurück, muss aber 1838 auf Druck Frankreichs die Schweiz wieder verlassen. Er geht nach England und verkauft das von der Mutter geerbte Schloss 1843 wegen Geldmangels. 1848 wird Louis Napoléon Bonaparte Präsident der Republik, 1852 Kaiser der Franzosen. Ein Jahr danach heiratet er die Spanierin Eugénie de Montijo. 1855 wird Schloss Arenenberg zurückgekauft und das Palais sowie der Prinzenflügel ausgebaut. Das Ehepaar besucht 1865 die Domäne.

Nach der Niederlage von Sedan und der mehrmonatigen Gefangenschaft in Deutschland 1870/71 sieht der abgesetzte Kaiser Schloss Arenenberg als Exilort vor, lässt seine alten grossen Stallungen neu einrichten und seine Lieblingspferde sowie sechs Wagen dorthin bringen (S. 416ff.). Dann wird er schwer krank und bleibt in England. Nach seinem Tod im Jahre 1873 verbringt die Ex-Kaiserin Eugénie wiederholt die Sommermonate auf dem Arenenberg und benützt die kaiserlichen Wagen weiter. Sie schenkt schliesslich 1906 dem Kanton Thurgau die ganze Anlage als historische Erinnerungsstätte. Das Schloss wird dementsprechend als Napoleonmuseum eingerichtet. Die Stallungen aber werden, wie die ganze Dependance, in eine Schule umgebaut und die dort verbliebenen Kaiser-Wagen magaziniert.







En haut : dessin à la plume de Louis Napoléon Bonaparte par sa mère Hortense de Beauharnais.
En bas : le prince avec un étalon noir à Arenenberg d'après un tableau de Félix Cottrau (1799-1852). Il en existe aussi des gravures sur bois comme celle à droite avec la légende « Le prince Louis rentrant des monts d'Arenenberg ». Une hôte d'Hortense précise que cette dernière lui a donné en 1836 l'explication suivante sur la toile (p23) : « Elle m'a dit que, l'année dernière, lors d'un exercice militaire, le prince a dû bivouaquer dans la neige avec quelques camarades. Ce tableau en serait le souvenir... »

Oben: Federzeichnung des Sohnes, Louis Napoléon Bonaparte, von Hortense de Beauharnais.
Unten: Der Prinz mit einem schwarzen Hengst auf dem Arenenberg nach einem Gemälde von Félix Cottrau (1799-1852). Davon gibt es auch Holzstiche wie der rechts mit der Legende „Prinz Louis auf dem Heimwege nach dem Arenenberge". Einer Besucherin erklärte die Mutter Hortense den Hintergrund des Gemäldes 1836 folgendermassen (S. 23): „Sie sagte mir, dass es ihm voriges Jahr, bei Anlass seiner militärischen Übungen widerfahren sei, mit einigen Kameraden im Schnee zu biwakieren, und dieses Bild sei eine Erinnerung daran ..."

Années marquantes en Suisse

Le domaine d'Arenenberg se trouve sur un plateau qui surplombe la rive nord du lac inférieur et descend abruptement vers l'eau en-deçà du château. Pendant la jeunesse de Louis Napoléon Bonaparte, l'arrivée au château depuis la ville voisine de Constance se faisait via Ermatingen en longeant une route en pente douce qui se dédoublait devant le domaine (voir plan à droite). Le tronçon le plus large passait devant le château, alors que l'autre montait au bâtiment principal. Depuis le lac, un chemin raide en zigzag constituait un second accès direct. La vue en page 19 le montre avec un tilbury. Toutes ces routes ont été aménagées par Hortense en allées de peupliers. Devant le bâtiment principal, le château, se trouvait une grande cour délimitée par une pente raide boisée côté lac et par un ensemble de bâtiments en E, les dépendances, côté montagne (au sud). Hortense de Beauharnais fit aménager le parvis plat du château et les environs immédiats dans le style d'un jardin paysager anglais et lui donna le nom de « pleasure ground ». C'est aussi ici que se trouvait la piste équestre du prince.

Quant à l'aile du complexe en E, la plus proche du château, elle fut surnommée l'« aile du prince » car Louis Napoléon Bonaparte y vivait au premier étage. Avec la construction allongée adjacente et la seconde aile nord-sud, cette aile dessine un double U comptant deux cours : la « basse-cour », plus basse et plus petite et l'autre cour, plus grande et plus élevée. Cette dernière, cernée d'écuries et de remises, servait de cour des chevaux et avait été reconstruite vers 1820 (p. 20).

L'ensemble sur le plateau n'était pas tourné vers le sud mais vers le nord, face au panorama spectaculaire du lac inférieur du lac de Constance. Ce paysage bucolique s'étale du charmant lac inférieur à celui du Zellersee, avec l'île de Reichenau entre les deux.

Le petit château d'Arenenberg n'était assurément pas la seule demeure de la région à trôner au-dessus des lacs. De fait, dans les environs, d'autres demeures anciennes comme celle de Wolfsberg furent également transformées et agrandies à cette époque pour de devenir des résidences répondant aux codes de l'époque. En outre, le frère d'Hortense, Eugène de Beauharnais, fit également ériger à proximité immédiate d'Arenenberg un château orienté de même, l'Eugensberg.

Prägende Jahre in der Schweiz

Die Schlossdomäne Arenenberg liegt am Nordufer des Untersees (französisch „petit lac" oder „lac inférieur") auf einer Terrasse, die unterhalb des Schlosses steil gegen den See abfällt. Zur Jugendzeit von Louis Napoléon Bonaparte erfolgte der Zugang zum Schloss von der nächsten grossen Stadt, von Konstanz, über Ermatingen auf einer sanft ansteigenden Landstrasse. Diese gabelte sich, wie der Plan rechts zeigt, vor der Domäne. Die breitere Strasse führte am Schloss vorbei, die schmalere direkt auf das Haupthaus zu. Vom See her gab es über einen steilen Zickzackweg mit scharfen Serpentinen einen zweiten, direkten Zugang. Dies zeigt die Ansicht S. 19 mit dem Zweiradgespann. All diese Strassen wurden von Hortense mit Pappeln als Alleen ausgestaltet. Vor dem „Schloss" genannten, nicht allzu grossen Haupthaus lag ein grosser Vorhof, seeseitig begrenzt durch einen steilen, bewaldeten Abhang und bergseitig (südlich) durch einen grossen Baukomplex auf E-förmigem Grundriss, Dependance genannt. Den Vorhof wie auch die nächste Umgebung liess Hortense de Beauharnais im Stil eines englischen Landschaftsgartens durchgestalten und nannte ihn „pleasure ground". Hier lag auch die Reitbahn des Prinzen.

Der dem Schloss am nächsten gelegene Flügel des E-förmigen Baukomplexes wurde „Prinzenflügel" genannt. Darin lebte Louis Napoléon Bonaparte im ersten Stock. Dieser bildet mit dem angebauten Längsbau und dem zweiten Nordsüd-Flügel ein doppeltes U mit zwei Höfen, dem unteren und kleineren „basse-cour" und dem grösseren oberen Hof. Letzterer diente mit den darum herum angelegten Stallungen und Remisen als Pferdehof. Dieser Baukomplex war gegen 1820 neu gebaut worden (S. 20).

Die ganze Anlage auf der Geländeterrasse orientiert sich nicht gegen Süden, sondern gegen Norden zum See hin und damit auf das stupende Panorama des unteren Teils der Bodensee-Landschaft. Sie wird geprägt vom malerischen Untersee und dem Zellersee mit der Insel Reichenau dazwischen.

Das Schlösschen Arenenberg war durchaus nicht das einzige über den Seen thronende Schloss in dieser Region. Andere alte Schlösser in der Umgebung, wie der Wolfsberg, wurden in jener Zeit ebenfalls zu Landsitzen im Geschmack der Zeit ausgebaut und bewohnt. In nächster Nähe zum Arenenberg legte zudem der Bruder von Hortense, Eugène de Beauharnais, selbst ein Schloss in ähnlicher Lage an, den Eugensberg.





En haut : plan du domaine du château d'Arenenberg en 1835, doté d'inscriptions récentes.
En bas : situation de Arenenberg dans la commune de Salenstein en-deçà de Mannenbach au bord du „Unter See", selon la carte Dufour vers 1860.

Oben: Plan des Schlossgutes Arenenberg im Zustand von 1835 mit jüngeren Eintragungen.
Unten: Lage des Arenenbergs in der Gemeinde Salenstein unterhalb Mannenbach am Untersee nach der Dufour-Karte um 1860.

Les chevaux du jeune prince

Les paysages du lac de Constance ont marqué l'existence de Louis Napoléon Bonaparte. Alors que, des décennies plus tard, il fit agrandir le parc urbain de Paris en un parc paysager y ajoutant deux lacs et une île, ce fut, selon Dominik Gügel, à l'image du lac inférieur et de la Reichenau en miniature. Ce qui lui rappelait les jours heureux de son enfance. L'illustration du célèbre « Kiosque Napoléon » en page 291 le corrobore.

Il semblerait qu'à Arenenberg, l'enfant-prince ait déjà accompagné à cheval sa mère qui aimait se promener l'après-midi. S'en suivirent bientôt des excursions en selle plus longues, seul ou en compagnie de camarades ou de domestiques. Les anecdotes rapportées en page 20 sur le « Prince Louis » montrent à quel genre d'excursions s'adonnait le jeune sportif : des nombreux crochets à Constance, toute proche, aux longues randonnées à cheval autour du lac. Pour celles-ci, il prenait souvent des chevaux arabes dont la motivation et l'endurance en faisaient les montures les plus appropriées pour une telle distance. Lors de sa campagne d'Égypte, Napoléon Ier les avait, du reste, fort appréciés comme chevaux d'arme. Avec son attirance pour eux, le neveu, Louis Napoléon Bonaparte, a donc perpétué très tôt la préférence de l'oncle. Où trouvait-il ces chevaux rares et chers ? Les chevaux arabes de son écurie venaient probablement du haras Weil, près de Stuttgart, appartenant au roi wurtembergeois Wilhelm Ier, qui y avait fondé le premier élevage de cette race ailleurs qu'en Orient. Les Bonaparte étaient apparentés à la famille de Wilhelm dont la sœur avait épousé Jérôme, le frère de Napoléon, en 1807. Leur fille, Mathilde, une cousine du prince Louis Napoléon Bonaparte, fut même fiancée quelques temps avec ce dernier.

Les chevaux arabes du prince étaient connus dans toute la région du lac de Constance. Non sans retombées : la tradition orale raconte qu'aujourd'hui encore, les habitants de Salenstein portent le surnom d'« arabes », ce qui remonterait précisément aux chevaux de selle du prince. (Les habitants des communes suisses portent souvent un surnom amusant.)

En 1931, Jakob Hugentobler décrivit la passion du prince Louis Napoléon Bonaparte pour les chevaux (« La famille Bonaparte à Arenenberg ») : « Le prince possédait dix à douze pur-sang qu'il devait faire bouger avec ses palefreniers. » Parmi ses chevaux préférés se trouvait une jument andalouse du nom de Cora. Dans le livre « The life of Napoléon III » de Blanchard Jerrold, on peut lire la réflexion suivante d'un domestique (Tome 1, 1974, p. 127) : « The Prince when he was at the château always had good horses. We had never less than four carriage horses, three riding-horses, and one for the cabriolet. » Il n'y avait donc pas seulement des chevaux de selle, mais aussi des chevaux d'attelage. Le journal « Bozner Zeitung » et la revue « Gartenlaube » rapportèrent en 1865 un trajet pendant lequel le prince aurait suivi une jolie jeune femme de la région « dans la chaise avec, derrière, son maure inévitable et méchant ».

Die Pferde des jungen Prinzen

Die Bodensee-Landschaft prägte Louis Napoléon Bonaparte Zeit seines Lebens. Als er Jahrzehnte später als Kaiser den Stadtpark von Paris im Stil eines Landschaftsparks erweitern und darin zwei Seen mit einer Insel anlegen liess, machte er dies nach Dominik Gügel in einer Art Miniaturform, die an den Untersee mit der Reichenau und damit an die Stätte seiner glücklichen Jugendzeit erinnerte. Diese Situation mit dem bekannten „Kiosk Napoléon" ist auf dem Bild S. 291 zu sehen.

Auf dem Arenenberg soll der Prinz schon als junger Bursche seine Mutter, die nachmittags gerne spazieren fuhr, häufig reitend begleitet haben. Bald folgten längere Exkursionen im Sattel, allein oder in Begleitung von Kameraden oder Dienerschaft. Die S. 20 referierten Anekdoten über „Prinz Louis", wie er dort genannt wurde, zeigen, welcher Art die Ausflüge des jungen Sportmanns waren. Dazu gehörten häufige kürzere Abstecher ins nahe Konstanz und lange Ritte um den ganzen See herum. Solche machte er offenbar öfters mit Araberpferden, die mit ihrer Leistungsbereitschaft und Ausdauer dafür die geeignetsten Pferde waren. Sie waren von Napoléon I. seit seinem Ägypten-Feldzug als Soldatenpferde geschätzt worden. Der Neffe Louis Napoléon Bonaparte führte mit seiner Präferenz für Araberpferde die Vorliebe seines Onkels also schon in jungen Jahren weiter. Wo fand er diese seltenen und teuren Pferde? Die Araber im Stall des Prinzen dürften aus dem Gestüt Weil bei Stuttgart des württembergischen Königs Wilhelm I. gestammt haben, der dort um 1820 die erste systematische Zucht diese Pferderasse ausserhalb des Orients gegründet hatte. Die Bonaparte waren mit Wilhelms Familie verschwägert; die Schwester Wilhelms heiratete 1807 den Napoléon-Bruder Jérôme. Deren Tochter Mathilde, eine Cousine des Prinzen Louis Napoléon Bonaparte, war kurz mit diesem verlobt.

Die Araberpferde des Prinzen waren am Bodensee allgemein bekannt. Das hat Spuren hinterlassen. Bis heute haben die Salensteiner den Übernamen „Araber", der mündlichen Überlieferung nach eben zurückgehend auf des Prinzen Reitpferde dieser Rasse. (Die Bewohner vieler Schweizer Gemeinden tragen einen scherzhaften Übernamen.)

Jakob Hugentobler schrieb 1931 zu Prinz Louis Napoléon Bonaparte als Pferdeliebhaber („Die Familie Bonaparte auf dem Arenenberg"): „Der Prinz hielt sich zehn bis zwölf Vollblutpferde, welchen er und die Reitknechte Bewegung zu verschaffen hatten." Zu seinen Lieblingspferden gehörte eine Andalusier-Stute namens Cora. Im Buch „The life of Napoléon III" von Blanchard Jerrold ist auch folgendes von einem Bediensteten überliefert (Band 1 von 1974, 127): „The Prince when he was at the château always had good horses. We had never less than four carriage horses, three riding-horses, and one for the cabriolet." Es gab dort also nicht nur Reit-, sondern auch Wagenpferde. Eine Fahrt mit einer Chaise wurde in der "Bozner Zeitung" und in der „Gartenlaube" von 1865 beschrieben. Demnach fuhr der Prinz „mit seinem unvermeidlichen, garstigen Mohr hinten auf der Chaise" einer hübschen einheimischen jungen Frau nach.

Le personnel du prince à Arenenberg et son maître d'équitation allemand

À Arenenberg, le « Prince Louis » disposait, selon deux sources, de son propre personnel. Quand, le 14 octobre 1838, il quitta le château d'Arenenberg (p. 25), il emmena avec lui Charles Thélin « valet du chambre du prince », Jean-Jacques Hyppemeyer « valet du pied du prince » ainsi qu'« un cuisinier Léon Cuxa, un cocher florentin Demangeot, un groom Frédéric Bidenbach » (H. Thirria, La Marquise de Cernay 1898, 71). En plus de ces cinq hommes, il y avait encore Félix Vervoort « ancien domestique du château d'Arenenberg, maître d'hôtel du prince ». Cette citation est extraite de la liste des personnes présentes lors de la tentative de putsch à Boulogne-sur-Mer en 1840 où il était accompagné de plus de 10 domestiques (H. Thirria, Napoléon III avant l'empire. Tome I, 1895, 165 suiv.).

Le « Bayerische Landbote », à l'instar d'autres journaux de langue allemande, écrivit le 19 octobre 1838 sur le départ d'Arenenberg (p. 1282) : « La suite du prince est composée de ces huit personnes : 1. le vicomte de Persigny du département de Loire ; 2. Enrico Conneau, médecin de Florence ; 3. Charles Thelin, de Paris, valet ; 4. Leon Cuxa, de Toulouse, cuisinier ; 5. Florentin Demongeot, de Besançon, cocher ; 6. Friedrich Nuding, de Gradstetten, palefrenier ; Friedrich Bickenbach, de Ladenstein, domestique ; 7. Jacob Hippenmeyer de Gottlieben, domestique. » Il est intéressant de relever que le personnel venait de régions francophones et germanophones. Louis Conneau, médecin français né en Italie, a accompagné Louis Napoléon Bonaparte toute sa vie et est cité régulièrement dans cet ouvrage. Le vicomte de Persigny, Jean-Gilbert-Victor Fialin, avait l'âge du prince et en était, à l'époque, un proche confident.

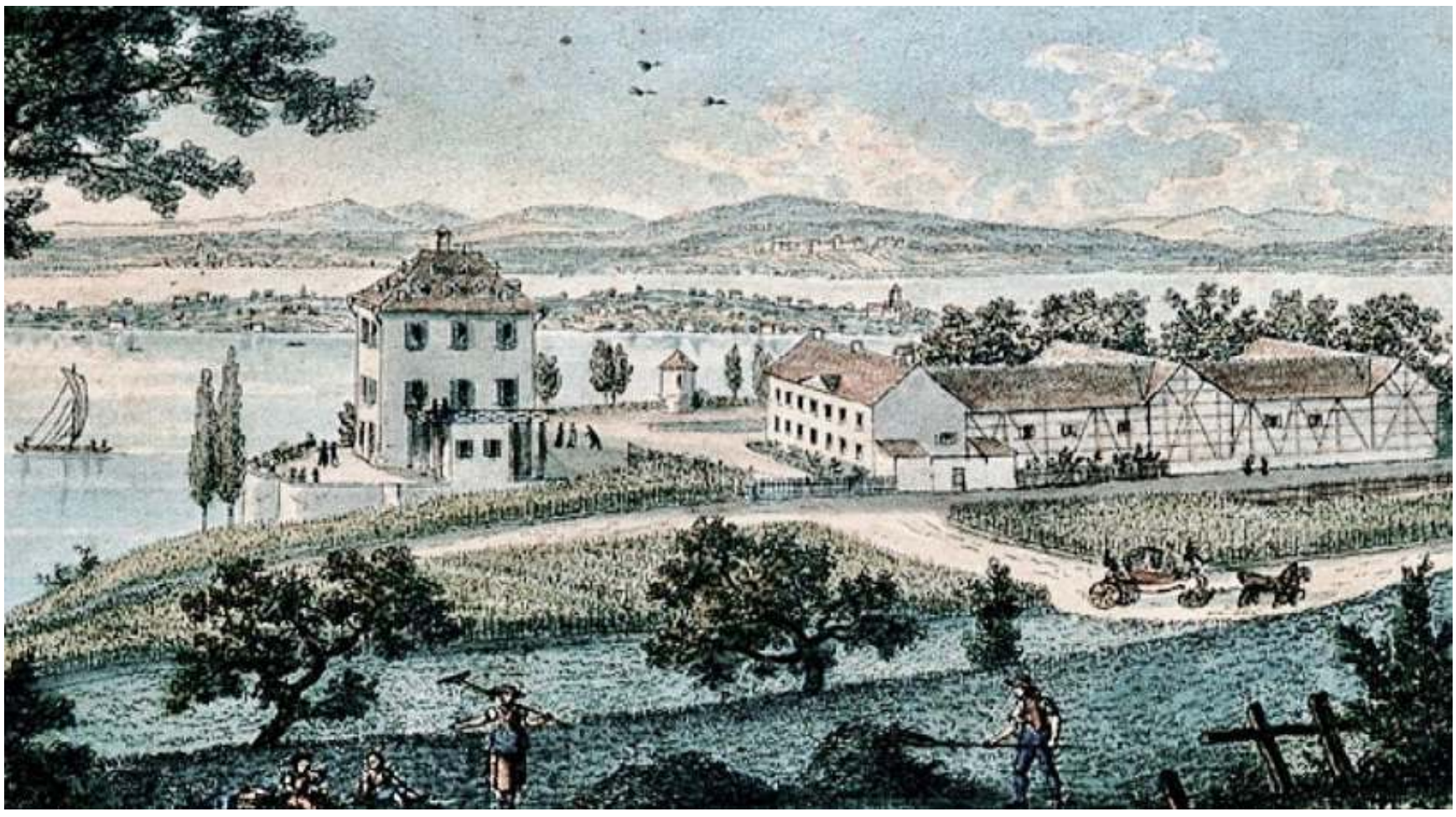
Dans ces sources, le cocher Demongeot est aussi évoqué à plusieurs reprises, de même que Friedrich Bidenbach/Bickenbach comme groom ou palefrenier. Ce dernier a probablement servi à la fois de groom et de second cocher. Il n'était certainement pas le seul palefrenier responsable des chevaux du prince. À l'époque, on comptait trois à quatre personnes pour l'entretien de 12 chevaux. Au total, le prince a donc probablement disposé d'une douzaine de personnes pour le service dans la maison et l'écurie. Ayant suivi une bonne formation de base en équitation, il savait bien diriger le personnel de l'écurie. Parmi ses professeurs se trouvait le Premier Écuyer Mayer de Mannheim. En 1860, le « Morgenblatt für gebildete Leser » (recueil 43, 1022) écrivit qu'il « a été son professeur » « ...qui s'est occupé de l'écurie et a envoyé plusieurs chevaux habiles à Arenenberg... ». Apparemment, le jeune prince a passé des matinées entières d'entraînement sur la piste équestre. Le professeur d'équitation Mayer est aussi cité dans d'autres sources. La « Berliner Revue » de 1860 indique notamment que l'empereur a été « un élève studieux de l'enseignement équestre allemand de feu le Premier Écuyer Mayer à Mannheim » et qu'il a, plus tard, « fait preuve de tout son possible pour sa cavalerie, c.-à-d. son régiment léger » (23, 1860, 43).

Das Personal des Prinzen auf dem Arenenberg und sein deutscher Reitlehrer

„Prinz Louis" verfügte auf dem Arenenberg über eigenes Personal. Das geht indirekt aus zwei Quellen hervor. Als er, wie S. 25 ausgeführt, am 14. Oktober 1838 den Arenenberg verliess, nahm er Charles Thélin als „valet du chambre du prince" und Jean-Jacques Hyppemeyer als „valet du pied du prince" und „un cuisinier Léon Cuxa, un cocher florentin Demangeot, un groom Frédéric Bidenbach" mit (H. Thirria, La Marquise de Cernay 1898, 71). Neben diesen fünf Mann gab es noch Félix Vervoort „ancien domestique du château d'Arenenberg, maître d'hôtel du prince". Diese Zitate stammen aus der Liste der beim Putschversuch in Boulogne-sur-Mer im Jahre 1840 dabei Gewesenen; er wurde dort von über 10 Bediensteten begleitet (H. Thirria, Napoléon III avant l'empire. Tome I, 1895, 165ff.).

Der „Bayerische Landbote" meldete am 19. 10. 1838 (wie viele andere deutschsprachige Zeitungen) zur Abreise vom Arenenberg (S. 1282): „Die Begleitung des Prinzen besteht aus folgenden 8 Personen: 1. Vicomte de Persigny, aus dem Departement der Loire; 2. Enrico Conneau, Arzt aus Florenz; 3. Charles Thelin, aus Paris, Kammerdiener; 4. Leon Cuxa, aus Toulouse, Koch; 5. Florentin Demongeot, aus Besançon, Kutscher; 6. Friedrich Nuding, aus Gradstetten, Stallknecht; Friedrich Bickenbach, aus Ladenstein, Bedienter; 7. Jacob Hippenmeyer aus Gottlieben, Bedienter." Interessanterweise setzte sich also das Personal sowohl aus deutschsprachigen Regionen wie aus Frankreich zusammen. Der in Italien geborene französische Arzt Louis Conneau begleitete Louis Napoléon Bonaparte sein Leben lang und kommt in diesem Band immer wieder zur Sprache. Der Vicomte de Persigny, eigentlich Jean-Gilbert-Victor Fialin, war gleich alt wie der Prinz und damals ein enger Vertrauter desselben.

In diesen Quellen wird der Kutscher Demongeot ebenso mehrfach erwähnt wie Friedrich Bidenbach/Bickenbach als Groom beziehungsweise als Stallknecht. Letzterer dürfte als Bockdiener (engl. „groom") ebenso wie als zweiter Kutscher gedient haben. Er war sicher nicht der einzige für die Pferde des Prinzen verantwortliche Stallmann. Für die Pflege von 12 Pferden rechnete man damals mit etwa drei bis vier Personen. Insgesamt dürfte der Prinz im Haus und Stall also über ein Personal von etwa einem Dutzend Personen verfügt haben. Die Stallleute konnte er selber gut anleiten, zumal er eine profunde Grundausbildung im Reiten absolviert hatte. Zu seinen Lehrern gehörte Stallmeister Mayer aus Mannheim. Er „ist sein Lehrer gewesen, ... der seinen Stall versorgte und manches tüchtige Pferd nach Arenenberg geschickt hat ..." stand 1860 im „Morgenblatt für gebildete Leser" (Band 43, 1022). Der Prinz hatte offenbar als junger Mann dort ganze Morgen beim Unterricht in der Reitbahn verbracht. Reitlehrer Mayer wird auch in anderen Quellen erwähnt. So steht etwa in der „Berliner Revue" von 1860, der Kaiser sei ein „gewissenhafter Schüler aus der deutschen Reitschule des seligen Stallmeister Mayer in Mannheim" gewesen und habe später „das Mögliche für seine Cavallerie, namentlich seine leichten Regimenter, geleistet" (23, 1860, 43).



Vue sur le lac (vers le nord-ouest) autour de 1825 avec le château d'Arenenberg et, au premier plan, le complexe en E construit vers 1820. À l'arrière-plan, le lac inférieur et le Zellersee avec l'île de Reichenau. Sur la route passe une calèche tirée par deux chevaux, avec cocher et domestique assis derrière. Elle symbolise probablement l'équipage de l'ex-reine Hortense.

Blick seeabwärts (nach Nordwesten) um 1825 mit Schloss Arenenberg und dem daneben liegenden, gegen 1820 erbauten E-förmigen Baukomplex im Vordergrund. Im Hintergrund der Unter- und Zellersee mit der Insel Reichenau. Auf der Strasse fährt eine zweispännig gezogene Kalesche mit Kutscher und hinten sitzendem Diener vorbei. Sie stellt wohl symbolisch die Equipage der Ex-Königin Hortense dar.



Vue remontant le lac (vers le nord-est) depuis Arenenberg, autour de 1828. Au premier plan, le chemin en zigzag et accès direct du château au lac. À l'arrière-plan, la partie haute du lac inférieur avec la pointe d'Ermatingen. Le cheval blanc tirant le tilbury en haut de la route évoque probablement le prince Louis Napoléon Bonaparte en meneur (accompagné d'un jeune groom). Gravure de Georges Viard : chemin du lac d'Ermatingen vers Arenenberg avec un tilbury

Blick seeaufwärts (nach Nordosten) vom Arenenberg aus um 1828. Im Vordergrund der Zickzackweg als direkter Zugang vom See zum Schloss. Im Hintergrund der obere Teil des Untersees mit der Landzunge von Ermatingen. Der Schimmel mit Zweiradwagen in der obersten Serpentine dürfte auf den Prinzen Louis Napoléon Bonaparte als Fahrer anspielen (begleitet von einem jungen Groom). Kolorierter Druck von Georges Viard.

Louis Napoléon Bonaparte en Suisse – cavalier et meneur

Cavalier chevronné, le prince impérial a laissé des traces dans la région du lac de Constance. En témoigne la collection d'anecdotes de Julius Gundling (pseudonyme de Lucian Herbert) de 1863 (Napoléon III. und sein Hof : dans Anekdoten und Charakterzügen Nr. 25, 31) :

« Durant un séjour à Arenenberg, alors que Louis Napoléon faisait le tour du lac de Constance à cheval, il vit soudain s'emballer deux chevaux qui tiraient un équipage sur la route longeant une pente raide vers le lac. Fonçant à toute allure sur les pierres, ils entraînaient avec eux une voiture où étaient assis une jeune femme et un homme plus âgé, défigurés par la peur. Un seul faux pas de leur part aurait suffi à faire disparaître tout l'équipage dans le lac. Sitôt, Louis aiguillonna son cheval, intima à la dame qui, paniquée, s'apprêtait à tenter un saut périlleux pour s'échapper de la voiture, de ne pas bouger et saisit un instant plus tard les rênes de l'un des chevaux d'attelage. D'un coup puissant et sec, il le retint et obligea l'autre cheval à freiner sa course folle. L'attelage était sauvé. » ... « À Arenenberg, Louis Napoléon aimait apprendre la course, le saut, le patin à glace et l'équitation aux jeunes campagnards. Lui-même était si bon cavalier qu'il parcourait à cheval la distance d'Arenenberg à Constance en un quart d'heure. Alors que les milices thurgoviennes s'exerçaient près d'Arenenberg, le prince était occupé à donner un cours d'équitation à un jeune paysan et à lui apprendre à sauter en selle par le dos du cheval. »

Le prince semble donc avoir aimé les sorties à cheval longues et rapides. Les chevaux étaient logés dans l'écurie déjà évoquée, qui jouxtait directement ses appartements, comme on peut le voir sur la lithographie à droite (avec l'escalier et la galerie sur la gauche de l'image). Le début de l'enfilade des écuries est encore visible tout à gauche, derrière le saule pleureur. Il s'agit d'un bâtiment allongé d'environ 35 m de long avec une aile perpendiculaire (analyse p. 424/5). Selon le recueil « Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau » (recueil IV de 2001, p. 289 suiv.), les dépendances en colombage furent érigées « vers 1820 » et « agrandies peu après ». Ce qui correspond à la biographie du prince et de sa mère : depuis son emménagement au château vers 1820, Hortense avait besoin de chevaux pour ses voyages ; quant à son fils, il se constitua dès jeune homme une écurie et un parc de voitures propres, dignes de son rang et plus grands encore, avec tout le personnel dédié. L'architecte de ces travaux a sûrement été celui qui avait transformé de fond en comble le château pour Hortense en 1820 : le bâtisseur en chef de la ville de Constance, Johann Baptist Wehrle.

Dans les écuries, jouxtant l'« aile du Prince », étaient hébergés non seulement les chevaux du prince, mais aussi ses voitures. Ces dernières n'existent plus. Toutefois, les voitures présentées p. 22 peuvent donner une idée des modèles éventuellement utilisés. Le traîneau de l'époque est conservé et présenté à la page 24.

Louis Napoléon Bonaparte in der Schweiz als Reiter und Fahrer

Der kaiserliche Prinz hinterliess als schneidiger Reiter in der Region Bodensee einige Spuren. So steht in der Anekdotensammlung von Julius Gundling (Pseudonym für Lucian Herbert) von 1863 (Napoléon III. und sein Hof: in Anekdoten und Charakterzügen Nr. 25, 31):

„Als Louis Napoléon einmal während seines Arenenberger Aufenthaltes den Bodensee umritt, sah er plötzlich zwei Pferde, die auf der nur durch einen steilen Abhang vom See getrennten Landstrasse eine Equipage zogen, scheu werden. Sie schossen mit dem Fuhrwerke, in welchem eine junge Dame und ein ältlicher Herr angstvoll saßen, pfeilschnell über Stock und Stein dahin, und es hätte nur eines Fehltrittes ihrerseits bedurft, um das ganze Fuhrwerk im See verschwinden zu machen. Louis spornte rasch entschlossen sein Pferd – winkte der Dame im Wagen, welche bereits die Fassung verloren hatte und im Begriffe war, sich durch einen lebensgefährlichen Sprung aus dem Wagen zu retten, zu bleiben und hatte im nächsten Augenblicke das eine Wagenpferd am Zügel. Mit einem mächtigen Rucke dasselbe zurückreißend, zwang er auch das andere Pferd in seinem rasenden Laufe innezuhalten. Das Fuhrwerk war gerettet." ... „In Arenenberg machte es Louis Napoléon Vergnügen, Bauernburschen im Laufen, Springen, Schlittschuhlaufen und Reiten Unterricht zu geben. Er selbst war ein so guter Reiter, daß er die Strecke von Arenenberg nach Constanz zu Pferde in einer Viertelstunde zurücklegte. Als einst die thurgauischen Milizen in der Nähe von Arenenberg im Feuer exercirten, war der Prinz eben damit beschäftigt, einem Bauernjungen Reitunterricht zu geben und ihm beizubringen, wie man über das Kreuz des Pferdes in den Sattel springe."

Der Prinz scheint also lange und schnelle Ausflüge mit Pferden geliebt zu haben. Sie standen in der schon erwähnten neuen Stallanlage. Diese schloss direkt an seinen Wohnbereich an, der auf der Lithographie rechts zu sehen ist (im Bild links mit Treppe und Galerie). Die Stallflucht selbst ist hinter der Trauerweide ganz links noch ansatzweise sichtbar. Es handelt sich um einen rund 35 Meter langen Längsbau mit einem Querflügel, der S. 424/5 näher analysiert wird. Nach „Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau" (Band IV von 2001, S. 289f.) entstand die Dependance als Fachwerkbau „gegen 1820" mit einem „wenig später erfolgten Ausbau". Das passt zur Vita des Prinzen und seiner Mutter. Letztere benötigte für ihre Reisen seit dem Bezug der Domäne um 1820 schon Pferde; ihr Sohn legte sich dann als junger Mann standesgemäss einen eigenen grösseren Reit- und Fahrstall samt entsprechendem Personal zu. Der Architekt der Anlage dürfte derselbe gewesen sein, wie der, der das Schloss um 1820 für Hortense à fond umbaute, der Konstanzer Stadtbaumeister Johann Baptist Wehrle.

Im an den Prinzenflügel anschliessenden Stallkomplex standen nicht nur die Pferde des Prinzen, sondern auch seine Wagen. Von diesen hat sich keiner erhalten. Die S. 22 abgebildeten Zeichnungen geben jedoch einen Eindruck der möglichen Modelle. Seite 24 ist der erhaltene Schlitten aus jener Zeit abgebildet.



Carte de visite du prince Louis Napoléon de l'époque d'Arenenberg indiquant le nom de son valet de chambre Charles Thélin et l'adresse « Arenenberg près Constance Canton de Thurgovie Suisse ».

Visitenkarte des Prinzen Louis Napoléon Bonaparte der Arenenberger-Zeit mit Nennung seines Kammerdieners Charles Thélin und der Adresse „Arenenberg près Constance Canton de Thurgovie Suisse".



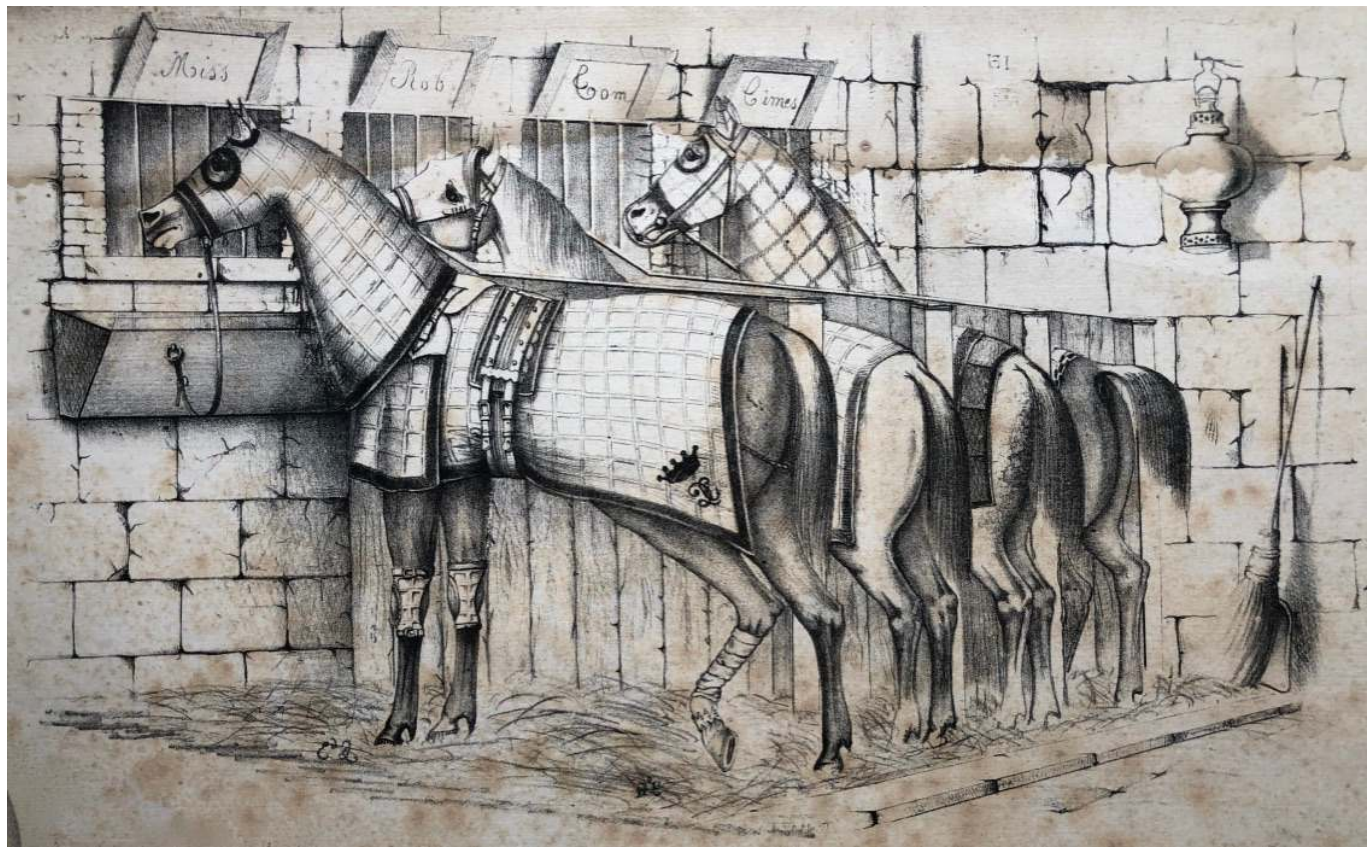
Parvis du château d'Arenenberg depuis le nord, avec la maison principale à droite et l'« aile du Prince » à gauche suivie immédiatement de l'écurie et de la cour des chevaux, dotée d'un saule pleureur et une fontaine au milieu (vers 1850 ?).

Vorhof der Schlossanlage Arenenberg von Norden her gesehen, mit dem Haupthaus rechts und links dem „Prinzenflügel" mit anschliessendem Stallbau um den Pferdehof mit Trauerweide und Brunnen in der Mitte (um 1850 ?).



Modèles de voitures d’époque ainsi qu’elles étaient probablement rangées dans les remises d’Arenenberg. Briska de voyage, calèche, tilbury sportif et phaéton, les deux de droite à mener soi-même. Ces illustrations sont extraites de l’album de Joseph Dinkel paru en 1837 à Augsbourg sous le titre « Neueste Wagen nach deutscher, französischer und englischer Bauart ».

Zeitgenössische Wagenmodelle, wie sie auch in den Remisen auf dem Arenenberg gestanden haben dürften: Reise-Pritschka, Kalesche, sportlicher Tilbury und Phaeton, die beiden rechts zum Selberfahren. Die Bilder stammen aus dem Album von Joseph Dinkel, das 1837 in Augsburg unter dem Titel „Neueste Wagen nach deutscher, französischer und englischer Bauart“ erschien.



Dans les anées 1820/30, les chevaux de selle étaient placés de cette manière dans les stalles. Lithographie tirée du « Guide du sellier et du harnacheur » vers 1825 d’A. Baumann.

In dieser Art wurden um 1820/30 die Reitpferde in Ständen eingestellt. Lithographie aus dem „Guide du sellier et du harnacheur“ um 1825 von A. Baumann.

Le penchant du prince pour la chose militaire

En 1836, Klara von Greyerz dépeignit son arrivée en voiture de Constance à Arenenberg (Thurgauer Jahrbuch 17, 1941, 27 suiv.) : « D'un côté, un peu en retrait de la maison, se trouvent les écuries, les cuisines et les appartements des domestiques. Le château est certes petit, mais son apparence est avenante. » La note sur la reproduction du prince dans la neige, tenant son cheval arabe noir, est aussi dans ce récit (p. 13).

Le dessin d'un mail-coach (p. 24), réalisé par le prince à l'âge de 27 ans, illustre son intérêt pour la conduite. Menait-il déjà à l'époque des attelages à quatre ? De fait, ayant été récemment en Angleterre, il avait pu observer de plus près ces voitures et attelages. Mais cette planche a déjà été interprétée comme étant la voiture de voyage de sa mère; voir l'annexe p. 532 suiv.

Bien que disposant très tôt de personnel, de chevaux et de voitures, le prince vivait fort modestement. – H. Thirria, Napoléon III avant l'empire. Tome I-II, 1895 143 : « À Arenenberg, son appartement était vraiment la tente d'un soldat ; on n'y voyait ni tapis, ni fauteuils, ni rien de ce qui peut énerver le corps ... Infatigable au physique comme au moral, austère, laborieux, le neveu de l'Empereur (suivant le docteur Conneau) est un véritable Romain de la République. » Les récits d'alors qualifient son mode de vie à Arenenberg de « totalement militaire » E. Huhn (Prozess des Prinzen Ludwig Napoleon Bonaparte 1841, 54 suiv.) : « Lui-même était sur son cheval dès l'orée du jour et, avant même que quelqu'un soit levé au château, il avait déjà parcouru plusieurs milles et commencé de travailler dans sa chambre. Il passait ses journées, adroit à l'exercice militaire et cavalier habile comme on n'en voit plus guère... »

De 1830 à 1836, Louis Napoléon Bonaparte fit ses classes à l'École militaire fédérale de Thoune, fondée en 1819, sous la direction d'Henri Dufour et en sortit capitaine d'artillerie. Monter à cheval et mener jouaient un rôle majeur dans l'artillerie et quand la régie fédérale des chevaux s'installa à Thoune à la seconde partie du XIX^{e} siècle, la cité devint le porte-drapeau suisse en la matière.

En Thurgovie où résidait le prince, celui-ci s'imposa comme un tireur engagé et fonda en 1835 la société de tir du canton avec le conseiller cantonal Friedrich Hartmann Ammann (P. Forster, Thurgauer Jahrbuch 62, 1987, 18 suiv.). On tirait depuis la rive sur des cibles fixées sur des poteaux à 100 mètres dans le lac. Le prince participa à plusieurs fêtes de tir, offrit deux canons à la Thurgovie et expérimenta lui-même de telles armes. Le tout prit brusquement fin quand, en automne 1838, le prince dut se séparer de ses chevaux et de son parc de voitures (Münchner Kurier für Stadt und Land du 10.10.1838) : « Le 10 octobre sont vendus à Arenenberg les chevaux de selle et d'attelage, les harnais et les voitures du prince. » Dans la « Neue Zürcher Zeitung » est publiée une annonce avec la précision suivante : « Les amateurs sont donc invités à venir. » Le seul véhicule encore existant de ce lot est un traîneau (p. 24).

Des Prinzen Hang zum Militärischen

Als Klara von Greyerz im Sommer 1836 im Wagen von Konstanz auf den Arenenberg fuhr, schrieb sie zur Ankunft (Thurgauer Jahrbuch 17, 1941, 27ff.): „Auf der einen Seite, etwas vom Haus entfernt, liegen die Stallungen, Küchen und Dienstwohnungen, denn das Schloss ist klein, hat aber ein freundliches Ansehn." Aus dem gleichen Bericht stammt auch der Kommentar zum Bild von Prinz Louis als Reiter im Schnee mit seinem schwarzen Araber an der Hand (S. 13).

Die vom Prinzen als 27jähriger selbst angefertigte Zeichnung auf S. 24 illustriert sein Interesse für das Fahren. Sie zeigt eine Art Mail-Coach-Gespann. Fuhr er damals schon vierspännig? Unmöglich ist es nicht, war er doch kurz zuvor in England gewesen und hatte solche Wagen und Gespanne selbst näher kennen gelernt. Die Darstellung wurde aber auch als Reisewagen seiner Mutter interpretiert; siehe dazu S. 532f.

Der Prinz verfügte, wie erwähnt, zwar auf dem Arenenberg schon in jungen Jahren über Personal, Pferde und Wagen, lebte aber selbst bescheiden. – H. Thirria (Quelle und Wortlaut links): Seine Wohnung ähnelte dem Zelt eines Soldaten und entbehrte jeden Luxus wie Fauteuils oder Teppiche. Nach zeitgenössischen Schilderungen war die Lebensweise des Prinzen auf dem Arenenberg „ganz militärisch". E. Huhn schrieb (Prozess des Prinzen Ludwig Napoléon Bonaparte 1841, 54f.): „Er selbst war schon mit Tagesanbruch zu Pferd, und ehe noch jemand im Schlosse aufgestanden war, hatte er schon mehrere Meilen gemacht, worauf er sich in sein Zimmer zur Arbeit begab. Geschickt in den militärischen Übungen, ein gewandter Reiter, wie man keinen mehr sieht, verlebte er seinen Tag ...".

Louis Napoléon Bonaparte absolvierte zwischen 1830 und 1836 in der 1819 gegründeten Militärschule von Thun unter Leitung des gebildeten Henri Dufour eine umfassende militärische Ausbildung, die er als Artillerie-Hauptmann abschloss. Bei der Artillerie spielten Reiten und Fahren eine zentrale Rolle; nicht umsonst wurde Thun mit der Regie-Anstalt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zur führenden Pferde-Anstalt der Schweiz.

In seinem Wohnsitz-Kanton Thurgau profilierte sich der Prinz als engagierter Schütze (P. Forster im Thurgauer Jahrbuch 62, 1987, 18ff.). Er gründete zusammen mit Kantonsrat Friedrich Hartmann Ammann im Sommer 1835 den kantonalen Schützenverein. Geschossen wurde vom Ufer aus auf 100 Meter entfernte Scheiben, die im See Pfählen aufgesetzt waren. Der Prinz nahm an verschiedenen Schützenfesten teil, schenkte dem Thurgau zwei Kanonen und experimentierte selbst mit solchen. All das hatte 1838 ein abruptes Ende. Im Herbst 1838 musste sich der Prinz von seinen Pferden und seinem Wagenpark trennen (Münchner Kurier für Stadt und Land vom 10. 10. 1838): „Am 10. Oktober werden in Arenenberg die dem Prinzen gehörigen Reit- und Kutschpferde, Geschirre und Wagen verkauft. (Er braucht sie ja nicht mehr, da man ihn jetzt fahren lässt.)" In der „Neuen Zürcher Zeitung" erschien ein entsprechendes Inserat mit dem Zusatz: „Die Liebhaber sind eingeladen sich daselbst einzufinden." Das einzige wohl aus diesem Lot erhaltene Fahrzeug, ein Schlitten, ist S. 24 oben abgebildet.





À gauche : Louis Napoléon Bonaparte, Capitaine d'Artillerie Suisse 1834.
À droite : le seul véhicule encore existant de l'époque suisse du prince Louis Napoléon est ce traîneau de course orné d'un aigle sur l'extrémité avant des patins.

Links: Louis Napoléon Bonaparte als Hauptmann der Schweizer Armee im Jahre 1834.
Rechts: Das einzige erhaltene Fahrzeug aus der Schweizer Zeit des Prinzen Louis Napoléon ist dieser Rennschlitten mit Adler auf dem Kufenzusammenlauf.



Dessin de Louis Napoléon Bonaparte d'un attelage à quatre pour un mail-coach à la mode anglaise avec la légende « fait et donné par le prince – Arenenberg 15 février 1835 » (voir aussi le supplément p. 532).

Eigenhändige Zeichnung von Louis Napoléon Bonaparte eines Viererzugs vor einer Mail-Coach nach englischer Art mit der Legende „fait et donné par le prince - Arenenberg 15 février 1835“ (siehe dazu auch den Nachtrag S. 532).

Adieux forcés de Suisse en 1838

En 1836, le prince se lança à Strasbourg dans une tentative de putsch mal préparée et fut envoyé en exil forcé en Amérique par le gouvernement français. Ses biens restèrent en Suisse, ses chevaux et ses voitures dans les écuries d'Arenenberg. Lorsque sa mère tomba malade en 1837, il rentra et demeura auprès d'elle jusqu'à sa mort. Ensuite, seul héritier d'Arenenberg, il resta en Thurgovie. Redoutant d'autres agitations, la France fit fortement pression sur la Suisse, allant jusqu'à déployer des troupes aux portes de Genève. Mais la Confédération ne pouvait pas expulser le prince car il était devenu citoyen suisse avec les droits civiques thurgoviens. Pour éviter une affaire d'État, le prince décida finalement de partir pour l'Angleterre et abandonna ainsi son dessein de se fixer en Thurgovie. (Entretemps, il avait déjà lancé la transformation d'un second château près du village de Gottlieben au bord du Rhin.) Il organisa donc son départ, loua le second château, fit dissoudre une grande partie de son ménage d'Arenenberg – voir plus haut – et transmit la gestion du domaine d'Arenenberg à un chancelier.

Son départ, après ce « marché du prince », fut regretté en Thurgovie. À ce propos, le « Frankfurter Ober-Post-Amts-Zeitung » écrivit le 16 octobre : « Le Prince Louis Napoléon Bonaparte a quitté Arenenberg l'après-midi du 14 de ce mois, profondément malheureux à ce qu'on dit. Tout aussi désolés de perdre le fils de la bienfaisante Reine Hortense, les Thurgoviens l'ont encore escorté avec 26 carrosses après lui avoir déjà fait grande preuve de leur tristesse ... On doit puiser l'espoir qu'il reviendra bientôt dans le fait que si les selles, voitures et chevaux du Prince ont été mis aux enchères, ses meubles ont été conservés. » Une seconde brève similaire a été publiée le 17 octobre 1838 dans le même journal : « Dimanche dernier, le 14 octobre, le Prince Louis Bonaparte d'Arenenberg a entamé son voyage pour l'Angleterre. Ses amis thurgoviens l'ont escorté jusqu'à Constance en une longue file de voitures. Le Prince était visiblement ému en quittant le pays où il a passé son enfance et où sa mère est décédée. » On assista également à d'autres scènes d'adieux à Constance, ainsi que le « Münchner Kurier » rapporta. Le prince était conduit « dans une calèche », comme on le voit en page 22 ; le trajet s'est ensuite poursuivi de Constance à Düsseldorf dans sa voiture de voyage attelée à quatre (Thirria 1898, 72 et suiv.).

Cette citation montre combien le prince était aimé autour du lac de Constance. Détail intéressant : jusqu'à l'automne 1838, les chevaux de selle et les chevaux d'attelage du prince restèrent à Arenenberg, les selles et harnais nécessaires étant accrochés dans sa sellerie et salle de harnais, et ses voitures étaient rangées dans les remises. Au final, le prince resta une décennie en Angleterre et vendit le domaine d'Arenenberg par manque d'argent. Le sort ultérieur d'Arenenberg est décrit à partir de la page 416 : rachat du domaine et, après 33 ans, de nouveau des chevaux du même propriétaire dans l'écurie.

Erzwungener Abschied aus der Schweiz im Jahre 1838

1836 wagte der Prinz von Arenenberg aus einen schlecht vorbereiteten Putsch in Strassburg und wurde danach von der französischen Regierung nach Amerika ins Zwangsexil geschickt. Dabei blieb sein Besitz in der Schweiz zurück, auch seine Pferde und Wagen in den Stallungen auf dem Arenenberg. Als seine Mutter 1837 krank wurde, kam er zurück, begleitete sie bis zu ihrem Tod und blieb im Thurgau als Alleinerbe des Arenenbergs. Frankreich befürchtete weitere Agitationen und übte starken Druck auf die Schweiz bis zum Truppenaufmarsch vor Genf aus. Die Eidgenossenschaft konnte den Prinzen aber nicht ausweisen, weil er mit dem Thurgauer Bürgerrecht auch Schweizer Bürger geworden war. Um eine Staatsaffäre zu vermeiden, entschloss sich der Prinz schliesslich zur Abreise nach England und begrub damit seine Pläne, weiter im Thurgau zu wohnen. (Mittlerweile hatte er schon mit dem Umbau eines zweiten Schlosses in der Nähe, im Dorf Gottlieben unten am Rhein, begonnen.) Er organisierte also seine Abreise, vermietete das zweite Schloss, löste seinen Haushalt auf dem Arenenberg – wie erwähnt – weitgehend auf und übergab die Verwaltung der Domäne Arenenberg einem Haushofmeister.

Seine Abreise nach diesem so genannten „Prinzenhandel" wurde im Thurgau bedauert. Die „Frankfurter Ober-Post-Amts-Zeitung" schrieb am 16. Oktober dazu: „Am 14. d. M. Mittags reiste der Prinz Louis Napoleon Bonaparte von Arenenberg ab, das er mit tiefem Schmerz verlassen haben soll. Auch die Thurgauer verlieren den Sohn der wohltätigen Königin Hortensia sehr ungern, und begleiteten ihn, nachdem sie ihm vorher schon eine Menge Beweise der Theilnahme gegeben hatten, noch in 26 Kutschen. .... Man will aus dem Umstand, dass die Sättel, Wagen und Pferde des Prinzen, nicht aber seine Möbel versteigert wurden, die Hoffnung schöpfen, dass er bald wieder kommen werde." Dazu gibt es eine zweite ähnliche Meldung im gleichen Blatt, datiert vom 17.10.1838: „Letzten Sonntag, den 14. October hat der Prinz Louis Bonaparte von Arenenberg seine Reise nach England angetreten. In einem langen Zuge von Wagen begleiteten ihn seine Thurgauischen Freunde nach Constanz. Der Prinz schien sichtlich bewegt, als er das Land verliess, wo er seine Jugend verlebt hat, wo seine Mutter verstorben ist." Danach kam es zu weitern Abschiedsszenen in Konstanz, wie der schon genannte „Münchner Kurier" schrieb. Der Prinz wurde in einer Kalesche gefahren, also in einem Wagen wie auf S. 22 abgebildet; die Weiterreise von Konstanz nach Düsseldorf erfolgte vierspännig in seinem Reisewagen (Thirria 1898, 72f.).

Diese Zitate zeigen, dass der Prinz am Bodensee wohl gelitten war. Für unser Thema interessant: Bis im Herbst 1838 waren auf dem Arenenberg die Reit- und Wagenpferde des Prinzen eingestallt, hingen in seiner Sattel- und Geschirrkammer die dafür nötigen Sättel und Pferdegeschirre und standen in den Remisen seine Wagen. Der Prinz blieb schliesslich zehn Jahre in England und verkaufte die Domäne Arenenberg 1842 aus Geldmangel. Das weitere Schicksal des Arenenbergs wird S. 416ff. beschrieben: Rückkauf der Domäne und nach 33 Jahren wieder Pferde desselben Besitzers im Stall.

De longues années en Angleterre

Après 1838, Louis Napoléon Bonaparte vécut plusieurs années principalement à Londres, qu'il connaissait de ses voyages d'études en 1832/33. L'Angleterre était alors la grande nation industrielle en Europe et dominait la construction hippomobile, le monde de l'équitation et de la conduite. Une source affirme que le prince y a bientôt mené une vie de dandy, notamment financée par une riche Américaine. D'autres disent qu'il était un « homme affairé et actif », commençant à travailler à 6h du matin et « montant en selle à 5h » (E. Huhn, Prozess des Prinzen Ludwig Napoleon Bonaparte 1841, 54 suiv.). À Londres comme à Arenenberg, les sorties à cheval ou en voiture faisaient partie de son quotidien. D'après J. M. Thompson, le prince menait une vie de luxe (Louis Napoleon, 1955, 49) : « he set up house in expensive style, first in Carlton House Terrace (Lord Cardigan's) and then in Carlton Gardens (Lord Ripon's), with a host of servants, a stable full of horses, a box at the opera, and a coach emblazoned with the imperial eagle. » Il résidait donc dans de grandes maisons, disposait d'écuries avec de nombreux chevaux et sortait dans une berline ornée de l'aigle impérial sur la portière. Louis Napoléon Bonaparte fréquentait des dandys célèbres tel le Comte d'Orsay et continuait de monter des chevaux arabes et de mener son cabriolet à Hyde Park : « In this society, he set himself to live the life of an English'man about town', riding a fine Arab (he had a good seat on a horse), or driving a cabriolet in Hyde Park. »

La planche ci-contre montre le prince cavalier. Dans ses « Souvenirs du Général Cte Fleury » (tome premier, 1897, 199), son confident, qui le connaissait en Angleterre, fait le portrait de Louis : « le Prince, jeune encore à cette époque, était très beau cavalier. Il avait une belle et fière prestance, ayant le buste long pour ses jambes, il n'en était que mieux à cheval. Sans être très solide en selle, il était très entreprenant, avait bonne main, sautait volontiers les obstacles. Il savait tirer parti de sa monture, la faire briller devant la troupe ou en public ; mettant ainsi en pratique son expérience acquise à la chasse en Angleterre et les principes d'équitation à l'allemande qui lui avait été inculqués dans sa première jeunesse » (cf. son maître d'équitation Mayer, p. 17).

En 1864, la revue française « Le Monde illustré » nota : « On sait que l'Empereur, un des meilleurs cavaliers de ces temps-ci, attache la plus grande importance à ses écuries ; Sa Majesté a vécu longtemps en Angleterre, où elle a pris le goût des chevaux ; elle a donc organisé sa maison avec la sévérité d'un exquis en matière de sport. »

Boulenger ajouta en 1932 (215 suiv.) : « Napoléon III était fort bien à cheval, comme ceux qui ont les jambes courtes. Mais il montait distraitement, comme il conduisait, et à la manière des Anglais, c'est-à-dire sans se servir beaucoup des jambes et en laissant les rênes flottantes ; puis il attaquait sans préparation, rassemblant brusquement les rênes en main.»

Lange Jahre in England

Louis Napoléon Bonaparte lebte nach 1838 einige Jahre mehrheitlich in der Hauptstadt London, die er von seinen Studienreisen in den Jahren 1832/33 her schon kannte. Damals war England die führende Industrie-Nation Europas. Im Wagenbau gab sie den Ton ebenso an wie im Reiten und Fahren. Der Prinz soll nach den einen Quellen in London bald das Leben eines Dandys geführt haben, unter anderen finanziert durch eine reiche Amerikanerin. Nach anderen Quellen war er ein „geschäftiger, thätiger Mann", der um sechs Uhr früh zu arbeiten begann und morgens „um fünf Uhr zu Pferde" stieg (E. Huhn, Prozess des Prinzen Ludwig Napoleon Bonaparte 1841,54f.). In London, wie schon auf dem Arenenberg, gehörten also Ritte und Kutschfahrten zum Alltag. Nach J.M. Thompson war der Prinz in London luxuriös ausgestattet (Louis Napoleon, 1955, 49): „he set up house in expensive style, first in Carlton House Terrace (Lord Cardigan's) and then in Carlton Gardens (Lord Ripon's), with a host of servants, a stable full of horses, a box at the opera, and a coach emblazoned with the imperial eagle." Er lebte also in grossen Häusern, hatte Stallungen mit vielen Pferden zur Verfügung und fuhr in einer Berline aus, die auf dem Schlag mit dem kaiserlichen Adler versehen war. Louis Napoléon Bonaparte verkehrte dort mit bekannten Dandys wie dem Count d'Orsay und: „In this society he set himself to live the life of an English 'man about town', riding a fine Arab (he had a good seat on a horse), or driving a cabriolet in Hyde Park." Also ritt er weiter Araberpferde und fuhr sein Cabriolet im Hyde Parks aus.

Das Bild auf der rechten Seite zeigt den Prinzen als Reiter. Nach den „Souvenirs du Général Cte Fleury", dem langjährigen Vertrauten, der den Prinzen schon in England kennen gelernt hatte, ritt dieser ausgezeichnet, erstens dank seiner Ausbildung in der strengen deutschen Reitweise und zweitens dank seinen Erfahrungen in der wagemutigen englischen Jagdreiterei. Er sagte auch (französischer Wortlaut links), der Prinz sei schon als junger Mann ein guter Reiter gewesen. Er machte eine gute Figur im Sattel, wenn auch sein Oberkörper etwas zu lang erschien zu den eher kurzen Beinen. Er hatte eine gute Hand beim Reiten und sprang gerne über Hindernisse. Zu Pferd brillierte er vor der Truppe ebenso wie vor allgemeinem Publikum (zum Reitlehrer Mayer in Mannheim siehe S. 17).

Die französische Revue „Le Monde illustré" schrieb 1864 in ähnlicher Art, der Kaiser sei einer der besten Reiter seiner Zeit und lege deshalb grössten Wert auf die hohe Qualität seines Marstalls. In seiner Zeit in England habe er Geschmack an der dortigen sportlichen Art des Umgangs mit Pferden gefunden.

Seine Reitweise wurde im Werk von Boulenger auch als etwas zerstreut eingeschätzt, mit wenig Beinarbeit, wie bei den Engländern. Auch seine Fahrweise war so, oft mit lockerer Leinenführung, dann aber zuweilen gefolgt von eher brüsken Paraden.



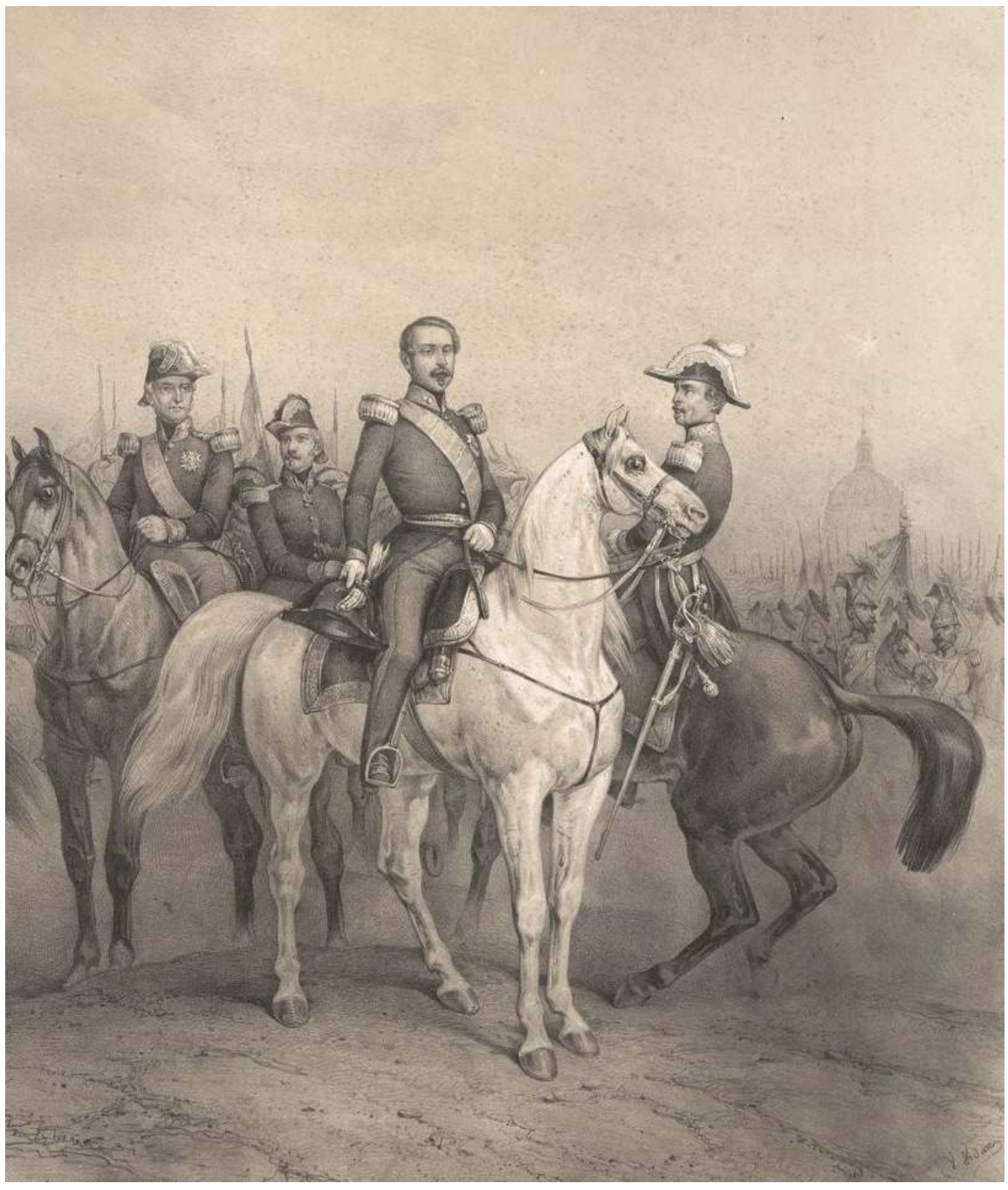




En haut : Louis Napoléon Bonaparte en cavalier à Londres d'après une caricature anglaise de 1840, soulignant le buste long par rapport aux jambes un peu courtes.
En bas : la résidence du prince en 1838, Carlton House Terrace à Londres-Westminster et lithographie « The Drive. Count d'Orsay in Hyde Park ».

Oben: Louis Napoléon Bonaparte als Reiter in London nach einer englischen Karikatur von 1840, die die zum langen Oberkörper etwas kurz geratenen Beine betonte.
Unten: Der Wohnsitz des Prinzen im Jahre 1838, Carlton House Terrace in London-Westminster und Lithographie „The Drive. Count D'Orsay in Hyde Park".





Le président des Français, Louis Napoléon Bonaparte, avec ses hommes de confiance.
En haut : le médecin Louis Conneau, le Comte Émile-Félix Fleury et le Maréchal Armand de Saint-Arnaud.
En bas : « Louis Napoléon Bonaparte se proclame Président de la République » (1848). Il monte un cheval arabe blanc. Directement derrière lui, Émile-Félix Fleury, à droite probablement le maréchal Saint-Arnaud, le premier Premier Écuyer de l'Empereur et à gauche, probablement le médecin Louis Conneau.

Louis Napoléon Bonaparte als Präsident Frankreichs mit seinen engsten Vertrauten.
Oben: Der Arzt Louis Conneau, Graf Emile-Félix Fleury und Marschall Armand de Saint-Arnaud.
Unten: Louis Napoléon Bonaparte erklärt sich zum Präsidenten Frankreichs. Er sitzt auf einem Araber-Schimmel. Direkt hinter dem Präsidenten sieht man Emile-Félix Fleury, rechts reitet vermutlich Marschall Saint-Arnaud, der erste Oberststallmeister des Kaisers und links wohl der Arzt Louis Conneau.

B. Louis Napoléon Bonaparte – cavalier, meneur et premiers équipages

Lorsqu'en 1848, Louis Napoléon Bonaparte devint président des Français, il connaissait à peine le pays car il avait été socialisé avant tout en Allemagne et en Suisse. Il connaissait mieux l'Angleterre et ses habitudes, comme l'illustre cette anecdote : il arrivait au nouveau président, qui aimait mener lui-même ses voitures de sport, de sortir du palais de l'Élysée en tournant sur le mauvais côté du Faubourg Saint-Honoré. De fait, il était encore habitué à la conduite à gauche anglaise (p. 39).

Partout, Louis Napoléon Bonaparte était réputé être bon cavalier, meneur et connaisseur de chevaux ; en 1904, la revue « Navy and Army Illustrated » en faisait encore l'éloge : « A first-rate rider, an excellent judge of horseflesh… » Président puis empereur, Louis Napoléon Bonaparte continua certes de monter, mais généralement à l'anglaise. Selon Boulenger 1932, 215 (et suiv.), « les chevaux dressés par les écuyers français étaient trop bien mis pour lui. Il en avait pour son usage personnel une dizaine ; on les sellait pour la promenade d'une selle anglaise avec le frontail de soie rouge ; quand il était en uniforme, la selle était de velours rouge et plus ou moins ornée selon les circonstances ».

Les carrosses ou équipages, ainsi qu'on appelait les voitures élégamment occupées, habilement menées et tirées par de superbes chevaux fougueux, ont joué un rôle social important au XIX^{e} siècle – surtout pour l'auto-mise en scène des riches et des puissants dans l'espace public. Louis Napoléon Bonaparte s'inscrivant bientôt maître en la matière. Empereur, il commença à investir beaucoup d'argent dans les chevaux, le parc de voitures et l'infrastructure des écuries à Paris – qui eurent dès 1860 la réputation d'être les plus belles d'Europe. Pour ce faire, il reçut l'appui de plusieurs connaisseurs de chevaux bien formés, comme Alexander Gamble et le général Émile-Félix Fleury (en détail p. 44). Les moyens financiers considérables nécessaires provenaient du fonds spécial, la « liste civile » (voir p. 156).

Le public spécialisé resta fier de cette place d'honneur des écuries impériales parisiennes, même après la chute de l'empereur. La phrase de Faverot de Kerbrech (1903, XII) documente la splendeur des équipages de la cour de Napoléon III :

« ... les équipages de la Cour ont alors atteint ... un degré d'élégance et de perfection qui a continué jusqu'à la guerre de 1870, et n'a jamais, depuis, été dépassé. »

B. Louis Napoléon Bonaparte als Reiter, Fahrer und seine ersten Equipagen

Als Louis Napoléon Bonaparte 1848 Präsident Frankreichs wurde, kannte er dieses Land noch kaum, er, der vor allem in Deutschland und der Schweiz sozialisiert worden war. Besser kannte er England und die dortigen Gepflogenheiten, wie das auch diese Anekdote illustriert: Der seinen Sportwagen gerne und oft selbst lenkende neue Präsident bog von seinem Stadtsitz, dem Palais de l'Elysée, aus zuweilen auf die falsche Seite des Faubourg Saint-Honoré ab, weil er noch den englischen Linksverkehr gewohnt war (S. 39).

Louis Napoléon Bonaparte war international als guter Reiter, Fahrer und Pferdekenner bekannt; noch 1904 lobte die Zeitschrift „Navy and Army Illustrated" ihn als guten Pferdemann: „A first-rate rider, an excellent judge of horseflesh ...". Auch als Präsident und als Kaiser ritt Louis Napoléon Bonaparte persönlich gerne aus, und zwar in der Regel weiter nach englischer Art. Nach Boulenger (französischer Wortlaut links) hatte der Kaiser ein Dutzend von französischen Stallmeistern fast zu gut vorbereitete Pferde zur Verfügung, die er für Ausritte im englischen Sattel benützte. Bei Auftritten in Uniform bevorzugte er den mit rotem Samt überzogenen französischen Sattel, je nach Auftritt mehr oder weniger dekoriert.

Kutschen oder Equipagen, wie man die mit temperamentvollen, edlen Pferden angespannten, elegant besetzten und kunstvoll geleiteten Wagen auch nannte, spielten im 19. Jahrhundert eine wichtige gesellschaftliche Rolle, vor allem bei der Selbstinszenierung der Reichen und Mächtigen im öffentlichen Raum. Louis Napoléon Bonaparte ging in dieser Domäne bald allen voran. Besonders als Kaiser begann er viel Geld in den Pferde- und Wagenbestand und die Stallinfrastruktur in Paris zu investieren, bis er um 1860 als glänzendster Marstall in Europa galt. Dabei halfen ihm neben Alexander Gamble weitere gut ausgebildete Pferdekenner, vor allem General Emile-Félix Fleury (ausführlicher S. 44). Die erheblichen Mittel dazu kamen aus dem staatlichen Sonderfonds „liste civile" (dazu S. 156).

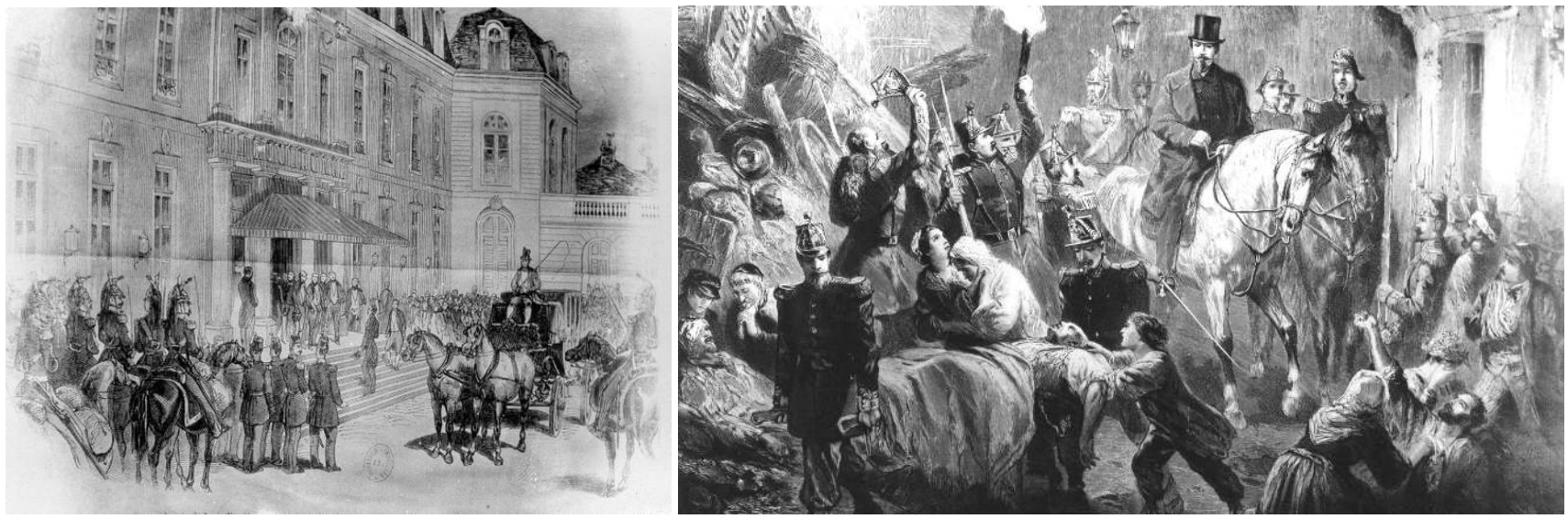
In Fachkreisen blieb man stolz auf den hohen Rang der kaiserlichen Stallungen in Paris, auch nach dem Sturz des Kaisers. Mit der folgenden Aussage aus dem Jahre 1903 von Faverot de Kerbrech im Anschluss an den schon zitierten Satz wird dokumentiert, dass am Hof Napoléons III. die Equipagen ein sehr hohes Niveau erreicht hätten (1903, XII):

„Die Hof-Equipagen erreichten bis zum Krieg von 1870 einen Grad von Eleganz und Perfektion, der seither nie mehr überschritten wurde."



Le président Louis Napoléon Bonaparte à cheval, d’après une aquatinte de l’époque de Jean-Pierre Marie Jazet (1788-1871).

Louis Napoléon Bonaparte als Präsident nach einer zeitgenössischen Aquatinta von Jean-Pierre Marie Jazet (1788-1871).



À gauche : arrivée en voiture à l’Élysée du président fraîchement élu, Louis Napoléon Bonaparte, le 20 décembre 1848.
À droite : Louis Napoléon Bonaparte à cheval, le 4 décembre 1851, pendant les barricades de Paris.

Links: Ankunft im Wagen von Louis Napoléon Bonaparte als frisch gewählter Präsident am 20. Dezember 1848 im Elysée.
Rechts: Louis Napoléon Bonaparte zu Pferd in Paris am 4. Dezember 1851.





Napoléon III et son célèbre phaéton
En haut : le modèle anglais, un « Park Phaeton », construit vers 1845 par Charters, Holland & Newson à Londres.
En bas : « L'Empereur Napoléon III menant sa voiture accompagné du duc de Morny et de ses deux valets », tableau de Charles de Luna (1812-1866).

Napoléon III. und sein bekanntes Phaeton-Gespann.
Oben: Das englische Vorbild, ein „Park Phaeton“, um 1845 gebaut von Charters, Holland & Newson in London.
Unten: Ausfahrt in ähnlicher Art von Napoléon III. zusammen mit dem Duc de Morny nach einem Ölbild von Charles de Luna (1812-1866).

Les voitures du président

À Londres, alors modèle européen de la construction hippomobile et de la conduite, Louis Napoléon Bonaparte n'avait pas seulement beaucoup monté, mais aussi mené. Le prince y avait également appris à conduire à l'anglaise, essentiellement avec les rênes dans une main, la gauche, et le fouet dans l'autre.

Au début de sa présidence en 1848, Émile-Félix Fleury lui procura deux chevaux d'attelage et la première voiture représentative d'occasion (1897, 68 et 111) :

« Je n'avais besoin d'ailleurs que d'une voiture pour conduire le Prince de la Chambre à l'Élysée. J'avais donc attendu jusqu'au dernier moment. Dès que nos rapports me donnèrent une confiance absolue, je fis préparer par l'ancien carrossier de la Cour un grand coupé qui venait de la princesse de Lieven, aux armes et aux couleurs impériales. Quand le doute ne fut plus permis, j'achetai la très belle paire de chevaux du général Cavaignac. »

Fleury était l'homme à tout faire : « Le Prince, qui se confiait volontiers à moi pour toutes choses, grandes et petites, et m'appelait son grand organisateur, m'avait chargé de la haute direction du service intérieur de la maison, en même temps que de celle des écuries. J'avais su donner à ces deux services ce cachet d'élégance et de distinction qui a toujours été signalé. Les quelques équipages du Président étaient correctement tenus ; les chevaux de selle étaient magnifiques. En outre de ces fonctions brillantes qui faisaient de moi un grand maréchal et un grand écuyer, j'en avais organisé une presque ignorée, qui me prenait deux ou trois heures par jour. »

Après la voiture destinée à un usage officiel et achetée à Dorothea von Lieven (1785-1857), épouse d'un diplomate russe et amante du prince Metternich, un phaéton fut bientôt acquis – une voiture racée, à mener soi-même, à la mode chez les jeunes célibataires riches. Sportif, le président l'utilisait souvent pour des trajets rapides. Plusieurs sources, dont les souvenirs de Fleury (1897, 200 suiv.), le soulignent :

« Le Prince aimait aussi à conduire. Presque chaque jour, il sortait en phaéton pour aller retrouver ses chevaux de selle au Bois de Boulogne, ou aux environs. J'avais beaucoup de peine à satisfaire le Prince pour le genre d'attelage. J'envoyais jusqu'en Amérique pour trouver les chevaux qui convenaient. Il les fallait "vite" avant tout. Pour éviter les accidents pendant les temps de trot vertigineux que le Président faisait en descendant les Champs-Élysées, il était nécessaire que ces chevaux eussent la bouche fine, qualité si rare à rencontrer chez les trotteurs. Il faut convenir qu'au roulement bien connu du phaéton du Prince, les voitures se rangeaient avec empressement et que les grooms n'avaient guère besoin de gesticuler ou de crier gare pour les retardataires. »

Die Wagen des Präsidenten

Louis Napoléon Bonaparte war, wie beschrieben, in England nicht nur häufig ausgeritten, sondern auch ausgefahren. London war damals in den Domänen Wagenbau und Fahren das Vorbild ganz Europas. Dort hat der Prinz auch nach englischer Art fahren gelernt, nämlich vor allem mit den Leinen in einer Hand, der Linken, und der Peitsche in der Rechten.

Emile-Félix Fleury beschaffte 1848 für Louis Napoléon Bonaparte anfangs seiner Präsidentschaft zwei Wagenpferde und den ersten repräsentativen Wagen und zwar gebraucht. Er schrieb dazu (französischer Wortlaut links):

„Zunächst musste ich einen Wagen für die Fahrt vom Regierungs- zum Wohnsitz, dem Elysée, beschaffen. Im letzten Moment liess ich vom alten Wagenbauer des Hofs (meinte er damit Binder ? AF) ein altes Gala-Coupé der Prinzessin de Lieven in den Farben des Hofs bemalen und mit dem entsprechenden Wappen versehen. Dazu erwarb ich von General Cavaignac ein sehr schönes Pferdepaar."

Fleury war damals für den jungen Präsidenten eine Art „Mädchen für alles".Der Präsident vertraute ihm alle Art von Aufgaben an, kleine und grosse und nannte ihn in seiner eigenen Art „seinen grossen Organisator". In dieser Funktion war er nicht nur für den inneren Dienst, sondern auch für den Stall des Präsidenten verantwortlich. Die noch wenigen Equipagen des Präsidenten waren immerhin schon sehr korrekt zusammengestellt und die Reitpferde ausgezeichnet.

Nach den Wagen für den formellen Gebrauch aus dem Besitz der genannten Dorothea von Lieven (1785-1857), Gemahlin eines russischen Diplomaten und Geliebte des Fürsten Metternich, wurde offenbar relativ rasch ein Phaeton angeschafft, also ein rassiger Selbstfahrer, wie dies damals für reiche Junggesellen en vogue war. Diesen benützte der sportliche Präsident oft für schnelle Fahrten. Das wird in einigen Quellen betont, auch in den Erinnerungen von General Fleury (französischer Wortlaut links):

„Der Prinz liebte Ausfahrten im eigenen Wagen. Fast jeden Tag liess er seinen Phaeton anspannen und fuhr damit in den Bois de Boulogne oder noch weiter in die Umgebung von Paris. Dort traf er dann seine Reitpferde wieder (offenbar vom Personal geritten, AF). Ich hatte grosse Mühe, die geeigneten Fahrpferde für den Präsidenten zu finden. Die Suche erstreckte sich bis nach Amerika. Denn sie mussten vor allem schnell sein. Der Präsident liess seine Fahrpferde sogar auf den abfallenden Abschnitten der Champs-Elysées gefährlich schnell traben. Damit es dort nicht zu Unfällen kam, mussten die Pferde weich im Maul sein, was allerdings bei Traberpferden eher selten der Fall ist. Das rassig gefahrene Gespann des Präsidenten war auf den Strassen Paris' derart wohl bekannt, dass die anderen Fahrer meist rechtzeitig von alleine Platz machten und die Grooms vom Wagen aus selten die anderen zum Ausweichen auffordern mussten.





Louis Napoléon Bonaparte comme président sur et dans une voiture au Bois de Boulogne prés de Paris d’aprés une aquarelle de Jonny Audy (1844-1888).
En haut : son phaéton à flèche de la forme carrick au Bois de Boulogne.
En bas : dans une calèche à la daumont à huit ressorts avec son piqueurs devant et une escorte derrière.

Louis Napoléon Bonaparte als Präsident auf und im Wagen im Pariser Stadtpark Bois de Boulogne nach Aquarellen von Jonny Audy (1844-1888).
Oben: Sein persönlicher Mail-Phaeton der „forme carrick“.
Unten: Achtfach gefederte Daumont-Kalesche mit dem voraus reitenden Pikeur und nachfolgender Eskorte.

Le phaéton préféré

La vue de Louis Napoléon Bonaparte sur son phaéton était familière aux Parisiens car il parcourait souvent les rues de la ville avec sa voiture de course. Il existe donc une douzaine d'illustrations représentant le président et l'empereur avec son équipage. Le phaéton du président le plus souvent représenté, son préféré apparemment, a pour singularité une caisse galbée.

Son homme de confiance, Émile-Félix Fleury, décrivait les sorties de l'empereur :

« Si le bois de Boulogne, qui doit ses embellissements à Louis-Napoléon, qui en a tracé tous les plans, était sa promenade favorite, cette préférence n'excluait pas les courses dans les quartiers excentriques de Paris. Avant de sortir, le Prince se composait son itinéraire, qu'il ne faisait connaître qu'au moment de monter en voiture. Il aimait à dépister les précautions, parfois maladroites, de la police particulière chargée de veiller sur lui. Il tombait comme une bombe au milieu des faubourgs, allait visiter sans être attendu, tantôt un hospice, tantôt un monument public, tantôt des fabriques. Les ouvriers dans les ateliers étaient tout étonnés d'abord de le voir ainsi venir dans leurs quartiers populeux et réputés hostiles, puis ils subissaient l'ascendant que donne à tout homme haut placé une attitude courageuse. Après la première surprise, les têtes se découvraient, les visages s'épanouissaient et les cris de "Vive Napoléon !" accompagnaient le visiteur et le reconduisaient jusqu'à son frêle équipage. »

Une sortie dans le quartier des fabriques de voiture est détaillée en page 298 et suiv.

Ce phaéton à la caisse galbée disposait aussi d'un train en forme de traîneau (p. 226). Si bien que ce modèle est aussi appelé « Phaéton à traîneau ». Quand il neigeait à Paris, les patins étaient montés sous la caisse par trois ouvriers de la Carrosserie Ehrler au Louvre après que le train ait été retiré. D'après les registres comptables, le train avec les roues a été remonté sur le phaéton à la mi-décembre à la place du train de traîneau ; six jours plus tard, la voiture était retransformée en traîneau, opération inversée le même jour puis réitérée le lendemain, suivie de la livraison d'une nouvelle peau d'ours le surlendemain.

Cette voiture de construction robuste était équipée d'une flèche et d'une suspension mail, typique pour les phaétons à flèche, permettant un attelage à deux. Le phaéton n'ayant qu'une capote à l'avant, les domestiques assis à l'arrière à l'air libre posaient toujours un manteau bien plié sur leur dossier. Mais en cas de mauvais temps, ils avaient tout comme le meneur un tablier en cuir enroulé devant eux.

Der Phaeton als Lieblingswagen

Das Bild von Louis Napoléon Bonaparte auf seinem Phaeton war den Parisern vertraut, weil er oft auf den Strassen dieser Stadt in seinem Sportwagen anzutreffen war. Dementsprechend gibt es von ihm als Präsident und Kaiser etwa ein Dutzend bildliche Darstellungen solcher Equipagen. Das meist abgebildete Phaeton-Modell des Präsidenten, offenbar sein Leibwagen, weist als besonderes Merkmal einen geschweiftem Sitzkasten der so genannten „forme carrick“ auf.

Sein Vertrauter Emile-Félix Fleury schrieb zu des Kaisers Ausfahrten (Zusammenfassung/französischer Wortlaut links):

Der Bois de Boulogne war das bevorzugte Ziel seiner Ausfahrten im Phaeton, wo er alle Wege genau kannte. Er behielt sich allerdings vor, auch andere Ziele anzusteuern und teilte dies oft erst bei der Abfahrt seiner Entourage mit. Er liebte es, auf alle Vorsichtsmassnahmen zu verzichten und brachte dabei die Polizisten, die für seine Sicherheit zu sorgen hatten, oft in arge Verlegenheit. So kam es, dass er wie eine Bombe in Aussenquartiere platzte, hier ein Heim ansteuerte, manchmal auch ein öffentliches Denkmal oder eine Fabrik besuchte. Damit überraschte er alle, auch die Arbeiter. Nachdem sich die erste Überraschung gelegt hatte, hörte man oft den Ruf: Es lebe Napoléon! Nach einer Weile kehrte der Präsident zurück und fuhr mit dem vor der Fabrik wartenden Phaeton-Gespann zurück.

S. 298ff. wird eine solche Fahrt ins Quartier der Wagenfabrikanten im Detail beschrieben.

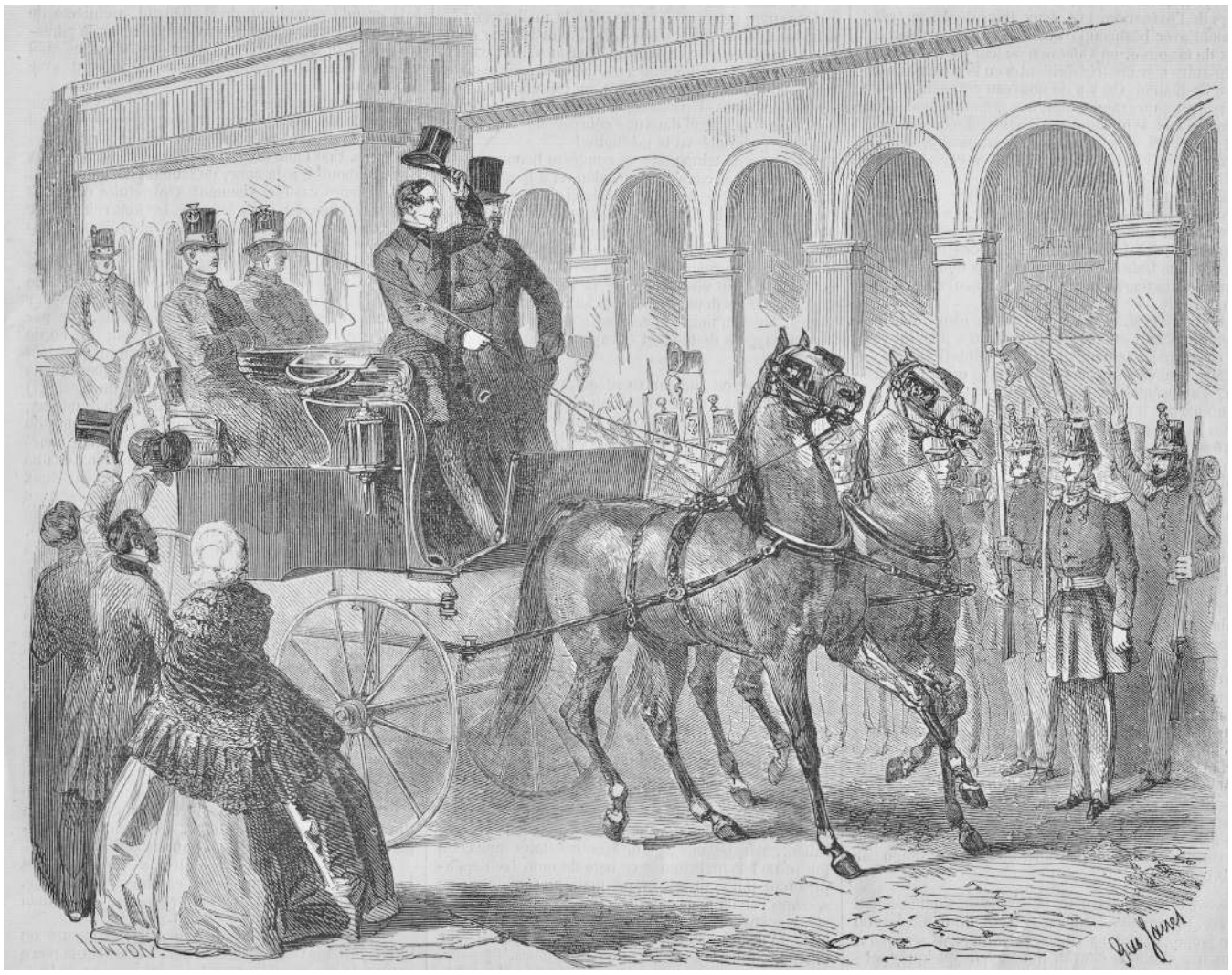
Zum Phaeton mit geschweiftem Sitz gab es ein zusätzliches Schlitten-Untergestell (S. 226). Deshalb wurde das Modell auch „Phaéton à traineau“ genannt. Dieses Kufengestell wurde bei Bedarf, wenn es in Paris geschneit hatte, von drei Arbeitern der Carrosserie-Firma Ehrler im Louvre nach Demontage des Fahrgestells unter den Kasten gesetzt. Nach den Rechnungsbüchern wurde das Radgestell etwa statt des Schlittengestells Mitte Dezember montiert, sechs Tage später der Wagen zum Schlitten umgebaut, am gleichen Tag dies wieder rückgängig gemacht, dann am nächsten Tag doch wieder der Schlittenunterbau montiert und am folgenden Tag ein neues Bärenfell dazu geliefert.

Dieser robust gebaute Wagen war mit einem Langbaum ausgestattet und wies die für Mail-Phaetons typischen Mail-Achsen mit Plattformfederung auf. Damit war der Wagen für zweispänniges Fahren geeignet. Er wies nur vorne ein Halbverdeck auf, die Diener sassen hinten im Freien und hatten deshalb immer ihre akkurat auf der Rückenlehne zusammengelegten Mäntel zur Hand. Sie hatten aber für schlechtes Wetter, wie der Fahrer auch, eine vor ihnen zusammengerollte Kniedecke zur Verfügung.



« Phaéton à Traîneau de son Altesse Impériale Louis Napoléon. » Le train avec les roues pouvait être remplacé par un train en forme de traîneau. Lithographie rehaussée de couleurs du dessinateur A. Guillon, vers 1851.

Phaeton mit zusätzlichem Schlittengestell der kaiserlichen Hoheit L. Napoléon heisst die legende zu dieser Lithographie der Zeit um 1851 des bekannten Wagenzeichners A. Guillon.



« L’empereur au retour du Bois de Boulogne, rencontré par un détachement de la garde nationale de Paris » après une gravure de 1858.

Der Kaiser trifft bei der Rückkehr von einer Ausfahrt im Bois de Boulogne auf eine Abteilung der Nationalgarde. Holzstich des Jahres 1858.

Les lithographies du phaéton attelé à deux par Albert Adam

Coloriées à la main, les deux lithographies du phaéton impérial d'après Albert Adam (1833-1900) sont les plus détaillées de toutes les représentations de l'équipage sportif impérial. Si elles sont fort semblables, celle du haut est encore plus précise de par les couleurs, le souci du détail et la position assises des quatre protagonistes. À l'avant sont assis l'empereur et son confident, Émile-Félix Fleury. Derrière Fleury, sur le siège des domestiques, se trouve peut-être le piqueur Henri Tuillier. De fait, la physionomie sur la version du haut correspond à la planche en page 163. L'homme assis à sa droite doit être Lecerf, le cocher personnel de l'Empereur, qui l'accompagnait comme groom quand Napoléon III menait lui-même (cf. p. 126).

La version du haut est probablement la première et on y voit les roues, le train et la caisse en vert foncé, la couleur impériale. Colorée en vert, la jupe de siège correspond à la voiture impériale encore existante. Y font écho les bandeaux aux rubans de soie entrelacés vert et rouge et les cocardes des parures des chevaux, qui s'harmonisent aussi avec les filets du train de la voiture. Seule la version du haut présente un timon avec une trompe. Les lanternes « jour et nuit » sont ici tournées correctement, c.-à-d. avec les parois en tôle vers l'extérieur (seulement à moitié en bas). Les queues de cheval sont peignées différemment d'une version à l'autre.

Au bas de la planche du haut est écrit au crayon à papier « L'Empereur et le Général Fleury ; le moulin de Longchamp, et le mont Valérien », alors que celle du bas n'indique que le moulin. La scène a donc été placée par l'artiste en bordure du Bois de Boulogne. Sur les deux versions, le harnachement est particulièrement bien réussi (surtout en haut). Les brides du harnais en laiton (avec des boucles probablement dorées) affichent des mors buxton à l'anglaise et un enrênement avec un filet à panurges. Les attelles sont bordées de cuir noir. Au Musée Carnavalet, on peut voir la seconde planche en version non colorée qui appartenait apparemment à la série « Les voitures à cheval et équipages de 1816 à 1870 ».

Elle reflète bien la description que fait Boulenger (1932, 135 suiv.) de l'empereur conduisant :

« ... les Parisiens le virent passer presque chaque jour dans son haut phaéton, avec sa figure sans regard, inexpressive comme un masque, simple et bienveillant pourtant et saluant assidûment, sans hauteur ni flatterie. Il menait toujours à grande vitesse ses splendides chevaux. »

Die Lithographien des Phaeton-Gespanns von Albert Adam

Die zwei handkolorierten Lithographien des kaiserlichen Phaetons nach einer Vorlage von Albert Adam (1833-1900) sind von allen Bildern der kaiserlichen Sport-Equipage die detailreichsten Wiedergaben. Beide sind einander sehr ähnlich, aber die obere Fassung gibt noch mehr Einzelheiten wieder als die untere. Sie unterscheidet sich neben den Farben und der Detailtreue auch in den Sitzpositionen der vier Personen. Vorne sitzt neben dem Kaiser sein Vertrauter Emile-Félix Fleury. Hinter Fleury könnte auf der Dienerbank Pikeur Henri Tuillier abgebildet sein. Denn dessen Physiognomie entspricht auf der oberen Fassung der auf dem Bild S. 163. Der rechts hinten daneben Sitzende muss der persönliche Kutscher des Kaisers namens Lecerf sein, der jeweils als Groom mitfuhr, wenn der Kaiser das Gespann selbst lenkte (vgl. S. 126).

Zum oberen, wohl primären Bild: Räder, Gestell und Sitzkasten sind dunkelgrün gehalten, also in den kaiserlichen Farben. Die Sitzklappe ist grün koloriert, was mit den erhaltenen kaiserlichen Wagen übereinstimmt. Dazu passen die mit grünen und roten Seidenbändern umwickelten Stirnbänder und Rosetten an den Kopfgestellen der Pferde. Diese Farbgebung wiederum harmoniert mit der Linierung des Wagengestells. Nur auf der oberen Fassung ist die Deichsel mit einem Viererzughaken ausgerüstet. Die Laterne vom Typus „jours et nuit" sind hier richtig gedreht, nämlich mit den Blechen bei Tag nach aussen (auf der unteren Fassung nur halb). Die Frisur der Pferdeschweife ist in beiden Fassungen unterschiedlich.

Unter dem oberen Bild steht in Bleistift: Bleistift „L'Empereur et le Général Fleury; le moulin de Longchamp, et le mont Valérien", unter der zweiten Fassung nur der Verweis auf die Mühle. Die Szene wurde also vom Künstler in den Randbereich des Bois de Boulogne gesetzt. Sehr gekonnt ist auf beiden Bildern, besonders dem oberen, die Schirrung der Pferde wiedergegeben. Die Kopfgestelle des Messinggeschirrs (mit wohl vergoldeten Beschlägen) zeigen Buxton-Kandaren nach englischer Art und Aufzäumungen mit Unterlegtrensen. Die Kumtstangen sind mit schwarzem Leder eingefasst. – Die zweite Fassung gibt es im Musée Carnavalet auch in einer unkolorierten Fassung und war offenbar Teil der Serie „Les voitures à cheval et équipages de 1816 à 1870".

Zu diesem Bild passt gut die Schilderung des Autors Boulenger zum Kaiser als Fahrer (französischer Wortlaut links):

„Die Bewohner von Paris sahen den Kaiser fast täglich in seinem hohen Phaeton vorbeifahren. Seine Mimik blieb dabei, auch beim Grüssen, eher starr, fast wie bei einer Maske. Er fuhr seine glanzvollen Pferde stets sehr schnell."

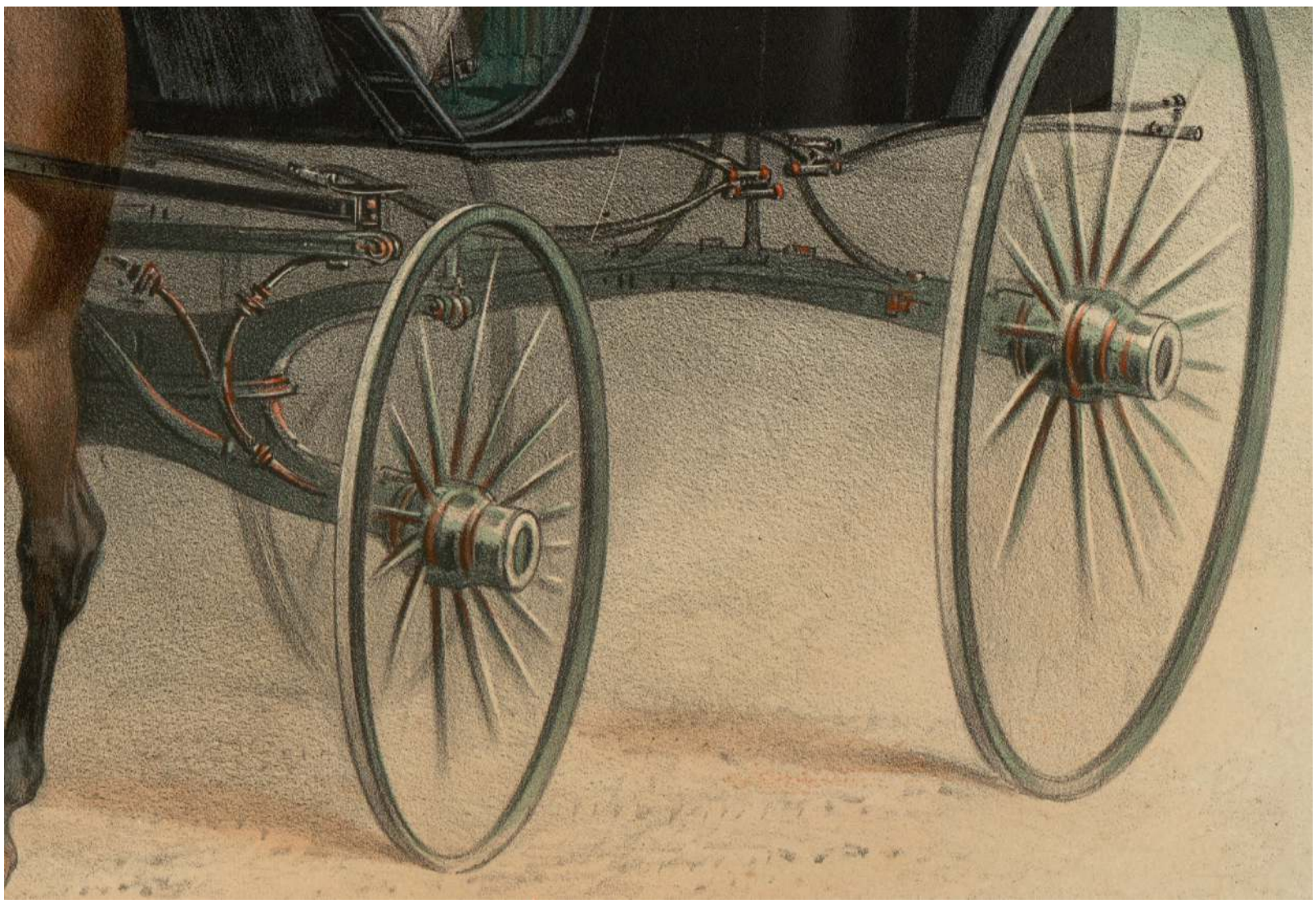


« Phaéton de l’Empereur ». Lithographie coloriée d’Albert Adam en deux versions vers 1865. Elle montre l’attelage impérial devant le moulin de Longchamp avec Émile-Félix Fleury à côté du meneur.

„Phaéton de l’Empereur“. Kolorierte Lithographie von Albert Adam in zwei Fassungen der Zeit um 1865. Sie zeigt das kaiserliche Gespann vor der Mühle von Longchamp mit Emile-Félix Fleury an der Seite des Fahrers.







Détails de la planche du haut p. 37 : brides avec enrênement, l’empereur et ses compagnons, la construction du train avec la flèche et la suspension spéciale.

Details zum oberen Bild von Seite 37: Kopfgestelle mit Aufzäumungen, der Kaiser und seine Begleiter sowie die Konstruktion des Untergestells mit dem Langbaum und der speziellen Federung.

Trajets rapides avec différents phaétons

Outre d'Émile-Félix Fleury, Louis Napoléon Bonaparte a souvent été accompagné par son demi-frère, le duc de Morny, lors de ses sorties en phaéton. Les chevaux préférés pour le phaéton étaient deux chevaux blancs, deux marrons d'Amérique, Good Hope et American, ou deux marrons d'Angleterre, Plick et Plock (Conegliano 1897, 205 suiv.). Ils étaient très rapides au trot et ne s'emballaient jamais. Souvent, par inadvertance, le prince laissait pendre sur la gauche le fouet qui frôlait sans cesse le cheval de ce côté, qui était rapidement épuisé car il fournissait des efforts constamment. D'après Croqueville (1892, 56), l'empereur menait régulièrement son phaéton avec ses chers orloffs, de couleur noir ou bai très foncé, qu'il avait achetés à un comte Orlow pour plus de 30 000 francs or :

« ... parfois, l'empereur, oubliant qu'il était en France, prenait sa gauche au lieu de sa droite, ce qui causait du trouble à celui qui, maître ou valet, voulait éviter Sa Majesté. »

Selon les sources iconographiques, il s'agissait toujours d'un phaéton à flèche, caractérisé par une lourde caisse sans passage, une flèche avec une suspension mail ainsi que la forme galbée de la caisse à l'arrière, dite « forme carrick » dans le jargon des constructeurs de voitures. Toutefois, si l'on compare les phaétons des différents tirages et des photographies du livre de Faverot de Kerbrech de 1903, et surtout la construction de leur train, on en conclut que Napoléon III a dû en posséder plusieurs modèles. Sur la représentation précise d'Adam (p. 37), la suspension mail est bien distincte à l'avant et à l'arrière, on reconnaît une construction similaire. La photographie de Faverot de Kerbrech, elle, montre une double suspension avec des ressorts elliptiques sous les suspensions mail.

Après 1852, il a dû y avoir au moins deux phaétons à flèche impériaux à banquette carrick. Des sepias de Constantin Guys montrent aussi des voitures de forme carrick avec passage (p. 41).

L'un des phaétons est identique à la voiture n°19 de l'inventaire impérial dit « Phaéton Carrikle » (p. 228, voir aussi la source écrite p. 524). D'après les registres comptables, le véhicule a été souvent révisé et lubrifié par Ehrler, ce qui indique une utilisation fréquente en 1853. En plus des phaétons à banquette carrick, les remises impériales de Saint-Cloud comptaient aussi un modèle avec une simple banquette en rotonde (p. 284).

Il y avait également d'autres phaétons, de construction plus légère, qui étaient probablement surtout à la disposition du haut personnel. La voiture avec banquette à balustres conservée à Compiègne en fait sûrement partie (planche p. 41).

Schnelle Fahrten mit verschiedenen Phaetons

Louis Napoléon Bonaparte wurde auf seinen Phaeton-Fahrten neben Emile-Felix Fleury oft auch von seinem Halbbruder, Duc de Morny, begleitet. Die bevorzugten Pferde zum Phaeton waren zwei Schimmel, zwei Braune aus Amerika, Good Hope und American, oder zwei braune Engländer, Plick und Plock (Conegliano 1897, 205f.). Diese waren im Trab sehr schnell und fielen nie in Galopp. Der Prinz liess aus Unachtsamkeit öfters den Peitschenschlag links herunterhängen, so dass das linke Pferd dauernd berührt wurde, sich in der Folge zu sehr anstrengte und damit schnell müde wurde. Nach Croqueville fuhr der Kaiser seinen Phaeton oft auch mit seinen teuren Orloffs, die er einem Grafen Orlow für über 30 000.- Goldfranken abgekauft hatte. Sie waren schwarz oder sehr dunkelbraun und (1892, 56):

„ ... manchmal vergass der Kaiser, dass er sich in Frankreich befand und fuhr auf der rechten statt auf der linken Seite der Strasse. Die mitfahrende Herr- oder Dienerschaft wusste dann oft nicht, ob und wie sie intervenieren sollte."

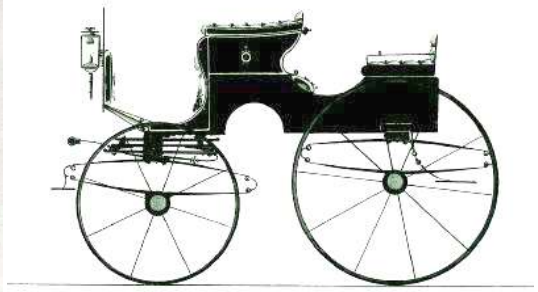
Nach den bildlichen Quellen handelte es sich bei dem Wagen stets um einen Mail-Phaeton, gekennzeichnet durch die schwere Kastenform ohne Raddurchlauf und das Langbaumgestell mit Plattformfederung. Dazu kam die schon erwähnte besondere Gestaltung des Sitzkastens, hinten mit S-Schweifung, der „forme carrick" in der Fachsprache der Wagenbauer. Vergleicht man aber die verschiedenen Drucke und die Fotografie aus Faverot de Kerbrechs Buch von 1903 der darin abgebildeten Phaetons miteinander, besonders deren Gestell-Konstruktionen, kommt man zum Schluss, dass Napoléon III. verschiedene Phaetons besessen haben muss. Auf der genauen Darstellung von Adam (S. 37) ist vorne gut die Plattformfederung zu erkennen und hinten eine ähnliche Konstruktion mit einer Art Galgen an der Rückseite. Die Fotografie aus dem genannten Buch zeigt aber eine doppelte Federkonstruktion mit weiteren Längsfedern unter den Plattformfedern.

Im Marstall muss es nach 1852 mindestens zwei kaiserliche Mail-Phaetons mit Carrick-Sitz gegeben haben. Sepias von Constantin Guys zeigen auch Wagen der „forme carrick" mit Passagen (S. 41).

Einer der Phaetons ist identisch mit dem Wagen Nr. 19 des kaiserlichen Inventars, „Phaéton Carrikle" genannt (S. 228, siehe auch die schriftliche Quelle S. 524). Nach den erhaltenen Rechnungsbüchern wurde das Fahrzeug durch Ehrler entsprechend viel revidiert und geschmiert, war also 1853 stark in Gebrauch. Neben den Phaetons mit Carricksitz gab es in den kaiserlichen Remisen auch ein Modell mit einfachem Rotondensitz, nämlich in Saint-Cloud (S. 284).

Im Marstall gab es weitere, leichter gebaute Phaetons, die wohl vor allem dem höheren Personal zur Verfügung standen. Dazu dürfte der in Compiègne erhaltene Wagen mit Sprossensitz gehört haben (Bild S. 41).



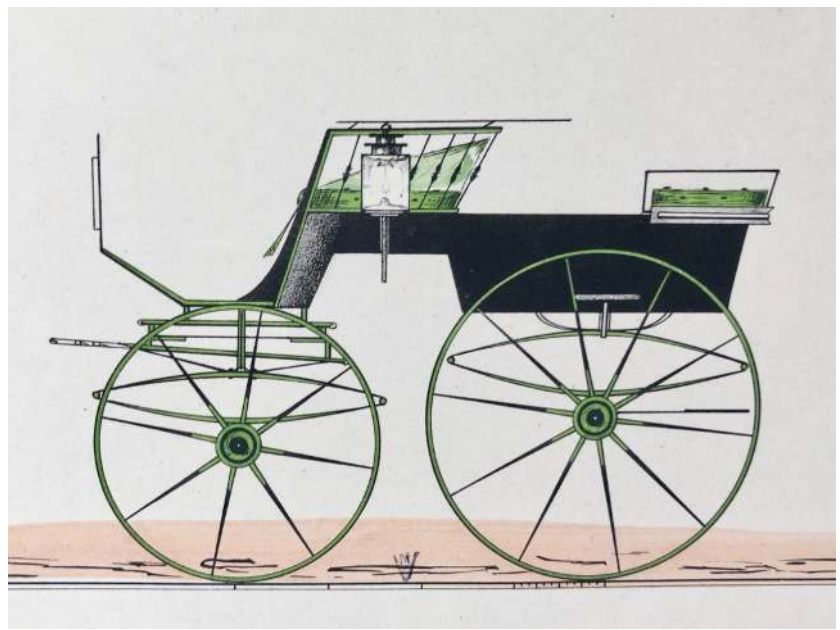




En haut : mise en perspective de la construction du phaéton impérial avec une banquette de « forme carrick ». Le phaéton sans demi-capote de 1853 était appelé « Phaéthon à 11 ressorts et à caisse fixe ».
En bas : phaéton à flèche des remises impériales. La caisse repose sur une flèche avec 12 ressorts (deux suspensions mail et 4 ressorts à lame).

Oben: Zeitgenössische Parallelen zur Konstruktion des kaiserlichen Phaetons mit Sitz der „forme carrick“. Der Phaeton ohne Halbverdeck des Jahres 1853 wurde „Phaéthon à 11 ressorts et à caisse fixe“ genannt.
Unten: Mail-Phaeton aus den kaiserlichen Remisen. Der Wagenkasten ruht auf einem Langbaumgestell mit 12 Federn (zwei Plattformfedern und 4 Blattfedern darunter).









En haut : « La promenade de l’empereur », dessin au sépia de Constantin Guys (1802-1892) d’une sortie de l’empereur dans un phaéton léger à un cheval.
Au milieu : modèle contemporain similaire à ressorts à pincettes (toutefois des parties angulaires).
En bas : phaéton similaire de Mühlbacher avec une banquette à barreaux – d’après les dires, il proviendrait du Louvre. Il est quasiment identique au modèle publié par Faverot de Kerbrech (p. 299). À la hauteur du banc toutefois n’est peint qu’une couronne de noblesse et non impériale.

Oben: Sepiazeichnung von Constantin Guys (1802-1892) einer Ausfahrt des Kaisers im einspännigen, leichten Phaeton.
In der Mitte: Ähnliches zeitgenössisches Modell mit Elliptik-Federung (hier allerdings mit eckiger Passage).
Unten: Ähnlicher Phaeton von Mühlbacher mit Sprossensitz, der nach mündlicher Überlieferung ursprünglich aus dem Louvre stammen soll. Dieser ist fast identisch mit dem von Faverot de Kerbrech publizierten Modell (S. 299). Im Sitzbereich ist allerdings nur eine Adels-, keine Kaiserkrone aufgemalt.

En Angleterre aussi, l'empereur était réputé être un meneur sportif.

Les Anglais relevèrent aussi les sorties répétées de l'empereur dans une voiture sportive. Le « The Southern Monthly » rapporta en 1861 un épisode que décrit également le général Fleury : « Frequently, in Paris, in the rue Labonde, a quarter inhabited altogether by operatives, might be seen Napoléon III draw up his phaeton himself, accompanied on the same seat by a gentleman and attended by two servants; he would then leisurely observe the demolitions taking place – an ill-formed street making way for a magnificent boulevard which he himself had originated. As soon as the working people has discovered his phaeton, it would be surrounded with men, women and children, shouting forth a warm welcome of Vive l'Empereur! ». Un jour que l'empereur, accompagné d'un homme et de deux grooms, visitait en phaéton un vieux quartier étriqué en cours de destruction pour faire place aux nouveaux grands boulevards, il fut reconnu par les ouvriers qui l'accueillirent d'un chaleureux « Vive l'empereur ! ».

En 1866, le « Baily's magazine of sports and pastimes » (tomes 11-12) notait : « The Emperor still loves to go fast, and he has some phaeton horses that can do so. I never like to see his Majesty better than when I see him working his mailphaeton with two wonderful steppers, two grooms, very plainly dressed, and his dog. » L'empereur aimait rouler vite et n'avait jamais aussi fière allure qu'en meneur de son phaéton, dirigeant ses chevaux à la foulée élégante et avec, dans la voiture, des grooms bien mis et ses chiens.

Les sorties étaient souvent l'après-midi (Boulenger 1932, 132 suiv.) : « On s'arrangeait toujours pour réserver au milieu de la journée, vers trois heures, le temps de la promenade que l'Empereur faisait avec son aide de camp. S'il pleuvait, Napoléon, au lieu de sortir, se faisait lire à haute voix quelque auteur latin en vue de la fameuse Histoire de Jules César, ce qui ne manquait pas de l'endormir quelquefois. Mais si le temps le permettait, il sortait, rarement à pied dans le jardin des Tuileries, souvent à cheval au début du règne, plus tard dans son phaéton. À l'heure indiquée le matin, l'écuyer de service le faisait prévenir dans son cabinet, que la voiture était avancée. Napoléon passait dans le salon du Chambellan où l'aide de camp, le chambellan, le préfet du palais et l'officier d'ordonnance, bref les officiers de service l'attendaient. Il endossait un des manteaux dont toute une gamme se trouvait là (car il était frileux), prenait son chapeau haut de forme, ses gants gris perle et sa canne préparée sur une table. Les huissiers ouvraient la porte à deux battants. Le souverain traversait le salon des huissiers et l'antichambre où les valets de pied faisaient la haie ; le Suisse de garde à la porte du vestibule frappait le plancher de sa hallebarde en annonçant : « L'Empereur ! » Napoléon enfourchait son cheval ou bien montait dans sa voiture, où un huissier arrangeait sur ses jambes le plaid qu'il ne manquait jamais de prendre. Il saluait, les tambours battaient, le poste rendait les honneurs ... ».

Auch in England war der Kaiser als Sportfahrer bekannt.

Des Kaisers regelmässige Ausfahrten im Sportwagen wurden sogar in England zur Kenntnis genommen. Eine Episode in der Art, wie sie General Fleury beschrieb, publizierte „The Southern Monthly" 1861: „Frequently, in Paris, in the rue Labonde, a quarter inhabited altogether by operatives, might be seen Napoléon III draw up his phaeton himself, accompanied on the same seat by a gentleman and attended by two servants; he would then leisurely observe the demolitions taking place – an ill-formed street making way for a magnificent boulevard which he himself had originated. As soon as the working people has discovered his phaeton, it would be surrounded with men, women and children, shouting forth a warm welcome of "Vive Empereur!". Demnach besuchte der Kaiser mit seinem Phaeton und begleitet von einem zweiten Herrn neben und zwei Grooms hinter ihm ein altes enges Stadtquartier, dessen Häuser gerade für einen neuen breiten Boulevard abgerissen wurden. Sobald die Arbeiter erkannten, wer da heranfuhr, wurde er mit einem warmen „Es lebe der Kaiser!" empfangen.

Im „Baily's magazine of sports and pastimes" (Bände 11-12) des Jahres 1866 war zu lesen: „The Emperor still loves to go fast, and he has some phaeton horses that can do so. I never like to see his Majesty better than when I see him working his mail-phaeton with two wonderful steppers, two grooms, very plainly dressed, and his dog." Also: Der Kaiser liebte schnelle Fahrten. Er sah nie besser aus als auf dem Kutschbock seines Phaetons mit den wundervoll steppenden Pferden, den gut gekleidetem Grooms und seinem Hund auf dem Wagen.

Die links im Wortlaut zitierte, hier zusammengefasste Schilderung der Ausfahrten durch Boulenger fanden jeweils nachmittags gegen 15 Uhr in Begleitung seines Adjutanten statt. Wenn es regnete, blieb man zu Hause und der Kaiser las Passagen lateinischer Autoren im Hinblick auf sein Buchprojekt „Geschichte von Julius Caesar" vor. Wenn das Wetter es aber gestattete, ging man aus, manchmal zu Fuss in den Tuilerien-Garten, zu Beginn seiner Regierungszeit oft zu Pferd, später aber meist im Phaeton. Dieser wurde meist morgens schon beim diensthabenden Stallmeister vorbestellt. Wenn dann der Wagen zur bestellten Zeit dem Tuilerienpalast vorgefahren war, kam der Kaiser in die Räume des Kammerherrn oder des Adjutanten, zog seinen Mantel an (er neigte zum frösteln), setzte seinen Zylinder auf, zog seine grauen Handschuhe an und nahm den auf einem Tisch bereitliegenden Stock. So verliess er den Palast, die am Ausgang stehenden Diener nahmen Haltung an und der Schweizer Gardist rief, den Schaft seiner Hellebarde auf den Boden klopfend: der Kaiser! Dann bestieg der Kaiser sein Pferd oder setzte sich auf den Wagen und ein Bediensteter legte ihm die Bockdecke über die Knie; ohne diese fuhr er nie weg. Er grüsste, die Trommler schlugen an und er fuhr los. – Als Kaiser fuhr er auch manchmal einen Duc, wenn er mit seiner Frau ausfahren wollte. Einmal wollte er damit nach Pierrefonds in schnellem Tempo fahren, um seine Frau abzuholen. Dabei liess er das Gespann so schnell laufen, dass einer der Amerikaner stürzte.





En haut : « Sa Majesté l'Empereur Napoléon III, Bois de Boulogne 1852 », sortie en traîneau dans le Bois de Boulogne d'après une feuille du carnet de croquis de Jonny Audy (1844-1882).
En bas : « The Imperial Sledge », scène similaire d'après une gravure sur bois de 1858. L'empereur mène lui-même avec, à ses côtés, son épouse Eugénie et, derrière eux, un domestique. Un aide de camp les accompagne à cheval.

Oben: Schlittenfahrt des Kaisers im Bois de Boulogne 1852 nach einem Blatt aus dem Skizzenbuch von Jonny Audy (1844-1882).
Unten: Ähnliche Szene nach einem Holzstich von 1858. Der Kaiser fährt selbst, neben ihm seine Gemahlin Eugénie und hinter den beiden ein Diener. Zusätzlich reitet nebenher ein Adjutant.

Louis Napoléon doit beaucoup au général Émile-Félix Fleury !

Le comte Émile-Félix Fleury (1815-1884), militaire de carrière hautement décoré et promu en dernier lieu au rang de général, est devenu tôt le bras droit et le conseiller intime de Louis Napoléon Bonaparte. Il avait fait la connaissance du jeune prince en Angleterre et était d'abord devenu son aide de camp en 1848 (Conegliano 1897, 166). C'est dans cette fonction qu'il procura au jeune président ses premiers chevaux et équipages (voir plus haut). Avec, parmi eux, la belle jument Lyzzy, que le prince avait ramenée d'Angleterre. Au début, le parc de voitures comptait une berline et une Daumont, c.-à-d. une calèche. Un piqueur et un garçon d'attelage, ou groom, complétaient ces équipages. À l'époque, les chevaux se trouvaient encore dans les anciennes écuries du duc d'Orléans de la rue Montaigne. Émile-Félix Fleury y vécut tout d'abord avec les autres ordonnances du président. Le duc de Conegliano écrivit en 1897 (168) à propos du confident du président : « Le Colonel Fleury avait rendu à son Prince un immense service, et pendant toute la durée de l'Empire, en toutes circonstances, et souvent dans les plus délicates, il montra un dévouement absolu, mais clairvoyant ... ». Croqueville avait dit en 1892 : « Il réussit à imprimer à tout ce qui appartenait à l'empereur un caractère tout nouveau, sinon grandiose. Le style n'était ni français ni anglais, mais toujours élégant et propre ... »

Sous Napoléon III, Émile-Félix Fleury devint tour à tour premier écuyer en 1852 jusq'en 1866, directeur général des Haras nationaux en 1860, après janvier 1866 grand écuyer de la Couronne et, en 1869, ambassadeur à Saint-Pétersbourg. Il signait déjà depuis des années au nom du grand écuyer. On peut noter que son ancien supérieur militaire, le maréchal Saint-Arnaud (1798-1854), avait également occupé ce rang élevé. Pendant les séjours de Fleury en Russie, c'est le premier écuyer Edmond Davillier (1824-1908) qui dirigea les écuries. Celui-ci occupa cette fonction lors de la campagne militaire de 1870 et resta auprès de l'empereur durant l'exil.

Après la guerre de 1870/71, Émile-Félix Fleury vécut surtout en Suisse et abandonna toute fonction publique. Il demeura cependant étroitement lié à l'empereur et à sa famille : il était auprès de lui durant son exil en Angleterre, participa à la planification de son exil en Suisse et, après la mort de Louis Napoléon Bonaparte, rendit visite à sa veuve au lac de Constance. Il conserva plusieurs traces et documents décisifs du grand écuyer de la Couronne, tels des fouets ou un album d'aquarelles de livrées. Les « Souvenirs » de Fleury (édités en 1897/98 en deux tomes) sont une source majeure pour éclairer le Second Empire et notre thème. Son fils aîné, baptisé Napoléon-Maurice-Émile (1856-1921), devint publiciste et rédigea aussi des livres sur la famille impériale.

Vieles verdankt Louis Napoléon General Emile-Félix Fleury!

Graf Emile-Félix Fleury (1815-1884), hoch dekorierter Berufsmilitär, zuletzt im Range eines Generals, wirkte früh als rechte Hand und Vertrauter von Louis Napoléon Bonaparte. Er hatte den jungen Prinzen schon in England kennen gelernt und wurde 1848 zunächst sein Adjutant, französisch „aide de camp" (Conegliano 1897, 166). In dieser Funktion sorgte er, wie schon erwähnt, für die ersten Pferde und Equipagen des jungen Präsidenten. Dazu gehörte auch die schöne Stute Lyzzy, die der Prinz aus England mitgebracht hatte. Der frühe Wagenpark bestand aus einer Berline und einem Daumont, also einer Kalesche. Zu diesen Equipagen gehörten ein Vorreiter oder Pikeur („piqueur") und mindestens ein Bockdiener („garçon d'attelage" oder „groom"). Die Pferde waren damals noch in der Rue Montaigne, in den alten Stallungen des Duc d'Orléans, eingestellt. Dort wohnt Emile-Félix Fleury zunächst mit den anderen Ordonnanzen des Präsidenten. Duc de Conegliano schrieb 1897 (S. 168) zum Vertrauten des Präsidenten, dieser habe dem Prinzen umfassenden Dienst während der ganzen Regierungszeit und in allen Belangen, oft auch in delikaten Situationen, geleistet. Er machte dies in loyaler, aber auch gleichzeitiger offener Art. Fleury wird in verschiedenen Quellen als besonders stilsicher und korrekt beschrieben. Nach Croqueville half er Napoléon III. zu einem neuen, zum Grandiosen neigenden Stil. Dieser war weder französisch noch englisch, stets aber elegant und eigenständig.

Weitere Stationen von Emile-Félix Fleury in der Zeit von Napoléon III. als Kaiser waren: 1852 bis 1866 Erster Stallmeister („premier écuyer"), 1860 Chef der Nationalgestüte, dann Oberststallmeister („grand écuyer") und schliesslich 1869 Botschafter in Petersburg. Seit 1852 signierte er jahrelang stellvertretend für den Oberststallmeister. Dieses hohe Amt, auf deutsch auch Grossstallmeister oder Generalstallmeister genannt, hatte vor ihm Marschall Saint-Arnaud (1798-1854) inne, der auch Fleurys militärischer Vorgesetzter gewesen war. Als Fleury in Russland weilte, übernahm der Erste Stallmeister Edmond Davillier (1824-1908) die Funktion der Leitung des Marstalls und war in dieser Stellung auch auf dem Feldzug von 1870 und dann im Exil beim Kaiser dabei.

Nach dem Krieg von 1870/71 lebte Emile-Félix Fleury vor allem in der Schweiz und wirkte nur noch als Privatmann. Er blieb indessen der Familie des Kaisers eng verbunden. So war er während des Exils des Kaisers bei ihm in England, nahm an der Planung seines Exils in der Schweiz teil und besuchte nach dessen Tod jeweils die Witwe am Bodensee. In seinem Besitz verblieben wichtige Dokumente des kaiserlichen Marstalls wie Peitschen oder ein Album mit Aquarellen der Livreen. Fleurys gedruckte „Souvenirs" (1897/98 in zwei Bänden erschienen) sind eine wichtige Quelle zum Second Empire und unserem Thema. Sein bezeichnenderweise auf den Vornamen Napoléon-Maurice-Émile getaufte älterer Sohn (1856-1921) wurde Publizist, der auch Bücher zur Kaiserfamilie verfasste.

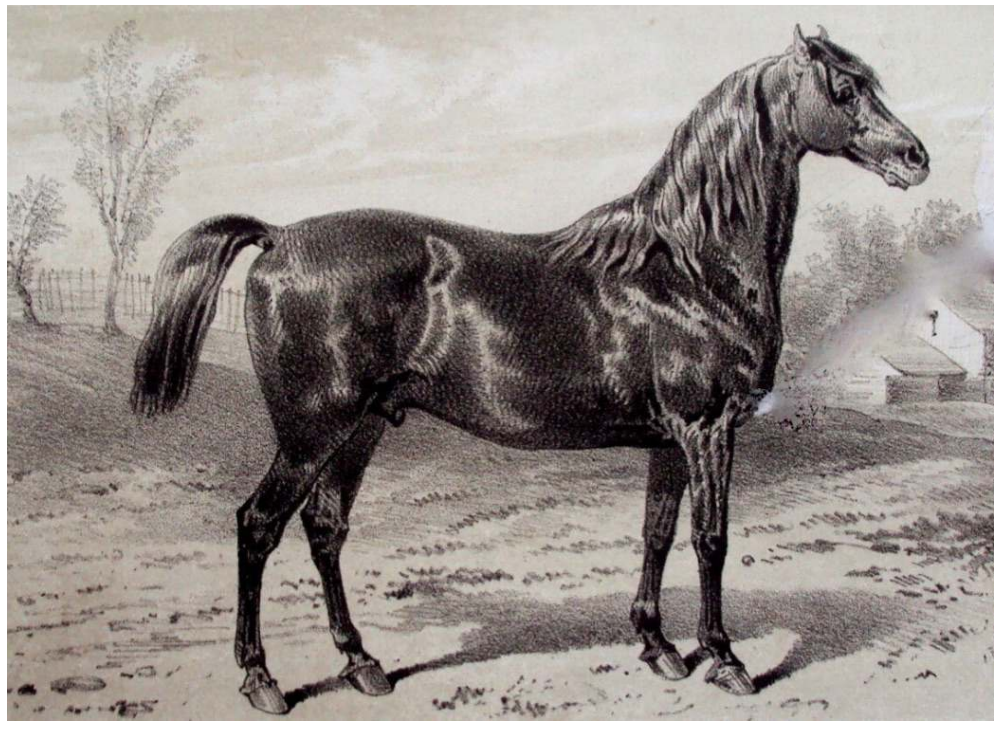




À gauche : Émile-Félix Fleury (1815-1884), aide de camp, général, premier écuyer, grand écuyer et diplomate sous Napoléon III. Ce conseiller intime de longue date de l'empereur est l'un des personnages clés aillant promu l'essor et la transformation éclatante des écuries de Paris.
À droite : entrée de l'administration des Écuries Impériales au Louvre (porte côté Seine Jean Goujo), marquées par Fleury durant de longues années (voir aussi p. 190 suiv.).

Links: Emile-Félix Fleury (1815-1884), Adjutant, General, Erster Stallmeister, Oberststallmeister und Diplomat unter Napoléon III. Diesem langjährigen persönlichen Vertrauten des Kaisers war der Aufstieg des Marstalls in Paris zum feinsten in Europa mit zu verdanken.
Rechts: Eingang (Porte Jean Goujon) Seite der Seine zur Administration des Marstalls im Louvre, den Fleury lange Jahre prägte (vgl. S. 190f.).





À gauche : ces fouets des Écuries Impériales restèrent longtemps accrochés dans le château d'Émile-Félix Fleury en souvenir de son activité au service de l'empereur Napoléon III.
À droite : Émile-Félix Fleury acheta ce poney demi-sang pour l'écurie du président en Normandie.

Links: Diese Peitschen aus dem kaiserlichen Marstall hingen lange im Haus von Emile-Félix Fleury als Erinnerung an seine Tätigkeit für Kaiser Napoléon III.
Rechts: Dieses Warmblut-Pony erwarb Emile-Félix Fleury für den Stall des Präsidenten in der Normandie.

Premier musée des Voitures de Trianon à Versailles

Durant la présidence de Louis Napoléon, un musée réunissant les voitures historiques de l'État fut ouvert sous l'égide d'Émile-Félix Fleury. Pour ce, un bâtiment en bois fut érigé à Versailles, entre le Grand et le Petit Trianon. Fleury ne cacha pas sa fierté face à ce musée (voir p. 52) dont l'origine remonte au roi bourgeois, Louis-Philippe I^{er}, qui avait fait de Versailles, l'ancien siège de la royauté, un grand musée « À toutes les gloires de la France ». Les quelques voitures royales historiques encore existantes y avaient été regroupées. (Toutes les voitures de couronnement antérieures furent détruites lors de la révolution de 1789.) Il mandata l'architecte Charles-Auguste Questel d'imaginer un édifice pour cette collection. En attendant son inauguration, en 1851 seulement, les voitures et les harnais historiques furent soigneusement conservés.

Furent présentés cinq berlines dorées du cortège nuptial de Napoléon I^{er}, plusieurs traîneaux et trois fleurons, les carrosses ou berlines « Le Baptême » et « Le Sacre » ainsi que le carrosse funéraire de Louis XVIII. Des traîneaux, selles et des chaises à porteur vinrent compléter l'exposition. Dans « L'illustration, journal universel », n°45 du 13 au 20 novembre 1851, L. Rosier la décrivit sous le titre de « Musée des voitures historiques à Versailles » : « Nous devons exprimer d'abord le regret que cette collection soit tout à fait incomplète et qu'elle ne renferme pas au moins un plus grand nombre d'objets d'une date plus ancienne. Malheureusement, le temps ne nous a rien transmis en ce genre des époques reculées de notre histoire. Les révolutions politiques d'un autre côté ont fait disparaître des objets qui auraient pu nous être conservés sans l'aveugle vandalisme qui s'attache toujours à proscrire jusqu'aux muets souvenirs d'un régime tombé. »

Ce musée fut longtemps un pôle d'attraction pour les visiteurs. En 1978, la collection fut déplacée aux Grandes Écuries et le bâtiment de 1851 détruit. Ce n'est qu'en 1997 que le public eut à nouveau accès à l'exposition, redéployée dès 2016 en « Galerie des Carrosses ». Toutefois, deux des neuf voitures de grand gala manquent désormais à l'appel : une berline à caisse dorée se trouve aujourd'hui dans la collection privée du « Palazzino di Caccia di Stupinig » et une autre à Chantilly.

L'exposition de 1851 faisait-elle, jadis, déjà partie d'un dessein plus vaste du président et de ses conseillers, et était-elle la première étape d'une nouvelle mise en scène de ces voitures comme décrite aux pages suivantes ? Quoi qu'il en soit, regrouper les voitures napoléoniennes en hiver 1852/53 permit à Émile-Félix Fleury d'organiser à court terme le cortège nuptial de l'empereur avec des voitures éminentes.

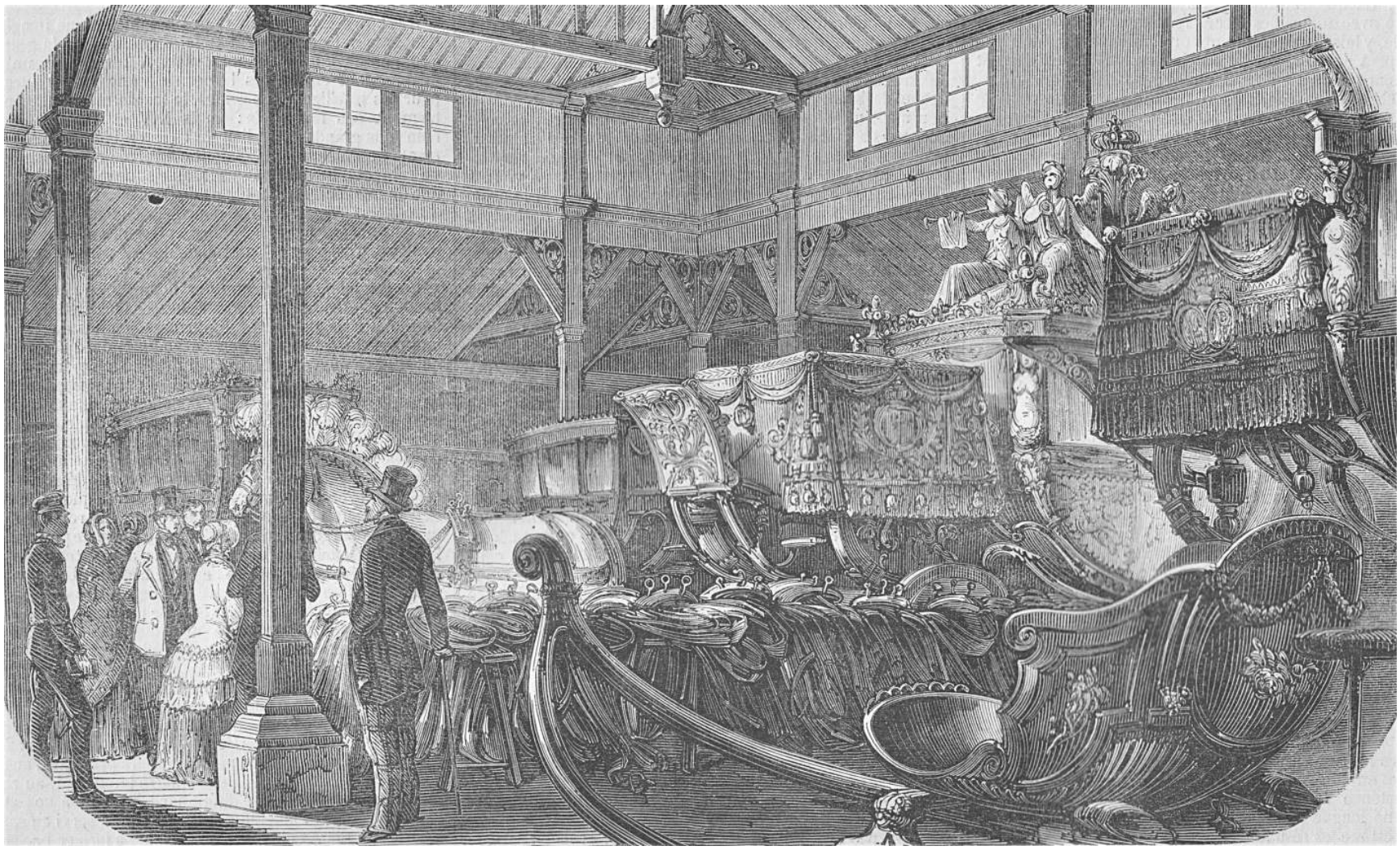
Erstes Kutschenmuseum in Versailles zwischen den Trianons

Unter Louis Napoléon Bonaparte als Präsident und unter Federführung von Emile-Félix Fleury wurden 1851 die alten Staatswagen Frankreichs in einem eigenen Museum öffentlich zugänglich gemacht und zwar in einem speziell dafür errichteten Holzbau in Versailles zwischen dem Petit und dem Grand Trianon. Emile-Félix Fleury schrieb die neue Ausstellung auf seine Fahnen, wie das Zitat S. 52 zeigt. Dieses Museum hatte aber eine lange Vorgeschichte: Der 1830 an die Macht gekommene „Bürgerkönig" Louis-Philippe I. hatte aus dem bisherigen Königssitz Versailles ein grosses Museum „A toutes les gloires de la France" werden lassen. In diesem Zusammenhang wurden die wenigen erhaltenen historischen Staatswagen französischer Monarchen dort zusammengezogen. (Alle noch älteren Krönungswagen waren in der Revolution von 1789 zerstört worden.) Er erteilte dem Architekten Charles-Auguste Questel den Auftrag, für diesen Bestand ein eigenes Gebäude zu planen. Derweil wurden die historischen Fahrzeuge und die zugehörigen Geschirre ordentlich gepflegt. Eben dieser Bau konnte erst 1851 eingeweiht werden.

Dort wurden fünf vergoldete Berlinen aus dem Hochzeitszug von Napoléon I., einige Schlitten, sowie als Glanzstücke die Karossen genannten Berlinen „Le Baptême" und „Le Sacre" sowie der Leichenwagen für Louis XVIII. ausgestellt. Dazu kamen historische Sättel und Sänften. Über die Eröffnung berichtete die Zeitschrift „ L'Illustration, journal universel" ausführlich (französischer Wortlaut links): Darin wurde das Fehlen älterer Wagen bedauert. Diese seien politischen Umstürzen zum Opfer gefallen. Damit war vor allem die Französische Revolution von 1789 gemeint, aber auch die von 1830, als viele ältere Staatswagen mutwillig zerstört wurden.

Die Ausstellung der Wagen bei den Trianons blieb lange Jahre ein Anziehungspunkt für die Besucher von Versailles. 1978 wurde die Sammlung schliesslich in die Grande Ecurie von Versailles verschoben und das Gebäude von 1851 abgerissen. Erst 1997 konnte die Sammlung wieder öffentlich zugänglich und 2016 zur „Galerie des Carrosses" vergrössert werden. Dort stehen heute allerdings nicht alle neun Grossgala-Wagen. Eine der napoleonischen Berlinen mit vergoldetem Kasten war in die Privatsammlung im „Palazzino di Caccia di Stupinigi" gelangt, eine andere namens „La Cybèle" nach Chantilly.

War die Präsentation von 1851 damals schon Teil eines grösseren Plans des Präsidenten und seines Vertrauten und ein erster Schritt zur Neuinszenierung dieser Wagen, wie sie auf den folgenden Seiten beschrieben wird? Jedenfalls half der Zusammenzug der napoleonischen Wagen im Trianon Emile-Félix Fleury den im Winter 1852/53 kurzfristig zu organisierenden Hochzeitszug des Kaisers mit hochstehenden Wagen auf die Beine zu stellen.



Le bâtiment d’exposition inauguré en 1851, dédié aux voitures et traîneaux historiques et situé entre les deux Trianons à Versailles. D’après une gravure sur bois de 1851. Vue de l’intérieur avec deux chevaux devant la berline « Le Sacre ». Devant à droite se trouve le traîneau « Le Baptême ».

Das 1851 eingeweihte Ausstellungsgebäude für historische Wagen und Schlitten zwischen den beiden Trianons in Versailles nach einem Holzstich von 1851. Blick in das Innere mit zwei Pferden vor der Berline „Le Sacre“. Rechts davon steht hinter dem Schlitten „Le Baptême“.

C. Les voiture de grand gala du Second Empire

Les voitures de grand gala ou de cérémonie servaient aux monarques surtout pour le couronnement, les mariages ou baptêmes et étaient un symbole incontestable de leur pouvoir. En termes de rang, ces voitures de grand gala s'inscrivaient loin devant les voitures de gala ou de luxe abordées en page 236 et suiv. À vrai dire, les carrosses de grand gala étaient des trônes ambulants, de plus de deux mètres de haut, dépassant les deux tonnes et attelés à huit. De telles voitures avaient souvent un train doré ainsi que des caisses à huit glaces pour que les passagers, en principe les monarques régnant, puissent être vus de tous les côtés. Sur le toit (ou impériale) se trouvait toujours une grosse couronne dorée visible de loin. Au XVIII^{e} et XIX^{e} siècle, quasi chaque souverain fit construire un tel carrosse doré. Ces voitures d'apparat extrêmement chères connurent ainsi des apparitions pompeuses, mais aussi des destins tragiques :

- la voiture du couronnement de Louis XVI (roi de 1744-1789), symbole de la tyrannie, fut détruite pendant la révolution de1789
- Napoléon I^{er} (empereur de 1804-1814/15) fit volontairement construire des voitures plus sobres pour les cortèges de son sacre et de son mariage ; la plupart furent reprises son successeur Louis XVIII, qui veillait à une politique de réconciliation (entre république et monarchie, 1814-1824)
- Louis XVIII, le frère de Louis XVI, renonça sciemment à un couronnement
- son successeur et frère, Charles X (roi de 1824-1830), plutôt enclin à la forme de monarchie de l'Ancien Régine, fit construire la pompeuse voiture de couronnement décrite plus haut en utilisant des pièces d'un véhicule plus ancien.
- cette berline « Le Sacre » du roi Charles X, bientôt haï, fut conservée alors que ses autres voitures de gala restées au Louvre furent délibérément fracassées ou jetées dans la Seine en 1830.

Le tableau à droite montre l'entrée de Charles X dans Paris en 1825 avec un attelage à huit. Ce fut l'apogée du faste pompeux des voitures dorées dans la France du XIX^{e} siècle. Le Bourbon Charles X voulait, au-delà de la Révolution, renouer avec l'époque de l'Ancien Régime. Ce n'est que grâce à l'intervention de son successeur, Louis-Philippe I^{er}, qui menait une politique plus modérée, que cette voiture évita la destruction.

Les plus grandes fêtes de Napoléon III furent son couronnement préparé à partir de 1852 mais finalement jamais réalisé, son mariage en 1853, l'accueil de la reine Victoria en 1855 et le baptême de son fils en 1856. Le nouvel empereur nécessita donc des voitures de grand gala pour de tels événements – en très peu de temps. Que fit-il alors ? Le temps ne suffisant pas pour construire de plusieures nouvelles voitures d'apparat, les anciennes voitures furent donc réactivées. Comme le roi bourgeois Louis-Philippe I^{er} n'avait pas fait construire de nouvelles voitures de grand gala, on recourut alors aux anciens véhicules de l'époque des Bourbons et de Napoléon I^{er}.

C. Die Grossgala-Wagen des Zweiten Kaiserreichs

Die Grossgala-Wagen, meist „voitures de cérémonies" oder „de grand gala" genannt, dienten den Monarchen vor allem als Krönungs-, Hochzeits- oder Taufwagen und waren damit Symbole ihrer Macht. Rangmässig standen diese Grossgala- oder Vollgala-Wagen weit über den eigentlichen Gala- und Luxus-Wagen, wie sie S. 236ff. besprochen werden. Diese Zeremonial-Karossen waren letztlich fahrende Throne, über zwei Meter hoch, mehr als zwei Tonnen schwer und gezogen von bis zu acht Pferden. Solche Wagen waren stark vergoldet und die Kästen wiesen meist acht Scheiben auf, so dass die Insassen, in der Regel regierende Monarchen, von allen Seiten gut einsehbar waren. Auf dem Dach sass jeweils eine grosse goldene Krone. Fast jeder König oder Kaiser Frankreichs liess sich im 18. und 19. Jahrhundert einen goldenen Wagen bauen. Diese extrem teuren Paradewagen erlebten dementsprechend pompöse Auftritte, aber auch desaströse Schicksale:

- Der Krönungswagen des Bourbonen-Königs Louis XVI. (regierend 1744-1789) wurde während der Revolution von 1789 als Symbol einer tyrannischen Herrschaft zerstört.
- Napoléon I. (Kaiser 1804-1814/15) liess seine für den Krönungs- und Hochzeitszug neu gebauten Wagen bewusst einfacher gestalten; sie wurden vom (zwischen Republik und Monarchie) ausgleichend auftretenden Nachfolger Louis XVIII. (regierend 1814-1824) in der Mehrzahl übernommen.
- Louis XVIII. (regierend 1814-1824), Bruder von Louis XVI., verzichtete bewusst auf eine Krönung.
- Dessen eher wieder zur alten Form der Monarchie neigender Nachfolger und dritter Bruder von Louis XVI., Charles X. (regierend 1824-1830), liess sich den rechts abgebildeten pompösen Krönungswagen unter Wiederverwendung von Teilen eines älteren Wagens bauen.
- Diese Berline „Le Sacre" des bald verhassten Charles X. blieb erhalten, dessen andere, im Louvre verbliebenen Gala-Wagen wurden aber 1830 zertrümmert oder in die Seine geworfen.

Das Gemälde rechts zeigt den Einzug von Charles X. in Paris im Jahre 1825. Das war der Höhepunkt an Pomp mit goldenen Wagen Frankreichs des 19. Jahrhunderts gewesen. Der Bourbone Charles X. wollte damit nach der Revolution von 1789 wieder an die Zeit des Ancien Régime anknüpfen. Nur dank der Intervention dessen Nachfolgers, König Louis-Philippe I., entging dieser Wagen der Zerstörung.

Die grössten Festanlässe von Napoléon III. als Kaiser waren seine ab 1852 vorbereitete (schliesslich nie durchgeführte) Krönung, seine Hochzeit von 1853, der Empfang der englischen Königin Victoria 1855 und die Taufe seines Sohnes im Jahre 1856. Für solche Anlässe brauchte der neue Kaiser wieder Grossgala-Wagen und zwar innert kurzer Zeit. Was machte er also? Die Zeit für den Bau mehrerer neuer Prunkwagen reichte nicht. Also wurden die alten erhaltenen Wagen aus der Zeit der letzten Bourbonen und Napoléons I. reaktiviert.



Entrée dans Paris du roi Charles X en 1825. Détail du célèbre tableau de Louis-François Lejeune (1775-1848). Le cortège du couronnement et le décor surchargé du carrosse « Le Sacre » soulignent, tout comme le tableau qu'il avait commandé, l'ambition démesurée du roi de s'afficher. Ce tableau devint l'illustration d'un équipage français la plus reproduite.

Einfahrt von König Charles X. im Jahre 1825 in Paris. Ausschnitt aus dem Gemälde von Louis-François Lejeune (1775-1848). Die Art des Krönungszuges mit der über und über verzierten Karosse „Le Sacre" zeigt ebenso wie das von ihm in Auftrag gegebene Bild vom hohen Selbstdarstellungsanspruch des damaligen Monarchen. Dieses Gemälde wurde zum meist reproduzierten Bild einer französischen Equipage.

La reconstitution du cortège nuptial de Napoléon III

Les nouveaux souverains étaient soucieux de souligner que leur légitimation n'était pas uniquement une abstraction divine, mais aussi due concrètement à des prédécesseurs talentueux ; d'où la réutilisation d'anciens symboles du pouvoir comme les voitures de cérémonie. Napoléon III y aspira également. Le cortège du mariage de Napoléon III et Eugénie de Montijo, le 30 janvier 1853, n'est cependant pas facile à reconstituer. Il n'existe que peu de documents iconographiques du cortège du Palais des Tuileries à Notre-Dame. Pourquoi n'existe-il pas de grands tableaux « officiels » de cet événement, à l'instar de la toile peinte par Garnier du cortège de Napoléon I^{er} (p. 59) ou de l'entrée de Charles X dans Paris par Lejeune (p. 49) ? Cela pourrait être dû au fait que le cortège nuptial, annoncé à court terme, fut trop improvisé et que la cour se concentrait déjà sur la « fête des fêtes », la cérémonie amorcée du couronnement de l'empereur.

La bien maigre documentation du cortège nuptial de 1853 n'est malheureusement pas un cas particulier. Les cortèges festifs d'anciens monarques français sont déjà difficiles à reconstituer. Tout comme les parcs de voitures de gala de la plupart d'entre eux. D'une part, il y avait beaucoup de carrosses dans les écuries, certains ayant été, en plus, transformés et réutilisés. De nombreux documents des maisons concernées sont certes aux Archives Nationales, mais ils ne sont guère complets. D'autre part, les représentations des voitures n'étaient pas précises. Si les artistes faisaient bien des croquis sur place, il n'en reste souvent que les tableaux et gravures liés et ceux-ci sont des images peu fidèles fréquemment enjolivées. Même chose pour les gravures sur bois des revues de la seconde moitié du XIX^{e} siècle, dont fait partie la planche à droite. Nonobstant, elles illustrent souvent mieux les événements publics à Paris. Une revue renommée ne pouvait pas se permettre de publier une image trop fantaisiste d'événements auxquels de nombreux habitants avaient assistés. Enfin, un phénomène inimaginable à l'ère des multimédias vient se greffer sur la problématique : autrefois, le souvenir des voitures utilisées pour tel ou tel événement s'estompait déjà au bout d'une décennie. De fait, en 1810, on ne savait plus que la voiture du mariage de Napoléon I^{er} avait déjà été utilisée six ans auparavant lors du couronnement (Wackernagel 1966, 257).

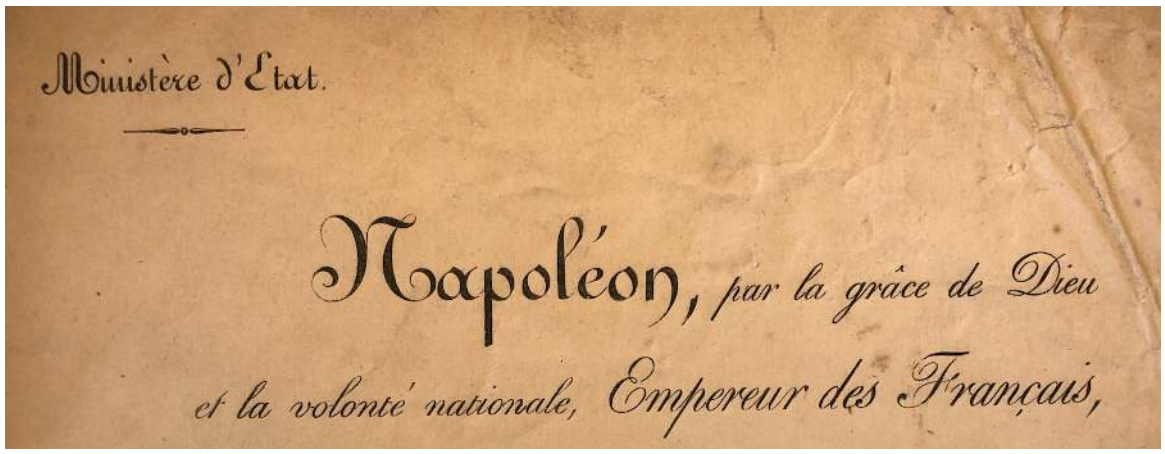
Dans ce contexte, les récits écrits des témoins visuels de l'époque sont cruciaux. Dont celui du confident le plus important pour le cortège nuptial de 1853, Émile-Félix Fleury, qui organisa les festivités en sa fonction de premier écuyer. Dans le document officiel « Cérémonies relatives au Mariage » de 1853 est écrit en page 51 qu'il a accompagné le carrosse impérial à cheval pendant tout le cortège. Un témoin absolument parfait, donc, pour l'événement. C'est pourquoi cet ouvrage s'appuie par la suite sur ses « Souvenirs » et en arrive à une découverte surprenante (p. 70 suiv.).

Die Rekonstruktion des Hochzeitszuges von Napoléon III.

Neue Herrscher waren stets bestrebt, die Legitimation ihres Amtes nicht nur abstrakt von Gott, sondern auch konkret von erfolgreichen Vorgängern abzuleiten; dazu gehörte die Wiederverwendung alter Machtsymbole wie Zeremonialwagen der Vorgänger. So geschah es auch bei Napoléon III. Der Hochzeitszug von ihm und seiner Gattin Eugénie de Montijo am 30. Januar 1853 ist allerdings nicht leicht zu rekonstruieren. Zum Cortège vom Tuilerienpalast zur Notre Dame gibt es nur wenige Bilddokumente. Warum gibt es keine grossen „offiziellen" Gemälde von diesem Grossereignis wie etwa das von Garnier gemalte Bild des Cortège von Napoléon I. (S. 59) oder das von Lejeune des Einzugs in Paris von Charles X. auf der vorangehenden Seite? Dies könnte damit zusammenhängen, dass für den kurzfristig angesagten Hochzeitszug zu viel improvisiert werden musste und sich der Hof mehr auf die eingeleitete Kaiserkrönung als Fest der Feste konzentrierte.

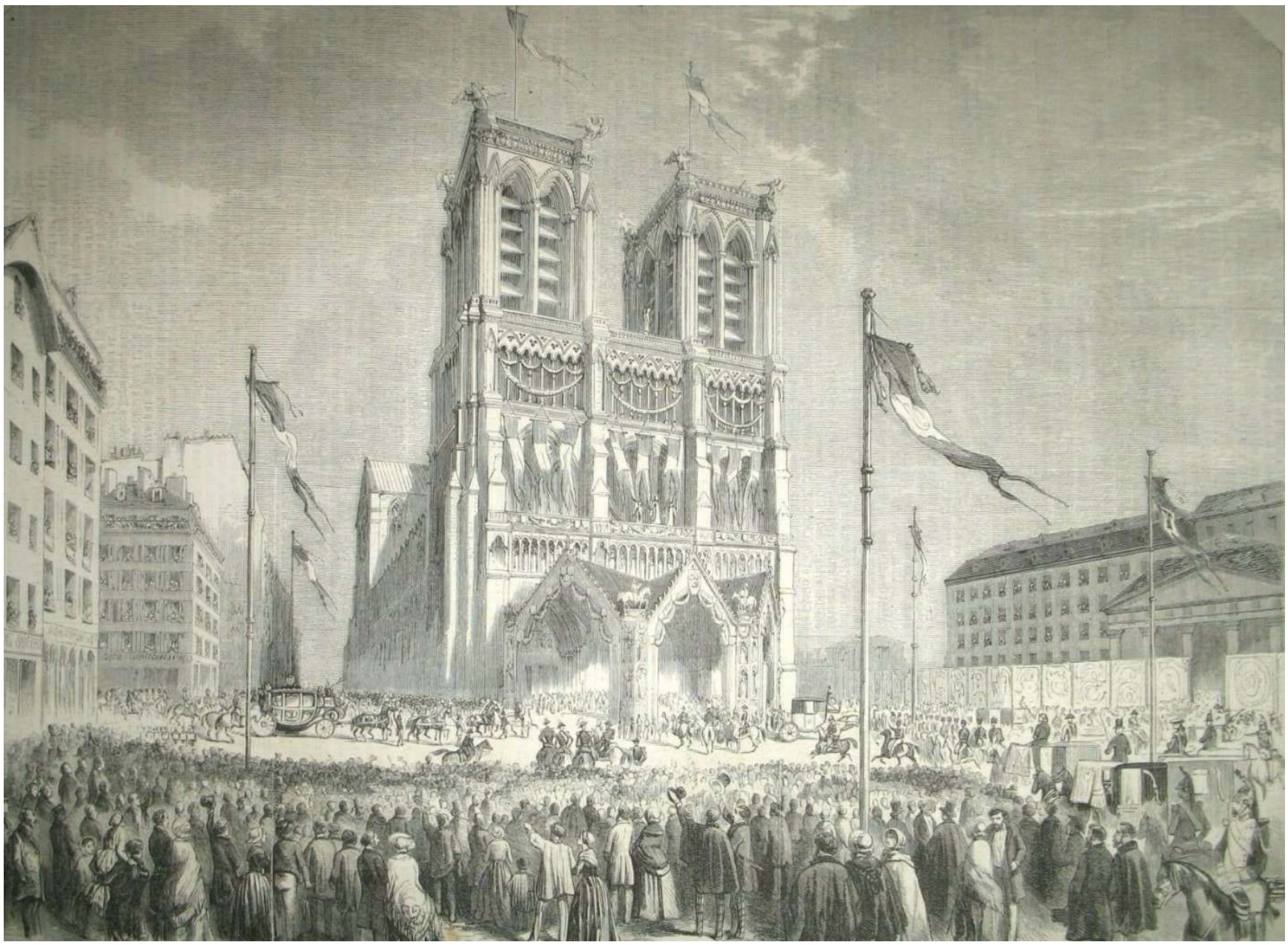
Leider ist die dürftige Dokumentation des Hochzeitszuges von 1853 kein Einzelfall. Schon die Fest-Cortèges älterer Monarchen Frankreichs sind schwierig rekonstruierbar. Das gilt auch für den Bestand an Gala-Wagen der meisten Monarchen. Erstens gab es in deren Marställen sehr viele Wagen und einige Fahrzeuge wurden zudem umgebaut sowie wiederverwendet. Die dazugehörigen Akten der jeweiligen „maisons" in den Nationalarchiven sind zahlreich, bilden aber das ehemals Geschehene nie vollständig und lückenlos ab. Zweitens wurden die Wagen selbst kaum je präzis abgebildet. Künstler fertigten wohl Skizzen an Ort an, die daraus abgeleiteten Gemälde und Stiche wurden dann aber recht frei und oft beschönigend ausgeführt. Das gilt auch für die Holzstiche der illustrierten Revues der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, wie das Bild rechts unten. Sie gehören aber in der Regel noch zu den besten Bilddokumenten, vor allem zu öffentlichen Ereignissen in Paris. Eine renommierte Zeitschrift konnte es sich nicht leisten, allzu fantasievolle Illustrationen von Anlässen zu veröffentlichen, die zahlreiche Ortsansässige selbst miterlebt hatten. Drittens kommt ein heute – im Zeitalter vieler Medien – kaum mehr nachvollziehbares Phänomen dazu; früher war zuweilen nach nicht einmal 10 Jahren die Erinnerung verblasst, welcher Wagen zu welchem Anlass gedient hatte. So wusste man etwa schon 1810 nicht mehr, dass der Hochzeitswagen Napoléons I. sechs Jahre zuvor schon bei der Krönung eingesetzt worden war (Wackernagel 1966, 257).

Vor diesem Hintergrund sind schriftliche Berichte von Augenzeugen umso wichtiger. Dazu gehörte als wichtigster Zeuge des Hochzeitszuges von 1853 Emile-Félix Fleury, der als Erster Stallmeister Ecuyer die Feier organisierte. In der offiziellen Schrift „Cérémonies relatives au Mariage" von 1853 wird S. 51 beschrieben, er sei während der Fahrt stets dem kaiserlichen Wagen nebenher geritten. Einen besseren Augenzeugen kann es für dieses Ereignis nicht geben. Im Folgenden wird deshalb auf seine „Souvenirs" zurückgegriffen, mit dem überraschenden Resultat einer Neuentdeckung (S. 70ff.).



Napoléon III considérait être empereur des Français de par la grâce divine (à l'instar d'autres monarques de l'époque), mais aussi de par la volonté nationale, ainsi que ce document de 1870 le montre. Il s'inspira donc de l'action de Napoléon Ier et copia avec le cortège de son mariage celui de son oncle et de Marie-Louise en 1810.

Napoléon III. leitete als Kaiser der Franzosen, wie andere Monarchen seiner Zeit auch, seine Stellung noch von Gottesgnaden ab, aber auch aufgrund des nationalen Willens, wie dieses Dokument von 1870 zeigt. Dabei knüpfte er auch ganz bewusst an das Wirken Napoléons I. an und kopierte mit seinem Hochzeitszug den seines Onkels mit Marie-Louise im Jahre 1810.



Mariage de Napoléon III avec Eugénie de Montijo le 30 janvier 1853, d'après une gravure sur bois de l'époque. Le couple arrive à la cathédrale de Notre-Dame dans une berline avec une couronne sur l'impériale. À droite de la cathédrale sont déjà garées plusieurs berlines du cortège nuptial.

Hochzeit von Napoléon III. mit Eugénie de Montijo am 30. Januar 1853 nach einem zeitgenössischen Holzstich. Das Hochzeitspaar wird in einer Berline mit Krone auf dem Dach der Kathedrale Notre Dame vorgefahren. Rechts der Kirche sind bereits einige Berlinen aus dem Hochzeitszug abgestellt.

Les équipages pour le mariage de Napoléon III et d'Eugénie de Montijo en 1853

Peu après le retour de l'empire en 1852, Louis Napoléon Bonaparte annonça son mariage avec Eugénie de Montijo, comtesse de Teba. Pour les festivités, il souhaita s'inspirer autant que possible du mariage de son oncle avec Marie-Louise en 1810. Mais ses écuries ne comptaient pas encore de voitures aussi somptueuses que celles de son illustre modèle qui réunissaient, 43 ans plus tôt, 30 à 40 carrosses dorés. Que fit alors le père spirituel des cérémonies, Émile-Félix Fleury ? En un rien de temps, il réactiva les voitures de Napoléon Ier et Charles X, qui étaient rangées à Versailles (Wackernagel 1966, 268 et suiv. / Roulez carrosses ! 2012) et avaient été construites par les meilleurs carrossiers de l'époque – dont Auguste Getting (p. 88 et 312). En janvier 1853, Fleury réalisa un véritable tour de force, les faisant remettre en état et repeindre aux armoiries impériales. Parmi elles se trouvaient les berlines « Le Baptême » et « Le Sacre », utilisées pour le baptême de l'héritier du trône, le duc de Bordeaux (1820-1883), en 1821 et pour le couronnement de Charles X en 1825. Tous les harnais des carrosses furent soit restaurés soit rachetés.

Fleury conta dans ses mémoires l'incroyable diligence de l'ouvrage au tournant 1852/53 (1897, 234 suiv.) : « Il avait été convenu que le cérémonial traditionnel serait observé et que le cortège, dans sa composition relative, se rapprocherait le plus possible de ce que lui avait été fait pour Napoléon Ier et Marie-Louise. La difficulté était grande pour arriver, en vingt ou trente jours, à satisfaire au désir de l'Empereur. Je n'avais trouvé, en prenant possession du service de grand écuyer, que des voitures et des harnais très disparates que j'avais fait réunir à Trianon, dans une grande galerie où ils sont encore. Il s'agissait donc de remettre tous ces carrosses en état de rouler et de faire repeindre sur leurs panneaux les écussons et les armes impériales. Parmi ces voitures, celles qui avaient servi au sacre de Charles X étaient au chiffre des Bourbons. Les autres, bien que datant du premier Empire, avaient été mises au chiffre des d'Orléans. Il fallait raviver les ors et refaire les broderies intérieures. C'était un travail considérable. J'installai un grand atelier, avec d'énormes poêles, dans le grand manège de l'ancien château de Monceau. Une foule d'artistes peintres, décorateurs, carrossiers, selliers, brodeurs, se mirent à l'œuvre, travaillant nuit et jour. »

De fait, les voitures réhabilitées en un temps record furent prêtes. Joachim Ehrler y contribua déjà, en travaillant notamment sur « Le Sacre » (p. 520/21). L'état des voitures n'était toutefois pas aussi disparate que l'affirme Fleury car elles avaient été entretenues sous Louis-Philippe Ier , dont « Le Sacre » pour près de 10 000 fr. (site web attelage patrimoine, article « Le destin des voitures de Louis-Philippe » de Patrick Magnaudeix).

En plus des voitures de gala neuves, les deux berlines les plus riches sortirent à temps pour le mariage de l'atelier de Joachim Ehrler (p. 236 suiv. et p. 459 suiv.).

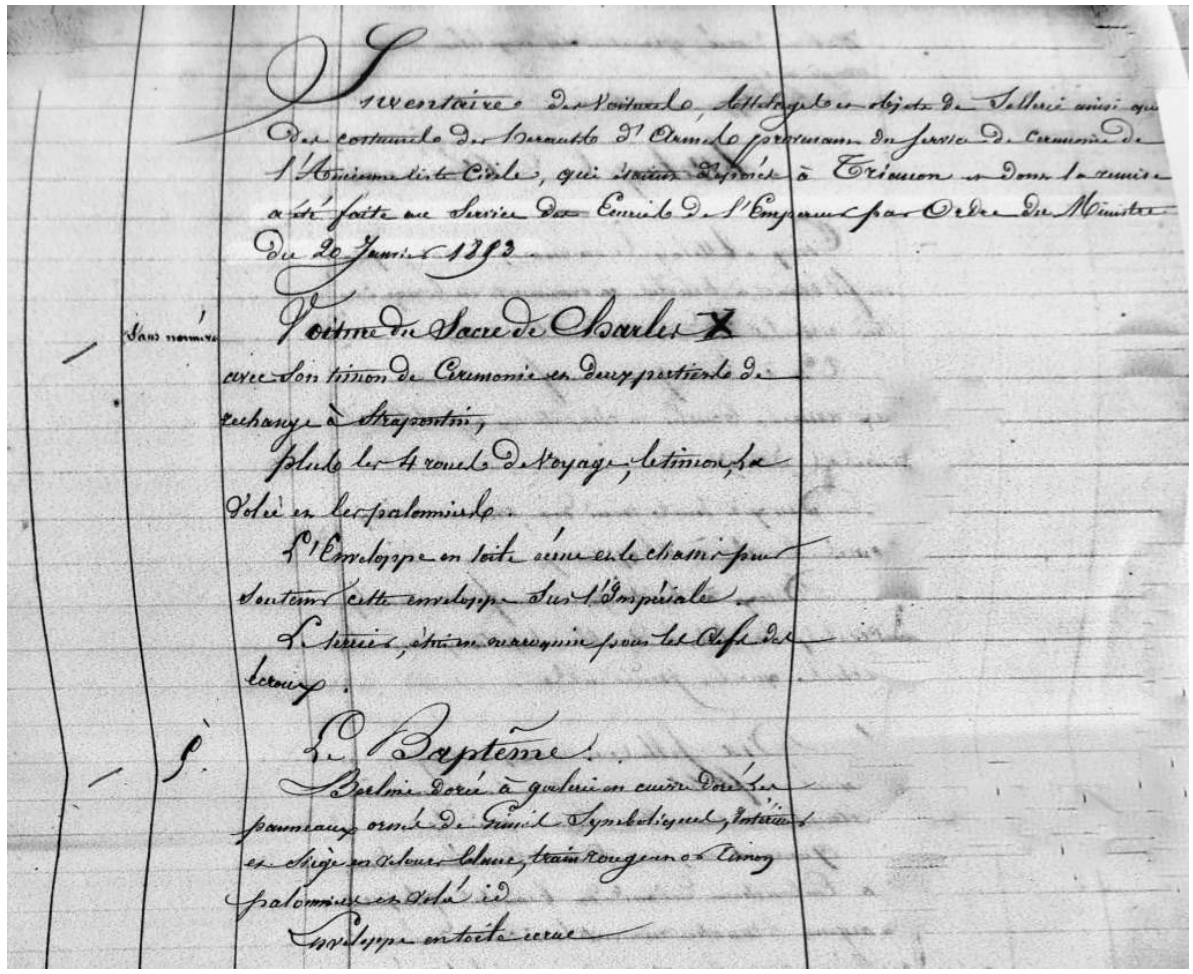
Die Equipagen für die Hochzeit von Napoléon III. mit Eugénie de Montijo im Jahre 1853

Kurz nach der Proklamation zum Kaiser im Jahre 1852 kündigte Louis Napoléon Bonaparte kurzfristig seine Hochzeit mit Eugénie de Montijo Gräfin von Teba an. Emile-Félix Fleury musste die Feier organisieren und zwar mit der Vorgabe, sie solle so ähnlich wie möglich wie die Hochzeit seines Onkels mit Marie-Louise des Jahres 1810 ablaufen. Das Problem war aber: Der Marstall des jungen Kaisers Napoléon III. war damals noch nicht dafür gerüstet, einen so prunkvollen Zug an Fahrzeugen wie 43 Jahre zuvor mit 30 bis 40 vergoldeten Wagen zusammenzustellen. Was also machte der Spiritus Rector der Feier? Er reaktivierte kurzer Hand die in Versailles ausgestellten Wagen von Napoléon I. und aus der Zeit von König Charles X. (dazu Wackernagel 1966, 268ff. und Roulez carrosses! 2012). Sie waren von den besten Carrossier jener Zeit gebaut worden, vor allem von Auguste Getting (S. 88 und 312). Alle diese Wagen liess Fleury im Januar 1853 in einem Kraftakt in fahrtüchtigen Zustand versetzen. Dazu gehörten die Berlinen „Le Baptême" und „Le Sacre", die 1821 bei der Taufe des Thronanwärters Duc de Bordeaux (1820-1883) und 1825 anlässlich der Krönung von Charles X. als Staatswagen gedient hatten. Für alle Fahrzeuge waren auch die entsprechenden Geschirre zu beschaffen beziehungsweise alte wieder gebrauchsfähig zu machen.

Wie der Prozess der schnellen Bereitstellung über die Jahreswende von 1852 auf 1853 der Wagen in kürzester Zeit ablief, überlieferte Emile-Félix Fleury selbst in seinen Memoiren (französischer Wortlaut links): Zunächst wurden die alten Wagen und Geschirre, die teilweise in disparatem Zustand gewesen seien, im schon besprochenen Museumsbau des Trianon zusammengezogen. Dann ging es darum, die Fahrzeuge zu überprüfen, zu reparieren und sie mit den Wappen des Zweiten Kaiserreichs zu versehen. Denn die alten Wagen trugen noch die Insignien der Bourbonen oder der Orléans. Auch mussten die Vergoldungen und Stickereien mit Edelmetallfäden aufgefrischt sowie abgenützte textile Bezüge ersetzt werden. Für diese beachtliche Arbeit wurde in der alten Reithalle des Schlosses von Monceau am Rande von Paris ein grosses Atelier eingerichtet und dieses mit mehreren grossen Öfen beheizt. Eine bedeutende Anzahl von Maler, Wagenbauer, Sattler und Sticker machten sich während vier Wochen Tag und Nacht an die Arbeit.

Schliesslich waren die innert kurzer Zeit revidierten und an die neue Situation angepassten Wagen tatsächlich einsatzbereit. Damals schon hat Joachim Ehrler dazu beigetragen, vor allem mit Arbeiten an der Berline „Le Sacre" (S. 520f.). So disparat, wie allerdings Fleury die Zustände der Wagen und Geschirre schilderte, können sieaber nicht gewesen sein. Denn in der Zeit von Louis Philippe I. waren die Wagen gepflegt und sogar in Stand gestellt worden, der „Sacre" immerhin für fast 10'000.- Goldfranken (Website attelage patrimoine, Artikel „Le destin des voitures de Louis Philippe" von Patrick Magnaudeix).

An neuen Gala-Wagen wurden zudem die beiden reichsten Berlinen aus der neuen Produktion von Joachim Ehrler gerade rechtzeitig für die Hochzeit fertig (dazu S. 236ff. und 459ff.)



Inventaire des Voitures, Attelages et objets de Sellerie ainsi que des Commandes des Menus et Armes de Service, Livrées à la Cérémonie de l'Anniversaire Civile, qui doivent être Remis à Trianon et dont la remise a été faite au Service des Ecuries de l'Empereur par Ordre du Ministre

Du 20 Janvier 1853

1° Voiture du Sacre de Charles X

avec son timon de Cérémonie en deux pièces et de rechange à Strasbourg,

Plus les 4 roues de Voyage, timon, et Volée en les palonniers.

2° Enveloppe en toile cirée en le chassis pour soutenir cette enveloppe sur l'Impériale.

3° Sièges, étoffe en velours pour les Chefs des Ecuyers.

2e Baptême.

Berline dorée à glaces en cuir doublée pannaux, ornés de Cimier Symboliques, Portières en Siège en velours blanc, train Rouge avec Armes, palonniers en Volée id

Enveloppe en toile cirée

En haut : procès-verbal du 20 janvier 1853 de la livraison des voitures « Le Sacre » et « Le Baptême » du Trianon au premier écuyer Émile-Félix Fleury pour la préparation du mariage de Napoléon III.
En bas : état de la berline « Le Sacre » en 1851, encore avec les armoiries de Charles X.

Oben: Protokoll vom 20. Januar 1853 der Überstellung der Wagen „Le Sacre“ und „Le Baptême“ aus dem Trianon an den Ersten Stallmeister, Emile-Félix Fleury zur Vorbereitung der Hochzeit Napoléons III.
Unten: Zustand der Berline „Le Sacre“ im Jahre 1851, noch mit den Insignien von Charles X.

Un cortège historique, un message implicite

Dans le procès-verbal du transfert des neuf vieilles voitures et leurs accessoires à l'écurie de Monceau (premier feuillet en page 53), on lit que les neuf berlines, les harnais et les livrées ne furent livrés que le 20 janvier 1853. À Monceau, la foule d'artisans spécialisés n'eut donc qu'une bonne semaine pour réaliser les travaux de révision, voire intégrer les pièces détachées préparées. Cette durée correspond à ce qui est indiqué dans le document officiel de mai 1853 (« Cérémonies relatives au Mariage ») : Fleury ne disposait que d'une semaine pour achever leur apprêt (p. 74). Toutefois, il faut noter que les ouvriers s'étaient mis au travail trois semaines plus tôt.

La restauration et la modernisation de cinq voitures de grand gala furent confiées à Joachim Ehrler ; son ordonnance de paiement avisant 15 000 francs or pour ces travaux existe encore (p. 513). Le nouveau dôme de la voiture du couple nuptial a été confié à l'artisan spécialisé Marion à Paris (source p. 512).

Le cortège nuptial était en définitive un cortège d'apparat historique, une sorte de défilé costumé au regard d'aujourd'hui : apparemment, les harnais et les livrées historiques utilisés dataient de l'époque de la Restauration. Émile-Félix Fleury s'était fait aussi remettre de nombreuses livrées anciennes. Comme expliqué en page 72, les nouvelles livrées de haut rang s'orientaient beaucoup à des modèles du passé.

Or, l'ensemble s'inscrivait dans un contexte plus vaste. Longtemps, Napoléon III se référa avec ostentation à l'époque de son oncle légendaire pour ses apparitions en public. Le cortège de son mariage avec les anciennes voitures napoléoniennes ne fut pas seulement le fruit d'une urgence, mais aussi un choix délibéré. Son message implicite : ici arrivent le nouveau Napoléon et la nouvelle Marie-Louise, les dynasties napoléonienne et impériale continuent d'exister !

Malgré la réutilisation d'anciens matériaux, le grand écuyer dut faire d'importantes dépenses pour le cortège nuptial. C'est ce que prouvent des ordonnances de paiement envoyées par la « maison de l'empereur » et intitulées « mariage de l'Empereur ». Il est ainsi possible de reconstruire, au-delà des dépenses personnelles, les dépenses réalisées pour les achats et travaux relatifs aux voitures et harnais (AN O/5/805). Le sellier Brune toucha notamment la somme de 20 000 fr. en deux fois. Parmi les accessoires et pièces acquis pour les voitures et les harnais, on note : 2400 fr. de plumes chez le plumassier Marienval-Flamel, 4800 fr. d'objets de sellier chez le sellier Vanborre et 7289 fr. de passementeries chez le passementier Déforge ou des broderies du fabricant Marion (sources p. 511).

Ein historischer Paradezug – mit impliziter Botschaft

Von der Überstellung der neun alten Wagen samt allem zugehörigem Material in die genannte Reithalle von Monceau gibt es ein Protokoll, dessen erstes Blatt S. 53 abgebildet ist. Demnach wurden die neun Berlinen erst am 20. Januar 1853 samt den zugehörigen Geschirren und Livreen abgegeben. In Monceau stand der genannten Gruppe von Spezialhandwerkern nur eine gute Woche zur Verfügung, die nötigen Revisions-Arbeiten durchzuführen beziehungsweise zuvor vorbereitete Teile einzubauen. Diese Zeitangabe von einer Woche deckt sich mit der Aussage in der offiziellen Schrift von Mai 1853 („Cérémonies relatives au Mariage"), Fleury habe für alle Vorbereitungen nur eine Woche Zeit gehabt (S. 74). Aber mit den drei Vorbereitungswochen standen insgesamt vier Wochen zur Verfügung.

Joachim Ehrler wurde die Restaurierung und Erneuerung von fünf Grossgala-Wagen anvertraut; seine Rechnung über 15'000.- Goldfranken für diese Arbeiten ist erhalten (S. 513). Der neue Dachaufbau des Wagens für das Hochzeitspaar wurde dem Spezialhandwerker Marion in Paris anvertraut (Quelle S. 512).

Der Hochzeits-Cortège war letztlich ein historischer Paradezug, nach heutiger Wahrnehmung fast eine Art Kostümumzug. Denn offenbar wurden für die Equipagen die historischen Geschirre und Livreen aus der Zeit der Restauration mit verwendet. (Emile-Félix Fleury hatte sich viele alte Livreen aushändigen lassen.) Wie S. 172 ausgeführt, orientierten sich zudem die hochstehenden neuen Livreen stark an alten Vorbildern.

Dies alles schrieb sich in einen grösseren Kontext ein. Napoléon III. griff bei öffentlichen Auftritten ostentativ auf die Zeit seines hoch angesehenen Onkels zurück. Der Hochzeitszug mit den alten napoleonischen Wagen war durchaus nicht nur aus der Not geboren, sondern gewollt, also Programm. Er drückte implizit die Botschaft aus: Hier fahren der neue Napoléon und die neue Marie-Louise vor, die Dynastie der Napoleoniden und das Kaiserreich leben weiter!

Trotz der Wiederverwendung älteren Materials mussten vom Oberststallamt grössere Ausgaben für den Hochzeitszug getätigt werden. Das belegen erhaltene Zahlungsanweisungen („mandats de payemnet") des „maison de l'empererur" unter dem Titel „mariage de l'Empereur". Neben personellen Aufwendungen können daraus auch Anschaffungen und Arbeiten an Wagen und Geschirren rekonstruiert werden (AN O/5/805). Dem Sattler Brune wurden etwa in zwei Raten über 20'000.- ausbezahlt. An Accessoires und Teilen für Wagen und Geschirre wurden unter anderem angeschafft: Federn für 2'400.- beim Plumassier Marienval-Flamel, „Objets de sellier" für 4'800.- beim Sattler Vanborre und „Passementeries" für 7'289.- beim Passementier Déforge (Quellen S. 511).



Lithographie de Victor Adam (1801-1866) du cortège nuptial de Napoléon III avec « Le Sacre ». L'attelage à huit est présenté dans un mouvement dynamique, la voiture présente le même dôme que sur les autres représentations de l'époque (toutefois, on y voit un marchepied sous les portières que la berline n'avait pas en réalité). Les chevaux de ce nouvel équipage à huit portent les panaches en plumes d'autruches blanchies évoqués. Les timoniers et la première paire du milieu sont menés depuis le siège du cocher alors que les autres chevaux sont conduits à la main par des laquais (sur d'autres représentations, la paire de devant est menée par un postillon en selle ; p. 59 et 77).

Lithographie von Victor Adam (1801-1866) des Hochzeitszugs von Napoléon III. Der Achterzug ist in voller Dynamik dargestellt. Die Berline „Le Sacre" zeigt den gleichen neuen Dachaufbau wie auf anderen zeitgenössischen Darstellungen. (Unter der Türe ist ein Aussentritt dargestellt, den die Berline nie aufwies.) Die Pferde des neu angeschafften Achterzugs tragen auf dem Kopf den erwähnten Schmuck aus gebleichten Straussenfedern. Die Stangenpferde und das erste Mittelpferde-Paar werden vom Bock aus gefahren, die übrigen Pferde von Lakaien an der Hand geführt. (Auf anderen Darstellungen wird das vorderste Pferdepaar von einem Spitzreiter im Sattel gelenkt; vgl. S. 59 und 77).

L’aquisition des chevaux pour le cortège de mariage

Acquérir la centaine de chevaux nécessaires au cortège nuptial (pour les voitures, mais aussi pour les piqueurs, etc.) fut un vrai défi. Émile-Félix Fleury nota en 1897, 234 et suiv. :

« Quant aux chevaux, comme je n’en avais que trente ou quarante susceptibles de servir pour les grands attelages, et qu’il m’en fallait une centaine, je courus à Londres. Dans ces grands établissements de location qui ont jusqu’à quinze cents paires de carrossiers, je trouvais très aisément les renforts nécessaires. Pour expliquer cette facilité de ressources, il faut savoir qu’en Angleterre presque toutes les maisons riches ont des chevaux de location à l’année. Ainsi, à peu d’exceptions près, ces beaux et innombrables attelages que l’on voit au Park, dans Piccadilly ou dans Saint-James, appartiennent à des grands loueurs qui les fournissent à différents prix, selon leur âge, leur valeur, leur allure et leur beauté. Les chevaux jeunes sont les moins chers, parce qu’ils n’ont pas encore acquis leur développement. Cette grande industrie n’existe sur ce pied nulle part ailleurs en Europe. Enfin, le 30 janvier, un cortège splendide sortait par l’arc de triomphe du Carrousel pour se rendre à Notre-Dame. Le régiment des guides, au grand complet, admiré de tous, en formait la principale et la plus brillante escorte. Tout était radieux dans ce resplendissant spectacle. Mais un incident, sans conséquence s’il n’eût évoqué de tristes rapprochements, vint l’assombrir comme un fâcheux présage ! Au moment où la voiture qui portait Leurs Majestés sortait de la voûte des Tuileries, la couronne impériale qui la surmontait se détacha et tomba à terre. Il fallut la replacer au plus vite et suspendre la marche. »

De fait, les serviteurs les plus âgés se rappelaient un incident semblable avec Napoléon I^{er}, ce qui éveilla chez eux de mauvais souvenirs. Remonter la couronne, enfilée sur une barre en fer, ne fut guère difficile et un carrossier suivait toujours la voiture à pied afin d’intervenir aussitôt en cas de besoin. L’attelage à huit de la voiture principale fut décrit par Fleury : « Tous les chevaux étaient superbes, appareillés de robe baie, à l’exception de l’attelage du corps de l’Empereur, qui était composé de carrossiers bai brun, d’une taille énorme, et les plus beaux, je crois, de toutes les écuries royales et impériales de l’Europe. » Ces attelages se déplaçaient uniquement au pas cadencé, avançant magistralement comme dans une représentation théâtrale.

Fleury dépeignit aussi la soirée (1897, 361) : « Pour revenir le soir, j’avais fait remplacer toutes les voitures à six et huit chevaux par des berlines à deux chevaux de demi-gala, c’est-à-dire vertes et à train doré. Le retour devant se faire au trot, ce genre de service était seul possible. Rien de plus richement élégant d’ailleurs que ces belles berlines à glaces, éclairées intérieurement et livrant l’Impératrice et les princesses resplendissantes de diamants à l’admiration de la foule (p. 239). Ces berlines à quatre lanternes, menées par d’énormes cochers, montées derrière par quatre valets de pied, traînées par des carrossiers gigantesques ... ».

Die Beschaffung der Pferde für den Hochzeitszug

Eine grosse Herausforderung war die Beschaffung der über hundert für den Hochzeitszug nötigen Pferde (nicht nur für die Wagen sondern auch für die begleitenden Vorreiter usw.). Dazu wieder Emile-Félix Fleury (französischer Wortlaut links):

„Im Marstall standen nur 30 oder 40 für den grossen Dienst taugliche Pferde, ich brauchte aber 100; also reiste ich nach London. In den dort ansässigen grossen Häusern, die Pferde vermieteten, standen bis zu 1’500 Paar Wagenpferde. Dort fand ich leicht die nötige Verstärkung für unseren Marstall. Dabei muss man wissen, dass fast alle reichen englischen Familien ihre Pferde nur mieten. Mit wenigen Ausnahmen gehören die wunderbaren Gespanne, wie man sie im Park, in Piccadilly oder bei Saint James sieht, Vermietern, die sie zu einem ihrem Alter, ihrem Wert, ihrer Aktion und ihrer Schönheit entsprechend zum entsprechenden Preis vermieten. Die jungen Pferde sind dabei günstiger, weil sie noch nicht voll entwickelt sind. Ähnliche Unternehmen wie die Pferdevermieter von London existieren sonst nirgends in Europa. Schliesslich, am 30. Januar, verliess ein glänzender Wagenzug den Innenhof des Louvre durch den Triumphbogen Richtung Palast und Notre Dame. Ein ganzes Regiment Guiden bildete dabei die glänzende Eskorte. Aber ein bedauerlicher Zwischenfall geschah, der zwar keine Konsequenzen hatte, aber als schlechtes Zeichen gedeutet werden konnte: In dem Moment, als der Wagen mit den Majestäten den Torbogen des Tuilerienpalasts verliess, fiel die dem Dach des Wagens aufgesetzte Krone zu Boden. Sie wurde aber sofort wieder montiert, so dass der Zug fortgesetzt werden konnte.“

Ältere Bedienstete wussten noch, dass schon bei Napoléon I. etwas Ähnliches geschehen war und dies weckte bei Ihnen entsprechend schlechte Erinnerungen. Die erneute Fixierung der Krone bot allerdings wenig Probleme, war sie doch einem Eisenträger aufgesteckt und dem Wagen folgte zu Fuss stets ein Wagenbauer, um sofort eingreifen zu können. Den Achterzug vor dem Hauptwagen beschrieb Fleury als aus dunkelbraunen Pferden zusammengestellt, alle übrigen Pferde waren rotbraun, in seinen Worten die schönsten aller europäischen königlichen oder kaiserlichen Marställe Europas (französischer Wortlaut links). Diese Züge bewegten sich ausschliesslich in kadenziertem Schritte und gingen so majestätisch voran wie bei einem Theaterauftritt.

Am Abend wurden dann für die Hochzeitsgäste statt der Sechser- und Achterzüge und der vergoldeten Grossgala-Wagen von nur zwei Pferden gezogene neue, grün gehaltene Halbgala-Berlinen mit vergoldeten Gestellen eingesetzt, die auch im Trab gefahren werden konnten. Für Fleury gab es nichts Schöneres als diese mit vier Laternen ausgestatteten Berlinen mit ihren grossen Scheiben, die von innen so beleuchtet waren, dass die Zuschauer die darin sitzende Kaiserin ebenso wie die Prinzessinnen mit ihrem Diamantschmuck gut sichtbar waren (vgl. die Berline S. 239 und 459ff.). Diesen Berlinen waren grosse Karossier-Pferde vorgespannt, die von einem Kutscher im grossen Tenue gelenkt wurden und hinten standen jeweils vier Bedienstete auf der Lakaibrücke.



Deux chevaux du cortège de mariage d’après le tableau p. 59 (détail). Après que les chevaux isabelle, acquis spécialement pour l’attelage à huit, se soient révélés être trop légers pour la lourde berline, Émile-Félix Fleury acheta à Londres des chevaux d’attelage anglais bais. On les équipa avec les harnais de maroquin rouge réparés, complétés et agrémentés de nouvelles franges de parade en tissu par Roduwart, et on les para des panaches en plume d’autruches évoqués p. 508. Le postillon et les laquais portaient le riche uniforme de parade à la française avec un bicorne. Le laquais de droite guide son cheval par la rêne et tient une courte cravache dans la main droite, lui permettant de le faire avancer. La voiture de mariage de plus de six tonnes était si lourde que tous les huit chevaux durent tirer. Cela explique pourquoi les traits sont représentés tendus.

Zwei Pferde des Hochzeitszuges nach dem Gemälde von S. 59 (Ausschnitt). Nachdem sich die für den Achterzug extra eingekauften Isabellen als zu leicht für die schwere Berline erwiesen hatten, erwarb Emile-Félix Fleury in London braune englische Wagenpferde. Diese wurden in den von Roduwart reparierten und ergänzten roten Geschirre eingeschirrt, mit neuen textilen Paradebehängen versehen und mit den S. 508 erwähnten Straussenfedern geschmückt. Der Spitzreiter und die Lakaien tragen die reiche Paradeuniform à la française mit Zweispitz. Der Lakai rechts führt sein Pferd am Handzügel und hält in der rechten Hand eine kurze Peitsche, so dass er das Pferd antreiben kann. Der über sechs Tonnen wiegende Hochzeitswagen war so schwer, dass alle acht Pferde mitziehen mussten. Deshalb sind auf dieser Darstellung auch die Zugstränge gespannt eingezeichnet.

Imiter le cortège de 1810

Le vicomte de Beaumont-Vassy décrivit le cortège nuptial fin janvier 1853 :

« On avait … cherché autant que possible à imiter celui du mariage de Napoléon I^er^. Le nombre des voitures était le même : trois carrosses à six chevaux étaient occupés par les titulaires des grandes charges de la cour, la princesse Mathilde, la comtesse de Montijo, le prince Jérôme et son fils. Un intervalle de trente pas les séparait du carrosse impérial, le même qui avait servi au sacre de Napoléon I^er^, voiture splendide de dorures et d'ornements, traînée par huit chevaux de robe pareille, escortée aux portières de gauche et de droite par le grand écuyer, le grand veneur, le général commandant la garde nationale de Paris et le premier écuyer. »

C'est donc la seconde source disant clairement que Napoléon III souhaitait un cortège identique à celui de Napoléon I^er^, ici en haut à droite, et selon le dossier officiel « Fêtes du Mariage de S. M. l'Empereur » de 1810 (Wackernagel 166, 274) :

« Le nombre des voitures de la cour était de trente: elles étaient toutes dorées, d'une forme pareille et attelées de six chevaux. La voiture de l'Impératrice, attelée de huit chevaux, suivait à vide ; enfin l'Empereur, ayant l'Impératrice à sa gauche, était dans une voiture également à huit chevaux ... »

D'après H. Delalex (2016) en revanche, le cortège de 1810 comptait 40 voitures – avec, à cette époque aussi, un mois au plus pour les fabriquer. Mais les voitures diffèrent tellement d'une représentation à l'autre que Wackernagel en a pointé les contradictions dans sa précieuse thèse de 1966 (265 et 274 suiv.).

Revenons à Napoléon III. Selon les connaissances actuelles, le cortège de 1853 n'avait pas 30 voitures. (Fleury évoque un second attelage à huit pour le cardinal délégué par le pape. 1897, 358). Sur ce point, Conegliano cite Boulenger (1932, 215 suiv.) : « Les neuf carrosses de grand gala, dont sept seulement étaient exposés à Trianon, faute de place, dataient presque tous de Napoléon I^er^ et de la Restauration. Les harnais étaient de maroquin rouge, rehaussé de bronzes dorés. Joignez sept berlines à housse dont une à la disposition des maîtres des cérémonies, une seconde à celle de la grande maîtresse, une troisième à celle des dames de service ; les souverains usaient des autres quand ils allaient au théâtre. La livrée de gala des piqueurs était verte, brodée d'or sur toutes les coutures, le gilet et la culotte rouges, le chapeau en bataille ; celle des cochers et postillons à peu près analogue. Il y avait pour le service des berlines et carrosses une quarantaine de chevaux, dont certaines paires avaient été payées, paraît-il, jusqu'à vingt mille francs. » (Les voitures derrière les berlines de gala ne sont pas évoquées.)

Das Vorbild von 1810

Von Vicomte de Beaumont-Vassy wird der Hochzeitszug Ende Januar 1853 folgendermassen beschrieben (französischer Wortlaut links):

„Nach dem Rat des Herrn de Persigny sollte der Hochzeitszug soweit wie möglich dem von Napoléon I. entsprechen. Das galt auch für die Zahl der Wagen: drei Vollgala-Karossen für die höchsten Herrschaften des Hofs, nämlich Prinzessin Mathilde, die Gräfin de Montijo und Prinz Jérôme mit seinem Sohn. Mit einem Abstand von 30 Schritt folgte der kaiserliche Hauptwagen, der gleiche wie der, der Napoléon I. als Krönungswagen gedient hatte, ein herrliches Fahrzeug, reich vergoldet und geschmückt, und gezogen von acht gleichfarbigen Pferden. Links und rechts wurde dieser Wagen eskortiert vom Oberststallmeister, Oberstjägermeister, Gardekommandant der Nationalgarde und vom Ersten Stallmeister."

Dies ist die zweite Quelle, die eindeutig besagt, dass Napoléon III. einen identischen Zug wie Napoléon I. des Jahres 1810 wünschte. Wie jener aussah, zeigt das Bild oben rechts und diese offizielle Quelle aus dem Dossier „Fêtes du Mariage de S.M. l'Empereur" von 1810 (zitiert nach Wackernagel 1966, 274):

„Die dreissig Hofwagen waren alle ganz vergoldet, von ähnlicher Form und mit Sechserzügen bespannt. Der achtspännig gezogene Wagen der Kaiserin fuhr leer mit; darauf folgte der des Kaisers mit der Kaiserin zu seiner Linken. Diesem Wagen war ebenfalls ein Achterzug vorgespannt."

Nach Delalex 2016 bestand der Zug von 1810 hingegen aus 40 Wagen; damals schon habe für die Herstellung der meisten Wagen nicht mehr als ein Monat zur Verfügung gestanden. Allerdings gibt es auch offene Fragen zum Hochzeitszug von Napoléon I. Auf verschiedenen Darstellungen sind derart unterschiedliche Wagen abgebildet, dass schon Rudolf H. Wackernagel Widersprüche zwischen den Quellen konstatieren musste. (Dazu ausführlich Wackernagel 1966, 265 und 274f., dessen Dissertation von 1966 noch heute eine wertvolle Dokumentation darstellt.)

Zurück zu Napoléon III. Der Zug von 1853 kam nach den vorliegenden Kenntnissen nicht auf 30 Wagen. (Fleury erwähnt noch einen zweiten Achterzug für den vom Papst delegierten Kardinal; 1897, 358). Ausdrücklich werden neben den neun alten Grossgala-Wagen noch sieben Gala-Berlinen mit Bockdecke aufgezählt. Laut Boulenger nach de Conegliano (französischer Wortlaut links) stammten die neun Grossgala-Wagen fast alle aus der Zeit Napoléons I. oder der Epoche der Restauration. Sie wurden mit roten Geschirren gefahren. Dazu kamen die schon genannten weiteren sieben Gala-Berlinen mit Bockdecke. Die Livreeröcke der Pikeure usw. waren grün und reich mit Goldborten besetzt, die Westen und Kniehosen rot und die Hüte Zweispitze. Die Berlinen wurden von insgesamt 40 Pferden gezogen, wobei einige bis zu 20'000.- Goldfranken kosteten. (Die hinter den Gala-Berlinen mitfahrenden, weiteren Wagen werden nicht besprochen).



Le modèle de 1810 : entrée dans Paris de Napoléon Ier avec sa seconde épouse Marie-Louise dans la berline entièrement dorée conçue par Charles Percier. On distingue bien les harnais rouge de l'attelage à huit. Détail du célèbre tableau d'Étienne-Barthélémy Garnier (1759-1849). Toutefois, le carrosse est ici représenté entièrement doré et avec une frise rouge – ce qui n'était pas le cas (p. 90 suiv.).

Das Vorbild von 1810: Einzug von Napoléon I. mit seiner zweiten Frau Marie-Luise in Paris in der von Charles Percier entworfenen, ganz vergoldeten Berline. Deutlich sind am Achterzug die roten Geschirre zu sehen. Ausschnitt aus dem berühmten Gemälde von Etienne-Barthélémy Garnier (1759-1849). Der Wagen ist hier allerdings als vollkommen vergoldet und mit rotem Fries wiedergegeben, was er nicht war (S. 90f.).



La copie de 1853 : passage sur la Place de la Concorde de Napoléon III et d'Eugénie dans la berline de mariage attelée à huit.
Détail d'un tableau à l'huile anonyme, vraisemblablement une ébauche d'un tableau monumental qui ne fut pas réalisé ou qui a disparu.

Die Kopie von 1853: Vorbeifahrt von Napoléon III. und Eugénie in der von acht Pferden gezogenen Hochzeitsberline an der Place de la Concorde.
Ausschnitt aus einem anonymen Ölgemälde, vermutlich der Entwurf zu einem nicht erhaltenen oder nicht ausgeführten, grossen Gemälde.

Les sept berlines de l'époque de Napoléon Ier

Le cortège du mariage de Napoléon Ier était composé de neuf voitures de grand gala : les deux grandes berlines en voitures principales, attelées à huit, et les sept berlines à caisse dorée (à droite), attelées à six seulement. Ces dernières sont décrites dans le nouveau catalogue « La galerie des Carrosses » d'Hélène Delalex (2016, 42 suiv.). Chacune pesait environ 1,5 tonne, mesurait près de 5 m de long et 2,5 m de haut. Les deux du haut ont chacune trois glaces et sont ornées de faux compas de capote, toutes les autres ont sept glaces. « La Victoire » et « La Topaze » sont un peu plus grandes (env. 2,7 m de haut) et plus lourdes (env. 2,5 t).

À l'ouverture du musée des Carrosses de Trianon, l'hebdomadaire « L'Illustration, journal universel » publia le récit de Rosier (n°455 du 13 nov. 1851) :

« Les voitures forment la partie la plus riche et la plus intéressante de cette exposition. Elles sont au nombre de cinq, et portent chacune un nom, suivant l'usage de la maison du roi. La Victoire, le moins riche de ces équipages, est une voiture de l'empire. Elle a figuré au sacre de Napoléon, comme voiture de suite, et porté les grands dignitaires du palais, qui marchaient en avant du cortège. La caisse est dorée et d'une belle forme. La garniture intérieure, en drap blanc, rehaussée d'ornements verts n'est pas très bien conservée. La Turquoise est de la même époque et a servi dans la même cérémonie. Elle est garnie intérieurement de satin blanc avec agréments verts ; la caisse en est également dorée et décorée de guirlandes de fleurs. La Topaze est une voiture d'une très grande richesse. La tenture et les sièges sont en velours blancs avec ornements verts et filets d'or. Cet équipage, dont les panneaux sont couverts de délicates peintures, était celui de la reine Hortense à la cérémonie du sacre de Napoléon. »

Comme évoqué plus haut, les armes du Second Empire furent peintes sur les panneaux de la caisse et apposées sur les housses de ces anciennes berlines en 1853 (détails p. 62).

On y voyait un écusson avec l'aigle de Napoléon Ier se détachant devant le manteau d'hermine. Derrière cet écusson, entouré du collier de la Légion d'Honneur, s'entrecroisaient deux sceptres. Au-dessus se trouvaient un casque et la couronne redessinée, dont les arcs étaient formés par les ailes de quatre aigles.

Die sieben Berlinen aus der Zeit Napoléons I.

Der Hochzeitszug Napoléons I. hatte aus neun Grossgala-Wagen bestanden, erstens den zwei grossen Berlinen als Hauptwagen und den sieben rechts abgebildeten Berlinen mit vergoldetem Kasten. Letztere wurden im Gegensatz zu den beiden Hauptwagen „nur" sechsspännig gezogen. Diese sieben Berlinen werden im neuen Katalog zur „Galerie des Carrosses" von Hélène Delalex beschrieben (2016, 42ff.). Die meisten wiegen etwa 1,5 Tonnen, sind gegen fünf Meter lang und etwa 2,5 Meter hoch. Die beiden oben rechts abgebildeten Wagen haben drei Fenster und Schein-Sturmstangen, alle anderen weisen sieben Fenster auf. „La Victoire" und „La Topaze" sind etwas grösser (gegen 2,7 Meter hoch) und schwerer (circa 2,5 Tonnen) als die anderen Berlinen.

Aus Anlass der Eröffnung des Kutschenmuseums beim Trianon erschien in der Wochenrevue „L'Illustration, journal universel" folgender Bericht (französischer Wortlaut links):

„Die Wagen bilden den grössten und interessantesten Kernbestand dieser Ausstellung. Es sind insgesamt fünf und allesamt haben seit der Königszeit einen Namen. Die „Victoire", von allen Berlinen die am schlichtesten ausgeführte, stammt aus der Zeit des Ersten Kasierreichs. Sie diente beim Krönungszug von Napoléon I. als Suitenwagen. Der Kasten ist vergoldet und hat eine schöne Form. Die Innengarnierung besteht aus hellem Stoff mit grünen Verzierungen, sie ist nicht besonders gut erhalten. Die „Turquoise" stammt aus der gleichen Epoche und erfüllte damals den gleichen Zweck. Die Innenausstattung besteht aus hellem Satin mit grünen Elementen; der Kasten ist auch vergoldet und mit Blumengirlanden verziert. Die „Topaze" ist ein sehr reich verzierter Wagen. Hier besteht die textile Ausstattung aus rotem Velours mit grünen Verzierungen und Goldstickereien. Diese Equipage diente der Königin Hortense beim Krönungszug Napoléons I. als Leibwagen."

Allen diese alten Berlinen wurden – wie schon erwähnt – im Januar 1853 auf den Paneelen des Kastens und auf den Bockdecken die neuen Insignien des Zweiten Kaiserreichs aufgemalt beziehungsweise aufgesetzt (Details auf den folgenden Seiten).

Das neue Wappen Napoléons III. bestand vor dem Hermelinmantel in der Mitte aus einem Schild mit dem von Napoléon I. übernommenen Adler und zwei Zepter dahinter, eingerahmt von der Kette der Ehrenlegion. Darüber sassen ein Helm und eine neu entworfene Krone mit Spangen in Form von Adlerflügeln



« L’Améthyste » vers 1818

„L’Améthyste“ um 1818



« La Cornaline » de Prelot vers 1810

„La Cornaline“ von Prelot um 1810



« La Topaze » de Getting vers 1810

„La Topaze“ von Getting um 1810



« La Brillante » de Getting vers 1810

„La Brillante“ von Getting um 1810



« L’Opale » de Devaux vers 1804

„L’Opale“ von Devaux um 1804



« La Victoire » de Getting vers 1810

„La Victoire“ von Getting um 1810



« La Turquoise » de Prelot vers 1804

„La Turquoise“ von Prelot um 1804

Ces sept berlines de grand gala de l’époque de Napoléon I^{er} furent restaurées en trente jours (1852/1853) pour le cortège nuptial de Napoléon III.

Die sieben Grossgala-Berlinen aus der Zeit Napoléons I., die für den Hochzeitszug Napoléons III. 1852/53 innert 30 Tagen neu hergerichtet wurden.






L’ancien et le nouveau sur les berlines napoléoniennes.
En haut : les armes du Second Empire sur les panneaux des portes des berlines « L’Améthyste » et « La Brillante »
En bas : housse (fils de métal oxydés) et planche de derrière pour les laquais de la berline « La Victoire ».

Alt und neu an den napoleonischen Berlinen.
Oben: Die 1853 aufgemalten Wappen des Second Empire auf den Türpaneelen der Berlinen „L’Améthyste“ und „La Brillante“.
Unten: Bockdecke (Metallfäden oxidiert) von 1853 und Aufstiegstritt des frühen 19. Jahrhunderts zur Lakaibrücke der Berline „La Victoire“.



« Le Baptême » : l’intérieur renouvelé en 1853 en satin de soie clair, probablement en utilisant les anciennes bordures.

„Le Baptême“: Die 1853 erneuerte Innenausstattung aus hellem Seidensatin, vielleicht unter Verwendung der alten Borten.

La berline « Le Baptême »

« Le Baptême » a été la voiture principale du cortège du baptême du duc de Bordeaux en 1821. Jusqu'ici, elle était vue comme la voiture de mariage de Napoléon III en 1853. Dans « L'Illustration, journal universel », Rosier la décrivit aussi (n°455 du 13/20 nov. 1851) :

« Le Baptême est un carrosse du même modèle et du même style que les précédents. Il n'en diffère que par un luxe de broderies or et soie semées dans le ciel de la tenture qui est de velours blanc. Une draperie de soie blanche se déploie sur le fond de la voiture et autour de la glace de devant. Cette voiture a servi à la cérémonie du Duc de Bordeaux, qui eut lieu le 1er mai 1821 à Notre-Dame … Un débat s'est élevé au sujet de la voiture Le Baptême. On a dit qu'elle avait été construite tout exprès pour la circonstance, contrairement à l'avis de contemporains qui affirment qu'elle avait appartenu précédemment à l'impératrice Marie-Louise, et qu'elle n'a subi aucun changement de décoration. Cette opinion est appuyée sur une conformité parfaite de construction avec les précédentes voitures. Le strapontin qui, dans les précédents carrosses, existe dans les épaisseurs des portières, a été recouvert dans le Baptême, mais on peut apercevoir la saillie malgré la tenture. Il ne nous appartient pas de nous prononcer sur un sujet aussi épineux ; nous dirons seulement qu'une discussion raisonnée d'hommes très compétents qui ont été appelés à se prononcer sur l'authenticité de cette voiture, l'attribuent d'abord à l'impératrice. »

L'origine exacte du « Baptême » donna donc lieu à controverses. La question a été résolue récemment : d'après Hélène Delalex, la voiture a été construite dès 1808 par le sellier-carrossier Auguste Getting pour Jérôme Bonaparte, roi de Westphalie et frère cadet de Napoléon Ier. Elle rejoignit seulement en 1814 le parc de voitures de Louis XVIII (2016, 50) ! En 1821, Prelot la transforma pour le cortège du baptême.

D'après la source citée p. 532, la construction de cette voiture pompeuse dura des mois en 1809/10 chez Getting, au 9 de la rue des Martyrs.

Les huit glaces qu'elle comptait à l'origine furent réduites à sept à l'époque de Napoléon III (source p. 522). Le panneau aveugle à l'arrière est visible sur la photo à droite. Mais celle-ci montre l'état actuel qui ne correspond pas à celui au moment du mariage. De fait, la voiture fut transformée seulement après 1853 pour la somme de 20 000 fr. pour le couronnement prévu de Napoléon III. Ces transformations sont abordées en page 96 et suivantes et en page 522. La housse de cette voiture ait déjà été renouvelée pour le mariage.

Die Berline „Le Baptême“

Die Berline „Baptême“ ist vor allem bekannt, weil sie beim Taufzug des Duc de Bordeaux im Jahre 1821 der wichtigste Wagen gewesen war. Sie galt bislang als wieder verwendeter Hochzeitswagen des Kaisers und der Kaiserin im Januar 1853. In der „L'Illustration, journal universel“ wird „Le Baptême“ vom Autor Rosier im Anschluss an die sieben napoleonischen Wagen zusammenfassend folgendermassen beschrieben (französischer Wortlaut links):

Die Berline „Le Baptême“ ist eine im gleichen Stil gebaute Karosse wie die übrigen napoleonischen Galawagen. Sie zeichnet sich allerdings aus durch reiche Stickereien in Gold und Seide auf dem in weissen Velours ausgeschlagenen Dachhimmel. Die hintere und vordere Scheibe des Kastens wird innen von aus weisser Seide bestehenden Draperien eingefasst. In diesem Wagen wurde der Täufling Duc de Bordeaux am 1. Mai 1821 zur Kathedrale Notre Dame gefahren. Damals entzündete sich eine Debatte über den Ursprung des Wagens. Nach den einen wurde diese Berline in kurzer Zeit als Taufwagen hergestellt. Ältere Zeitgenossen aber sehen in ihm einen ehemaligen Wagen der Kaiserin Marie-Louise ohne jede nachträgliche Veränderung. Diese Meinung wird unterstützt durch die gleiche Bauart wie die anderen Berlinen aus der Zeit Napoléons I. Wie bei diesen hatte der „Baptême“ ursprünglich auch Klappsitze in den Seitentüren, von denen man noch die Konturen unter der heutigen Auskleidung sieht. Kenner jedenfalls sprechen sich mehrheitlich für die Zuweisung dieses Wagens an die Gattin Napoléons I. aus.

Hier wird deutlich, dass damals der genaue Ursprung der Berline „Le Baptême“ kontrovers diskutiert wurde. Die Frage wurde jüngst entschieden. Der Wagen wurde nach Hélène Delalex schon 1808 vom sellier-carrossier Auguste Getting für Jérôme Bonaparte, König von Westphalen und jüngstem Bruder Napoléons I., gebaut und kam erst 1814 in den Wagenpark von Louis XVIII. (2016, 50). 1821 wurde sie dann von Prelot erstmals umgebaut.

Nach der S. 532 zitierten Quelle entstand der pompöse Wagen über Monate in den Jahren 1809/10 bei Getting an der Rue des Martyrs in Paris.

Ursprünglich wies der Wagen acht Scheiben auf. In der Zeit von Napoléon III. wurde der Kasten auf sieben Scheiben reduziert (Quelle S. 522). Das zeigt das Bild rechts mit dem dunklen Paneel hinten. Dieses Bild gibt allerdings den heutigen Zustand wieder, der nicht dem der Hochzeit von 1853 entspricht. Denn der Wagen wurde danach noch einmal für 20'000.- Goldfranken umgebaut und zwar für den geplanten Krönungszug Napoléons III. Die damals erfolgten Eingriffe werden S. 96ff. besprochen. Die Bockdecke des Wagens war schon vor der Hochzeit von Joachim Ehrler erneuert worden.





L’aspect extérieur de la berline « Le Baptême » aujourd’hui. La galerie d’impériale et la couronne à aigles, les peintures et la housse datent de 1853.

Das Äussere der Berline „Le Baptême“ im heutigen Zustand. Der Dachkranz und die Adler-Krone stammen wie die Malereien, Vergoldungen und die Bockdecke aus dem Jahre 1853.

L’état de la berline « Le Sacre » avant 1852

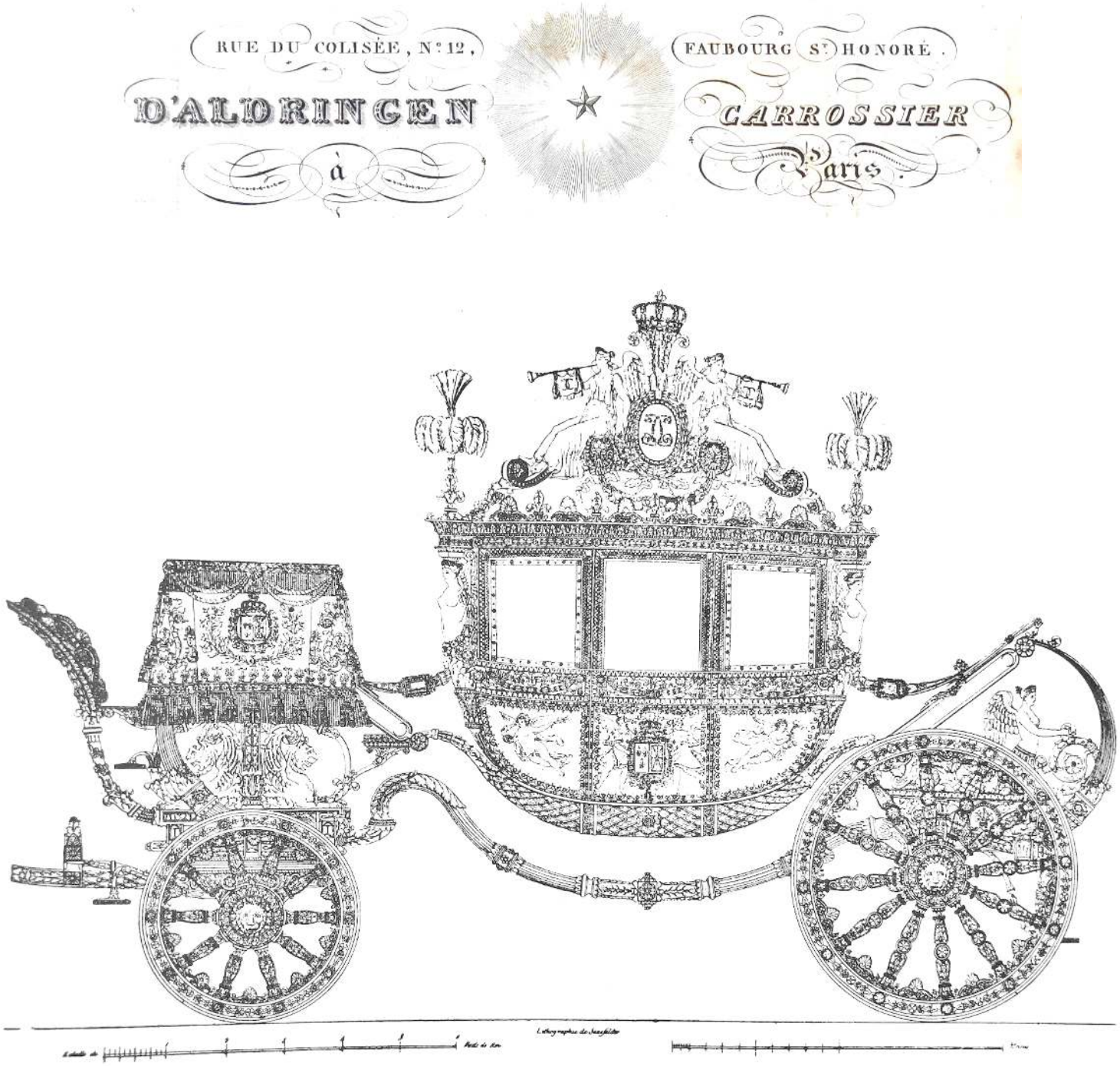
« Le Sacre » a été la plus somptueuse des berlines en France sous Napoléon III. Elle fut décrite avec ses harnais en 1851 dans « L’Illustration, journal universel » (n°455 du 13/20 nov. 1851) :

« Le Sacre est une voiture monumentale : c’est, à n’en pas douter, le chef d’œuvre le plus parfait et le plus riche de la carrosserie française. Elle a servi au sacre de Charles X, et a été construite sous les ordres de M. le duc de Polignac, premier écuyer du Roi, et sur les dessins de Percier, par Daldrigen, qui a fourni le train et les garnitures. La menuiserie a été faite par Ots. Les peintures sont de Delorme, élève de Girodet ; les sculptures de Roguier ; les bronzes d’ornement, ciselés par Persilli, sont sortis des ateliers de Denières, la dorure appartient à Gauthier, peintre des équipages du Roi ; les broderies par Delalande, et la passementerie par Gobert. L’exécution de ce magnifique carrosse a demandé deux ans de travail. La caisse est d’un aspect agréable ; elle est arrondie en dôme à la partie supérieure, et, dans sa partie inférieure, posée sur quatre cornes d’abondance, d’où sortent quatre caryatides en bois qui supportent le dôme. Quatre belles figures de Renommées, assises sur l’impériale, soutiennent un double écusson qui porte les initiales royales ... Le fond est tendu de velours cramoisi semé de roses et d’étoiles d’or. Les écrous et les essieux sont recouverts par quatre têtes de lion en bronze doré. Le siège du cocher, supporté par deux chimères, est d’une éblouissante magnificence et couvert de broderies et de riches crépines en or. Les peintures de la caisse représentant des sujets allégoriques ... Enfin, le marchepied est à lui seul un chef d’œuvre de serrurerie. Il se replie sur lui-même par sept plis et rentre dans le double fond de la caisse en glissant sur une coulisse comme un tiroir de meuble. On évalue à cinq cent mille francs le prix de construction et d’ornementation de ce superbe carrosse, et cela ne nous étonne nullement ... le carrosse du sacre de Louis XVI qui fut mis en pièces par le peuple pendant la révolution, n’avait pas coûté moins de douze cent mille francs, et ... il n’avait ni la richesse ni l’élégance de la voiture de Charles X. Il ne paraît pas même que la voiture du sacre de Napoléon qui fut dépecée en 1815, après la rentrée de Louis XVIII, pût être comparée à celle-ci. ... Les harnais pour l’attelage à huit chevaux qui conduisait le Sacre sont un magnifique échantillon de sellerie ; ils sont en maroquin rouge piqué de blanc ... »

Beschreibung der Berline „Le Sacre“ im Zustand vor 1852

In der Zeit von Napoléon III. war die Berline „Le Sacre“ die prächtigste erhaltene Berline Frankreichs. Sie wurde in der Revue „L’Illustration, journal universel“ 1851 mit dem zugehörigen Geschirr folgendermassen beschrieben (französischer Wortlaut links):

Die „Sacre“ ist ein monumentaler Wagen, ohne Zweifel das perfekteste und reichste Meisterstück des französischen Wagenbaus. Die Berline diente als Krönungswagen für König Charles X; sie wurde nach den Angaben des Ersten Stallmeisters des Königs, Graf Polignac, und gemäss den Zeichnungen des Architekten Percier von D’Aldringen gebaut, der das Gestell und den Schmuck dazu lieferte. Kastenschreiner war Ots. Die Malereien sind von Delorme, einem Schüler von Girodet, die Skulpturen von Roguier, die ziselierten Bronzen von Persilli, gegossen in den Ateliers Denières, die Vergoldungen von Gauthier, Wagenmaler des Königs, die Stickereien von Delalande und die Borten von Gobert. Die Herstellung des Wagens nahm zwei Jahre in Anspruch. Der Kasten ist von angenehmer Form, das Dach aufgewölbt, getragen von vier Eck-Karyatiden. Der Dachaufbau besteht neben Füllhörnern aus vier Posaunen blasenden Engeln, die seitlich je ein Schild mit den königlichen Initialen halten. Im Inneren ist der Dachhimmel mit dunkelrotem Samt bespannt, der mit Rosen und Sternen aus Goldfäden bestickt ist. Die Naben der Räder sind mit vier Löwenköpfen verziert. Der Kutschbock über den beiden Chimären trägt eine reich bestickte Bockdecke. Die feuervergoldeten Kupfer-Paneele des Kastens sind mit allegorischen Szenen bemalt. Schon allein der Aufstiegstritt ist ein Meisterstück des Schlosserhandwerks für sich. Dessen sieben Arme lassen sich zusammenfalten und wie eine Schublade in den doppelten Boden des Kastens einschieben. Man schätzt die Kosten dieses Wagens und seines Schmucks auf 500’000.- Goldfranken, was nicht erstaunlich ist. Denn der Krönungswagen von Louis XVI., der vom Volk im Zug der Revolution von 1789 zerstört worden ist, soll schon 1’200’000.- gekostet haben. Nach den erhaltenen Zeichnungen war dieser bei weitem nicht so reich und elegant ausgestattet wie dieser Wagen. Auch der Krönungswagen Napoléons I., der 1815 nach der Thronbesteigung von Charles X. in seine Teile zerlegt wurde, war diesem nicht vergleichbar. Das zugehörige Achterzug-Geschirr ist ein glänzendes Meisterstück der Geschirrsattlerei. Es besteht aus rotem Maroquin-Leder und ist mit hellen Seidenfäden bestickt.



VOITURE DU SACRE DE CHARLES X (29 MAI 1825)

(Dessinée par Duchesne.)

La berline de grand gala « Le Sacre » avant la restauration de 1853 selon un dessin de Duchesne. Les emblèmes de Charles X ornent encore la housse, le panneau de portière, l'écusson et les fanions des trompettes sur l'impériale. La galerie d'impériale est constituée de palmettes et de lys, l'emblème des Bourbons. L'en-tête de 1838 en haut de page montre que ce fut le carrossier D'Aldringen qui réalisa la transformation.

Die Grandgala-Berline „Le Sacre" vor der Restaurierung von 1853 nach einer Zeichnung von Duchesne. Embleme von Charles X. zieren die Bockdecke, das Mittelpaneel, den Schild und die Fahnen an den Posaunen auf dem Dach. Der Dachkranz besteht neben Palmetten aus Lilien, Zeichen der Bourbonen. Die Herstellung des Wagens erfolgte unter Leitung des Carrossier D'Aldringen, dessen Briefkopf von 1838 oben zu sehen ist.

« Le Baptême » ou « Le Sacre »?

Les sources sont unanimes : le cortège de mariage en 1853 comptait neuf voitures de grand gala. Dont les sept berlines napoléoniennes déjà évoquées et la berline « Le Baptême », jusque là considérée comme la voiture transportant le couple impérial. Quelle était donc la neuvième voiture ? Les pages suivantes démontrent qu'il s'agissait du carrosse « Le Sacre ». C'est avec lui que se rendit le couple impérial à Notre-Dame et non avec « Le Baptême » comme supposé jusqu'ici. Où était assis en vérité le prince Jérôme, le frère de Napoléon Ier – qui avait acquis, par ailleurs, cette voiture en 1808 ou 1810 (p. 64 et 540 suiv.) !

D'après des sources récentes, « Le Sacre » a été construit en 1825 par le carrossier D'Aldringen (probablement originaire de la Belgique germanophone du Sud) selon des travaux préparatoires d'Henry Ots (Wackernagel 1966, 265 suiv.). Des grandes pièces d'une ancienne voiture, conçue à l'origine pour le roi Louis XVIII, furent réutilisées. La conception globale de cette lourde berline reposait, comme pour celle du couronnement de Napoléon Ier, sur une idée de l'architecte de la cour Charles Percier, entretemps épaulé par son élève, l'architecte de Cologne Jakob Ignaz Hittorft (1792-1867), qui travaillait à Paris depuis 1811.

« Le Sacre », tel que nous le connaissons aujourd'hui, est une berline beaucoup plus grande et plus lourde que les huit autres, avec 4,48 m de haut pour plus de 6 tonnes. La particularité de cette voiture est la riche décoration de figurines. Avec, sur l'impériale, quatre Renommées embouchant la trompette, quatre caryatides aux angles de la caisse soutenant la galerie d'impériale, des chimères au-dessous du siège du cocher et deux femmes ailées encadrant la planche arrière des laquais. S'ajoutent quatre frettes ornées de mufles de lion sur les moyeux et un bélier sur la tête de timon. En 1966, Wackernagel détailla les artistes y ayant contribué, tout comme des publications plus récentes telle celle de Delalex qui y référa en 2016.

À l'instar des huit autres voitures, la berline « Le Sacre », envoyée au musée sous Louis-Philippe Ier, dut être remise en état en très peu de temps en 1853. Ce semble être la raison pour laquelle l'imposant cortège eut quelque accroc au départ et que la nouvelle couronne impériale sur le toit tomba au sol. Le « dôme », la construction sur l'impériale de la berline, était monté sur un support en métal. Ce dôme fut considérablement modifié pour « la voiture du mariage de l'Empereur » et la nouvelle couronne apparemment mal fixée (voir la source écrite p. 512).

Jusqu'ici, on supposait qu'il s'agissait de la couronne sur la berline « Le Baptême ». Mais celle-ci était nettement moins exposée que celle placée sur « Le Sacre », bien plus haut.

„Le Baptême“ oder „Le Sacre“?

Alle Quellen sprechen beim Hochzeitszug von 1853 übereinstimmend von neun Grossgala-Wagen. Dazu gehörten die sieben besprochenen napoleonischen Berlinen und die vorangehend vorgestellte Berline „Le Baptême“, die bisher als Hochzeitswagen des Kaiserpaars galt. Welches war aber der neunte Wagen? Auf den folgenden Seiten wird belegt, dass es sich dabei um die Karosse „Le Sacre“ handelte. Darin fuhr das Kaiserpaar und nicht im „Baptême“ zur Notre Dame, wie dies bislang angenommen wurde. Denn im letzteren Wagen sass Prinz Jérôme, also der Bruder von Napoléon I., der diesen Wagen 1808 oder 1810 selbst erworben hatte (dazu S. 64 und 540ff.)!

Die Berline „Le Sacre“ entstand nach der jüngeren Fachliteratur im Jahre 1825 durch den Carrossier D'Aldringen (wohl aus dem südlichen, deutschsprachigen Belgien stammend) und nach Vorarbeiten durch Henry Ots (dazu Wackernagel 1966, 265ff.). Dafür wurden grössere Teile eines älteren Wagens wiederverwendet, der ursprünglich für König Ludwig XVIII. konzipiert worden sein soll. Die Gesamtkonzeption der schweren Berline beruhte wieder, wie schon die Krönungsberline von Napoléon I., auf einer Vorlage des Hofarchitekten Charles Percier, der 1825 mittlerweile durch seinen seit 1811 in Paris tätigen Schüler, den Kölner Architekten Jakob Ignaz Hittorff (1792-1867), unterstützt wurde.

Die Berline „Le Sacre“, wie wir sie heute kennen, ist wesentlich grösser und schwerer als die anderen acht genannten Berlinen, nämlich 4.48 Meter hoch und über sechs Tonnen schwer. Das Besondere am Wagen ist der reiche Figurenschmuck. Dazu gehören auf dem Dach vier posaunenblasende Engel, vier den Dachkranz tragende Karyatiden am Kasten, Chimären unter dem Kutschbock und zwei geflügelte Frauenfiguren hinten seitlich der Lakaibrücke. Dazu kommen vier Löwenköpfe auf den Radnaben und ein Widder am Deichselkopf. Rudolf H. Wackernagel führte 1966 die beteiligten Künstler ausführlich auf, gefolgt von darauf abgestützten jüngeren Publikationen wie Delalex 2016.

Die unter Louis-Philippe I. musealisierte Berline „Le Sacre“ musste 1853, wie alle anderen acht Wagen, in sehr kurzer Zeit wieder einsetzbar gemacht werden. Das war offenbar der Grund, dass zu Beginn des imposanten Cortège nicht alles rund lief und, wie schon erwähnt, die auf dem Dach neu montierte Kaiserkrone zu Boden fiel. Wie noch ausgeführt wird, war der „dôme“ genannte Dachaufbau der Berline auf einer Metallstütze demontierbar eingerichtet. Dieser Dachaufbau wurde für den Hochzeitszug indessen komplett erneuert und offenbar die neue Krone zu wenig gut befestigt (Quelle S. 512).

Bisher wurde angenommen, dass es sich dabei um die Krone auf der Berline „Le Baptême“ handelte. Diese war aber deutlich weniger weniger exponiert als die auf der höheren Berline „Le Sacre“.







La berline « Le Sacre » telle qu'elle est exposée aujourd'hui à la « Galerie des Carrosses » à Versailles. Cette voiture était, d'après les sources présentée ici, la voiture principale du cortège du mariage en 1853, donc le corps de l'empereur.

Die Berline „Le Sacre“ im heutigen Zustand, wie sie in der „Galerie des Carrosses“ in Versailles ausgestellt ist. Dieser Wagen war nach den hier vorgelegten Quellen der wichtigste im Hochzeitszug von 1853, also der Leibwagen des Kaisers.

« Le Sacre » était-il le carrosse de Napoléon III à son mariage ?

Dans les souvenirs d'Émile-Félix Fleury publiés en 1897, qui s'appuient sur des textes qu'il avait rédigés peu de temps avant sa mort en 1884, on trouve dans un passage sur le baptême du prince un rappel précis quant au mariage impérial de 1853 (p. 359) :

« L'Empereur et l'Impératrice étaient montés dans la grande voiture du sacre de Charles X, qu'au moment du mariage, je l'ai déjà dit, j'avais fait remettre aux écussons et aux armes impériales. Cette magnifique berline toute dorée, embellie de riches peintures, a coûté, dit-on, deux cent mille francs. (Cette berline a été évaluée un million.) Elle est encore à Trianon, au moment où j'écris, avec tous les autres équipages de grand gala qui ont servi dans toutes les cérémonies du second Empire. »

Ce passage dit clairement que la voiture du couronnement de Charles X a servi de voiture de mariage à Napoléon III. Cette affirmation est donc en contradiction avec ce que dit la recherche depuis 1950 env. comme quoi la berline « Le Sacre » n'aurait été utilisée qu'une seule fois sous le Second Empire, à savoir pour le baptême du fils de l'empereur. Comment l'expliquer ? On pourrait objecter qu'Émile-Félix Fleury s'est trompé. Mais il y a d'autres mentions allant dans le sens de Fleury. Comme déjà cité en page 58, le vicomte de Beaumont-Vassy nota dans son « Histoire intime du Second Empire » (1874, 49 suiv.) à propos de la voiture impériale derrière celle du frère de Napoléon I^{er}, le prince Jérôme :

« Un intervalle de trente pas les séparait du carrosse impérial, le même qui avait servi au sacre de Napoléon I^{er}. »

La gravure sur bois à droite montre l'apparence de la voiture en 1853. Plusieurs modifications avaient été apportées par rapport à la mise, encore existante en 1851, de la voiture du sacre de Charles X (ajout des initiales N et E sur la housse et les panneaux des portières, abandon du groupe d'anges sur l'impériale). Cette transformation est détaillée en page 96 et suiv. Le texte en anglais en haut à droite est lié à l'illustration et la complète. L'auteur est quelque peu critique : les nouvelles dorures sur la voiture contrasteraient avec les anciennes, déjà patinées, et ce contraste serait aussi visible au niveau des initiales impériales ajoutées. Les variations de janvier 1853 sur l'ancienne substance étaient donc tout à fait reconnaissables et n'avaient pas donné entière satisfaction.

Diente die Berline „Le Sacre“ Napoléon III. 1853 als Hochzeitswagen?

In Emile-Félix Fleurys Publikation von 1897, die auf Texten beruht, die er kurz vor seinem Tod im Jahre 1884 niedergelegt hatte, steht in Zusammenhang mit der Taufe des Prinzen in einem eingeschobenen Rückblick bezüglich der kaiserlichen Hochzeit von 1853 klar und deutlich (S. 359, französischer Wortlaut links):

„Bei ihrer Hochzeit sassen der Kaiser und die Kaiserin in dem grossen Krönungswagen von Charles X., den ich, wie erwähnt, mit den kaiserlichen Wappen hatte ausstatten lassen. Diese ganz vergoldete, glänzende Berline soll, so sagt man, ursprünglich 200'000.- Goldfranken gekostet haben. (Die Berline wird auf eine Million geschätzt.) Sie ist in dem Moment in dem ich dies schreibe, noch immer in Trianon aufgestellt und zwar zusammen mit den anderen Vollgala-Equipagen, die während des Zweiten Kaiserreichs bei den ganz grossen Zeremonien im Einsatz waren.“

Diese Passage sagt eindeutig, der Krönungswagen von Charles X. habe Napoléon III. als Hochzeitswagen gedient. Diese Aussage korrigiert damit bisherigen Meinung der Forschung seit circa 1950, die Berline „Le Sacre“ sei während des Second Empire nur einmal und zwar zur Taufe des Kaiser-Sohnes benützt worden. Wie erklärt sich das? Man könnte einwenden, Emile-Félix Fleury habe sich getäuscht. Es gibt aber weitere Nennungen im Sinne von Fleurys Zuweisung. Wie schon S. 58 zitiert, schrieb Vicomte de Beaumont-Vassy in seiner „Histoire intime du second empire“ (1874, 49f.) zum Kaiserwagen hinter dem des Bruders von Napoléon I., Prinz Jérôme:

„Dem vorausfahrenden Wagen trennte ein Zwischenraum von 30 Schritt, demselben der Napoléon I. als Krönungswagen gedient hatte.“

Der Holzstich rechts zeigt den Zustand des Wagens im Jahre 1853. Gegenüber dem Zustand als Krönungswagen von Charles X, wie er bis 1851 bestand, wurde daran einiges verändert (Zufügung der Initialen „N“ und „E“ auf der Bockdecke und Türpaneelen, Weglassung der Dachgruppe mit den Engeln.) Dieser Umbau wird S. 96ff. näher besprochen. Der oben rechts reproduzierte englische Text ergänzt die Illustration. Darin äusserte sich der Autor auch etwas kritisch: Am Wagen stünden die neuen Vergoldungen in Kontrast zu den schon patinierten (engl. tarnished) älteren Vergoldungen und derselbe Kontrast sei auch an den zugefügten kaiserlichen Initialen sichtbar. Also waren die in kurzer Zeit erfolgten Eingriffe vom Januar 1853 in die alte Substanz durchaus erkennbar und nicht zur vollen Zufriedenheit ausgefallen.

THE IMPERIAL STATE CARRIAGE.

The carriage which conveyed the Emperor and Empress to and from Notre Dame is of handsome construction, and richly carved and gilt, though more resembling a full-dress carriage than English notions of a state coach for a crowned head. It is entirely enclosed with plate-glass windows, so that the Emperor and Empress were distinctly visible. On the roof is a huge Imperial crown, the fresh gilding of which strangely contrasted with the tarnished appearance of the older gilding. There was the same contrast of old and new in the Imperial initials upon the centre panel. The figures at the angles are grotesque ; and at the corners of the roof we have again the Imperial eagles.

Still, the furbished finery of the carriages had its effect, and the monotony of a mere military spectacle was varied by the re-suscitation of the old Imperial state coaches. Few people supposed that the very carriages which conveyed Napoleon I. to be crowned, and the King of Rome to be baptised, were yet in existence. They were the distinguishing feature of the pageant of Sunday ; although the gilded crown displayed on the high roof of the antiquated vehicle that bore the Emperor and Empress was, to the eyes of many thousand spectators, the only evidence that the expected procession was passing by.



Reproduction du « Sacre » comme voiture de mariage d'après une gravure sur bois tirée de l'« Illustrated London News » de 1853. Les anciens panneaux peints ne sont pas encore remplacés, mais au lieu des armes de Charles X, les initiales N et E ornent désormais le panneau central. La housse a aussi été adaptée. Sur l'impériale, les lys, symbole des Bourbons, ont disparu, remplacées aux angles par des aigles. La couronne impériale a été réalisée plus grosse et plus lourde que l'ancienne couronne royale, ni le groupe des quatre anges ni les autres décors en relief ne sont montés.

Abbildung des „Sacre“ im Zustand als Hochzeitswagen nach einem Holzstich aus der englischen Revue „Illustrated London News“ von 1853. Die alten bemalten Paneele sind noch nicht ersetzt, statt dem Wappen von Charles X. zieren jetzt aber die Initialen „N“ und „E“ das Mittelpaneel. Die Bockdecke ist auch angepasst. Die Lilien auf dem Dach, Symbol der Bourbonen, sind verschwunden, stattdessen zieren neue Adler die Ecken des Dachs. Die Kaiserkrone wurde grösser und schwerer als die ehemalige Königskrone ausgeführt, die Gruppe der vier Engel ist ebenso nicht montiert wie der übrige vollplastische Dachschmuck.





Détail du « Sacre » sur l’ébauche anonyme du tableau en page 59. L’apparence de la voiture correspond à la gravure sur bois de la page précédente : la couronne seule sur l’impériale, pas de figurines décoratives supportant le siège du cocher, les initiales N et E sur les panneaux des portières et des génies sur les panneaux de brisement. À cheval à gauche du carrosse, probablement le grand écuyer Saint-Arnaud et à droite probablement le général Émile-Félix Fleury, le premier écuyer. À droite : détail d’un spectateur reconnaissable sur le bas du tableau. S’agit-il d’un autoportrait du peintre resté anonyme jusqu’à présent ?

Detail des „Sacre“ auf dem anonymen Gemälde-Entwurf von S. 59. Der Zustand des Wagens korrespondiert mit dem Holzstich der vorangehenden Seite: nur Krone auf dem Dach, kein Figurenschmuck unter dem Kutschbock, die Initialen N und E auf dem Türpaneel und Genien auf den Seitenpaneelen. Links der Karosse reitet wohl der Oberststallmeister Saint-Arnaud, rechts wohl General Emil-Félix Fleury, der Premier Ecuyer. Rechts ist der Ausschnitt des Zuschauers zugefügt, der auf dem Gemälde am unteren Bildrand zu erkennen ist. Handelt es sich dabei um ein Selbstporträt des bislang anonym gebliebenen Malers?



Autre détails de l’ébauche du tableau anonyme en page 59 avec les les timoniers. Apparemment, harnachés avec les anciens harnais à bricole à façon galbée (p. 130 suiv.).

Weiteres Detail des anonymen Gemälde-Entwurfs von S. 59 mit den Stangenpferden des Achterzugs. Diese wurden demnach mit den alten, geschweift geschnittenen Geschirren angespannt, wie sie S. 130ff. beschrieben werden.

La confirmation par les sources écrites

Les citations affirmant que « Le Sacre » aurait été la voiture de mariage de l'empereur (p. 70) demandent clarification. La recherche d'un document officiel sur le mariage a mené au texte « Relation générale des Cérémonies relatives au Mariage de sa Majesté l'Empereur Napoléon III avec son Excellence Mademoiselle Eugénie de Gusman, Comtesse de Teba » de 1853 (à droite). Il s'agit du récit minutieux sur 73 pages du déroulement des cérémonies, de la première annonce à leur achèvement. À partir de la page 47 est dépeint le « Cortège de leurs Majestés pour se rendre à Notre-Dame ». Le 29 janvier à 12h, le cortège démarra ainsi (abrégé) : formations musicales, escadrons et généraux à cheval, plusieurs voitures avec des officiels, escadron des guides, voiture du premier chambellan, deux voitures de la cour attelées à six, le prince Jérôme-Napoléon aussi dans un attelage à six (« Cette dernière voiture était la même qui, en 1811, avait servi au baptême du Roi de Rome. »), généraux à cheval, piqueurs et aides de camp de l'empereur, voiture avec l'empereur et l'impératrice, officiers d'ordonnance de l'empereur à cheval, escadron des guides, musique, autres voitures, etc. Le couple, lui, se trouvait dans « La voiture impériale, la caisse toute dorée, à six grandes glaces, celle-là même qui, en 1804, avait conduit au Sacre l'Empereur Napoléon I^{er} et l'Impératrice Joséphine, était surmontée d'une couronne d'or. Sur les portières, des anges peints soutenaient un écusson aux initiales N. E. Les huit chevaux, empanachés de plumes blanches, couverts de riches harnais en maroquin rouge, que relevaient des appliques d'or, étaient conduits à la main par autant de valets de pied. Piqueurs, cochers, valets de pied, portaient la grande livrée verte et or avec culotte rouge et chapeau garni de plumes blanches et vertes. » Il est possible que le père spirituel du cortège, Émile-Félix Fleury, ait participé à la rédaction de ce texte. (Les « six grandes glaces » ne se rapportent ici qu'aux glaces latérales, d'où l'utilisation de l'adjectif « grandes ».)

La revue « L'Illustration, journal universel 35, 28 avril 1866 » confirme (p. 272): « La voiture qui a servi au mariage de l'Empereur est complétement dorée. ... Le poids total de cette voiture dépasse 6500 kilos ».

Dans l'ouvrage approfondi de G. Lacour-Gayet sur l'impératrice Eugénie, le récit est semblable : « La voiture de mariage, attelée de huit chevaux alezan clair, portait l'Empereur et l'Impératrice, seuls ; c'était la même voiture qui, en 1804, avait conduit au sacre Napoléon I^{er} et l'Impératrice Joséphine. » Ces sources disent clairement que la voiture « Le Baptême » faisait certes partie du cortège, toutefois pas pour le couple impérial mais pour le prince impérial Jérôme, maréchal de France et ancien roi de Westphalie. À l'inverse de ce qu'affirme la recherche récente jusqu'ici, le couple impérial n'était donc pas assis dans « Le Baptême », mais dans une voiture encore plus prestigieuse : « Le Sacre ».

Die Bestätigung durch schriftliche Quellen

Die Zitate von S. 70, „Le Sacre" sei der Hochzeitswagen des Kaisers gewesen, bedürfen der weiteren Klärung. Die Suche nach einem offiziellen Dokument der Hochzeitsfeier von 1853 führte zur Schrift „Relation générale des Cérémonies relatives au Mariage de sa Majesté l'Empereur Napoléon III avec son Excellence Mademoiselle Eugénie de Gusman, Comtesse de Teba" von 1853 (Bilder rechts). Darin wird auf 73 Seiten der Ablauf der Feier von der ersten Ankündigung bis zum Abschluss minutiös aufgezeichnet. Ab Seite 47 wird der „Cortège de leurs Majestés pour se rendre à Notre Dame" beschrieben. Punkt 12 Uhr setzte sich am 29. Januar von den Tuilerien aus folgender Zug in Bewegung (gekürzt): Musikformationen, Schwadronen und Generäle zu Pferd, mehrere Wagen mit Offiziellen, Schwadron Guiden, Wagen des Premier Chambellan, zwei sechsspännig gezogene Wagen des Hofs, Prinz Jérôme-Napoléon ebenfalls mit einem Sechserzug: „Cette dernière voiture était la même qui, en 1811, avait servi au baptême du Roi de Rome." Diesem folgten Generäle zu Pferd, Pikeure, die Adjutanten des Kaisers, der Wagen mit dem Kaiser und der Kaiserin, Ordonanzoffiziere des Kaisers zu Pferd, Schwadron Guiden, Musik, weitere Wagen usw. – Der Wagen des Kaisers und der Kaiserin wird so beschrieben: „Der kaiserliche Wagen mit ganz vergoldetem Kasten und sechs Scheiben, derselbe wie der, der 1804 Kaiser Napoléon I. und Kaiserin Joséphine zur Krönung gefahren hatte, war von einer Goldkrone bekrönt. Auf den Türen ein Schild mit den Initialen N und E haltende Engel. Acht Pferde mit Straussenfedern auf dem Kopf davor, eingeschirrt mit aus rotem Maroquin-Leder gefertigten und mit vergoldeten Beschlägen versehenen Geschirren und von acht Bediensteten an der Hand geführt. Spitzreiter, Kutscher und Diener trugen alle die grosse Livree mit roten Kniehosen und mit weissen und grünen Straussenfedern besetzte Hüte." Als Mitautor dieser anonymen Schrift darf der Spiritus Rector des Cortège, Emile-Félix Fleury, vermutet werden. (Die Bezeichnung des Wagens „à six grandes glaces" bezieht sich hier nur auf die Seitenscheiben, deshalb das Adjektiv „grandes".)

In der Revue "L'Illustration, journal universel" Nr. 35 vom 28. April 1866" wird Seite 272 klar berichtet: „Der Hochzeitswagen des Kaisers ist vollkommen vergoldet. ... Das Gesamtgewicht dieses Wagens übersteigt 6'500 Kilogramm."

Im gut recherchierten Buch von G. Lacour-Gayet, über Kaiserin Eugénie klingt es ähnlich (französischer Wortlaut links): Im Hochzeitswagen, angespannt mit acht Füchsen, sassen nur der Kaiser und die Kaiserin; dies war derselbe Wagen wie der, den Napoléon I. und Kaiserin Joséphine zur Krönung verwendet hatten. Diese Quellen sagen aus, der Wagen „Le Baptême" sei am Zug beteiligt gewesen, aber nicht für das Kaiserpaar, sondern für die Nummer 2 der damaligen Hierarchie unter den Napoleoniden, den kaiserlichen Prinzen Jérôme, Marschall von Frankreich und ehemaliger König von Westphalen. Das Kaiserpaar konnte also nicht im „Baptême" gesessen haben, wie die jüngere Forschung bislang meinte, sondern im noch prestigeträchtigeren Wagen, im „Sacre".



RELATION GÉNÉRALE

DES

CÉRÉMONIES RELATIVES AU MARIAGE

DE SA MAJESTÉ L'EMPEREUR NAPOLÉON III

AVEC

SON EXCELLENCE MADEMOISELLE EUGÉNIE DE GUSMAN,

COMTESSE DE TEBA.

PARIS.

IMPRIMERIE IMPÉRIALE.

M DCCC LIII.

Cachet gravé sur la couverture et la première page du récit des cérémonies de mariage en janvier 1853.

Prägestempel auf dem Umschlag und Titelseite des offiziellen Berichts des Hofes zur Hochzeitszeremonie im Januar 1953.

La confirmation par les sources iconographiques

Au-delà des photos en page 69, il existe six sources iconographiques contemporaines du cortège du mariage en 1853 : la lithographie de V. Adam (p. 55), l'ébauche d'une huile sur toile (p. 79), l'aquarelle d'Eugène Lami en bas à droite (de l'ancienne collection de M. Jacques Guérin, malheureusement disparue aujourd'hui) et trois gravures sur bois. Deux d'entre elles sont présentées en pages 51 et 71, la troisième en haut à droite. Elles montrent aussi l'apparence de la voiture « Le Sacre » au mariage :

- sans groupe d'anges, juste avec la couronne à aigles sur l'impériale, apparemment plus grande que celle de Charles X
- sans la nouvelle housse comme pour le cortège du baptême plus tard, mais avec l'ancienne sur laquelle ont été manifestement appliquées les nouvelles initiales
- encore avec les anciens panneaux de brisement, mais avec les initiales N et E sur le panneau de la portière
- sans les roues dorées richement sculptées, mais avec de simples roues rouges.

Les cinq illustrations citées sont congruentes et correspondent à la description p. 71, qui ne parle que d'une couronne sur l'impériale (sans groupe de figurines) et d'initiales ajoutées. « Le Sacre » se trouvait donc dans une sorte d'état transitoire, sûrement dû au temps insuffisant pour une transformation intégrale. Fabriquer des housses pour de telles voitures de cérémonie était l'une des opérations les plus coûteuses et les plus complexes. En 1853, on utilisa clairement l'ancienne housse avec de nouveaux éléments (planche p. 72) et pas encore la nouvelle (p. 69). La galerie d'impériale, elle, avec les quatre aigles aux coins fut refaite. Éliminant ainsi tous les éléments rapportant aux Bourbons.

Pourquoi le groupe de Renommées embouchant la trompette fut-il laissé de côté en 1853 ? Cela peut s'expliquer par le fait que le substitut des quatre fanions avec le N au lieu des insignes de Charles X n'était pas encore prêt. Mais il y avait une raison plus importante, à savoir la directive déjà mentionnée comme quoi le cortège nuptial devait ressembler au maximum à celui de Napoléon Ier. La décoration des Bourbons ne s'inscrivait donc plus dans cette vision. Le carrosse de mariage « Le Sacre » avait une apparence intermédiaire, une sorte de retour à une voiture de l'époque de Napoléon Ier – le faisant ressembler au « Baptême ». Cela explique de manière plausible pourquoi jadis et jusqu'à aujourd'hui, on pensa que « Le Baptême » avait été la voiture de mariage. Mais on avait omis des détails de poids comme les génies à gauche et à droite du panneau de portière. (« Le Baptême » a toujours eu des fleurs peintes ici.) Le type de housse et l'impériale fortement bombée parlent aussi en faveur du « Sacre » comme voiture de mariage.

Les deux planches à droite montrent de plus la composition du cortège, en l'occurrence un attelage à huit avec un cavalier devant à gauche et les chevaux avec des harnais à bricole à façon galbée comme décrit en page 130.

Die Bestätigung durch bildliche Quellen

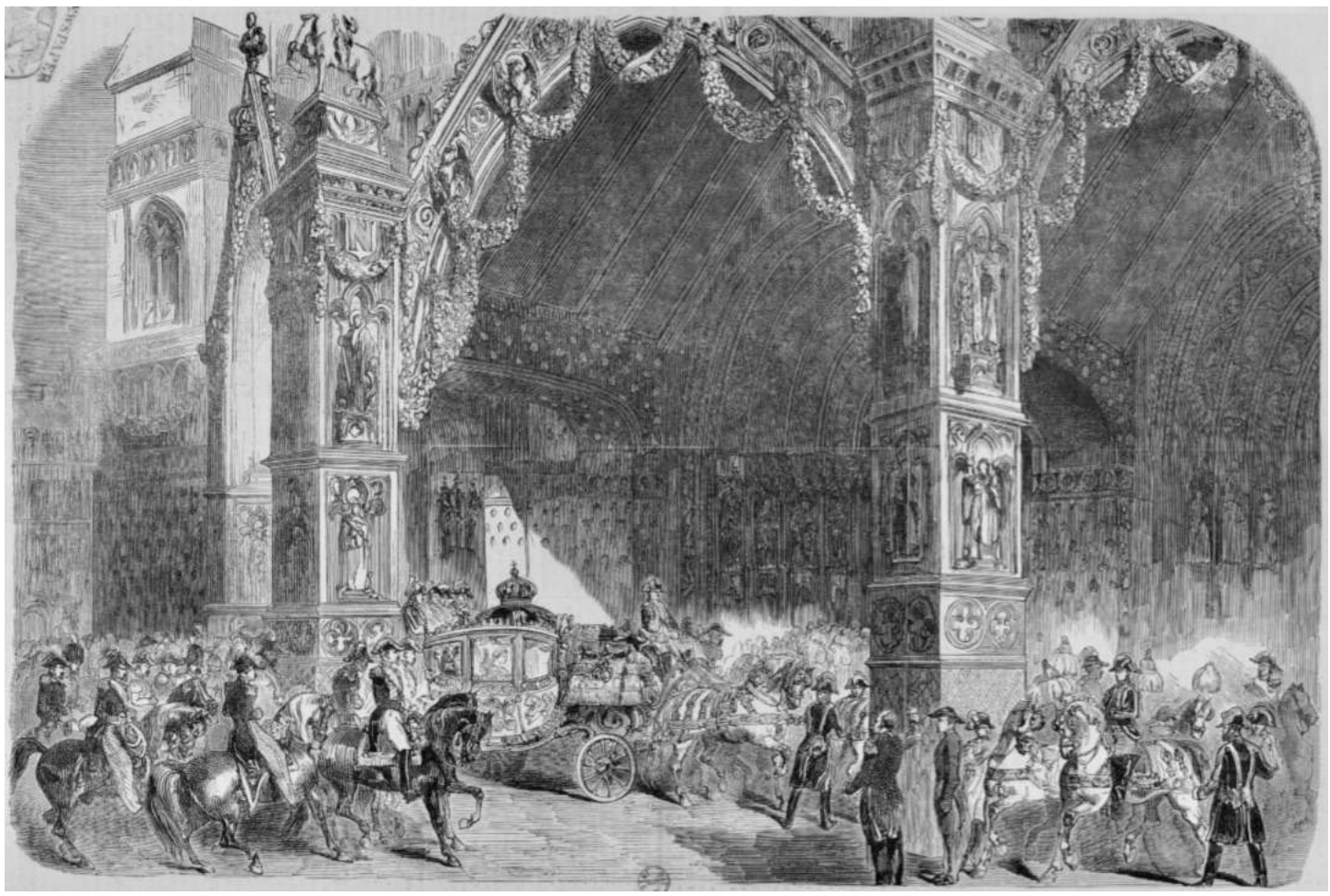
Vom Hochzeitszug von 1853 gibt es neben der jüngeren photomechanische Komposition von S. 79, sechs zeitgenössische Bildquellen, die Lithographie von S. 55, der Entwurf zu einem Ölgemälde von S. 59, das Aquarell von Eugène Lami rechts unten (aus der ehemaligen „Collection de M. Jacques Guérin", heutiger Verbleib leider unbekannt) und drei Holzstiche. Zwei davon wurden S. 51 und S. 71 schon abgebildet, rechts oben ist der dritte diesbezügliche Holzstich zu sehen. Die Bildquellen zeigen, in welchem Zustand der Wagen „Le Sacre" zur Hochzeit benützt wurde:

- Ohne Engelgruppe, nur mit der Adlerkrone auf dem Dach, diese aber offenbar grösser als die von Charles X.
- Noch nicht mit der neuen Bockdecke wie beim Taufzug, sondern mit der alten, aber offenbar mit neu applizierten Initialen.
- Noch mit alten Seitenpaneelen auf den Kasten, aber auf dem Türpaneel die Initialen „N" und „E".
- Ohne die reich beschnitzten goldenen Räder, sondern mit dem einfachen, roten Rädersatz (S. 105).

Die fünf genannten Bilder sind in ihrer Aussage kongruent und stimmen auch mit der Beschreibung S. 71 überein, die nur von einer Krone auf dem Dach (ohne Figurengruppe) und von zugefügten Initialen spricht. Demnach befand sich damals die Berline „Le Sacre" in einer Art Übergangszustand. Das dürfte zum Teil der geringen Zeit geschuldet gewesen sein, die für eine vollständige Überarbeitung nicht ausreichte. Etwas vom Teuersten und Aufwändigsten an solchen Zeremonialwagen war die Herstellung der Bockdecken. 1853 wurde eindeutig noch die alte Bockdecke mit neuen Teilen weiterverwendet, wie sie das Bild S. 72 zeigt, und noch nicht die neue, wie sie auf S. 69 zu sehen ist. Neu gemacht war schon ein Dachkranz mit vier Adlern auf den Ecken. Damit waren alle bourbonischen Elemente am Wagen getilgt.

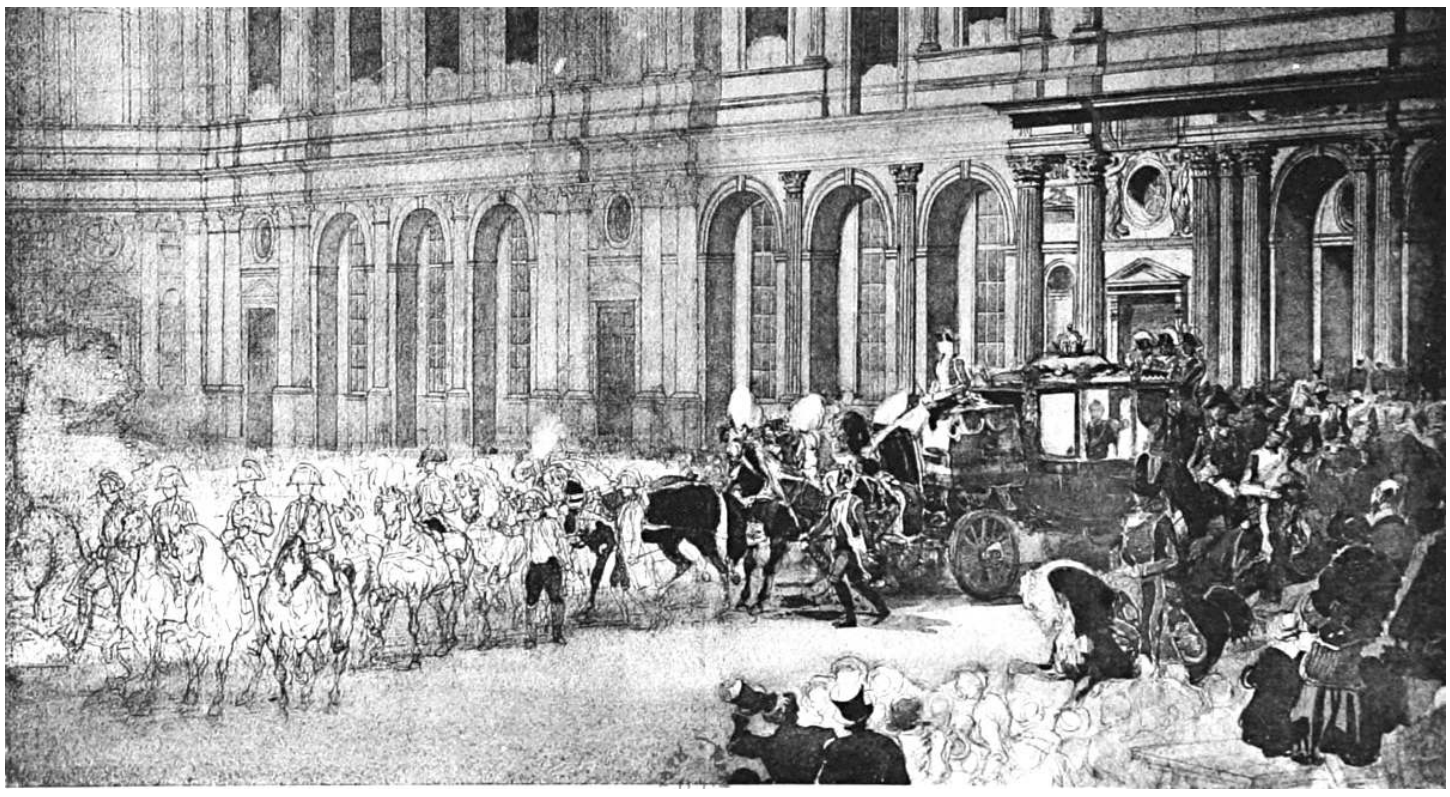
Warum wurde die Dachgruppe mit den posaunenblasenden Engeln 1853 weggelassen? Eine Erklärung könnte sein, dass der Ersatz der vier Fahnen mit dem „N" statt der Insignien von Charles X. noch nicht fertig war. Dabei kam aber ein wesentlicher, anderer Grund dazu, nämlich die erwähnte Vorgabe, der Hochzeitszug sei so ähnlich wie möglich dem von Napoléon I. zu gestalten. Dazu passte eben der Figurenschmuck des Bourbonen Charles X. nicht mehr. Der „Sacre" war also im Zustand als Hochzeitskarosse eine Art Rückbau in Richtung eines Wagens der Zeit Napoléons I. Damit näherte sich der rückgebaute „Sacre" dem Wagen „Baptême" an. Das war ein nachvollziehbarer Grund, wieso bis heute und früher schon eher der„Baptême" als Hochzeitswagen angesehen wurde. Dabei übersah man aber gewichtige Details wie die Genien links und rechts des Mittelpaneels. (Der „Baptême" war hier stets mit Blumen bemalt.) Auch die Art der Bockdecke und das hoch aufgewölbte Dach sprechen für den „Sacre" als Hochzeitswagen.

Die beiden Bilder rechts zeigen auch, wie der Hochzeitszug zusammengestellt war, nämlich als Achterzug mit einem Reiter vorne links und die Pferde in geschweiften Brustblattgeschirren, wie sie S.130 beschrieben werden.



« Arrival of the imperial procession at Notre-Dame », ou « Arrivée du cortège impérial devant la cathédrale de Notre-Dame » : intitulé de cette gravure sur bois de 1853 tirée d’une revue anglaise.

„Arrival of the imperial procession at Notre Dame“, mit „Ankunft des kaiserlichen Cortège vor der Kathedrale Notre Dame“, ist dieser Holzstich von 1853 aus einer englischen Revue überschrieben.



Napoléon III et l’impératrice Eugénie sortant les Tuileries le jour de leur mariage. Aquarelle d’Eugène Lami (1800-1890).

Napoléon III. und Kaiserin Eugénie verlassen den Tuilerienpalast am Tag ihrer Hochzeit nach einem Aquarell von Eugène Lami (1800-1890).

Souvenirs du cortège de mariage

Le fastueux cortège nuptial en 1853 marqua les mémoires, mais se mêla rapidement avec les impressions de celui du baptême du prince impérial en 1856 qui fut en outre vu comme le substitut du cortège du sacre, annoncé mais jamais réalisé (p. 142) : au baptême, « Le Sacre » s'afficha pour la première fois tel qu'il avait été prévu à cet effet, entièrement doré, un groupe assis au centre du dôme, etc. On comprend ainsi que « L'Illustration, journal universel » décrivît rétrospectivement la voiture nuptiale ainsi : « La voiture … au mariage de l'Empereur est complètement dorée ; train et caisse resplendissent. La partie supérieure du char, entièrement à jour, est ornée de glaces ... La galerie qui la domine sert de base à un groupe portant la couronne impériale. La hauteur de ce groupe, chef d'œuvre de sculpture et de bronze, est de plus d'un mètre. »

Il y eut une confusion similaire pour le montage photomécanique à droite en bas (non daté). Il en existe une version légendée « Convoi de l'Empereur et l'Impératrice le jour de leur mariage » au musée de Compiègne ; elle remonterait ainsi à 1853. Toutefois, l'ouvrage « Hôtel de ville de Paris : Fêtes et cérémonies à l'occasion de la naissance et du baptême de S.A. le Prince Impérial » publie le même montage en planche 5, cette fois légendé « Cortège impérial traversant la place de l'Hôtel de Ville pour se rendre à Notre-Dame » – il s'agit donc sans équivoque d'une représentation du cortège du baptême en 1856 (MV IMP754). En fait, c'est une œuvre du photographe Pierre-Amboise Richebourg (1810-1875). L'attelage à huit est précédé de cinq cavaliers (généraux piqueurs et aides de camp) et suivi d'officiers d'ordonnance de l'empereur à cheval et d'un escadron de guides.

Le cortège du baptême est détaillé en page 142. Toutefois, nous voyons ici déjà – par anticipation – deux autres prises du cortège du baptême réalisées par le même photographe, car elles permettent de voir l'ambiance qui régnait devant l'hôtel de ville et la cathédrale de Notre-Dame lors de tels grands événements. « Le Sacre », attelé à huit, y constitue le corps (avec un cavalier sur le cheval avant gauche). Les autres berlines sont alignées, devant Notre-Dame chacune en vis-à-vis et devant l'hôtel de ville en trois rangées. La planche du haut montre six berlines de gala attelées à huit au premier rang et, derrière, deux rangées de voitures de suite attelées à deux.

Revenons-en au cortège du mariage en 1853. Au lendemain de la nuit de noces dans un petit château près de Saint-Cloud, G. Lacour-Gayet raconte dans son livre de 1925 sur l'impératrice Eugénie que : « … l'Impératrice avait demandé à l'Empereur de la conduire à Versailles. Ils s'y rendirent, comme un couple d'amoureux, tous seuls, dans une voiture que l'Empereur conduisait lui-même. »

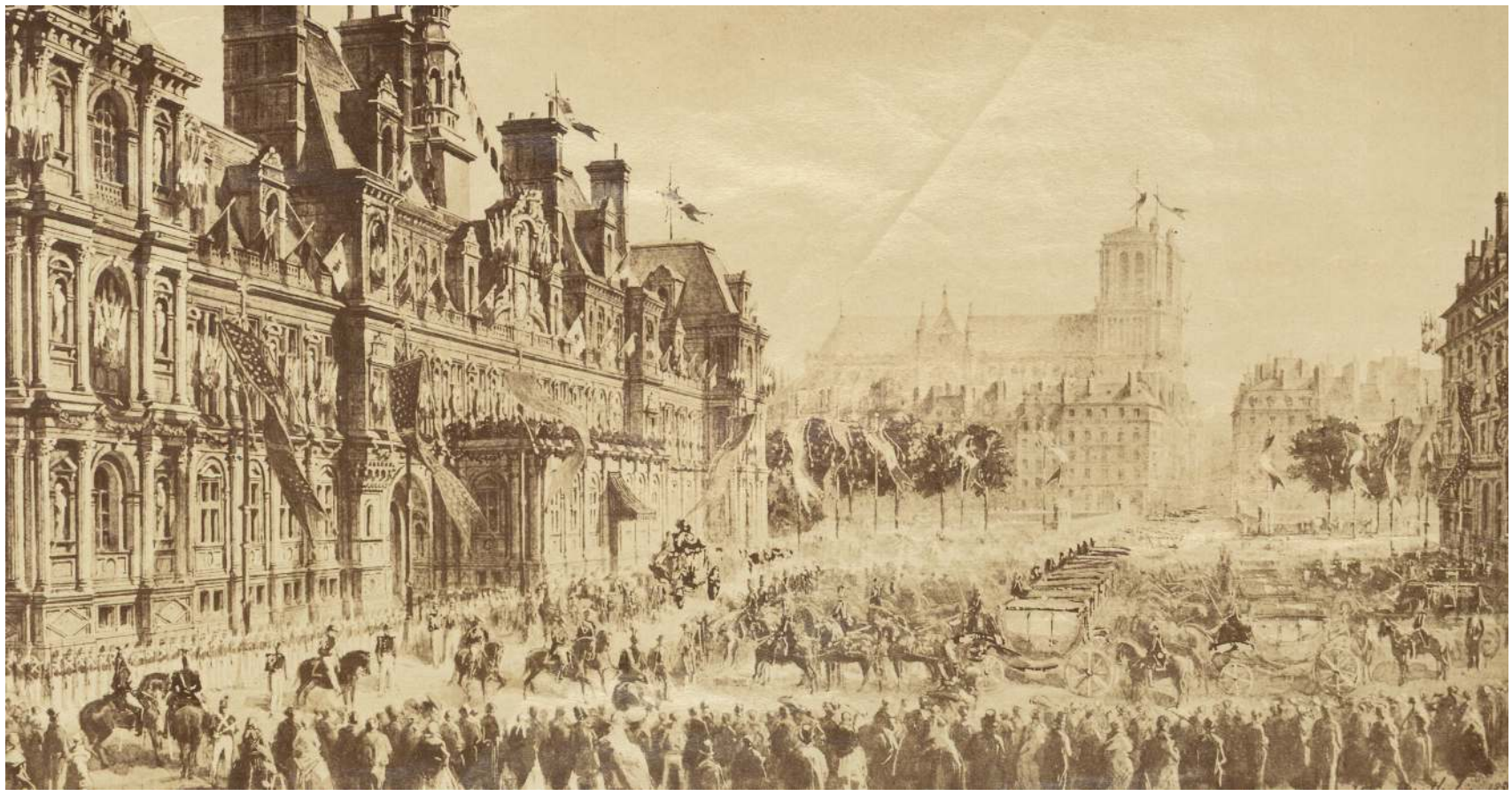
Erinnerungen an den Hochzeitszug

Die Erinnerung an den glanzvollen Hochzeitszug von 1853 blieb in Frankreich lange bestehen, vermischte sich aber zusehends mit Eindrücken vom sehr ähnlichen Taufzug von 1856 für den kaiserlichen Prinzen. Dieser wurde auch als Ersatz für den angekündigten, aber nicht stattgefundenen Krönungszug angesehen (S. 142). Bei der Taufe wurde die Karosse „Le Sacre" erstmals äusserlich in dem Zustand vorgeführt, wie sie sich ins kollektive Gedächtnis einprägte. Vor diesem Hintergrund ist verständlich, dass die Revue „L'Illustration, journal universel" am 28. April 1866, also nach über 10 Jahren den Hochzeitswagen rückblickend als ganz vergoldet ... und mit der einen Meter hohen Figurengruppe, die die Kaiserkrone gehalten habe, beschrieb (französischer Wortlaut links).

Eine ähnliche Verwechslung geschah bei der rechts unten abgebildeten, undatierten Photomontage. Davon gibt es einen Abzug im Museum in Compiègne mit der Legende « Convoi de l'Empereur et l'Impératrice le jour de leur mariage »; hier wird die Montage also auf 1853 zurückdatiert. Dieselbe Darstellung ist aber im Werk « Hôtel de ville de Paris : Fêtes et cérémonies à l'occasion de la naissance et du baptême de S.A. le Prince Impérial » als Tafel 5 enthalten und mit der Legende « Cortège impérial traversant la place de l'Hôtel de Ville pour se rendre à Notre-Dame » versehen. Also steht dahinter eindeutig ein Bild des Taufzuges von 1856 (MV IMP754). Dabei handelt es sich um ein Werk des Fotografen Pierre-Amboise Richebourg (1810-1875). Dem Achterzug reiten fünf Reiter voraus (Generäle, Pikeure und Adjutanten) und hinter dem Wagen folgen Ordonnanzoffiziere des Kaisers zu Pferd sowie eine Schwadron Guiden.

Der Taufzug wird unten S. 142 näher besprochen. Hier seien aber schon – im Sinne eines Vorgriffs – noch zwei andere Aufnahmen des gleichen Fotografen zum Taufzug zugefügt, auch weil sie einen Eindruck geben, wie es vor dem Rathaus und der Kathedrale Notre Dame bei solchen Grossereignissen zuging. Die Berline „Le Sacre" wird darauf als Hauptwagen jeweils achtspännig gefahren (mit einem Spitzreiter auf dem vordersten linken Pferd). Die anderen Berlinen sind derweil in Reih in Glied aufgestellt, vor der Notre Dame jeweils vis-à-vis, vor dem Rathaus in drei Reihen. Das obere Bild zeigt: In der vordersten Reihe stehen acht Sechserzüge vor Gala-Berlinen, dahinter in zwei Reihen zweispännig gefahrene Suitenwagen.

Zurück zum Hochzeitszug von 1853: Die Hochzeitsnacht verbrachte das Paar in einem kleinen Schloss neben der Residenz Saint-Cloud. Für den Tag nach der Hochzeit wird in einem Buch über Kaiserin Eugénie die Anekdote wiedergegeben, die Kaiserin habe den Kaiser gebeten, sie nach Versailles zu fahren. Dabei habe der Kaiser seine neue Gattin selbst gefahren.







Comparaison avec des photos du cortège du baptême en 1856 où « Le Sacre » fut la voiture principale.
En haut : « Arrivée de Leurs Majestés à l'Hôtel de Ville » dans « Le Sacre » avec l'alignement en trois rangées de plus de 20 autres berlines.
En bas à gauche : alignement en vis-à-vis devant Notre-Dame.
En bas à droite : montage photomécanique: « Cortège impérial traversant la place de l'Hôtel de Ville pour se rendre à Notre-Dame »

Als Vergleich Fotos des Taufzuges von 1856 mit dem Einsatz des „Sacre" als Hauptwagen.
Oben: Ankunft der Majestäten vor dem Rathaus in Paris im „Sacre" mit Aufstellung von über 20 weiteren Berlinen in drei Reihen.
Unten links: Aufstellung der Wagen vor der Kathedrale Notre Dame.
Unten rechts : Fotomontage der Vorbeifahrt der achtspännig gezogenen Staatskarosse „Le Sacre" auf dem Rathausplatz in Richtung Notre Dame.

« Le Sacre » est-il une voiture de l'époque de Napoléon Ier ?

Les passages cités en page 74 détaillent non seulement le cortège nuptial de 1853, mais identifient « Le Sacre » comme une voiture de l'époque de Napoléon Ier et non de Charles X. C'est aussi ce que dit Émile-Félix Fleury qui fut chargé à la fois de l'organisation du cortège nuptial et des préparations ultérieures du couronnement du nouvel empereur. Le marquis de Conegliano (1897, 286) fut aussi clair sur ce point : « la voiture de gala de Leurs Majestés avait servi au Sacre de Napoléon Ier et de l'Impératrice Joséphine ; elle était entièrement dorée et surmontée de la Couronne Impériale ».

Comment celui-ci constata-t-il que la voiture nuptiale de Napoléon III était celle du couronnement de Napoléon Ier ? Il y a trois explications théoriques :

1. Fleury ne connaissait pas d'autre version ; comme dit plus haut, l'époque prêtait à confusion ou à des interprétations erronées au bout de 10 ans déjà.
2. Fleury l'avait fait croire à Napoléon III pour remplir sa mission en son sens.
3. Fleury savait (comme ses deux contemporains cités) que le corps du « Sacre » datait de l'époque du Premier Empire.

L'auteur considère cette dernière hypothèse comme la meilleure. Les arguments sont de poids.

− Dans l'entourage direct de Napoléon III et d'Émile-Félix Fleury se trouvaient des individus plus âgés, déjà adultes à l'époque de Napoléon Ier et de Charles X, à l'instar du personnel de l'écurie mentionné en page 56 et des notables comme le prince Jérôme, frère de Napoléon Ier.

− Pour construire le « Sacre », on réutilisa, selon une tradition ancienne et en raison du budget restreint accordé par Charles X, une ancienne voiture (Wackernagel 1966, 298 suiv.). Il est incontestable qu'un nouveau dôme plus lourd a été ajouté, que le haut de caisse fut fortement modifié et que le train et les roues durent en conséquence être adaptés voire entièrement refaits. Avec, pour garantir le bon fonctionnement, des ressorts nouveaux ou renforcés et de nouvelles trains. La voiture achevée était finalement une voiture ancienne néoclassique avec un nouvel habit dans le style pompeux de la Restauration. Sur ce point, la recherche est unanime.

− Depuis la thèse de Wackernagel en 1966, on supposait que la voiture réutilisée était un projet commencé sous Louis XVIII, encore à l'état de gros œuvre. Mais Wackernagel précise que sa déduction n'est guère qu'une hypothèse (1966, 278/298 suiv.), basée sur des sources fragiles.

Steckt auch in der Berline „Le Sacre" ein Wagen Napoléons I.?

Die auf S. 74 zitierten Passagen präzisieren nicht nur den Hochzeitszug von 1853, sondern identifizieren „Le Sacre" auch als Wagen aus der Zeit Napoléons I., und damit nicht erst als der von Charles X.! Das sagte auch Emile-Félix Fleury, der nicht nur der Organisator des Hochzeitszuges, sondern auch der anschliessenden Vorbereitungen für die Krönung des neuen Kaisers war. Klar äusserte sich zudem der Duc de Conegliano (1897, 286; Wortlaut links): „Der Gala-Berline der Majestäten hatte sich schon Napoléon I. und die Kaiserin Joséphine bei ihrer Krönung bedient; sie war vollkommen vergoldet und trug zuoberst die Kaiser-Krone."

Wie kam dieser zur Feststellung, der Hochzeitswagen Napoléons III. sei identisch mit dem Krönungswagen Napoléons I.? Dafür gibt es theoretisch drei Erklärungen:

1. Fleury und seine Zeit wusste es nicht besser. (Wie schon bemerkt, gab es schon nach 10 Jahren oft Verwechslungen und Fehlinterpretationen.
2. Fleury gaukelte Napoléon III. dies vor, um seinen Auftrag in des Kaisers Sinne erfüllen zu können.
3. Fleury wusste (wie die beiden anderen zitierten Zeitgenossen) noch, dass der Kern des „Sacre" aus der Zeit des Ersten Empire stammte.

Diese letzte Möglichkeit zieht der Schreibende im Folgenden als beste Lösung in Betracht. Dafür gibt es gewichtige Argumente:

- In der direkten Umgebung von Napoléon III. und Emile-Félix Fleury gab es durchaus ältere Personen, die noch die Zeit Napoléons I. und Charles X. als Erwachsene miterlebt hatten wie etwa das S. 56 erwähnte, älterer Stallpersonal oder Prinz Jérôme, Bruder Napoléons I.

- Für den Bau des „Sacre" wurde nach alter Sitte und auch wegen knapper Budgetvorgaben von Charles X. ein älterer Wagen wiederverwendet (Wackernagel 1966, 298ff.). Unbestritten ist, dass ein neuer schwereren Dachaufbau dazu kam, der Kasten im oberen Bereich stark verändert und die Gestelle und Räder deswegen angepasst beziehungsweise neu angefertigt werden mussten.

- Seit Wackernagels Dissertation von 1966 nimmt man an, es handle sich beim wiederverwendeten Fahrzeug um ein begonnenes Projekt im Rohbau für Louis XVIII. Die Herleitung Wackernagels ist aber nicht mehr als eine Hypothese, wie er selbst schrieb (1966, 278ff. und 298ff.). Sie steht quellenmässig auf schwachen Füssen.

− Les préparatifs des voitures de couronnement ont toujours été accompagnés d'hésitations ; on envisagea même de transformer le « Baptême » à cette fin. Les documents conservés ne couvrent que partiellement cette difficile genèse. En 1982 encore Wackernagel ne parlait que « probablement » de la poursuite d'un projet entamé sous Louis XVIII.

– Des extraits de certaines sources contrecarrent l'interprétation de Wackernagel, telle celle indiquant que l'ancienne voiture dut non seulement être renforcée à divers niveaux pour la statique, mais aussi dégarnie pour pouvoir l'adapter (« dégarnir la caisse », citation dans Wackernagel, 1966, 299 – Lettre de Vernon à Doudeauville AN O 3 406). Or, le gros œuvre pour Louis XVIII n'était pas encore garni. D'Aldringen parle clairement de la transformation de la partie haute de la caisse et des nouveaux châssis de glace (« supprimé l'ancienne corniche », selon Wackernagel 1966, 348).

− Les sources de l'époque ne disent rien du devenir de la berline de couronnement de Napoléon I^{er}. Une destruction délibérée uncarrosse aussi important aurait laissé des traces dans les sources. Ce qui n'est pas le cas. Une destruction voulue ne s'inscrivait pas non plus dans la politique du nouveau roi Louis XVIII. (Il n'existe qu'une source parlant d'un démontage de la berline, elle ne date toutefois que de 1851

– Rosier dans L'Illustration, p. 66). Il est prouvé qu'une seconde berline avec une couronne sur l'impériale fut reprise par Louis XVIII comme de nombreuses voitures napoléoniennes (Wackernagel 1966, 268 « passé au service du roi », c.-à-d. Louis XVIII). D'après les sources, le « Service des Écuries du Roi » de Louis XVIII reprit l'ensemble des voitures de Napoléon I^{er} (Wackernagel 1966, 279 suiv.).

− Wackernagel disait déjà clairement que « Le Sacre » incarnait le type de berlines de 1810, mais avec grand « renfort » de décors sculptés (1982). Elle fait l'effet sur l'auteur d'une berline du Premier Empire surchargée d'ornements et de sculptures dans le style de la Restauration. Ce qui est aussi valable pour la construction technique, jusqu'ici peu abordée. Les célèbres voitures de Napoléon I^{er} ont toutes uniquement des ressorts en C. Mais peu de temps après, la suspension à huit ressorts devint usuelle pour les voitures de gala, soit des ressorts en C superposées à à des ressort à pincettes (exemple p. 89 en bas : dessin de la berline de gala construite par D'Aldringen et Mathey et utilisée par le maréchal Soult lors du couronnement de la reine Victoria à Londres en 1838 ; p. 546). Le concept technique du « Sacre » est donc obsolète.

- Es gab immer wieder ein Hin und Her bei den Vorbereitungen des Krönungswagens; einmal sollte sogar der „Baptême" zum Krönungswagen umgebaut werden. Die erhaltenen Akten decken die längere „Zangengeburt" des Wagens nur punktuell ab. Noch 1982 sprach Wackernagel nur „wahrscheinlich" von einer „Baufortführung" des Rohbauwagens der Zeit von Louis XVIII. (Wackernagel 1982).

- Gegen die Interpretation Wackernagels sprechen Quellenpassagen wie die, dass der alte Wagen statisch in vielen Teilen nicht nur verstärkt, sondern deshalb auch ausgarniert werden musste („dégarnir la caisse", zitiert in Wackernagel 1966, 299), um die Anpassungen vorzunehmen. Der Rohbauwagen für Louis XVIII. war aber noch nicht garniert. Auch erwähnt D'Aldringen den Umbau des Oberteils des Kastens ausdrücklich ebenso wie neue Fensterrahmem („supprimé l'ancienne corniche", zitiert nach Wackernagel 1966, 348).

- Die zeitgenössischen Quellen sagen nichts aus über das Schicksal der Krönungsberline Napoléons I. Eine mutwillige Zerstörung hätte bei einem so wichtigen Fahrzeug quellenmässige Spuren aus der Zeit hinterlassen müssen. Das ist aber nicht der Fall. Eine absichtliche Zerstörung passte auch nicht in die Politik des neuen Königs Louis XVIII. (Es gibt nur eine Quelle, die von einer Zerlegung der Berline spricht, die aber erst von 1851 stammt: Rosier in der „L'Illustration", zitiert S. 66).

- Eine zweite reiche Berline mit Krone auf dem Dach wurde nachweislich, wie viele andere napoleonische Wagen, von Louis XVIII. übernommen (Wackernagel 1966, 268: „passé au service du roi", gemeint ist Louis XVIII.). Nach den Quellen hat der „Service des Ecuries du Roi" von Louis XVIII. den gesamten Wagenbestand Napoléons I. übernommen (Wackernagel 1966. 279f).

- Rudolf H. Wackernagel sagte schon deutlich, dass letztlich „Le Sacre" den Typus einer Berline der Zeit um 1810 verkörpere, aber „mit Verstärkung" des plastischen Schmucks (1982). Sie wirkt auf den Schreibenden wie eine im Stil der Restauration ornamental und figürlich überkleidete Berline des Premier Empire. Das gilt durchaus auch für die technische Konstruktion, die bisher noch kaum behandelt wurde. Die bekannten Wagen Napoléons I. weisen alle nur C-Federn auf. Kurze Zeit später wurde aber die achtfache Federung auch bei Gala-Wagen zur Regel, nämlich C-Federn über Druckfedern (Beispiel: Bild S. 89 unten und die von D'Aldringen und Mathey gebaute, von Marschall Soult bei der Krönung von Königin Victoria 1838 in London benützte Gala-Berline; S. 546). „Le Sacre" entspricht mit seinen C-Federn (ohne Druckfedern darunter) also einem für die Epoche der Restauration eher veralteten technischen Konzept.

− À l'instar des berlines de Napoléon Ier, « Le Sacre » dispose de marchepieds à tiroir les côtés de la caisse, intégrés dans le brancard de caisse. Sur le tableau de Garnier, on reconnaît le même tiroir sur la voiture de couronnement de Napoléon Ier (voir le supplément important p. 536 suiv.).

− Le concept global et l'aménagement détaillé de la nouvelle voiture reposent indubitablement et de manière prouvée sur des ébauches généreusement rétribuées de l'architecte de la cour, Charles Percier, c.-à-d. l'homme qui avait dessiné le carrosse de couronnement de Napoléon Ier. Celui-ci pouvait assurément mieux s'arranger de modifications sur son ancienne voiture que du carrosse d'un autre concepteur à demi fini.

En déduire que le corps de la berline « Le Sacre » est l'ancien carrosse de couronnement de Napoléon Ier est donc logique.

Cela explique pourquoi on en perdit la trace – Fleury et Conegliano s'en souvenaient. (« Le Baptême » remonte aussi à une ancienne voiture napoléonienne, comme l'insinue Hélène Delalex dans son guide de 2016. Ce qui sera éclairci en détail plus loin.)

Enfin, la vue de côté du « Sacre » montre des proportions singulières avec un train (trop) long par rapport à la caisse (voir aussi le supplément p. 538). Est-ce le résultat d'un assemblage d'anciens et de nouveaux éléments ?

Bilan : la supposition jusqu'ici comme quoi « Le Sacre » serait l'achèvement d'un projet débuté sous Louis XVIII est cofrontée à une proposition plus plausible, à savoir le corps du « Sacre », surtout sa caisse, serait tiré de la majestueuse voiture de Napoléon Ier, la voiture de son sacre et de son mariage.

Pour résoudre cette énigme, seule une nouvelle étude des sources et – comme pour « Le Baptême » – des recherches sur la voiture elle-même, p. ex. en démontant certaines pièces dont la corniche sculptée, peuvent fournir une réponse. Une analyse des détails de la voiture, p. ex. l'aigle à droite, serait aussi pertinente. Il semble avoir été rajouté sur le train arrière, derrière les ressorts en C (visible au premier plan à droite). Cache-t-il un symbole des Bourbons ou est-il une réminiscence d'un état ancien du char ? Les pages suivantes se penchent sur ces questions.

- „Le Sacre“ weist, wie die Berlinen Napoléons I. dieselbe Konstruktion der seitlichen Aufstiegstritte am Kasten in Form von Schubladen auf, die im doppelten Boden des Kastens eingebaut wurden. Auf dem Bild von Garnier ist dieselbe Schublade am Krönungswagen Napoléons I. deutlich zu erkennen (siehe dazu den wichtigen Nachtrag S. 536f.).

- Die Gesamtkonzeption und Detailausgestaltung des neuen Wagens beruhte unzweifelhaft und gut belegt auf grosszügig beglichenen Entwürfen des Hofarchitekten Charles Percier und damit desselben Mannes, der den Krönungswagen Napoléons I. entworfen hatte. Dieser kam sicherlich mit Anpassungen an seinem alten Wagen besser zurecht als mit einer halbfertigen Karosse eines anderen Entwerfers.

Was liegt also näher als zu behaupten: Die Berline „Le Sacre“ ist im Kern der alte Krönungswagen Napoléons I.!

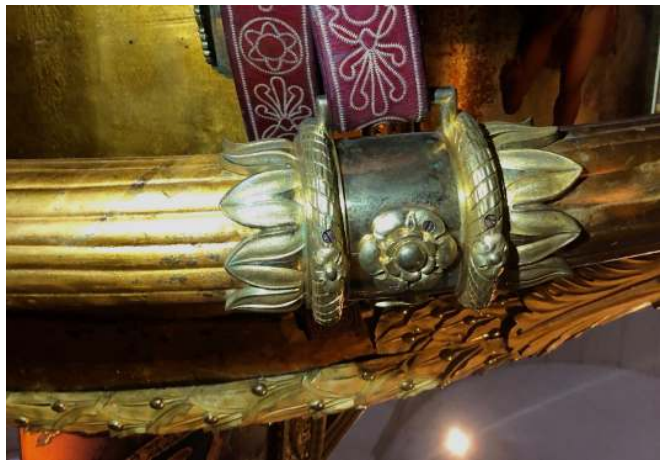
Deshalb hat sich seine Spur verloren und das wussten Männer wie Conegliano und Fleury noch. (Auch der „Baptême“ geht ja auf einen älteren napoleonischen Wagen zurück, wie Hélène Delalex in ihrem Führer von 2016 anklingen lässt und dies noch näher begründen wird.)

Schliesslich: In der Seitenansicht weist „Le Sacre“ merkwürdige Proportionen auf, nämlich ein im Vergleich zum Kasten (zu) langes Gestell (dazu auch der Nachtrag S. 538f.). Ist dies das Resultat eines Zusammenbaus von älteren (gegebenen) Teilen mit neuen?

Bilanz: Der bisherigen Vermutung, die Karosse „Le Sacre“ sei aus einem für Louis XVIII. begonnenen Projekt herausgewachsen, wird hier ein wahrscheinlicherer Vorschlag gegenübergestellt: „Le Sacre“ bestehe im Kern, vor allem dem Kasten, aus dem prestigeträchtigsten Wagen Napoléons I., seinem Krönungs- und Hochzeitswagen.

Des Rätsels Lösung können nur neue Quellenstudien und – wie beim „Baptême“ – Forschungen am Wagen selbst geben, wie etwa die Demontage gewisser Teile, vor allem der Friese am Kasten. Auch eine Analyse aller Details am Wagen wäre hilfreich. Dazu gehört beispielsweise der rechts abgebildete Adler. Er wirkt an der hinteren Gestellbrücke hinter der C-Feder (im Vordergrund auf der Fotografie noch sichtbar) wie sekundär appliziert. Verdeckt er ein bourbonisches Symbol oder ist es eine Reminiszenz an einen älteren Zustand? Solchen Fragen gehen auch die nächsten Seiten nach.





Détails de la berline « Le Sacre »
En haut : la ceinture de caisse de la forme d'un puissant tore de laurier dissimule sous les portières le marchepied à tiroir (voir 97 et 536 suiv.).
En bas : certains attributs dorés étant vissés, Joachim Ehrler put facilement les ajouter ou les redorer (manchettes autour d'une flèche pour fixer une courroie de guindage). Cette photo montre aussi les diverses techniques de dorure comme elles se présentent aujourd'hui avec la rosette (dessous de caisse doré à la feuille d'or, tore de laurier en bronze doré au feu – donc mat –, fruits lissés avec une agate et dorure galvanique des manchettes).

Details an der Berline „Le Sacre".
Oben: Der wulstförmig gestaltete untere Kastenabschluss in Form einer Lorbeergirlande kaschiert unter der Türe den ausziehbaren Schubladentritt (dazu S. 97 und 536f.).
Unten: Manche Zierteile sind aufgeschraubt, so dass sie Joachim Ehrler leicht zufügen oder nur neu vergolden konnte (Manschette um einen Langbaum zur Fixierung eines Schwangriemens). Dieses Bild zeigt die unterschiedlichen Vergoldungstechniken, wie sie sich heute präsentieren (Blattvergoldung an der Unterseite des Kastens, Feuervergoldung der Lorbeergirlande, nämlich matt und mit dem Achat geglättete Früchte, und die vermutetet galvanische Vergoldung der Manschette).



Aigle dans un collier de perles derrière la roue arrière gauche, sur le train du « Sacre ». Curieusement, la tête de l'aigle est tournée vers la gauche. Une réminiscence de l'époque de Napoléon I^{er} ?

Adler im Perlring hinter dem linken Hinterrad am Gestell des „Sacre". Merkwürdigerweise wendet sich der Kopf des Adlers nach links. Eine Reminiszenz an die Zeit Napoléons I.?

Quelle était l'apparence exacte de la voiture de couronnement de Napoléon Ier ?

Pour clarifier si le corps du « Sacre » pourrait bien être celui de la voiture du couronnement de Napoléon Ier, il est crucial de connaître l'apparence exacte de cette dernière. Tout d'abord, les documents transmis sont unanimes sur le fait que ce carrosse a aussi servi de voiture nuptiale pour le mariage avec Marie-Louise – peut-être légèrement modifié. C'est pourquoi des illustrations de 1810 sont prises en compte. Les représentations d'époque de la voiture divergent dans le détail comme le montrent les huit exemples à droite. Wackernagel évoqua déjà de nombreuses contradictions lors de la reconstruction du cortège et de la voiture de couronnement de 1804 (1966, 265 et 274 suiv.).

Points communs des représentations et transmissions écrites : la voiture de couronnement et de mariage de 1804 et 1810 était une grande berline élégante, très dorée, avec des ressorts en C et six glaces latérales. Elle avait une frise ornementale entre les glaces et la partie basse de la caisse. Sur les portières se trouvaient les armes avec l'aigle, sous le siège du meneur était assis un aigle sculpté. Les détails de la galerie d'impériale, eux, divergent d'une représentation à l'autre. Sur le dôme trônait assurément une couronne. Posée sur un coussin sur les deux planches du haut, elle est supportée par quatre aigles sur les autres. Les images du bas qui, à l'inverse de celles du haut, représentent la voiture nuptiale, montrent clairement la couronne avec les quatre aigles comme sur un autel. Ce qui est aussi attesté par les sources écrites. La taille de la voiture était éloquente, avec des roues arrière de hauteur d'homme. Une taille qui, selon le dessin de David, doublait des roues arrière à la galerie d'impériale et à laquelle venait s'ajouter le dôme. D'où une hauteur totale de la berline d'env. quatre mètres.

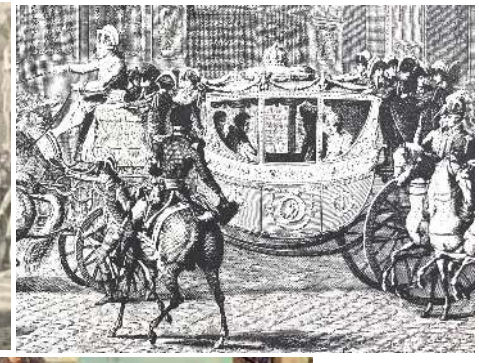
Une comparaison précise de cette voiture ancienne avec « Le Sacre », d'un peu plus de 4 m depuis 1852, reste néanmoins difficile, car les détails des planches à droite sont discordants. D'après les sources écrites analysées par Wackernagel, la partie haute de la caisse du « Sacre » a été fabriquée en 1825 avec le dôme. L'élégant triangle galbé des glaces latérales de la fin du XVIIIe fut remplacé par de grandes glaces rectangulaires à la mode de cette nouvelle époque. La légèreté de la caisse en pâtit et depuis, la partie haute « appuie » sur la partie basse. Sans nul doute, les aigles ne convenaient pas aux Bourbons et furent remplacés sur le dôme par des anges. (L'impériale du carrosse de couronnement de Louis XVI était déjà peuplée d'anges. Mais sur « Le Sacre », ils ne furent plus disposés espacés, mais exactement comme les aigles de Napoléon Ier, c.-à-d. les quatre groupés autour de la couronne.) L'aigle sous le siège du cocher fit place à deux chimères. Conclusion : l'élégance sobre et légère de la voiture napoléonienne contraste avec la berline « Le Sacre » de 1825, qui paraissait nettement plus lourde. Cette apparence est largement due aux décors sculptés et aux ornements surabondants dans le style de la Restauration. La planche en page 87 montre son apparence en 1804/1810.

Wie sah der Krönungswagen Napoléons I. genau aus?

Für die Abklärung, ob „Le Sacre" im Kern mit dem Krönungswagen Napoléons I. identisch sein könnte, ist die Frage erheblich, wie letzterer genau ausgesehen hat. Die Überlieferungen sind zunächst übereinstimmend, dass dieser – wohl leicht abgeändert – auch als Hochzeitswagen mit Marie-Luise gedient hatte. Deshalb werden auch Bilder von 1810 hier einbezogen. Die zeitgenössischen Darstellungen des Wagens gehen im Detail auseinander, wie die acht Ausschnitte rechts zeigen. Rudolf H. Wackernagel erwähnte schon erhebliche Widersprüche bei der Rekonstruktion des Cortège und des Krönungswagens von 1804 (1966, 265 und 274f.).

Den Quellen ist gemeinsam: Der Krönungs- und Hochzeitswagen von 1804 und 1810 war eine elegante, stark vergoldete, nur C-gefederte Berline mit sechs Seitenfenstern. Diese wies zwischen der Fensterpartie und dem unteren Kastenbereich einen Ornamentfries auf. Auf den Türen befand sich das grosse Wappen mit Adler. Unter dem Kutschbock sass ein grosser vollplastischer Adler. Zuoberst war eine Krone aufgesetzt. Sie lag nach den beiden oberen Darstellungen auf einem Kissen, nach der links unten wurden sie von vier Adlern gestützt. Die untersten beiden Abbildungen, die im Gegensatz zu den oberen den Hochzeitswagen abbilden, zeigt die Krone mit den vier Adlern ganz deutlich, das Bild rechts diese auf einer Art Altar. Diese Situation ist in schriftlichen Quellen gut belegt. Die Höhe des Wagens war respektabel. Nach rechts abgebildeten Zeichnungen waren die Hinterräder mannshoch. Nach der Skizze von David überragte der Kasten bis zum Kranz die Hinterräder um mindestens dieselbe Distanz, dazu kam der Dachaufbau. Das ergibt um die vier Meter Höhe für die Berline.

Ein präziser Abglich dieses älteren Wagens mit der seit 1852 etwas über vier Meter hohen Berline „Le Sacre" (Hinterraddurchmesser 172 cm) bleibt indessen schwierig, weil die rechts abgebildeten Darstellungen in manchen Details divergieren. Nach den von Rudolf H. Wackernagel ausgewerteten schriftlichen Quellen wurde der obere Teil des Kastens des „Sacre" mit dem Dachaufbau 1825 neu angefertigt. Dabei fiel die elegante geschweifte Dreiecksform der Seitenfenster im Stil des späten 18. Jahrhunderts weg. Sie wurde durch grössere, viereckige Fenster ersetzt. Das nahm dem Kasten die bisherige Leichtigkeit, der Oberteil des Kastens „drückt" seither auf den Unterteil. Die Adler passten dem Bourbonen sicher nicht und wurden auf dem Dach offenbar durch Engel ersetzt. (Schon das Dach des Krönungswagens von König Louis XVI. war von Engeln bevölkert gewesen. Auf dem Sacre wurden sie aber nicht mehr locker wie damals angeordnet, sondern so wie die Adler Napoléons I. als Vierergruppe um die Krone.) Der Adler unter dem Kutschbock wich zwei Chimären. Bref: Die von Schlichtheit und Leichtigkeit geprägte Eleganz des napoleonisches Wagens steht im Gegensatz zur deutlich schwerer wirkenden Berline „Le Sacre" von 1825. Diese Wirkung beruht weitgehend auf dem überreichen Figuren- und Ornamentschmuck im Stil der Restauration. Wie der von 1804/10 ausgesehen hatte, zeigen die Bilder auf S. 87.







Diverses représentations de la voiture de couronnement et de mariage de Napoléon Ier (détails).
1. « Sortie du Palais des Tuileries », deux gravures sur cuivre de Dequevauviller/Barthélémy et Isabey/Fontaine
2. Tableau de Jacques Bertaux
3. Gravure de Chéreau autour de 1804/05
4. Etude et Sepia de Jacques-Louis David
5. Cortège du mariage en 1810 d'après Louis-François Charon et dessin de Fontaine Pierre-François Léonard.

Verschiedene Darstellungen des Krönungs- und Hochzeitswagens von Napoléon I. (Ausschnitte).
1. Zeile: „Sortie du Palais des Tuileries“ Kupferstiche von Dequevauviller/Barthélémy und Isabey/Fontaine
2. Zeile: Gemälde von Jacques Bertaux
3. Zeile: Stich von Chéreau um 1804/05
4. Zeile: Studie und Sepia von Jacques-Louis David
5. Zeile: Hochzeitszug von 1810 nach Louis-François Charon und Zeichnung von Fontaine Pierre-François Léonard.

La voiture de couronnement de Napoléon Ier et le programme de ses décors sculptés

D'autres recherches sur l'apparence de la voiture de Napoléon Ier ont mené au récit et à la gravure de Brion (« à Paris chez Bance ») à droite. (« à Paris chez Bance »). (Dans la légende, la date du mariage est indiquée selon le calendrier républicain, utilisé jusque fin 1805 ; ce qui situe la genèse en 1804 ou 1805). Le même Brion avait aussi dessiné la voiture du pape qui avait participé au cortège du couronnement en 1804. Si l'auteur est quelque peu maladroit au niveau des perspectives, les ressorts en C et les brancards de train étant trop longs et trop fuselés, il dessine les décors sculptés et les ornements avec une précision inégalée à l'époque – comme la comparaison à droite le montre. La caisse de la berline compte huit glaces avec des draperies intérieures à l'avant et à l'arrière. La frise de pourtour de la caisse est garnie d'une série de médaillons. La portière est peinte avec les armoiries sous lesquelles se trouve une tête sculptée, probablement la poignée du marchepied à tiroir dans le double fond de la caisse. Le dôme est supporté par quatre caryatides (d'après les statues grecques de l'Érechthéion à Athènes). La galerie d'impériale est richement décorée de quatre aigles portant la couronne. Le siège du cocher est garni d'une housse ornée d'aigles sur les côtés. Sous le siège est assis sur le rond d'avant-train un grand aigle sculpté doré. À l'arrière, deux sphinx encadrent la planche des valets de pied.

Pour ce qui est du choix des décors sculptés, cette voiture présente à la fois des similitudes et des différences avec « Le Sacre » de 1825. La voiture du Bourbon Charles X ne pouvait en aucun cas afficher des aigles, mais des caryatides portant également le dôme. Les sphinx à l'arrière, expression de l'engouement de Napoléon Ier pour l'Égypte antique, devinrent des chimères ailées.

Ces images (à droite et aux pages précédentes) montrent encore autre chose : la voiture de 1804 et 1810 n'était pas entièrement dorée, comme l'avait peinte Garnier (p. 59). La colorisation des diverses gravures indique le vert, éventuellement le bleu-vert, pour la caisse et les roues. À l'extérieur, l'aménagement textile et en cuir était du même rouge que les harnais. Ce que confirme le récit à droite.

La berline construite par P. Jacquin à Paris et utilisée à Milan par Napoléon Ier comme voiture de son couronnement en tant que roi d'Italie en 1805 se trouve aujourd'hui au château de Schönbrunn à Vienne. Cette voiture, transformée plus tard elle-aussi, a encore une frise de pourtour similaire à celle à droite. La frise est composée d'une série de trophées antiques parsemés de portraits à la manière des représentations de gemmes gréco-romaines.

Der Krönungswagen von Napoléon I. und das Programm seines Figurenschmucks

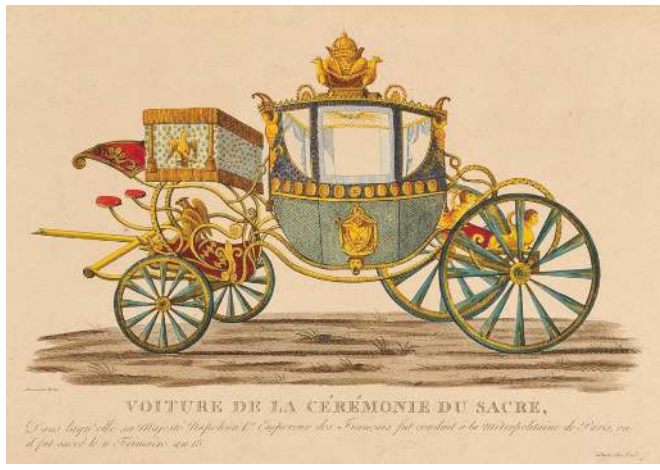
Weitere Recherchen zum Aussehen des Wagens Napoléons I. führten zum Bericht rechts und zur kolorierten Radierung von Brion („à Paris chez Bance“). In deren Legende wird das Datum der Hochzeit nach dem französischen Revolutionskalender angegeben, der bis Ende 1805 galt; demnach entstand die Vorlage 1804 oder 1805. (Derselbe Brion hat auch den 1804 am Krönungszug beteiligten Wagen des Papstes verewigt.) Der Zeichner geht zwar unbeholfen mit der Perspektive um. Auch werden die C-Federn zu weit ausholenden, dünnen Bögen gleich wie die Arme der Kastenträger. Aber Brion bildet den Figurenschmuck und die Ornamentik des Wagens am präzisesten von allen zeitgenössischen Darstellungen ab. Das belegt auch der Abgleich mit dem rechts abgedruckten Text. Der Berlinenkasten weist acht Fenster mit inneren Draperien vorne und hinten auf. Den Mittelfries des Kastens (Fachausdruck: „frise de pourtour“) ziert eine Serie von Medaillons. Dem Schlag ist das grosse Wappen aufgemalt, darunter sitzt ein plastischer Kopf, wohl der Griff des Schubladentritts im doppelten Kastenboden. Die Kastenecken zieren vier das Dach tragende Karyatiden (nach dem griechischen Vorbild der Figuren am Erechtheion in Athen). Der Dachkranz ist rein ornamental ausgeziert. Auf dem Impérial tragen vier Adler die Krone. Der Kutschbock trägt eine Bockdecke mit seitlichen Adlerverzierungen. Darunter sitzt über dem Drehkranz ein grosser, vergoldeter, vollplastisch ausgeführter Adler. Hinten flankieren die Figuren zweier Sphingen die Lakaibrücke.

Dieser Wagen zeigt beim figürlichen Programm Ähnlichkeiten mit „Le Sacre“ von 1825, aber auch Unterschiede. Beim Wagen des Bourbonen Charles X. waren Adler undenkbar, aber es wurden auch Karyatiden als Dachträger gewählt. Die hinteren Sphingen, Ausdruck des Enthusiasmus Napoléons I. für das alte Ägypten, wurden zu geflügelten Fabelwesen.

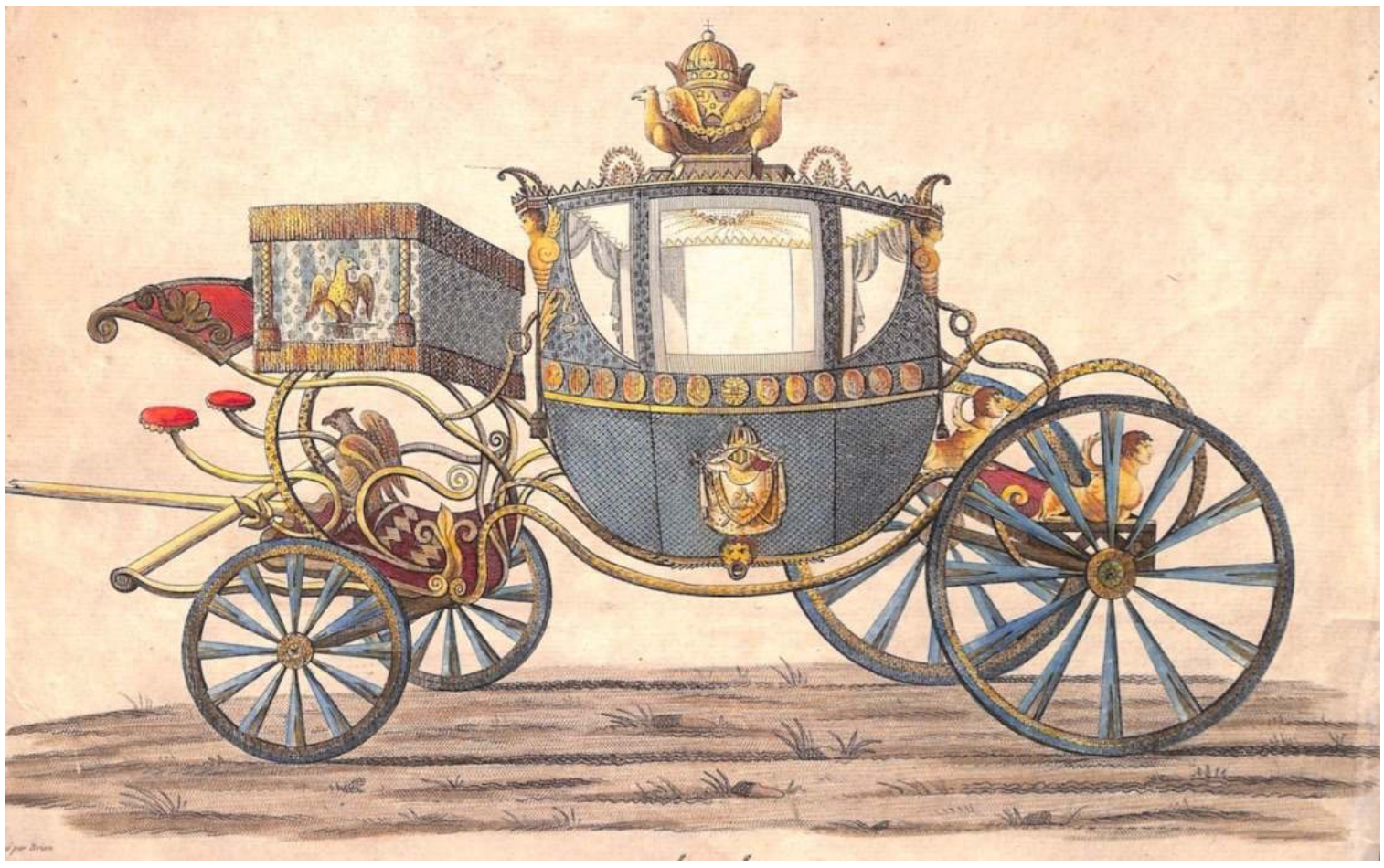
Etwas anderes zeigen diese Bilder auch noch, sowohl die Darstellungen rechts wie auch solche auf der vorangehenden Seite: Der Wagen von 1804 und 1810 war durchaus nicht ganz vergoldet, wie dies Garnier malte (S. 59). Die Kolorierungen der verschiedenen Drucke sprechen für grüne, allenfalls blaugrüne Farbe des Kastens wie der Räder. Die textile Ausstattung war aussen, wie die aus Leder auch, im gleichen Rot wie die Geschirre gehalten. Das bestätigt wiederum der rechts abgedruckte Bericht.

In Wien, genauer in Schönbrunn, steht noch die von P. Jacquin in Paris erbaute Berline, die 1805 Napoléon I. als Krönungsberline in Mailand zum König der Lombardei („Roi d'Italie“) diente. Bei diesem (später auch stark umgebauten) Wagen hat sich ein ähnlicher Mittelfries erhalten wie rechts. Er besteht aus einer Serie von Waffentrophäen nach antiker Art mit Porträts dazwischen in der Art, wie man sie auf griechisch-römischen Gemmen wieder findet.

— On travaille à la voiture du sacre. Elle paroît destinée à rappeler en même-temps le souvenir de plusieurs époques bien mémorables pour la France. Sur la portiere seront les armes de l'empire ; sur l'impériale on verra la couronne de Charlemagne, & sur les housses, les abeilles des rois de la premiere race. La couronne, portée par quatre aigles, sera placée au-dessus d'un autel. Des têtes d'aigle orneront aussi les harnois qui seront de maroquin rouge garnis en bronze, doré d'or moulu. L'impériale sera soutenue par quatre figures allégoriques. Le corps de la voiture sera orné d'une frise composée de médaillons représentant les départemens, & liés ensemble par une chaîne de palmettes. Cette voiture se travaille chez M. Getting, sellier, rue de Provence, d'après les dessins de M. Percier, architecte de l'empereur, & sous la direction du général Caulincourt, grand écuyer.



VOITURE DE LA CÉRÉMONIE DU SACRE,



En haut : récit sur la construction de la voiture de couronnement de Napoléon Ier, extrait du magazine « Le Publiciste » du 21 août 1804. Y sont cités Auguste Getting comme carrossier et Charles Percier comme dessinateur de la voiture.
Au milieu et en bas : la meilleure représentation individuelle de la voiture de couronnement de Napoléon Ier d'après une gravure de Brion, ici en deux colorisations.

Oben: Bericht in der der Zeitschrift „Le Publiciste“ vom 21 August 1804 zum Bau des Krönungswagens Napoléons I. Darin wird Auguste Getting als Carrossier und Charles Percier als Entwerfer des Wagens genannt.
Mitte und unten: Beste Einzeldarstellung des Krönungswagens von Napoléon I. nach einer Radierung von Brion, hier in zwei unterschiedlichen Kolorierungen.

Les liens entre les familles Getting et Ehrler

Constructeur de la voiture de couronnement de 1804, Jean Ernest Auguste Getting (1766–1846) connaissait personnellement Joachim Ehrler (1804–1861). Souvent, on associa ce dernier à Getting car il devint pour Napoléon III ce que Getting fut pour Napoléon I^{er}, à savoir le carrossier privilégié de l'empereur. Lorsqu'Ehrler fonda son propre atelier à Paris, celui de Getting était à son apogée. Pour Auguste Getting (d'origine August Götting; p. 540), réaliser la berline de couronnement de Napoléon I^{er} fut aussi le couronnement de sa carrière de sellier-carrossier. Cette commande est sûrement documentée dans les archives de l'atelier, peut-être existe-t-il même un modèle tridimensionnel de la voiture de 1804.

Le père de Joachim Ehrler, Hans Georg Ehrler (env. 1775– env. 1820), appartenait à la génération d'Auguste Getting, les deux étant allemands de naissance (p. 312). Les deux familles étaient probablement de confession juive, comme de nombreux constructeurs de voiture par ailleurs. Auguste Getting avait aussi un fil prénommé Antoine (né vers 1800) de la même génération que Joachim Ehrler. D'après le « Journal des chemins de fer des mines et des travaux publics » (17, 1858, 13 suiv.), Antoine apprit son métier de carrossier auprès de son père, fit l'École des Arts et Métiers à Châlons et retourna à l'atelier de son père en 1824. « Le Furet des salons : journal du monde élégant » du 15 septembre 1839 le décrit ainsi : « Formé à l'école de son père ... dans ses habiles conceptions, est parvenu à réunir ... la légèreté et la solidité ... Getting a été achever son éducation carrossière en Angleterre où l'industrie en ce genre est arrivée à un si haut point de perfection. » Quelques années plus tard, il passa plusieurs mois aux États-Unis et fonda ensuite son propre atelier sur les Champs-Élysées à Paris. (Son père était entretemps le « directeur des ateliers des Messageries nationales ».) Décrit comme un « ingénieux constructeur », Antoine Getting était moins intéressé par les nouveaux dandys parisiens que par la volonté de perpétuer la « pure forme des cabriolets anglais ». L'« Annuaire général du commerce, de l'industrie » 1847, tome 10, 1530, le dépeint grand « dessinateur ». Plus tard, il devint un pionnier de la construction de wagons ferroviaires, un secteur annexe de la construction hippomobile.

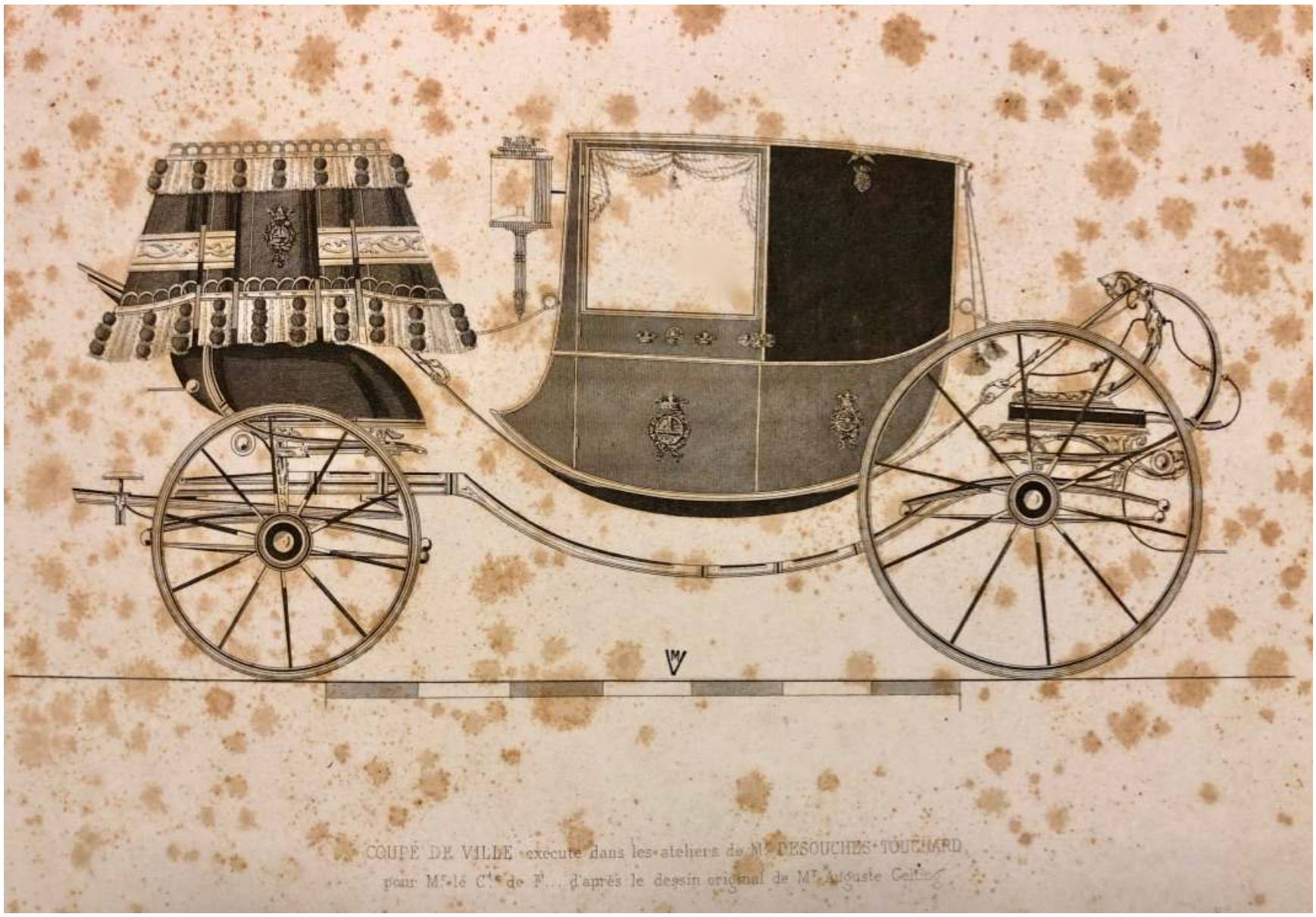
Joachim Ehrler était donc lié à maints niveaux avec les deux Getting ; ayant longtemps travaillé en parallèle à Paris, ils avaient sûrement échangé sur des travaux importants. Lorsqu'Ehrler démonta « Le Sacre » en 1853, il a probablement retrouvé des traces du passé. De fait, les artisans et artistes participant à la construction d'une voiture de rang aussi élevé laissaient une signature et/ou des notes à des endroits cachés, p. ex. sous les textiles de la garniture ou les frises apposées. Le spécialiste a sûrement remarqué les traces des anciennes constructions. Il a vraisemblablement parlé de ces découvertes à son mandant, Émile-Félix Fleury, avec lequel il était en contact permanent. Donc, si Émile-Félix Fleury a affirmé tenacement après 1853 que « Le Sacre » était identique à la voiture de couronnement de Napoléon I^{er}, les remarques d'Ehrler y ont joué leur rôle.

Verbindungen zwischen den Familien Getting und Ehrler

Der Erbauer des Krönungswagens von 1804, Jean Ernest Auguste Getting (1766-1846), war mit Joachim Ehrler (1804-1861) persönlich bekannt. Letzterer wurde oft mit Getting in einem Zug genannt, weil er das für Napoléon III. wurde, was Getting für Napoléon I. gewesen war. Als Ehrler in Paris seinen eigenen Betrieb gründete, stand der von Getting in Hochblüte. Für Auguste Getting (eigentlich August Götting; S. 540), wie er meist genannt wurde, war die Ausführung der Krönungsberline Napoléons I. ebenfalls eine frühe Krönung gewesen, nämlich die seiner Laufbahn als „sellier-carrossier". Dieser Auftrag hat sicher Dokumente in seinem Betrieb hinterlassen, wenn nicht sogar ein dreidimensionales Modell des Wagens von 1804.

Der auch im Wagenbau tätig gewesene Vater von Joachim Ehrler, Hans Georg Ehrler (circa 1775-circa 1820), gehörte der gleichen Generation wie Auguste Getting an, beide waren gebürtige Deutsche (S. 312). Beide Familien waren vermutlich jüdischen Glaubens, übrigens wie damals viele Wagenbauer. Auguste Getting hatte ebenfalls einen Sohn der gleichen Generation wie Joachim Ehrler namens Antoine Getting (geboren um 1800). Nach dem „Journal des chemins de fer des mines et des travaux publics" (17, 1858, 13f.) erlernte dieser bei seinem Vater den Beruf des Carrossier, besuchte die Schule „des Arts et Métiers" in Châlons und kehrte 1824 in die Werkstatt des Vaters zurück. Nach einer zeitgenössischen Quelle (Zitat und Wortlaut links) gelang ihm im Wagenbau, „geprägt von der Schulung seines Vaters ... die Verbindung von Leichtigkeit mit Solidität". Antoine Getting schloss seine Ausbildung als Wagenbauer in England ab, wo die diesbezügliche Industrie einen sehr hohen Grad an Perfektion erreicht hatte." Einige Jahre später ging er in die USA und gründete dann in Paris seine eigene Werkstatt an den Champs Elysées. (Sein Vater war mittlerweile „directeur des atelier des Messageries nationales" geworden.) Antoine Getting wird als „ingénieux constructeur" beschrieben, der weniger die neureichen Pariser Dandys belieferte, als die „pure forme des cabriolets anglais" weiter pflegte. Im „Annuaire général du commerce, de l'industrie" 1847, Band 10, 1530 wird er auch als grosser „dessinateur" beschrieben. Später wurde er zu einem anerkannten Pionier im Eisenbahn-Wagonbau, der zunächst eine Sondersparte der Wagenbauer war.

Joachim Ehrler verband also viel mit den Gettings; sie waren in Paris lange parallel tätig und dürften gegenseitig über wichtigen Arbeiten informiert gewesen sein. – Als Ehrler 1853 den „Sacre" zerlegte, muss er auf Spuren aus älteren Zeiten gestossen sein. Bei hochstehenden Fahrzeugen haben am Bau beteiligte Handwerker und Künstler in der Regel an versteckten Orten wie unter textilen Garnierungen oder unter aufgelegten Friesen Signaturen und Notizen hinterlassen. Auch müssen dem Fachmann Spuren der alten Konstruktionen aufgefallen sein. Solche Befunde dürfte er mit seinem Auftraggeber, Emile-Félix Fleury, diskutiert haben, mit dem er in ständigem Austausch stand. Wenn also Emile-Félix Fleury nach 1853 strikt behauptete, der „Sacre" sei identisch mit dem Krönungswagen Napoléons I. dürften solche Befunde mit eingeflossen sein.



Témoin du travail d'Auguste Getting, « Fonds Kellner » du Musée de la Voiture à Compiègne : « Coupé de ville exécuté dans les ateliers de M. Desouches-Touchard ... d'après le dessin original de M. Auguste Getting ».

Ein Beleg für Auguste Gettings Schaffen aus dem „Fonds Kellner“ des „Musée de la Voiture“ in Compiègne: “Coupé de ville, nach einem Original-entwurf Auguste Gettings in den Werkstätten Desouches-Touchard ausgeführt“.

L’aigle d’Ehrler et son contexte

Les explications en page 88 impliquent que l’action de Joachim Ehrler et de son mandant s’orientait à la voiture de couronnement de Napoléon Ier. Or, nous savons que Fleury avait été chargé par l’empereur d’agencer son cortège nuptial au plus près de celui de son oncle – ce qui fut aussi valable pour le cortège de couronnement. Fleury a sans nul doute relayé ces instructions à son carrossier. Et Joachim Ehrler s’est efforcé de redonner aux parties importantes du « Sacre » l’aspect d’une voiture napoléonienne. Il y est apparemment parvenu : sans quoi, la berline de 1853 n’aurait pas été prise pour une nouvelle voiture, comme il est aussi décrit en page 96.

Pourtant, Ehrler travailla avec un grand pragmatisme. Le groupe d’anges de 1825 fut replacé sur le dôme en 1853, transformé avec quatre nouveaux fanions et le N sur les médaillons latéraux. Quatre aigles plus grands trouvèrent place aux angles de la galerie d’impériale. Il s’inspira pour ce de la colonne Vendôme (p. 113) – comme pour les sculptures d’angle du « Baptême ».

Ehrler procéda de même pour l’avant-train. Alors qu’un seul décor sculpté, un aigle aux ailes ouvertes, se trouvait à cet endroit sur la voiture de 1804/1810, des trophées de guerre martiaux, un bouclier avec un casque devant une cuirasse et une épée (photo à droite), ornaient « Le Sacre » depuis 1825. Qu’en fit alors Ehrler ? Travaillant avec précaution, il ne toucha pas à ce décor de trophées, mais plaça directement devant un nouvel aigle qui le dissimulait. Cela ne se produisit assurément pas sans l’intervention d’Émile-Félix Fleury : de fait, Ehrler consigna sur son ordonnance de paiement qu’il avait dû présenter deux modèles d’aigle avant l’exécution finale (rapport p. 520/521).

Cet ajout d’une sculpture d’aigle précisément à la place où se trouvait jadis l’aigle de Napoléon Ier établit qu’en 1853, on connaissait parfaitement la voiture de Napoléon Ier pour pouvoir équiper « Le Sacre » de la même manière. Bien entendu, l’aigle ne prouve pas encore que le corps du « Sacre » et la voiture de Napoléon Ier ne faisaient qu’un. Mais l’histoire de la genèse autour de cet aigle démontre que les acteurs de 1853 avaient encore parfaitement connaissance de l’ancienne voiture de sacre pour exécuter la transformation complexe du « Sacre ». Il est donc toujours plus probable que l’affirmation d’Émile-Félix Fleury, comme quoi « Le Sacre » avait été la voiture de couronnement de Napoléon Ier, n’était pas un simple on-dit, mais une réalité palpable.

Par ailleurs, Joachim Ehrler plaça un aigle au même endroit sur la petite calèche du fils de Napoléon III (p. 276).

Der Hintergrund von Ehrlers Adler

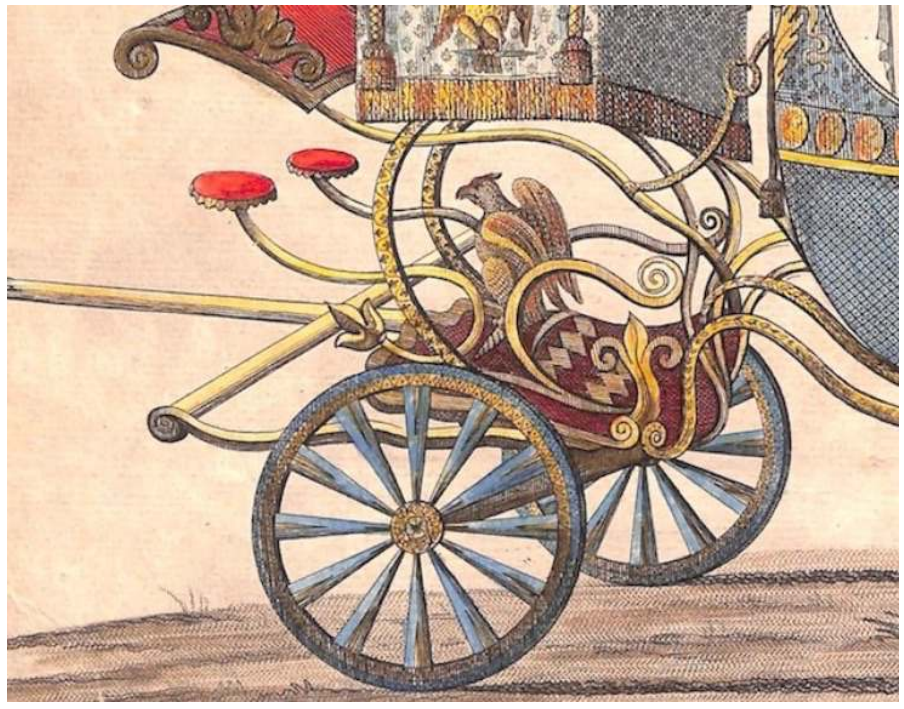
Nach den Ausführungen auf Seite 88 ist davon auszugehen, dass Joachim Ehrler und sein Auftraggeber gut über den ehemaligen Krönungswagen Napoléons I. orientiert waren. Emile-Félix Fleury hatte bekanntlich vom Kaiser den Auftrag zu erhalten, dessen Hochzeitszug möglichst gleich zu gestalten wie der seines Onkels, was wohl weiter auch für den Krönungszug galt. Diesen Auftrag dürfte er dem federführenden Carrossier so weitergegeben haben. Joachim Ehrler musste also bestrebt sein, dem „Sacre“ in wichtigen Partien wieder das Aussehen eines napoleonischen Wagens zu geben. Das gelang ihm offenbar, sonst wäre die Berline 1853 nicht als neuer Wagen wahrgenommen worden, wie dies S. 96 noch beschrieben wird.

Dabei ging Ehrler durchaus pragmatisch vor. Die Engel-Gruppe von 1825 wurde 1853 in abgeänderter Form, nämlich mit vier neuen Fahnen und dem „N“ in den seitlichen Schilden, wieder aufs Dach gesetzt. Auf die Ecken des Dachs kamen vier grössere Adler. Das Vorbild, auch zu den Eckfiguren der Berline „Le Baptême“, könnte er auf der Colonne Vendôme gefunden haben (S. 113).

Im gleichen Sinne ging er beim Vordergestell vor. Auf dem Wagen von 1804/10 sass dort als einziger Figurenschmuck ein Adler mit offenen Schwingen. Bei der „Sacre“ aber war dieser Platz seit 1825 besetzt durch martialische Kriegstrophäen, ein Schild mit Helm vor einem Brustpanzer mit Schwert, wie dies rechts unten ersichtlich ist. Was machte nun der mit der alten Substanz schonend umgehende Ehrler? Er beliess die Trophäengruppe und setzte frech einen neuen Adler davor, der die Sicht auf die alten Trophäen verstellte! Die geschah sicher nicht ohne Emile-Félix Fleurys Zutun. Denn Ehrler schrieb in seinem Rechnungsbeleg, er habe vor der Ausführung zuerst zwei Modelle des Adlers vorlegen müssen (Rapport S. 520f.).

Diese Zufügung eines vollplastischen Adlers an genau die gleiche Stelle wie zuvor beim Wagen Napoléons I. belegt, dass man 1853 den Wagen Napoléons I. noch genau kannte und „Le Sacre“ deshalb wieder so ausstattete. Der Adler belegt indessen noch nicht, dass der Kern des „Sacre“ auf den Wagen Napoléons I. zurückgeht. Die Entstehungsgeschichte um diesen Adler belegt indessen, dass die Akteure von 1853 rund um die aufwändige Erneuerung des „Sacre“ sich genau mit dem älteren Krönungswagen auseinandergesetzt hatten. Damit erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, dass Emile-Félix Fleury nicht nur vom Hörensagen die Behauptung aufstellte, der „Sacre“ sei identisch mit dem Krönungswagen Napoléons I., sondern über Belege dafür verfügte.

Übrigens wurde später auch dem kleinen Sociable für den Sohn von Napoléon III. von Joachim Ehrler ein Adler an die gleiche Stelle gesetzt (S. 276).





En haut : aigle aux ailes ouvertes sur l'avant-train de la voiture de couronnement et de mariage de Napoléon Ier d'après Brion (détail p. 87).
En bas : en 1853, Joachim Ehrler replaça un aigle similaire sur le rond d'avant-train sous le siège du cocher du « Sacre ».

Oben: Adler mit offenen Schwingen auf dem Vordergestell des Krönungs- und Hochzeitswagens von Napoléon I. nach Brion (Ausschnitt des Bildes von S. 87).
Unten: Joachim Ehrler setzte dem „Sacre“ 1853 wieder einen ähnlichen Adler auf den Drehkranz unter den Kutschbock.

Bilan intermédiaire de la comparaison du « Sacre » à la voiture de couronnement de Napoléon Ier

Une surprise d'abord : attribuer le corps du « Sacre » à la voiture de couronnement de Napoléon Ier n'est pas une hypothèse nouvelle. En effet, Édouard Ferdinand de la Bonninière Beaumont-Vassy a mentionné dans son « Histoire intime du Second Empire » (1874, 49 suiv.) le détail d'une autre source déjà cité en page 74 : « Un intervalle de trente pas séparait du carrosse impérial, le même qui avait servi au sacre de Napoléon Ier, voiture splendide de dorures et d'ornements, traînée par huit chevaux de robe pareille ... ». Par ailleurs, cet auteur ne montre guère d'indulgence pour Napoléon III, disant qu'il « manquait absolument de goût aux costumes » (p. 131) et que son mariage avait un « goût de théâtre ».

Jusqu'en 1900 et plus tard encore, « Le Sacre » fut considéré comme l'ancienne voiture de couronnement de Napoléon Ier ! Le portfolio d'Armand Guérinet au début du XXe siècle, « Matériaux & Documents d'Art Décoratif », contient une série de phototypies de qualité des « Carrosses & Traîneaux de Gala » du « Palais de Versailles & Musée de Cluny ». « Le Sacre » y est partout désigné comme le « Carrosse du Sacre de Napoléon Ier » (voir légende à droite). Cet avis fut aussi partagé par les spécialistes à l'étranger. Le vieux maître allemand des voitures historiques, Heinrich Kreisel, désigna en 1927 dans son ouvrage de référence « Prunkwagen und Schlitten » la berline « Le Sacre » comme la « première voiture d'apparat de l'empire » et « voiture de sacre de Napoléon Ier » ! Certes, il loua en page 121 la « qualité technique de la voiture », mais critiqua la disparition de « l'élégance légère de la fin du XVIIIe siècle ».

Bilan intermédiaire ? Depuis qu'à deux reprises, en 1966 et en 1982, Wackernagel a signalé que le corps du « Sacre » était « probablement » le gros œuvre d'une voiture de l'époque de Louis XVIII, la recherche l'a suivi. Cette hypothèse est ici confrontée à l'option tout aussi probable que le corps du « Sacre » remonte à la voiture de couronnement de Napoléon Ier.

Quel nom doit-on donc donner désormais au plus célèbre carrosse de France ? Dans presque toutes les publications récentes, la voiture est appelée « Le carrosse du sacre de Charles X ». Ce n'est pas faux. Mais ce n'est pas exact non plus. Historiquement parlant, les désignations suivantes seraient plus exactes : « Le Sacre », voiture de couronnement de Charles X, dont le corps remonte à Napoléon Ier, restaurée et transformée pour le mariage et le cortège de couronnement prévu de Napoléon III. Ou : Voiture de couronnement et de mariage de Charles X et de Napoléon III, dont le cœur date de Napoléon Ier. Ces désignations sont plutôt compliquées, à l'instar de son histoire confuse. En s'inspirant d'autres voitures de couronnement semblables, comme celles à Vienne, la formule suivante, plus courte, serait imaginable : « Le Sacre », voiture de cérémonie utilisée par trois monarques du XIXe siècle.

Zwischenbilanz zur Gleichsetzung des „Sacre“ mit dem Krönungswagen Napoléons I.

Zunächst eine Überraschung: Der Vorschlag, den Kern des „Sacre“ auf den Krönungswagen Napoléons I. zurückzuführen, ist gar nicht neu. So schrieb schon, wie bereits erwähnt, Édouard Ferdinand de la Bonninière Beaumont-Vassy in seiner „Histoire intime du Second Empire“ gleich wie in der S. 74 zitierten Schrift, dem Wagen von Prinz Jérôme sei der des Kaisers gefolgt (1874, 49f.): „Dem voraus fahrenden Wagen trennte ein Zwischenraum von 30 Schritt, demselben der Napoléon I. als Krönungswagen gedient hatte.“ Dieser Autor ging übrigens sonst nicht schonend mit Napoléon III. ins Gericht, bezeugte ihm fehlenden Geschmack in einigen Dingen wie etwa seiner Kleidung und sprach bezüglich seiner Hochzeit von einem „goût de théâtre“, also Theaterstück.

Bis um 1900 und länger hatte „Le Sacre“ als ehemaliger Krönungswagen Napoléons I. gegolten! Im von Armand Guérinet anfangs des 20. Jh. herausgegebenen Tafelwerk von „Matériaux & Documents d'Art Décoratif“ mit hochwertigen Phototypien gibt es eine Serie von Aufnahmen zu den „Carrosses & Traîneaux de Gala“ aus dem „Palais de Versailles & Musée de Cluny“. Darin wird der „Sacre“ durchweg als „Carrosse du Sacre de Napoléon Ier“ bezeichnet, wie die Bilder rechts zeigen. Diese Auffassung wurde im Ausland von Spezialisten geteilt. Der deutsche Altmeister der Erforschung historischer Wagen, Heinrich Kreisel, bezeichnete im Standardwerk von 1927 über „Prunkwagen und Schlitten“ die Berline „Le Sacre“ als „ersten Prunkwagen des Empire“ und als „Krönungswagen Kaiser Napoléons I.“! Er lobte zwar S. 121 die „technische Qualität des Wagens“, kritisiert aber die verschwundene „federleichte Eleganz des ... ausgehenden 18. Jahrhunderts“.

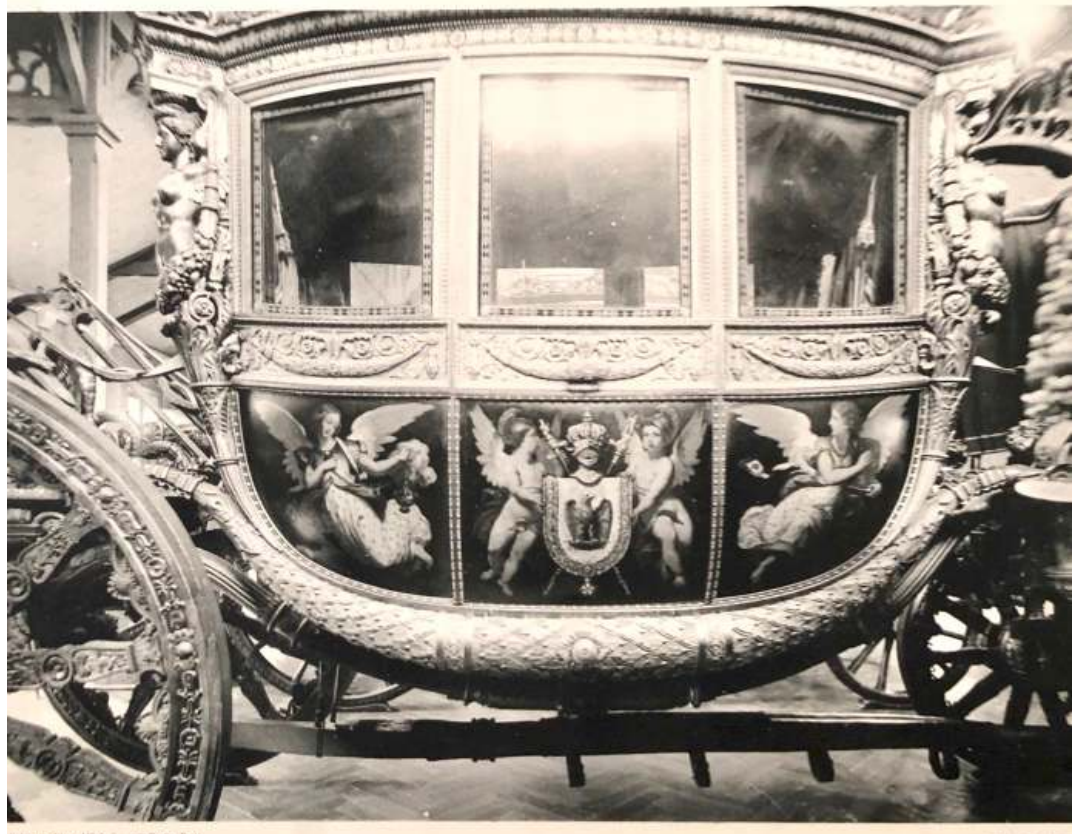
Zwischenbilanz? Seit Rudolf H. Wackernagel 1966 und derselbe wieder 1982 den Kern des „Sacre“ als „wahrscheinliche“ Option auf einen Rohbauwagen der Zeit Louis XVIII. zurückgeführt hat, folgte ihm dabei die jüngere Forschung. Hier wird diesem Vorschlag die ebenso wahrscheinliche, früher schon vertretene Option gegenübergestellt, der Kern des „Sacre“ gehe auf den Krönungswagen Napoléons I. zurück.

Wie soll man jetzt diesen berühmtesten Wagen Frankreichs benennen? In fast allen jüngeren Publikationen wird der Wagen „Le carrosse du sacre de Charles X.“ genannt. Das ist nicht falsch, aber auch nicht richtig. Historisch richtiger wären heute etwa folgende Bezeichnungen: „Le Sacre“, im Kern auf Napoléon I. zurückgehender Krönungswagen von Charles X., der für die Hochzeit und den geplanten Krönungszug von Napoléon III. restauriert und umgebaut wurde. Oder: Krönungs- und Hochzeitswagen von Charles X. und Napoléon III., im Kern aus der Zeit von Napoléon I. Solche Bezeichnungen klingen alle recht kompliziert, weil eben die Geschichte dahinter recht verwickelt ist. In Anlehnung an andere ähnliche Krönungswagen, wie solche in Wien, wäre folgende kürzere Formulierung denkbar: „Le Sacre“, Zeremonialwagen dreier französischer Monarchen des 19. Jahrhunderts.

PALAIS DE VERSAILLES

Pl. 1-2





Carrosse du Sacre de Napoléon Ier.

« Le Sacre » avait déjà été considéré par le passé comme la voiture du couronnement de Napoléon Ier, ainsi que le prouve cette planche de « Carrosses & Traîneaux de Gala » du début du XXe siècle.

„Le Sacre“ galt schon früher als Krönungswagen Napoléons I., wie diese Abbildung aus der Mappe „Carrosses & Traîneaux de Gala“ des frühen 20. Jahrhunderts belegt.

Nouveau pédigrée pour « Le Sacre »

D'après les sources écrites et imagées présentées, le nouveau pédigrée de la berline « Le Sacre » se décline ainsi :

1804/10
Corps de l'époque de Napoléon I[er]
(Carrossier Getting aîné).

1825
Transformation et construction de la voiture de couronnement de Charles X.
(Carrossier D'Aldringen).

1831
Sauvetage et mesures conservatoires sous le roi Louis-Philippe I[er].

29 janvier 1853
Apprêt rapide de la voiture nuptiale de Napoléon III avec apposition des armoiries mais sans décor sculpté en forme des anges sur l'impériale.

1853
Préparatifs complexes comme voiture de couronnement de Napoléon III (Carrossier Joachim Ehrler).

1856
« Le corps » du couple impérial lors du baptême de son fils.

Bien que cette évolution semblât compliquée, elle ne faisait guère exception au XIX[e] siècle. Pour les voitures de haut rang, réutiliser d'anciennes voitures était plutôt d'usage. Ainsi, « Le Baptême » et le célèbre char funèbre de Louis XVIII – également un joyau de la « Galerie des Carrosses » de Versailles – étaient constitués en leur corps d'anciennes berlines (voir p. 542 suiv.).

Neues „Pedigree" für „Le Sacre"

Nach den hier vorgelegten Schrift- und Bildquellen bietet sich das neue Pedigree der Berline „Le Sacre" wie folgt an:

1804/10
Kern der Zeit von Napoléon I.
(Carrossier Getting aîné).

1825
Um- und Neubau zum Krönungswagen für Charles X.
(Carrossier D'Aldringen).

1831
Rettung und konservierende Massnahmen unter König Louis-Philippe I.

29. 1. 1853
Schnelle Bereitstellung als Hochzeitswagen von Napoléon III. mit neu angebrachten Insignien, aber ohne Figuren auf dem Dach.

1853
Aufwändige Bereitstellung als Krönungswagen für Napoléon III.
(Carrossier Joachim Ehrler).

1856
„Le corps" für das kaiserliche Ehepaar anlässlich der Taufe ihres Sohnes.

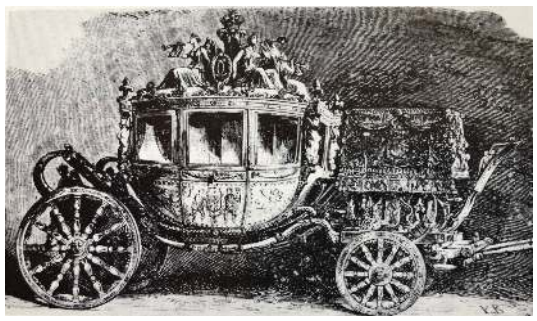
Dieser Werdegang mag kompliziert erscheinen, war aber im 19. Jahrhundert durchaus keine Ausnahme. Die Wiederverwendung älterer Wagen war gerade bei hochstehenden Fahrzeugen eher die Regel. So bestehen „Le Baptême" und der berühmte Leichenwagen für Ludwig XVIII. – auch ein Prunkstück in der „Galerie des Carrosses" von Versailles – im Kern auch aus älteren Berlinen (vgl. S. 542f.).



1
1804/10 Ancien cœur
1804/10 Älterer Kern



2
1825 Voiture de couronnement de Charles X
1825 Krönungswagen von Charles X.



3
1851 Mise au musée sous Louis Philippe Ier
1851 Musealisierung unter König Louis Philippe I.



4
1853 Voiture nuptiale de Napoléon III
1853 Hochzeitswagen von Napoléon III.



5
1853 Préparatifs pour la voiture de couronnement par Joachim Ehrler
1853 Vorbereitung zum Krönungswagen durch Joachim Ehrler



6
1856 Voiture de baptême pour le prince après d'autres transformations
1856 Taufwagen für den Prinzen nach weiteren Erneuerungen.

Le nouveau pédigrée de la berline « Le Sacre ».

Das neue Pedigree der Berline „Le Sacre“.

Le projet du cortège du couronnement

Les planifications pour le sacre du nouvel empereur avaient déjà commencé avant le mariage. Et les préparatifs concrets du cortège du couronnement furent lancés immédiatement après. Les neuf voitures de grand gala du cortège nuptial furent alors restaurées et transformées à fond. Ainsi que le document sur page 103, signé par Émile-Félix Fleury au nom du grand écuyer, l'atteste, Joachim Ehrler factura le 22 novembre 1853 la somme faramineuse de plus de 160 000 fr. pour ses travaux sur les neuf voitures. Ce montant correspondait à environ cinq voitures de gala neuves ! Aux pages suivantes, les livres de comptes relatifs au « Sacre » et au « Baptême » témoignent de la tâche effectuée sur ces voitures vieilles de plus de 30 ans. Elles furent entièrement repeintes et dorées.

« Le Sacre » fut à nouveau désigné corps du cortège. Napoléon III et Émile-Félix Fleury mandatèrent Joachim Ehrler de transformer et redonner à l'ancienne voiture une splendeur nouvelle. L'artiste-peintre Théophile Vauchelet fut chargé des nouvelles peintures. En 1853, plus de 80 000 fr. furent investis à cette fin. La voiture achevée fut entreposée en automne dans les anciens bâtiments de Monceau, en périphérie de la ville, où Fleury avait déjà placé provisoirement les voitures de grand gala au début de l'année. (Les remises du Louvre étaient encore en construction.) Certains travaux sur la voiture furent facturés directement, comme le montre un acompte du Service d'écurie du 2 juillet 1853, à savoir des « travaux de peinture des voitures destinés au sacre de S.M. » du peintre Théophile Vauchelet.

Comme d'autres journaux, « Le mémoriel d'Aix » publia le 17 novembre 1853 un article sur la nouvelle voiture de couronnement, se rapportant à des papiers de spécialistes qui l'avaient vue dans le parc de Monceau. Y étaient aussi évoquées les huit autres carrosses de grand gala, dont « Le Baptême » garni de satin de soie clair et utilisé comme seconde voiture pour le prince Jérôme et son fils. Tous devaient bientôt être transférés au Petit Trianon – « Le Sacre » avec ses roues de remplacement car ses roues principales étaient entièrement dorées. Mais la date n'était pas encore fixée.

De tels articles parurent aussi dans des organes de presse allemands, tels les « Neuesten Nachrichten aus dem Gebiete der Politik » du 18 novembre 1853 : « La cérémonie du sacre semble avoir été encore repoussée. Toutefois, la voiture de couronnement est terminée et conservée dans les bâtiments du parc de Monceau. Elle est l'œuvre d'un Allemand du nom d'Ehrler. Pour elle, 100 000 fr. bronze auraient été gaspillés. »

Mais tout arriva autrement : le pape refusa de venir à Reims ou à Paris, voulant un couronnement à Rome – ce qui ne plaisait pas à Paris. Si bien que Napoléon III ne fut jamais sacré et le cortège prévu tomba à l'eau.

Das Projekt des Krönungszuges

Im Jahre 1852, noch vor der Hochzeit, hatten in Paris die Planungen für die Krönung des neuen Kaisers begonnen. Gleich danach setzten die konkreten Vorbereitungen für den Krönungszug ein. Alle neun Grossgala-Wagen des Hochzeitszuges wurden jetzt à fonds bei Ehrler restauriert und umgerüstet. Wie das von Emile-Félix Fleury im Namen des Oberststallmeisters signierte, S. 103 abgebildete Dokument belegt, stellte Joachim Ehrler am 22. November 1853 für seine Arbeiten an den neun Wagen den hohen Betrag von über 160'000.- Goldfranken in Rechnung. Diese Summe entsprach etwa fünf neuen Galawagen! Wie viel an diesen damals über dreissig Jahre alten Wagen gearbeitet wurde, zeigen weitere Seiten aus den Rechnungsbüchern am Beispiel der Berlinen „Le Sacre" und der „Le Baptême". Sie wurden völlig neu bemalt und vergoldet.

Für den Cortège wurde als Imperialwagen wieder „Le Sacre" bestimmt. Napoléon III. und Emile-Félix Fleury beauftragten Joachim Ehrler mit dem Umbau und der Wiederherstellung des alten Wagens in neuem Glanz und den Maler Théophile Vauchelet mit neuen Malereien. 1853 wurden darin über 80'000.- Goldfranken investiert. Der fertige Wagen kam im Herbst in die alten Gebäude von Monceau, wo Emile-Félix Fleury die Grossgala-Wagen schon anfangs Jahr am Rande der damaligen Stadt vorübergehend untergebracht hatte. (Im Louvre wurde immer noch an den Remisen gebaut.) Bestimmte Arbeiten an den Wagen wurden auch direkt abgerechnet, wie etwa ein Akonto des Stallamts vom 2. Juli 1853 belegt, und zwar für „travaux de peinture des voitures destinés au sacre de S.M." durch den Maler Théophile Vauchelet.

„Le mémoriel d'Aix" publizierte am 17. November 1853, wie andere Zeitungen auch, einen Bericht über den neuen Krönungswagen und beriefen sich dabei auf Artikel von Spezialisten, die im Park von Monceau diesen selber gesehen hatten. Darin werden auch die übrigen acht Grossgala-Wagen erwähnt, darunter als zweiter Wagen der mit hellem Seidensatin ausgeschlagene Wagen „Le Baptême" für den Prinzen Jérôme und dessen Sohn. All diese Wagen würden demnächst zum Petit Trianon gefahren, der „Sacre" mit seinem zweiten Satz Räder, weil der erste ganz vergoldet war. Der genaue Termin sei aber noch offen.

Solche und ähnliche Meldungen erschienen auch in deutschen Organen, wie etwa den „Neuesten Nachrichten aus dem Gebiete der Politik" vom 18. 11. 1853:

„Die Krönungsfeier scheint wieder aufgeschoben zu seyn. Doch ist der Krönungswagen fertig und wird in den Gebäuden des Parks von Monceau aufbewahrt. Er ist das Werk eines Deutschen Namens Ehrler, und es sollen bloss 100'000 Fr. Bronze daran verschwendet seyn."

Es kam aber ganz anders: Der Papst weigerte sich schliesslich nach Reims oder Paris zu kommen, die Krönung hätte in Rom stattfinden müssen, was Paris wieder nicht behagte. In der Folge wurde Napoléon III. nie gekrönt, der vorgesehene Cortège fiel ins Wasser.



L’escalier de droite du marchepied du « Sacre ». Ce travail raffiné de serrurerie remonte vraisemblablement à l’époque de Napoléon Ier (voir annexe p. 536). La moquette, tissée aux mesures exactes, pourrait aussi remonter à cette époque. Un texte contemporain décrivit la construction ainsi : « Il se replie sur lui-même par sept plis et rentre dans le double fond de la caisse en glissant sur une coulisse comme un tiroir de meuble. »

Die ausgeklappte Schubladentreppe des „Sacre“ auf der rechten Seite. Die ausgeklügelte Schlosserarbeit dürfte auf die Zeit Napoléons I. zurückgehen (siehe dazu den Nachtrag S. 536). Dasselbe könnte sogar für die Teppichbelege gelten, die höchst aufwändig auf Mass gewebt sind. (Kein Tritt ist gleich gross wie der andere.) In einem zeitgenössischen Bericht wurde die Konstruktion so beschrieben (vgl. S. 66): „Dessen sieben Arme lassen sich zusammenfalten und wie eine Schublade in den doppelten Boden des Kastens einschieben.“

Deux projets pour la voiture du couronnement de Napoléon III

En juillet 1853, le Service d'écurie régla des dessins au célèbre « architecte en équipages » parisien A. Guillon, à l'époque concepteur de voitures reconnu et éditeur depuis 1849 de la revue « Mercure universel » avec des dessins de voitures et autres albums. La planche en bas, probablement créée alors, est conservée à Compiègne. C'est une étude pour la transformation du « Sacre » (ou pour la construction d'une berline similaire). Les proportions générales et certains détails tels les têtes de lion sur les moyeux y sont repris, tout comme le dessous de caisse avec le tore et le marchepied à tiroir. La voiture est d'autre part de style baroque, qui ne semble pas avoir plu ni à l'empereur ni à Émile-Félix Fleury.

A. Guillon ajouta quatre lanternes à la caisse. On notera les quatre initiales LN sur le dôme, probablement pour Louis Napoléon. Cela pourrait indiquer que l'ébauche avait été réalisée avant le mariage ; il aurait autrement choisi les initiales NE – comme le fit Ehrler. Par ailleurs, il n'était pas insolite que les prestations de tiers soient honorées tardivement par le Service d'écurie.

Ce dessin est passionnant pour diverses raisons :

− il prouve qu'en été 1853, Émile-Félix Fleury et l'empereur lui-même ne s'étaient pas encore fixés sur la transformation de la voiture du couronnement.

− il faut noter la suspension proposée par A. Guillon, ressorts en C superposés à des ressorts en pincettes. Cette variante aurait concordé à la technique des années 1850. De fait, quasiment toutes les voitures de gala neuves de l'époque furent équipées de huit ressorts (ressorts à pincette sous ressorts en C).

D'autres recherches ont permis de retrouver une autre ébauche (p. 101) pour la nouvelle voiture de couronnement, cette fois des Bail Jeunes Frères à Paris. Ici aussi, des ressorts en C superposés à des ressorts à pincettes furent proposés pour le train. En revanche, le décor de sculptures y est encore plus riche que celui de Guillon.

Les deux dessins soulignent surtout une chose : Les travaux réalisés par Joachim Ehrler furent une transformation nettement moins radicale de la voiture existante, donc une adaptation à la nouvelle époque plus conservatrice et plus réservée de l'ancienne substance.

Zwei Projekte für den Krönungswagen Napoléons III.

Im Juli 1853 bezahlte das Oberststallamt Wagenzeichnungen des bekannten Pariser „architecte en équipages" A. Guillon. Dieser war damals ein angesehener Wagenentwerfer, der seit 1849 auch die Zeitschrift „Mercure univerel" mit Wagenzeichnungen und Wagenalben herausgab. In Compiègne wird die Zeichnung untern rechts aufbewahrt, die offenbar damals entstand. Es ist eine Studie zum Umbau des „Sacre" (oder allenfalls dem Neubau eines dieser Berline ähnlichen Wagens). Übernommen wurden die Gesamtproportionen sowie Details wie die Löwenköpfe auf den Radnaben. Auch die Unterseite des Kastens mit dem Wulst und dem darin eingebauten Schubladentritt wurde mit berücksichtigt. Sonst ist der Wagenentwurf im neubarocken Stil gehalten, der offenbar beim Kaiser und Emil-Félix Fleury kein Gefallen fand.

A. Guillon fügte dem Kasten vier Laternen zu. Bemerkenswert sind die vier Initialen „LN" auf dem Kastendach, offenbar für Louis Napoléon. Das könnte dafür sprechen, dass der Entwurf schon vor der Hochzeit ausgeführt wurde, sonst hätte er wohl auch – wie Ehrler – die Initialen „N" und „E" gewählt. Es kam übrigens öfters vor, dass das Oberststallamt Leistungen von Dritten recht spät honorierte.

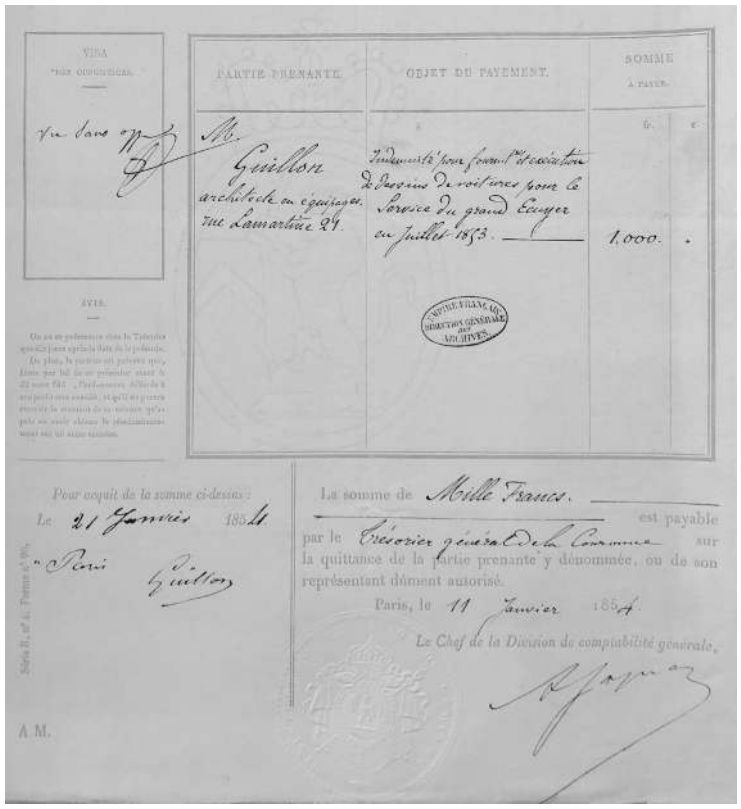
Diese Zeichnung ist aus den folgenden Gründen interessant:

- Sie belegt, dass noch im Sommer 1853 von Emile-Félix Fleury und wohl auch vom Kaiser selbst noch recht offen mit der Art des Umbaus des Krönungswagens umgegangen wurde.

- Bemerkenswert ist die von Guillon vorgeschlagene Federung, C-Federn über Druckfedern. Damit hätte diese Variante der Technik der Zeit um 1850 deutlich besser entsprochen. Denn fast alle neuen Gala-Wagen wurden damals mit acht Federn realisiert (C-Federn über Druckfedern).

Weitere Recherchen führten zu einem weiteren, S. 101 abgebildeten Entwurf für den neuen Krönungswagen, diesmal der Bail Jeunes Frères in Paris. Auch hier wurden für die Gestelle C-Federn über Druckfedern vorgeschlagen. Der Skulpturenschmuck fiel hier noch reicher aus als bei Guillon.

Beide Zeichnungen zeigen vor allem eines: Die von Joachim Ehrler schliesslich realisierte Lösung war im Vergleich zu diesen Vorschlägen ein wenig weitgehender Umbau des bestehenden Wagens. Anders gesagt: eine konservativere, die alte Substanz schonende Anpassung an die neue Zeit.



VISA
POUR ORDONNANCE.

Vu bon à payer
M. Guillon
architecte en équipages.
rue Lamartine 24.

PARTIE PRENANTE. | OBJET DU PAYEMENT. | SOMME A PAYER. (f. c.)

Fait remettre pour former l'évaluation de Dessins de voitures pour le Service du grand Ecuyer en juillet 1853. — 1.000. .

AVIS.

On ne se présentera chez le Trésorier que six jours après la date de la présente.
De plus, le porteur est prévenu que, dans un délai de six mois, il aura à justifier que la somme ci-dessus a été employée à l'objet pour lequel elle a été ordonnancée.

Pour acquit de la somme ci-dessus :
Le 21 Janvier 1854
à Paris
Guillon

La somme de Mille Francs.
est payable par le Trésorier général de la Couronne sur la quittance de la partie prenante y dénommée, ou de son représentant dûment autorisé.
Paris, le 11 Janvier 1854.
Le Chef de la Division de comptabilité générale,

A. M.

Projet du célèbre « architecte en équipages » pour la transformation du « Sacre » (1853) et note d'ordonnance du Service d'écurie pour l'« exécution de dessins de voitures » par A. Guillon.

Projekt des bekannten „architecte en équipages“ A. Guillon von 1853 für den Umbau der „Sacre“ und darüber Rechnungseintrag des Marstallamtes für „exécution de dessins de voitures“ durch A. Guillon.

1853 : nouveaux chevaux, harnais, livrées et accessoires pour préparer le cortège du sacre

La voiture n'était pas la seule chose à régler pour le cortège. Il fallait acheter des chevaux, s'occuper de harnais adéquats et rhabiller le personnel (voir aussi p. 514 et 515).

Dès 1852, le premier écuyer se porta acquéreur de huit chevaux isabelle et trois chevaux supplémentaires pour la voiture du sacre. Mais comme ils étaient de stature moyenne, « Le mémoriel d'Aix » nota le 17 novembre 1953 : « Aussi n'est-ce pas là un des moindre motifs qui ont engagé à se défaire des onze chevaux isabelle achetés à grand prix l'année dernière en Allemagne et en Hongrie. » (Cette péripétie indiquerait-elle qu'une autre voiture plus légère avait été d'abord prévue pour l'empereur ?).

Les chevaux isabelle sont aussi évoqués dans le livre paru en 1854 « Le sport à Paris » d'Eugène Chapus (p. 143). Le poids du « Sacre » après la « métamorphose » effectuée par Ehrler pour le couronnement y est évalué à « treize mille livres », soit 6370 kg (1 livre = 490 kg), ce qui correspond à peu près à la valeur rapportée en page 74.

C'est pourquoi on en revint au cours de 1853 aux « huit chevaux bais entre les plus beaux des écuries impériales ». On n'était donc pas parvenu à se procurer un attelage de chevaux clairs comme celui de Napoléon I^{er}.

Il fallut aussi acquérir des chevaux pour les autres attelages et pour les cavaliers qui les accompagnaient. Plusieurs furent donc achetés en mars 1853 pour la somme de 125 700 fr. au marchand de chevaux parisien Bénédic & Bernheim. Deux d'entre eux, particulièrement chers, coûtèrent respectivement 14 600 et 9700 fr. En été 1853, d'autres encore furent achetés à divers marchands à Paris et ailleurs en France, comme à Saumur ou Chinon – chacun au prix d'environ 2000 fr. Les fins chevaux anglais, que préféraient Napoléon III et Fleury, étaient systématiquement beaucoup plus chers, environ 6000 fr. par animal. Des marchands londoniens comme John Anderson ou Philipps devinrent des fournisseurs réguliers, et un marchand bruxellois reçut 14 600 fr. pour une livraison (p. 509). Les ordonnances de paiement ci-contre, conservées aux Archives Nationales, en témoignent (surtout O/5/805).

Le nouvel équipement du personnel engloutit aussi des sommes considérables. Notamment les « Équipements de Postillons », commandés chez le tailleur Babin et les culottes de cuir commandées aux Frères Spiegelhalter. Pas moins de 18 395 fr. furent versés au bottier Ville pour les chaussures du personnel.

1853: Neue Pferde, Geschirre, Livreen und Accessoires für die Vorbereitung des Krönungszuges

Mit den Wagen allein war es für den Krönungszug nicht getan. Für den glanzvollen Cortège waren auch neue Pferde zu beschaffen, für die entsprechenden Geschirre zu sorgen und das Personal neu einzukleiden (siehe auch S. 514f.).

Bereits 1852 waren vom Stallmeisteramt acht isabellfarbene Pferde samt dreier Zusatzpferde für den Krönungswagen in Deutschland und Ungarn eingekauft worden (Zitat und Wortlaut links). Diese waren aber von mittlerer Statur und erwiesen sich schliesslich als zu unpassend für den schweren Wagen. (Könnte aus dieser Geschichte abgeleitet werden, dass zunächst ein leichterer Wagen für den Kaiser vorgesehen war?)

Die gleiche Erwähnung der Isabellen findet sich auch im 1854 erschienen Buch „Le sport à Paris" von Eugène Chapus (S. 143). Dort wird das Gewicht des „Sacre" nach der durch Ehrler erfolgten „métamorphose" des Wagens im Hinblick auf die Krönung auf „treize mille livres", also (1 livre = 490 kg) 6'370 kg angegeben, was etwa dem S. 74 referierten Wert entspricht.

Jedenfalls besann man sich im Laufe des Jahres 1853 als Achterzug vor der „Sacre" auf die acht schönsten Braunen aus dem kaiserlichen Marstall und schaffte es damit nicht, ein Gespann heller Pferde, wie damals bei Napoléon I., einzusetzen.

Auch für die übrigen Gespanne und die sie begleitenden Reiter mussten neue Pferde angeschafft werden. Dementsprechend wurden bei den Pariser Pferdehändlern Bénédic & Bernheim im März 1853 gleich einige Pferde zusammen für 125'700.- gekauft! Zwei besonders teure davon kosteten 14'600.- und 9'700.- Im Sommer 1853 wurden von weiteren Händlern in Paris und auch anderswo in Frankreich, wie in Saumur oder Chinon, weitere Pferde erworben. Sie kosten in der Regel um die 2'000.- pro Stück. Die von Napoléon III. und Emile-Félix Fleury bevorzugten feinen englischen Pferde waren stets deutlich teurer, sie kosteten um die 6'000.- pro Pferd. Lieferanten waren wiederholt Londoner Händler wie John Anderson oder Philipps (S. 509). Auch ein Händler in Brüssel erhielt 14'600.- für eine Lieferung. All dies lässt sich wie das Folgende aus den in den Archives Nationales aufbewahrten Zahlungsbelegen entnehmen (vor allem O/5/805).

Erhebliche Summen verschlang die neue Ausrüstung des Personals. So wurden etwa die „Equipements de Postillon" beim Tailleur Babin bestellt und Lederhosen bei den Gebrüdern Spiegelhalter eingekauft. Allein für neue Schuhe der Bediensteten mussten dem Schuhhersteller Ville sage und schreibe 18'395.- bezahlt werden.



Deuxième ébauche datant de 1853 pour la nouvelle voiture de sacre de Napoléon III. Le dessin est signé en bas à droite par E. Thouet et la carrosserie Bail Jeunes Frères à Paris. Est proposé ici un carrosse se rapportant à l'historicisme en vogue, à l'instar de l'ébauche d'A. Guillon p. 99. Les huit caryatides rappellent le style de la Renaissance.

Zweiter, offenbar 1853 ausgeführter Entwurf für den neuen Krönungswagen von Napoleon III. Die Zeichnung ist rechts unten signiert mit E. Thouet und der Carrosserie Bail Jeunes Frères in Paris. Wie beim S. 99 abgebildeten Entwurf von A. Guillon wird hier eine Aufmachung im Stil des Historismus vorgeschlagen. Die acht das Dach tragenden Karyatiden erinnern an den Stil der Renaissance.

Les préparatifs sur la voiture du couronnement

En France, durant l'année 1853, on continua de s'affairer aux préparatifs du couronnement. La revue « L'ami de la religion : journal ecclésiastique, politique et littéraire » publia le récit suivant sur la voiture de sacre prévue (tome 162, 1853) :

« Le char qui doit porter l'Empereur et l'Impératrice le jour de leur sacre est fait. Il est logé dans les bâtiments du parc de Monceau, au faubourg du Roule. C'est l'œuvre du carrossier Ehrler. Il est tout à jour, et sur les panneaux sont peintes avec un art infini les armes de l'empire et des figures allégoriques. Sauf ces panneaux, le char est tout or. Les moyeux des roues sont terminés par des têtes de lions d'or. Il est entré dans le carrosse impérial pour 100 000 fr. de bronze. Il pèse 16 milliers. Il est fait pour être traîné par huit chevaux blancs qui seront magnifiquement caparaçonnés. Huit autres grands équipages artistement décorés accompagnent le char impérial. Ils porteront les princes et princesses et les grands dignitaires de l'empire. Ces équipages vont partir pour Trianon en attendant les ordres de l'Empereur sur l'époque de la cérémonie. »

Signés par Ehrler, le nouvel équipement et la transformation en profondeur de la lourde berline entièrement dorée en 1853 firent qu'on la perçut comme une nouvelle voiture – avec de nouveaux panneaux peints à la mode du Second Empire, les emblèmes du Second Empire et la couronne impériale sur la galerie. Le coût de ces travaux sur le carrosse équivalut à celui de deux nouvelles berlines de gala de l'époque ; un rapport qui montre le grand nombre de modifications apportées. Rudolf H. Wackernagel, le plus grand connaisseur des voitures de sacre françaises, disait dès 1966 à ce propos : « La voiture – déjà sobrement appelée le Sacre avant 1851 – représente l'état original dans ses éléments de construction et sa technique. »

Le sens artistique d'Ehrler l'incita à conserver les anciens panneaux peints de l'époque de Charles X et détaillés par Ludovic Mathiez (Roulez carrosses ! 2012, 204 suiv.). Ehrler déposa également soigneusement d'autres pièces non réutilisées. Il est possible qu'elles existent encore et réapparaissent un jour. De fait, des panneaux de la voiture de Napoléon III, vraisemblablement issus des stocks d'Ehrler, ont été récemment mis aux enchères (p. 445).

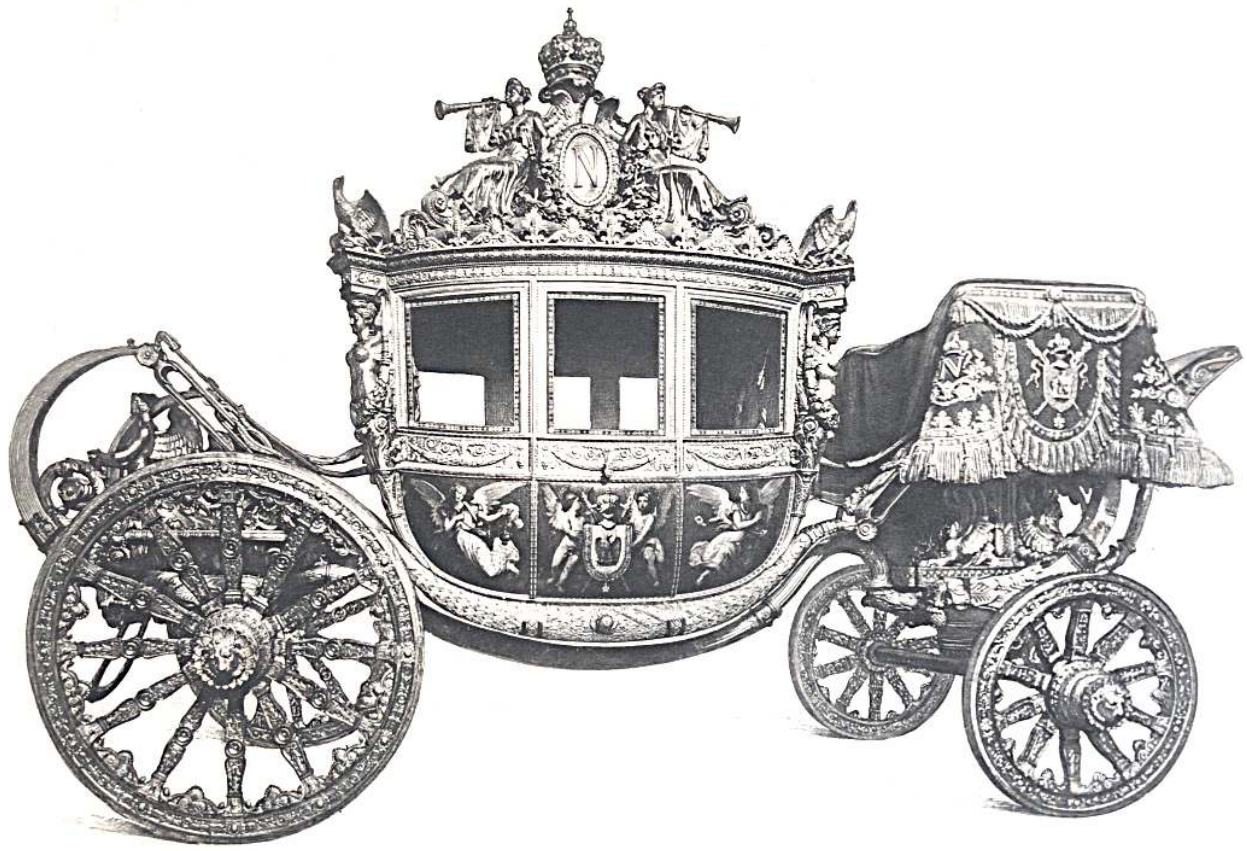
Die Vorbereitungen am Krönungswagen

In Frankreich nahm man im Verlaufe des Jahres 1853 weiter regen Anteil an den Vorbereitungen der Krönungsfeier. So erschien in der Zeitschrift „L'ami de la religion: journal ecclésiastique, politique et littéraire" von 1853 folgender Bericht zum vorgesehenen Krönungswagen (französischer Wortlaut links):

„Der Wagen, der den Kaiser und die Kaiserin für ihre Krönung benützen werden, ist fertig. Er steht in Gebäuden des Monceau-Parks. Er ist das Werk des Wagenbauers Ehrler. Er ist ringsum verglast und auf den Paneelen sind sehr kunstvolle die Wappen des Kaiserreichs und allegorische Figuren aufgemalt. Ausser den Paneelen ist der Wagen ganz vergoldet. Den Naben der Räder sind Löwenköpfe aufgesetzt. In den kaiserlichen Wagen wurden allein für die Bronzen 100'000 Goldfranken investiert. Das Gewicht beträgt 16'000 Pfund. Als Pferde sind acht Schimmel vorgesehen. Acht weitere Vollgala-Equipagen sollen den Zug begleiten. Sie werden die Prinzen, Prinzessinnen und andere Würdenträger des Kaiserreichs aufnehmen. Diese Equipagen werden dann von Trianon abgezogen, sobald die entsprechenden Befehle des Kaisers eintreffen."

Die schwere, ganz vergoldete Berline wurde 1853 von Ehrler so aufwändig umgebaut und neu ausgestattet, dass man sie damals, wie das Zitat zeigt, als neuen Wagen verstand. Dazu gehörten die schon mehrfach erwähnten, im Geschmack des Second Empire bemalten Paneele, die Embleme des Zweiten Kaiserreichs und auf dem Dach die Kaiserkrone. Die Eingriffe in den Wagen entsprachen dem damaligen Wert von zwei neuen Gala-Berlinen. Diese Relation zeigt, wie viel an diesem Wagen verändert wurde. Rudolf H. Wackernagel, der beste Kenner der französischen Krönungswagen, sagte schon 1966 zu dieser Berline: „Der Wagen – schon vor 1851 schlicht Le Sacre genannt – repräsentiert nur mehr in seinen Bauelementen und seiner technischen Konstruktion den Originalzustand."

Dank dem Kunstverständnis des Carrossier Ehrler haben sich übrigens die alten bemalten Paneele aus der Zeit von Charles X. erhalten, die Ludovic Mathiez eingehend beschrieben hat (Roulez carrosses! 2012, 204ff.). Ehrler deponierte auch andere, nicht wiederverwendete Teile des Wagens sorgsam auf. Sie könnten noch erhalten sein und irgendwann wieder auftauchen. Erst jüngst kamen Paneele von Wagen Napoléons III. zur Versteigerung, die offenbar aus den Lagerbeständen von Ehrler stammten (S. 445).



NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS DES PARTIES PRENANTES.	NATURE DES DÉPENSES.	SOMMES À PAYER.	OBSERVATIONS.
		Sacre de L'Empereur		
	Roduwart	Sf Mémoire Sellerie	72,740 ...	
	Imbaut	Sf " Brodeur	980. ...	
	Vauchelet	Sf " Peintre	7.050. ...	
	Ehrler	Sf " Voitures	160,970. ...	

EMPIRE FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.

La berline « Le Sacre », le carrosse d'État le plus célèbre de France.
En haut : apparence vers 1900. Faverot de Kerbrech écrivit en 1903 en légende de cette photo : « restaurée en 1854 ».
En bas : récapitulatif des coûts de 1853 pour le « sacre de l'Empereur », c.-à-d. la cérémonie de couronnement prévue pour l'empereur, dans les registres comptables de la cour à Paris. Ehrler reçut pour ses travaux sur diverses voitures le montant de loin le plus élevé, à savoir 160 970 fr. Le second plus haut montant fut dépensé pour les harnais de Roduwart. L'artiste-peintre Théophile Vauchelet toucha 7050 fr. pour les huit panneaux de caisse et l'Atelier de Broderie Imbault 980 fr. pour des broderies et passementeries.

Die Berline „Le Sacre", der berühmteste Staatswagen Frankreichs.
Oben: Zustand um 1900. Zu dieser Fotografie schrieb Faverot de Kerbrech 1903 in die Legende: „Restaurée en 1854".
Unten: Kostenzusammenstellung von 1853 für den „sacre de l'Empereur", also die geplante Krönungsfeier für den Kaiser in den Rechnungsbüchern des Hofes in Paris. Ehrler erhielt für seine Arbeiten an verschiedenen Wagen die mit Abstand grösste Summe, nämlich 160'970.-. Die zweitgrösste Summe machten die Geschirre von Roduwart aus. Der Kunstmaler Théophile Vauchelet erhielt 7'050.- für die Bemalung der acht Paneele am Kasten und das Atelier de Broderie Imbault 980.- für Stickereien und Posamenten.

Quelles furent les pièces de la voiture de grand gala « Le Sacre » modifiées ou fabriquées en 1853 ?

Jusqu'à aujourd'hui, l'ampleur de la transformation du « Sacre » dans les années 1850 n'a jamais été décrite précisément. La raison et la date des interventions indiquées dans de nombreuses publications plus récentes sont de plus erronées. Cela va de pair avec la tendance qu'a la recherche depuis les années 1950 à voir en cette voiture celle de l'époque de Charles X et de circonscrire les interventions du Second Empire aux nouvelles peintures et à l'adaptation aux symboles impériaux. Et ce, bien qu'il y ait suffisamment de sources indiquant quelles ont été les interventions majeures. De fait, « Le mémoriel d'Aix », par ailleurs positif, mentionna le 17 novembre 1853 les « changements et améliorations » apportés par Joachim Ehrler, qui ne seraient ni négligeables ni « méconnaissables » – avec notamment le nouvel aigle sous le siège du cocher : un « aigle victorieux [qui] ouvre ses ailes ». Cette information également publiée dans d'autres revues se rapporte à un texte du témoin oculaire Georges Guenot dans la Revue des Beaux-Arts.

L'étude des changements et ajouts sur « Le Sacre » à l'époque de Napoléon III montre d'abord qu'après Louis-Philippe Ier, trois interventions eurent lieu sur le carrosse : une petite pour le préparer comme voiture nuptiale en janvier 1853, une d'envergure globale entre février et novembre 1853 pour la voiture du sacre prévu et une troisième pour la voiture de baptême du prince.

Les opérations les plus importantes durèrent des mois en 1853, en majorité réalisées dans les ateliers de Joachim Ehrler. Elles sont fort heureusement les mieux documentées. En effet, pour pouvoir facturer ses travaux, Ehrler fournit au Service d'écurie un procès-verbal de quatre pages qui existe encore aujourd'hui (AN O/5/803, p. 521 et 522). L'été 1853, la voiture fut d'abord entièrement désassemblée, y compris « démonté le trophée du dôme, la galerie, les caryatides & autres ornements ». Même chose pour l'avant-train qui fut renforcé par de nouvelles pièces en fer. Un nouveau bandage fut posé sur les roues et 52 « rosaces » en bois sculpté et doré furent appliquées. Les nombreuses anciennes pièces de bronze engendrèrent un travail d'envergure : « Déposé tous les bronzes du train & de la caisse. Remis le tout complètement à neuf & reposé en place, y compris les 200 ornements des roues. » Pour Ehrler, « remis à neuf » n'impliquait généralement pas la fabrication d'une nouvelle pièce, mais l'épluchage jusqu'au métal des anciennes, leur nettoyage, l'ajustement et la redorure. Cela coûta 9500 fr. Les pièces les plus abîmées furent probablement remplacées par des nouvelles – le type de fabrication et la fixation des manchettes sur la flèche pour la courroie de guindage semblent confirmer cette hypothèse (p. 67 et 83).

Les panneaux en bronze de la caisse furent débarrassés de leur ancienne couleur, polis puis « redoré[s] au mercure », donc dorés au feu, pour 2800 fr. Ces panneaux semblent avoir été ceux des portières que l'on avait adaptées provisoirement pour le mariage, et non ceux datant de Charles X – ces derniers ont pu être conservés car démontés auparavant par Ehrler.

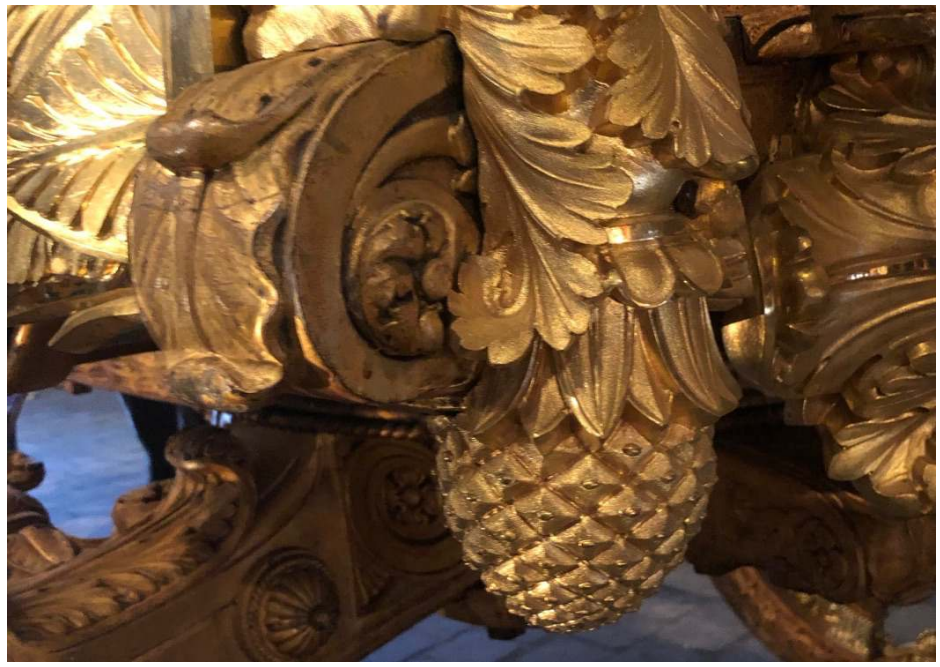
Welche Teile des Grossgala-Wagens „Le Sacre" wurden 1853 verändert oder neu erstellt?

Das Ausmass des Umbaus der Berline „Le Sacre" in den 1850er Jahren ist bis heute noch nie präzis beschrieben worden. Auch wird der Anlass und das Datum der Interventionen in vielen neueren Publikationen falsch angegeben. Das hängt mit der Tendenz der Forschung seit circa 1950 zusammen, im Wagen vor allem den aus der Zeit von Charles X. zu sehen und die Eingriffe des Second Empire auf die Nennung der neuen Malereien und der angepassten kaiserlichen Symbole zu beschränken. Dies obwohl es genügend Quellen gibt, welche die wesentlichen Eingriffe nennen. Dazu gehörte „Le mémoriel d'Aix" am 17. November 1853: Die von Joachim Ehrler vorgenommenen Änderungen und Verbesserungen seien nicht zu übersehen. Unter dem Kutschbock wird etwa der neue Adler beschrieben, der seine Schwingen öffne. Diese, auch in anderen Zeitschriften publizierte Meldung geht zurück auf einen Bericht des Augenzeugen Georges Guenot in der Revue des Beaux-Arts.

Die Erforschung der Veränderungen der Zeit Napoléons III. an der „Sacre" ergibt, dass es nach der Zeit Louis-Philippes I. an dieser drei Interventionen gegeben hat, eine kleinere zur Vorbereitung als Hochzeitswagen im Januar 1853, eine umfassende zwischen Februar und November 1853 als geplanter Krönungswagen und eine dritte 1856 als Taufwagen des Prinzen.

Die grössten Eingriffe erfolgten über Monate im Jahr 1853, ausgeführt vor allem in den Ateliers von Joachim Ehrler. Sie sind glücklicherweise am besten dokumentiert. Denn für die Rechnungsstellung seiner Arbeiten lieferte er dem Oberststallamt ein vierseitiges Protokoll ab, das sich erhalten hat (AN O/5/803, hier S. 521f. abgebildet). Im Sommer 1853 wurde zunächst der ganze Wagen samt dem Dachaufbau zerlegt. Dasselbe geschah mit dem Vordergestell, das mit neuen Eisenteilen versehen und damit verstärkt wurde. Den Rädern wurden neue Reifen aufgezogen und 52 „rosace" aus geschnitzten und vergoldetem Holz eingesetzt. Ein grosser Posten war die Behandlung vieler alter Bronzeteile („Déposé tous les bronzes du train & de la caisse. Remis le tout complétement à neuf & reposé en place, y compris les 200 ornements des roues ..."). Unter „remis à neuf" verstand Ehrler in der Regel nicht die Neuanfertigung, sondern das Herunterputzen der alten Teile bis aufs Metall, das Reinigen, Richten und die neue Vergoldung. Das kostete immerhin 9'500.-. Bei gewissen Teilen, die stark beansprucht wurden, ist auch eine Neuanfertigung denkbar. Das scheint etwa bei den Langbaum-Manschetten für die Schwangriemen denkbar (zumindest der seitlichen Blätter, die 1825 noch nicht vorhanden waren: Bilder S. 67 und 83).

Die bestehenden Bronze-Paneele des Kastens wurden von der alten Farbe befreit, poliert und „redoré au mercure", also feuervergoldet. Das kostete 2'800.-. Bei diesen Paneelen muss es sich demnach um die der Türen gehandelt haben, die man vorübergehend für die Hochzeit angepasst hatte und nicht die aus der Zeit Charles X. Denn diese sind erhalten, weil sie – wie erwähnt – von Ehrler vorher schon demontiert und sichergestellt worden waren.







« Le Sacre » : détail des sculptures sur l’avant-train. Une partie des ferrures en bronze sur les roues a été fabriquée et d’anciennes furent redorées en 1853. Le second jeu de roues, plus simples d’exécution, a été conservé et utilisé selon la planche en page 72 pour le cortège nuptial en 1853.

„Le Sacre“: Detail der Schnitzereien am Vordergestell. Die Bronzebeschläge an den Rädern wurden 1853 teilweise neu gefertigt und alte neu vergoldet. Der zweite Satz Räder in einfacher Ausführung hat sich erhalten, er wurde nach der Darstellung von S. 72 für den Hochzeitszug von 1853 verwendet.

La somme de 2500 fr. fut versée pour « regarni[r] tout l'intérieur » de la caisse, exception faite des décors dorés du pavillon, les couronnes royales et les lys, qui furent cachés par d'abondantes broderies – « de manière à couvrir les anciens ornements ». Un nouveau « rond du milieu » fut confectionné en « velours neuf soie ». Cette applique affichait le grand N avec la couronne de l'aigle dans un tore de laurier en broderie d'or. L'agencement ressemblait manifestement à l'aspect actuel (voir p. 69). Toutefois, on ne voit pas aujourd'hui de couture autour du rond central. Si bien que le pavillon actuel remonte plutôt à 1856, donc à la préparation comme voiture de baptême.

En 1853, on réutilisa aussi quelque chose d'ancien pour la garniture de l'intérieur.

La nouvelle parure de la planche des valets de pied « en tresse plate soie et or » coûta avec d'autres textiles 2550 fr. On fabriqua de nouvelles soupentes pour la caisse, qui furent recouvertes de maroquin rouge comme les harnais. Les travaux de sellerie sur la voiture furent tout aussi importants que les autres interventions ; pour ce, les ateliers d'Ehrler disposaient assurément d'artisans d'exception. Le plus grand investissement fut la nouvelle housse, confectionnée entièrement en velours de soie pour 1200 fr. Les broderies qui la parent coûtèrent plus de 20 000 fr., auxquels vinrent s'ajouter 10 000 fr. de « passementerie » et « ornementation ».

Les matières premières provenaient apparemment d'Imbault (p. 103). La housse a donc coûté au total plus de 30 000 fr., plus d'un tiers des frais de restauration pour toute la voiture. Pourtant, ici aussi, d'anciens éléments furent réutilisés comme les « franges » et surtout les glands au nombre de 53. Ehrler utilisa, ici aussi, l'expression « nettoyé et remis à neuf » pour décrire le travail de rafraîchissement qui fut particulièrement complexe à cause du grand nombre de pièces en fils de métal, principalement d'argent et d'or. « 10 cocardes tout or, semblables à celles des harnais » se retrouvaient sur la housse. Ehrler savait donc quels harnais étaient prévus pour quelle voiture ! Le terme de « tout or » implique ici entremêlé de fils d'or véritable.

Le vieux dôme du « Sacre » fut fortement modifié. Avec l'ajout de six grands N – à la place des anciens symboles royaux –, quatre sur les drapeaux des trompettes des anges et deux sur les grands écussons latéraux. Après la fabrication de deux modèles d'essai, une nouvelle couronne en bois sculpté fut finalement livrée. Elle était apparemment plus grande que l'ancienne couronne royale, ce qui obligea de rallonger la barre de fer qui la soutenait. Vinrent s'y ajouter de nouvelles sculptures sur bois « d'après dessin ».

Das Innere des Kastens wurde 1853 für 2'500.-. neu garniert, mit einer Ausnahme: Am Dachhimmel („pavillon") wurden die bestehenden Golddekors derart überstickt, dass die alten Königskronen und Lilien nicht mehr sichtbar waren („de manières à couvrir les anciens ornements"). Der „rond du milieu" wurde aus „velours neuf soie" neu angefertigt und eingesetzt. Dieser Einsatz zeigte in Goldstickerei in einem Lorbeerkranz das grosse "N" mit der krönenden Adlerkrone. Diese Gestaltung ähnelte offenbar dem heutigen Zustand, wie er S. 69 abgebildet ist. Aber heute sind keine Nähte um das mittlere Rund sichtbar. Demnach geht der heute erhaltene Dachhimmel eher auf das Jahr 1856 zurück, also auf die Vorbereitung als Taufwagen.

Bei der Garnierung des Inneren wurde 1853 auch anderes Altes wiederverwendet.

Die neue Ausstaffierung der Lakaibrücke „en tresse platte soie et or" kostete mit anderen neuen textilen Teilen 2'550.- Auch die Trageriemen des Kastens wurden neu hergestellt und wie die Geschirre mit rotem Maroquin überzogen. Die Sattler-Arbeiten am Wagen waren ebenso erheblich wie die übrigen Eingriffe; dazu müssen in den Werkstätten Ehrler hervorragende Mitarbeiter zur Verfügung gestanden haben. Die grösste Investition war die neue Bockdecke. Sie wurde mit Seidenvelours komplett neu für 1'200.- überzogen. Die Stickereien darauf kosteten dann über 20'000.-. Die „passementerie" und „ornemantation" daran kamen auf nochmals 10'000.- zu stehen.

Die Rohmaterialen dazu stammten offenbar von Imbault (S. 103). Die ganze Housse kam schliesslich auf über 30'000.- zu stehen, mehr als ein Drittel der Renovationskosten für den ganzen Wagen. Dabei wurden auch hier alte Teile wieder angesetzt, nämlich neben den „franges" vor allem die Quasten, 53 an der Zahl. Dafür verwendete Ehrler für die Auffrischung wieder den Ausdruck „nettoyé & remis à neuf". Weil viele Teile an der Bockdecke aus Metallfäden, vor allem Silber und Gold, bestanden, war die Auffrischung sehr aufwändig. Zur Bockdecke gehörten „10 cocardes tout or, semblables à celles des harnais". Ehrler wusste also, welche Geschirre zum Wagen vorgesehen waren! Der Begriff „tout or" ist hier als mit echten Goldfäden durchwirkt zu verstehen.

Der alte Dachaufbau des „Sacre" wurde stark verändert. Dazu gehörten – anstelle der alten königlichen Symbole – sechs grosse „N", vier auf den Fahnen der Posaunen der Engel und zwei auf den grossen Seitenschildern („écussons et les drapeaux"). Nach Anfertigungen von zwei Probe-Modellen wurde schliesslich eine neue Krone aus geschnitztem Holz geliefert. Diese war offenbar grösser als die alte Königskrone, weshalb dessen Eisenträger verlängert werden musste. Dazu kamen weitere neue Schnitzereien, nach gezeichneten Vorlagen gefertigt.



« Le Sacre » : détail de la couronne d’aigles sur le panneau central, un travail du peintre Théophile Vauchelet.

„Le Sacre“: Detail der Adler-Krone auf dem Mittelpaneel, eine Arbeit des Malers Théophile Vauchelet.

Après avoir été redorés, les quatre anciens anges furent replacés sur le dôme munis de nouvelles trompettes. Les quatre aigles aux angles de la couronne du dôme coûtèrent 6000 fr. Ils avaient été coulés dans le bronze après présentation, ici aussi, de deux modèles préalables. Ces nouveaux aigles furent « ciselés avec soin » et dorés à l'or mat pour être en harmonie avec le reste de la voiture. La phrase clé « pour aller avec le reste de la voiture », donc harmoniser l'ancien et le nouveau, est reprise en page 112. Les nouvelles palmettes furent coulées d'après les anciennes, les anciennes furent « rajustées » et redorées à l'or mat.

Au niveau des décors sculptés, l'aigle déjà évoqué sur l'avant-train constitua le plus grand ajout. Deux modèles furent réalisés avant que ne soit fabriqué pour 1500 fr. l'aigle qui existe encore aujourd'hui : « Fourni un très grand aigle ... en cuivre, fondé, ciselé, doré à l'or moulu, ajusté sous le siège au milieu de l'avant-train. » La « dorure d'or moulu » étant ici la dorure au feu. Le fait qu'Ehrler insiste sur ce point montre qu'il s'agissait d'une particularité. On peut en déduire que d'autres pièces de métal furent dorées à moindre coût, à savoir galvanisées, une technique bien ancrée en France autour de 1850. Les pièces en bois galbées et sculptées furent apparemment traitées en majorité avec une technique plus résistante aux intempéries que la dorure à la feuille d'or, en l'occurrence la « mixtion » (plusieurs fois évoquée). Le dessous lisse de la caisse du « Sacre » fut, lui, doré à la feuille d'or.

Pour finir, toutes les pièces redorées furent assemblées à l'automne 1853. La critique émise en janvier 1853 quant aux différentes dorures n'avait plus lieu d'être (p. 71). Au contraire : la voiture fut même vue comme une toute nouvelle voiture du Second Empire (p. 102).

Aujourd'hui cependant, les dorures diffèrent à nouveau entre elles car celles appliquées sur le bois se conservent moins bien que celles appliquées sur le métal. Il semble donc que les dorures au feu ont autrement vieilli que les pièces sur lesquelles on suppose une dorure galvanique (planche p. 83). De plus, les fils de métal précieux de la housse sont très oxydés (à droite).

Bilan : comme on le savait jusqu'à présent, les peintures sur les panneaux, les anciens symboles royaux et la couronne sur le dôme furent remplacés. Toutefois, si la voiture a conservé l'apparence générale de l'époque de Charles X, de nombreux décors furent remplacés. Les principales nouveautés étaient la housse et l'aigle sous le siège du cocher. Et toute la surface du carrosse, qui fut intégralement redorée.

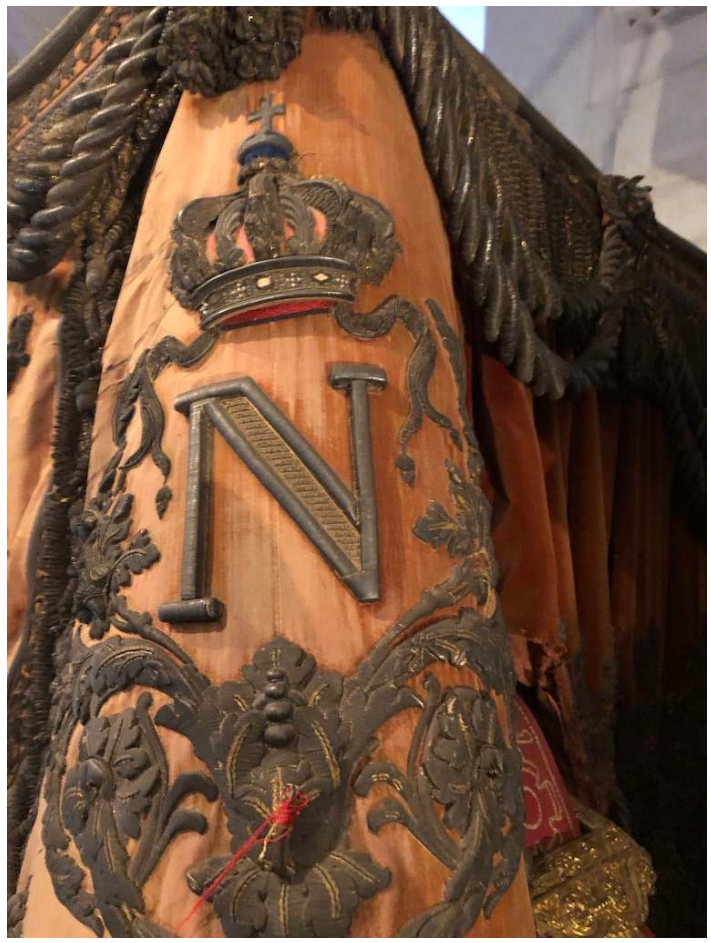
Auf dem Dach wurden die alten vier Engel nach deren Neuvergoldung mit den neuen Posaunen wieder montiert. Die vier Adler auf den Ecken der Dachbekrönung kosteten 6'000.-. Sie wurden aus Bronze gegossen, nachdem auch hier zwei Modelle vorgelegt worden waren. Die neuen Adler wurden sorgfältig ziseliert und matt vergoldet, um zum übrigen Wagen zu passen. Der Schlüsselsatz „pour aller avec le reste de la voiture", also das Neue musste zum Alten passen, wird S. 112 wieder aufgenommen. Die neuen Palmetten wurden nach dem Modell der alten nachgegossen, die alten überarbeitet („rajusté") und auch wieder neu matt vergoldet.

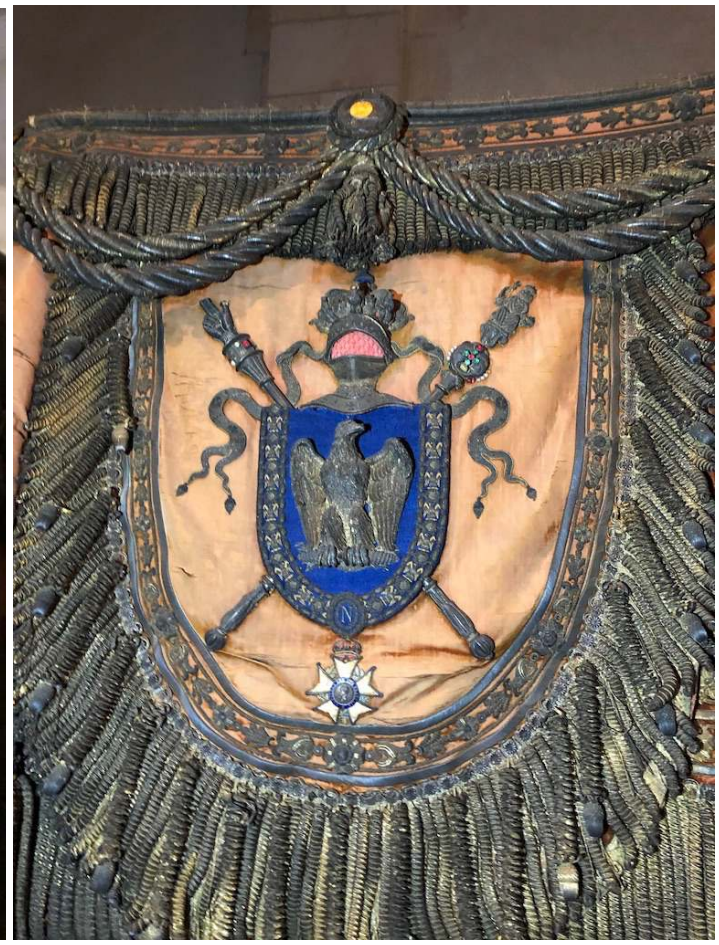
Die grösste Zufügung beim Figurenschmuck des Wagens war der schon genannte Adler auf dem Vordergestell. Zunächst wurden hier zwei Modelle angefertigt und dann der heute noch erhaltene Adler für 1'500.- realisiert. („Fourni un trés grand aigle ... en cuivre, fondé, ciselé, doré à l'or moulin, ajusté sous le siege au milieu de l'avant-train."). La „dorure d'or moulu" meinte wieder die Feuervergoldung. Wenn Ehrler dies speziell erwähnte, drückte er damit wohl eine Besonderheit aus. Daraus kann geschlossen werden, dass andere Metallteile auch günstiger, nämlich galvanisch, vergoldet wurden. Diese Technik wurde um 1850 in Frankreich bereits gut beherrscht. Die geschweiften und skulpierten Holzteile wurden wohl mehrheitlich mit der Technik der gegenüber der Blattvergoldung wetterbeständigeren Ölvergoldung behandelt; „mixtion" ist wiederholt erwähnt. Die glatte, mit Leder überzogene Kastenunterseite der „Sacre" aber wurde blattvergoldet.

Zuletzt wurden im Herbst 1853 alle neu vergoldeten Teile wieder zusammengesetzt. Jetzt konnte keine Kritik mehr bezüglich der unterschiedlichen Vergoldungen wie im Januar 1853 aufkommen (S. 71). Im Gegenteil: Der Wagen wurde sogar – wie S. 102 referiert – als neuer Wagen des Second Empire verstanden.

Heute allerdings präsentieren sich die Vergoldungen wieder unterschiedlich, weil sie sich auf Holzgrund weniger gut als auf Metallgrund erhalten haben. Auch scheint es, dass die Feuervergoldungen anders gealtert sind als die Partien, für die galvanische Vergoldung vermutet wird (Bild S. 83). Überdies sind bei der Bockdecke die Edelmetallfäden stark oxidiert, wie die Bilder rechts zeigen.

Bilanz: Wie bislang bekannt, wurden die Malereien auf den Paneelen ebenso ersetzt wie die die alten königlichen Symbole bis hin zur Dachkrone. In der Gesamterscheinung blieb der Wagen jedoch derselbe wie in der Epoche von Charles X. Viele Zierteile wurden aber ausgetauscht und neu zugefügt. Wesentliche Neuerungen waren die Bockdecke und der Adler unter dem Kutschersitz. Und: Die gesamten Oberflächen bis zum letzten Quadratzentimeter wurden neu vergoldet.







« Le Sacre » : détail de la nouvelle housse de 1853 et vue sur le dôme : la galerie d'impérial en feuilles de palme et d'acanthe avec les aigles aux angles, le N sur l'écusson et sur les drapeaux des trompettes des anges ainsi que la couronne d'aigles sont tous des éléments du Second Empire.

„Le Sacre“: Details der neuen Bockdecke von 1853 und Blick auf den erneuerten Dachaufbau: Der aus Palmetten und Akanthus-Blättern geformte Dachkranz mit den Adlern auf den Ecken, das „N“ auf dem Schild wie auf den Fahnen der Posaunen blasenden Engel und die dem „dôme“ aufgesetzt Adler-Krone sind alles Zutaten des Second Empire.

Le faste imaginé pour le cortège du couronnement

Le cortège du couronnement fut probablement imaginé encore plus grand que celui du mariage. En plus du « Sacre » comme corps, du « Baptême » et des sept berlines napoléoniennes citées, d'autres voitures encore plus anciennes furent rafraîchies. Notamment une berline à trois glaces du temps de Napoléon Ier de « I. Schneider in Wienn », sur les portières de laquelle furent grossièrement peintes les armes de Napoléon III. Elle resta longtemps à l'ambassade de France du Vatican, fut ensuite transférée dans les écuries impériales du Quai d'Orsay à Paris, puis à Malmaison en 1919 ; elle se trouve aujourd'hui à Compiègne (J.-D. Devauges, La Berline 11, 2001, 17).

De nouveaux modèles furent en supplément pour servir de voitures de suite de rang. Au cours de 1853, Ehrler livra à lui seul les voitures suivantes :
− une nouvelle berline de gala à trois glaces pour 32 000 fr.
− diverses voitures de mai à juin (17 000 fr.)
− un cabriolet Grand Daumont le 1er octobre 1853 (5575 fr.)
− un coupé de ville (19 695 fr.).

On estime de deux à trois douzaines le nombre de voitures de cour mises à disposition pour le cortège. Des harnais de gala appropriés furent donc nécessaires – en maroquin rouge pour les voitures de grand gala. On les désigna « soie et or » car on avait pris du fil de soie pour les coutures et doré les boucles et les bronzes au feu. Plus de 72 000 francs or furent versés à la sellerie Roduwart (rapport p. 519), non seulement pour ces travaux, mais aussi pour la fabrication de nouveaux harnais en cuir noir, comme le montre la p. 103.

Mais elle ne fut assurément pas la seule entreprise à qui furent confiés des travaux de sellerie (voir p. 129). Toutefois, le couronnement et le cortège n'eurent pas lieu. Entièrement rénové à prix d'or en été 1853, « Le Sacre » ne fut finalement utilisé à l'occasion du baptême du fils de l'empereur – attelé à huit et avec une garniture encore une fois renouvelée. Ce cortège-ci est bien documenté.

« Le Sacre » a apparemment été ressorti en 1867 pour la visite du sultan Abd ül-Aziz Ier à l'occasion de l'exposition universelle ; le dôme fut de nouveau légèrement modifié. C'est du moins ce que conta dans sa biographie « Vom Wanderstab zum Automobil » (1921, 67) le carrossier allemand Niklas Trutz, travaillant à l'époque à Paris et témoin de l'événement : « En l'honneur du sultan, on amena de Versailles l'antique carrosse officiel doré de toutes parts. Il avait servi au mariage de l'empereur et au baptême du prince impérial. Cette fois, la croix de la couronne était remplacée par le croissant de lune. Huit chevaux d'un blanc éclatant, à la crinière tressée de fils d'or et coiffés de panaches ondulants, tiraient au trot le carrosse dans les rues – et semblaient conscients de leur dignité. »

Wie pompös war der Krönungszug geplant?

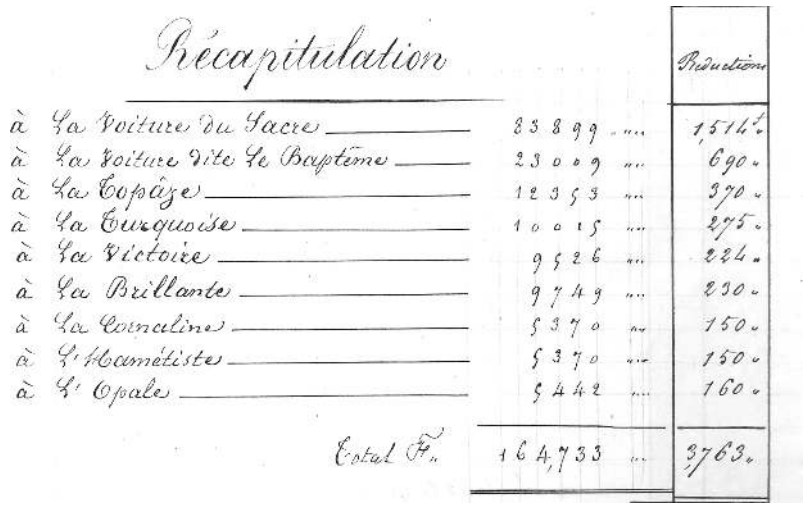
Der vorgesehene Krönungszug dürfte deutlich grösser konzipiert gewesen sein als der Hochzeitszug. Neben dem „Sacre" als „le corps", dem „Baptême" und den genannten sieben napoleonischen Berlinen wurden weitere ältere Fahrzeuge aufgefrischt. Bekannt ist etwa eine dreifenstrige Berline aus der Zeit Napoléons I. von „I. Schneider in Wienn", der auf den Türpaneelen nicht sehr fein das Wappen Napoléons III. aufgemalt wurde. Diese stand dann länger in der französischen Botschaft im Vatikan, kam dann in die kaiserlichen Stallungen am Quai d' Orsay in Paris, 1919 nach Malmaison und steht heute in Compiegne (J.-D. Devauges, La Berline 11, 2001, 16).

Zusätzlich wurden auch neue Modelle wohl als gehobene Suitenwagen angeschafft. Im Verlaufe des Jahres 1853 lieferte allein Ehrler folgende Wagen:
- eine neue Berline de Gala mit drei Fenster für 32'000.-
- verschiedene Wagen im Zeitraum Mai bis Juli für 17'000.-
- am 1. Okt. 1853 ein „cabriolet Grand Daumont für 5'575.-.
- ein „coupé de ville" für 19'695.-.

Für den ganzen Zug wurden offenbar zwei bis drei Dutzend Hofwagen bereitgestellt. Dafür brauchte es die dazu passenden Gala-Geschirre. Für die Grossgala-Wagen mussten dies solche aus rotem Maroquin-Leder sein. Sie wurden „soie et or" genannt, weil die Nähte mittels Seidenfaden ausgeführt und die Schnallen und Beschläge feuervergoldet wurden. Für solche Arbeiten und wohl auch für neue Geschirre in schwarzem Leder erhielt die Sattlerei Roduwart mehr als 72'000.- Goldfranken, wie der Beleg von S. 519 zeigt. Dies war aber bei weitem nicht der einzige mit Geschirrarbeiten betraute Betrieb, wie die Ausführungen S. 129 zeigen werden.

Aber die Krönung und damit der entsprechende Cortège fanden bekanntlich nicht statt. Die im Sommer 1853 deswegen für viel Geld neu hergerichtete Berline „Le Sacre" wurde schliesslich erst im Jahr 1856 bei der Taufe des Kaiser-Sohnes achtspännig eingesetzt, nachdem das Innere zusätzlich neu ausstaffiert wurde. Jener Cortège ist gut dokumentiert.

Offenbar wurde „Le Sacre" 1867 für den Besuch durch Sultan Abdul Aziz I. anlässlich der Weltausstellung noch einmal hervorgeholt und im Dachbereich wieder leicht abgeändert. Das schildert als Augenzeuge der bekannte deutsche, damals in Paris tätige Wagenbauer Niklas Trutz in seiner Biographie „Vom Wanderstab zum Automobil" (1921, 67): „Dem Sultan zu Ehren war die alte berühmte Staatskarosse von Versailles hergeholt worden, die über und über vergoldet war. Sie war bei der Vermählung des Kaisers und der Taufe des prince impérial benutzt worden. Diesmal wurde das Kreuz auf der Krone durch den Halbmond ersetzt. Acht Schimmel von blendendem Weiss, mit Golddraht durchflochtenen Mähnen und wallenden Federbüschen auf den Köpfen zogen trippelnd die Karosse durch die Strassen, als ob sie ihrer Würde bewusst wären."



Récapitulation

		Réductions
à La Voiture du Sacre	23899 ...	1514 ...
à La Voiture dite le Baptême	23009 ...	690 ...
à La Topâze	12353 ...	370 ...
à La Turquoise	10015 ...	275 ...
à La Victoire	9526 ...	224 ...
à La Brillante	9749 ...	230 ...
à La Cornaline	5370 ...	150 ...
à L'Hamétiste	5370 ...	150 ...
à L' Opale	5442 ...	160 ...
Total Fr.	164733 ...	3763 ...



En haut : cette récapitulation de Joachim Ehrler liste les coûts des travaux réalisés sur les neuf voitures de grand gala pour le cortège du sacre de Napoléon III. Ainsi, seulement quelques mois après la première remise en état de cinq voitures en janvier (p. 70 suiv.), plus de 160 000 francs or furent de nouveau investis. Cela équivaut pour le « Sacre » à la valeur de plus de deux berlines de gala neuves et pour le « Baptême » à presque une nouvelle berline de gala. Ces travaux intensifs montrent que pratiquement tous les extérieurs et les intérieurs actuels des neuf voitures ne datent pas du temps de Charles X ou de Napoléon Ier, mais de l'année 1853. Des ordonnances détaillées avisant les travaux effectués sont reproduites en pages 520-522.
En bas de droite à gauche : le « Sacre », le « Baptême » et trois autres berlines restaurées par Joachim Ehrler pour le cortège du sacre sont garées devant les arcades de la Grande Écurie à Versailles. La photo met aussi en exergue les différences de taille entre les voitures, elles marquaient ainsi jadis les différences de rang entre le corps impérial et les voitures de suite.

Oben: Diese Zusammenstellung Joachim Ehrlers führt seine im Jahre 1853 geleisteten Arbeitskosten an den neun Grossgala-Wagen im Hinblick auf den Krönungszug von Napoleon III. auf. Damit wurden nur wenige Monate nach der ersten Herrichtung von fünf Wagen im Januar (siehe S. 70ff.) noch einmal über 160'000.- Goldfranken investiert. Das entspricht beim „Sacre" dem Wert von mehr als zwei neuen Galaberlinen und beim „Baptême" fast dem einer neuen Galaberline. Diese intensiven Arbeiten zeigen, dass fast das gesamte Äussere und Innere der neun Wagen in ihrem heutigen Zustand nicht die Zeit von Charles X. oder Napoléon I. repräsentieren, sondern des Jahres 1853. Detaillierte Belege zu den ausgeführten Arbeiten finden sich S. 520-522.
Unten von rechts nach links: Der „Sacre", der „Baptême" und drei weitere für den Krönungszug von Joachim Ehrler aufwändig hergerichtete Berlinen vor den Arkaden der „Grande Ecurie" in Versailles. Das Bild macht die Grössenunterschiede der Wagen deutlich, wie sie früher auch als Rangunterschiede zwischen dem Leibwagen des Kaisers, genannt „le corps", und den Suitenwagen wahrgenommen wurden.

Les travaux sur les huit autres voitures de grand gala du cortège du couronnement

Au-delà du « Sacre », les huit autres voitures historiques retrouvèrent leur éclat grâce à des travaux d'envergure. La transformation des sept voitures de Napoléon Ier (voir Wackernagel 1966, 272 suiv.) engloutit au total plus de 50 000 francs or : La Brillante (plus de 9000 fr.), La Topaze (12 000 fr.), La Turquoise 1853 (12 000 fr.), La Victoire (plus de 9000 fr.), La Cornaline (plus de 5000 fr.), L'Améthiste (plus de 5000 fr. et L'Opale (plus de 5000 fr.). Les caisses de toutes ces berlines furent redorées, soit un coût de 3500 fr. pour chacune. Les nouveaux emblèmes furent ensuite peints. Auxquels s'ajoutèrent pour toutes les voitures, hormis La Turquoise, de nouvelles poignées de portières et de nouvelles housses d'env. 2200 fr. chaque. Les procès-verbaux d'Ehrler en apportent les preuves.

« Le Baptême », le carrosse le plus cher après « Le Sacre », fut transformé et rééquipé par Ehrler pour la somme de 23 000 fr. (rapport p. 522) ce qui correspond à peu près au prix d'une nouvelle berline de demi-gala de l'époque. Sur cette berline, on commença aussi par démonter de nombreuses pièces, dont l'ancienne impériale et les caryatides soutenant la galerie d'impériale. La caisse et le train furent « poncé[s] à fond » et une mixtion fut appliquée ici aussi pour la dorure à l'huile. Le train reçut trois couches de laque, la caisse quatre. Il fallut dorer les panneaux une deuxième fois car les couronnes qui y étaient déjà appliquées durent apparemment être changées. Les mêmes armes que sur « Le Sacre » furent peintes sur les panneaux des portières, qui venaient d'être fabriqués en feuille de cuivre épaisse. L'impériale fut refaite pour 5900 fr., en harmonie avec le nouvel « ornement à fleurs, chêne et laurier, en cuivre fondu, ciselée et dorée ».

Les quatre aigles avaient apparemment déjà été placés en janvier 1853 pour le prince Jérôme, car Ehrler se contenta de les ajuster sur la nouvelle impériale.

Probablement usée, la garniture en tissu à l'intérieur de la caisse fut entièrement renouvelée, hormis le pavillon bien conservé. De fait, celui-ci fut remis alors que tout le reste de l'intérieur fut regarni en harmonie avec les couleurs de ce pavillon aux broderies si particulières. La facture ne présente pas de poste pour une nouvelle housse ; la voiture avait donc probablement déjà bénéficié d'une nouvelle en janvier 1853. Cela correspond à l'évocation dans l'ouvrage déjà cité de 1854 « Le sport à Paris » d'Eugène Chapus (p. 145) : « … a été remise en état dans le courant de 1853 pour le mariage du souverain ; elle est réservée au prince Jérôme et à son fils. »

En 1855 « le Baptême » était utilisé pour la reine Victoria (p. 139).

Zu den Arbeiten an den anderen acht Grossgala-Wagen des vorbereiteten Krönungszuges

Neben dem „Sacre" wurden auch die anderen acht historischen Wagen im Jahre 1853 mit grossem Aufwand auf neuen Glanz gebracht. Die Überarbeitung der sieben Wagen Napoléons I. (dazu Wackernagel 1966, 272ff.) verschlangen zusammen über 50'000 Goldfranken: La Brillante (über 9'000.-), Le Topaze (12'000.-), La Turquoise 1853 (12'000.-), La Victoire (über 9'000.-), La Cornaline (über 5 000.-), L'Améthiste (über 5'000.-) und L' Opale (über 5'000.-). Bei all diesen Berlinen wurden die Kästen neu vergoldet, was jeweils um die 3'500.- kostete. Dann wurden die neuen Embleme aufgemalt. Dazu kamen neben neuen Türgriffen vor allem neue Bockdecken für circa je 2'200.- bei allen Wagen ausser der Turquoise. Das ist wiederum den Protokollen Ehrlers zu entnehmen.

Die nach dem „Sacre" reichste Berline „Le Baptême" wurde von Ehrler für 23 000.- Goldfranken umgebaut und neu ausgestattet (Rapport S. 522). Dies entsprach etwa dem Preis einer neuen Halbgala-Berline jener Zeit. Auch bei diesem Wagen wurden zunächst viele Teile demontiert, neben der alten Dachgalerie auch die den Dachkranz tragenden „Caryatides". Der Kasten und das Gestell wurden bis auf den Holz- und Eisengrund komplett abgeschliffen („poncé caisse & train à fond") und auch hier für die Ölvergoldung „mixion" aufgetragen. Das Gestell erhielt drei Schichten Lack, der Kasten vier. Die Paneele mussten ein zweites Mal vergoldet werden, weil offenbar die bereits angebrachten Kronen darauf abzuändern waren. Für 1'600.- wurden auf den Türpaneelen die gleichen Wappen wie bei der Sacre aufgemalt. Die Paneele waren vorher aus starkem Kupferblech neu angefertigt worden. Die Dachgalerie wurde für 5'900.- neu angefertigt, passend zu den ebenfalls neuen Auflagen mit Girlanden aus Eichen- und Lorbeerlaub auf den Friesen unter den Fenstern („ornement à fleurs, chêne et laurier, en cuivre fondu, ciselée et dorée").

Die vier Adler waren offenbar schon im Januar 1853 für Prinz Jérôme aufgesetzt worden, denn sie wurden von Ehrler jetzt nur noch in die neue Galerie eingepasst (ajusté seulement)!

Im Inneren des Kastens wurde 1853 die alte (wohl abgenützte) textile Ausstattung komplett ausgarniert und erneuert, mit Ausnahme des „pavillon". Denn der alte, gut erhaltene Dachhimmel mit seinen speziellen Stickereien wurde wiedereingesetzt, das ganze Innere aber in farblicher Anpassung an den Dachhimmel neu garniert. Von einer neuen Bockdecke steht in der Rechnung nichts, offenbar hatte der Wagen schon im Januar 1853 eine neue erhalten. Das passt zur Erwähnung im schon genannten Band von 1854 „Le sport à Paris" von Eugène Chapus, dieser Wagen sei schon anfangs 1853 für die Hochzeit des Kaisers in Ordnung gebracht worden („remise en état") und er sei bei der vorgesehenen Krönung für Prinz Jérôme reserviert (S. 145).

1855 wurde die Berline „le Baptême" für eine Fahrt mit Queen Victoria benützt (S. 139).







En haut : aigle napoléonien sur la base de la colonne Vendôme à Paris en 1803 et portrait de Jérôme Bonaparte roi de Westphalie.
En bas : arrière du « Baptême » tel qu'il se présente aujourd'hui, correspondant en grande partie à celui de 1853. La galerie d'impériale et les aigles ressemblent à des éléments de la colonne de la victoire de Napoléon I[er]. Les ornements floraux sur la galerie d'impériale et les frises de la caisse datent de 1853. Le plus jeune frère de Napoléon I[er], le prince Jérôme Bonaparte, et son fils participèrent au cortège nuptial de Napoléon III dans ce carrosse.

Oben: Napoleonischer Adler auf der Basis der Colonne Vendôme in Paris von 1803 und Porträt von Jérôme Bonaparte, König von Westphalen.
Unten: Rückseite des „Baptême“ im heutigen Zustand, der weitgehend dem von 1853 entspricht. Der Dachkranz und die Adler sind Elementen an der Siegessäule von Napoléon I. oben ähnlich. Die floralen Verzierungen am Dachkranz und den Kastenfriesen stammen von 1853. Damals nahm in diesem Wagen der jüngste Bruder Napoléons I., Prinz Jérôme Bonaparte, mit seinem Sohn am Hochzeitszug Napoléons III. teil.

Les interventions des années 1850 sur les voitures anciennes – une nouvelle perspective

Jusqu'ici, les interventions pratiquées durant les années 1850 sur les anciennes voitures ont été négativement jaugées par la recherche récente. En écho à son temps, l'historien d'art renommé Wackernagel (1933–2017) écrivit notamment sur « Le Sacre » que les changements avaient quelque chose d'une « profanation » (1966, 314). Ce que l'on peut heureusement voir autrement aujourd'hui. Rappelons-le : Napoléon III fut un pionnier en matière de musées – il finança avec ses fonds privés la création du musée des antiquités nationales à Saint-Germain-en-Laye et pour ce qui est du musée des Voitures aux Trianons, si la recherche parle toujours de Louis-Philippe I^{er}, son initiateur, c'est sous Napoléon III qu'il fut concrétisé. Ce ne sont que deux exemples du respect que portait le Second Empire aux objets anciens.

Aujourd'hui, la Charte de Venise de 1964 est le document d'orientation clé pour la restauration des monuments. Il stipule notamment que l'ensemble des contributions de chaque époque sur un monument ou un objet sont à conserver. Cela oblige les chercheuses et chercheurs à se consacrer à toutes les étapes d'un objet important. (Note de l'auteur : et non principalement à celles qui concordent à l'esthétique personnelle du chercheur.)

S'inscrivant dans l'air du temps – l'historicisme –, Napoléon III et Émile-Félix Fleury rendirent leur fonction originale aux voitures mises au musée. Cela impliqua certes des rafraîchissements et des adaptations à la nouvelle époque et à ses symboles, mais leurs prédécesseurs l'avaient fait aussi. (Comme sur des meubles, des édifices, etc. de l'époque.) Or, si on examine les interventions de 1853 actées par des sources, on constate un traitement étonnamment précautionneux de la substance historique. Si possible, on laissa les voitures en l'état ou on les restaura avec le savoir-faire d'antan et on n'y ajouta du nouveau – tel l'emblème du Second Empire – que si nécessaire (dans l'esprit de l'époque). C'est pourquoi on conserva l'ancien groupe du dôme du « Sacre » et les symboles guerriers sous le siège du cocher, devant lesquels fut assis le nouvel aigle. Et pour tous les éléments ornementaux, on resta fidèle au style antiquisant de la voiture (palmettes, feuilles d'acanthe, etc.). Dans son procès-verbal, Ehrler indique expressément à propos des aigles aux angles qu'il les a traités « pour aller avec le reste de la voiture ».

Les photos ci-après montrent que, pour « Le Baptême », même l'ancien ciel d'impériale brodé fut conservé et que la nouvelle garniture, de la même étoffe que le ciel, se limita aux sièges apparemment usés. Pour les bordures en passementerie, on réutilisa les anciennes ou on en tissa de nouvelles en adaptant leurs couleurs aux anciennes.

Les harnais appartenant aux berlines dorées sont abordés dès la page 120. On y retrouve ce principe fondamental de traiter l'ancienne substance avec précaution et respect.

Die Eingriffe der 1850er Jahre an den älteren Wagen – eine neue Sicht

Bislang wurden von der jüngeren Forschung die Eingriffe der 1850er Jahre an den älteren Wagen negativ konnotiert. So schrieb etwa der hoch verdiente Kunsthistoriker Rudolf H. Wackernagel (1933-2017) im Geiste seiner Zeit zum „Sacre" (1966, 314): „... die ... Abänderungen kamen freilich einer Schändung nahe." Das kann man heute getrost anders sehen. Zum grösseren Rahmen: Napoléon III. war ein Pionier im Bereich Museen, etwa mit der aus der Privatschatulle finanzierten Gründung des Antikenmuseums in Saint-Germain-en-Laye. Die Forschung erwähnt zum Wagenmuseum bei den Trianons durchweg Louis Philippe I. Er war der Initiator, realisiert wurde es aber während der Zeit von Napoléon III. Das sind nur zwei Beispiele für die Hochschätzung älterer Objekte im Second Empire.

Heute gilt für die Restaurierung von Denkmälern die „Charta von Venedig" des Jahres 1964 als wegweisend. Darin ist unter anderem festgelegt, dass die Beiträge aller Epochen an ein Denkmal oder Objekt erhalten bleiben sollen. Das verpflichtet die Forscherinnen und Forscher, sich allen Etappen eines wichtigen Objekts zu widmen. (Anmerkung des Schreibenden: Und nicht vor allem denen, die der persönlichen Ästhetik des Forschenden am besten entsprechen.)

Napoléon III. und Emile-Félix Fleury gaben den musealisierten Staatswagen ihre alte Funktion im Geiste ihrer Zeit – des Historismus – zurück. Das bedeutete zwar Auffrischungen und Anpassungen an die neue Epoche und ihre Symbole, nicht anders aber, als dies ihre Vorgänger auch schon gemacht hatten. (Übrigens wie an Möbeln, Bauten usw. in jener Zeit auch.) Schaut man die von Quellen belegten Interventionen von 1853 genauer an, stellt man einen überraschend behutsamen Umgang mit der historischen Substanz fest. Der alte Zustand wurde an einigen Wagen, wo möglich, belassen oder diese der alten Machart folgend restauriert und Neues – wie die Embleme des Zweiten Kaiserreichs – nur wo (im Geiste der Zeit) nötig zugefügt. Dementsprechend wurden beim „Sacre" die alte Dachgruppe letztlich ebenso erhalten, wie unter dem Kutschersitz die kriegerischen Symbole, letzteren aber der neue Adler vorgesetzt. Bei allen neuen Zierelementen blieb man dem antikisierenden Stil des Wagens treu (mit Palmetten, Akanthusblättern usw.). Zu den neuen Eckadlern sagte Ehrler im Protokoll ausdrücklich, er habe sie so behandelt „pour aller avec le reste de la voiture"!

Wie die folgenden Bilder zeigen, wurde beim „Baptême" sogar der alte bestickte Dachhimmel erhalten und die Neuausstaffierung auf den unteren, offenbar abgenützten Sitzbereich beschränkt. Dafür diente Stoff in derselben Farbe wie der Himmel. Die alten posamentierten Borten wurden entweder wiederverwendet oder neue in Anpassung an die alte Farbgebung nachgewebt.

Seite 120ff. werden die zu den vergoldeten Berlinen gehörigen Geschirre besprochen. Diesen ist durchaus die gleiche Grundhaltung des schonenden und respektvollen Umgangs mit der alten Substanz ablesbar.

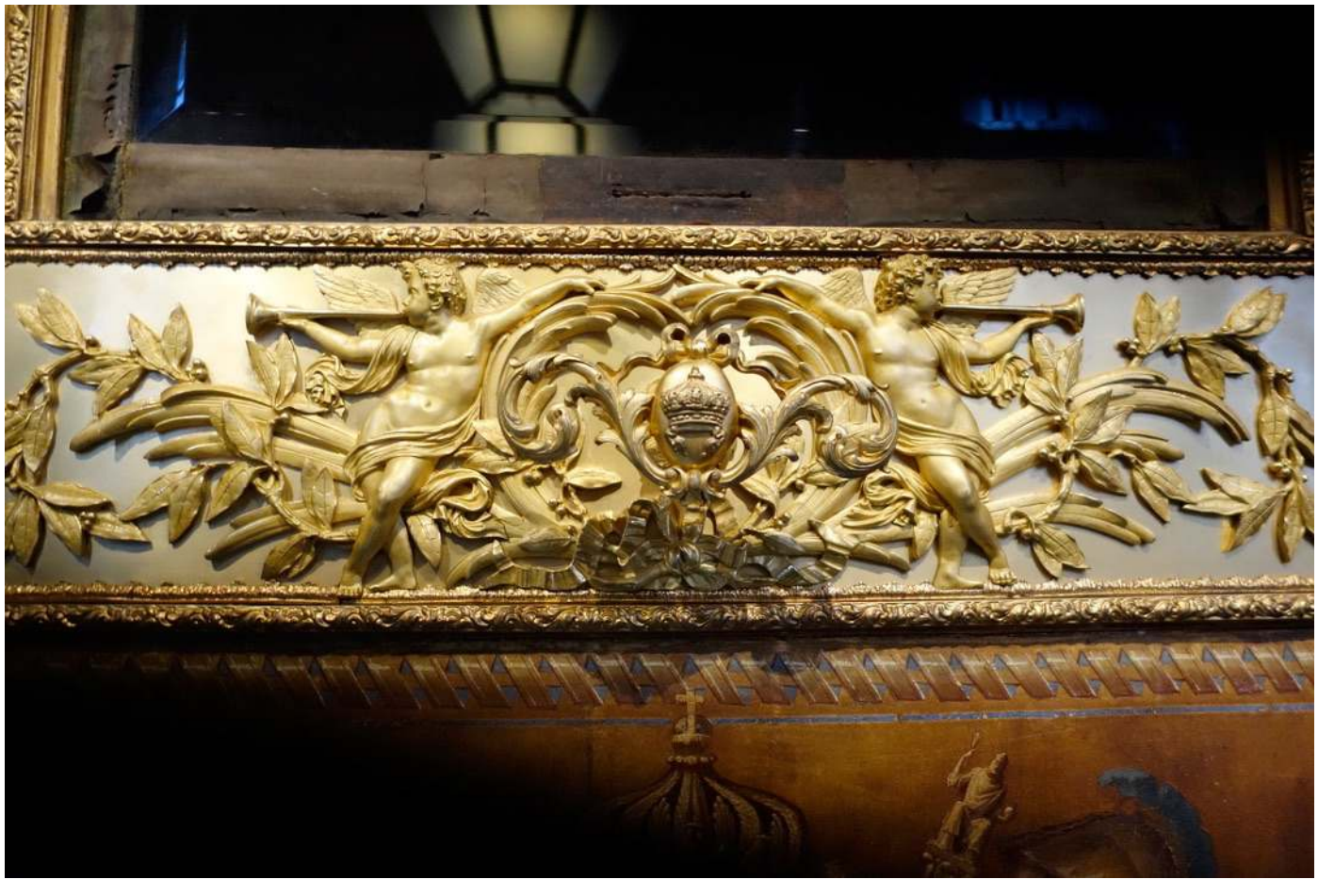




L’ancien et le nouveau à l’intérieur de la berline « Le Baptême ».
En haut : ciel d’impériale brodé autour de 1820, l’œuvre des « Demoiselles de la Légion d’Honneur ».
En bas : nouvelle garniture de 1853 en satin de soie clair et avec des bordures harmonisées avec le ciel d’impériale.

Alt und Neu im Inneren der Berline „Le Baptême“.
Oben: Bestickter Dachhimmel der Zeit von 1820, das Werk der „Demoiselles de la Légion d’Honneur“.
Unten: Neue Ausstaffierung von 1853 in hellem Seidensatin und mit Borten, die an die Ausstattung des Dachhimmels harmonisch angepasst sind.





Trois époques sur la berline « Le Baptême » : Napoléon Ier, Charles X et Napoléon III.
En haut : marche arrière pour monter sur la planche des valets de pied du Premier Empire.
En bas : frise au style de l'époque de la Restauration et poignée du Second Empire.

Drei Epochen an der Berline „Le Baptême“: Napoléon I. Charles X. und Napoléon III.
Oben: Hinterer Aufstiegstritt zur Lakaibrücke aus dem Premier Empire.
Unten: Fries im Stil der Restauration und Türgriff des Second Empire.









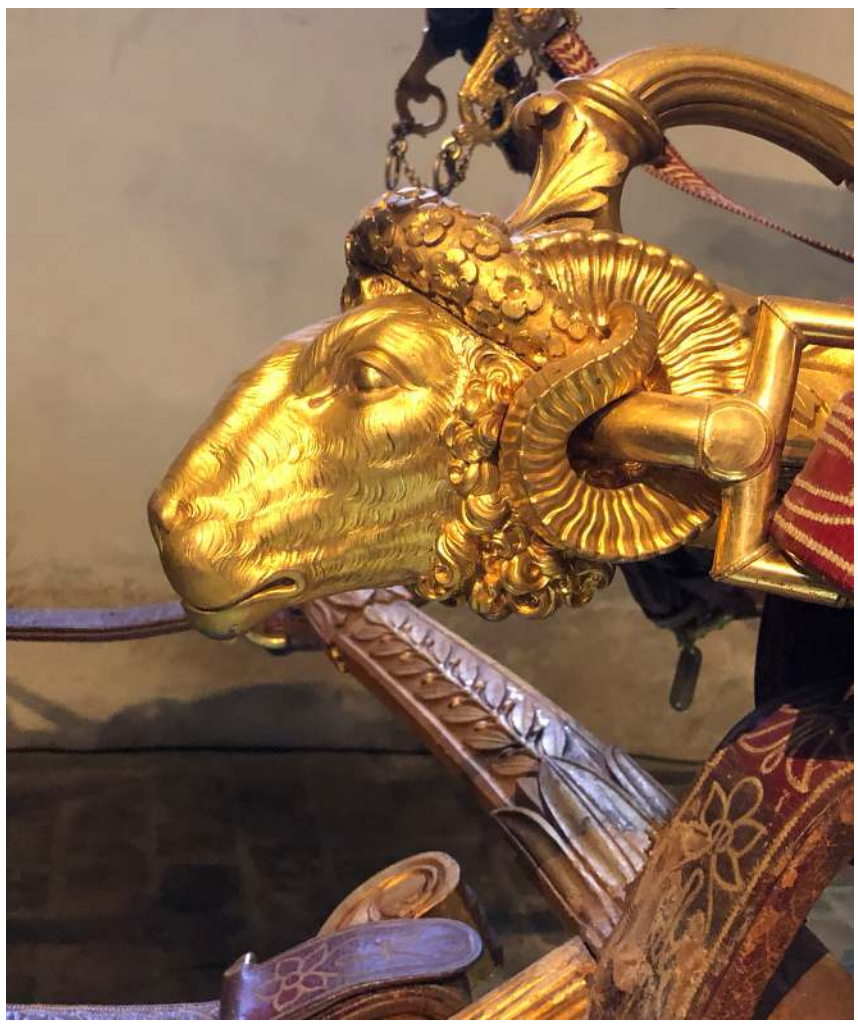
Détails de l’intérieur de « La Turquoise » de 1853 : galon en bordure des sièges, extrémité d’un tirant de glace, garniture du banc avant et nouveau linoléum sous le tapis.

Details vom Inneren der „Turquoise“ von 1853: Borten der Sitzklappe, Ende eines Fensterzugriemens, Garnierung der vorderen Bank und unter dem Teppich neues Linoleum.




Frise de portière et galerie d’impériale du « Sacre » avec des motifs antiquisants (palmettes, rosettes et feuilles de laurier). On retrouve des motifs semblables aussi sur les bronzes des harnais rouges correspondants.

Türfries und Dachkranz der Berline „Le Sacre“ mit antikisierenden Motiven wie Palmetten Rosetten und Lorbeerblätter. Ähnlich Motive treten auch an den Beschlägen der zugehörigen roten Geschirre wieder auf.




Respecté par Napoléon III, l’artisanat sur « Le Sacre » était typique du style décoratif de l’époque de Charles X.
À gauche : trompe de timon en forme de tête de bélier.
À droite : pendule dorée au feu de l’époque de Charles X avec des têtes de bélier très similaires.

Das von Napoléon III. respektierte Kunsthandwerk an der Berline „Sacre“ war typisch für den dekorativen Stil der Epoche von Charles X.
Links: Deichselbrille mit Widderkopf.
Rechts: Feuervergoldete Pendule der Zeit von Charles X. mit ähnlichen Widderköpfen.



Du nouveau sur l’ancien : pour ce bronze d’un frontal monté sur bride avec le symbole du soleil (style de l’époque de Louis XIV, mais datant de Charles X), les fleurs de lys des Bourbons ont été recouvertes en 1853 par un aigle napoléonien.

Neu über Alt: Bei diesem Beschlag auf einem Frontalriemen eines Kopfgestells mit Sonnensymbol (in der Art der Zeit von Louis XIV., aber aus der Zeit von Charles X.) wurden die Lilien der Bourbonen 1853 mit einem napoleonischen Adler überdeckt.



« Entrée solennelle de S. M. Charles X, roi de France et de Navarre, dans Paris après la cérémonie du Sacre » dans la berline du « Sacre » attelée à huit.

Einfahrt in Paris von König Charles X. nach der Krönung mit dem Achterzug vor der Berline „Le Sacre“.

Les harnais des neuf voitures de grand gala

Les harnais historiques des chevaux sont très peu documentés dans la littérature. Tout particulièrement pour ce qui est des harnais des voitures de grand gala de Napoléon III. Longtemps, on les représenta à peine ou seulement fortuitement. (Ni Wackernagel ni d'autres spécialistes des voitures de sacre françaises ont intégré les harnais encore existants dans leur analyse.) Et ce jusqu'en 2009, date à laquelle Chantal Waltisperger consacra une petite étude à ces harnais, qu'Hélène Delalex inclut dans son guide. Les harnais sont aussi partie intégrante de la nouvelle exposition dans la « Galerie des Carrosses » à Versailles – or, tout comme les voitures, les harnais permettent de comprendre les apports de chaque époque en matière d'équipages.

Chaque voiture de gala disposait de son propre harnais au décor adapté. Les harnais conservés du « Sacre » et d'autres voitures d'apparat comptent parmi les plus beaux travaux de sellerie conservés du XIX^{e} siècle. À l'instar des carrosses, ils sont le reflet de l'histoire mouvementée des équipages que nous étudions. En principe, les harnais de grand gala conservés aujourd'hui à Versailles pourraient dater des périodes suivantes :

1. Napoléon I^{er} (autour de 1804/10, sacre et second mariage)
2. Louis XVIII (autour de 1815, préparatifs du sacre)
3. Charles X (vers 1821, sacre)
4. Napoléon III (vers 1853, mariage et préparatifs du sacre ainsi que baptême en 1856).

La question précise que l'on pose aux harnais encore existants est : lesquels sont à attribuer au Premier Empire, à la Restauration ou au Second Empire ? Les pages suivantes s'y attellent. Les nouveaux travaux et documents internes de Chantal Waltisperger et Hélène Delalex ont été une aide précieuse, utilisée dans le cadre de l'examen approfondi des harnais en été 2019. Ils traitent toutefois surtout de l'époque de Napoléon III. Ce travail est ici poursuivi, d'autant plus que d'importantes dépenses pour des travaux de harnais à l'occasion du mariage en janvier 1853 ont déjà pu être identifiées – sans compter ceux qui suivirent tout au long de 1853 et ultérieurement.

Il faut souligner ici que différencier les harnais en détail est chose ardue : de fait, à ces trois époques, on travailla souvent de manière similaire sur les harnais comme sur les voitures, en adoptant souvent les formes des prédécesseurs respectifs. Si bien que la plupart des bronzes de harnais affichent le style antiquisant du Premier Empire.

Die Geschirre zu den neun Grossgala-Wagen

Über historische Pferdegeschirre gibt es kaum Literatur; sie blieben lange ein Stiefkind der Forschung. Das gilt ganz besonders für die Geschirre zu den Grossgala-Wagen von Napoléon III. Sie wurden lange kaum oder nur beiläufig abgebildet. (Weder Rudolf H. Wackernagel noch andere Autoren zu den französischen Krönungswagen haben die erhaltenen Geschirre umfassend in ihre Analysen einbezogen.) Das hat sich 2009 geändert. Erstmals seit langer Zeit widmete Chantal Waltisperger diesen Geschirren eine kleine Studie und Hélène Delalex baute sie in ihren Führer ein. Die Geschirre sind auch integrierender Teil der neuen Ausstellung in der „Galerie des Carrosses" von Versailles.

Geschirre tragen ebenso viel wie die Wagen zum Verständnis der Leistungen einer jeweiligen Epoche im Bereich Equipagen bei. Zu jedem Gala-Wagen gab es das zugehörige, im Dekor angepasste Geschirr. Die erhaltenen Geschirre zum „Sacre" und anderen Zeremonialwagen zählen weltweit zu den schönsten erhaltenen Sattlerarbeiten des 19. Jahrhunderts. Sie sind wie die Wagen Spiegel der wechselvollen Geschichte der zu untersuchenden Equipagen.

Grundsätzlich können die heute in Versailles erhaltenen Grossgala-Geschirre den folgenden Perioden entstammen:

1. Zeit Napoléons I (um 1804/10 Krönung und zweite Hochzeit)
2. Zeit von Louis XVIII. (um 1815 Krönungsvorbereitung)
3. Zeit von Charles X. (um 1821 Krönung)
4. Zeit Napoléons III. (um 1853 Hochzeit und Krönungsvorbereitung sowie 1856 Taufe des Prinzen).

Die präzise Frage an die erhaltenen Geschirre lautet nun: Welche kann man dem Premier Empire, der Epoche der Restauration oder dem Second Empire zuteilen? Dem gehen die folgenden Seiten nach. Dabei waren die neuen Arbeiten und internen Dokumente von Chantal Waltisperger und Hélène Delalex eine gute Hilfe, die im Rahmen der Autopsie der Geschirre im Sommer 2019 benützt werden konnten. Sie behandelten vor allem die Zeit vor Napoléon III. Deren Arbeit wird hier fortgesetzt, zumal erhebliche Ausgaben für Arbeiten an Geschirre schon für die Hochzeit im Januar 1853 nachgewiesen werden können und noch mehr für den Verlauf des Jahres 1853 und die folgenden Jahre.

Dabei ist zu bemerken, dass die Unterscheidungen an den Geschirren im Detail deshalb schwierig sind, weil – wie bei den Wagen – in allen drei Stilperioden recht ähnlich gearbeitet und der Formenschatz der Vorgänger jeweils weitgehend übernommen wurde. So sind die meisten Geschirrbeschläge im antikisierenden Stil des Premier Empire gehalten.









Comparaison entre des harnais anciens et plus récents avec l’œillère respective.
En haut : harnais d’un cheval du milieu de 1815/18 avec des pièces en cuir galbées, des coutures décoratives florales et de nombreux bronzes ornementaux.
En bas : harnais d’un cheval de volée des années 1850 avec des pièces en cuir droites, des coutures décoratives droites et moins de gros bronzes dorés.

Älteres und jüngeres Geschirr mit den jeweiligen Scheuklappen im Vergleich.
Oben: Geschirr eines Mittelpferds von 1815/18 mit geschweift gestalteten Lederteilen, floralen Ziernähten und zahlreichen Zierbeschlägen.
Unten: Geschirr eines Stangenpferdes der 1850er Jahre mit gerade geschnittenen Lederteilen, geradlinigen Ziernähten und weniger grossen Beschlägen aus vergoldeter Bronze.

Les recherches de 2009 sur les harnais

D'après les publications des années 2009 et 2016 de Chantal Waltisperger et Hélène Delalex, une bonne partie des harnais conservés remonte à l'époque des préparatifs du couronnement de Louis XVIII, qui n'eut finalement pas lieu. Ces harnais auraient été « complétés et transformés » en 1825 pour le sacre de Charles X. Les recherches de Chantal Waltisperger dans les archives conduisirent aux résultats ci-après.

1. Pour les préparatifs du couronnement de Louis XVIII, deux attelages à huit et 20 mors de bride furent livrés en 1814/15 par les selliers Jean-Claude Perchelet et Philippe Gagnery (« 8 pour 10 » dans les archives, c.-à-d. avec deux harnais supplémentaires pour chaque, voir p. 133). Leurs bronzes affichent les « armes de France ». Les bronzes dorés sortaient de la fabrique Feuchère et Fossy. Les boucles étaient ornées de fleurs de lys, qui furent plus tard rognées ou remplacées (photo à droite). Ayant remarqué que le répertoire des motifs sur ces harnais ressemblait à celui du Premier Empire, l'auteure l'explique par le fait que le bronzier Lucien François Feuchère avait déjà beaucoup travaillé pour le grand écuyer de Napoléon Ier. C'est aussi la raison donnée pour la répétition des motifs sur les nouveaux harnais datant de Napoléon Ier, à savoir palmettes, fleurs, losanges, rosettes, « couronnes nouées, pelta des amazones, chêne et olivier de Jupiter, gloire rayonnante d'Apollon » et « épis de l'abondance ». Sur ces harnais, la coupe des pièces en cuir et les broderies sont plus riches que sur les harnais ultérieurs, surtout sur les croupières sur le dos.
2. En 1818, une innovation apparaît, le harnais à perles. Mais il n'existe que peu d'informations à ce propos.
3. Le harnais à perles est complété en 1825. Duchesne et Mairet livrent les bronzes. Le sellier Gagnery reste maître d'œuvre. En plus du cadre de perles, on remarque les bronzes avec des médaillons ovales, une couronne, des branches de lierre, des muffles de lion et des rosettes. Le décor se simplifie et moins de bronzes sont appliqués ; des frontaux à écailles apparaissent, tandis que d'anciens mors sont redorés par Loiseau et de nouveaux sont fabriqués sur le même modèle. Un inventaire de 1825 liste trois harnais « soie et or », c.-à-d. avec des broderies en soie et des bronzes dorés.
4. En 1832, les lys sont rognés des harnais ou remplacés par des palmettes.
5. Sous le Second Empire, un ancien harnais est attribué à « l'attelage du corps ». La sellerie Roduwart renouvelle la passementerie des guides et confectionne deux nouvelles bricoles. De plus, les anciens harnais sont nettoyés et les emblèmes du Second Empire apposés.

En résumé, les harnais, qui furent réutilisés à plusieurs reprises et adaptés en conséquence, traversa cinq étapes. L'auteure souligne la similitude des bronzes des anciens harnais avec ceux des meubles et pendules au passage du style Empire au style Restauration.

Die Forschungen von 2009 zu den Geschirren

Nach den Publikationen der Jahre 2009 und 2016 von Chantal Waltisperger und Hélène Delalex geht ein guter Teil des erhaltenen Geschirrmaterials auf die Vorbereitungszeit der nicht stattgefundenen Krönung von Louis XVIII. zurück. Diese Geschirre seien dann 1825 für die Krönung von Charles X. komplettiert und ergänzt worden. Die Forschungen von Chantal Waltisperger ergaben hauptsächlich folgende Resultate:

1. Zur Vorbereitung der genannten Krönung von Louis XVIII. wurden 1814/15 von den Sattlern Jean-Claude Perchelet und Philippe Gagnery zwei Achterzüge und 20 Kandaren geliefert (in den Archiven „8 pour 10" genannt, nämlich mit je zwei Zusatzgeschirren; vgl S. 133). Deren Beschläge zeigen die „armes de France". Die vergoldeten Bronzen stammen aus der Fabrik von Feuchère et Fossy. Die Schnallen waren mit Lilien verziert, die später abgeschnitten oder ersetzt wurden (Bild rechts). Der Autorin fiel auf, dass das Motiv-Repertoire dieser Geschirre ähnlich dem des Premier Empire sind und erklärt dies damit, dass der Bronzegiesser Lucie François Feuchère vorher schon viel für den Oberststallmeister Napoléons I. gearbeitet habe. Das ist auch die Begründung für die Wiederholung von Motiven an neuen Geschirren aus der Zeit Napoléons I. mittels Palmetten, Blüten, Rauten, Rosetten, „couronnes nouées, pelta des amazones, chêne et olivier de Jupiter, gloire rayonnante d'Apollon" und „épis de l'abondance". Der Schnitt der Lederteile und die Stickereien sind bei diesem Geschirr reicher als bei den späteren, vor allem bei den auf dem Rücken aufliegenden Schweifriemen.
2. 1818 entsteht ein Perlengeschirr („harnais à perles"); dazu gibt es kaum genauere Überlieferungen.
3. Das Perlengeschirr wird 1825 komplettiert. Duchesne et Mairet liefern die Bronzen. Federführend ist immer noch der Sattler Gagnery. Die Beschläge zeichnen sich neben den Perlenrahmen durch ovale Medaillons mit Kronen, Efeublätter und Löwenköpfen sowie Rosetten aus. Der Dekor wird einfacher und es sind weniger Beschläge aufgesetzt. Stirnriemen mit Schuppen kommen auf. Alte Kandaren werden von Loiseau neu vergoldet und neue nach dem gleichen Modell gefertigt. In einem Inventar von 1825 werden drei Geschirre „soie et or" aufgeführt, das heisst mit Seidenstickereien und vergoldeten Beschlägen.
4. 1832 werden die Lilien an den Geschirren entweder entfernt oder durch solche mit Palmetten ersetzt.
5. Im Second Empire wird ein altes Geschirr zur „l'attelage du corps". Die Sattlerei Roduwart erneuert deren Leinen und fertigt zwei neue Brustblätter an. Überdis werden die Geschirre geputzt, gereinigt und die Embleme des Zweiten Kaiserreichs an älteren Geschirren angebracht.

Zusammengefasst entstanden also die Geschirre in fünf Etappen. Sie wurden mehrfach wiederverwendet und entsprechend angepasst. Die Autorin verweist auf die Verwandtschaft der Beschläge an den älteren Geschirr mit solchen an Möbeln und Pendulen am Übergang vom Empire-Stil zur Epoche der Restauration.



En haut : trois mantelets différents de l’époque avant le Second Empire.
En bas à gauche : boucle de harnais de 1818 pour Louis XVIII, sur laquelle les fleurs de lys (à gauche) furent coupées – seule leur base est encore visible. Le cuir adopte aussi une forme plus moderne.
En bas à droite : ici, le bronze de la boucle de la caisse a apparemment été remplacé par un ornement de palmettes.

Oben: Drei verschiedene Kammdeckel der Zeit vor dem Second Empire.
Unten links: Schnalle des Geschirrs von 1818 für Louis XVIII., bei dem die Lilien (links) abgeschnitten wurden und nur der Ansatz noch sichtbar blieb. Die Lederunterlage folgt eher einer jüngeren Form.
Unten rechts: Hier wurde offenbar der Beschlag der Kastenschnalle durch solche mit Palmettenverzierung ersetzt.



Anciens harnais de la berline « Le Sacre ».
À gauche : bride selon Ch. Waltisperger de 1818. Le frontal à écailles en forme de feuilles de laurier est typique.
Au milieu : bride selon Ch. Waltisperger de 1825, mais avec des œillères et un frontal du Second Empire. Le frontal avec moulures et petites rosettes est typique (anneau passe-guide sur la grande rosette frontale mal tourné).
À droite : bride selon Ch. Waltisperger de 1825, mais de nouveau combinée avec des œillères et un frontal du Second Empire. Le frontal à écailles est typique.

Ältere Geschirre zur Berline „Le Sacre“.
Links: Kopfgestell von 1818 nach Ch. Waltisperger. Typisch ist das Stirnband mit Schuppen in Form von Lorbeerblättern.
Mitte: Kopfgestell von 1825 nach Ch. Waltisperger (aber mit Scheuklappen und Stirnband des Second Empire kombinier)t. Typisch ist das Stirnband mit Zierleisten und kleinen Rosetten (Zügelring an der grossen Stirnrosette falsch gedreht.)
Rechts: Kopfgestell von 1825nach Ch. Waltisperger (aber wieder mit Scheuklappen und Stirnband des Second Empire kombiniert). Typisch ist das Stirnband mit Blattschuppen.

Compléments des recherches de 2009

Ces pages se consacrent principalement aux harnais de l'époque du Second Empire, moins traités par Hélène Delalex et Chantal Waltisperger. Les réparations et modifications pratiquées sur les anciens harnais de cérémonie au cours des années 1850 ont été tout aussi importantes que les nouvelles fabrications. Ce qui peut être prouvé par les sources. De fait, rien que la sellerie Roduwart reçut en 1853 plus de 70 000 fr. pour des travaux de harnais (rapport p. 519). Il fut précisé en 1896 (voir p. 338) que la sellerie Roduwart aurait traité 1800 peaux de mouton pour les harnais rouges. On parlait aussi de 22 nouveaux harnais pour attelages à six. Selon Delalex en 2016, il resterait aujourd'hui autour de 50 harnais de cérémonie rouges, composés d'environ 700 pièces, ainsi que quelque 180 brides et enrênements en soie entremêlée de fils d'or.

L'auteur a pu examiner les harnais exposés en été 2019 (mais pas les harnais remisés). À cette occasion, il a également soigneusement étudié les bronzes, les boucles et les pièces en cuir. Tous les harnais de grand gala ou de cérémonie ont un point commun : les courroies en cuir de vache sont recouvertes de maroquin rouge foncé, ce qui les distingue des autres harnais de gala et demi-gala qui sont en cuir noir. Les pièces en cuir sont brodées de coutures décoratives blanches en soie et en relief, et comptent des boucles ciselées richement décorées tout comme des bronzes dorés (« soie et or »). Les brides, elles, étaient garnies de plumets (des imitations aujourd'hui) en plumes d'autruche et des rubans en soie blanche tressés dans les crinières. Les harnais encore existants appartiennent à la catégorie des harnais à bricole, très répandus sur le continent jusqu'au XVIII^{e} siècle. Seuls les harnais des chevaux de volée ont un reculement. Les chevaux de devant portent chacun deux porte-traits richement décorés. Une particularité de ces harnais d'apparat rouges est l'agencement de la bride. La muserolle et les courroies frontales sont fixées à un large frontal. Ce qui, d'une part, permettait de cacher les différentes listes en tête des chevaux et, d'autre part, d'avoir de la place pour apposer de gros emblèmes.

Les travaux de coutures sur cuir concordent avec les produits de pointe européens comme les harnais de l'époque des Royal Mews à Londres. La photo à droite en haut montre cette excellente qualité. Ici, le fil de soie n'a pas été piqué, comme à l'accoutumée, une fois de haut en bas en même temps à travers le cuir percé à l'alêne (point sellier avec deux aiguilles), mais passé trois ou quatre fois. Ce faisant, les fils ont été placés délicatement côte à côte dans les trous allongés faits par l'alêne, donnant ainsi un effet décoratif pastillé. Ce qui est surprenant, c'est que les coutures décoratives (qui parcourent seulement la mince peau de mouton teintée en rouge) ne furent pas les seules à être faites ainsi : les bordures des brides avec le maroquin qui enveloppe le noyau en cuir de vache. Les anciens selliers maîtrisaient apparemment mieux cette technique que les plus jeunes, ainsi que les exemples à droite le montrent et comme le spécialiste Léné l'a déjà relevé (p. 130).

Ergänzungen zu den Forschungen von 2009

Im Folgenden wird vor allem zu den Geschirren der Zeit des Second Empire Stellung genommen, die von Hélène Delalex und und Chantal Waltisperger weniger behandelt worden sind. Die Reparaturen und Veränderungen an den älteren Zeremonial-Geschirren waren in den 1850er Jahren ebenso wie die Neuanfertigungen erheblich. Das kann quellenmässig belegt werden. So erhielt allein die Sattlerei Roduwart 1853 mehr als 70'000.- Goldfranken für Geschirrarbeiten an sechs Achter- und Sechserzügen (Rapport S. 519). Dazu kommt die Aussage von S. 338 des Jahres 1896, die Sattlerei Roduwart habe für die roten Geschirre 1'800 Schaffelle verarbeitet. Dort ist auch die Rede von 22 neuen Geschirren für Sechserzüge. Der heutige Bestand an roten Zeremonial-Geschirren besteht nach Delalex 2016 aus Teilen von etwa 50 Geschirren verteilt auf etwa 700 Einzelobjekte. Vorhanden sind auch etwa 180 Leinen und Hilfszügel aus mit Goldfäden durchwirkter Seide.

Der Schreibende konnte im Sommer 2019 die ausgestellten Geschirre untersuchen (leider nicht die Depotbestände). Dabei wurden die Beschläge und Schnallen ebenso wie die Lederteile unter die Lupe genommen. Alle erhaltenen Grossgala- oder Zeremonial-Geschirre haben folgendes gemeinsam: Die Riemen aus Rindsleder sind mit dunkelrotem Maroquin-Leder umfasst und unterscheiden sich dabei von den übrigen Gala- und Halbgala-Geschirren, die aus schwarzem Leder bestehen. Die Lederteile sind mit reichen, ehemals weiss hervorstechenden Ziernähten aus Seide bestickt und mit üppig gestalteten, sorgfältig ziselierten Schnallen und Beschlägen aus vergoldeter Bronze versehen („soie et or"). Dazu gehörten auf den Kopfgestellen weisse (heute nachgemachte) Büsche aus Straussenfedern und weisse in die Mähnen eingeflochtene Seidenbänder. Die erhaltenen Geschirre gehören zum Typus des traditionellen Brustblattgeschirrs, wie es bis ins 18. Jahrhundert auf dem Kontinent vorherrschend war. Nur die Geschirre der Stangenpferde sind mit Hintergeschirren versehen. Die Vorpferde tragen je zwei reich verzierte Strangträger. Eine Besonderheit der vorliegenden roten Zeremonial-Geschirre ist die Gestaltung des Kopfgestells. Stirn- und Nasenriemen sind durch einen breiten Frontalriemen fest verbunden. Damit konnten erstens unterschiedliche Blessen an den Köpfen der Pferde kaschiert und zweitens Platz für grosse Embleme geschaffen werden.

Die Näharbeit am Leder entspricht europäischen Spitzenprodukten wie etwa den zeitgenössischen Geschirren in den Royal Mews von London. Beste Qualität zeigt vor allem das Bild rechts oben. Der Seidenfaden wurde hier nicht je einmal, wie üblich, durch den mit der Ahle gestochenen Schlitz von oben und unten gleichzeitig durchgezogen (übliche Sattlernaht mit zwei Nadeln), sondern drei- bis vierfach. Dabei wurden die Fäden akkurat nebeneinander in den länglichen Ahlenschnitt gesetzt, so dass die dekorative genoppte Wirkung entstand. So wurden erstaunlicherweise nicht nur die Ziernähte (die nur das dünne, rot eingefärbte Schaffell durchziehen) angelegt, sondern auch die Einfassungen der Riemen um den Rindslederkern. Diese Technik beherrschten die älteren Sattler offenbar besser als die jüngeren, wie die Beispiele rechts zeigen und wie dies schon der Fachmann Léné moniert hat (S. 130).







Trois boucles doubles d’époques différentes avec des coutures décoratives agencées d’une autre manière sur les courroies : Louis XVIII, harnais à perles de 1825 et boucle typique des années 1850. La qualité des coutures décoratives diminua au fil des ans, ainsi qu’on le voit sur le détail des piqûres.

Drei verschiedene Doppelschnallen mit an den Riemen unterschiedlich gestalteten Ziernähten: oben aus der Zeit von Louis XVIII., unten links Perlengeschirr von 1825 und unten rechts typische Schnalle der 1850er Jahre. Die Qualität der Ziernähte nahm im Laufe der Zeit ab, wie die Stichfolgen im Detail zeigen.

L'auteur a d'abord douté – aussi en raison de sa longue expérience de meneur actif et après avoir consulté plusieurs selliers – que des harnais de 30 à 40 ans aient été réutilisés dans les années 1850. Cependant, l'examen approfondi a montré que sur les anciens harnais de l'époque des Bourbons, certaines pièces peu sollicitées, comme les croupières, les porte-traits ou les poires, avaient, de fait, été conservées en l'état.

Mais les examens ont aussi montré que des pièces de harnais très sollicitées, comme les traits et les chaînettes, furent refaites et renforcées. Les traits étaient généralement composés de deux couches (en bas à droite), à savoir une couche supérieure recouverte de maroquin et une couche inférieure recouverte de cuir marron. (Les deux enfermant un noyau en solide cuir de vache.) Mais d'anciennes brides en cuir avaient trois couches cousues ensemble ! Ce qui semble indiquer qu'on les a renforcées par une troisième couche dans les années 1850. Cela suffisait apparemment, d'autant plus que de tels harnais étaient uniquement utilisés pour des trajets au pas. Comme pour les voitures (voir p. 114), les selliers du Second Empire avaient visiblement pour instructions de conserver l'ancien autant que possible.

En résumé, on peut répartir les travaux de harnais des années 1850 en trois catégories :
1. uniquement des réparations ou renforcements d'anciens harnais, comme décrit plus haut,
2. mélange d'ancien et de nouveau, surtout le cuir renouvelé,
3. nouveaux harnais avec des bronzes et des boucles coulés dans l'ancien style.

Souvent, il n'est plus possible d'affecter précisément de nombreuses pièces détachées à l'une des trois catégories, car les artisans reprenaient délibérément l'ancien style. Et comme par le passé, ces pièces furent souvent combinées à volonté.

Le duc de Conegliano disait des harnais de maroquin rouge (1897, 191 suiv.) : « … ils dataient du Premier Empire et du règne du Roi Charles X ; ils furent restaurés en 1852 par la maison Roduwart, les maroquins furent changés, les armes et les ornements modifiés, les passementerie refaites … » Il est aussi expressément indiqué que la passementerie était « en soie rouge et or fin ».

Les harnais, muséifiés à leur état de 1851 sont par ailleurs aussi visibles sur la gravure sur bois de 1851 en page 47 : « Les harnais pour l'attelage à huit chevaux qui conduisait le Sacre sont un magnifique échantillon de sellerie … Deux chevaux postiches, attelés au Sacre, rendent l'effet de ce riche harnachement, que complète un superbe chanfrein de plumes et de velours à broderies d'or. »

Der Schreibende bezweifelte zunächst – auch aufgrund seiner Erfahrungen als langjähriger aktiver Gespannfahrer und nach Rücksprache mit verschiedenen Sattlern –, dass in den 1850er Jahren dreissig bis vierzig Jahre ältere Geschirre erneut verwendet wurden. Tatsächlich zeigt aber die Autopsie, dass an den älteren Geschirren aus der Zeit der Bourbonen einige Teile wie Schweifriemen, Strangträger oder Spieler, die im Zug nicht stark beansprucht werden, tatsächlich im alten Zustand belassen wurden.

Die Untersuchungen zeigten aber auch, dass stark belastete Geschirrteile wie Zugstränge und Aufhalterriemen neu und zusätzlich unterlegt wurden. Der Aufbau der Zugriemen war in der Regel zweilagig, wie das unterste Bild rechts zeigt, nämlich eine mit Maroquinleder überzogene obere Lage, die mit einer darunter liegenden zweiten, von braunem Leder überzogene Lage vernäht wurde. (Beide umschliessen einen Kern von starkem Rindsleder.) Ältere Ledersträngе zeigen aber drei vernähte Schichten! Offenbar wurden also die alten Riemen in den 1850er Jahren durch eine dritte Lage verstärkt. Das genügte offenbar für den Zug, zumal ja, wie erwähnt, solche Geschirre nur für Fahrten im Schritt verwendet wurden. Wie bei den Wagen (siehe S. 114), war offenbar die Vorgabe an die Sattler des Second Empire, wo möglich Altes zu erhalten.

Zusammengefasst kann man die Geschirrarbeiten der 1850er Jahre in drei Gruppen einteilen:
1. Reine Reparaturen oder Verstärkungen an älteren Geschirren, wie oben beschrieben.
2. Mix von alt und neu, vor allem Leder neu.
3. Neue Geschirre mit im alten Stil nachgegossenen Beschlägen und Schnallen.

Eine präzise Zuweisung vieler Einzelteile zu einer der drei Gruppen ist in vielen Fällen kaum mehr möglich, eben weil sich, wie erwähnt, die Handwerker bewusst ans Alte hielten. Wie in alten Zeiten wurde auch viel frei kombiniert.

Graf de Conegliano sagte zu den roten Geschirren (1897, 191f.; Wortlaut links), sie würden aus der Zeit Napoléons I. oder von Charles X. stammen und seien von Roduwart restauriert worden. Dabei habe man den Überzug in Maroquin erneuert, die Wappen und Verzierungen modifiziert und die textilen Teile ersetzt. Ausdrücklich wird auch vermerkt, die gewebten Teile seien aus Seide und Fäden in Feingold gefertigt worden („la passementerie en soie rouge et or fin“).

Das Achterzuggeschir zum „Sacre“ im musealisierten Zustand von 1851 ist übrigens auch auf dem Holzstich von 1851 auf S. 47 zu sehen. Im entsprechenden Bericht in der „L'Illustration“ steht dazu (französischer Wortlaut links): „Das zum Sacre gehörige Achterzuggeschirr ist ein wunderbares Zeugnis der Sattlerkunst. ... Die Geschirre auf den beiden Pferdemaquetten belegen den Reichtum dieser Geschirre, die durch Federbüsche und Goldstickereien ergänzt werden.“







Renforcement d’anciennes pièces de harnais en les doublant avec une nouvelle couche.
En haut et au milieu : les traits d’anciens harnais présentent trois couches ; la couche inférieure (la troisième ajoutée en dernier) passe au niveau de l’ardillon de la boucle.
En bas : en comparaison : seulement deux couches pour les nouveaux harnais des années 1850 (chaînette).

Verstärkungen alter Geschirrteile durch Dublierung mit einer neuen Lage.
Oben und Mitte: Die Zugstränge älterer Geschirre weisen drei Lagen auf; beim Schnallendorn läuft die unterste dritte (zuletzt zugefügte) Lage aus.
Unten: Zum Vergleich: Nur zwei Lagen bei den neuen Geschirren aus den 1850er Jahren (Aufhalterriemen).

Quels étaient les selliers au travail ?

Faverot de Kerbrech, qui n'a travaillé que relativement tard dans les écuries impériales, signala brièvement en 1903 que les harnais de Napoléon III avaient été fabriqués par Roduwart et les selles par Brune. Depuis lors, cette formule générale est considérée comme chose acquise (la sellerie Roduwart en détail dès la p. 338). Il n'a malheureusement pas été possible de trouver d'estampilles sur les pièces en cuir des harnais rouges. Toutefois, les archives fournissent une approche plus différenciée (surtout AN O/5/805). Certes, Roduwart reçut plus de 70 000 fr. pour ses travaux lors des préparatifs du couronnement, mais d'autres bonnes selleries jouèrent un rôle apparemment tout aussi important. Or, l'urgence des travaux pour le mariage et le couronnement en 1853 explique parfaitement pourquoi le Service d'écurie mandata plusieurs selleries.

La sellerie la plus importante paraît d'abord avoir été la sellerie Vanborre au 8 rue des Mathurins à Paris. De fait, ce sellier-harnacheur était pour ainsi dire abonné à « l'entretien des harnais » des écuries impériales et en 1853, Vanborre livra à lui seul en trois étapes des « objets de sellerie » d'une valeur dépassant les 60 000 fr.

Ce sellier, dont le nom est d'origine belge et s'écrit parfois Van-Borre, est cité d'une traite avec le jeune Getting par la revue « Le Furet des salons : journal du monde élégant » du 15 septembre 1839. Vanborre n'aurait pas disposé de grands ateliers, mais aurait fabriqué « les plus élégants, les plus souples harnais que l'on puisse voir et désirer ... il est simple il est riche tout ensemble ».

Il semble qu'autour de 1850, le sellier Vanborre bénéficiait d'une renommée encore plus grande que Roduwart et les selliers listés ci-après. C'est aussi à cette époque que des commandes – bien qu'un peu moins nombreuses – furent aussi passées au sellier Dauvillier de Saint-Cloud.

La très connue sellerie Brune, au 21 rue de la Paix à Paris, fut également substantielle. Elle ne livra pas seulement des équipements équestres, mais aussi des « fournitures de harnais » en mars 1854 pour la somme de 56 400 fr. Il semblerait que cet atelier ait surtout été mandaté pour fournir les riches selles d'apparat (en haut à droite). Le rapport reproduit p. 516 prouve la livraison dès 1853 d'un attelage à six en cuir noir.

Les travaux de sellerie comptaient aussi les selles et l'équipement équestre du personnel à cheval participant au cortège, en particulier les piqueurs et les « garçons d'attelage ». Sous le Second Empire cependant, les dépenses de la maison impériale pour le « service d'attelage » furent constamment deux fois plus élevées que celles pour le « service de selle ».

Welche Sattler waren hier an der Arbeit?

Faverot de Kerbrech, der erst relativ spät im kaiserlichen Marstall tätig war, erwähnte 1903 kurz, die Geschirre Napoléons III. seien von Roduwart hergestellt, die Sättel aber von Brune gefertigt worden. Seither gilt diese Kurzformel (zur Sattlerei Roduwart ausführlich S. 338f.). Leider konnten an den roten Geschirren auf den Lederteilen keinerlei Stempel gefunden werden. Der Blick in die Archive ergab aber ein differenziertes Bild (vor allem AN O/5/805). Roduwart erhielt zwar für Sattlerarbeiten im Zuge der Krönungsvorbereitungen über 70'000.- ausbezahlt, aber andere gute Sattlerbetriebe waren offenbar gleich wichtig. Weil die Fertigstellung der Arbeiten für die Hochzeit und die Krönung im Jahre 1853 eilte, ist auch durchaus verständlich, dass vom Marstallamt verschiedene Sattlereien parallel beauftragt wurden.

Die wichtigste Sattlerei scheint für das Marstallamt zunächst die Sattlerei Vanborre an der Rue des Mathurins 8 in Paris gewesen zu sein. Denn dieser „sellier-harnacheur", also Sattler und Geschirrmacher, hatte ein „abonnement" „pour l'entretien des harnais" der kaiserlichen Stallungen im Jahre 1853. Er besorgte demnach den Unterhalt der kaiserlichen Geschirre. Dieser Vanborre liefert in drei Schüben „objets de sellerie" im Wert von über 60'000.-.

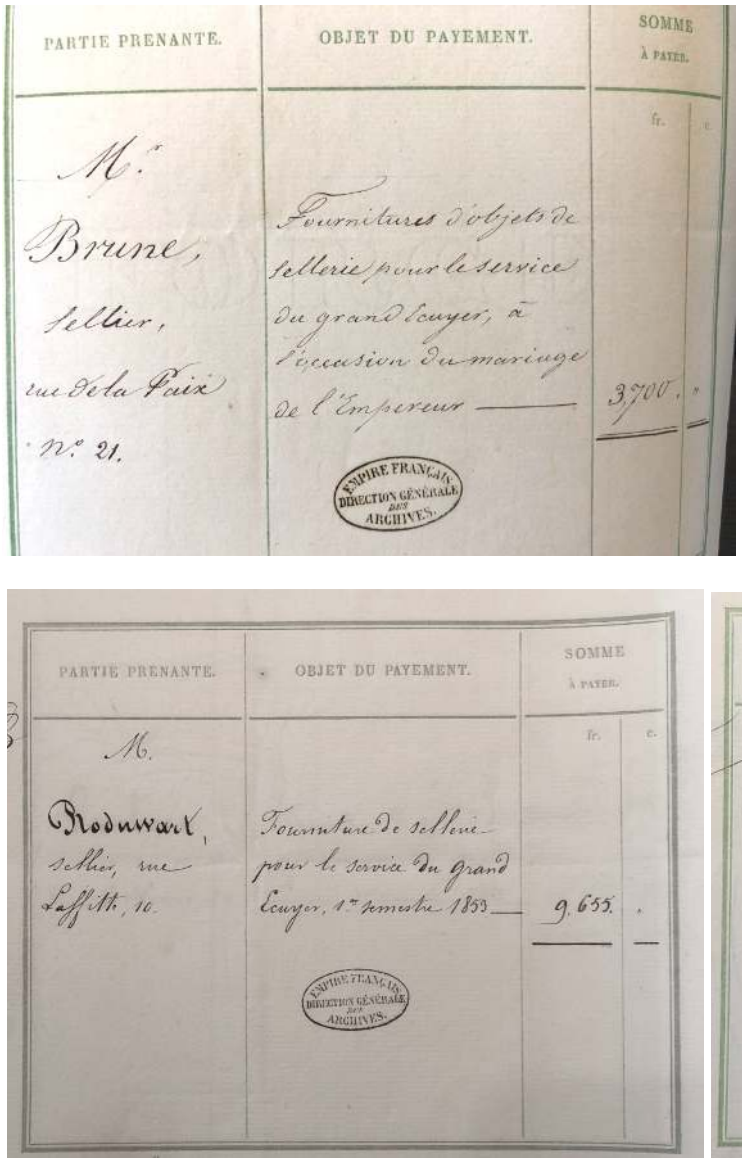
Der Sattler Vanborre (teilweise auch Van-Borre geschrieben), dem Namen nach aus Belgien stammend, wird in der Zeitschrift „Le Furet des salons : journal du monde élégant" vom 15. September 1839 in einem Zug mit dem jüngeren Getting genannt. Er habe zwar kein grosses Geschäft, aber er fabriziere die elegantesten und geschmeidigsten Geschirre, wie man sie sich nur vorstellen könne, und sie seien einfach und doch reich in einem.

Dem Sattler Vanborre scheint um 1850 noch das grössere Renommee als Roduwart und den folgenden Sattlern zugekommen zu sein. Etwas weniger Aufträge erhielt in den frühen 1850er Jahren der in Saint-Cloud ansässige Sattler Dauvillier.

Ebenfalls wichtig war die bestens bekannte Sattlerei Brune an der Rue de la Paix 21 in Paris. Sie lieferte durchaus nicht nur Reitzeug, sondern im März 1854 auch für 56'400.- „Fourniture de harnais". Offenbar wurden diesem Betrieb vor allem die reichen Prunksättel in Auftrag gegeben, wie oben rechts einer zu sehen ist. Der S. 516 abgebildete Rapport belegt schon im Jahre 1853 die Lieferung eines Sechserzugs aus schwarzem Leder.

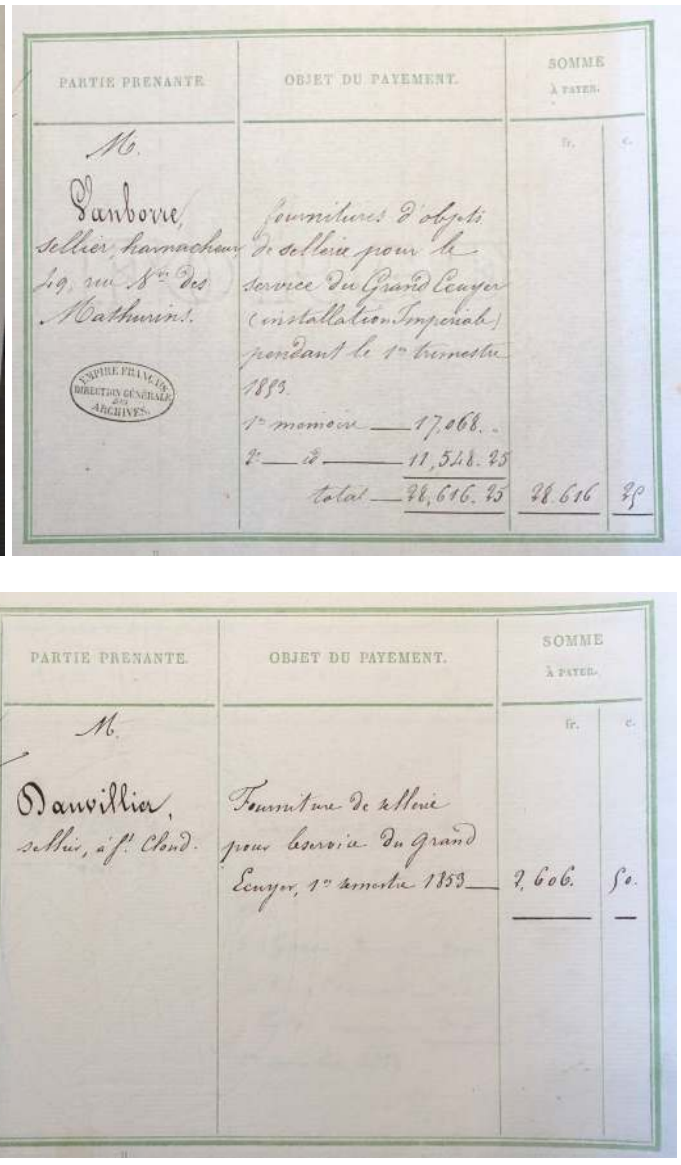
Zu den Sattlerarbeiten gehörten auch die Sättel und das Reitzeug des am Festzug beteiligten reitenden Personals, vor allem der Pikeure und der „garçons d'attelage". Der Aufwand des Kaiserhauses für die Equipagen („service d'attelage") war im Second Empire stets deutlich höher als der für die Reiter („service de selle"), nämlich durchgehend doppelt so hoch.





PARTIE PRENANTE.	OBJET DU PAYEMENT.	SOMME À PAYER. fr.	c.
M. Brune, Sellier, rue de la Paix N.° 21.	Fournitures d'objets de Sellerie pour le service du grand Ecuyer, à l'occasion du mariage de l'Empereur ——	3,700.	»

EMPIRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.



PARTIE PRENANTE.	OBJET DU PAYEMENT.	SOMME À PAYER. fr.	c.
M. Vanborre, Sellier, harnacheur 19, rue N.-Dame des Mathurins.	Fournitures d'objets de sellerie pour le service du Grand Ecuyer (installation Impériale) pendant le 1.er trimestre 1853. 1.re mémoire —— 17,068. — 2.e —— 11,548. 25 Total —— 28,616. 25	28.616	25

EMPIRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.

PARTIE PRENANTE.	OBJET DU PAYEMENT.	SOMME À PAYER. fr.	c.
M. Roduwart, sellier, rue Lafitte, 10.	Fourniture de sellerie pour le service du grand Ecuyer, 1.er semestre 1853 ——	9.655.	—

EMPIRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.

PARTIE PRENANTE.	OBJET DU PAYEMENT.	SOMME À PAYER. fr.	c.
M. Dauvillier, sellier, à St. Cloud.	Fourniture de sellerie pour le service du grand Ecuyer, 1.er semestre 1853 ——	2,606.	50.

En haut : « CHEVAL D'ARMES (Tenue Mixte) DE S.M. L'EMPEREUR Napoléon III. ÉQUIPEMENT DE LA MAISON BRUNE DE PARIS » selon une lithographie d'Albert Adam.
En bas : ordonnances de 1853 et 1859 avisant la livraison d'articles de sellerie par les selleries parisiennes Brune, Vanborre, Roduwart et de Dauvillier à Saint-Cloud.

Oben: „CHEVAL D'ARMES (Tenue Mixte) DE S.M. L'EMPEREUR Napoléon III. EQUIPEMENT DE LA MAISON BRUNE DE PARIS" nach einer Lithographie von Albert Adam.
Unten: Zahlungsbelege der Jahre 1853 und 1859 für Lieferungen von Sattlerwaren durch die Pariser Sattlereien Brune, Vanborre, Roduwart und von Dauvillier in Saint-Cloud.

Différents motifs sur les harnais encore conservés

Ainsi qu'Ehrler l'avait déjà évoqué, chaque voiture disposait d'un harnais précis, doté des emblèmes et des éléments décoratifs concordants. Plusieurs motifs se retrouvent par conséquent sur les bronzes des harnais rouges des voitures de grand gala, et en particulier sur « Le Sacre » – dont les frises de perles qui caractérisaient déjà les harnais à perles de 1825. De telles frises sont aussi sculptées au bout des rayons des roues du « Sacre » et une tête de lion, pareille à celle du moyeu, se retrouve sur les bronzes des muserolles.

En page 125 sont montrés les trois grands types de boucles doubles. Très semblables pour ce qui est du format et de l'agencement général, elles affichent néanmoins des décors différents.

Le travail de maroquinerie souligne ici un aspect intéressant : alors que les motifs décoratifs d'anciens harnais étaient floraux, les piqûres décoratives de pièces plus récentes étaient plutôt géométriques. Avec leurs piqûres linéaires, les harnais du temps de Napoléon III étaient souvent assez sobres. Cette évolution est visible sur les photos des diverses bricoles en bas de la page à droite.

En page 133, on peut lire un commentaire de Léné, l'auteur d'un célèbre manuel de sellier paru en 1878. Seul le plus ancien de la série de harnais de cérémonie en maroquin rouge trouvait grâce à ses yeux. Il est intéressant de noter qu'il les datait du Premier Empire ; or, alors que le « Sacre » semble désormais s'avérer encore plus ancien, il est légitime de reculer cette date encore dans le temps. De fait, au XVIII^{e} et au XIX^{e} siècle, les harnais étaient souvent conservés et transmis avec les voitures correspondantes en cas de changement de propriétaire. À l'instar des harnais rouges après 1818. Il est prouvé qu'une grande partie des voitures de Napoléon I^{er} échurent à Louis XVIII, et il est fort probable que les harnais furent aussi repris.

Chantal Waltisperger a remarqué dès 2009 que certains des bronzes de l'ancien harnais du « Sacre » de 1818 rappelaient les motifs de l'époque de Napoléon I^{er}. Elle l'explique par le fait que le fabricant, le bronzier Lucien François Feuchère, avait auparavant beaucoup travaillé pour le Premier Empire. La source reproduite en page 133 parle d'aigles sur les harnais pour la voiture du sacre de Napoléon I^{er} – invisibles sur les harnais exposés à Versailles.

Les comparaisons décrites p. 534 et suiv. Avec un harnais d'attelage à huit en maroquin rouge du temps de Napoléon I^{er} ou Louis XVIII affichent autant que possible des différences les harnais conservés.

Verschiedene Motive an den erhaltenen Geschirren

Zu jedem Wagen gehörte ein auf diesen abgestimmtes Geschirr mit den entsprechenden Emblemen und Dekorelementen. Ehrler erwähnte dies schon. Dementsprechend finden sich verschiedene Motive an den Beschlägen von roten Geschirren an den Grossgala-Wagen wieder, besonders an der Berline „Sacre". Dazu gehören die Perlbänder, welche die schon genannten Perlengeschirre von 1825 kennzeichnen. Ähnliche Perlbänder finden sich an den Speichenendbeschlägen des „Sacre", und ein ähnlicher Löwenkopf wie auf den Radnaben tritt auch auf Beschlägen von Nasenriemen wieder auf.

Seite 125 sind die drei wichtigsten Typen von Doppelschnallen zusammengestellt. Sie sind vom Format und der Gesamtgestaltung sehr ähnlich, tragen aber unterschiedliche Dekore.

Der dazugehörigen Lederarbeit ist Interessantes ablesbar: Frühe Geschirre weisen florale, spätere Geschirre eher geometrische Ziernähte auf. Die Geschirre der Zeit Napoléons III. wurden meist recht schlicht gestaltet sowie mit linearen Nähten versehen. Diese Entwicklung ist der unteren Bildreihe auf der rechten Seite mit den unterschiedlichen Brustblättern ablesbar.

Auf S. 133 ist ein Kommentar von Léné abgedruckt, dem Autor eines 1878 erschienenen, bekannten Sattler-Handbuchs. Bei diesem fand nur das älteste Geschirr aus der Serie der roten Zeremonial-Geschirre Gnade. Er datierte dieses interessanterweise ins Premier Empire. Dieser Bestimmung darf durchaus noch weiter nachgegangen werden, nachdem ein höheres Alter des „Sacre" im Raume steht. Denn die Geschirre wurden im 18. und 19. Jahrhundert in der Regel mit den zugehörigen Wagen aufbewahrt und bei einem Besitzerwechsel zusammen weitergegeben. Das zeigt auch das Beispiel der roten Geschirre nach 1818. Nachweislich sind grosse Wagenbestände von Napoléon I. an Louis XVIII. übergegangen. Es wäre sehr ungewöhnlich, wenn bei diesem Transfer nicht auch Geschirre mitgekommen wären.

Chantal Waltisperger ist 2009 aufgefallen, dass einige Beschläge des frühen Sacre-Geschirrs von 1818 an Motive der Zeit Napoléons I. erinnern. Sie erklärt dies damit, dass der Fertiger der Beschläge, der Bronzegiesser Lucien François Feuchère, vorher schon viel für das Premier Empire gearbeitet habe. Die S. 133 abgebildete Quelle nennt Adlermotive auf den Geschirren zum Krönungswagen von Napoléon I. Solche sind auf den in Versailles ausgestellten Geschirren allerdings nicht zu erkennen.

Die S. 534f. beschriebenen Vergleiche mit einem roten Achterzuggeschirr der Zeit von Napoléon I. oder Louis XVIII. zeigen – soweit erkennbar – Unterschiede zu den erhaltenen Geschirren.






Motifs similaires autour de 1820 sur les harnais et sur la berline « Le Sacre ».
En haut : mufle de lion sur la muserolle d'un harnais et sur un moyeu du « Sacre ».
En bas : frises de perles sur un mantelet et sur un rayon de roue du « Sacre ».

Ähnliche Motive der Zeit um 1820 auf den Geschirren wie an der Berline „Le Sacre".
Oben: Löwenkopf auf einem Nasenband eines Kopfgestells wie auf einer Nabe des „Sacre".
Unten: Perlenbänder auf einem Kammdeckel wie auf einer Speiche des „Sacre".





Travaux de maroquinerie de diverse facture et richesse. À gauche, vers 1818 ; au milieu, harnais à perles vers 1825 ; bricole des années 1850.

Unterschiedlich reiche Lederarbeiten. Links um 1818, Mitte Perlengeschirr um 1825 und Brustblatt der 1850er Jahre.

Reprise des anciens harnais par Émile-Félix Fleury, premier écuyer

En 1853, le premier écuyer Émile-Félix Fleury reprit les harnais stockés au Trianon. Comme décrit plus haut, on vint chercher les voitures le 20 janvier 1853, tandis que les harnais ne furent récupérés pour longtemps que le 11 février 1853. Dans l'inventaire des dépôts du Trianon, on consigna la « Sellerie riche de Fêtes & Cérémonie » remise au premier écuyer, à savoir (feuille manuscrite au milieu à droite) :

- 5 attelages à huit, dont un « très riche » expressément pour « Le Sacre », deux harnais un peu moins riches et deux encore « moins riches que les précédents »,
- 10 selles accordées aux harnais,
- 45 mors de bride avec un soleil doré et 27 autres semblables,
- 5 autres attelages à huit,
- 113 panaches en plumes d'autruche et beaucoup d'autres équipements,
- 5 « attelages de guides de cérémonie soie et or, très riches » (donc sans selles), tous des attelages à huit avec les guides, italiennes, etc. correspondants,
- 1 selle anglaise « dite du Roi »,
- autres équipements comme des cantonnières, mors de bride, etc.

Émile-Félix Fleury prit en tout 10 attelages à huit, la plupart étant aussi dotés d'un ou deux harnais supplémentaires. Ce qui donne un stock de base d'environ 100 harnais ! (D'après la base de données des dépôts à Versailles, beaucoup de ces harnais n'existent plus.) Tous étaient de couleur rouge.

Ce nombre de harnais de cérémonie rouges semble avoir été suffisant pour le cortège du sacre prévu. Nous n'en connaissons certes pas la composition exacte, mais il a été sûrement conçu comme le cortège du baptême, son « remplaçant » (voir p. 142). Ce dernier était constitué des célèbres voitures principales « Le Baptême » et « Le Sacre » ainsi que des sept berlines de l'époque de Napoléon I^{er}. Selon cette quittance, pratiquement aucun harnais rouge complet ne fut acheté en supplément : on réutilisa l'ancien matériel et le restaura dans son ensemble.

Après 1853 vinrent s'ajouter plusieurs harnais de gala noirs neufs, de haut rang, certainement pour une dizaine d'attelages (p. 140).

Des salles de harnais furent aussi nécessaires – si on calcule seulement 50 cm par harnais, cela donne 50 mètres de longueur de mur rien que pour les harnais de grand gala.

Übernahme der alten Geschirre durch Emile-Félix Fleury als Erster Stallmeister

Im Jahre 1853 übernahm Emile-Félix Fleury als Erster Stallmeister des Kaisers die Geschirre aus den Beständen im Trianon. Die Wagen wurden, wie beschrieben, am 20. Januar 1853 abgeholt, die Geschirre erst am 11. Februar 1853 für längere Zeit übernommen. Im Inventar der Bestände des Trianon wurde vermerkt, was dem Premier Ecuyer an „Sellerie riche de Fêtes & Cérémonie" aus dem Trianon herausgegeben wurde, nämlich (Ausschnitt Bild rechts in der Mitte):

- 5 Achterzüge, einer davon („très riche") ausdrücklich für die Berline „Sacre" bestimmt, zwei nicht so reich ausgestattete und zwei noch etwas weniger reich ausgestattete Geschirre („moins riche que les précédents")
- 10 Sättel zu den Geschirren
- 45 Kandaren mit vergoldeter Sonne und 27 ähnliche Objekte
- 5 weitere Achterzüge
- 113 Büsche von Straussenfedern und vieles andere Material
- 5 „Attelages de Guides de Cérémonie soie et or, très riche" (also ohne Sättel), alles Achterzüge mit den zugehörigen Leinen, Italiennes usw.
- 1 englischer Sattel „dite du Roi"
- Weiteres Reitmaterial wie Schabracken, Kandaren usw.

Insgesamt kamen also 10 Achterzüge zu Emile-Félix Fleury, wobei zu den meisten ein bis zwei Zusatzgeschirre gehörten. Das ergibt einen Grundbestand von total gegen 100 Einzelgeschirren! (Nach der Datenbank der Bestände in Versailles sind längst nicht alle diese Geschirre erhalten geblieben.) Alle diese Geschirre waren rot.

Diese Anzahl von roten Zeremonial-Geschirren dürfte für den vorbereiteten Krönungszug ausgereicht haben. Dessen geplante Zusammensetzung kennen wir zwar nicht genau, aber er dürfte ähnlich für den dafür als „Ersatz" gesehenen Taufzug konzipiert worden sein (siehe dazu S. 142). Dieser bestand aus den bekannten Hauptwagen „Baptême" und „Sacre" und den sieben Berlinen aus der Zeit Napoléons I. Gemäss dieser Rechnung wurden kaum weitere ganze rote Geschirre zusätzlich beschafft, sondern wurde vor allem auf dem alten Material aufgebaut, dieses aber in erheblichem Masse erneuert.

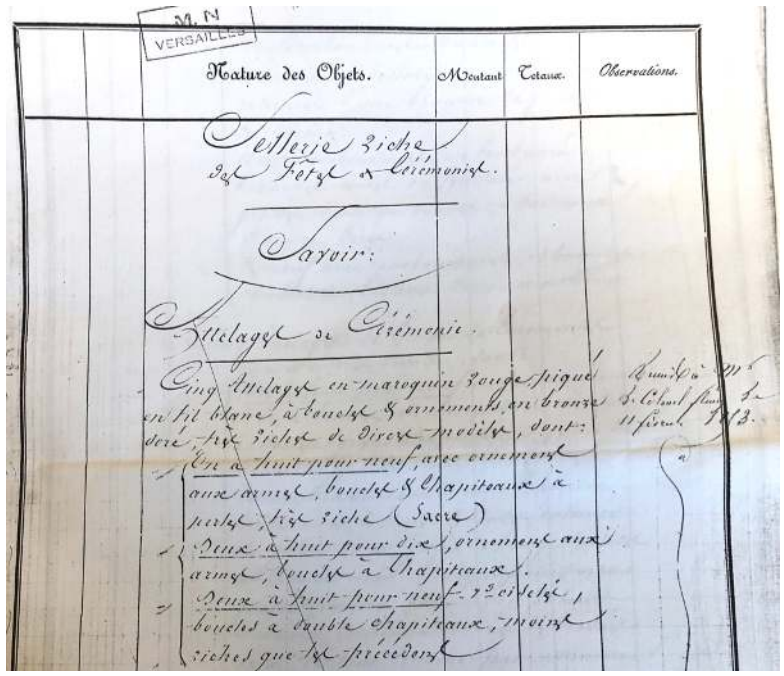
Nach 1853 kamen einige neue schwarze hochstehende Gala-Geschirre dazu (S. 140), wohl mindestens für zehn Züge.

Für dieses viele Material brauchte es die entsprechenden Geschirrkammern. Rechnet man nur 50 cm für ein Einzelgeschirr, ergibt das 50 Laufmeter an Wandflächen, die allein für die Grossgala-Geschirre zur Verfügung stehen mussten.



Détail de la gravure sur bois de 1853 (p. 77). Selon elle, il semble que c'est l'ancien harnais à bricole galbé qui fut utilisé pour l'attelage à huit du « Sacre » lors du mariage de Napoléon III.

Ausschnitt aus dem S. 77 abgebildeten Holzstich von 1853. Demnach wurde für den Hochzeitszug Napoléons III. am ehesten das ältere, geschweifte Brustblattgeschirr für den Achterzug des „Sacre“ verwendet.



Nature des Objets. | Montant | Tetaux. | Observations.

Sellerie riche de Forme de Cérémonie.

Savoir :

Attelage de Cérémonie.

Un Attelage en maroquin rouge piqué en fil blanc, à boucles & ornements en bronze doré, fixe riches de divers modèles, dont :

Un à huit pour neuf, avec ornements aux armes, boucles & Chapiteaux à perles, fixe riche (Sacre)

Deux à huit pour dix, ornements aux armes, boucles à Chapiteaux.

Deux à huit pour neuf, 2e selle, boucles à double Chapiteaux, moins riches que les précédens

Tous ces harnais, sans exception, sont en cuir ou maroquin rouge. Toute la bouclerie est double, ciselée et dorée, et toutes les piqûres, droites ou à dessins, sont en soie blanche. Les chevaux sont, en plus, garnis, aux crinières et aux croupes, de palatines en velours cramoisi enrichies, de broderie en soie de même couleur et de broderie d'or. Les fronteaux et cocardes sont en satin de même nuance et enrichis de mêmes broderies. Les postillons de devant et les piqueurs montent des selles en maroquin rouge Les brides sont de même cuir et de même façon que celles des harnais. Tous ces harnais, sauf l'attelage qui a été fait pour la baptême du duc de Bordeaux et sur lequel sont les armes de France, n'ont pas d'armes ; elles sont remplacées par des soleils ; les ornementations sont des feuilles de laurier, ciselées et dorées.

La coupe et la main-d'œuvre de ces attelages sont loin d'être irréprochables, sauf un seul, fabriqué sous le premier Empire et fait assurément sous la direction d'un homme capable, car il est, de tous points, supérieur à tous les autres.

Alle diese Geschirre sind ohne Ausnahme aus Leder oder rotem Marokkoleder gearbeitet. Alle Beschläge sind doppelt, ziseliert und vergoldet, und alle Stiche, gerade oder mit Zeichnung, sind aus weisser Seide. Die Pferde sind zusätzlich an Mähne und auf der Kruppe mit purpurrotem Samt mit Seidenstickerei in der gleichen Farbe und mit Goldstickereien geschmückt. Die Stirnbänder und Kokarden sind aus Satin in gleichem Farbton und mit denselben Stickereien verziert. Die vorderen Vorreiter und die Begleitreiter ritten auf Sätteln aus rotem Marokkoleder. Die Zäume sind aus demselben Leder und gleicher Machart wie die Geschirre. Alle diese Geschirre, ausser denjenigen, die für die Taufe des Herzogs von Bordeaux gemacht worden sind, und welche das Wappen Frankreichs tragen, haben anstelle der Wappen eine Sonne; die Verzierungen sind ziselierte und vergoldete Lorbeerblätter.

Der Schnitt und die Handarbeit dieser Geschirre sind weit entfernt von einwandfrei. Nur ein einziges, das unter dem ersten Kaiserreich und sicherlich unter der Aufsicht eines fähigen Mannes hergestellt wurde, ist in allen Punkten den anderen überlegen.

En haut : extrait de la liste des harnais, selles et accessoires remis à Émile-Félix Fleury le 11 février 1853 pour le couronnement prévu de Napoléon III.
En bas : la critique de Léné (1878) sur les harnais de cérémonie rouges.

Oben: Auszug aus der Liste der an Emile-Félix Fleury am 11. Februar 1853 für die geplante Krönung Napoléons III. herausgegebenen Geschirre, Sättel und Accessoires.
Unten: Das Urteil von Léné des Jahres 1878 zu den roten Zeremonial-Geschirren.

Les caractéristiques des harnais rouges dans les années 1850

Les quittances qui existent encore aujourd'hui montrent qu'entre 1853 et 1860, les harnais de cérémonie rouges subirent de grandes transformations et furent complétés – à l'instar des renforcements déjà évoqués (p. 126). S'y ajoutèrent de nombreuses pièces de rechange de style ancien, que l'on ne peut plus guère identifier précisément aujourd'hui. D'anciens bronzes et boucles furent probablement massivement réutilisés, après avoir été redorés. Mais qu'il y avait-il de neuf ? L'examen de l'auteur a permis de distinguer surtout des éléments comme des pièces de harnais avec de grands emblèmes du Second Empire sur les œillères (à droite), encadrés d'une fine rangée de palmettes. Les grandes armes avec l'aigle au centre sont parfois ciselées de façon plus grossière. On constate ici des différences de qualité importantes par rapport aux anciens harnais, mais aussi par rapport à des harnais plus récents en cuir noir, qui furent à nouveau mieux travaillés (p. 140). Parmi les bronzes, les encadrements galbés en demi-cercle sont également neufs (muserolle à droite). Ce qui manifeste d'un éloignement certain des motifs antiquisants stricts des anciens harnais. Autre chose typique des années 1850 est l'utilisation de boucles aux encadrements ciselés, ornés d'éléments floraux aux coins et au milieu et flanqués de palmettes. On en observe parfois de tels sur d'anciens harnais. Tout comme pour les boucles anciennes, les côtés courts affichent des palmettes plus grandes. Le même type de boucles existe aussi avec de grosses perles coupées en deux, finement incrustées et flanquées de calices (p. 135). Des encadrements ciselés similaires se retrouvent sur les frontaux, les œillères et les boucles de caisse.

Pour ce qui est de la coupe du cuir ainsi que des piqûres décoratives, les harnais rouges plus récents affichent un agencement nettement plus sobre que les anciens. Les galbes ne se retrouvent qu'au niveau des brides. Les mors de bride, certains portant à l'intérieur la marque de Loiseau, ont en revanche des formes très historisantes. Une bossette aux armes du Second Empire est apposée sur l'embouchure des branches du mors. (Les branches latérales des mors de bride plus anciens étaient encore en fer.) L'exposition actuelle de la « Galerie des Carrosses » à Versailles compte aussi et surtout l'attelage à quatre de la berline « La Topaze », des harnais plus récents ainsi que de nombreuses pièces des chevaux à main (à droite) de la berline « Le Sacre ».

Quels harnais neufs ou renouvelés furent utilisés au Second Empire pour quelle voiture ? À ce niveau, les sources imagées ne nous sont d'aucune aide. Des harnais avec les armes aux grands aigles furent probablement utilisés. Pour « Le Sacre », éventuellement le type de harnais de la photo de gauche ci-contre et pour « Le Baptême », le harnais plus simple sur sa droite lors du cortège du baptême en 1856 ? Ce carrosse ayant été rarement utilisé pour des hôtes de marque.

Typisches der 1850er Jahre an den roten Geschirren

Nach den erhaltenen Rechnungen wurde an den älteren roten Zeremonial-Geschirren zwischen 1853 und 1860 sehr viel verändert und ergänzt. Dazu gehörten die S. 126 besprochenen Verstärkungen. Dazu kamen viele Ersatzteile im alten Stil, die heute kaum mehr präzis zu identifizieren sind. Sicher wurden auch massenweise ältere Schnallen und Beschläge in neuer Vergoldung wiederverwendet. Was aber wurde neu produziert? Dazu gehören nach der Autopsie des Schreibenden vor allem Elemente, wie sie rechts abgebildet sind, nämlich Geschirrteile mit grossen Emblemen des Zweiten Kaiserreichs auf den Scheuledern, umrahmt von einer feinen Leiste mit Eckpalmetten. Zuweilen sind die grossen Wappen mit dem Adler in der Mitte nicht sehr fein ziseliert. Hier gibt es deutliche Qualitätsunterschiede zu den älteren Geschirren, aber auch zu jüngeren Geschirren aus schwarzem Leder, die wieder besser gefertigt wurden (siehe S. 140). Neu sind unter den Beschlägen auch geschweifte Rahmen aus Halbrundstäben, wie sie auf dem Nasenband rechts zu erkennen sind. Hier ist eine gewisse Abkehr von den streng antikisierenden Motiven der älteren Geschirre festzustellen. Typisch für die 1850er Jahre ist auch die Verwendung von Schnallen mit punziertem Rahmen mit in die Ecken und Mitten gesetzten feinen erhabenen Blüten und flankierenden Palmetten. Solche sind erst vereinzelt in ähnlicher Art an älteren Geschirren zu beobachten. Wie bei älteren Schnallen auch setzen an den Schmalseiten grössere Palmetten an. Denselben Schnallentyp gibt es auch mit feinen eingesetzten Halbkugeln und flankierenden Blütenkelchen (siehe Bild S. 135). Ähnlich punzierte Rahmen kommen auch auf Stirnbändern, Scheuklappen und Kastenschnallen vor.

Beim Schnitt des Leders wie bei der Führung der Ziernähte ist bei den jüngsten roten Geschirren eine deutliche Tendenz zur schlichteren Gestaltung gegenüber älteren Geschirren festzustellen. Schweifungen treten oft nur noch an den Kopfgestellen auf. Die Kandaren, einige innen von Loiseau gestempelt, zeigen wiederum stark historisierende Formen. Dort, wo das eiserne Mundstück eingezapft ist, wurde das Wappen des Zweiten Kaiserreichs aufgesetzt. (Die älteren Kandaren bestanden in den Seitenästen noch aus einem Eisenkern.) In der aktuellen Ausstellung der „Galerie des Carrosses“ in Versailles gehören vor allem der Viererzug vor der Berline „Topaze“ zu den jüngeren Geschirren sowie viele Teile der Handpferde (rechtsseitig) vor der Berline „Le Sacre“.

Welche neuen oder erneuerten Geschirre wurden im Second Empire für welchen Wagen verwendet? Hier lassen uns die überlieferten Bildquellen im Stich. Vermutlich wurden vor allem Geschirre mit den grossen Adler-Wappen dafür verwendet. Vielleicht der Typus des auf der rechten Seite links abgebildeten Geschirrs für „Le Sacre“ am Taufzug von 1856 und der einfachere Typus rechts daneben eher für „Le Baptême“? Letzterer Wagen wurde, wie schon erwähnt, auch ganz selten für hochstehende Gäste eingesetzt.






À gauche : bride typique et travail de maroquinerie du Second Empire (trait avec motif floral plus ancien).
À droite : mors de bride vers 1818 avec le symbole du soleil et mors de bride de l'époque de Napoléon III de forme similaire mais avec de nouvelles armes (estampé « LOISEAU A PARIS »).

Links: Typisches Kopfgestell und Lederarbeit des Second Empire (eingeschlaufter Zugstrang mit floralem Muster älter).
Rechts: Kandare der Zeit um 1818 mit Sonnen-Symbol und Kandare der Zeit Napoléons III. in ähnlicher Form, aber mit neuem Wappen (gestempelt „LOISEAU A PARIS").





Boucles typiques, encadrement sur les mantelets et boucles de caisse des années 1850 (trait plus ancien).

Typische Schnallen, Rahmen auf Kammdeckeln und Kastenschnallen der 1850er Jahre (Zugstrang älter).

Accessoires spéciaux d'apparat en passementerie

Dans son ouvrage de 1903, Faverot de Kerbrech présente l'image d'un harnais rouge très riche et doté des « armes impériales » (photo ci-contre en bas à gauche) avec pour légende : « Harnais de gala aux armes impériales (en maroquin rouge) ». On y voit des cocardes et des ornements comme ceux conservés à Versailles. Le harnais, en revanche, n'existe plus ou n'est pas exposé à Versailles.

Avec cette représentation ainsi que celle des harnais en page 141, Faverot de Kerbrech a fourni une vue d'ensemble de l'utilisation des harnais de gala durant le Second Empire (1903, 392 suiv.). Ils servirent pour les attelages à deux, à six (« attelage de suite ») ou à huit (« attelage de corps »). Les différences de rang étaient ici flagrantes. Pour l'attelage à deux, on utilisait des guides en cuir ou « en passementerie ». Ces derniers étaient tressés en lin, voire en soie pour les attelages de parade de très haut rang. Il y avait également une spécialité antique, les « Italiennes », une sorte d'enrênement déjà largement décrite par l'auteur dans un autre ouvrage (Fahrkunst – Driving 2009, 200 suiv.). Faverot de Kerbrech cita aussi d'autres termes techniques comme les croupières, sous-ventrières et fausses sous-ventrières ou porte-traits.

Le cheval avant gauche des attelages de grand gala était un cheval de selle, monté par un « postillon ». À sa droite évoluait le cheval « sous-main ». Et derrière le grand attelage suivaient deux « garçons d'attelage ». En cas de problème, leurs chevaux servaient de chevaux de rechange et étaient intégrés dans l'attelage. C'est pourquoi ils étaient pareillement équipés, avec une bride à œillères et une crinière nattée avec une tresse en soie. Les garçons d'attelage étaient assis comme les postillons sur une simple selle à la française sans taquets. Or, dans les vieux inventaires, les attelages à huit étaient fréquemment décrits « huit à dix ». Les deux harnais en sus n'étaient donc pas seulement considérés comme des harnais de remplacement, mais aussi comme équipement pour les chevaux des « garçons d'attelage ».

Des éléments décoratifs en passementerie faisaient état d'une marque particulière des attelages de cérémonie ou d'apparat. Les mantelets étaient posés sur des supports, les « tapis » de drap brodé auxquels étaient accrochés de petits glands de soie ou des fils d'or. Sur les harnais de parade, les usuelles cocardes en métal de la bride étaient remplacées par des cocardes en passementerie, ainsi qu'on peut les voir en haut à droite. Au mantelet de chaque cheval (hormis le cheval de selle) était accroché un gland pendant vers l'extérieur, appelé « gland de parade » (planche en bas). Ehrler accrocha des glands similaires à la housse ; ce qui lui permit de savoir quel harnais devait être utilisé pour « Le Sacre » !

Textile Sonderausstattungen für hochstehende Paraden

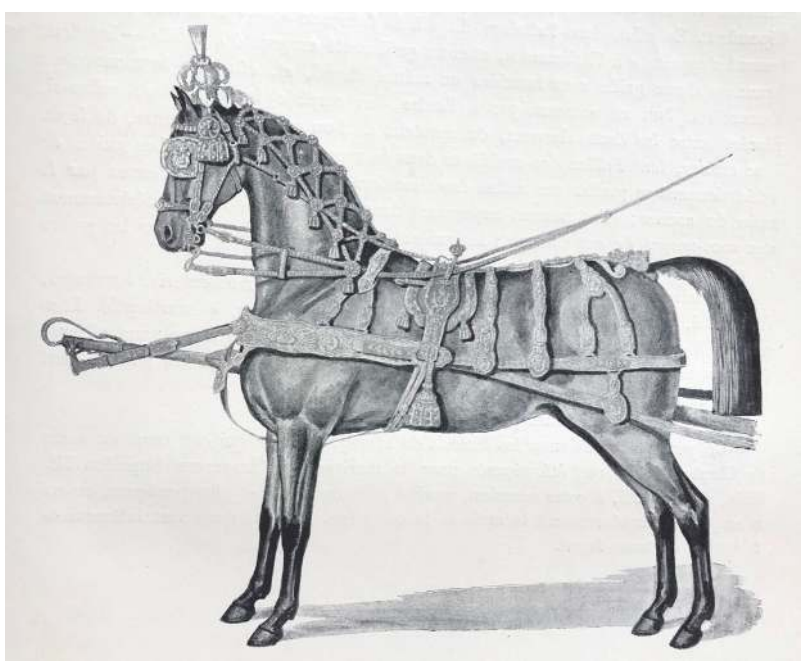
Faverot de Kerbrech bildet in seinem Werk von 1903 das Bild eines sehr reichen roten Geschirrs ab, das mit den „armes impériales" ausgestattet gewesen war (Bild auf der rechten Seite links unten). Die Legende dazu lautet: „Harnais de gala aux armes impériales (en maroquin rouge)". Deutlich sind darauf Kokarden und Behänge abgebildet, wie sie sich in Versailles erhalten haben. Das Geschirr selbst ist allerdings nicht mehr vorhanden, beziehungsweise ist in Versailles nicht ausgestellt.

In Zusammenhang mit der Präsentation dieses und der S. 141 abgebildeten Geschirre gab Faverot de Kerbrech einen Überblick über die Verwendung der Gala-Geschirre des Second Empire (1903, 392ff.). Sie wurden zweispännig, sechsspännig („attelage de suite") oder achtspännig („attelage du corps") eingesetzt. Dabei gab es deutliche Rangunterschiede. Zweispännig wurden Leinen aus Leder verwendet, sonst aus Gewebe („guides en passementerie"). Diese waren aus Leinen (Flachs) geflochten, bei sehr hochstehenden Paradezügen aber aus Seide. Dabei gab es eine altertümliche Spezialität, die „Italiennes", eine Art Hilfszügel, die der Schreibende schon früher ausführlich besprochen hat (Fahrkunst – Driving 2009, 200ff.).

Zu den Vollgala-Gespannen gehörte auf dem vordersten linken Pferd, dem Sattelpferd, meist ein reitender „postillon", der Spitzreiter (deutsch meist Postillion genannt). Das Pferd rechts von ihm hiess „sous-main", deutsch Handpferd. Diesem voraus ritt stets der Pikeur, und hinter dem langen Gespann folgten zwei „garçons d'attelage". Sie mussten bei einem Zwischenfall innerhalb des Gespanns ihre Pferde als Ersatzzugpferde zur Verfügung stellen. Die Ausrüstung ihrer Pferde war deshalb ähnlich wie bei den Gespannpferden. Dazu gehörten ein Kopfgestell mit Scheuklappen und eine mit Seidenbändern eingeflochtene Mähne. Sie sassen, wie die Postillione, auf einem einfachen Sattel à la française ohne Pauschen. In den alten Inventaren werden etwa die Achterzüge gerne mit „huit à dix" oder ähnlich beschrieben. Die zwei überzähligen Geschirre waren wohl nicht nur als Ersatz in der Geschirrkammer gedacht, sondern eben auch als Ausrüstung für die Pferde der „garçons d'attelage".

Textile Verzierungsteile galten als besonderes Merkmal der Zeremonial- oder Paradeanspannung. Die Kammdeckel lagen hier Unterlagen auf, den „tapis", die aus „trap brodés" bestanden, denen wiederum kleine Quasten aus Seide oder Goldfäden angehängt waren. Die üblichen metallenen Rosetten (cocardes en métal) am Kopfgestell wurden beim Paradegeschirr durch „cocardes en passementerie" ersetzt, wie sie rechts ganz oben zu sehen sind. An den Kammdeckeln wurde (jeweils nur aussen) allen Pferden ausser dem Sattelpferd eine Quaste angehängt, genannt „gland de parade" (siehe Bild rechts). Ganz ähnliche Quasten hängte Ehrler an die Bockdecke; er wusste demnach genau, welches Geschirr für den „Sacre" verwendet werden sollte!







En haut : cocardes, ornements et glands de parade pour les harnais de grand gala du Second Empire.
En bas à gauche : harnais de gala rouge avec les armes de Napoléon III de la sellerie Roduwart. La bricole d'ancienne facture est dotée de cocardes et d'ornements en soie encore existants (en haut).
En bas à droite : cheval sellé d'un garçon d'attelage suivant le carrosse.

Oben: Erhaltene Kokarden, Behänge, Parade-Quasten und Mähnen-Netze zu Grossgala-Geschirren des Second Empire. Sie wurden 1853 für den geplanten Krönungszug von Roduwart und Déforge geliefert (S. 511 und 519).
Unten links: Rotes Gala-Geschirr mit Wappen von Napoléon III. der Sattlerei Roduwart. Das Brustblattgeschirr nach älterer Art ist mit Kokarden und Mähnen-Netzen aus Seide ausgestattet.
Unten rechts: Gesatteltes Pferd eines hinterher reitenden „garçon d'attelage". Gab es ein Problem mit einem Zugpferd, dienten solche Pferde als Ersatz; deswegen wurden sie mit einem Kopfgestell mit Scheuklappen geritten.



En comparaison : harnais de gala de haut rang, publié par A. Guillon vers 1850 (« Harnais de grand équipage de ville sortis des Ateliers de Becker rue de Provence 30 Paris »). Le harnais pour le cheval de volée est constitué de cuir noir et équipé d'un collier.

Als Vergleich: Hochstehendes Gala-Geschirr, wie es A. Guillon um 1850 publizierte („Harnais de grand équipage de ville sortis des Ateliers de Becker rue de Provence 30 Paris“). Das Geschirr für ein Stangenpferd besteht aus schwarzem Leder und ist mit einem Kumt ausgestattet.





Napoléon III accompagné de la Reine Victoria en 1855 dans la voiture « Le Baptême ».
En haut : « The imperial and royal procession in the Place Vendôme » intitulé de cette gravure sur bois de 1855 tirée d'une revue anglaise.
En bas : arrivée au Palais de l'Industrie sur le site de l'exposition universelle. L'attelage à huit porte des harnais de gala noirs.

Fahrt von Napoléon III. mit Queen Victoria in der Berline „Le Baptême“ im Jahre 1855.
Oben: Vorfahrt der kaiserlichen und königlichen Hoheiten auf der Place Vendôme.
Unten: Ankunft vor dem Palais de l'Industrie auf dem Gelände der Weltausstellung. Der Achterzug trägt schwarze Gala-Geschirre.

Harnais de gala en cuir noir

Faverot de Kerbrech dit clairement que des harnais à collier furent aussi utilisés pour un harnachement de gala « dans quelques occasions » (1903, 392). Le tableau de 1855 présenté en page 139 montre un attelage à huit.
L'aquarelle au milieu à droite en affiche les détails. Au-delà du cuir noir, on y voit aussi de nombreuses pièces en passementerie rouge comme des cocardes en soie sur la bride, des glands et des rubans avec lesquels la crinière et l'attache de la queue sont tressées.

Cet ensemble était considéré comme un harnais de gala de haut rang. Les bronzes sont très riches et les armes imbriquées dans des encadrements ciselés. Un tel harnais existe encore et est présenté en page 237 avec la berline de gala de 1852. Les harnais furent ensuite envoyés en Belgique avec les voitures – ils furent donc utilisés pour cette nouvelle voiture de gala (p. 466). Mais apparemment déjà auparavant pour « Le Baptême » lors d'occasions exceptionnelles comme on le voit sur la planche précédente.

Les harnais de gala noir ont été apparemment achetés en 1852 ou peu après avec les sept berlines neuves d'Ehrler (p. 236 suiv.), dont trois d'entre elles étaient des berlines de gala. Deux existent encore (n^{os}1 et 2), la troisième qui n'existe plus pourrait être identique à celle en haut à droite – caractérisée par un haut de caisse clair et quatre lanternes. Avec ces trois berlines de gala furent livrés trois nouveaux harnais d'attelage à huit de Roduwart, comme l'indiqua Conegliano (1897, 192). Ces derniers affichaient certes des ornementations plus simples que celle des harnais en maroquin rouge, mais étaient encore très richement équipés « … en cuir verni, garniture et bouclerie double, ciselée et dorée, passementerie de gala en soie et or ... ».

La sellerie Brune semble aussi avoir fourni l'un des harnais, ce que confirme l'ordonnance de paiement de 1853 avisant la livraison à la cour d'un harnais complet d'attelage à huit en cuir noir (p. 516).

Un harnais simple en cuir noir est présenté en page 169. Les armes très finement ciselées sont ici enchâssées dans un cadre droit. Il pourrait avoir appartenu à une berline de ville (voir p. 153).

Les harnais, qui ne furent pas transportés à Versailles montrent qu'entre 1853 et 1870, on investissait bien plus dans cet équipement que ce que l'on croyait jusqu'à présent. Un échantillonnage aléatoire des « mandats de payements » de la maison de l'empereur après 1853 le corrobore. En 1854 par exemple, Roduwart toucha 79 181 fr. pour des harnais, alors que les autres selliers déjà cités furent aussi mobilisés, à l'instar de Vanborre qui toucha en 1859 autour de 20 000 fr. pour des travaux de sellerie et de Dauvillier avec 2606 fr. (voir p. 129).

Gala-Geschirre aus schwarzem Leder

Faverot de Kerbrech sagt deutlich, dass auch bei hochstehenden Gala-Geschirren zu bestimmten Gelegenheiten Kumtgeschirre zur Verwendung kamen (1903, 392). Dafür gab es, wie das S. 139 vorgestellte Gemälde von 1855 zeigt, auch Achterzüge.
Das Aquarell rechts in der Mitte zeigt die Details. Darauf sind zusätzlich zum schwarzen Leder einige Teile aus rotem textilem Material zu sehen, wie Seidenkokarden an den Kopfgestellen, Quasten und Bänder, die in die Mähne und den Schweifansatz eingeflochten sind.

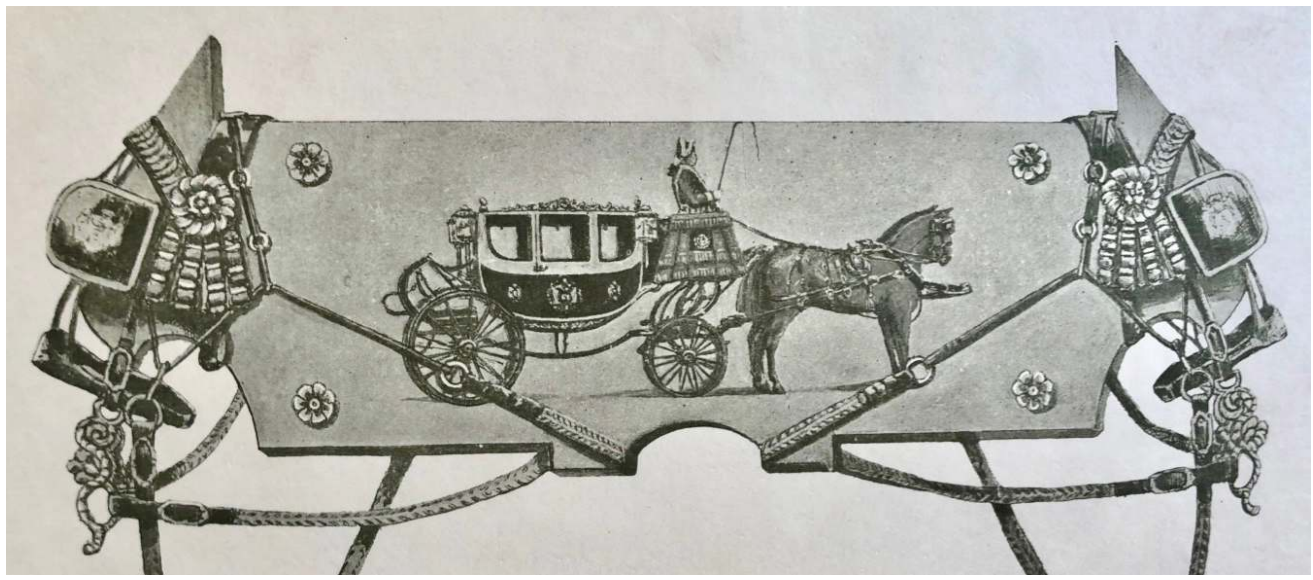
Die Beschläge dieses schwarzen Gala-Geschirrs sind sehr reich gestaltet und die grossen Wappen von verzierten Rahmen eingefasst. Ein solches Geschirr hat sich erhalten, und zwar zusammen mit der reichen Gala-Berline von 1852, die S. 237 abgebildet ist. Mit diesen Wagen kamen die Geschirre nach Belgien (S. 466). Demnach wurden sie eben zu diesem neuen Gala-Wagen verwendet (S. 458ff.). Aber offenbar auch zu besonderen Gelegenheiten vor dem „Baptême", wie das Bild auf der vorangehenden Seite zeigt.

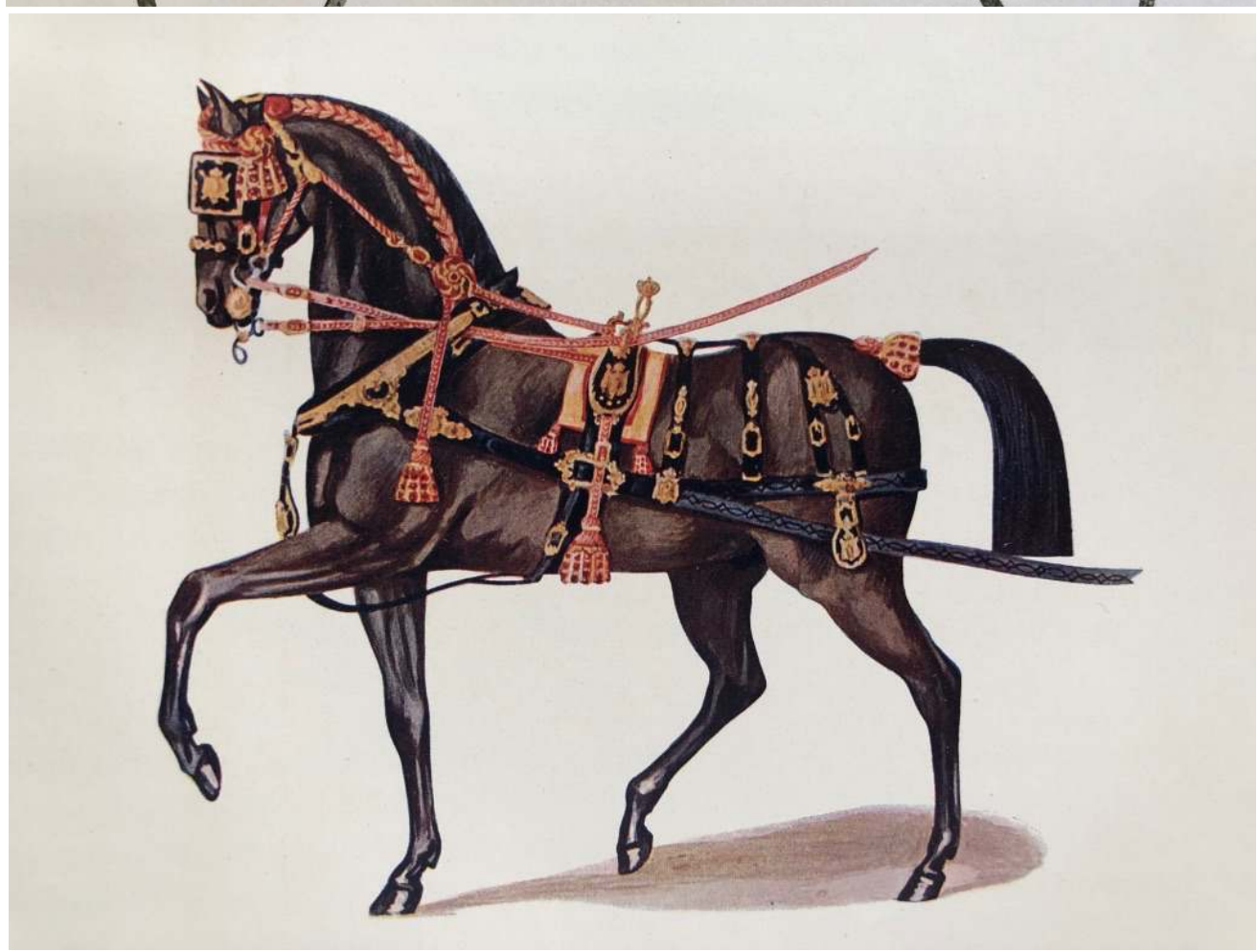
Die schwarzen Gala-Geschirre wurden demnach 1852 und etwas später zu den mindestens sieben neuen Ehrler-Berlinen angeschafft, die S. 236ff. besprochen werden. Davon waren drei Gala-Berlinen. Zwei davon haben sich erhalten (Nr. 1 und Nr. 2), die dritte, nicht erhaltene könnte mit der oben rechts identisch sein, gekennzeichnet durch den hellen Kasten im oberen Bereich und vier Laternen. Zu eben diesen drei Gala-Wagen gab es insgesamt drei neue schwarze Achterzüge von Roduwart. Das überlieferte Graf de Conegliano (1897, 192). Diese seien etwas einfacher als die roten Geschirre verziert gewesen, aber immer noch sehr reich ausgestattet, nämlich (französischer Wortlaut links) mit ziselierten und vergoldeten Doppelschnallen sowie mit textilen Gala-Behängen versehen.

Eines davon stammte wohl von Brune. Dieser lieferte gemäss den erhaltenen Zahlungsanweisungen im Jahre 1853 ein komplettes Achterzuggeschirr aus schwarzem Leder an den Hof (Dokument S. 516).

Ein einfacheres Geschirr aus schwarzem Leder ist S. 169 abgebildet. Die sehr sorgfältig ziselierten Wappen sind hier von glatten Rahmen eingefasst. Es könnte zu einer Berline de ville, wie sie S. 153 zeigt, gehört haben.

Die Geschirre, die nicht nach Versailles kamen, zeigen, dass zwischen 1853 und 1870 sehr viel mehr in Geschirre investiert wurde, als man bislang meinte. Das bestätigen auch Stichproben unter den „mandats de payements" des „maison de l'empereur" nach 1853. Demnach erhielt allein Roduwart im Jahre 1854 79'181.- für Geschirre, und die anderen schon erwähnten Sattler wurden auch weiter beschäftigt. So erhielt etwa Vanborre 1859 für Sattlerarbeiten um die 20'000.- und Dauvillier 2'606.- Goldfranken (siehe S. 129).









En haut : harnais de gala du Second Empire avec des brides correspondantes.
Au milieu : cheval de volée avec un harnais de gala signé Roduwart.
En bas : pièces d'un harnais de gala de la nouvelle berline de gala de 1852. (voir p. 466).

Oben: Gala-Gespann des Second Empire mit entsprechenden Kopfgestellen.
Mitte: Stangenpferd mit einem Gala-Geschirr von Roduwart,
Unten: Teile eines Gala-Geschirrs zur neuen reichen Gala-Berline von 1852 (S. 466).

Le cortège du baptême du prince impérial

L'utilisation la mieux documentée de la berline « Le Sacre » fut celle du 14 juin 1856 pour le baptême à Notre-Dame du fils unique de Napoléon III et d'Eugénie. Tous les moyens furent mis en œuvre : de fait, pour l'empereur, le cortège remplaçait en quelque sorte le sacre manqué. Ce qu'exprime la célèbre phrase « Un tel baptême vaut bien un sacre ».

Le trajet fut le même que pour le cortège nuptial quelques années plus tôt : départ du bâtiment central du palais des Tuileries, traversée du jardin éponyme jusqu'à la Place de la Concorde, passage devant l'Hôtel de Ville et arrivée à Notre-Dame. Faverot de Kerbrech décrit ainsi la composition du cortège (1903, 46l suiv.) :
− musique et escadrons en tête
− piqueurs
− 3 voitures avec des princes et princesses
− 8 attelages à six avec des dignitaires de la cour, des princes,
− 1 attelage à huit transportant l'enfant à baptiser
− « Le Sacre » attelé à huit avec l'empereur et l'impératrice
− escadron des Cent-Gardes et autres escadrons.

Cela donnait plus de 10 voitures et plus de 100 chevaux d'attelage. « Le Sacre » fut rénové pour l'occasion. Il semblerait que l'agencement intérieur, celui que l'on voit encore aujourd'hui, fut réalisé seulement pour le baptême – avec le grand N brodé au centre du ciel d'impériale (p. 144), sous lequel le couple impérial prit place pour le cortège du baptême.

La gravure sur bois en bas à droite rappelle beaucoup le cortège nuptial en page 77. Mais les transformations sur « Le Sacre » par rapport à 1853 sont visibles. Le groupe d'anges soufflant dans leur trompette est remonté sur le dôme. Le siège du cocher est désormais décoré de la housse qui existe encore. Le prince fut amené, avec sa nourrice et sa gouvernante, dans une seconde berline de gala, attelée à huit aussi. De quelle voiture s'agissait-il ? De la voiture traditionnelle dédiée « Le Baptême » ? Il est plus probable qu'il s'agisse de la nouvelle berline n°1 de gala riche, abordée p. 236 (suiv.) et 459 (suiv.). Les photos ou photomontages p. 79 du cortège du baptême en 1856 montrent plutôt la nouvelle voiture riche de 1852 (sept glaces, galerie d'impérial,e pas de couronne sur le dôme).

À Bruxelles aujourd'hui, la voiture richement équipée est considérée depuis longtemps comme la berline du baptême du prince. Il y est insinué qu'elle aurait été fabriquée spécialement pour l'occasion, ce qui est irrecevable : elle a déjà été utilisée des anées plus tôt.

Toutefois, certaines parties de la berline de 1852 ont pu être spécialement adaptées au baptême en 1856. On remarque notamment que les deux berlines de gala – et seulement ces deux-là – ont un ciel d'impériale de même style avec un N au centre d'une couronne brodée (p. 144 et 511).

Der Taufzug für den kaiserlichen Prinzen

Der bestdokumentierte Einsatz der Krönungsberline „Le Sacre" erfolgte am 14. Juni 1856 anlässlich der Taufe des einzigen Sohnes von Napoléon III. und Eugénie in der Kathedrale Notre Dame. Jetzt wurden für den Cortège alle Register gezogen, denn für den Kaiser bedeutete diese Feier eine Art Ersatz für die misslungene Krönungsfeier. Das drückt der bekannte Satz aus: „Eine solche Taufe wiegt die Krönung auf".

Der Cortège nahm den gleichen Verlauf wie früher schon der Hochzeitszug: Start unter dem Mittelbau des Tuilerienpalasts, dann durch den Jardin des Tuileries auf die Place de la Concorde, am Hôtel de Ville vorbei und schliesslich zur Notre Dame. Nach Faverot de Kerbrech setzte sich der Zug folgendermassen zusammen (1903, 461ff.):
- Voraus Musik und Schwadronen
- Pikeure
- 3 Wagen mit Prinzen und Prinzessinnen
- 8 Sechserzüge mit Hofchargen, Prinzen usw.
- 1 Achterzug mit dem Täufling
- 1 Achterzug vor der „Sacre" mit dem Kaiser und der Kaiserin
- Schwadron der Hundertgarden und andere Schwadronen.

Das ergibt über 10 Wagen und über 100 Wagenpferde. Für diesen Anlass wurde die Berline „Le Sacre" erneut hergerichtet. Das Innere scheint erst jetzt so ausgestattet worden sein, wie wir es heute kennen. Das Bild S. 144 zeigt das grosse eingestickte „N" in der Mitte des Dachhimmels. Unter dieses setzte sich das Kaiserpaar beim Taufzug seines Sohnes.

Der Holzstich rechts unten gleicht dem des Hochzeitszugs von S. 77. Aber die Veränderungen an der „Sacre" gegenüber 1853 sind durchaus festgehalten; so ist die Dachgruppe mit den Posaunen blasenden Engeln wieder montiert, und den Kutschersitz ziert jetzt eine Bockdecke, die heute noch erhalten ist. Der Prinz wurde, begleitet von seinen Betreuerinnen, in einer zweiten, ebenfalls achtspännig gezogenen Gala-Berline vorausgefahren. In welchem Wagen geschah dies? Es könnte der traditionelle Taufwagen, „Le Baptême", gewesen sein. Noch wahrscheinlicher ist aber die neue reiche Gala-Berline Nr. 1 von 1852, die S. 236ff. und 459ff. behandelt wird. Denn die S. 79 abgebildeten Fotos beziehungsweise Fotomontagen zum Taufzug von 1856 weisen eher auf den neuen Wagen von 1852 hin (sieben Fenster, Dachkranz, aber keine Krone auf dem Dach).

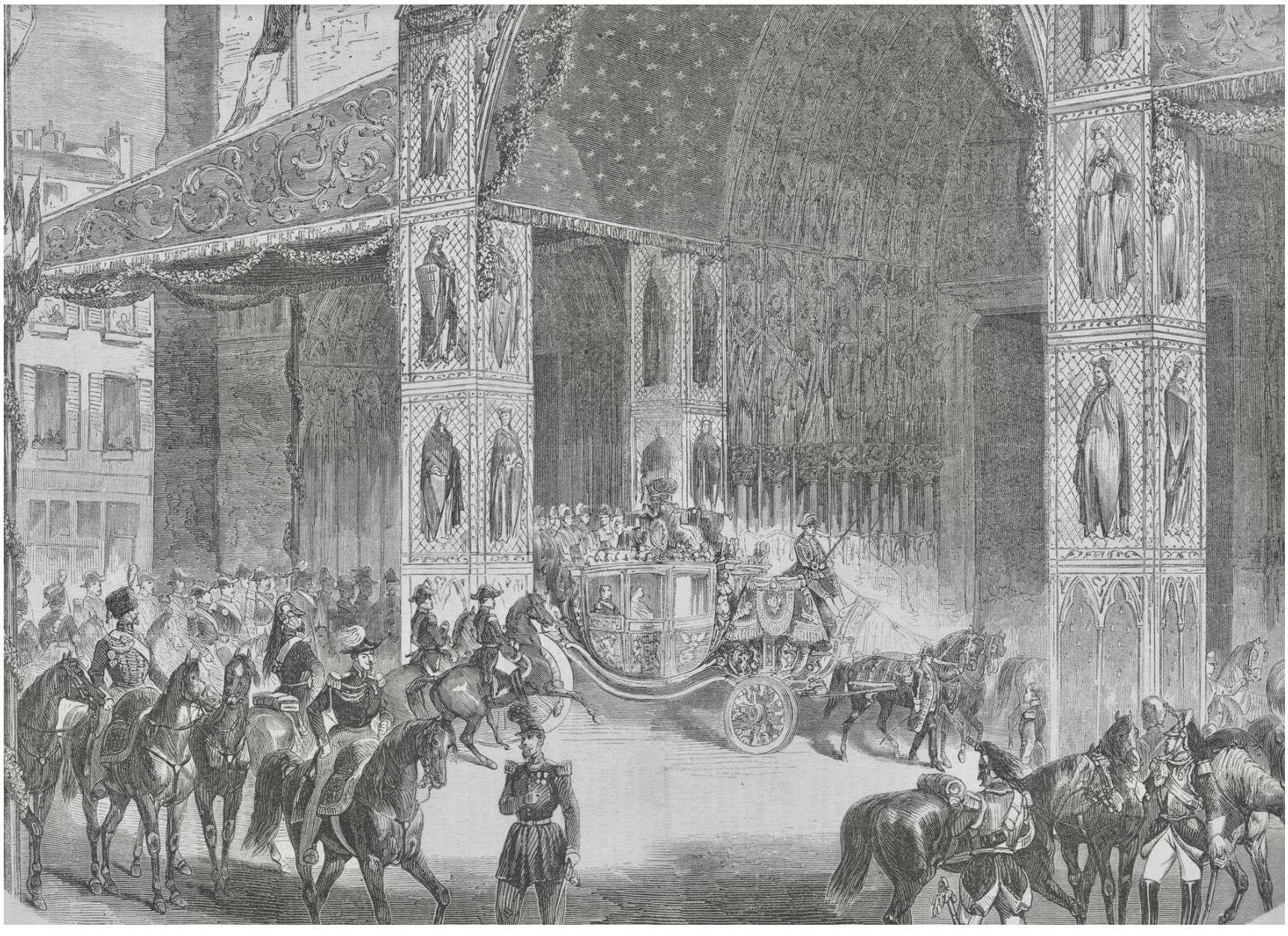
Der in Brüssel erhaltene, reicher ausgestattete Wagen gilt dort seit alters als Taufberline des Prinzen. Dabei wird insinuiert, er sei speziell für die Taufe hergestellt worden. Das kann nicht stimmen, war dieser doch schon Jahre zuvor im Einsatz.

Allerdings könnten gewisse Teile der Berline Nr. 1 von 1852 im Jahre 1856 zusätzlich für die Taufe hergerichtet worden sein. So fällt auf, dass bei beiden achtspännig eingesetzten Berlinen – und nur bei diesen – die Dachhimmel in ähnlicher Art mit einem umkränzten „N" in der Mitte bestickt sind (vgl. die Bilder S. 144).



« Arrival of the imperial procession at Notre-Dame », ou « Arrivée du cortège impérial devant la cathédrale de Notre-Dame » : intitulé de cette gravure sur bois de 1853 tirée d’une revue anglaise.

„Arrival of the imperial procession at Notre Dame“, also als „Ankunft des kaiserlichen Cortège vor der Kathedrale Notre Dame, ist dieser Holzstich von 1853 aus einer englischen Revue überschrieben.



Cortège de baptême pour le fils de Napoléon III et d’Eugénie le 14 juin 1856 avec la berline « Le Sacre ».
En haut : passage de l’attelage à huit devant l’Hôtel de Ville.
En bas : arrivée devant la cathédrale de Notre-Dame. À en juger par les chevaux de volée, un harnais de parade rouge a été utilisé.

Taufzug für den Sohn von Napoléon III. und Eugénie am 14. Juni 1856 mit der Berline „Le Sacre“.
Oben: Vorbeifahrt des Achterzugs am Rathaus in Paris.
Unten: Vorfahrt vor der Kathedrale Notre Dame. Nach den Stangenpferden zu urteilen, wurde hier ein rotes Paradegeschirr eingesetzt.



Médaillon brodé de fils d’or au centre du ciel d’impériale de la berline de gala neuve de Napoléon III, la plus luxueuse encore conservée, la « berline nº1 » (p. 236 suiv. et 459 suiv.). C’est probablement dans cette voiture que le fils de l’empereur fut conduit en 1856 à son baptême à la cathédrale Notre-Dame.

Medaillon mit Goldstickereien in der Mitte des Dachhimmels an der reichsten erhaltenen, neuen Gala-Berline von Napoléon III., der „Berline Nr. 1“ (vgl. S. 236ff. und 459ff.). In diesem Wagen wurde vermutlich der Sohn von Napoléon III. mit seinen Betreuerinnen im Jahre 1856 zur Taufe in die Kathedrale Notre Dame gefahren.



Le nouveau ciel d’impériale du « Sacre », probablement de 1856.

Der neue Dachhimmel der „Sacre“, wohl von 1856.







Garniture des portières (légèrement défraîchie), détail des broderies d’argent et d’or et bordures des coussins d’assise du « Sacre ».

Türverkleidung (etwas verblasst), Detail der Silber- und Goldstickerei sowie Borten der Sitzkissen des „Sacre“.

D. Les voitures de gala et de luxe du Second Empire

Fin 1853, les voitures de grand gala historiques furent rangées et ressorties uniquement pour des réceptions d'exception. De nouveaux modèles modernes furent rapidement achetés si bien que le couple impérial disposait pour chaque sortie de l'équipage adéquat en vogue. En faisaient partie plusieurs voitures de gala neuves telles des berlines montées sur huit ressorts, des coupés de ville, des grands ducs, etc., tout comme (et surtout) des « voitures de luxe » utilisées au quotidien pour le transport de personnes appelées ainsi en opposition aux véhicules utilitaires. Parmi elles se trouvaient des calèches, des coupés et autres. Quand l'empereur conduisait lui-même son épouse, il préférait désormais au phaéton un duc avec une montée basse. S'il se laissait conduire avec sa femme, il choisissait souvent par beau temps une calèche découverte à la daumont. Le soir et par mauvais temps, il optait plutôt pour un coupé de ville ou une berline.

D'après Boulenger, « le bois de Boulogne était le but ordinaire des promenades de 1'Empereur. Il allait faire le tour du lac ... Mais, soit en coupé ou dans d'autres voitures, il aimait aussi à visiter les nouveaux travaux de Paris ... Parfois aussi, il faut inaugurer une exposition, un monument en compagnie de l'Impératrice ; les souverains partent alors en daumont ou en berline à housses, escortés du service d'honneur » ... « Quelquefois, au Bois, Sa Majesté faisait arrêter sa daumont et marchait un peu ... ». Puis il remontait et rentrait au palais des Tuileries. Le texte de Croqueville à droite décrit une promenade printanière de l'impératrice et la belle image d'ensemble de l'équipage.

Le percepteur du prince, Augustin Filon, disait à propos des promenades fréquentes de l'impératrice (1920, 70) : « À quatre heures, l'invariable promenade en daumont, dont elle était bien lasse, excepté les jours où elle allait patiner. » Il n'était pas rare que l'impératrice se fasse conduire et que l'empereur l'accompagne sportivement en selle. Ou bien, on se retrouvait au parc, ces messieurs en selle et ces dames en voiture (à droite). Dans la voiture sont assise l'impératrice Eugénie et sa sœur, la duchesse d'Albe. Ce grand tableau issu de la collection impériale montre en selle à côté de l'empereur son demi-frère, le duc de Morny, Émile-Félix Fleury et le baron de Bouirgoing. Comme à l'accoutumée, l'attelage en daumont est précédé d'un piqueur, probablement le célèbre Henri Thuillier (p. 162). Ce tableau programmatique ne montre pas par hasard le bois de Boulogne avec l'île réalisée par Napoléon III à l'arrière-plan, qui lui rappelait les contrées suisses de son enfance (p. 12 suiv.). Cette scène a été peinte à l'huile à la demande du couple impérial par le talentueux Henri-Auguste d'Ainecy, comte de Montpezat. C'est aussi lui qui réalisa la célèbre série de tableaux « Chevaux et Voitures », largement diffusée ensuite sous forme de lithographies colorées.

D. Die Gala- und Luxus-Wagen des Zweiten Kaiserreichs

Ende 1853 wurden die historischen Grossgala-Wagen weggestellt und nur noch für sehr spezielle Empfänge wieder hervorgeholt. Denn jetzt kam es zur zügigen Anschaffung von modernen Wagenmodellen, so dass dem kaiserlichen Paar zu jeder Art von Auftritt die entsprechende zeitgemässe Equipage zur Verfügung stand. Dazu gehörten einige neue Gala-Wagen wie achtfach gefederte Berlinen, Coupés de ville, Grand Ducs usw, sowie vor allem „voitures de luxe", wie die noblen, im Alltag gebrauchten Fahrzeuge für Personentransport im Gegensatz zu den Gebrauchsfuhrwerken damals genannt wurden. Zu diesen Luxus-Wagen gehörten Kaleschen, Coupés usw. Fuhr der Kaiser seine Frau selbst aus, benützte er jetzt eher einen Duc mit tiefem Einstieg als den Phaeton. Liess er sich zusammen mit seiner Frau fahren, war es bei besserem Wetter in der Regel eine offen gefahrene Daumont-Kalesche und nur bei schlechterem Wetter oder am Abend ein Coupé de ville oder eine Berline.

Das Ziel der Spazierfahrten oder Ausritte war nach Boulenger oft der Bois de Boulogne (französischer Wortlaut links): „Der Kaiser umrundete gerne den See. Im Coupé oder auf einem anderen Fahrzeug liebte er es auch, die neuen Baustellen von Paris anzusteuern. Manchmal war mit der Kaiserin auch ein Monument oder eine Ausstellung einzuweihen; bei solchen Gelegenheiten fuhr man – begleitet von einer Eskorte – in der Daumont-Kalesche oder in der Berline vor. Manchmal liess der Kaiser im Bois de Boulogne den Wagen halten und ging ein wenig zu Fuss. Dann stieg er wieder ein und kehrte in den Tuilerienpalast zurück." Der rechts abgebildete Text von Croqueville beschreibt eine Frühlingsausfahrt der Kaiserin und das schöne Gesamtbild, das die Equipage vermittelte.

Der Erzieher des Prinzen, Augustin Filon, sagte zu den häufigen Ausfahrten der Kaiserin (1920, 70): „Um vier Uhr nachmittags die unvermeidliche Spazierfahrt im Daumont, ausser an den Tagen, wo man mit Schlitten ausfuhr." Nicht selten liess sich die Kaiserin fahren, und der Kaiser begleitete sie sportlich im Sattel. Oder man traf sich im Park, die Herren im Sattel, die Damen im Wagen. Das zeigt das Bild rechts. Im Wagen sitzen Kaiserin Eugénie und ihre Schwester, die Duchesse d'Albe. Dieses grosse Gemälde aus der kaiserlichen Gemäldesammlung zeigt neben dem Kaiser auch seinen Halbbruder Duc de Morny, Emile-Félix Fleury und Baron de Bourgoing im Sattel. Dem Daumont-Zug reitet wie gewohnt ein Pikeur voraus, wohl der bekannte Henri Thuillier (dazu S. 162). Nicht zufällig dient bei diesem programmatischen Gemälde der Bois de Boulogne mit der von Napoléon III. angelegten Insel als Hintergrund, die an seine alte schweizerische Heimat erinnert (S. 12ff.) Diese Szene hat im Auftrag des Kaiserpaars der malerisch begabte Adlige Henri-Auguste d'Ainecy Comte de Montpezat in Öl verewigt. Dies ist derselbe Künstler, der damals die bekannte Gemäldeserie „Chevaux et Voitures" realisiert hat, die in bunten Lithographien weite Verbreitung gefunden haben.





Quoi de plus joli que la voiture de l'impératrice et l'impératrice elle-même quand, par un beau jour de printemps, elle suivait lentement le bord du lac dans sa daumont attelée de quatre bais secouant leurs têtes empanachées de grappes de glycines? Mettons que ce ne fût pas d'un goût parfait, même pas assez royal (comme disaient les vieux des vieilles cours). Ils sont rares cependant ceux qui n'ont pas trouvé charmant l'ensemble où tout, depuis la souveraine sous le relief de sa capote lilas, jusqu'aux sabots de ses chevaux, était joli à en rêver vingt ans après !

Les livrées étaient tant soit peu composites : capes vertes à gland d'or, à frange retombante, de façon à cacher la moitié de la cape ; vestes vert et or, culottes de peau irréprochables, bottes à revers, piqueur en avant, deux hommes d'attelage derrière la voiture, le tout brillant et irréprochablement soigné.

Les chevaux étaient superbes; mais, si l'on en croit certains bruits, ils coûtaient cher, donant prétexte à un trafic insensé d'audace. L'impératrice avait toujours une dame pour l'accompagner et, le plus souvent, un chambellan sur le devant de la calèche.

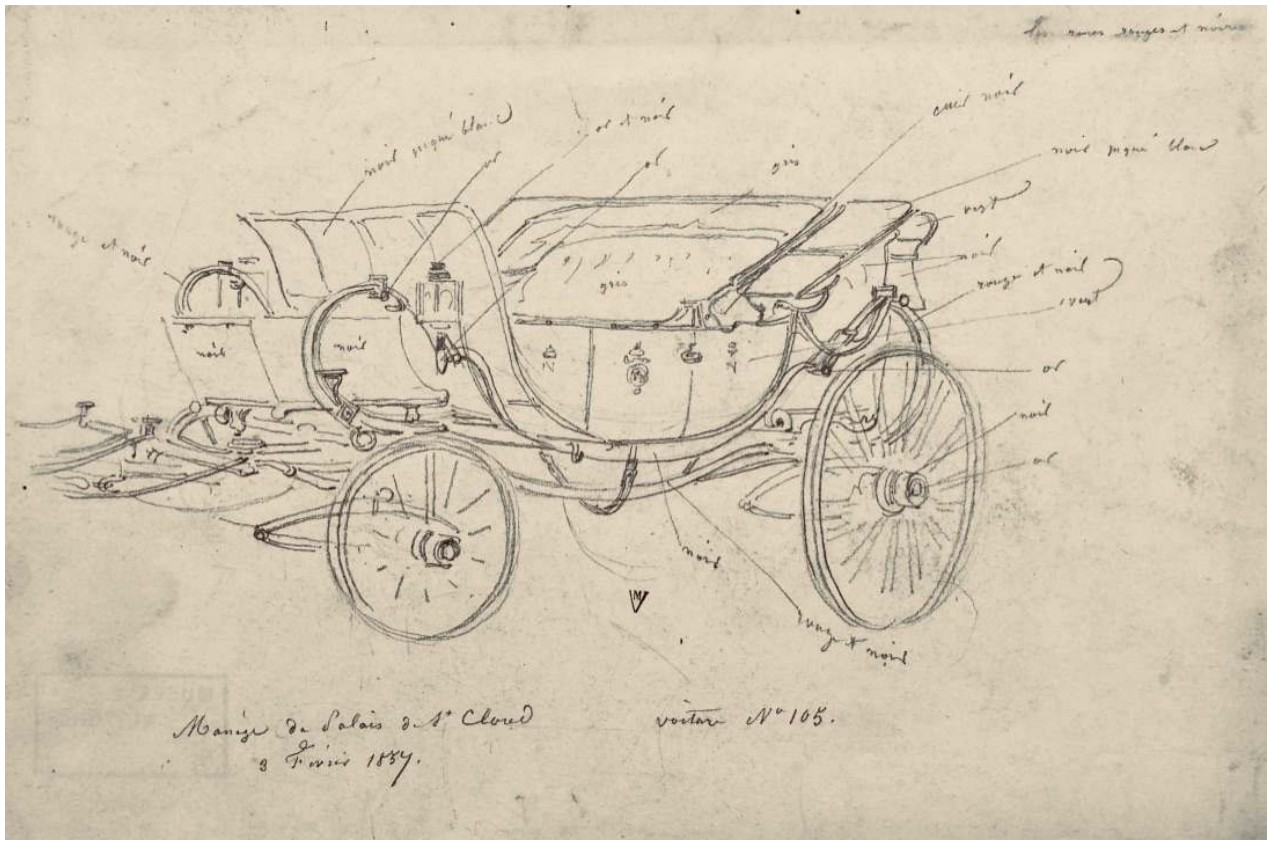
« Promenade de l'Empereur Napoléon III et de l'Impératrice au Bois de Boulogne ». Le tableau d'Henri d'Ainecy, comte de Montpezat (1817-1859), réalisé en 1858 et le détail montrent l'empereur à cheval et l'impératrice dans le grand-duc attelé à la daumont.
En bas à droite : description d'une telle promenade par Croqueville 1892, 56.

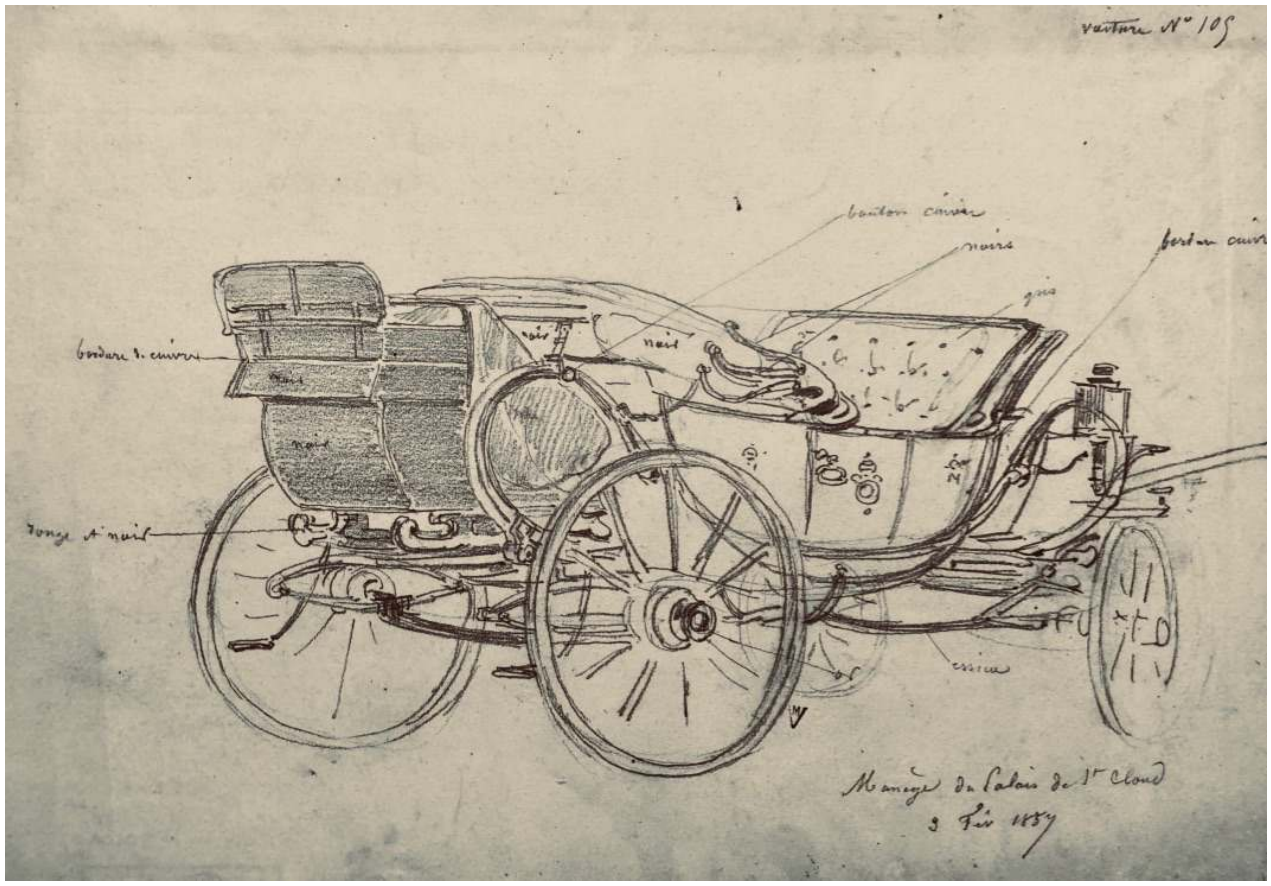
„Promenade de l'Empereur Napoléon III. et de L'Impératrice au Bois de Boulogne". Das Bild von Henri d'Ainecy, Comte de Montpezat (1817-1859) des Jahres 1858 und der Ausschnitt zeigen den Kaiser zu Pferd und die Kaiserin im à la daumont angespannten Grand Duc.
Unten rechts: Beschreibung eines solchen Auftritts durch Croqueville 1892, 56.



Reproduction d’un tableau jusqu’ici disparu de Bonnemaison, titré « Promenade au Bois ». La photographie a été publiée dans le livre allemand « Berliner Fahrsport », paru en 1907, légendée « Promenade au Bois. D’après un tableau de Bonnemaison » (vers p. 128). Il existe d’autres représentations talentueuses d’équipages vers 1850 réalisées par le même artiste, Jules de Bonnemaison (1809-env. 1865). Celle-ci semble avoir été commencée en 1854 d’après les esquisses à droite. Elle montre une calèche à la daumont avec l’impératrice Eugénie. Le tableau rend hommage au nouveau chic dans la culture des équipages du Second Empire. Les chevaux et l’attelage sont très semblables aux planches présentées plus haut.

Reproduktion eines bislang verschollenen Gemäldes mit dem Titel „Promenade au Bois“ von Bonnemaison. Diese Fotografie davon wurde unter dem Titel „Spazierfahrt im Bois. Nach einem Gemälde von Bonnemaison“ im deutschen Buch „Berliner Fahrsport“ von 1907 abgedruckt (bei S. 128). Vom gleichen Künstler, Jules de Bonnemaison (1809 bis circa 1865), gibt es andere gekonnte Darstellungen von Equipagen der Zeit um 1850. Dieses hier muss nach den Vorzeichnungen rechts im Jahre 1854 begonnen worden sein. Sie zeigt eine à la daumont angespannte Kalesche mit Kaiserin Eugénie darin. Das Gemälde zelebriert den neuen Schick in der Equipagenkultur des Zweiten Kaiserreichs. Pferde und Anspannungen sind sehr ähnlich wie beim vorangehend vorgestellten Bild.





Vue avant et arrière d’une calèche attelée à la daumont montée sur huit ressorts, avec un coffre devant et un siège pour domestique à l’arrière. Au-delà des indications de couleurs, on peut y lire « Manège du Palais de St Cloud 3 Février 1854 » et « voiture N°105 ». Il s’agit donc de la calèche portant le numéro d’écurie 105 (voir p. 228 suiv.). Au verso est inscrit dans une écriture plus récente « Projet de Calèche (Landau, AF barré) pour l’Impératrice. Don du Prince d’Essling Août 1950 ». Ces deux esquisses ont donc été offertes par des proches de Napoléon au Musée de la Voiture à Compiègne. Toutefois, en faire des esquisses de projet est sûrement une erreur, d’autant plus que le numéro d’écurie est inscrit. Le trait sûr et les indications sur les couleurs montrent qu’il s’agit d’études d’un artiste avéré qui, d’une part, avait accès à la résidence de Saint-Cloud et qui, d’autre part, planifiait de réaliser à partir de ces esquisses et des indications sur les couleurs un tableau avec des chevaux (traits déjà bouclés). Il semble que ces esquisses ont été réalisées par Jules de Bonnemaison pour le tableau à gauche : celle du haut montre la voiture dans une même perspective et avec moult détails concordants.

Vorder- und Rückansicht einer à la daumont zu fahrenden, achtfach gefederten Kalesche mit Box vorne und Dienersitz hinten. Neben verschiedenen Farbeinträgen steht auf den Blättern „Manège du Palais de St. Cloud 3 Février 1854“ und „voiture N° 105“. Demnach handelt es sich um die Kalesche mit der Marstall-Nummer 105 (vgl. S. 228f.). Auf der Rückseite steht in jüngerer Schrift „Projet du Calèche (durchgestrichen Landau, AF) pour l’Impératrice. Don du Prince d’Essling Aout 1950“. Demnach kamen die beiden Skizzen aus der Familie von Napoléon-Vertrauten nach Compiègne ins Musée de la Voiture. Die Zuweisung als Projektskizze ist aber sicher falsch, zumal die Marstall-Nummer eingeschrieben ist. Nach dem geübten Strich und den Farbeintragungen handelt es sich um Studien eines versierten Künstlers, der erstens Zugang zur Residenz in Saint-Cloud hatte und zweitens gemäss den Farbeintragungen eine Umsetzung dieser Skizzen in ein Gemälde mit Pferden (Zugstränge eingeschlauft!) plante. Es sind offenbar Vorzeichnungen von Jules de Bonnemaison zum Gemälde links. Die obere Zeichnung zeigt die gleiche Perspektive des Wagens mit vielen übereinstimmenden Details.

Visite au sommet en 1855 : la reine Victoria et le prince Albert

En Angleterre, Napoléon III fut plusieurs fois l'hôte de la reine Victoria et de son époux Albert. Il leur rendit l'attention en 1855. Bien documentée en images, la visite de la reine à Paris eut lieu en août à l'occasion de la première exposition universelle sur les bords de Seine. Les écuries impériales étaient désormais équipées pour un tel événement. L'empereur vint chercher la reine au débarcadère au bord de la Manche, d'où ils gagnèrent la gare de Boulogne-sur-Mer en berlines de gala pour prendre le train de Paris. À la gare de l'Est les attendait un somptueux cortège avec la berline n°2. On traversa la ville jusque Saint-Cloud dans une calèche ouverte à la daumont (photo p. 470). S'en suivirent un programme chargé et de nombreuses excursions dans des voitures au faste incomparable : beaucoup de calèches à la daumont, attelées à quatre, mais aussi la berline « Le Baptême » attelée à six ou huit.

Le 23 août, depuis Saint-Cloud, la reine Victoria écrivit à son oncle, le roi de Belgique (source p. 292) : « L'Empereur a fait des merveilles pour Paris et le Bois de Boulogne. Tout est superbement monté à la Cour, très paisible, et un ordre parfait règne partout. Je dois dire que nous avons été tous les deux frappés de la différence entre l'époque d'aujourd'hui et celle du pauvre Roi, où il y avait tant de bruit, de confusion et de remue-ménage. Nous avons été à l'Exposition de Versailles, qui est splendide et magnifique, et au Grand Opéra, où l'accueil et la manière dont on chanta le God save the Queen furent extraordinaires. Hier, nous sommes allés aux Tuileries ; aujourd'hui, nous avons théâtre ici, et ce soir, grand bal à l'Hôtel de Ville. »

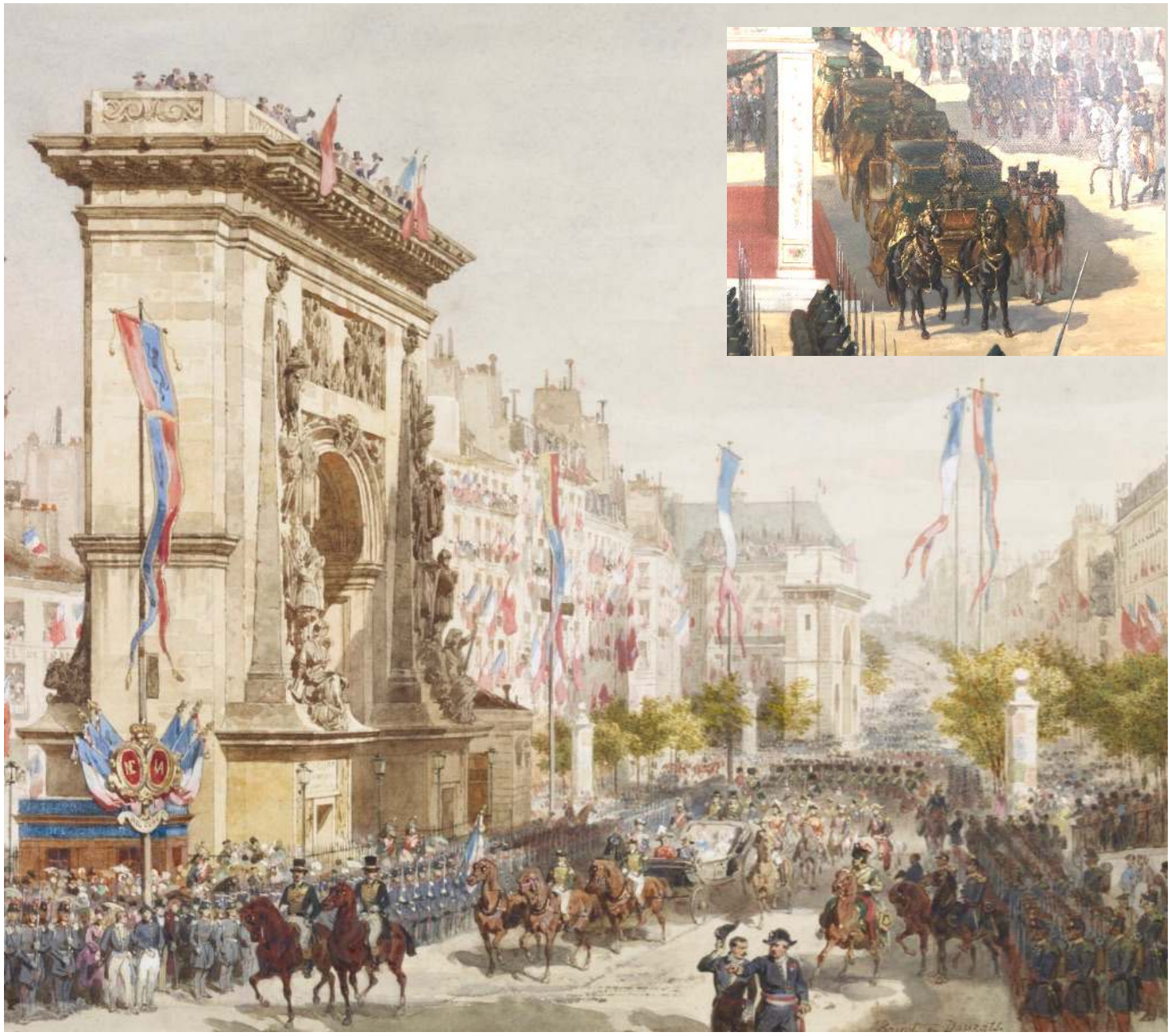
Elle loua autant son séjour que les progrès visibles de la transformation du paysage urbain et du nouveau parc de Paris. Excursion au Petit Trianon à Versailles, grand bal au château… de tels événements avec des hôtes de marque requéraient pléthore de personnel, voitures et chevaux comme l'écrivit Boulenger (1932, 209 suiv.) : « Ces fêtes, ces cérémonies et le train même de la vie quotidienne, étaient coûteux : il y fallait un personnel et un matériel immenses. Voici … le programme d'une des journées que la reine Victoria passa à Paris … Le 24 août 1855, après le petit déjeuner pris à huit heures au palais de Saint-Cloud, on partit pour Paris dans huit daumonts ; il était onze heures du matin. A onze heures et demie, grande revue au Champ-de-Mars. A deux heures, lunch aux Tuileries. A deux heures et demie, on repart pour visiter le tombeau de Napoléon aux Invalides, puis 1'Exposition universelle : il faut cette fois dix berlines. A cinq heures et demie, repos ; à sept heures, dîner aux Tuileries. Aussitôt après, on remonte en voiture pour se rendre à la représentation de l'Opéra-Comique : à nouveau dix berlines, et attelées à la française, c'est-à-dire en gala. Ensuite on retourne coucher à Saint-Cloud ; huit daumonts. Quatre chevaux par daumont, deux par berline sans compter les montures des piqueurs et valets d'attelage : qu'on calcule combien de cavalerie il fallut ce jour-là. »

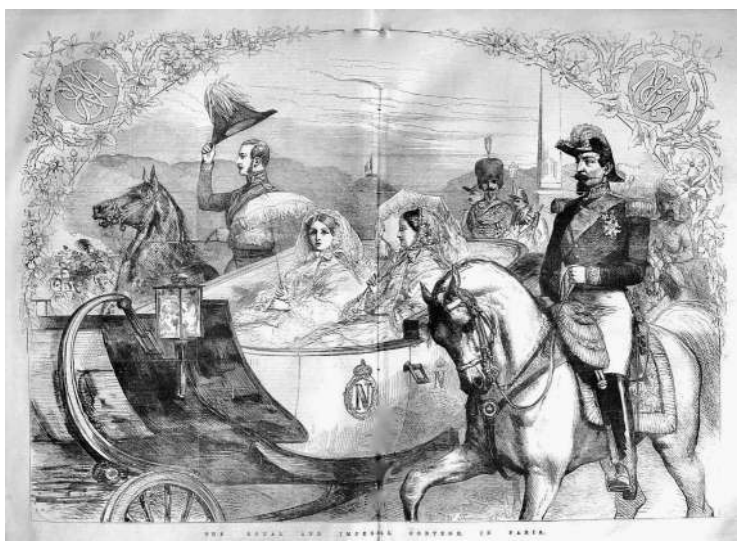
Hoher Besuch im Jahre 1855: Queen Victoria und Prinz Albert

Napoléon III. war wiederholt bei Königin Victoria und ihrem Mann Albert in England zu Gast gewesen. Im Jahre 1855 kam es zur Gegeneinladung. Die mit Bildern gut dokumentierte Visite der Queen in Paris fand im Monat August zur Eröffnung der ersten Weltausstellung an der Seine statt. Jetzt war der kaiserliche Marstall für ein solch grosses Ereignis gerüstet. Der Kaiser holte die Königin am Kanal ab. Vom Schiffssteg aus ging es in Gala-Berlinen zum Bahnhof von Boulogne-sur-Mer. Von dort reisten sie zusammen im Zug nach Paris. Vor der Gare de l'Est wurden sie von einem prächtigen Zug Wagen abgeholt, darunter der Berline Nr. 2 von 1852 (Foto S. 470). Dann ging es in der offenen Daumont-Kalesche nach Saint-Cloud. Daran schloss ein intensives Programm mit vielen Ausflügen an, dessen Pomp an Wagen und Pferden kaum zu überbieten war. Dabei kamen vor allem vierspännig à la daumont angespannte Kaleschen zum Einsatz, aber auch – nach Ausweis der Bilder – die Berline „Baptême" in sechs- bis achtspänniger Anspannung.

Königin Victoria schrieb am 23. August von Saint-Cloud aus, wo sie mit ihrem Mann logierte, ihrem Onkel, dem König von Belgien (Quelle S. 292): „Der Kaiser hat in Paris und im Bois de Boulogne Wunder vollbracht. Alles ist im Hof gut hergerichtet, sehr ruhig und wohl organisiert. Ich muss anerkennen, dass wir beide vom Unterschied zwischen heute und den Verhältnissen unter dem Bürger-König erstaunt waren, als es so viele Unstimmigkeiten gab. Wir haben die Ausstellung in Versailles besucht und waren in der Oper; der Empfang dort war überwältigend, als man „Gott segne die Königin" für mich sang. Gestern gingen wir in den Tuilerienpalast; heute haben wir hier eine Theateraufführung und abends einen grossen Ball im Sitz des Stadtpräfekten."

Hier lobte sie nicht nur ihren Aufenthalt, sondern auch die bereits sichtbaren Fortschritte im Stadtbild von Paris und im neuen Stadtpark. Während des mehrtägigen Besuchs kam es zu einem Ausflug zum Petit Trianon von Versailles und zu einem grossen Ball im Schloss. Für solche Ereignisse mit vornehmen Gästen brauchte es einen riesigen Bedarf an geschultem Personal, an Wagen und Pferden. Boulenger schrieb dazu (französischer Wortlaut links): Diese Empfänge und Feste wie auch der Tagesablauf waren kostspielig; es brauchte dafür einen enormen Aufwand an Personal und Material. Dazu das Beispiel des 24. August 1855 während des Besuchs der König Victoria: Frühstück um 8 Uhr in Saint-Cloud, Abfahrt nach Paris in acht Daumonts, 11 Uhr 30 Uhr Parade auf dem Marsfeld, 14 Uhr Mittagessen im Tuilerienpalast, 14 Uhr 30 Uhr Fahrt zum Grab Napoléons I., dann zum Weltausstellungsgelände, jetzt mit 10 Berlinen, 17 Uhr 30 Uhr Pause, 19 Uhr Abendessen wieder im Tuilerienpalast, danach zur Oper, wieder mit 10 Berlinen und zwar jetzt nobel „à la française", das heisst in Gala-Equipagen, dann zurück nach Saint-Cloud in acht Daumonts. Letztere jeweils mit vier Pferden, vor den Berlinen je zwei Pferde, diejenigen der mitreitenden Vor- und Begleitreiter nicht mitgezählt; man kann leicht nachrechnen, was für eine Kavallerie nur an diesem einzigen Tag im Einsatz war.







Visite de la reine d'Angleterre Victoria en août 1855 à Paris.
En haut : sur le trajet à Saint-Cloud dans une calèche à la daumont. Dans la fenêtre en haut à droite, les berlines attendant à Boulogne-sur-Mer.
En bas à gauche : la reine Victoria et l'impératrice Eugénie dans le grand duc, le prince Albert et Napoléon III à cheval à côté.
En bas à droite : excursion au Petit Trianon à Versailles en poste.

Besuch der englischen Königin Victoria im August 1855 in Paris.
Oben: Auf dem Weg nach Saint-Cloud in einer à la daumont angespannten Kalesche. Im Fenster rechts oben die in Boulogne-sur Mer wartenden Berlinen.
Unten links: Königin Victoria und Kaiserin Eugénie im Grand Duc und Prinz Albert und Napoléon III. daneben reitend.
Unten rechts: Ausflug zum Petit Trianon von Versailles in Postanspannung.

Trajets du soir jusqu'au théâtre et à l'opéra en berlines

De jour et à la campagne, la voiture du couple impérial était généralement attelée à quatre. En revanche, les trajets en ville étaient souvent en attelage à deux. Le soir, d'imposantes berlines de ville avec une housse en tissu et quatre lanternes étaient utilisées. Ces voitures de demi-gala permettaient d'aller à l'opéra ou au théâtre.

Boulenger (1932, 145 suiv.) : « A peu près une fois par semaine … on allait au théâtre … dans trois grandes berlines à housse. S'il y avait une escorte, un garçon d'attelage trottait en tête, guidant les deux cavaliers d'avant-garde. La première voiture menait le chambellan de l'Empereur, celui de l'Impératrice et le préfet du Palais. Puis venait la berline de Leurs Majestés, où siégeaient sur la banquette de devant l'aide de camp et l'officier d'ordonnance de petit service ; trois valets de pied, dont un brigadier, étaient derrière et quatorze cavaliers l'escortaient. Enfin, la troisième berline conduisait les deux dames du Palais et l'adjudant général Rolin. La première voiture dépassait la porte du théâtre, la deuxième s'arrêtait juste en face, l'autre derrière elle. L'aide de camp et l'officier d'ordonnance descendaient tous les deux à reculons pour ne pas tourner le dos aux souverains ; ceux-ci gagnaient leur loge, précédés par le directeur du théâtre, un candélabre allumé à la main, et par les deux chambellans. Le service suivait, y compris le premier chambellan Bacciochi et le surintendant des théâtres qui étaient venus attendre Leurs Majestés devant la porte avec le directeur. »

Émile-Félix Fleury était fier des grandes berlines pour le service du soir (1878, 172 suiv.), « au train rouge et or, aux quatre lanternes, au cocher imposant ». L'intérieur de la berline était éclairé pour que l'on voit l'empereur :

« Une lampe, placée au centre du plafond de la voiture impériale, éclaire mieux l'intérieur que la clarté du jour. »

La seconde berline de gala, la « berline nº2 » de 1852 était aussi équipée de cette lanterne comme on le voit sur la planche p. 239 en haut à droite.

Une commande écrite de ce type de berlines avec escorte a été conservée chez l'écuyer Antonin du Bourg de Bozas (p. 160).

Abendliche Fahrten zum Theater oder zur Oper in Berlinen

Für Ausfahrten des kaiserlichen Paars am Tag und über Land wurden in der Regel vier Pferde vor ihren Wagen gespannt. Fahrten in der Stadt jedoch wurden oft nur zweispännig durchgeführt. Abends kamen vor allem die „berlines de ville" zum Einsatz, stattliche Wagen mit Hammercloth auf dem Bock, also mit textiler Bockdecke und vier Laternen. Solche Halbgala-Wagen dienten etwa zum Besuch der Oper oder des Theaters.

Dazu Boulenger (französischer Wortlaut links): Etwa ein Mal pro Woche erfolgte ein Theaterbesuch. Dazu dienten jeweils drei Berlinen mit Bockdecke. In der ersten sassen die Kammerherren des Kaisers und der Kaiserin sowie der Palast-Präfekt. Darauf folgte der Wagen des kaiserlichen Paars mit dem Adjutanten und einem Ordonnanzoffizier auf der Dienerbank, gefolgt von drei Dienern im Sattel sowie einer berittenen Eskorte von 14 Mann. Im dritten Wagen schliesslich zwei Hofdamen mit dem General-Adjutanten Rolin. Der erste Wagen hielt neben dem Eingang, der zweite genau davor und der dritte hinter dem zweiten. Der Adjutant und der Ordonnanzoffizier stiegen so ab, dass sie dem Kaiserpaar nie den Rücken zuwendeten. Dieses strebte dann nach dem Verlassen des Wagens seiner Loge zu. Dabei schritt der Theaterdirektor mit einem brennenden Kerzenstock voraus.

Emile-Félix Fleury war stolz auf seine für den Abenddienst eingeführten grossen Berlinen (1898, 172f.). Ihre Gestelle waren rot bemalt mit goldener Linierung, zum Kasten gehörten vier Laternen. Auf dem Bocksitz sass jeweils ein Kutscher von imposanter Figur, und hinten standen zwei Diener auf der Lakaibrücke. Auch solche nächtlichen Fahrten dienten der Repräsentation, deshalb wurde das Innere so beleuchtet, so dass man den Kaiser sehen konnte:

„Eine unter dem Dach montierte Laterne hellte das Wageninnere mehr auf als das Tageslicht."

Mit dieser Einrichtung war die zweite Gala-Berline von 1852 ausgestattet, die „Berline Nr. 2", wie das Bild S. 239 oben rechts zeigt.

Eine schriftliche Bestellung solcher Berlinen mit Eskorte hat sich beim Stallmeister Antonin du Bourg de Bozas erhalten (S. 160f.).



Visite au théâtre en 1857 dans une berline de ville à housse attelée à deux, c.-à-d. une berline de demi-gala avec une housse en tissu.

Theaterbesuch im Jahr 1857 in einer zweispännigen *Berline de ville à housse“, also in einer Halbgala-Berline mit textiler Bockdecke.

L’attentat de 1858

Le 14 janvier 1858, un attentat eut lieu au cours duquel l’empereur ne fut heureusement que légèrement blessé.

Boulenger le dépeignit ainsi :

« C’est un soir que les souverains se rendaient dans cet équipage à un gala de l’Opéra … qu’eut lieu l’attentat d’Orsini, le 14 janvier 1858. Les berlines arrivaient devant le théâtre lorsqu’un fracas formidable éclata : une bombe, puis une autre, puis une troisième. Ceux … sur le front entre 1914 et 1918 peuvent imaginer de ce que ce fut. Les éclats sifflant, le gaz éteint, l’obscurité soudaine, les chevaux de l’escorte blessés ou effrayés qui sautent dans la foule, les vitres brisées … sur les pavés aspergés de sang, la panique, les gémissements ... A la première explosion, l’Impératrice se jeta sur l’Empereur en lui demandant s’il n’avait rien. « Ce mouvement la sauva, car un fragment de la seconde bombe troua la voiture à l’endroit où était sa tête un instant auparavant », raconte un mémorialiste. « Ah ! Cela ne finira donc pas ? » s’écria-t-elle au moment où éclatait la troisième bombe. Un policier se précipita pour ouvrir la portière : il reçut un formidable coup de poing de Napoléon qui le prenait pour un assassin ... Cependant les souverains descendaient de la berline rompue, l’Empereur calme et maître de lui à son ordinaire, l’Impératrice très brave comme elle l’a toujours été, disant : « Ne vous occupez pas de nous : c’est notre métier. Occupez-vous des blessés. » Elle avait la joue ensanglantée par un éclat de verre et sa robe de satin blanc était éclaboussée de sang ; Napoléon avait son chapeau troué et le nez écorché. Quant à la voiture, on la trouva criblée de vingt-deux balles et démolie ; le général Roguet était légèrement atteint à la nuque ; le cocher et l’un des valets de pied touchés aussi ; un des chevaux de la berline gisait douloureusement, éventré. En tout, cent six blessés, car les badauds étaient venus nombreux pour assister à l’arrivée des souverains : il faisait beau temps ce soir-là. »

La berline fut réparée par Ehrler qui, après les avoir remplacés, conserva les panneaux endommagés peints aux armes impériales comme il l’avait fait jadis avec ceux du « Sacre ». Deux de ces panneaux ont fait réapparition dans le commerce en 2019, avec un troisième panneau affichant des traces de brûlis indéniables, probablement de la partie arrière de la caisse. Au verso est écrit « 14 janvier 1858 Attentat Orsini contre Napoléon III » et « Maison Ehrler Carrossier rue de Ponthieu ».

Das Attentat von 1858

Am 14. Januar 1858 kam es zu einem Attentat, das der Kaiser zum Glück nur leicht verletzt überstand.

Boulenger schrieb dazu (französischer Wortlaut links):

„Am 14. Januar 1858 wurde der Kaiser in seiner Equipage zu einer Opern-Gala gefahren. Die Berlinen fuhren vor die Oper, dann krachte es laut: Eine Bombe zündete, dann eine zweite und eine dritte. Die Kriegsteilnehmer von 1914/18 können sich vorstellen, was dann geschah. Pfeifende Geräusche, entweichendes Gas und dichte Rauchschwaden, die Pferde von Splittern verletzt oder in die Menschenmenge springend, zerspringende Glasscheiben, Verletzte, Blut überall auf dem Boden und Panik ... Auf die erste Explosion hin wirft sich die Kaiserin auf ihren Gatten und fragt ihn, ob er unverletzt sei. Diese Bewegung rettet ihr Leben, den ein Splitter der zweiten Bombe schlägt genau dort im Wagen ein, wo sie vorher gesessen hat. Hört denn das nie auf, ruft sie, während die dritte Bombe hochgeht. Ein Polizist öffnet schnell die Türe der kaiserlichen Berline und erhält vom Kaiser prompt einen Faustschlag, denn er hält diesen für einen „Attentäter“. Ich war überzeugt, den Attentäter vor mir zu haben, wird er später sagen. Darauf steigt das kaiserliche Paar aus der beschädigten Berline aus, der Kaiser ruhig und selbstbeherrscht wie immer, die Kaiserin tapfer. Sie sagt: Kümmern Sie sich nicht um uns, das gehört zu unserem Beruf, sorgen Sie sich um die Verletzten. Ihre Wange war blutüberströmt, verletzt durch einen Glassplitter, und ihr Kleid aus weissem Satin war voll von Blutspritzern; Napoléons Hut war durchlöchert und seine Nase aufgeschürft. Ihr Wagen wurde durch den Einschlag von 22 Metallteilen stark beschädigt, General Roguet wurde leicht am Hals verletzt, der Kutscher und ein Groom ebenfalls. Eines der Pferde überlebte nicht. Bilanz: 106 Verletzte, weil an diesem schönen Abend viele Neugierige die Ankunft der Majestäten miterleben wollten.“

Die beschädigte Berline wurde nach dem Attentat bei Ehrler repariert. Dabei mussten die durchlöcherten Paneele komplett ersetzt werden. Joachim Ehrler bewahrte dabei die alten beschädigten Türpaneele in seinem Atelier auf, auf denen das grosse kaiserliche Wappen aufgemalt war. Zwei solche Paneele tauchten 2019 im Handel wieder auf, zusammen mit einem dritten Paneel mit deutlichen Brandspuren, wohl von der Hinterseite des Kastens. Auf der Rückseite stehen die beiden Vermerke „14 janvier 1858 Attentat Orsini contre Napoléon III“ und „Maison Ehrler
Carrossier rue de Ponthieu“.







Attentat contre la berline de l’empereur le 14 janvier 1858.
En haut : une bombe explose devant le cheval de gauche, le blessant mortellement.
En bas à gauche : état de la berline après l’attentat.
En bas à droite : armes endommagées d’un panneau de gauche de la voiture. Il fut remplacé chez le carrossier Ehrler qui le conserva dans son atelier.

Attentat auf die Berline des Kaisers am 14. Januar 1858.
Oben: Eine Bombe explodiert vor dem linken Pferd und verletzt dieses tödlich.
Unten links: Zustand der Berline nach dem Attentat.
Unten rechts: Beschädigtes Wappen eines Paneels des Wagens links. Dieses wurde in der Carrosserie Ehrler ersetzt und das beschädigte Teil aufbewahrt.

Le service du grand écuyer au Louvre

Le Service du grand écuyer appartenait à la « Maison de l'empereur » et était une sorte de ministère pour les besoins personnels de l'empereur et de ses proches immédiats, principalement financés par la « liste civile ». L'empereur avait à sa disposition personnelle quelque 34 millions de francs par an, ce qui correspondait à environ 2% du budget de l'État (Catherine Granger, L'Empereur & les Arts 2005, 445). Le grand écuyer disposait de l'un des plus gros budgets du ministère. En 1852, 2,5 millions lui furent attribués – un budget qui descendit par la suite autour de 1,5 à 1,9 million par an.

Sous l'empire, une organisation subtile au Louvre fournissait chevaux et voitures à la famille impériale et ses proches. La direction en échut au grand écuyer, d'abord le comte Saint-Arnaud jusqu'en 1854 puis le comte Émile-Félix Fleury durant de longues années. Épaulé dans sa tâche par un quartier-maître et un trésorier en chef, le grand écuyer qu'était Fleury devait rendre compte à l'empereur tous les midis. Boulenger à son propos (1932, 209 suiv.) : « Tout ce qui regardait les chevaux, les voitures, les équipages, dépendait du grand écuyer qui, en sus de ses quarante mille francs d'appointements, touchait douze mille francs de frais de représentation. Ce fut tout d'abord le fameux maréchal de Saint-Arnaud, véritable condottiere qui fut ministre de la Guerre et vainquit à l'Alma ; puis le général comte Fleury, celui-là justement qui avait proposé Saint-Arnaud à Louis-Napoléon pour faire le coup d'État. Engagé à vingt-deux ans, trois fois blessé en Afrique, cinq fois cité, commandant en 1848, à trente-trois ans, et officier d'ordonnance du Président dont il dirigeait les écuries, blessé à nouveau en décembre 1851, c'était un beau soldat de fortune qu'Émile Fleury. L'Empereur le fit en 1852 colonel des Guides et premier écuyer. Grand, mince et blond, très froid, « il avait un rude chic sur son magnifique cheval, couvert d'or de la tête aux éperons, ses multiples décorations répétées sur sa pelisse flottante ... Fort intimidant, le colonel ! »

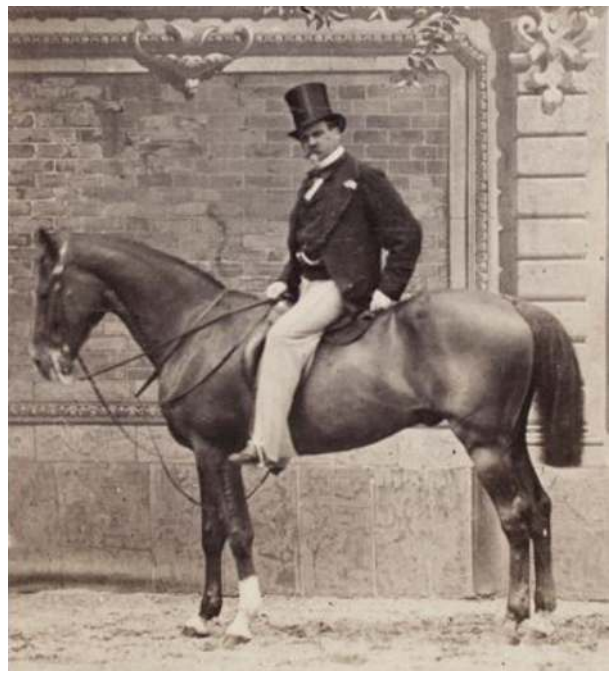
Plus de 300 personnes œuvraient au service de l'écurie. Le personnel des attelages multiples (daumont et en poste) étant divisé en brigades, deux d'entre elles étaient en permanence disponibles pour l'empereur, l'impératrice et leur fils, dès un certain âge. Forte de 16 chevaux pour deux attelages, chaque brigade comptait un piqueur, un sous-piqueur, quatre postillons et deux garçons d'attelage. Seuls quatre chevaux étaient attelés, mais autant ou presque étaient montés par le piqueur qui précédait la voiture et par les garçons d'attelage qui la suivaient. Ces attelages furent aussi bien utilisés pour les promenades que pour la visite de personnages de marque.
Les sorties à cheval des souverains requéraient aussi du personnel. Si l'empereur sortait à cheval, un écuyer chevauchait à sa gauche et un aide de camp à sa droite. À la chasse ou sur d'étroits sentiers, l'écuyer était devant et deux grooms suivaient l'empereur (Conegliano 1897, 184 suiv.).

Verwaltung und Organisation der kaiserlichen Stallungen im Louvre

Das Marstallamt oder Oberststallamt war Teil des „Maison de l'Empereur", eine Art Ministerium für die persönlichen Bedürfnisse des Kaisers und seiner nächsten Umgebung, vor allem finanziert durch den Staatsfonds „liste civile". Dem Kaiser standen etwa 34 Millionen im Jahr zur persönlichen Verfügung zu, das entsprach etwa 2% des Staatshaushaltes (Catherine Granger, L'Empereur & les Arts 2005, 445). Der Oberststallmeister verfügte über eines der grössten Budgets innerhalb dieses Ministeriums. Im Jahre 1852 waren es 2,5 Mio, in der Folgezeit 1,5 Mio bis 1,9 Mio pro Jahr.

In der Kaiserzeit sorgte ein ausgeklügelt organisierter Betrieb im Louvre für die Versorgung der kaiserlichen Familie und ihrer nächsten Umgebung mit Pferden und Wagen. Die Leitung oblag, wie schon erwähnt, dem „grand écuyer" also dem Oberststallmeister, zuerst bis 1854 Graf Saint-Arnaud, dann länger Graf Emile-Félix Fleury. Dem Oberststallmeister standen für die Verwaltung ein Quartiermeister und ein Rechnungschef zur Seite. Als Oberststallmeister kam Fleury jeweils mittags mit dem Kaiser zum Rapport zusammen. Boulenger schrieb zur Funktion des Oberststallmeisters (französischer Wortlaut links): Er trug die Verantwortung für alle Pferde, Wagen und Equipagen, verdiente 40'000.- im Jahr und erhielt weitere 12'000.- als Repräsentationsspesen. Das Amt hatte zuerst der legendäre Marschall Saint-Arnaud inne, der auch Kriegsminister war. Sein Nachfolger wurde Graf Fleury, vorher Ordonnanzoffizier des Präsidenten und in dieser Funktion für die Stallungen zuständig. Er wurde im Dezember 1851 verwundet; kaum ein Militär hatte mehr Fortüne als dieser Emile Fleury. Der Kaiser machte ihn zum Obersten der Guiden und zum Ersten Stallmeister. Gross, hager und blond, kaltblütig war er und machte im Sattel eine gute Figur mit seinem goldbetressten Zweispitz auf dem Kopf und den vielen Orden auf der Brust ... eine einschüchternde Erscheinung, dieser Obrist!

Im Marstall waren gut 300 Angestellte beschäftigt. Das Personal der mehrspännigen Daumont- und Post-Züge war in „brigades" gegliedert. So standen dem Kaiser und der Kaiserin ständig zwei und ihrem Sohn ab einem gewissen Alter eine zur Verfügung. Eine Brigade umfasste 16 Pferde für zwei Züge und setzte sich zusammen aus: Piqueur (Vorreiter, deutsch auch Pikör geschrieben), Sous-Piqueur (Zweiter Vorreiter), vier Postillionen (Spitzreiter) und zwei Garçons d'attelage (Diener/Groom). Pro Zug wurden zwar nur vier Pferde eingespannt, aber ebenso oder fast so viele Pferde wurden durch den Pikeur voraus und durch die Garçons d'attelage hinterher geritten. Solche Züge wurden bei Promenaden ebenso eingesetzt wie beim Besuch hoher Persönlichkeiten. Auch für die Reitpferde der Majestäten brauchte es Personal. Ritt der Kaiser aus, dann begleiteten ihn ein Stallmeister auf der linken und ein Adjutant auf der rechten Seite. Auf der Jagd oder auf schmalen Wegen ritt ein Stallmeister voraus, und zwei Grooms folgten dem Kaiser (Conegliano 1897, 184ff.)



Le grand ecuyer général comte Émile-Félix Fleury à cheval après une photographie de Jean Louis Delton circa 1968.

Der Oberststallmeister General Graf Emile-Félix Fleury zu Pferd nach einer Fotografie von Jean Louis Delton um 1868.



L’écurie le plus grand au Louvre s’étiraient sur 100 mètres de longueur et comptaient 82 stalles. Ici, l’empereur inspecte un cheval dans le couloir central. A droite un piqueur parle avec un palefrenier.

Der Hauptstall im Louvre war 100 Meter lang und wies 82 Ständer auf. Hier inspiziert der Kaiser ein Pferd im Stallgang. Rechts spricht ein Pikeur mit einem Stallburschen.

L’écurie impériale emploie de grands professionnels du cheval tel Faverot de Kerbrech

À l’instar des écuries d’autres monarchies, l’organisation de l’écurie impériale était très hiérarchique. Le grand écuyer disposait d’un suppléant, le premier écuyer, et d’environ six autres écuyers, souvent issus de la noblesse. La liste d’appointements ci-contre reflète la structure en 1868 et montre qu’un écuyer gagnait environ dix fois plus qu’un piqueur. Y est aussi listé un écuyer d’honneur du nom de Burgh, un Anglais qui se chargea à plusieurs reprises de l’achat de chevaux anglais à Londres (et probablement des équipements et des voitures liés). Il fut autorisé à participer aux grands événements en « grand uniforme » (Conegliano 1897, 183).

Le Louvre employait d’excellents professionnels et grands connaisseurs de chevaux. Ainsi, en 1867, Émile-Félix Fleury prit pour officier d’ordonnance François Nicolas Guy Napoléon Faverot de Kerbrech (1837-1905), déjà cité plusieurs fois – une source importante pour cet ouvrage. Issu d’une vieille famille de la noblesse bretonne, ce baron était l’un des élèves préférés de François Baucher (1796-1873). Cavalier de talent, il s’occupa de 1867 à 1870 des chevaux personnels de l’empereur. Tout comme Émile-Félix Fleury, il habitait au Louvre ; et les deux prenaient souvent leur petit-déjeuner ensemble. Ensuite, Faverot de Kerbrech montait les chevaux de l’empereur (également quand ils se trouvaient à Saint-Cloud), de manière qu’ils soient bien préparés lorsque Napoléon III sortait l’après-midi.

Militaire de carrière, Faverot de Kerbrech devint aussi célèbre en tant qu’auteur d’ouvrages spécialisés sur l’équitation et la conduite, encore de référence aujourd’hui. Ainsi, il publia en 1891 sur des bases de Baucher l’ouvrage « Dressage méthodique du cheval de selle ». Auparavant, il avait déjà publié en 1889 le livre « Dressage du cheval du dehors ». Il écrivait à propos des qualités de l’empereur en tant que cavalier (1904, 1 suiv.) : « Napoléon III avait été, dans sa jeunesse et son âge mur, un remarquable cavalier d’extérieur. » Mais, avec l’âge, il commença « à souffrir cruellement du mal auquel il a succombé » et il arriva qu’il ne puisse pas monter à cheval des mois durant. Cependant, et contre l’avis de son médecin, il aurait réclamé régulièrement des chevaux. En 1870, année de guerre, Faverot de Kerbrech dirigea l’escorte impériale pendant un certain temps (p. 356), fut ensuite appelé auprès du général Ducrot en tant qu’officier d’ordonnance ; fait prisonnier à Sedan, il parvint à s’échapper.

Après la guerre, Faverot de Kerbrech exerça plusieurs fonctions publiques, principalement dans le secteur de l’acquisition des remontes pour l’armée. En 1878, ce connaisseur des chevaux, devenu bon meneur, fut ordonnance du président Mac-Mahon et responsable du « service de gala » durant l’exposition universelle. Il avait beaucoup voyagé et connaissait aussi l’Amérique comme pays d’élevage des chevaux. En 1903, il publia l’ouvrage de référence cité plusieurs fois « L’Art de conduire et d’atteler ».

Der Marstall beschäftigt gute Pferdekenner wie Faverot de Kerbrech

Wie in den Marställen anderer Monarchien auch, war das Oberststallamt streng hierarchisch gegliedert. Auf den Oberststallmeister/Grossstallmeister folgten sein Stellvertreter, der Erste Stallmeister („premier écuyer“), und etwa sechs weitere Stallmeister, meistens Adlige. Den Zustand von 1868 gibt die Liste rechts unten wieder. Diese Lohnliste zeigt, dass ein Stallmeister rund das Zehnfache eines Pikeurs verdiente. Auf der Liste ist auch ein Ehren-Stallmeister namens de Burgh verzeichnet. Dies war ein Engländer, der wiederholt für die Beschaffung von englischen Pferden (und wohl auch von Materialien und Wagen) aus London sorgte. Er durfte bei grossen Anlässen in „grand uniforme“ teilnehmen (Conegliano 1897, 183).

Im Louvre waren ausgezeichnete Pferdekenner tätig. So stellte Emile-Félix Fleury im Jahre 1867 den schon mehrfach als wichtige Quelle genannten François Nicolas Guy Napoléon Faverot de Kerbrech (1837-1905) als Ordonanzoffizier ein. (Faverot war nicht sein Vornamen, sondern die Kurzform seines Familiennamens.) Dieser Baron stammte aus einer alten bretonischen Adelsfamilie und war ein bevorzugter Schüler von François Baucher (1796-1873). Im Marstall betreute er als begabter Reiter zwischen 1867 und 1870 die Leibpferde des Kaisers. Er wohnte wie Emile-Félix Fleury im Louvre, beide nahmen in der Regel zusammen das Frühstück ein. Dann ritt Faverot de Kerbrech die Pferde des Kaisers (auch wenn sie in Saint-Cloud standen), so dass sie am Nachmittag für Ausritte Napoléons III. gut vorbereitet waren.

Der Berufsmilitär Faverot de Kerbrech wurde auch als Autor von heute noch wichtigen Fachbüchern zum Reiten und Fahren bekannt. So publizierte er 1891 auf Grundlagen Bauchers das Werk „Dressage méthodique du cheval de selle“, deutsch „Die systematische Ausbildung des Reitpferdes“. Vorher schon hatte er im Jahre1889 das Werk „Dressage du cheval du dehors“ herausgegeben. Zu den Qualitäten des Kaisers als Reiter schrieb er (1904, 1f.): Napoléon III. sei in seiner Jugendzeit und als gereifter Mann ein bemerkenswert guter Reiter gewesen. Er habe aber im Alter sehr stark zu leiden begonnen und deswegen manchmal monatelang nicht reiten können. Trotzdem und gegen den Rat seiner Ärzte habe er aber immer wieder Pferde angefordert. Im Kriegsjahr 1870 leitete Faverot de Kerbrech eine Zeitlang den kaiserlichen Tross (dazu S. 356), wurde dann als Ordonnanzoffizier von General Ducrot abberufen, kam in Sedan in Gefangenschaft und konnte fliehen.

Nach Ende des Kriegs hatte Faverot de Kerbrech bis 1902 verschiedene öffentliche Ämter inne, vor allem im Bereich der Remontenbeschaffung für die Armee. 1878 war der Pferdekenner, der auch ein guter Fahrer geworden war, als Ordonnanz von Präsident Mac-Mahon für den „service de gala“ während der Weltausstellung verantwortlich. Er war viel gereist und kannte auch Amerika als Pferdezuchtland gut. 1903 publizierte er schliesslich das schon mehrfach erwähnte Standardwerk „L'Art de conduire et d'atteler, autrefois, aujourd'hui“.

Service
du Grand Ecuyer.

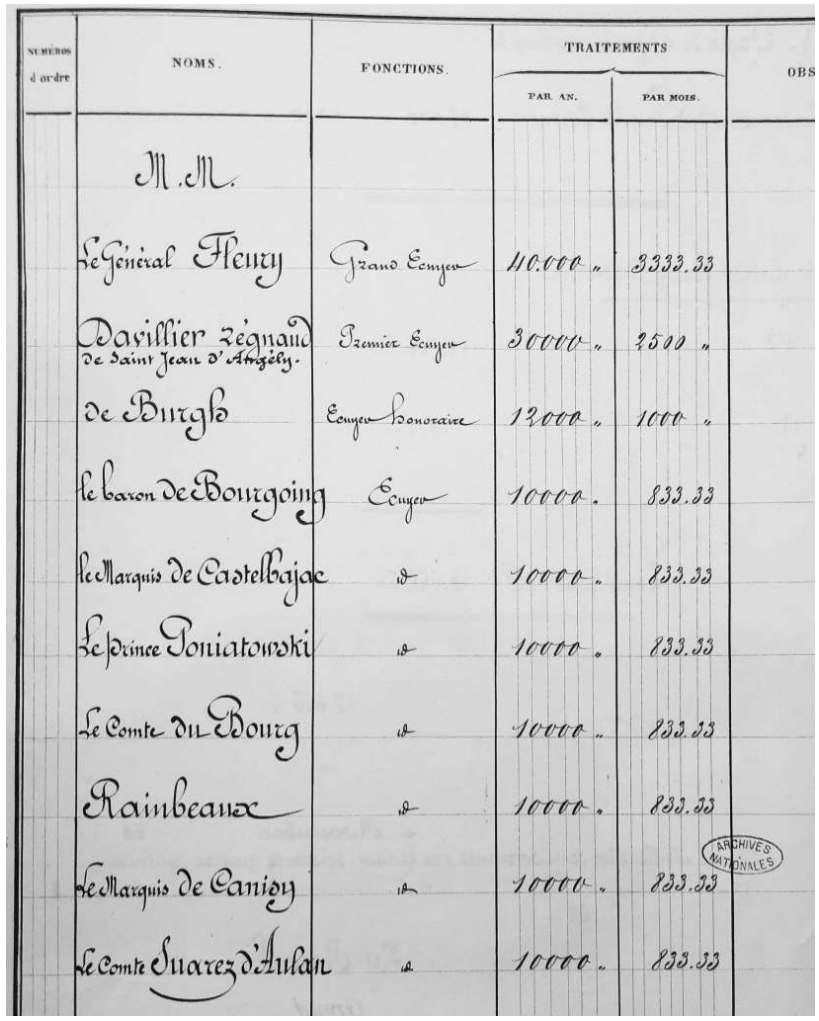
Décision.

Une Indemnité de *Mille-cinq-cents francs* est allouée à M^r le Capitaine B^on *Faverot de Kerbrech*, Officier d'ordonnance du Général de Division Fleury, Aide-de-Camp, Grand Ecuyer de l'Empereur, qui est chargé spécialement de monter les chevaux de Selle de Sa Majesté.

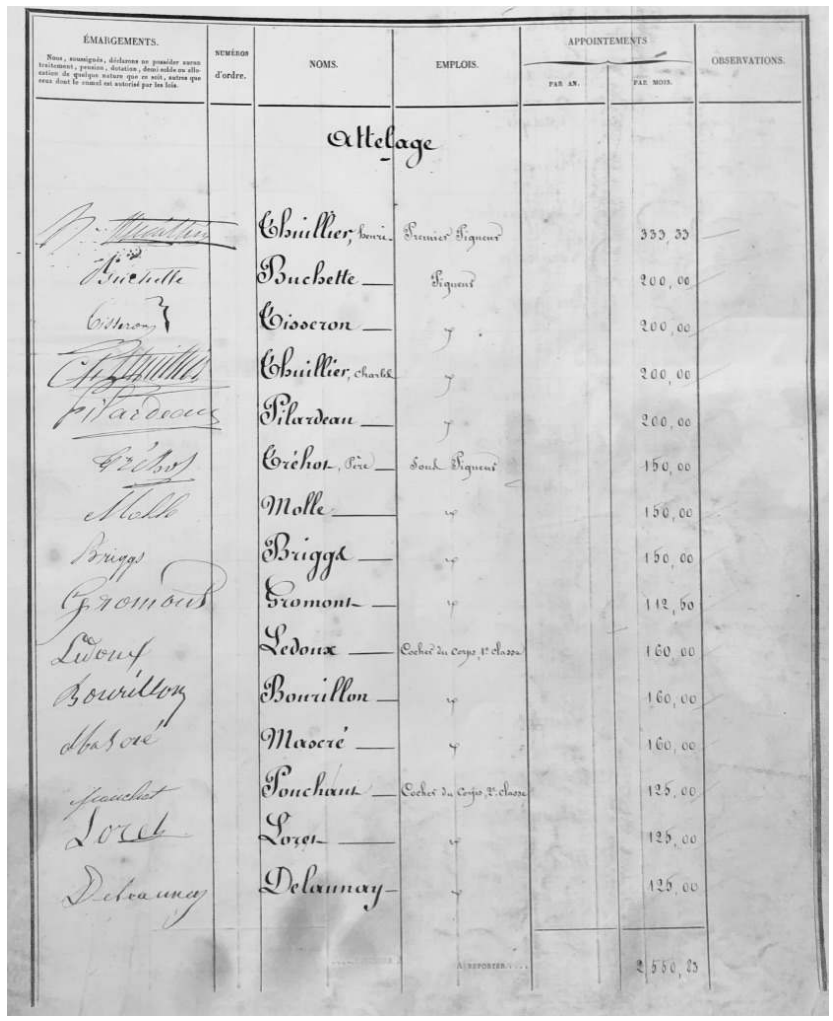
Cette indemnité applicable au 3^e Trimestre 1869. sera imputée sur le crédit ouvert à l'art. 15 du Budget du Service du Grand Ecuyer. (*Nourriture & Entretien de Chevaux*).

ARCHIVES NATIONALES

Paris le 30 7^bre 1869,
Le Grand Ecuyer:
Fleury



NUMÉROS d'ordre	NOMS.	FONCTIONS.	TRAITEMENTS PAR AN.	TRAITEMENTS PAR MOIS.	OBS
	MM.				
	Le Général Fleury	Grand Ecuyer	40.000 „	3333.33	
	Davillier Régnaud de Saint Jean d'Angély.	Premier Ecuyer	30000 „	2500 „	
	de Burgh	Ecuyer honoraire	12000 „	1000 „	
	le baron de Bourgoing	Ecuyer	10000 „	833.33	
	le Marquis de Castelbajac	id	10000 „	833.33	
	Le prince Poniatowski	id	10000 „	833.33	
	Le Comte du Bourg	id	10000 „	833.33	
	Rainbeaux	id	10000 „	833.33	
	le Marquis de Canisy	id	10000 „	833.33	
	Le Comte Suarez d'Aulan	id	10000 „	833.33	



ÉMARGEMENTS. Nous, soussignés, déclarons ne posséder aucun traitement, pension, dotation, demi-solde ou allocation de quelque nature que ce soit, autres que ceux dont le cumul est autorisé par les lois.	NUMÉROS d'ordre.	NOMS.	EMPLOIS.	APPOINTEMENTS PAR AN.	APPOINTEMENTS PAR MOIS.	OBSERVATIONS.
		Attelage				
		Chuillier, beau-f.	Premier Piqueur		333, 33	
		Buchette	Piqueur		200, 00	
		Cisseron	"		200, 00	
		Chuillier, charbl.	"		200, 00	
		Pilardeau	"		200, 00	
		Créhot, Père	Sous Piqueur		150, 00	
		Molle	"		150, 00	
		Briggs	"		150, 00	
		Gromont	"		112, 50	
		Ledoux	Cocher du Corps 1^er Ecuyer		160, 00	
		Bourillon	"		160, 00	
		Mascré	"		160, 00	
		Pouchant	Cocher du Corps 2^e Ecuyer		125, 00	
		Lorel	"		125, 00	
		Delaunay	"		125, 00	
			A REPORTER.....		2,550, 83	

ARCHIVES NATIONALES

En haut : en 1869, Émile-Félix Fleury confia à son ordonnance d'alors, le capitaine de cavalerie Faverot de Kerbrech, la tâche de monter et de dresser les chevaux de selle personnels de l'empereur.
En bas : listes d'appointements des fonctions supérieures de l'écurie impériale du Louvre en 1858 et 1868 avec les noms des principaux responsables.

Oben: 1869 übertrug Emile-Félix Fleury seiner bisherigen Ordonnanz, Kavallerie-Hauptmann Faverot de Kerbrech, die Aufgabe, die persönlichen Reitpferde des Kaisers zu reiten und auszubilden.
Unten: Lohnlisten der obersten Chargen des Oberststallamts im Louvre von 1858 und 1868 mit den Namen der wichtigsten Leiter.

Exemple d'un écuyer l'empereur : Antonin du Bourg de Bozas

À l'écurie impériale, l'écuyer était subordonné au grand écuyer et au premier écuyer alors qu'il était le supérieur direct des piqueurs. Ce poste de haut rang était généralement occupé par des gens de noblesse ayant une connaissance profonde des chevaux. L'écuyer de longue date de l'empereur était depuis 1854 le baron Philippe de Bourgoing de Nevers (1827-1882), qui faisait aussi de la politique et dont l'épouse était dame de compagnie de l'impératrice. D'après Hugentobler, il était surnommé « le beau Philippe » (1927, 94).

Un peu plus jeune, le marquis Antonin du Bourg de Bozas (1836-1922) était aussi originaire de la région de Nevers. Il fut nommé écuyer de l'empereur à 28 ans. Le duc de Conegliano décrivit son service en 1897 (183) : « Le service de semaine de l'Ecuyer était des plus agréables ... il demeurait au Palais, ne paraissant guère le matin au Salon de service qu'au moment de déjeuner, vers onze heures ; l'Empereur lui donnait directement ses ordres. A l'heure indiquée pour la sortie, l'Ecuyer se rendait dans le Cabinet de Sa Majesté pour l'avertir que ses chevaux ou voitures étaient à ses ordres. » ... « L'uniforme était vert, brodé d'or, avec les aiguillettes d'or ; pour les galas, la culotte de casimir et les bas de soie blancs ; ou, s'il fallait monter à cheval, la culotte de peau blanche, les bottes à l'écuyère, la dragonne d'or à l'épée, le chapeau à plumes noires ; en petite tenue, l'habit était moins brodé et l'on portait le pantalon vert à bandes d'or ; en campagne, la tunique verte et le képi de même, brodé d'or. »

Dès 1865, l'écuyer du Bourg de Bozas ne semble plus avoir vécu au Louvre, mais dans les nouvelles écuries du Pont de l'Alma au Quai d'Orsay. Cela explique donc la courte missive pliée présentée ci-contre, qui lui fut apparemment remise dans une enveloppe et qu'il a conservée. Le texte écrit et signé de la main de l'empereur est clair : « Demandez les berlines sous escorte Napoléon ».

En 1867, le marquis du Bourg de Bozas se vit confier la tâche honorifique d'accompagner, avec l'officier d'odonnance d'origine suisse Eugène Stoffel, la délégation allemande lors de sa visite à l'exposition universelle. (Parlait-il allemand comme Stoffel ?) Il accomplit cette mission apparemment si bien que le roi de Prusse, Guillaume I^{er}, lui décerna une médaille avant son départ, comme en témoigne l'acte honorifique à droite.

Avec la fin du Second Empire en 1870, le marquis du Bourg de Bozas perdit sa fonction d'écuyer, à l'instar de ses homologues, et se retira de la vie publique en tant qu'homme fortuné. Il resta un cavalier et meneur actif, tant dans son hôtel particulier à Paris que sur ses terres d'origine, au château de Prye près de Nevers. Il fit largement agrandir la demeure de sa famille et construisit en 1888 une écurie modèle, elle-même quasiment un château (voir en détail : Attelage magazine 2020). Antonin du Bourg devint, en outre, l'un des pionniers du coaching en France.

Beispiel eines kaiserlichen Stallmeisters: Antonin du Bourg de Bozas

Die Position des Ecuyer, also Stallmeisters, stand in den kaiserlichen Stallungen zwischen dem Oberststallmeister und dem Ersten Ecuyer als Vorgesetzten und den Pikeuren als direkten Untergebenen. Diese hohe Position war in der Regel Adligen mit grossen Pferdekenntnissen vorbehalten. Langjähriger Ecuyer des Kaisers war seit 1854 Baron Philippe de Bourgoing aus Nevers (1827-1882), der auch politisch tätig und dessen Gemahlin Hofdame der Kaiserin war. Er wurde nach Hugentobler „der schöne Philippe“ genannt (1927, 94).

Ebenfalls aus der Gegend von Nevers stammte der etwas jüngere Graf Antonin du Bourg de Bozas (1836-1922). Er wurde mit 28 Jahren zum Ecuyer des Kaisers ernannt. Duc de Conegliano beschrieb 1897 die Abläufe so (Zusammenfassung/französischer Wortlaut links): Der Wochendienst des Stallmeisters gestaltete sich recht angenehm. Er durfte im Palast wohnen, morgens war er im Dienstzimmer beschäftigt, und gegen 11 Uhr erhielt er vom Kaiser das Tagesprogramm. Zur befohlenen Zeit kontrollierte er, ob die bestellten Pferde und Wagen ordentlich bereitgestellt waren. Seine Uniform war grün mit Goldtressen, auch die Epauletten. Zum Gala-Tenue gehörten die Kniehose und Seidenstrümpfe, wenn er ritt, trug er die helle Hirschlederhose, Reitstiefel, führte das Schwert mit Goldband mit und trug auf dem Kopf den Zweispitz mit dunklen Straussenfedern. Das „petit tenue“ war weniger goldbesetzt und die Hose grün mit Goldbesatz. Zum Feld-Tenue gehörten die grüne Tunika und das gleichfarbene Kepi, beide mit Goldbesatz.

Ecuyer du Bourg de Bozas dürfte seit 1865 bereits nicht mehr im Louvre gewohnt haben, sondern im neuen Stallkomplex beim Pont Alma am Quai d'Orsay. Das erklärt auch den rechts abgebildeten, gefalteten Kurzbrief, der ihm offenbar in einem Umschlag zugestellt wurde und den er aufbewahrt hat. Der Wortlaut in der Schrift des Kaisers und mit seiner Unterschrift ist klar: „Demandez les berlines sous escorte Napoléon“ also: „Bestellt die Berlinen mit Eskorte“.

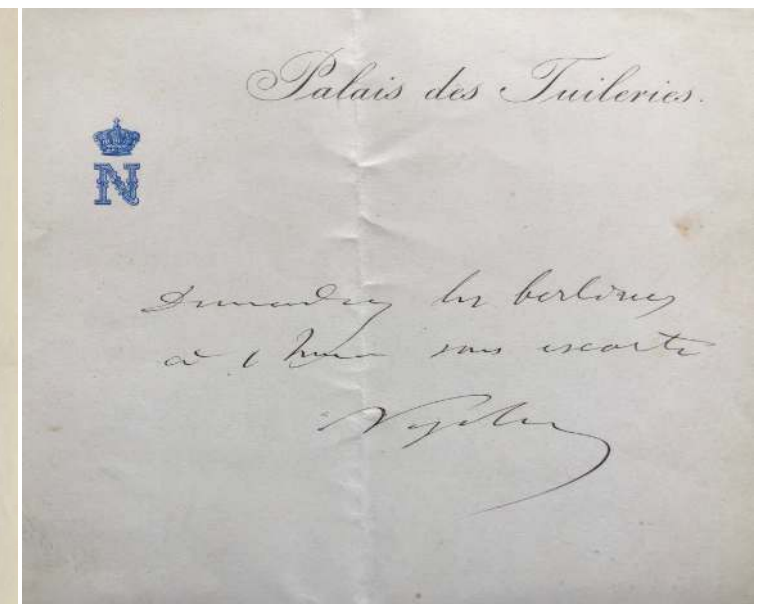
Im Jahre 1867 erhielt Graf du Bourg de Bozas zusammen mit dem Ordonanzoffizier Eugène Stoffel schweizerischer Herkunft die ehrenvolle Aufgabe, die deutsche Delegation beim Besuch der Weltausstellung zu betreuen. (Sprach er wie Stoffel auch deutsch?). Diese Funktion erfüllte er so gut, dass ihm der preussische König Wilhelm I. noch vor seiner Abreise einen Orden verlieh. Davon zeugt die rechts abgebildete Ehrenurkunde.

Mit dem Ende des Zweiten Kaiserreichs im Jahre 1870 verlor Graf du Bourg de Bozas, wie die anderen Stallmeister auch, seine Stellung und dürfte sich als vermögender Mann ins Privatleben zurückgezogen haben. Er blieb ein aktiver Reiter und Fahrer, sowohl in seinem Stadthaus in Paris wie auf dem Stammsitz, Schloss Prye bei Nevers. Dort erweiterte er das Schloss seiner Familie wesentlich und baute im Jahre 1888 einen mustergültigen Stall, fast selbst ein Schloss (dazu ausführlicher: Attelage magazine 2020). Überdies wurde Antonin du Bourg zu einem der Pioniere des Coaching in Frankreich.









Comte Antonin du Bourg de Bozas écuyer de l'empereur de 1867 à 1870.
En haut : tableau à l'huile de l'écuyer dans un cabriolet, ainsi que cela était en vogue chez les jeunes hommes de bonne famille au Second Empire (voir p. 234).
En bas de gauche à droite : portrait comme marquis à un âge plus avancé, acte officiel de la remise de la médaille par le roi Guillaume I[er] et demande de berlines avec escorte écrite de la main de l'empereur.

Graf Antonin du Bourg de Bozas, Stallmeister des Kaisers von 1867 bis 1870.
Oben: Ölbild wohl des Stallmeisters selbst auf einem Cabriolet, wie dies zur Zeit des Second Empire als schick für junge Männer galt (dazu das Bild S. 234).
Unten von links nach rechts: Porträt im Alter als Marquis, Urkunde des von König Wilhelm I. von Preussen verliehenen Ordens und eigenhändige Bestellung des Kaisers von Berlinen mit Eskorte.

Le premier piqueur pour les chevaux d'attelage : Henri Thuillier

L'écurie des chevaux de selle et celle de l'attelage du Louvre étaient dirigés chacun par un premier piqueur, l'Anglais Alexander Gamble (p. 441) pour les chevaux de selle et le Français Henri (Henry) Thuillier pour l'attelage. Conegliano :

« Pendant tout l'Empire, le premier piqueur fut Henri Thuillier, aux appointements de six mille francs par an, qui avait dirigé les splendides écuries du marquis de Las Marismas ; il devait toujours se trouver présent quand les souverains montaient en voiture ou en descendaient. Il avait sous ses ordres six piqueurs (trois mille six cents à deux mille quatre cents francs), deux sous-piqueurs, dix-huit cochers du corps, quatre cochers de ville, un brigadier et neuf garçons d'attelage à la française, un brigadier et sept garçons d'attelage à l'anglaise, dix-neuf postillons à la daumont … Tout cela assez mal payé, quoique le service fût dur. Tout le monde se levait à quatre heures et demie en été, cinq heures et demie en hiver, et, à neuf ou dix heures selon la saison, les chevaux devaient avoir été pansés, avoir mangé leur seconde avoine et fait leur exercice. A ce moment les piqueurs allaient au rapport chez le premier écuyer, à qui ils rendaient compte de l'état des animaux, des voitures, du personnel … Tous les hommes d'écurie devaient en outre suivre un cours d'équitation sous la direction de M. Bâchon (qui devint écuyer du Prince impérial), puis du comte d'Aure et de M. de Montigny. »

Le fils d'Henri Thuillier, Eugène, devint aussi postillon impérial, puis sous-piqueur et enfin piqueur du fils de l'empereur.

Conegliano releva aussi un piqueur anglais des écuries impériales du nom de Briggs ou Bridges (1897, 206 suiv.). Responsable des harnais de l'empereur, il dressait les chevaux des phaétons de l'empereur et les entraînait chaque matin pour que l'empereur puisse les mener l'après-midi. Lui était subordonné le premier petit cocher de l'empereur, Lecerf/Cerf, qui accompagnait le souverain sur le phaéton ou menait son petit coupé (brougham).

Boulenger se référa à Conegliano (1932, 209 suiv. et 215 suiv.) : « Les écuries de l'Empereur qui étaient logées non pas aux Tuileries mêmes mais au Louvre, ne lui coûtaient pas moins d'un million neuf cent mille francs par an ; mais elles étaient les plus belles d'Europe, et la visite qu'en firent le roi de Prusse et le Kronprinz en 1867, guidés par le général Henry et le comte Davillier, les frappa. « Le nom de chaque cheval était inscrit au-dessus de sa stalle dans un médaillon surmonté de la couronne impériale ; les lits de paille faits avec art ; des aigles aux ailes déployées tracées sur le bitume ; toutes les chaînes, garnitures, etc., luisantes comme des escarboucles » ; la lumière, qui tombait obliquement, faisait briller les robes satinées des animaux … et les gros cochers et les petits postillons faisaient la haie en livrée de gala. »

Der erste Pikeur für die Wagenpferde: Henri Thuillier

Dem Fahr- wie dem Reitstall stand im Louvre jeweils ein Erster Pikeur vor. Das war für die Reitpferde der Engländer Alexander Gamble (dazu S. 441) und für die Fahrpferde der Franzose Henri (Henry) Thuillier. Dazu Conegliano (französischer Wortlaut links):

„Henri Thuillier, der vorher den glänzenden Stall des Marquis de Las Marinas geleitet hatte, war während des ganzen Zweiten Kaiserreichs Erster Vorreiter zu einem Lohn von 6'000.- im Jahr. Er hatte stets beim Kaiser zu sein, wenn dieser einen Wagen bestieg oder verliess. Ihm unterstanden 6 Vorreiter (mit Salären von 3'600. und 2'400.-), 2 Unter-Vorreiter, 18 Leibkutscher, 4 Stadtkutscher, 1 Brigade-Leiter mit 9 Reitknechten für den französischen Dienst, 1 Brigade-Leiter mit 7 Spitzreitern für den englischen Dienst, 19 Postillione usw. Diese Angestellten waren schlecht bezahlt, obwohl ihr Dienst hart war. Er begann im Sommer um 4 Uhr 30, im Winter um 5 Uhr 30. Gegen 9 oder 10 Uhr mussten die Pferde gefüttert, auch mit der zweiten Ration Hafer, und bewegt sein. Dann folgte der Rapport beim Ersten Stallmeister, dem sie Bericht über den Zustand der Pferde, der Wagen und des ihnen unterstellten Personals erstatteten. Alle im Stall Beschäftigten mussten Reitkurse unter Leitung von Herrn Bâchon absolvieren, der später Stallmeister des kaiserlichen Prinzen wurde."

Der Sohn von Henri Thuillier namens Eugène wurde auch kaiserlicher Postillion, dann Zweiter Pikeur und schliesslich Pikeur des Sohnes des Kaisers.

Ein wichtiger Pikeur im Fahrstall des Kaisers war nach Conegliano (1897, 206f.) auch ein Engländer namens Briggs oder Bridges. Er war zuständig für die Gespanne des Kaisers. Er fuhr die Phaeton-Pferde des Kaisers ein und trainierte sie jeden Vormittag, so dass sie am Nachmittag vom Kaiser selbst ordentlich gefahren werden konnten. Ihm unterstand auch der kleine erste Kutscher des Kaisers namens Lecerf/Cerf, der jeweils auf dem Phaeton mitfuhr und sonst dessen persönlichen Brougham (Petit Coupé) kutschierte.

Boulenger schrieb nach Conegliano zur Stallorganisation im Louvre (Zusammenfassung, französischer Wortlaut links): Die Stallungen des Kaisers befanden sich nicht direkt im Tuilerienpalast, sondern im nahen Louvre. Sie kosteten nicht weniger als 1,9 Mio im Jahr, aber sie waren die schönsten Europas. Als der König von Preussen und sein Sohn, der Kronprinz, diese im Jahre 1867 unter Führung von General Henry und des Grafen Davillier besuchten, waren sie verblüfft: Über jedem Stand stand der Name des jeweiligen Pferdes auf einem von der Kaiserkrone bekröntem Medaillon, die Strohbetten waren akkurat gemacht, der Stallgang verziert mit Adler mit offenen Schwingen. Alle Ketten, Garnituren usw. glänzten wie Karfunkel. Das von oben aus den Fenstern einfallende Licht liess das Fell der Pferde wie Satin erscheinen, und dabei standen die dicken Kutscher und kleinen Postillione in Reih und Glied in ihren Gala-Livreen.





En haut : détail du tableau p. 147 avec le piqueur de Napoléon III, probablement Henri Thuillier. Le piqueur portait à la ceinture en signe de grade une courte épée dite dague de vénerie.
En bas : « La Daumont impériale au bois » d'après une représentation de Constantin Guys (1802-1892). Ici aussi, un piqueur chevauche devant la voiture ; il attend tout à gauche, jusqu'à ce que ces dames aient fini de parler pour donner aux postillons l'ordre de repartir. Assis à l'arrière de la voiture, deux serviteurs.

Oben: Ausschnitt aus dem Gemälde von S. 147 mit dem Pikeur von Napoléon III., wohl Henri Thuillier. Der Pikeur trug als Rangabzeichen ein Kurzschwert, genannt Hirschfänger, am Gürtel.
Unten: „Le Daumont impériale au bois" nach einer Darstellung von Constantin Guys (1802-1892). Auch hier reitet ein Pikeur voraus; er wartet ganz links, bis die Damen ihr Gespräch beendet haben und wird dann den Posillionen den Befehl zur Weiterfahrt geben. Hinten sitzen auf dem Wagen zwei Diener.

Liste du personnel de l'anné 1856 au Louvre

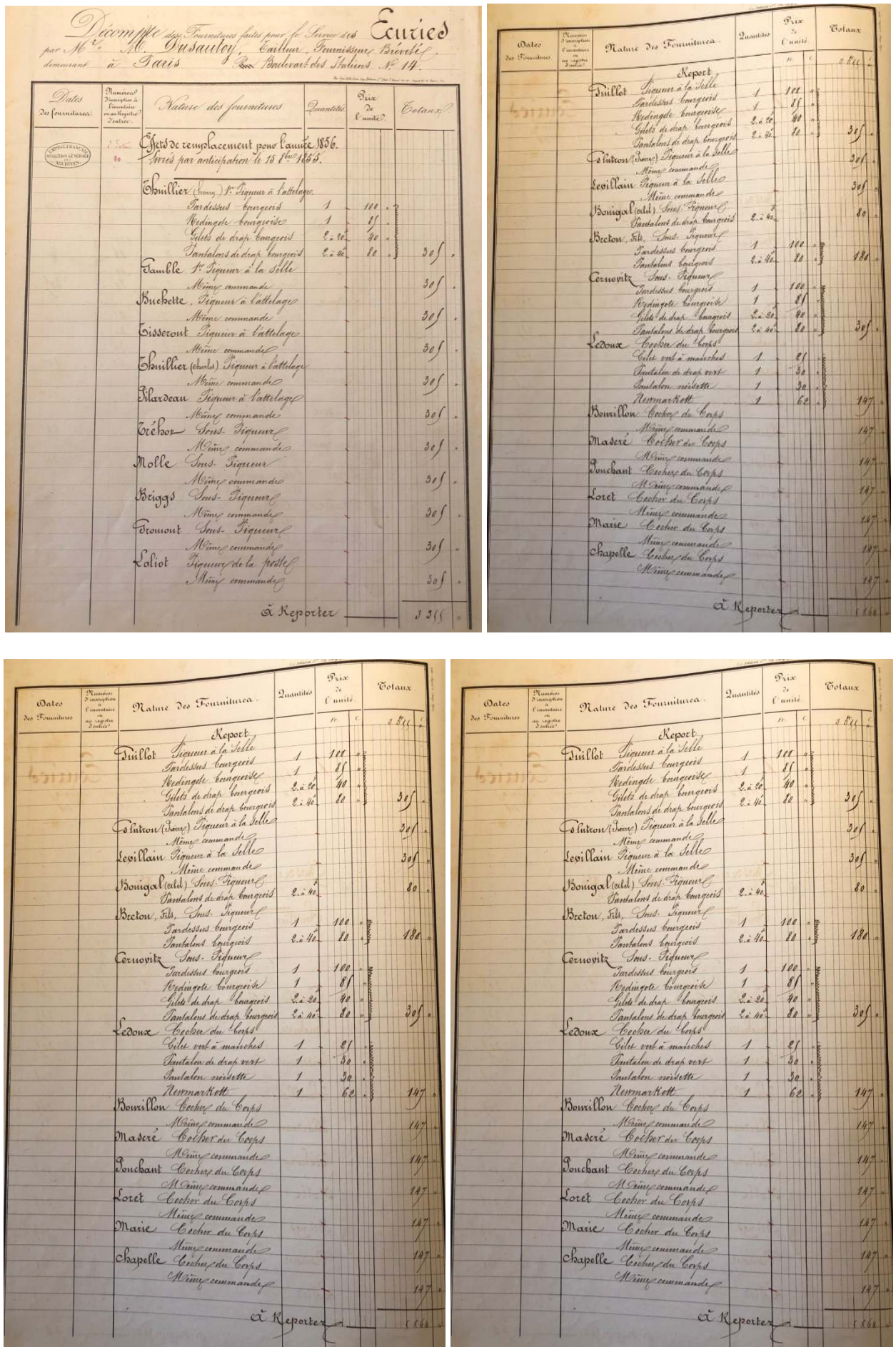
Premier Piqueur	2
Piqueur à la selle	1
Piqueur à l'attelage	4
Sous-Piqueur	6
Piqueur de la poste	3
Piqueur à la selle	3
Cocher du Corps	7
Cocher de ville	14
Postillon à la Française	9
Postillon de D'aumont	13
Postillion de la poste	22
Postillion	3
Garçon d'attelage	7
Cireur d'Equipages	13
Laveur	2
Infirmier des Chevaux	2
Faiteur des toilettes de chevaux	3
Estafette	4
Cocher, palefrenier	1
Palefrenier de suite à l'Anglaise	9
Palefrenier de suite à la Française	1
Palefrenier de suite	9
Palefrenier d'Intérieur	50
Palefrenier	14
Palefrenier Elève	26
Groom	1
Homme de service	1
Homme de Sellerie	1
Chef de Carrosserie	1
Garçon de Carrosserie	1
Chef de Sellerie	1
Armurier	1
Délivreur de fourrage	3
Garçon de bureau	2
Garçon de Magasin	1
Homme de Peine	7
Gardien du matériel à Trianon	1
Chef de Maréchalerie	1
Garçon de Maréchalerie	3
Portier à St-Cloud	2
Portier à Compiègne	2
Portier au haras de Meudon	1
Portier à Fontainebleau	1
Total	259

Retranscrite d'une liste d'appointements de l'écurie, cette liste fut créée en 1856 à l'occasion du renouvellement des habits du personnel par le tailleur parisien Dusautoy pour la somme de 38 870 fr. Quatre pages sont reproduites à droite. On peut en déduire que 259 employés en livrée s'activaient autour d'environ 300 chevaux et 300 voitures. Les cochers, postillons et garçons d'attelage travaillaient sous l'ordre des piqueurs. S'y ajoutaient les palefreniers qui servaient aussi parfois durant les trajets. En coulisse œuvrait le pur personnel d'écurie : les laveurs, les coiffeurs de chevaux, les forgerons, les responsables des salles de harnais, etc.

Personalliste des Jahres 1856

Erster Pikeur (Erster Vorreiter)	2
Piqueur à la selle (Vorreiter für den Bereich Reitpferde)	1
Piqueur à l'attelage (Vorreiter für den Bereich Wagenpferde)	4
Zweiter Pikeur	6
Piqueur de la poste	3
Piqueur à la selle	3
Cocher du Corps (Leibkutscher)	7
Cocher de ville (Stadt-Kutscher, Kutscher für Gala-Wagen)	14
Postillon à la Française	9
Postillon de D'aumont	13
Postillon de la poste	22
Postillon (Postillion/Spitzreiter/Reitknecht)	3
Garçon d'attelage (Bockdiener/Groom)	7
Cireur d'Equipages (Wagen-Schmierer)	13
Laveur (Wagen-Wascher)	2
Infirmier des Chevaux (im Pferde-Krankenstall Beschäftigter)	2
Faiteur des toilettes de chevaux (Pferdefrisör)	3
Estafette (Bote)	4
cocher, palefrenier (Hilfskutscher und Stallbursche)	1
Palefrenier de suite à l'Anglaise	9
Palefrenier de suite à la Française	1
Palefrenier de suite (Stallbursche und Hilfs-Diener zu Pferd)	9
Palefrenier d'Intérieur (Stallbursche für den innerern Dienst)	50
Palefrenier	14
Palefrenier Elève (Stallbursche-Lehrling)	26
Groom (Bockdiener)	1
Homme de service	1
Homme de Sellerie (Zuständiger für die Geschirre)	1
Chef de Carrosserie (Wagen-Meister)	1
Garçon de Carrosserie	1
Chef de Sellerie (Sattel-Meister)	1
Armurier/Wafffen-Meister)	1
Délivreur de fourage (Futter-Liferant)	3
Garçon de bureau (Büro-Diener)	2
Garçon de Magasin (Magazin-Verwalter)	1
Homme de Peine (Diener)	7
Gardien du matériel à Trianon	1
Chef de Maréchalerie (Beschlag-Meister)	1
Garçon de Maréchalerie	3
Portier à St Cloud	2
Portier à Compiègne	2
Portier au haras de Meudon	1
Portier à Fontainebleau	1
Total	259

Diese aus einer Lohnliste des Marstallamtes transskribierte Aufstellung entstand aus Anlass einer Neueinkleidung des Personals im Jahre 1856 beim Pariser Schneider Dusautoy für insgesamt 38'870.- Goldfranken. Vier Seiten daraus sind rechts abgebildet. Für die rund 300 Pferde und etwa gleich viel Wagen waren demnach 259 livrierte Angestellte tätig. Unter Leitung der Pikeure arbeiteten die verschiedenen Kutscher, Postillione und Garçons d'attelage. Dazu kamen Palefrenier (Stallburschen), die zuweilen auch Dienst auf Fahrten zu leisten hatten. Hinter den Kulissen arbeitete das reine Stallpersonal, die Putzer, die Pferdefrisöre, Hufschmiede, Betreuer der Geschirrkammern usw.



Décompte des Fournitures faites pour le Service des Écuries par Mr A. Dusautoy, Tailleur Fournisseur Breveté demeurant à Paris Boulevard des Italiens N° 14.

Dates des fournitures	Numéros d'inscription à l'inventaire ou au registre d'ordre	Nature des fournitures	Quantités	Prix de l'unité	Totaux
		Effets de remplacement pour l'année 1856. Arrêté par anticipation le 15 8bre 1855.			
		Thuillier (Jeune) 1er Piqueur à l'attelage			
		Pardessus bourgeois	1	100	
		Redingote bourgeoise	1	85	
		Gilets de drap bourgeois	2 à 20	40	
		Pantalons de drap bourgeois	2 à 40	80	305
		Tamble 1er Piqueur à la Selle			
		Même commande			305
		Buchette Piqueur à l'attelage			
		Même commande			305
		Tisserout Piqueur à l'attelage			
		Même commande			305
		Thuillier (Charles) Piqueur à l'attelage			
		Même commande			305
		Pilardeau Piqueur à l'attelage			
		Même commande			305
		Trébor Sous-Piqueur			
		Même commande			305
		Molle Sous-Piqueur			
		Même commande			305
		Briggs Sous-Piqueur			
		Même commande			305
		Dromont Sous-Piqueur			
		Même commande			305
		Poliot Piqueur de la prestel			
		Même commande			305
				A Reporter	3 315

Dates des Fournitures	Numéros d'inscription à l'inventaire ou au registre d'ordre	Nature des Fournitures	Quantités	Prix de l'unité	Totaux
		Report			
		Duillot Piqueur à la Selle	1	100	
		Pardessus bourgeois	1	85	
		Redingote bourgeoise	1	40	
		Gilets de drap bourgeois	2 à 20	80	305
		Pantalons de drap bourgeois	2 à 40		
		Delatron (Jeune) Piqueur à la Selle			305
		Même commande			
		Levillain Piqueur à la Selle			305
		Même commande			
		Bonigal (aîné) Sous-Piqueur	1		80
		Pantalons de drap bourgeois	2 à 40		
		Breton, Fils, Sous-Piqueur	1	100	
		Pardessus bourgeois	2 à 40	80	180
		Pantalons bourgeois			
		Cernovitz Sous-Piqueur	1	100	
		Pardessus bourgeois	1	85	
		Redingote bourgeoise	2 à 20	40	
		Gilets de drap bourgeois	2 à 40	80	305
		Pantalons de drap bourgeois			
		Ledoux Cocher du Corps	1	25	
		Gilet vert à manches	1	30	
		Pantalon de drap vert	1	30	
		Pantalon nisdette	1	60	147
		Newmarkett			
		Bouillon Cocher du Corps			147
		Même commande			
		Madré Cocher du Corps			147
		Même commande			
		Ponchant Cocher du Corps			147
		Même commande			
		Loret Cocher du Corps			147
		Même commande			
		Marie Cocher du Corps			147
		Même commande			
		Chapelle Cocher du Corps			147
		Même commande			
				A Reporter	1 666

Extraits d'une liste du personnel d'écurie à l'occasion du renouvellement de ses habits en 1856.

Auszüge aus einer Liste des Stallpersonals anlässlich seiner Neueinkleidung im Jahre 1856.

Vie quotidienne et formation du personnel d'écurie au Louvre

À Paris, sous le Second Empire, le travail du personnel d'écurie était très réglementé comme dans d'autres écuries similaires – à Vienne p. ex. Le personnel à l'échelon du piqueur était recruté par des hommes âgés remontant à Louis-Philippe I^{er} ou Charles X. Selon les sources existantes, il arrivait que des membres d'une même famille travaillent ensemble, à l'instar du père et du fils chez les Thuillier.

Responsables de la formation des chevaux de selle et de conduite, les employés supérieurs, à l'échelon du piqueur, étaient aussi souvent présents lors de l'achat de nouvelles bêtes.

La direction des écuries assurait la formation et le perfectionnement des employés, surtout de ceux en lien direct avec l'équitation et la conduite. Ce qui était dans son propre intérêt car les chevaux étaient jadis plus chers qu'aujourd'hui. Le prix d'excellents chevaux pouvant être celui d'une voiture de gala, ne pas discerner à temps une maladie chez un cheval ou mal soigner une blessure pouvait s'avérer très coûteux. Si bien que les premiers et seconds piqueurs suivaient chaque semaine des cours de médecine animale auprès des vétérinaires de l'écurie.

Trois fois par semaine, un écuyer donnait des cours d'équitation, une fois par semaine aux piqueurs, sous-piqueurs, postillons de daumont et garçons d'attelage :

1. à la française avec la selle et l'équipement de selle correspondant,
2. à l'anglaise pour le même groupe, mais avec les palefreniers de suite en plus,
3. cours spéciaux pour piqueurs et sous-piqueurs.

Les employés de l'écurie bénéficiaient de bonnes conditions sociales pour l'époque. Si un membre du personnel tombait malade, il était traité par le médecin du service d'écurie ou, le cas échéant, hospitalisé dans un petit hôpital spécifique. En cas de maladie, l'appointement continuait d'être versé trois mois durant, de moitié chez les garçons (célibataires).

Les premiers piqueurs accompagnaient en selle toutes les sorties à cheval ou en voiture de l'empereur et de sa famille. En cas de sorties en voiture, le personnel d'écurie et de maison, notamment des valets de chambre, accompagnaient les souverains. Ces valets étaient responsables du bien-être des personnes transportées (alors que les garçons d'attelage et les grooms de celui des chevaux).

Tagesablauf und Ausbildung des Stallpersonals im Louvre

In Paris war die Arbeit des Stallpersonals genau geregelt, wie man das in damals ähnlichen Marställen auch kannte, etwa in Wien. Das Personal auf Stufe Pikeur wurde während des Second Empire noch aus älteren Männern aus der Zeit von König Louis-Philippe I. oder sogar von König Charles X. rekrutiert. Nach den vorhandenen Quellen arbeiteten in mehreren Fällen Familienangehörige zusammen im Louvre, etwa Vater und Sohn, wie bei den Thuillier.

Höhere Angestellte auf der Stufe Pikeur waren nicht nur für die Ausbildung der Reit- und Fahrpferde zuständig, sondern sie waren oft auch beim Ankauf neuer Pferde mit dabei.

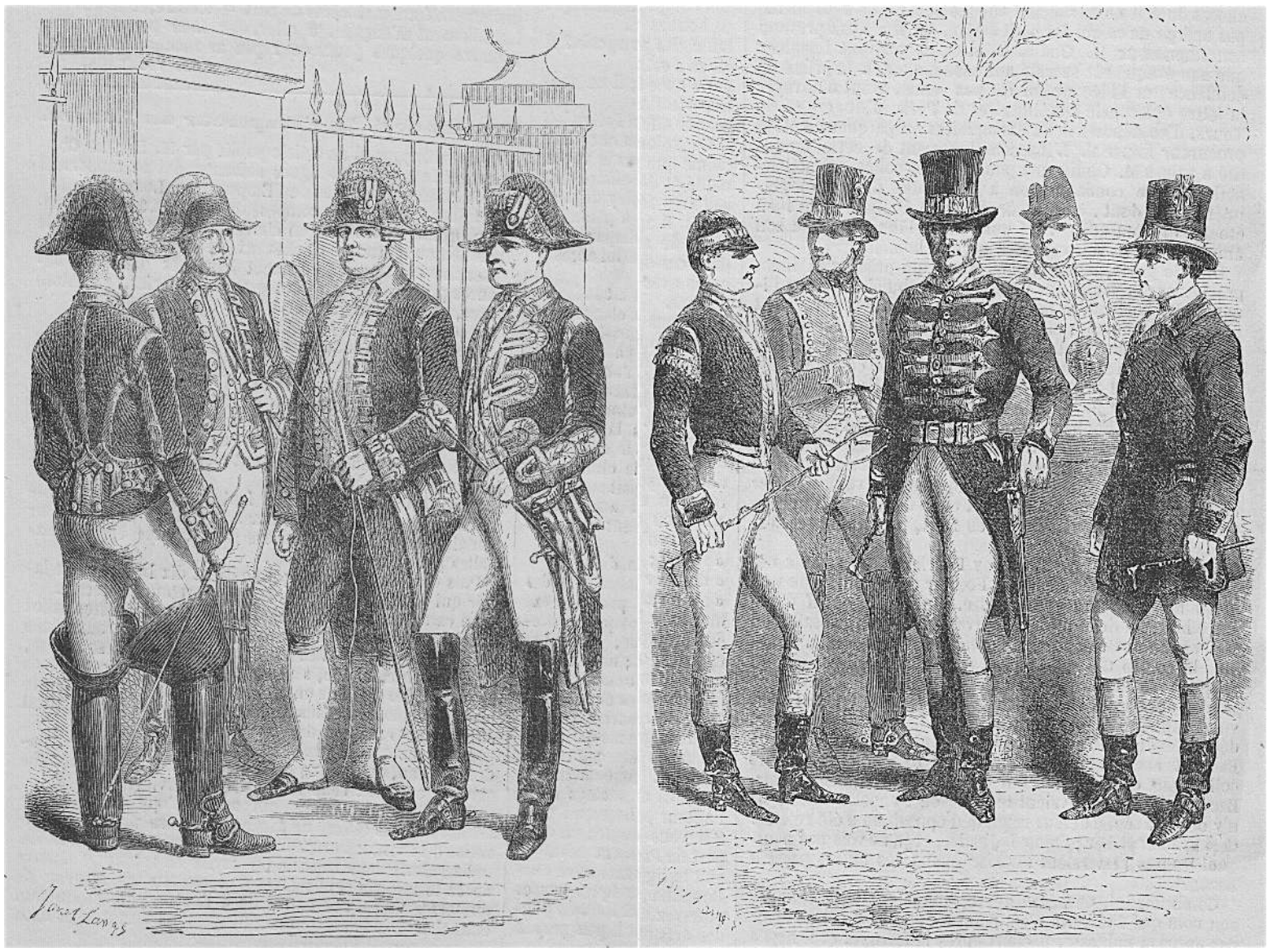
Die Marstall-Leitung sorgte für Aus- und Weiterbildung ihres Personals, besonders für die Männer, die direkt mit Reiten und Fahren zu tun hatten. Das war auch in ihrem eigenen Interesse, denn die Pferde waren damals im Verhältnis zu heute deutlich teurer. Für ausgezeichnete Pferd wurden Preise bis zum Wert einer Gala-Kutsche bezahlt. Wurde eine Krankheit bei einem Pferd nicht rechtzeitig erkannt oder wurden Verletzungen falsch behandelt, konnte das teure Konsequenzen haben. Deshalb erhielten die ersten und zweiten Pikeure einmal die Woche vom Veterinär des Marstalls Unterricht in Tierheilkunde.

Dreimal wöchentlich gab es Reitunterricht durch einen Ecuyer, einmal die Woche für die Pikeure, Daumont-Postillione und Bockdiener. Dabei gab es drei Kurse:

1. „A la française“ mit dem entsprechenden Sattel und Sattelzeug.
2. „A l'anglaise“ für die gleiche Gruppe, aber auch mit den „palefreniers de suite“.
3. Spezialkurse für die Pikeure und Unter-Pikeure.

Die Angestellten des Marstalls profitierten von für die damalige Zeit guten sozialen Leistungen. Wurde jemand vom Personal krank, wurde er vom Arzt des Stallamts behandelt oder notfalls in einem kleinen, speziellen Krankenhaus des Marstalls hospitalisiert. Der Lohn wurde bei Krankheit von Verheirateten drei Monate lang weiterbezahlt, bei Ledigen („garçons“) die Hälfte.

Die Ersten Pikeure begleiteten alle Ausritte oder Fahrten des Kaisers und seiner Familie im Sattel. Bei Ausfahrten fuhr nicht nur Stallpersonal mit, sondern auch Hauspersonal, vor allem ein Hausdiener (valet de chambre). Diese Lakaien waren für das Wohl der mitfahrenden Personen zuständig (nicht wie die Garçons d'attelage und Grooms für die Pferde).



Le personnel de l’écurie du Louvre était bien formé pour son labeur et richement vêtu. Pour le service de gala, la « livrée à la française » (à gauche) était de mise. Dans les autres cas, l’élégante « livrée à l’anglaise » (à droite) était la règle.
De gauche à droite : postillon, garçon d’attelage, cocher du corps, piqueur et postillon à la daumont et de la poste, courrier, piqueur, écuyer, garçon d’attelage.

Das Marstall-Personal im Louvre wurde für seine Arbeit gut geschult und reich eingekleidet. Für den Gala-Dienst galt die vornehme „livrée à la française“ (links), sonst meist die schlichtere „livrée à l’anglaise“ (rechts) als Vorschrift.
Von links nach rechts: Spitzreiter („postillon“), mitreitender Groom („garçon d’attelage“), Leibkutscher („cocher du corps“), voraurseitender Pikeur sowie Daumont- und Post-Postillion, vorausreitende Vorgesetzte („courrier“ und „piqueur“), Stallmeister (hinten stehend) und mitreitender Groom („garçon d’attelage“).

Grand gala, gala, demi-gala et petit service

Les images et textes de cet ouvrage montrent des équipages formels de diverses catégories et valeurs. Ce genre de classification jouait un rôle majeur au XIX^{e} siècle, allant de la berline de grand gala, attelée à huit et entièrement dorée, à la voiture plus sobre du quotidien avec un petit coupé avec un attelage simple. En voici les grands traits hiérarchiques :

1. grand gala, de cérémonie ou de parade lors de grandes fêtes/grand service,
2. gala pour les fêtes officielles et les accueils très formels de monarques au pouvoir,
3. demi-gala, passant directement au niveau 4
4. sortie en service de ville,
5. petit service.

La même personne n'empruntait pas toujours la même catégorie de voitures car le rang n'était pas l'unique critère de choix – l'occasion ou le motif était aussi déterminant. Les représentations de la visite de la reine Victoria à Paris en 1855 l'illustrent parfaitement (p. 139 et 151) : si, pour l'inauguration de l'exposition universelle, elle arriva en berline de grand gala entièrement dorée avec des harnais d'apparat, c'est la calèche à la daumont de gala ou demi-gala qui fut utilisée pour l'excursion à Versailles.

Dans les salles de harnais du Louvre se trouvaient probablement autant de harnais que de voiture, donc 300 attelages complets. Au vu des exemples ci-après, l'agencement des bronzes et des armes semble avoir été très flexible.

Tout l'équipage était agencé en fonction de la catégorie choisie, des livrées du personnel aux harnais et voitures. (Auxquels s'ajoutaient les divers types d'attelage. Le traditionnel « service à la française » était réservé au gala, l'attelage « à la daumont » uniquement pour un échelon inférieur, etc.) Pour ce qui est des voitures, les échelons hiérarchiques sont encore assez bien lisibles et sont abordés à partir de la page 236. Faverot de Kerbrech a noté avec acuité les différences dans les livrées (1903, 399 suiv.), résumées dès la page 178. En revanche, les différences entre les harnais sont plutôt difficiles à distinguer (p. 120 suiv.). Ici, on constate des transitions floues comme le montrent les photos à droite. Les catégories supérieures sont encore bien définissables, en partant des harnais rouges « soie et or » réservés au grand gala, suivis des harnais de gala noirs avec de grands bronzes et des harnais de demi-gala pour une berline de demi-gala à huit ressorts, néanmoins déjà désignée « de ville » – souvent synonyme de « gala » comme l'adjectif « grand ».

Le « petit service », lui, était très fréquent. De fait, l'écurie ne fournissait pas seulement des voitures et des chevaux aux souverains, à leurs proches et aux invités de marque, mais approvisionnait aussi les hauts postes du personnel. Les voitures utilisées ne disposaient ici que de ressorts à pincettes.

Vollgala, Gala, Halbgala und Alltagsdienst

Die hier präsentierten Bilder und Texte zeigen verschiedene Wertigkeitsstufen der formellen Equipagen. Sie reichen vom Vollgala einer achtspännig gezogenen, ganz vergoldeten Berline bis zum schlichteren Auftritt im Alltag vor einem einspännigen angespannten „petit coupé“ (Coupé auf Druckfedern). Die hauptsächlichen Hierarchie-Stufen waren die folgenden:

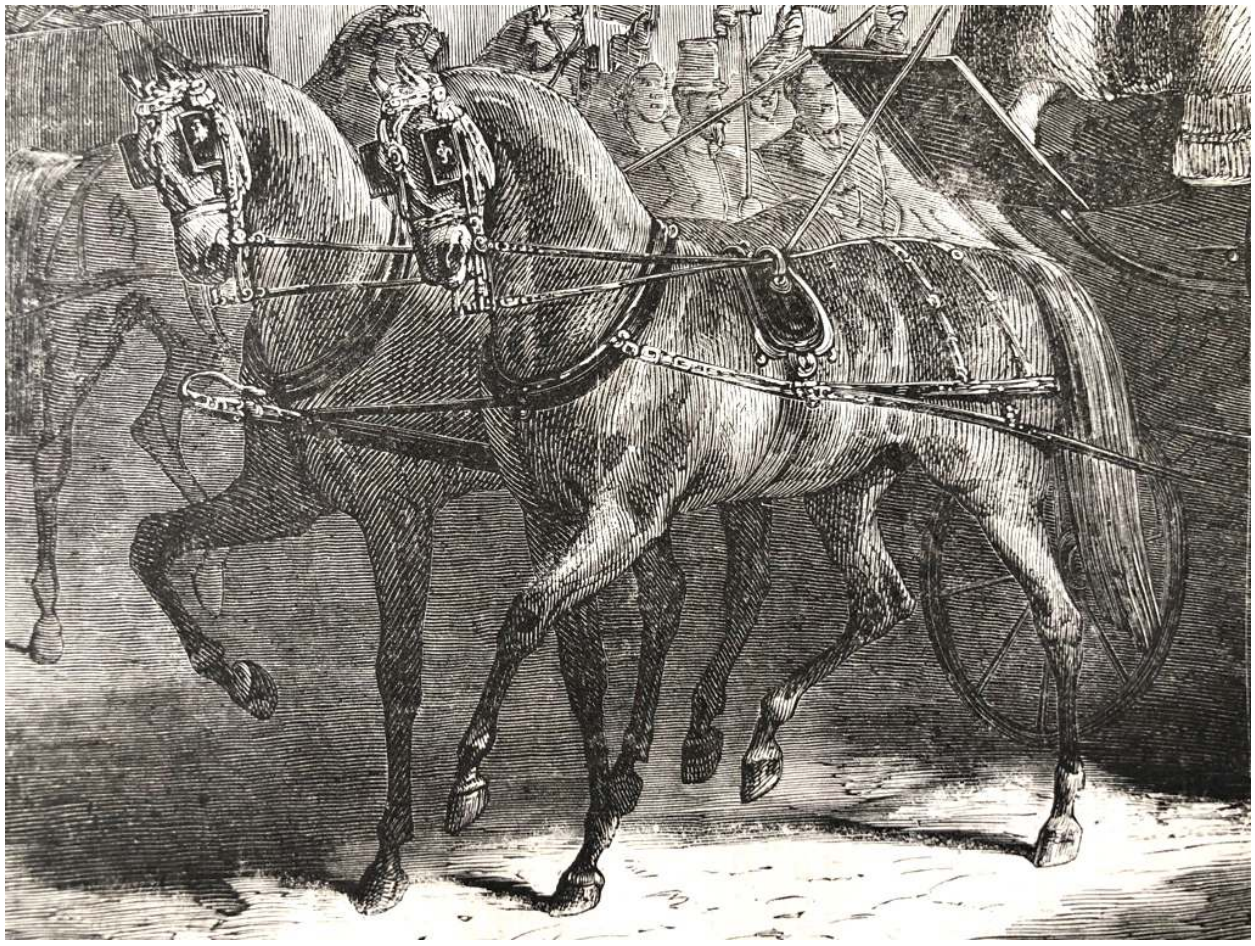
1. Vollgala für Zeremonien und Paraden bei grossen Feiern (französisch „grand gala“, „de cérémonie“, „parade“ oder „grand service“)
2. Gala bei offiziellen Festen und sehr formellen Empfängen von regierenden Monarchen (französisch „gala“)
3. Halbgala (französisch „demi-gala“) nahtlos übergehend in die Stufe 4
4. Auftritt in Stadtanspannung (französisch „service de ville“)
5. Alltagsdienst (französisch „petit service“).

Ein- und dieselbe Standesperson wurde nicht immer auf der gleichen Stufe gefahren, es kam nicht nur auf den Rang einer Person, sondern auch auf die Gelegenheit beziehungsweise den Anlass an. Das zeigen etwa die Bilder des Besuchs der Queen Victoria im Jahre 1855 in Paris (vgl. S. 139 und 151). Zur Eröffnung der Weltausstellung wurde sie in der vergoldeten Vollgala-Berline vorgefahren. Für den Ausflug nach Versailles aber in der Daumont-Kalesche der Stufe Gala oder Halbgala.

In den Geschirrkammern des Louvre dürfte es mindestens so viel Geschirre wie Wagen gegeben haben, also etwa 300 ganze Züge. Bei diesen gab es offenbar einen grossen Spielraum in der Gestaltung der Beschläge und Wappen. Das zeigen die Beispiele auf den nächsten Seiten.

Die ganze Equipage wurde entsprechend der gewählten Stufe gestaltet, von den Livreen des Personals über die Geschirre bis zu den Wagen. (Dazu kamen die im Folgenden zu besprechenden Formen der Anspannunsgsarten, wobei der traditionelle „service à la française“ für Gala“ reserviert war, „à la daumont“ nur für eine Stufe darunter usw.) Bei den Wagen sind die Hierarchiestufen noch einigermassen aufzuschlüsseln; sie werden S. 236ff. besprochen. Die Unterschiede bei den Livreen hat Faverot de Kerbrech genauer überliefert (1903, 399ff.); eine Zusammenfassung findet sich hier S. 178f. Recht schwierig sind die Unterschiede allerdings bei den Geschirren (S. 120ff.). Hier gibt es fliessende Übergänge, wie die Bilder rechts zeigen. Noch gut definierbar sind die obersten Stufen, beginnend mit den besprochenen roten Geschirren „soie et or“ ausschliesslich für Vollgala, gefolgt von schwarzen Galageschirren mit grossen Beschlägen und den Halbgala-Geschirren vor einer achtfach gefederten Halbgala-Berline, die aber zuweilen schon mit dem Zusatz „de ville“ bezeichnet wurde. Das war, wie das Adjektiv „grand“, meist ein Synonym für Gala.

Der „petit service“ war sehr häufig. Das Stallamt versorgte ja nicht nur die Majestäten und ihre Familienangehörigen sowie Gästen mit Wagen und Pferden, sondern auch die oberen Chargen des Personals. Die dafür benützten Wagen wiesen nur Druckfedern auf.









Harnais de demi-gala.
En haut : détail du dessin p. 153 avec la représentation d’une berline de demi-gala attelée à deux.
En bas : harnais de demi-gala en cuir noir. Les armes du Second Empire finement ciselées sont dans un cadre lisse.

Halbgala-Geschirre.
Oben: Ausschnitt aus der Abbildung von S. 153 mit Darstellung eines Halbgala-Zweispännergeschirrs.
Unten: Halbgala-Geschirr aus schwarzem Leder. Die sorgfältig ziselierten Wappen des Zweiten Kaiserreichs sind mit glatten Rahmen eingefasst.









Harnais de demi-gala de la berline en page 487.
Détail de la bride du harnais : ornements sur le frontal, la muserolle, une rosette et une œillère.

Halbgala-Geschirr zur Berline von S. 487.
Details am Kopfgestell des Geschirrs: Verzierung des Stirnriemens, des Nasenriemens, einer Rosette und einer Scheuklappe.



Harnais plus simples.
A gauche et au milieu : mantelet de harnais d'un « petit service », donc pour l'usage quotidien. Va avec le coupé en page 167.
À droite : harnais un peu plus richement orné.

Einfachere Geschirre.
Links und Mitte: Kammdeckel von Geschirren zum „petit service“ also für den Alltagsgebrauch. Sie passen zum Coupé auf der S. 167.
Rechts: Etwas reicher verziertes Geschirr.

À la française, à l'anglaise, à la daumont et en poste

Au Second Empire, il existait quatre modes d'attelage dits « services », chacun avec son personnel formé, en livrées ou uniformes adaptés, et des chevaux spécialement sélectionnés puis entraînés. Le baron Faverot de Kerbrech (1903, 399 suiv.), le comte de Conegliano et d'autres les ont décrits :

1. **A la française** (p. 174). Cet attelage était le plus somptueux et le plus formel, réservé aux occasions exceptionnelles – une réminiscence du passé. Ce service de gala était surtout utilisé pour la visite d'un monarque étranger ou l'accueil d'un ambassadeur. Les cochers et les piqueurs portaient le bicorne, comme à l'époque de Napoléon I^{er}, et leurs livrées étaient couvertes de galons (tressés). Les vestes et manteaux étaient longs, les culottes blanches ou rouges et les bottes hautes. Des perruques poudrées n'étaient pas rares. Les chevaux portaient fréquemment des harnais à bricole en maroquin rouge, mais des harnais à collier étaient aussi parfois utilisés.

2. **A l'anglaise** (p. 174). Cet attelage, plutôt sobre, était très utilisé au Second Empire, généralement à l'échelon demi-gala. Les voitures, accompagnées de grooms et souvent d'un valet de pied, étaient menées depuis le siège du cocher. Les grooms pouvaient être assis à l'arrière, avoir pris place dans une voiture de suite ou chevaucher derrière l'attelage.

3. **A la Daumont** (en fait d'Aumont, p. 175). Utilisé surtout en ville, cet attelage aux beaux chevaux était un service élégant pouvant aller jusqu'à l'échelon gala. Maître du cortège, le piqueur chevauchait devant et guidait les postillons ou les jockeys de petites tailles qui, montés sur les chevaux de gauche, portaient une veste courte et une casquette de jockey. Derrière suivaient les garçons d'attelage et les valets de pied. Les harnais étaient à l'anglaise (à colliers). Les attelages à la daumont acquirent une grande popularité en France à la fin du XVIII^{e} siècle grâce au comte d'Aumont, qui résidait au 34/36 Rue Caumartin à Paris. C'est du moins ainsi que l'on expliquait ce mode d'attelage en 1873 (Lefeuve, Les anciennes maisons de Paris sous Napoléon III, tome 5, 1873, 309).

4. **En poste** (p. 175). Cet ancien mode d'attelage fut réactivé au Second Empire. Il était principalement utilisé pour les trajets à la campagne ou les longs voyages. Les livrées de ce service étaient constituées de vestes courtes avec un brassard et une plaque, de bottes hautes et d'un haut-de-forme laqué. Son piqueur était appelé « courrier » et portait un couteau de chasse à la ceinture. Les chevaux de l'attelage étaient équipés de lourds harnais à bricole et portaient une grelottière en poils de blaireau autour de l'encolure.

Si le service n°1 était guidé en deux temps, les chevaux étant menés par un cocher hormis la paire de devant conduite par un jockey monté, le service n°2 était, lui, entièrement mené par le cocher. Pour les autres modes d'attelage, les chevaux de volée étaient généralement montés, mais parfois aussi menés depuis le siège du cocher.

Vier verschiedene Arten von Auftritten

Im Zweiten Kaiserreich gab es vier verschiedene Anspannungsarten und Auftritte (zuweilen „services" genannt), mit dem dafür speziell ausgebildeten Personal, in den entsprechenden Uniformen beziehungsweise Livreen und den dafür ausgewählten und entsprechend ausgebildeten Pferden. Das beschrieben sowohl Baron Faverot de Kerbrech (1903, 399ff.) wie auch Graf de Conegliano und andere.

1. „**A la française"** (Bild S. 174). Das war der glanzvolle, sehr formelle Auftritt für besondere Gelegenheiten, eine Art wiederbelebtes Relikt aus früheren Zeiten. Dieser Gala-Dienst kam vor allem beim Besuch von Monarchen anderer Länder oder beim Empfang deren Botschafter zum Zug. Dabei trugen die Kutscher wie die Pikeure den Zweispitz wie in Zeiten Napoléons I. und reich galonnierte (betresste) Livreen. Die Mäntel und Jacken waren lang, die Hose hell oder rot und die Stiefel hoch. Oft wurden unter den Kopfbedeckungen gepuderte Perücken getragen. Die Pferde trugen oft Brustblattgeschirre aus zum Teil rotem Maroquin-Leder. Aber es wurden vereinzelt auch Kumtgeschirre verwendet.
2. „**A l'anglaise"** (Bild S. 174). Das war der im Second Empire viel gepflegte, eher schlichte Auftritt nach englischer Art, meist der Stufe Halbgala. Dabei wurden die Wagen vom Bock aus gelenkt, begleitet von Grooms und oft einem „valet de pied". Letztere sassen hinten auf dem Wagen, auf einem derr folgenden Wagen oder ritten dem Gespann hinterher.
3. „**A la Daumont"** (eigentlich d'Aumont, Bild S. 175). Diese vor allem in der Stadt mit edlen Pferden ausgeführte Anspannung galt als vornehmer Auftritt, der bis zur Stufe Gala gehen konnte. Der Chef des Zuges war der voraus reitende Pikeur, der die reitenden Postillione oder Jockeys (deutsch meist Spitzreiter oder Reitknecht genannt) von kleinem Wuchs in ihren kurzen Jacken und Jockey-Kappen anleitete. Dahinter folgten wieder die „garçons d'attelage" und die „valets de pied". Die Geschirre waren nach englischer Art (mit Kumten). Das Daumont-Fahren war in Frankreich Ende des 18. Jahrhunderts durch den Grafen d'Aumont populär geworden, der an der Rue Caumartin 34/36 in Paris wohnte. So erklärte man sich jedenfalls diese Anspannung 1873 (Lefeuve, Les anciennes maisons de Paris sous Napoléon III., tome 5, 1873, 309).
4. „**A la poste"**, auch „de la poste" oder meist „en poste" genannt (Bild S. 175). Diese alte Anspannungsart wurde im Zweiten Kaiserreich wiederbelebt und vor allem für Fahrten auf dem Land und über längere Strecken eingesetzt. Kennzeichen der Livree bei den Postzügen waren kurze Jacken mit Armbinde und Plaquette, hohe Stiefel und ein lackierter Zylinder. Hier nannte man den Pikeur „courrier". Er trug am Gürtel wie der Pikeur einen Hirschfänger. Die Pferde zogen in schweren Brustblattgeschirren und trugen um den Hals das mit Dachshaar besetzte Schellenband.

Bei den Anspannungsarten 1 und 2 wurden, wie erwähnt, die hinteren Pferde vom Bock aus gefahren Bei den übrigen Auftritten wurden die Zugpferde meist geritten, aber zuweilen die Stangenpferde auch vom Bock aus gelenkt.

Comme toute règle, ces quatre modes d'attelage étaient en quelque sorte des conventions basées sur une histoire précise ou sur l'ancien temps. Ainsi, le duc de Conegliano raconta que le Service de la poste en France aurait été un nouvel aménagement imaginé par le général Émile-Félix Fleury (1897, 208 suiv.). En voici l'histoire : les nobles chevaux des attelages à la daumont étaient souvent originaires de Normandie, certes élégants mais très chers et difficiles à manipuler – et surtout peu endurants. Ils s'avérèrent inappropriés pour une utilisation en dehors des villes voire pour une campagne militaire. On demanda donc à un certain baron de Pierres de trouver des attelages plus résistants. Ce dernier, originaire de l'ouest de la France, rechercha de robustes chevaux d'étape dans cette région où l'on en faisait encore l'élevage. Pour commencer, il acheta une quarantaine de juments baies à bon prix. Cela fonctionna si bien que l'on augmenta dans l'écurie leur nombre à 70, tout en recrutant, pour les monter, 20 postillons de la poste parisienne qui existait encore à l'époque. Les chevaux étaient rapides au trot, n'avaient pas tendance à partir au galop et surmontaient la distance du château de Saint-Cloud à la gare de Lyon en 35 minutes.

Le service à la poste a souvent été attelé de diverses manières : à quatre chevaux menés par un cocher, à quatre chevaux montés, avec un cavalier à gauche « à l'allemande » ou encore attelé à six avec un cavalier derrière et un cavalier devant à gauche. Le postillon monté sur le cheval de volée de gauche était à chaque fois le maître du cortège.

À Compiègne ou à Fontainebleau, on attela fréquemment quatre voire six chevaux d'étape aux grands chars à bancs « remplis de femmes élégantes et d'hommes portant le riche costume de la Vénerie » (Conegliano 1897, 210 suiv.).

Lors des campagnes militaires, on recourut à plusieurs modes d'attelage ainsi que les illustrations de l'année 1870 le montrent (à partir de p. 340). Il arriva que l'on fasse appel à des attelages d'artillerie, les soldats faisant office de palefreniers. Ce fut le cas quand les chevaux et le personnel de l'escorte impériale n'étaient pas disponibles ou s'ils étaient épuisés. La calèche impériale fut donc parfois tirée par des artilleurs vêtus de leur uniforme habituel.

Toutes ces distinctions faites en fonction de chaque service, avec leurs propres chevaux, uniformes, etc., paraissent aujourd'hui plutôt affectées. Néanmoins, l'apparition en public d'une personne de rang jouait jadis un rôle bien plus important qu'aujourd'hui. On notait méticuleusement qui exagérait en quelle occasion ou qui minimisait le tout. Ainsi, on reprocha à maintes reprises à l'empereur d'être apparu en public avec sa voiture après la défaite à Sedan comme s'il faisait une sortie au bois de Boulogne (p. 394 suiv.).

Diese vier Auftrittsformen waren waren gewissermassen Erfindungen, die man jeweils mit einer entsprechenden Geschichte hinterlegte beziehungsweise aus älteren Zeiten ableitete. So überlieferte der Duc de Conegliano, dass der „service de la poste" in Frankreich eine Neueinrichtung von General Emile-Félix Fleury gewesen sei (1897, 208f). Das sei so gekommen: Die edlen Daumont-Pferde stammten oft aus der Normandie, waren sehr teuer und elegant, aber schwierig zu handhaben und vor allem nicht sehr ausdauernd. Besonders für den Gebrauch auf dem Land oder gar auf Feldzügen erwiesen sie sich als ungeeignet. Man beauftragte also einen Baron de Pierres, für ausdauerndere Gespanne zu sorgen. Dieser suchte im Westen Frankreichs, woher er auch stammte, robuste Postpferde zusammen, die damals dort noch gezüchtet wurden. Er kaufte zunächst 40 braune Stuten für wenig Geld. Das System funktionierte, und man erhöhte im Marstall die Zahl der Pferde auf 70 und stellte dafür 20 Postillione ein. Diese rekrutierte man aus der damals noch existierenden Pariser Post. Diese Pferde waren schnell im Trab und neigten nicht zum Galoppieren. Sie schafften die Distanz von Schloss Saint-Cloud zur Gare de Lyon in Paris in nur 35 Minuten.

Bei der „attelage à la poste" wurde unterschiedlich angespannt, entweder vier vom Bock aus, vier beritten, mit einem Reiter hinten links nach Fuhrmannsart (genannt „à l'allemande") oder auch im Sechserzug mit einem Reiter hinten und einem vorne links. Dabei war jeweils der auf dem linken Stangenpferd reitende Postillion der Chef des Zuges.

In Compiègne oder in Fontainebleau wurden oft vier oder sogar sechs Postpferde den grossen Char-à-bancs vorgespannt, die mit einigen eleganten Damen und Herren, alle im Jagddress, besetzt waren (Conegliano 1897, 210f.).

Auf Feldzügen kamen verschiedene Anspannungsformen zum Einsatz, wie die Bilder aus dem Jahre 1870 zeigen (S. 340ff.). Dabei griff man zuweilen auf Artilleriegespanne und Soldaten als Reitknechte zurück. Das war dann der Fall, wenn die Pferde und das Personal des kaiserlichen Trosses nicht zur Verfügung standen oder deren Kräfte bereits ausgeschöpft waren. So kam es vor, dass zuweilen die kaiserliche Kalesche von Artilleristen in ihren üblichen Uniformen gezogen wurde.

All diese Unterschiede der verschiedenen Dienste mit ihren unterschiedlichen Pferden, Uniformen usw. mögen heute recht manieriert erscheinen. Damals spielte aber der Auftritt einer Standesperson in der Öffentlichkeit eine viel wichtigere Rolle als heute. Es wurde genau registriert, wer bei welchem Anlass über- oder untertrieb. So wurde dem Kaiser nach der Niederlage in Sedan vielfach der Vorwurf gemacht, in seinem Wagen so aufgetreten zu sein wie bei einer Ausfahrt im Bois de Boulogne bei Paris (S. 394ff.).



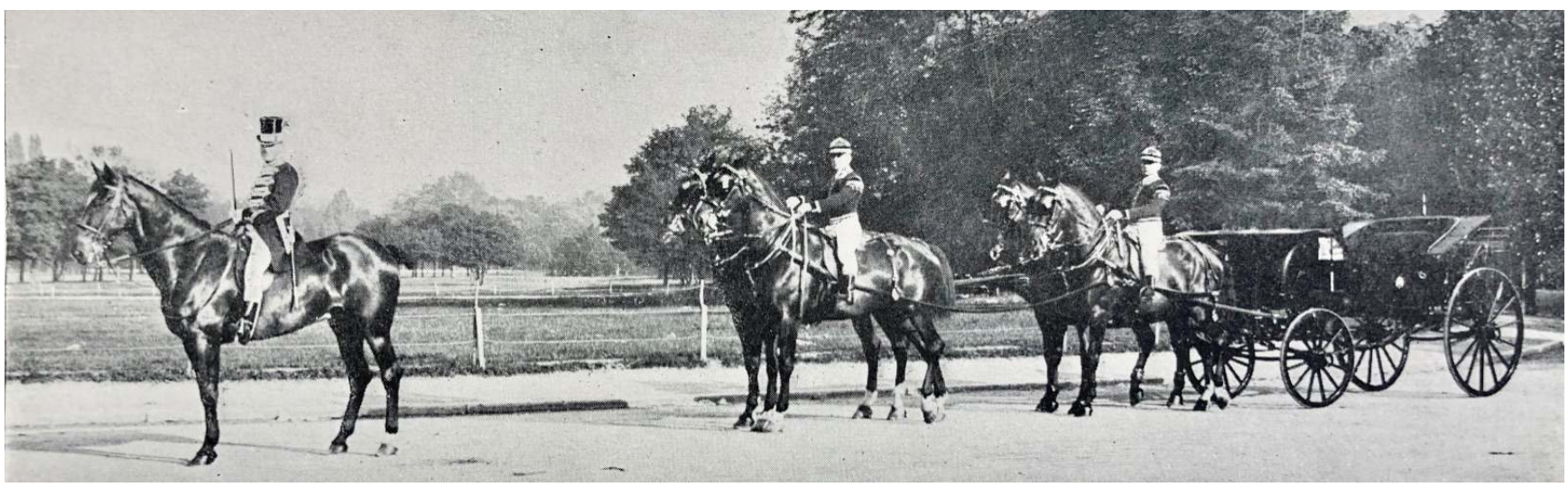
Attelage à la française. Ici, l’empereur arrive à Lyon en 1860 dans une berline de gala (à housse et avec sept glaces), attelée à deux seulement. Les piqueurs, le cocher et les valets portent l’ancien bicorne.

Auftritt „à la française“. Hier zieht der Kaiser im Jahre 1860 in Lyon in einer Gala-Berline („à housse“ und mit sieben Fenstern) nur zweispännig ein. Pikeur, Kutscher und Lakaien tragen den altertümlichen Zweispitz.



Attelage à l’anglaise. Sociable impérial à Saint-Cloud attelé à deux à l’anglaise. L’attelage est mené par le cocher qui porte la livrée anglaise simple, ici avec une redingote et un haut-de-forme.

Auftritt „à l’anglaise“. Kaiserlicher Sociable in Saint-Cloud mit zwei Pferden in englischer Anspannung, Das Gespann wird vom Bock aus gefahren, und der Kutscher trägt die einfache englische Livree, hier mit Mantel und Zylinder.



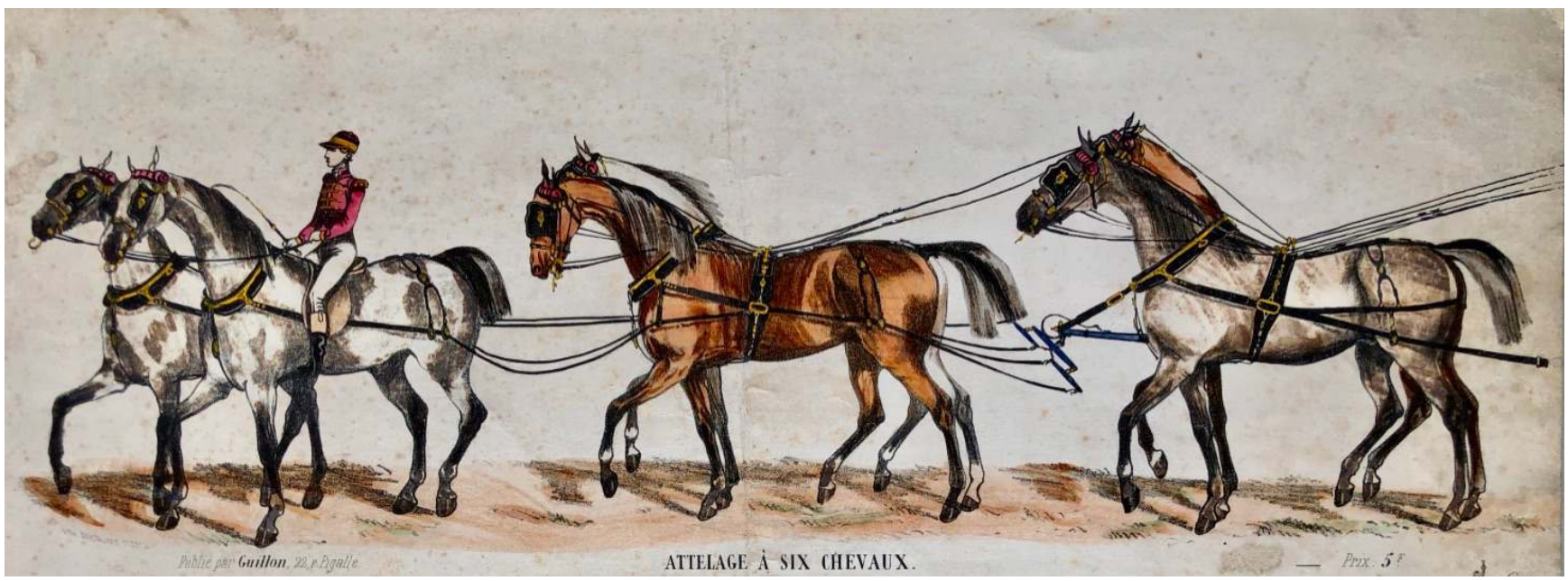
Attelage à la daumont. Le piqueur chevauche devant l’attelage à quatre. Ici, probablement le duc impérial attelé avec des marchepieds ronds.

Auftritt „à la daumont“. Der Pikeur reitet dem berittenen Viererzug voraus. Hier ist wohl der kaiserliche Duc mit gerundetem Fusstritt angespannt.



Attelage en poste. Napoléon III et le prince Albert se rendent le 6 septembre 1854 de Boulogne-sur-Mer à Saint-Omer à l’occasion d’une manœuvre de troupes françaises devant des potentats étrangers.

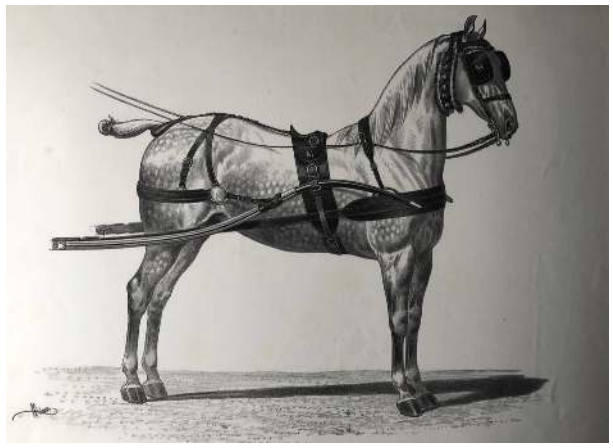
Auftritt „à la poste“ („en poste“). Napoléon III. und Prinz Albert fahren am 6. September 1854 von Boulogne-sur-Mer nach St. Omer aus Anlass eines Manövers von französischen Truppen vor ausländischen Potentaten.

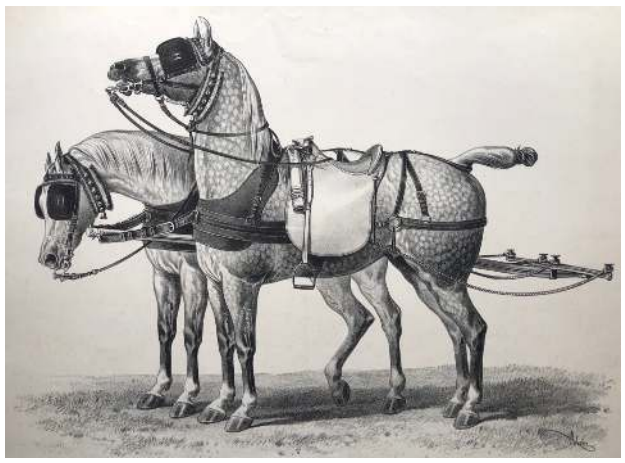


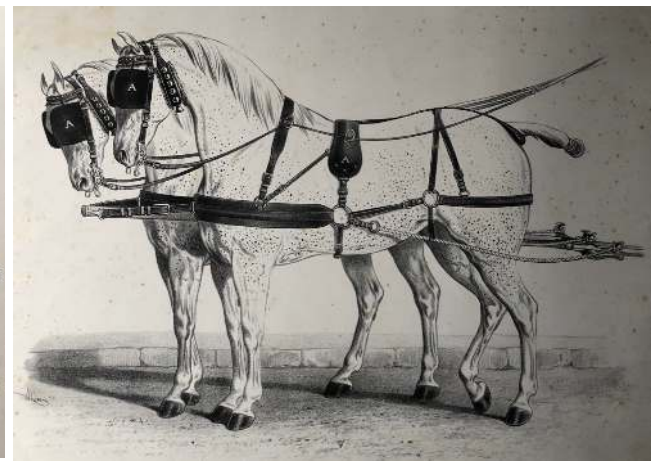


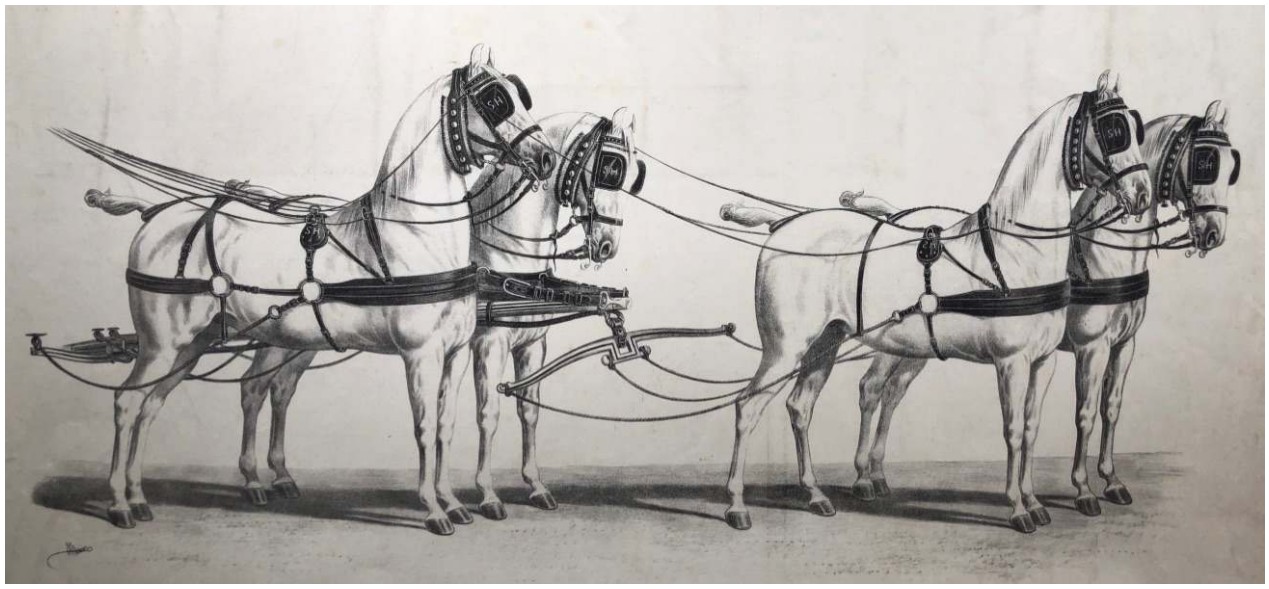
Exemples d’attelage à six et à quatre.
En haut : les chevaux des deux paires arrière de l’attelage à six étaient usuellement menés par un cocher, alors que la paire avant était constituée d’un cheval de selle monté par un postillon (à gauche) et d’un cheval de volée à côté, guidé par le postillon à l’aide de rênes.
En bas : cet attelage à la daumont compte un postillon sur chaque cheval de selle qui guide le cheval d’à côté avec des rênes. Il n’y a pas de cocher, ce qui permet aux voyageurs d’avoir la vue libre.

Beispiele für einen Sechser- und einen Viererzug.
Oben: Beim Sechserzug wurden üblicherweise die vier hinteren Pferde vom Bock aus gelenkt, und vorne ritt auf dem linken Pferd (Sattelpferd) ein Postillion (Spitzreiter), der das Pferd daneben (Handpferd) mit einem Handzügel lenkt.
Unten: Beim Daumont-Zug sitzt auf jedem Sattelpferd ein Postillion und lenkt das daneben gehende Pferd mit dem Handzügel. Dabei entfällt ein Kutscher. Dies hat den Vorteil, dass die Rundsicht der Insassen frei bleibt.









Diverses sortes d’attelage en poste illustrées par Albert Adam.
En haut : attelage simple mené par un cocher.
Au milieu : attelage en paire, dit « demi-poste », soit mené par un cocher soit guidé depuis la selle.
En bas : attelage à quatre mené par un cocher (attelage de poste à grandes guides).

Verschiedene Arten von Postanspannungen nach Darstellungen von Albert Adam.
Oben: Einspännig vom Kutschbock aus gefahren.
Mitte: Zweispännig, genannt „demi-poste“, entweder vom Sattel oder vom Kutschbock aus gefahren.
Unten: Vierspännig vom Kutschbock aus gefahren („attelage de poste à grandes guides“).

À chaque service sa livrée

Le XIX[e] siècle aimait les uniformes auxquels était conférée une importance difficilement concevable aujourd'hui. La cour à Paris était particulièrement concernée par cette inclination. Émile-Félix Fleury était connu pour son penchant pour ses uniformes, régulièrement redessinés. Au Service d'écurie, le code vestimentaire de chaque service répondait à des prescriptions précises. Chaque membre du personnel disposait d'une livrée assez riche, la « grande tenue », et d'une livrée de tous les jours, la « petite tenue », toutes les deux étant aux couleurs de l'empereur, vert foncé et rouge. Des sommes importantes furent dépensées pour l'habillement du personnel. Grâce aux livres de comptes, on connaît notamment les fournisseurs de culottes de peau (Spiegelhalter à Paris) ou de chaussures à boucle spéciales.

Nous disposons d'informations précises sur les diverses tenues du personnel des écuries impériales car le baron Faverot de Kerbrech les a détaillées dans son ouvrage (1903, 399 suiv.) agrémenté de nombreuses illustrations colorées, extraites d'un album grand format ayant jadis appartenu à Émile-Félix Fleury et exposé aujourd'hui à Compiègne.

Comme le montrent les planches à droite, à chaque service correspondait une autre tenue rehaussée d'un chapeau identifiable de loin.

Pour le premier service ou attelage, à la française, une tenue des plus somptueuses était de mise : bicornes et vestes avec gilets riches en galons du style XVIII[e], culotte rouge et bas clairs, chaussures à boucle.

Pour le second mode d'attelage, le service à l'anglaise, haut-de-forme avec cocarde aux couleurs impériales et bandeau de chapeau doré s'imposait. Le cocher portait un manteau ou une redingote (déformation de l'anglais « riding coat » – vêtement pour chevaucher) mi-longue et des guêtres. Responsable des voyageurs (et non des chevaux), le valet de pied était un domestique « de la chambre » et portait culotte et frac.

Le chapeau principal du troisième attelage, le service à la daumont, était la casquette pour les postillons montés sur les porteurs – avec une perruque poudrée dessous pour les attelages plus prestigieux. Seuls les cavaliers devant et derrière la voiture mettaient des hauts-de-forme. Tous portaient lors de ce service des culottes d'équitation en peau de daim et des bottes à revers.

Le quatrième service, inspiré des anciens attelages de poste français, était surtout utilisé en dehors des villes. Le chapeau en cuir fort galbé (à l'ancienne mode), la veste colorée courte avec brassard, le pantalon jaune et de lourdes bottes faisait la tenue du cocher. Les postillons du service en poste étaient presqu'aussi pompeux que ceux du service à la française, parfois aussi avec perruque poudrée.

Die Livreen zu den vier Anspannungsarten

Das 19. Jahrhundert liebte Uniformen; ihnen kam eine Bedeutung zu, die man heute kaum mehr nachvollziehen kann. Das galt besonders für den Hof in Paris. Emile-Félix Fleury war bekannt für seinen Hang zu Uniformen, die nicht selten neu entworfen wurden. Für die vier beschriebenen Auftrittsformen waren im Marstall genau Dresscodes vorgeschrieben. Dabei gab es für das Personal jeweils eine reichere Livree („grande tenue") und eine Alltags-Livree („petite tenue"). Sie waren in den Farben des Kaisers gehalten, also dunkelgrün und rot. Für die Ausstattung der Kleidung des Personals wurden hohe Summen ausgegeben. Dank der Rechnungsbücher weiss man etwa, wer die Lederhosen lieferte (Spiegelhalter in Paris) oder die speziellen Schuhe mit Schnallen.

Über die verschiedenen Tenues des kaiserlichen Stallpersonals sind wir deswegen genau orientiert, weil Baron Faverot de Kerbrech in seinem Buch von 1903 diese ausführlich beschrieb, bestens illustriert durch bunte Darstellungen (1903, 399ff.). Diese konnte er einem grossformatigen Album entnehmen, das lange im Besitz von Emile-Félix Fleury war und heute in Compiègne ausgestellt ist.

Wie die Bilder rechts zeigen, wurden zu den vier Diensten verschiedene Kleidungen und vor allem Kopfbedeckungen getragen, die schon von weitem erkennbar waren.

Bei der ersten, typisch französischen Art des Auftrittes kam die reichste Ausstattung zum Tragen: reich galonierte Zweispitze und Jacken mit Westen in der Art der Zeit um 1800 sowie die rote Hose mit hellen Strümpfen und Schnallenschuhen.

Zum zweiten Auftritt, dem „service à l'anglaise" passte ausschliesslich der Zylinder, ausgestattet mit einer Kokarde in den kaiserlichen Farben und goldenem Hutband. Der Kutscher trug dazu einen Mantel oder halblangen Fahrrock („redingote", Verballhornung des englischen „riding coat") und Gamaschen. Der mitfahrende „valet de pied" war für die Insassen (nicht für die Pferde) zuständig und trug als mitfahrender Hausdiener („de la chambre") Kniehose und Frack.

Die hauptsächliche Kopfbedeckung beim dritten Auftritt, „service à la daumont", war für die die Gespannpferde reitenden Postillione die Reitkappe, beim nobleren Auftritt mit gepuderter Perücke darunter. Nur die voraus und hinterher Reitenden hatten Zylinder aufgesetzt. Alle trugen bei diesem Dienst hirschlederne Reithosen und Stulpenstiefel.

Die vierte Auftrittsart in Anlehnung an die alten Postgespanne Frankreichs kam, wie beschrieben, vor allem auf dem Land zum Zuge. Dazu gehörte der stark geschweifte Hut alter Façon aus Leder, die bunte kurze Jacken mit Armbinde, die gelbe Hose und schwere Stiefel. Im grossen Tenue kamen die Postillione der Postanspannung fast so pompös daher wie beim Service à la française, teilweise auch mit gepuderten Perücken.



Bouton de livrée d’un garçon d’attelage.

Livreeknopf eines „garçon d’attelage“.



À gauche : postillon et garçon d’attelage en riche tenue à la française.
À droite : cocher en tenue à l’anglaise avec un long manteau ou une redingote plus courte et valet de pied. Les grooms portaient aussi une redingote s’arrêtant au-dessus des genoux.

Links: Postillion und „garçon d’attelage“ im reichen „tenue à la française“.
Rechts: Kutscher im „tenue à l’anglaise“ mit langem Mantel oder kürzerem Redingote und „valet de pied“. Die Grooms trugen ebenfalls einen Redingote, den über dem Knie endenden Fahrrock.



À gauche : piqueur, postillon et garçon d’attelage en tenue pour le service à la daumont.
Tout à droite : postillon en tenue à la poste.

Links: Pikeur, Postillion und „garçon d’attelage“ im Tenue für den „service à la daumont“.
Ganz rechts: Postillion im „tenue à la poste“.

Arrivée au bal du palais des Tuileries – un protocole bien réglé

Stricte, l'étiquette réglementait aussi l'arrivée devant le palais de l'empereur en cas d'invitation à un bal. Boulenger (1932, 191 suiv.) :

« Il était interdit aux fiacres d'entrer dans la cour des Tuileries ; on devait se rendre au palais en voiture de maître ou de remise. Mais, les soirs de grand bal, les loueurs ne pouvaient suffire aux demandes, ils se faisaient attendre, ils manquaient de parole, de sorte qu'il y avait des accommodements : les fiacres soufflaient leurs lanternes au moment de passer les guichets et il était convenu tacitement qu'un fiacre dont on ne lisait pas le numéro devenait véhicule privé ... La file des voitures s'allongeait tout le long du quai et de la rue de Rivoli ; à partir de la place de la Concorde, on n'avançait plus qu'au pas et il fallait une heure et davantage pour arriver ... Madame de Hegermann Lindencrone nous décrit avec enthousiasme, en 1863, les voitures de gala avec leurs cochers en perruques blanches et bas de soie, et leurs valets de pied poudrés, en culottes de peluche, debout sur la plate-forme d'arrière ; ce jour-là ses beaux-parents avaient fait sortir la berline qui leur servait déjà sous Louis-Philippe. On arrivait donc fort lentement sous la marquise du pavillon de l'Horloge, où l'on descendait de voiture, les femmes non sans peine assurément. Car c'était un difficile problème que de faire tenir dans une caisse, si grande soit-elle, une robe à crinoline ... »

Empereur, Napoléon III s'installa aux Tuileries comme Louis XVIII et Napoléon I^{er}. Devant le palais se trouvait un grand jardin à la française qui, à l'inverse du bâtiment brûlé en 1871, existe encore. Depuis Napoléon I^{er}, l'entrée dans la grande cour se faisait par l'arc de triomphe du Carrousel, réalisé par Charles Percier et dont le nom évoque les tournois de chevaliers qui avaient lieu sur la place au Moyen Âge. À côté de l'arc se trouvait la véritable cour du palais impérial, séparée de la cour ouverte par une longue grille.

Les invités entraient dans la cour en passant sous l'arc (ci-contre). Pour la haute volée parisienne, l'invitation à l'un de ces bals aux Tuileries était l'apogée de la saison d'hiver. Les voitures se succédaient. Ci-contre la longue file de belles voitures de ville dans la cour des Tuileries – cochers et valets se réchauffent auprès de feux en attendant leurs maîtres.

Si le couple impérial était conduit pour des occasions officielles, la colonne de voitures vides allait apparemment des écuries au palais des Tuileries en passant sous l'arc de triomphe. Les souverains montaient en voiture sous le pavillon du milieu et le convoi se mettait en marche et traversait les jardins des Tuileries pour rejoindre la ville – ainsi que ce fut le cas pour le cortège du baptême en 1856 (p. 143).

Wie man zum Ball in den Tuilerienpalast fahren musste.

Das strenge Regelwerk der Hofetikette schrieb Besuchern und Gästen vor, wie dem Stadtpalast des Kaisers vorzufahren war, wenn sie etwa zum Ball eingeladen waren. Dazu schrieb Boulenger (französischer Wortlaut links):

In den Hof vor dem Tuilerienpalast durfte man mit Mietwagen nicht einfahren, nur mit Herrschaftskutschen. Am Abend des Empfangs zum grossen Ball im Palast stauten sich die Wagenkolonnen den ganzen Seine-Quai und auf der anderen Seite der ganzen Rue de Rivoli entlang. Von der Place Concorde aus kam man nur im Schritt voran, und man brauchte für die kurze Strecke eine volle Stunde. Madame de Hegermann Lindencrone schrieb begeistert über ihre Eindrücke des Jahres 1863 von den Gala-Wagen mit ihren Kutschern in Seidenstrümpfen und weissen Perücken sowie den hinten auf der Lakaibrücke stehenden Dienern; an jenem Tag hatten ihre Schwiegereltern ihre alte Berline, die schon zur Zeit von Louis-Philippe im Einsatz stand, einspannen lassen. Man fuhr also schön langsam unter den Eingangsbogen des Palasts, "pavillon de l'Horloge" genannt, und stieg dort aus, die Damen oft nicht ohne Probleme mit ihren Roben und ausladenden Krinolinen.

Bekanntlich bezog Napoléon III. als Kaiser wieder das Palais des Tuileries als Wohnsitz, wie schon zuvor Louis XVIII. und Napoléon I. Dem Palais war der grosse französische Garten vorgelagert, den man heute im Gegensatz zum Schloss selbst (1871 angezündet und später abgerissen) noch kennt. Der Zugang zum Tuilerienpalast erfolgt seit der Zeit Napoléons I. durch den von ihm erstellten Triumphbogen, ein Werk von Charles Percier, im grossen Hof zum alten Louvre hin. Dieser heisst bis heute „Place du Carrousel", weil hier im Mittelalter Ritterturniere stattgefunden hatten. Beidseitig des Triumphbogens war der eigentliche Hof des kaiserlichen Palastes durch ein langes Gitter vom öffentlich zugänglichen Hof abgetrennt.

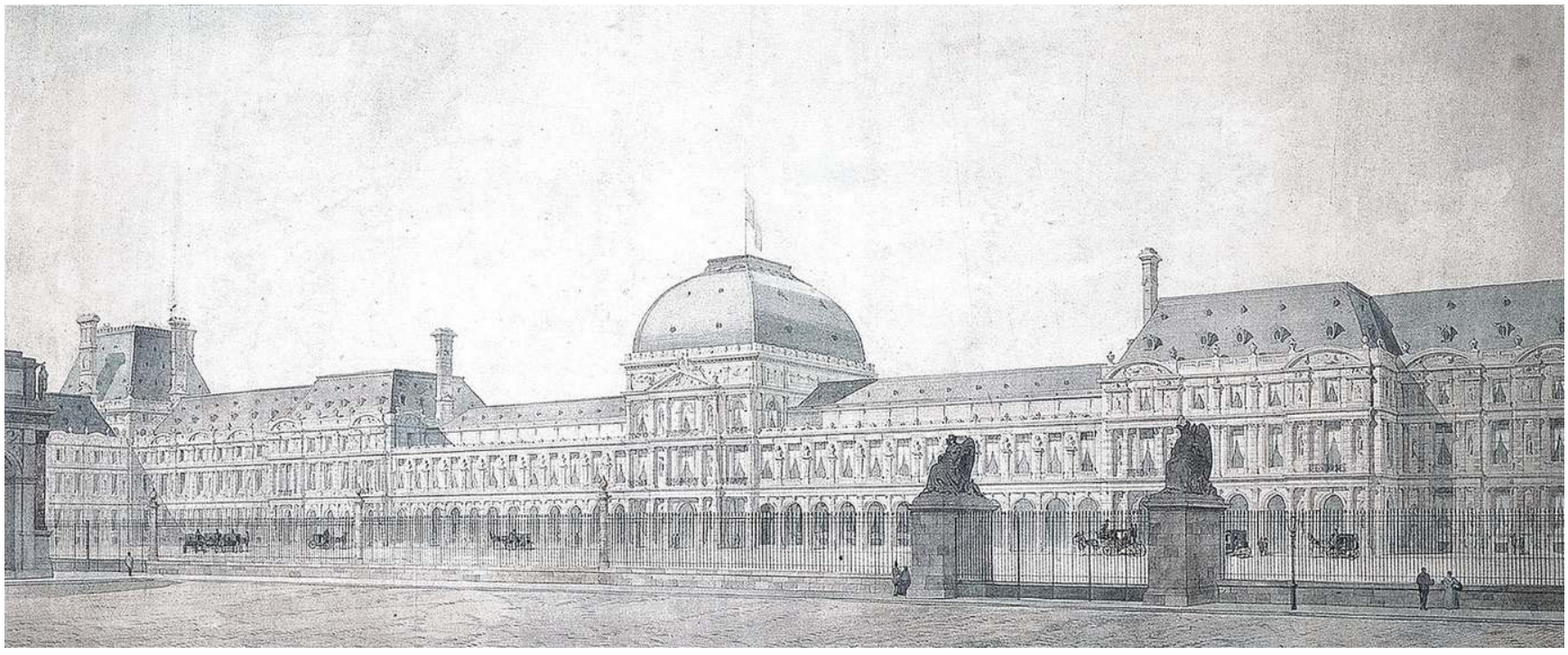
Bei Einladungen des Kaisers fuhren die Gäste durch den Triumphbogen in den Palast-Hof ein und dem Schloss vor, wie dies rechts unten zu sehen ist. Ein Höhepunkt der Haute Volée von Paris war in der Winterzeit die Einladung zu einem solchen Ball in den Tuilerien. Dann rollte Wagen um Wagen an. Das Bild rechts oben zeigt die lange Reihe von edlen Stadtwagen im Hof des Tuilerienpalast, deren Kutscher und Lakaien in der kalten Nacht vor wärmenden Feuern auf ihre Herrschaften zur Rückkehr in ihre Stadthäuser warten.

Wurde das Kaiserpaar bei formellen Anlässen selbst ausgefahren, fuhr die leere Wagenkolonne vom Stallkomplex her durch den Triumphbogen in den Tuilerienpalast ein. Die Majestäten bestiegen ihre Wagen unter dem Mittelpavillon, und dann fuhr der Konvoi vorne raus und durch die Tuileriengärten in die Stadt. So geschah es etwa bei dem Taufzug im Jahre 1856 (S. 143).



« Vue de la cour des Tuileries pendant le bal donné par l'Empereur ». La gravure sur bois montre la longue file des coupés et berlines à ressort en C des invités élégants. Certains en sont descendus et se réchauffent auprès de grands feux.

„Ansicht des Hofes des Tuilerienpalasts während eines Balls auf Einladung des Kaisers“. Der Holzschnitt zeigt eine lange Reihe von C-gefederten Coupés und Berlinen der vornehmen Gäste. Einige deren Bediensteten sind abgestiegen und wärmen sich an grossen Feuern.



Vue de la cour du palais des Tuileries avec l'entrée principale du bâtiment central, dit « Pavillon de l'Horloge » en 1868. Tout à gauche, on aperçoit le début de l'arc de triomphe avec la longue grille qui en part.

Hofansicht des Tulierienpalasts mit dem Haupteingang im zentralen Bau, genannt „Pavillon de l'Horloge“ im Jahre 1868. Ganz links angeschnitten der Triumphbogen mit dem davon abgehenden langen Gitter.

Apparition en public du couple impérial dans toute la France

Alors que les monarques précédents étaient souvent représentés en selle, Napoléon III était désormais généralement peint en voiture avec son entourage. C'est ainsi qu'il se mettait en scène et c'est ainsi qu'il était perçu. Nouveau signe distinctif du luxe était la voiture ouverte, précédée et suivie du personnel à cheval vêtu de riches livrées et accompagnée des Cent-Gardes, l'escadron d'élite de l'empereur. La voiture impériale et son escorte en selle devinrent l'une des images de marque du pouvoir du Second Empire.

Napoléon III quittait souvent Paris avec sa suite pour se rendre dans diverses régions et villes françaises. Les voyages plus longs se faisaient habituellement en train spécial. À Paris, la nouvelle Gare de l'Est (jadis Gare de Strasbourg) en était souvent le point de départ ; mais si l'empereur séjournait à Saint-Cloud ou Compiègne, il partait des petites gares locales. À la gare d'arrivée attendait l'escorte impériale avec les voitures du Louvre qui avaient dû être envoyées au préalable en train de marchandises – une tâche immense comme en témoigna Émile-Félix Fleury dans ses mémoires. Lui-même était régulièrement du voyage, comme au début août 1858 lors d'un déplacement à Cherbourg et Caen. Le baron de Bourgoing, le premier écuyer de de l'empereur évoqué plus haut, appartenait aussi à la suite rapprochée.

Selon l'occasion, l'empereur apparaissait en public dans l'un des services décrits plus haut et attelé en conséquence. La série de planches ci-après montre principalement l'attelage à quatre à la daumont ou en poste. Les tirages sont issus des très populaires revues de l'époque « L'Illustré » ou « Le Monde illustré ». De temps à autre, les mêmes tirages étaient repris par des revues étrangères équivalentes, comme le magazine anglais « The illustrated London News ». Ce sont en majorité des gravures sur bois dont la technique (la xylographie) avait atteint un certain degré de perfection au XIX^{e} siècle. Elles se basaient sur des photos ou des croquis de dessinateurs se trouvant sur place lors des événements. Ces photos ou dessins étaient ensuite retranscrits par des spécialistes de la gravure sur bois.

Les planches suivantes sont par ordre chronologique et commencent en 1853.

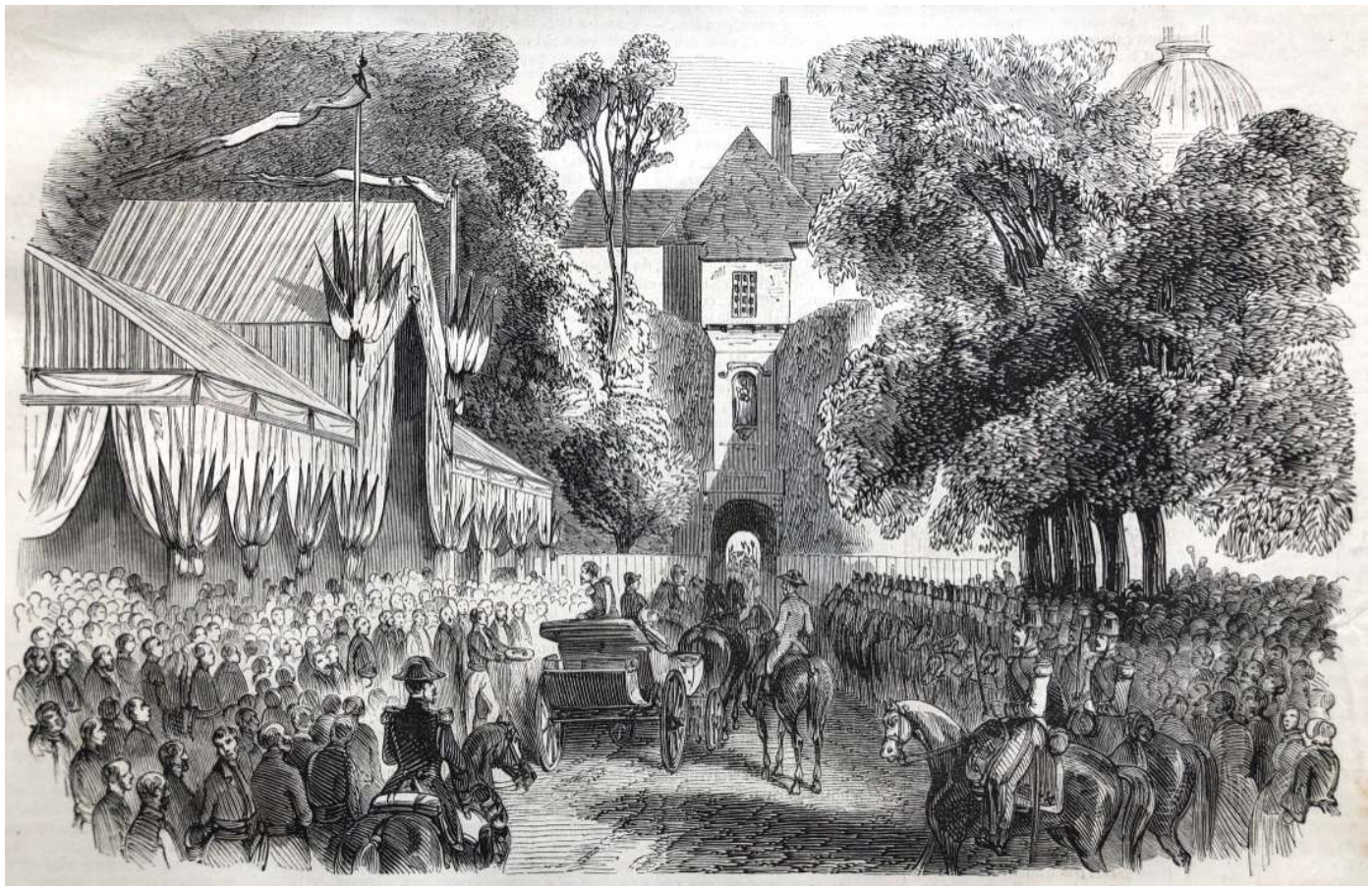
Auftritte des Kaiserpaars an zahlreichen Orten Frankreichs

Anders als frühere Monarchen Frankreichs wurde Napoléon III. und seine Entourage weniger im Sattel als jetzt vor allem im Wagen abgebildet. So inszenierte er sich, so wurde er wahrgenommen. Zum neuen Luxus gehörte hauptsächlich der offene Wagen mit voraus und hinterher reitendem Personal in reichen Livreen und in Begleitung der kaiserlichen Garde, den Hundertgarden („cent-gardes"), der Elite-Schwadron des Kaisers. Der kaiserliche Wagen und der ihn begleitende, berittene Zug wurden zu einem Markenzeichen der Macht des Zweiten Kaiserreichs.

Napoléon III. reiste mit seinem Gefolge häufig von Paris aus in verschiedene Städte und Orte Frankreichs. Längere Anfahrten wurden jetzt meist im Sonderzug unternommen. In Paris war dies für die Abfahrt oft die neue Gare de l'Est (damals „Gare de Strasbourg" genannt), wenn sich der Kaiser in Saint-Cloud oder Compiègne befand, von den dortigen kleinen Bahnhöfen aus. Am Ankunftsbahnhof wartete dann jeweils die kaiserliche Eskorte mit den Wagen aus dem Louvre. Diese hatten jeweils vorher mit Güterzügen dorthin transportiert werden müssen. Das war mit einem immensen Aufwand verbunden, wie dies in den Erinnerungen von Emile-Félix Fleury auch schriftlich bezeugt ist. Er war selbst oft auf den Reisen dabei, so etwa anfangs August 1858 nach Cherbourg und Caen. Zum engsten Gefolge gehörte bei solchen Gelegenheiten auch der schon genannte Baron de Bourgoing.

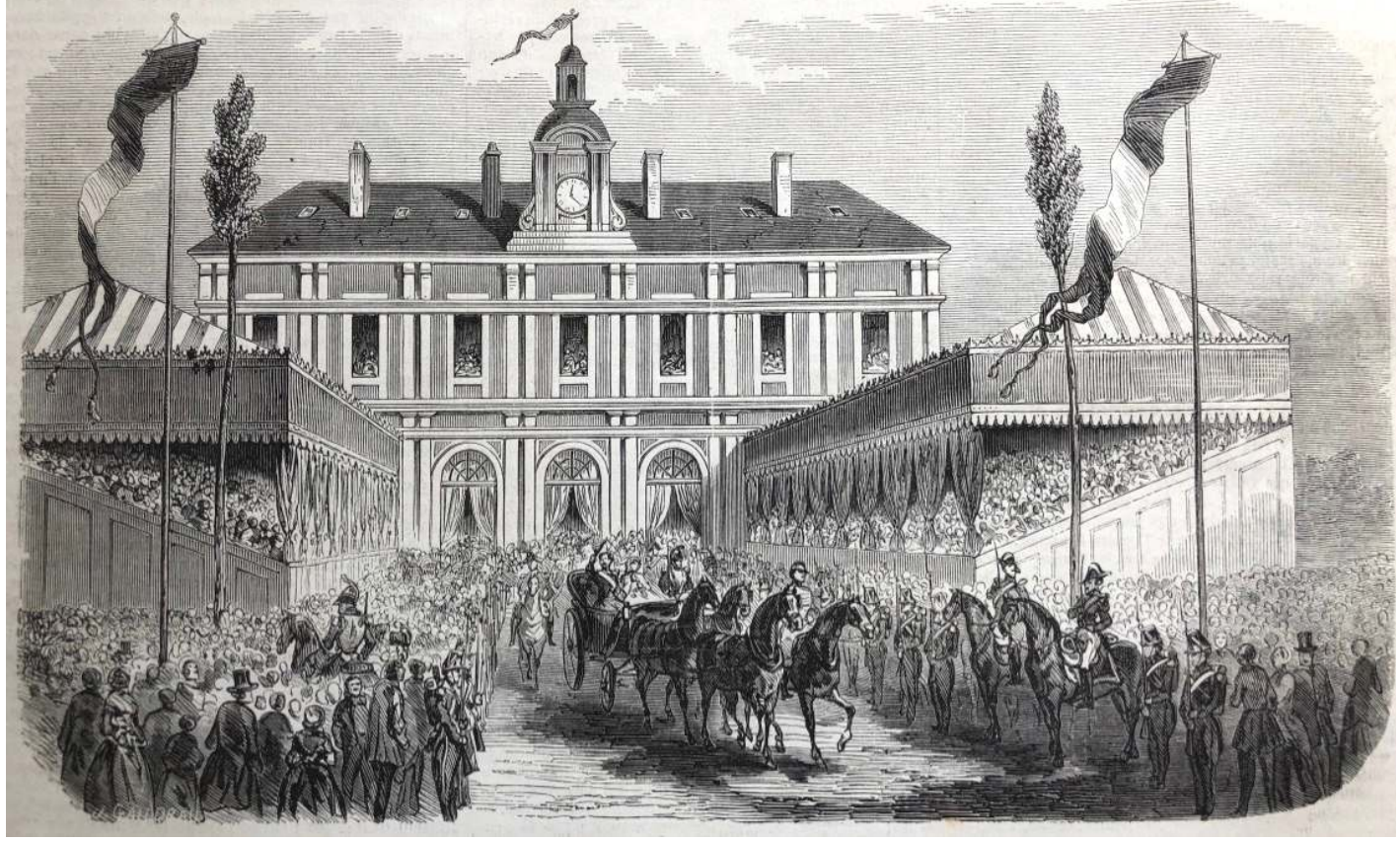
Je nach Anlass erfolgte der Auftritt in einer der oben genannten Dienst-Varianten ("services") und entsprechenden Anspannungsarten. Der folgende Bilderbogen zeigt vor allem die vierspännige Anspannung „à la daumont" oder „à la poste". Die Drucke stammen aus den damals viel gelesenen Zeitschriften „L'Illustré" oder „Le Monde illustré". Zuweilen wurden die gleichen Holzstiche auch von entsprechenden ausländischen Zeitschriften nachgedruckt, wie etwa von der englischen Revue „The illustrated London News". Es handelt sich bei den Abbildungen meist um Holzstiche. Diese Technik (auch Xylographie genannt) war im 19. Jahrhundert zur Perfektion getrieben worden. Vorlagen waren Fotos oder „croquis" von Zeichnern, die vor Ort das Geschen festhielten. Ihre Aufnahmen oder Skizzen wurden dann von Spezialisten in Holzstiche umgesetzt.

Die folgenden Bilder sind zeitlich geordnet und beginnen mit dem Jahr 1853.



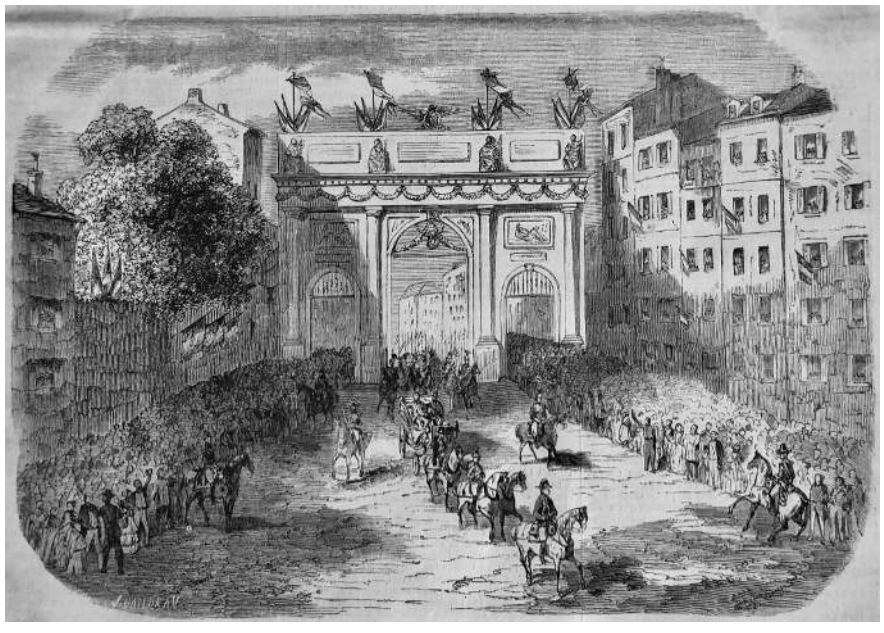
Arrivée de l’empereur à Boulogne en 1853 dans une calèche à la daumont.

Einfahrt des Kaisers in Boulogne im Jahre 1853 in einer „à la daumont“ gezogenen Kalesche.



Arrivée à Arras aussi dans une calèche à la daumont.

Vorfahrt in Arras ebenfalls in einer „à la daumont“ gezogenen Kalesche.

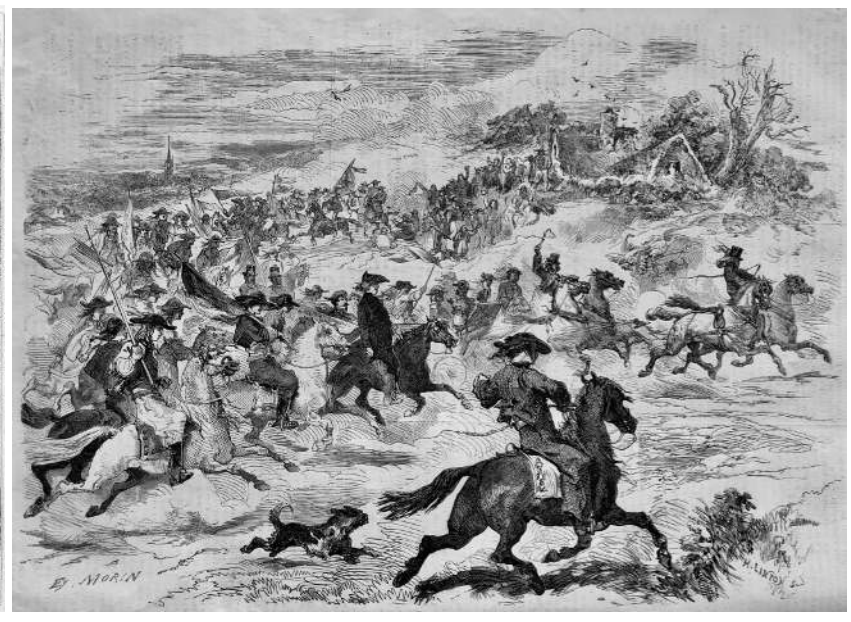




L’empereur à Nancy et à Plombières en juillet 1856
À gauche : arrivée à Nancy dans une calèche à la daumont.
À droite : arrivée à Plombières, probablement avec la même calèche attelée à quatre mais en poste (bricoles).

Vorfahrt des Kaisers in Nancy und in Plombières im Juli 1856.
Links: Ankunft in Nancy in einer „à la daumont“ angespannten Kalesche.
Rechts: Ankunft in Plombière, wohl mit der gleichen vierspännigen Kalesche, hier aber „en poste“ eingespannt (Brustblattgeschirr).





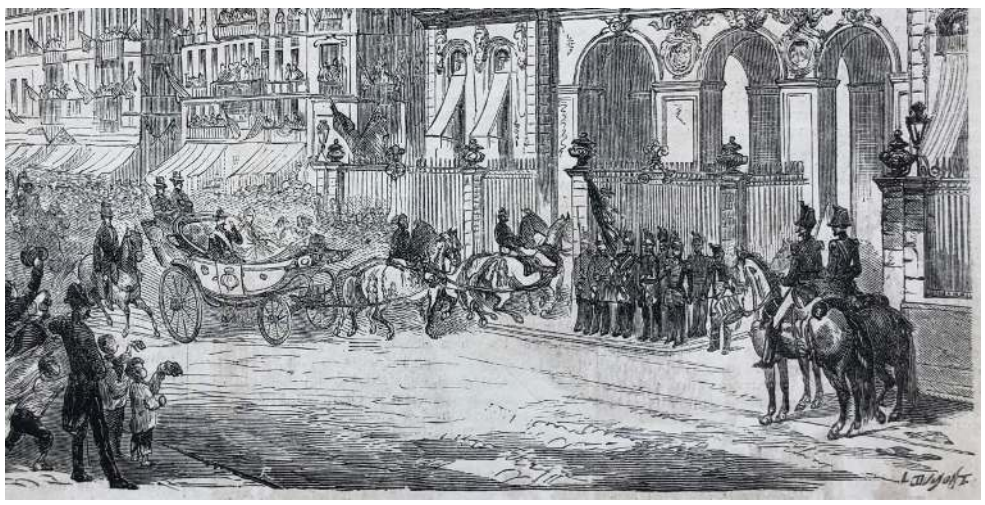
À gauche : imaginaire ou réalité ? Les détails des équipages, l’attelage à six avec deux postillons, paraissent tout aussi singuliers que l’utilisation de colliers pour les cavaliers à la poste et la calèche avec des ailes entièrement galbées. La gravure a probablement pour but de montrer surtout l’enthousiasme des ouvriers de Saint-Gobain en décembre 1858.
À droite : « Escorte villageoise de Leurs Majestés impériales de Daoulas au Faou 1858 ». En dépit du service en poste, les chevaux ont un harnais à collier.

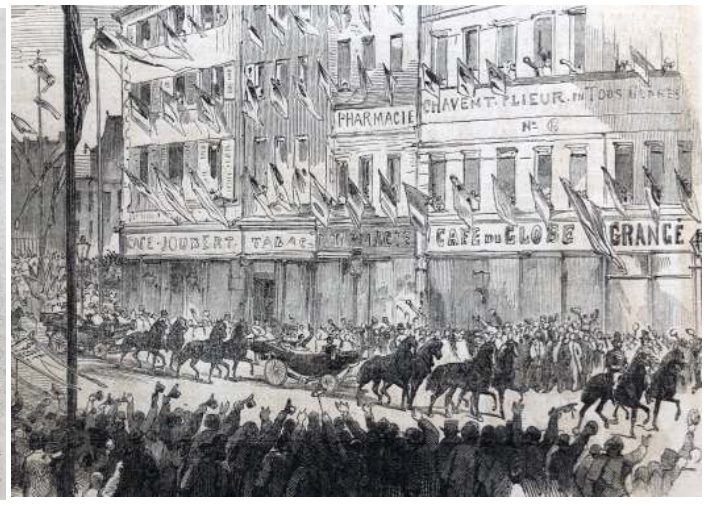
Links: Phantasie oder Wirklichkeit? Die Details der Equipage, die Anspannung von sechs Pferden mit zwei Postillionen, wirken ebenso merkwürdig wie die Verwendung von Kumten zu den Reitern „à la poste“ und die Kalesche mit durchgehend geschweiften Kotflügeln. Der Stich soll wohl vor allem die Begeisterung der Arbeiter von Saint-Gobin im Dezember 1858 zeigen.
Rechts: „Escorte villageoise de Leurs Majestés impériales de Daoulas au Faou“ 1858. Trotz der Postanspannung sind die Pferde mit Kumtgeschirren angespannt.



L’exception : ici, le grand duc attelé à la daumont lors d’un trajet dans Paris. La gravure sur bois intitulée « An Imperial Drive in the Bois de Boulogne » montre les détails de la voiture avec le siège pour domestiques à deux places.

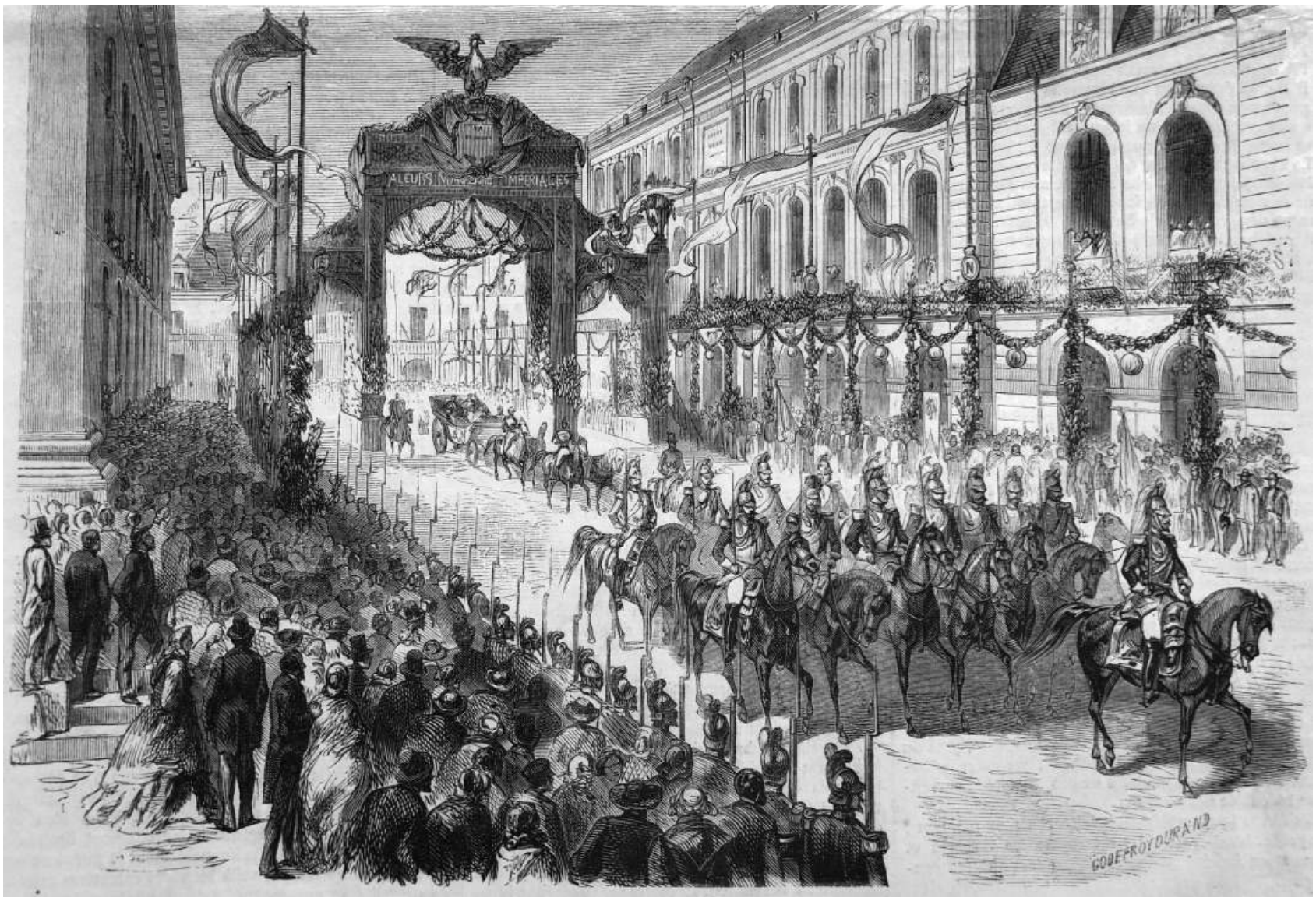
Die Ausnahme: Hier ist der Grand Duc „à la daumont“ bei einer Fahrt in Paris angespannt. Der Holzstich mit dem Titel „An Imperial Drive in the Bois de Boulogne“ zeigt den Wagen in allen Details mitsamt der zweiplätzigen Dienerbank.





Arrivée à Lyon devant l'Hôtel de Ville et traversée de la ville en 1860.

Ankunft in Lyon vor dem Rathaus und Vorbeifahrt in der Stadt 1860.



Entrée dans la cité de Dijon en août 1860, derrière les Cents-Gardes.

Einfahrt in die Stadt Dijon August 1860 mit den vorausreitenden Hundertgarden.

Les équipages de Paris

Paris était non seulement connu pour ses équipages élégants, mais aussi et surtout pour la diversité des attelages dans les rues de la ville. Le texte ci-dessous de la revue allemande « Morgenblatt für gebildete Leser » critique certains modes d'attelage (Tome 43, 1860, 723). En Europe à l'époque, la conception d'un bon attelage divergeait d'un pays à l'autre, tout comme celle de la bonne manière de se tenir en selle.

« Parfois, les équipages sont somptueux. À Paris, le niveau de perfection de la construction hippomobile est élevé quand on considère les garnitures et les matériaux. Alors que jusqu'ici les élégantes voitures parisiennes étaient fabriquées par des célèbres selliers allemands, de nombreux ateliers de voitures ont été fondés dernièrement ; ils disposent de suffisamment de main-d'œuvre pour construire chaque année des milliers de voitures luxueuses. Mais malgré l'éclat extérieur et le goût intérieur, ici gaspillés, on ne trouve que rarement un véhicule qui satisfasse entièrement et donne une impression d'harmonie. La perfection de l'ensemble se perd à l'attelage et au menage. Souvent attelés trop près de la volée et toutefois de façon trop lâche, la tête fortement tournée vers l'extérieur et non légèrement vers l'intérieur – comme une conduite sûre et compacte l'impose –, les chevaux avancent sans grande allure ; et le regard du spectateur amateur ne découvre que trop rarement une cadence décidée, rapide ou régulière. Les jeunes hommes célibataires, dits garçons, mènent ici généralement des attelages simples ; c'est parmi ces attelages, menés par leurs propriétaires aux mains systématiquement affublées de gants clairs en peau de chien, que l'on trouve encore les meilleurs chevaux, avec de temps à autre un trotteur vigoureux et bien bâti de l'ancienne et noble race des Cleveland Bay. Les équipages de garçon attelés à deux sont rares et leur élégance encore plus. Les phaétons menés par le comte Fleury, le grand écuyer de l'empereur, se distinguent en revanche par le bon goût quant à la composition et la noblesse des chevaux. C'est grâce à son goût et son savoir, combinés aux préférences de l'empereur lui-même compétent, que les écuries et remises impériales profitent d'un aménagement élégant et de matériaux de bonne qualité. »

Zu den Equipagen von Paris

Paris war berühmt für seine eleganten Equipagen und vor allem für die Vielzahl von Gespannen auf den Strassen der Stadt. Im folgenden Text der deutschen Zeitschrift „Morgenblatt für gebildete Leser" werden gewisse Anspannungsarten auch kritisiert (Band 43, 1860, 723). Zwischen den verschiedenen Ländern Europas gab es, wie beim Reiten auch, unterschiedliche Auffassungen über die korrekte Art eines Auftritts.

Die Equipagen ſind mitunter ſehr glänzend. Der Wagenbau iſt in Paris auf einer hohen Stufe der Vollkommenheit in Bezug auf Ausſtattung und Material. Neben den renommirten deutſchen Sattlern, welche bisher die eleganten Pariſer Wagen gebaut haben, iſt in letzter Zeit eine große Wagenfabrik entſtanden, welcher genug Arbeitskräfte zu Gebot ſtehen, um alljährlich tauſende von koſtbaren Wagen erzeugen zu können. Aber trotz des äußern Glanzes und des innern Geſchmacks, welche an den Wagen verſchwendet ſind, begegnet man nicht leicht einem Gefährt, deſſen ganze Zuſammenſtellung einen befriedigenden, harmoniſchen Eindruck machte. Am Einſpannen und Kutſchiren ſcheitert die Vollkommenheit des Enſembles. Gewöhnlich zu knapp an die Springwage und doch zu loſe geſpannt, die Köpfe ſtark nach auswärts, ſtatt — wie es das ſichere und verſammelte Fahren verlangt — mäßig nach einwärts gebogen, taumeln die meiſten Pferde ohne Haltung in den Tag hinein; und nur ſelten kann ſich das Auge des pferdeliebenden Beſchauers an einem decidirten raſchen oder gehaltenen Tempo, an einer freien, vorne entlaſteten Schulterbewegung von dem taumelnden Durcheinander ſchwerfälliger oder unreiner Gänge erholen. Die Garçoncquipagen ſind hier meiſtens einſpännig; unter dieſen Einſpännern, welche von ihren Herrn mit obligaten fleiſchfarbenen peau de chien-Handſchuhen gelenkt werden, ſind mitunter noch die beſten Pferde zu finden, dann und wann auch ein kräftiger, ſchön gebauter Traber von der alten, edlen Race der Cleveland-Braunen. Zweiſpännige Garçonwagen ſind überhaupt ſelten und noch ſeltener geſchmackvoll. Auffallend durch den guten Geſchmack der Zuſammenſtellung und den Adel der Pferde ſind die Phaetons, welche Graf Fleury, des Kaiſers Oberſtſtallmeiſter, führt. Seinem Geſchmack und ſeiner Sachkenntniß verdanken, nächſt der Vorliebe des Kaiſers, der ſelbſt ein tüchtiger Horſeman iſt, auch die kaiſerlichen Marſtälle und Remiſen die Eleganz ihrer Einrichtung und die Gediegenheit ihres Materials.

https://www.andresfurger.ch

E. Les nouvelles écuries impériales à Paris

Vers 1860, Napoléon III fit de Paris la métropole la plus moderne d'Europe : la nouvelle capitale vit le jour sous l'égide du préfet de Paris, Georges-Eugène Haussmann, le descendant d'une famille d'origine allemande, et les grands boulevards devinrent le décor privilégié pour les promenades à cheval ou en voiture des élégantes et élégants. Il y avait, en premier lieu, la rue de Rivoli, commencée sous Napoléon Ier et inaugurée en 1855 sous le nom de rue Impériale (longeant le Louvre ci-contre). Dans ce Louvre, derrière le palais des Tuileries, se trouvaient les nouvelles écuries, fort vastes, les remises, les salles de harnais et celles réservées aux selles. Elles devinrent une véritable attraction touristique, ainsi qu'on peut le lire dans le « Galignani's new illustrated Paris guide » de 1868 :

« The Imperial stud altogether is composed of from 300 to 320 horses-saddle, carriage, and post horses; and they are now distributed at the Louvre, in the rues Montaigne, de Monceau, and at St. Cloud. The carriages, 180 in number, are kept at the Louvre and in the rue Montaigne. The state carriages are at Trianon. Number of coachmen and grooms exceeds 300. For tickets to visit the stables, apply to M. le General Fleury, at the Tuileries. »

Il est donc question de plus de 300 chevaux et employés, qui ne travaillaient pas seulement au Louvre, mais aussi sur d'autres sites (rue Montaigne, rue de Monceau et Saint-Cloud).

Le « Baily's magazine of sports and pastimes » (tomes 11–12) de 1866 faisait un constat similaire (« Alma » = écurie au Quai d'Orsay) :

« One of the 'sights' of Paris is the Imperial Stables of the Tuileries (Cour de Visconti) and of the Alma – (over the bridge of that name). You can get tickets by applying to General Fleury, or to Mr. Gamble, at the stables. This latter gentleman is most attentive and polite to any friend or friend's friend, and will show them in detail the wonders of that admirable stud. »

Ce texte indique qu'il était possible de visiter les écuries sur réservation et d'acheter les billets d'entrée auprès d'Émile-Félix Fleury ou d'Alexander Gamble.

Plusieurs sources établissent les données suivantes sur les diverses écuries et remises impériales à et autour Paris vers 1865 :

chevaux	env. 300
voitures	env. 300 (avec, en plus, les voitures de grand gala à Versailles)
cochers et personnel d'écurie	env. 300.

E. Die neuen kaiserlichen Stallungen in Paris

Napoléon III. machte um 1860 bekanntlich Paris zur modernsten Metropole Europas. In seiner Zeit entstand unter Federführung des Präfekten von Paris, Eugène Haussmann, eines Mannes mit deutschen Wurzeln, die neue Hauptstadt mit ihren breiten Boulevards, auf denen die eleganten Pariserinnen und Pariser zu Pferd oder im Wagen promenieren konnten. Dazu gehörte allen voran die Rue de Rivoli, von Napoléon I. begonnen und 1855 als „rue Impériale" eingeweiht, wie sie auf der Darstellung rechts dem Louvre linksseitig entlang zu sehen ist. In diesem Louvre hinter dem Tuilerienpalast befand sich der Marstall mit ausgedehnten neuen Stallungen, Remisen sowie Geschirr- und Sattelkammern. Diese wurden zu einem Touristenmagnet, wie etwa dem „Galignani's new illustrated Paris guide" von 1868 entnommen werden kann:

„The Imperial stud altogether is composed of from 300 to 320 horses-saddle, carriage, and post horses; and they are now distributed at the Louvre, in the rues Montaigne, de Monceau, and at St. Cloud. The carriages, 180 in number, are kept at the Louvre and in the rue Montaigne. The state carriages are at Trianon. Number of coachmen and grooms exceeds 300. For tickets to visit the stables, apply to M. le General Fleury, at the Tuileries."

Hier ist also von gut 300 Pferden und Angestellten des Marstalls die Rede. Sie standen und arbeiteten nicht nur im Louvre, sondern auch an weiteren Standorten (rue Montaigne, rue de Monceau und Saint-Cloud).

Ähnlich klang es im „Baily's magazine of sports and pastimes" (Bände 11-12) des Jahres 1866 („Alma" = Stall am Quai d'Orsay):

„One of the 'sights' of Paris is the Imperial Stables of the Tuileries (Cour de Visconti) and of the the Alma – (over the bridge of that name). You can get tickets by applying to General Fleury, or to Mr. Gamble, at the stables. This latter gentleman is most attentive and polite to any friend or friend's friend, and will show them in detail the wonders of that admirable stud."

Hier wird wiederholt, dass die Stallungen auf Voranmeldung besucht werden konnten und Zutrittskarten bei Emile-Félix Fleury oder Alexander Gamble zu beziehen waren.

Nach verschiedenen Quellen kann für die Zeit um 1865 von folgenden Zahlen für die verschiedenen kaiserlichen Stallungen und Remisen in und bei Paris ausgegangen werden:

Pferde	circa 300
Wagen	circa 300 (plus die Gross-gala-Wagen in Versailles)
Kutscher und Stallpersonal	circa 300.



« Le pavillon central du Palais des Tuileries vu côté du jardin » d'après une photographie autour de 1860/70. Au centre de cette « Tour de l'horloge », le passage pour les équipages impériaux.

Der zentrale Pavillon des Tuilerienpalasts, auch „Tour de l'horloge" genannt, mit der Ein- und Ausfahrt für die kaiserlichen Equipagen in der Mitte.



Vue de la résidence impériale de Napoléon III au cœur de Paris. Elle était constituée du palais des Tuileries (brûlé en 1871 puis démoli) au premier plan avec ses deux ailes latérales partant vers l'arrière (appelées aujourd'hui Denon et Richelieu) ainsi que du Louvre médiéval en carré au fond. L'empereur fit réunir ces deux corps de bâtiments, créant ainsi une grande cour intérieure. Cette cour était coupée en deux par une longue grille au niveau de l'arc de triomphe (partie publique à l'arrière et partie privée du palais à l'avant – planche p. 204). À droite de la partie arrière de la cour Napoléon, où se trouve aujourd'hui la Pyramide du Louvre de l'architecte Pei, se dressaient les nouvelles écuries, remises et le manège, agencés autour de deux cours intérieures.

Ansicht des kaiserlichen Stadtsitzes von Napoléon III. im Zentrum von Paris. Er bestand aus dem (1871 zerstörten und danach abgerissenen) Tuilerienpalast im Vordergrund mit seinen zwei nach hinten abgehenden Seitenflügeln (heute Denon und Richelieu genannt) und dem quadratisch angelegten mittelalterlichen Louvre im Hintergrund. Diese beiden Bauten liess der Kaiser verbinden und schuf so einen grossen geschlossenen Innenhof. Dieser Hof war links und rechts des Triumphbogens durch ein langes Gitter in zwei Teile (hinten öffentlich, vorne zum Palast gehörig und nichtöffentlich) getrennt (siehe Bild S. 204). Rechts des hinteren, schmalen Teils des Hofes mit den Bepflanzungen (genannt Cour Napoléon; heute mit der Glas-Pyramide des Architekten Pei) lagen um zwei Innenhöfe auf der rechten Seite die neuen Stallungen, Remisen und die Manege.

Réunion architecturale du palais des Tuileries et du Louvre médiéval

En 1852 débutèrent sous l'égide d'Eugène Haussmann (1809-1891), nommé préfet de Paris en 1853, les gigantesques travaux qui allaient donner son nouveau visage à la ville. Ils concernaient aussi les ailes latérales du palais des Tuileries et le Louvre, citadelle médiévale de style donjon, encore séparés en deux complexes, pour lesquels des projets de réunion étaient déjà à l'étude depuis longtemps. La direction des travaux échut à l'architecte d'origine italienne Louis Visconti, ancien élève de Charles Percier. Après la mort de Visconti, Hector Martin Lefuel poursuivit le travail.

Les deux nouvelles cours côté Seine furent réalisées entre 1852 et 1857 et l'édifice rectangulaire fut entièrement dédié aux écuries. Le complexe autour la cour intérieure de devant servait plutôt pour les chevaux de selle, alors que celui de derrière, avec le grand hall vitré, était davantage pour les chevaux d'attelage. Le rez-de-chaussée en semi sous-sol abritait diverses écuries, salles de harnais et remises.

Le grand manège, au-dessus duquel se trouvait la vaste « Salle des États » (d'où les solides piliers dans le manège), occupait le premier étage de la partie entre les deux cours. On y accédait par une rampe monumentale en forme de fer à cheval (restaurée en 2019/20 mais pas ouverte au public) dans la cour des écuries à l'avant, d'abord appelée cour Caulaincourt (grand écuyer de Napoléon I^{er}) puis cour Lefuel (architecte). Les étages supérieurs étaient réservés au personnel d'écurie de haut rang avec, aussi et surtout, le grand appartement d'Émile-Félix Fleury, décrit comme un palais dans le palais (p. 211). L'accès à l'administration de l'écurie se faisait côté Seine par un grand porche représentatif (p. 45). Un second s'ouvrait sur la cour Napoléon. Tout le complexe était bien desservi grâce à cet axe central.

Le château des Tuileries ayant été entièrement démoli en 1882, la perspective d'aujourd'hui est entièrement différente et les constructions ajoutées par Napoléon III sont désormais perçues comme les ailes du Louvre. L'actuel musée du Louvre est constitué en partie de bâtiments édifiés sous Napoléon III pour ses chevaux – dehors comme dedans. Si l'on se tient aujourd'hui devant la pyramide du Louvre, on est entouré d'une architecture datant de Napoléon III. À l'intérieur aussi, les visiteurs évoluent essentiellement dans des espaces de l'époque du Second Empire, qu'il s'agisse de salles d'exposition ou d'escaliers monumentaux. Les longues galeries de l'écurie, le manège et les salles réservées à la direction et à l'administration du Service d'écurie impérial font à présent aussi partie du musée. Ce qui a longtemps été oublié. Toutefois, une prise de conscience se fait désormais : les sites Internet du musée présentent désormais une comparaison entre l'état des lieux en 1870 et l'édifice actuel.

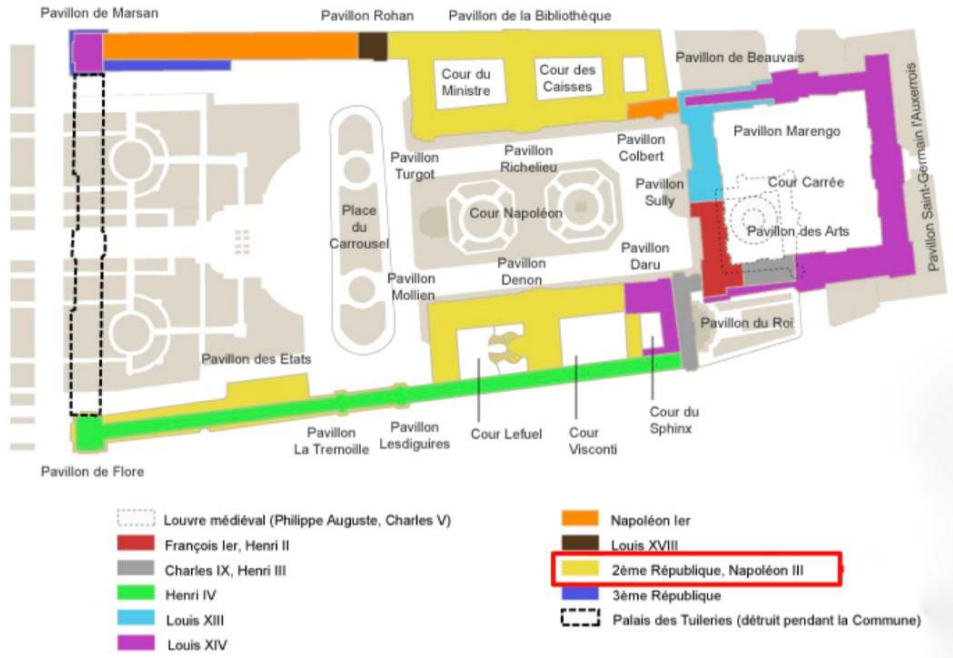
Der architektonische Zusammenschluss des Tuilerienpalasts mit dem mittelalterlichen Louvre

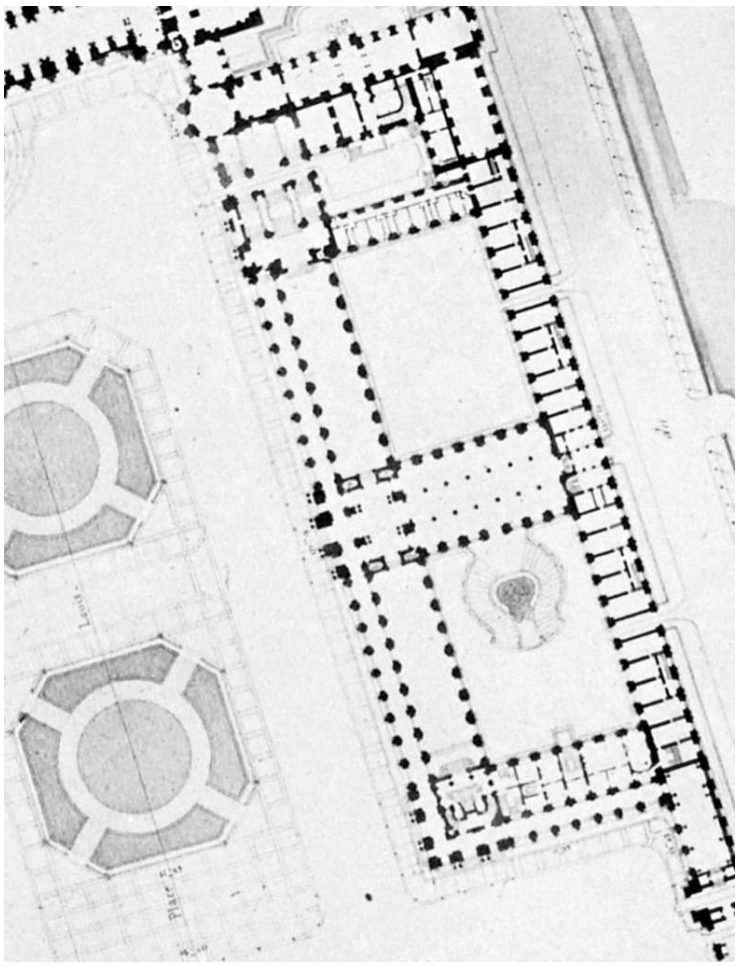
Im Jahre 1852 begann in Paris die bekannte enorme Bautätigkeit. Das betraf auch die Seitenarme des Tuilerienpalasts und den Louvre, eine Mittelalter-Festung im Stil des Donjon. Louvre und Tuilerienpalast waren damals noch zwei Baukomplexe. Schon vorher hatte es Pläne gegeben, die beiden Anlagen miteinander zu verbinden, Napoleon III. realisierte dieses Vorhaben. Federführend war dabei der italienischstämmige Louis Visconti, der noch bei Charles Percier gelernt hatte. Nach dessen Tod setzte vor allem Hector Martin Lefuel die Arbeiten fort.

Die beiden zur Seine hin gelegenen, neuen Innenhöfe wurden zwischen 1852 und 1857 realisiert. Diese rechteckige Anlage mit zwei Innenhöfen war im Erdgeschoss ganz für den Marstall reserviert. Der Komplex um den vorderen Innenhof mit der grossen Treppe diente eher für die Reitpferde, der hintere mit der grossen verglasten Einspannhalle eher für die Wagenpferde. Im halb versenkten Erdgeschoss gab es zahlreiche Stallungen, Geschirrkammern und Remisen.

Den Mittelbau zwischen den Höfen nahm im ersten Obergeschoss die grosse Reithalle ein, und darüber lag die grosse „Salle des Etats“ (deshalb die starken Pfeiler in der Manege). Den Zugang zur Manege bildete im „Cour des écuries“, der zunächst Cour Caulaincourt (nach dem Oberststallmeister von Napoléon I.) danach Cour Lefuel (nach dem Architekten) genannt wurde, eine monumentale, hufeisenförmige rampenartige Treppenanlage (heute noch erhalten und 2019/20 restauriert, aber bislang nicht öffentlich zugänglich). In den Obergeschossen lagen die Wohnräume für das höhere Stallpersonal, allen voran das weiträumige Appartement von Emil-Félix Fleury. Dessen Wohnung wird als Palast im Palast beschrieben (S. 211). Der Zugang zur Administration des Marstalls erfolgte auf der Seite der Seine über ein repräsentatives Portal (Bild S. 45). Ein zweites öffnete sich zur Cour Napoléon. Über diese Mittelachse war die ganze Anlage gut erschlossen.

Weil das Tuilerien-Schloss 1882 vollständig abgerissen wurde, entsteht heute ein anderer Eindruck als früher. Heute nehmen wir die neuen Bauten Napoléons III. als Flügel des Louvre wahr. Das heutige Louvre-Museum besteht in einigen Bereichen aus Baukörpern, die von Napoléon III. für seine Pferde erstellt wurden, aussen und innen. Vor der Glaspyramide des Architekten Pei stehend sieht man heute links und rechts Architektur aus der Zeit Napoléons III. Auch im Inneren wandeln die Besucher über weite Strecken in Räumen aus der Zeit des Zweiten Kaiserreichs, durch Ausstellungssäle ebenso wie über monumentale Treppen. Auch die langen Stallräume, die Manege und die Räume für die Leitung und Administration des kaiserlichen Stallamts gehören heute zum Museum. Dies ist aus dem Bewusstsein Vieler verschwunden. Das ändert sich jetzt langsam. Davon zeugen Websites des Louvre-Museums, mittels denen ein Abgleich des Zustandes der Zeit um 1870 mit dem heutigen Bau vollzogen werden kann.







L’espace du Louvre réservé aux écuries fut réalisé entre 1852 et 1857 autour des deux cours intérieures, la Cour Lefuel (aussi dite Cour Caulaincourt avec le grand escalier) et la Cour Visconti. Dans la Cour Napoléon, jadis arborisée (à l’origine Place Louis Napoléon/Napoléon III) se dresse aujourd’hui la célèbre pyramide du Louvre de l’architecte Pei qui fait office d’entrée du musée.
En haut : désignation des diverses parties du nouveau Louvre du Second Empire avec les principales phases de travaux (jaune = Napoléon III).
En bas à gauche : plan du rez-de-chaussée de l’architecte Visconti avec la Cour Lefuel en bas et la Cour Visconti en haut. Les principaux secteurs de l’écurie, ainsi qu’ils sont abordés aux pages suivantes, se trouvaient à chaque fois à gauche ; les remises de voitures ainsi que les salles de selles et de harnais étaient placées dans les autres locaux.
En bas à droite : vue en 1856 avec les deux cours intérieures Lefuel (Caulaincourt) en bas et Visconti en haut.

Der 1852 bis 1857 realisierte Marstall-Bereich im Louvre um die beiden Innenhöfe Cour Lefuel (auch Cour Caulaincourt genannt, mit der grossen Treppe) und Cour Visconti. Im ehemals bepflanzten „Cour Napoléon“ (ursprünglich Place Louis Napoléon/Napoléon III.) liegt heute die markante Pyramide des Architekten Pei als Zugang zum Museum.
Oben: Bezeichnung der verschiedenen Partien des neuen Louvre des Second Empire mit den wichtigsten Bauphasen (gelb = Napoléon III.).
Unten links: Erdgeschoss-Plan des Architekten Visconti mit der Cour Lefuel unten und der Cour Visconti oben. Die hauptsächlichen Stallbereiche, wie sie im Folgenden abgebildet und besprochen werden, lagen jeweils linksseitig, die Wagenremisen, Sattel- und Geschirrkammern in den übrigen Räumlichkeiten.
Unten rechts: Ansicht des Jahres 1856 mit den beiden geschlossenen Pferdehöfen Lefuel (Caulaincourt) unten und Visconti (oben).

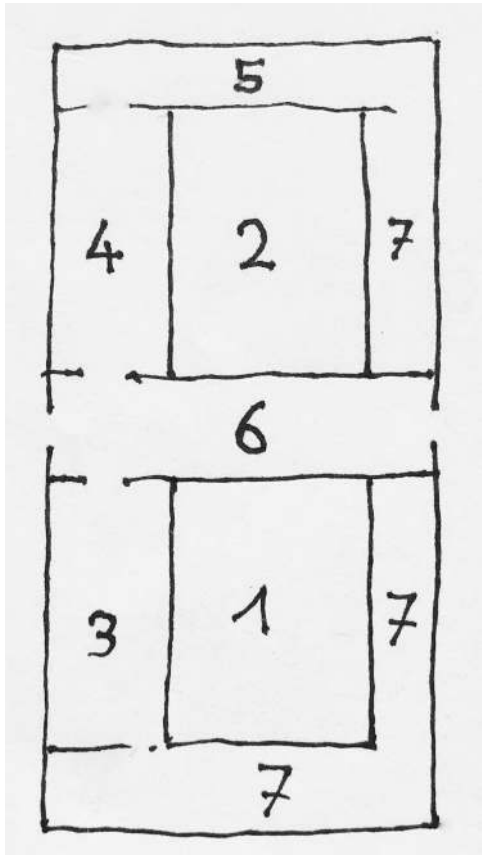


Schéma de la structure intérieure de l’écurie au Louvre.

1 Cour Lefuel (Caulaincourt) = cour pour les chevaux de selle avec rampe menant au manège

2 Cour Visconti = cour pour les chevaux d’attelage, avec toiture en verre pour atteler

3 Boxes pour les chevaux de selle de l’empereur et stalles pour ceux du premier écuyer

4 82 chevaux d’attelage dans des stalles

5 Remises pour 12 voitures de gala

6 Passage et grande remise pour un grand nombre de voitures, au-dessus le manège

7 Salles de selles et de harnais, autres remises et zones de travail.

Schema der Innenstruktur des Marstalls im Louvre.

1 Hof Lefuel (Caulaincourt) = Reitpferdehof, mit Rampe zur Manege

2 Hof Visconti = Fahrpferdehof, mit Glasdach zum Anspannen bei schlechtem Wetter

3 Reitpferde des Kaisers in Boxen und die des Oberstallmeisters in Ständern

4 82 Fahrpferde in Ständern

5 Remisen für 12 Galawagen

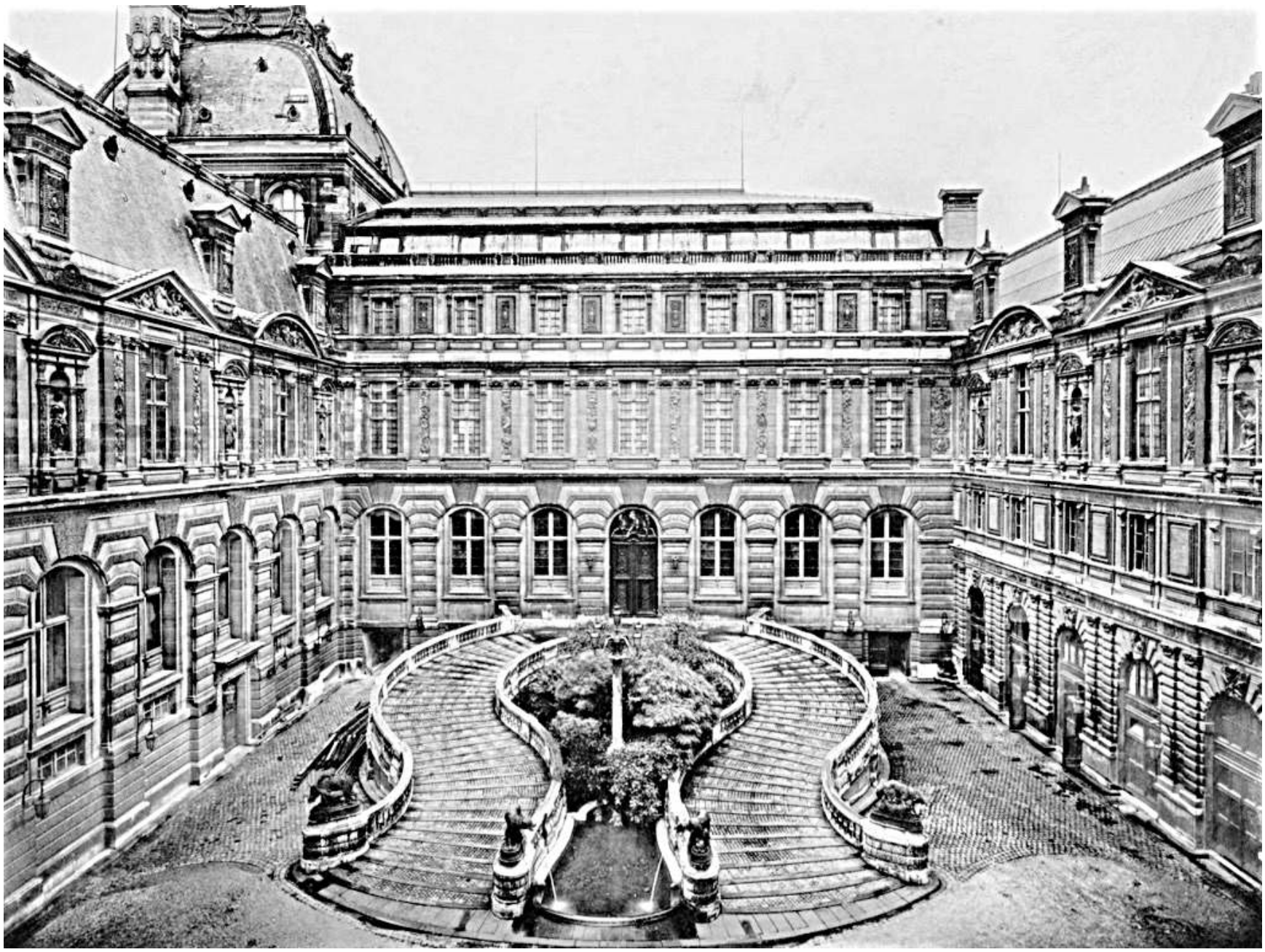
6 Durchgang und grosse Remise für viele Wagen, darüber die Reithalle

7 Sattel- und Geschirrkammern, weitere Remisen und Arbeitsräume.



Les écuries du Louvre avec l’empereur inspectant un cheval. Au rez-de-chaussée se trouvaient d’un côté 40 chevaux pour les voitures de ville et 42 pour les attelages à la daumont (nº4 sur le schéma plus haut). L’éclairage se fait par des puits de lumière car le niveau de la grande cour (Cour Napoléon) et de la cour intérieure à droite (Cour Visconti) était plus haut. La porte sur la droite conduisait dans cette dernière.

Die Stallungen im Louvre mit dem ein Pferd inspizierenden Kaiser. Im Erdgeschoss standen hier auf der einen Seite 40 Pferde für die Stadtwagen und 42 Pferde für die Daumont-Züge (Nr. 4 im oberen Schema). Das Licht fällt aus Oberlichtern ein, weil das Niveau des grossen Hofs (Cour Napoléon) ebenso wie die des rechts anschliessenden Innenhofs (Cour Visconti) höher lag. In diesen führte die rechts angeschnittene Türe.



La cour Lefuel (ou Caulaincourt) au Louvre avec la double-rampe galbée pour accéder aux portes du manège, photographie après 1870. À gauche, on voit sur la façade quatre puits de lumière et la porte de droite accédant aux écuries avec les chevaux de selle de l'empereur (nº3 sur le schéma p. 192). Au-dessus se trouvaient les appartements du premier écuyer, « palais dans le palais » avec une entrée représentative en vis-à-vis de la rampe en escalier (vision d'ensemble : p. 210 en haut).

Cour Lefuel (auch Caulaincourt genannt) im Louvre mit der geschwungenen Doppelrampe als Aufgang zum Portal der Manege gemäss einer Fotografie der Zeit nach 1870. Links sind in der Fassade zuunterst vier Oberlichter und die rechte Türe zu den Stallungen mit den kaiserlichen Reitpferden zu sehen (Nr. 3 des Schemas S. 192). Darüber lagen die Wohnräume des Oberstallmeisters als „Palast im Palast" mit einem repräsentativen Eingang vis-à-vis der rampenartigen Treppe (vgl. die besser ersichtliche Situation auf dem Bild von S. 210 oben).

Le manège impérial

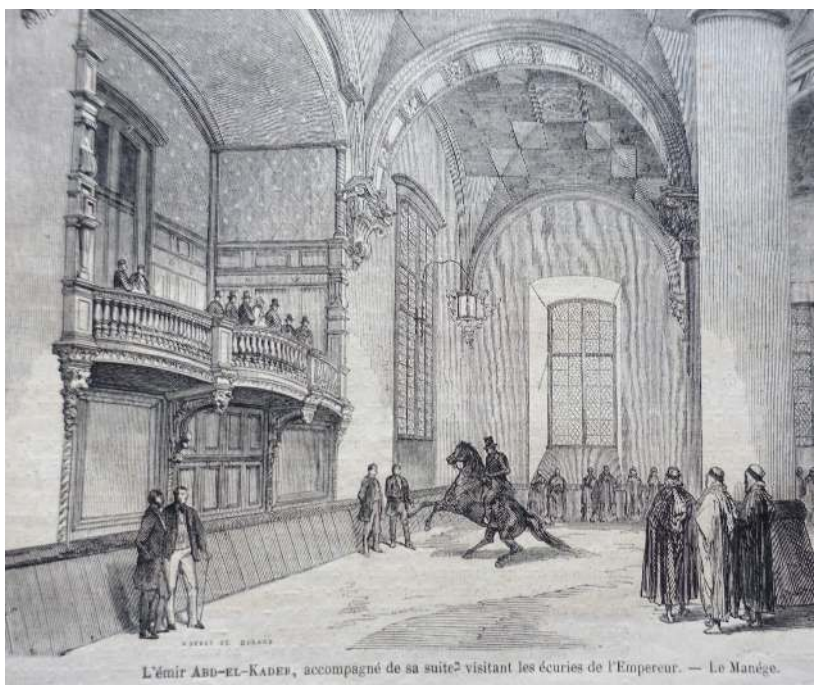
Le manège impérial du Louvre a été décrit dans « L'Illustration » (1867, 50) : « … Le rez-de-chaussée du corps de logis de droite [cour Caulaincourt] disparaît presque entièrement derrière … une double rampe circulaire, ornée de galeries en pierre sculptée, avec des marches en bitume, de vraies marches formant escalier. Au bas de la rampe, … un loup, un molosse, un sanglier, armés de défenses de bronze, sont placés en sentinelle … Le manège mesure approximativement cinquante pas en longueur et vingt-cinq en largeur : il est éclairé par treize grandes croisées qui ouvrent sur la cour et sur le quai. Mais, ce qui semble particulièrement … inexplicable, c'est que la piste est divisée en trois parties par douze colonnes gigantesques s'élevant jusqu'à la voûte … très joliment peinte en briques ressorties. Le faîte de ces colonnes est couronné de sculptures … qui représentent des têtes de chevaux, des brides, des selles, les harnais des différents pays : tous … parfaitement en harmonie avec le local … Cette colonnade … a été une mesure nécessaire pour étayer la voûte, qui avait fléchi sous le poids de la salle des États qu'elle porte … Quand, par exemple, tous les grands corps de l'Empire sont réunis à l'étage supérieur, … il n'est pas étonnant que le plafond d'un manège soit un peu éprouvé ... Malgré son organisation défectueuse …, le manège … sert de promenoir pour les chevaux en station au Louvre, et de terrain d'essai pour ceux qui sont amenés journellement à M. le général Fleury. N'oublions pas que le prince Impérial a pris ses premières leçons d'équitation dans ce manège, sous l'œil attentif de M. Bachon, tandis que l'Empereur et l'Impératrice, placés dans la tribune, applaudissaient aux évolutions hardies du jeune prince. »

Cette tribune en bois est conservée à Compiègne. Aujourd'hui, des sculptures sont exposées dans le manège dont le sol a été élevé d'un bon mètre ce qui donne une autre impression de l'espace.

Die kaiserliche Manege

Die kaiserliche Reithalle zwischen den beiden Pferdehöfen auf der Seine-Seite des Louvre wurde in der Revue „L'Illustration" 1867 beschrieben (französischer Wortlaut links): Zunächst erfolgt eine Schilderung der grossen Rampe, die vom Niveau des Hofs Lefuel in das erste Obergeschoss führt. Sie besteht aus zwei geschwungenen Aufgängen, die zusammen den Grundriss eines Hufeisens bilden (Bild S. 193). An deren Aufgang sind vier Tierskulpturen platziert, darunter ein Wildschwein und ein Wolf. Die Rampe selbst ist mit griffigem Asphalt belegt („bitumen"). Sie endet vor einem grossen doppelflügeligen Tor aus Eichenholz als Eingang zur Reithalle. Diese misst etwa 50 Fuss in der Länge und 25 in der Breite. 13 grosse Fenster erhellen das Innere vom Seine-Quai und vom Hof her. Das Innere wird, was zunächst unerklärlich scheint, durch 12 grosse Säulen untergliedert, die schöne Gewölbe tragen. Die Kapitelle der Säulen sind reich skulpiert. Sie stellen Pferdeköpfe, Sättel und Geschirre verschiedener Länder dar, alles sportliche Symbole, die bestens mit dem Stil der Halle harmonieren. Diese Kolonnaden mussten deshalb errichtet werden, weil über der Manege die „salle des États" liegt, in der grosse und wichtige Versammlungen abgehalten werden. Die Manege dient heute noch für die Abrichtung der Pferde, die im Louvre stationiert sind und täglich hier unter der Leitung von General Fleury trainiert werden. Vergessen wir auch nicht, dass in dieser Halle der kaiserliche Prinz seine ersten Reitstunden unter der kundigen Leitung von Monsieur Bachon erhalten hat, während der Kaiser und die Kaiserin von der erhöhten Bühne die Fortschritte des Prinzen beklatscht haben.

Die Bühne aus Holz, wie sie unten zu sehen ist, hat sich in Compiègne erhalten. Heute sind in der Manege Skulpturen aufgestellt. Die Raumwirkung mutet heute im Louvre verändert an, weil der Boden um einen guten Meter angehoben worden ist.





La tribune du manège où Émile-Félix Fleury accueillit l'émir Abd el-Kader en 1865 et son état actuel , conservé à Compiègne.

Blick auf die Tribüne der Manege, in der Emile-Félix Fleury 1865 den Emir Abd-el-Kader empfing und heutiger Zustand in Compiègne.





Le manège impérial au premier étage du Louvre entre les deux cours Lefuel et Visconti.
En haut : vue actuelle du manège.
En bas : aspect en 1865.

Die kaiserliche Manege im ersten Obergeschoss des Louvre zwischen den beiden Pferdehöfen.
Oben: Heutiger Zustand der Manege.
Unten: Zustand 1865.

Les remises et les salles de selles et de harnais du Louvre

Les remises étaient principalement regroupées autour de la cour Visconti. À l'instar des écuries, elles se trouvaient en semi sous-sol par rapport à la cour Napoléon. Cela explique pourquoi, sur la planche en haut à droite, la lumière zénithale tombe en diagonale dans la longue salle. La revue « Nouveau Paris Illustré », d'où provient aussi la majorité des gravures présentées ici, décrit les remises :

« Au rez-de-chaussée du côté du levant, dans la cour Visconti se trouvent remisées 12 voitures demi-gala, et au côté opposé, dans la même cour, 50 autres voitures dont deux traîneaux. »

La revue « L'Illustration, journal universel 35, 28 avril 1866 » confirme :

« Le rez-de-chaussée des deux autres côtés du parallélogramme dont se compose l'ensemble des bâtiments est occupé par des remises et des salles où sont installées les selleries d'attelage, les selleries de selle, une forge, des ateliers, la cuisine, la salle de garde, le logement du concierge, la salle d'attente, etc. »

La cuisine était une pièce avec un grand foyer permettant non seulement de laver, mais aussi de préparer dans de grands baquets la nourriture des chevaux, ou mash, qui était une bouillie mélangeant graines de lin et divers sons (plus sur le fourrage au son pour les chevaux impériaux : p. 431).

Les salles listées plus haut étaient complétées par une forge et une deuxième remise avec des carrosses pour enfant, des voitures de gala, des voitures pour le quotidien, des « américaines, breskas, coupés, breaks etc. » ; le phaéton « que l'empereur menait lui-même » s'y trouvait aussi. Enfin, à la suite des remises venaient les « selleries d'attelage et les selleries de selle ».

C'est aussi dans la cour Visconti que les chevaux étaient généralement attelés et dételés. À cette fin, elle avait été couverte avec de grands toits de verre à la mode de l'époque (photos de 1870, p. 411). La revue « L'Illustration, journal universel 35, 28 avril 1866 » précise :

« Une marquise de 15 mètres de profondeur sur plus de 45 de long et en voie de construction est attenante à ce corps de bâtiment : elle doit servir pour l'attelage des voitures par les mauvais temps. »

Ce toit en verre était donc si vaste qu'une douzaine d'équipages pouvaient y être apprêtés en même temps.

Die Remisen, Sattel- und Geschirrkammern im Louvre

Die Remisen gruppierten sich hauptsächlich um den hinteren Pferdehof („cour Visconti") des Louvre. Sie waren, wie die Stallungen, gegenüber der Cour Napoléon halb unterirdisch angelegt. Deshalb fällt das Licht auf der Ansicht oben rechts von einer Art Oberlichter in den lang gestreckten Raum ein. In einem Bericht der Zeitschrift „Nouveau Paris Illustré", aus der auch die hier gezeigten Drucke mehrheitlich stammen, werden die Remisen folgendermassen beschrieben (französischer Wortlaut links):

„Im Osten des Hofes Visconti liegen im Erdgeschoss die Remise für 12 Halbgala-Wagen und gegenüber im gleichen Hof jene für 50 Wagen und zwei Schlitten."

Das deckt sich mit einem Bericht der Revue „L'Illustration" von 1866 (französischer Wortlaut links):

„Das Erdgeschoss wird auf zwei Seiten des parallelogrammartigen Baukomplexes um den Innenhof von den Remisen belegt sowie den Geschirrkammern, den Sattelkammern, einer Schmiede, den Arbeitsräumen, der „cuisine", dem Wachraum, der Wohnung des Concierge, dem Warteraum usw."

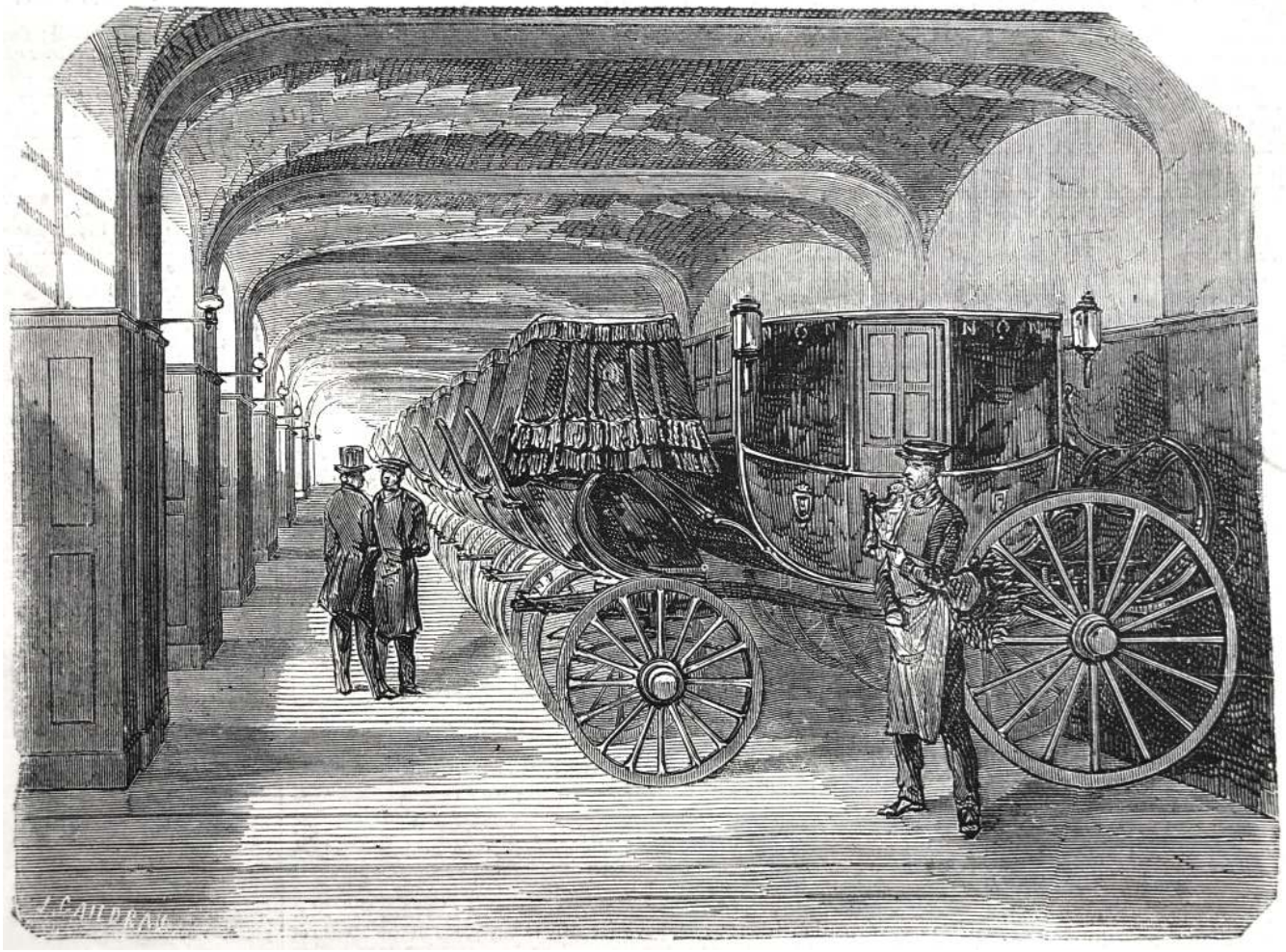
Unter „cuisine" verstand man einen Raum mit grossem Herd, in dem nicht nur gewaschen, sondern in grossen Bottichen auch das Perdefutter Mash, ein aus Leinsamen und verschiedenen Kleien bestehender Brei, aufgekocht werden konnte (zur Kleie als Futter für kaiserliche Pferde siehe S. 431).

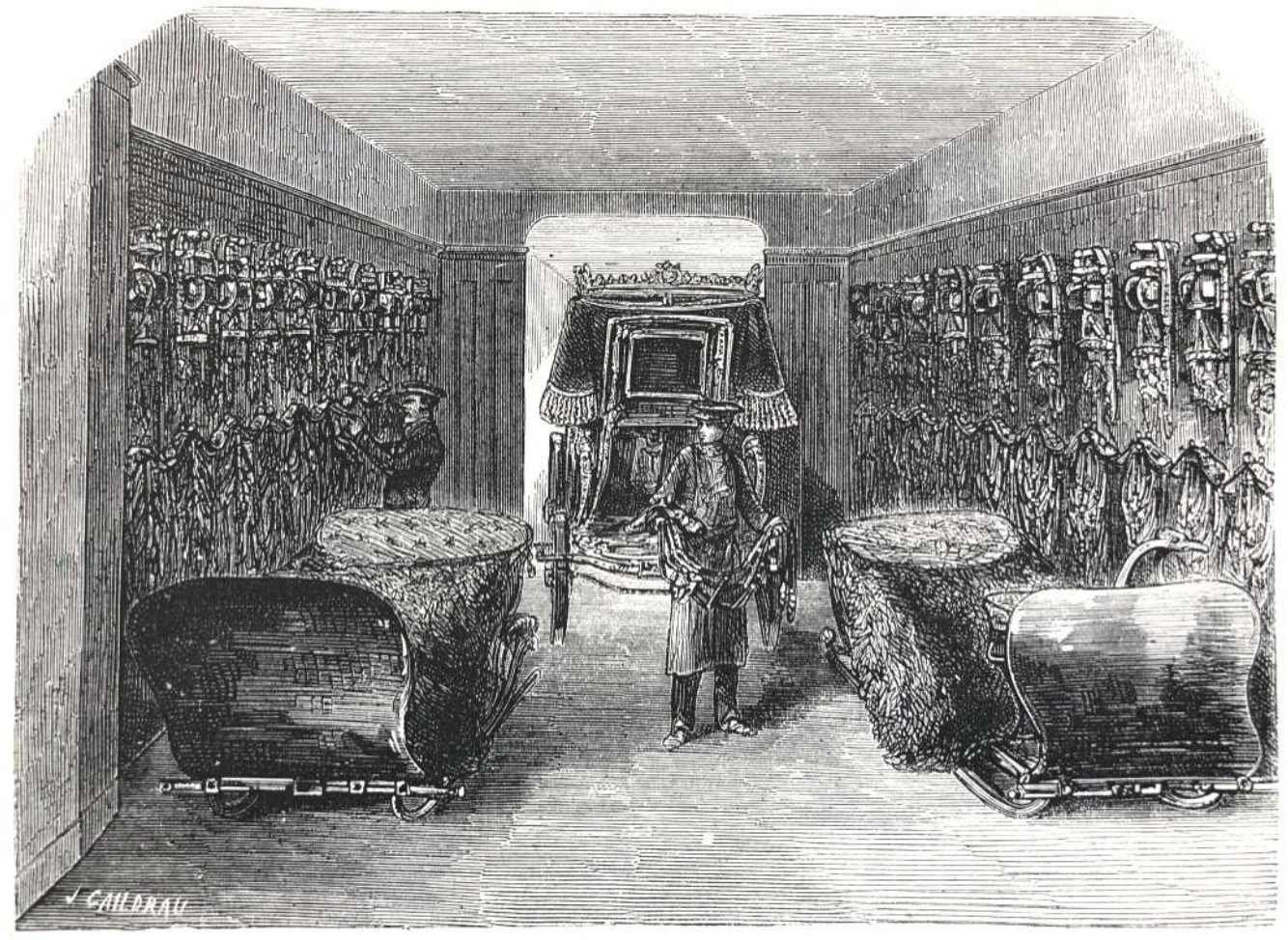
An die oben genannten Räume schlossen eine Schmiede und eine zweite Remise mit Kinderkutschen und Galawagen sowie Wagen für den täglichen Gebrauch an, wie „américaines, breskas, coupés, breaks etc., etc." Auch der Phaeton, „den der Kaiser selbst fährt", stand dort. An die Remisen schlossen schliesslich die „selleries d'attelage et les selleries de selle" an, also die Geschirr- und Sattelkammern.

An- und ausgespannt wurde vor allem in diesem hinteren Hof, der „cour Visconti". Dieser Hof war dafür mit grossen Glasdächern bedeckt, so, wie damals gerne die Einspannhallen ausgestattet wurden. Das zeigen die Bilder von 1870 auf S. 411. In der Revue „L'Illustration" von 1866 wird dieses Dach beschrieben (Übersetzung, französischer Wortlaut links):

„Ein Glasdach von 15 Metern Tiefe auf einer Länge von mehr als 45 Metern liegt vor dem Hauptbau, es dient zum Einspannen der Wagen bei schlechtem Wetter."

Dieses Glasdach war demnach so gross, dass darunter gleichzeitig etwa ein Dutzend Equipagen vorbereitet werden konnten.





En haut : la remise avec les douze berlines de demi gala au Louvre (cour Visconti).
En bas : l'une des salles de harnais du Louvre avec des harnais de gala, deux traîneaux couverts de fourrures et la voiture de gala riche, la berline nº 1 de 1852.

Oben: Die Remise mit 12 Halbgala-Berlinen im Louvre mit Oberlichter zur Cour Visconti.
Unten: Eine der Geschirrkammern im Louvre mit Gala-Geschirren, zwei Schlitten mit ihren Fellen und dem reicheren Gala-Wagen von 1852, der „Berline Nr. 1".

Les écuries du Louvre

À l'instar des remises, les écuries se trouvaient au semi sous-sol, bénéficiant ainsi d'une lumière zénithale. La revue « L'Illustration » publia en 1858 un descriptif fort instructif de l'aménagement tout juste terminé des écuries :

« L'ensemble des écuries impériales affecte la forme d'un carré long divisé par la cour Caulaincourt et la cour Visconti. On arrive au manège … par un escalier à double rampe et en forme de fer à cheval … La première salle, dans la cour Caulaincourt, est divisée en quatorze stalles pour chevaux de selle. Dans une seconde, sont ménagés dix boxes et est établi un lavoir. Les stalles sont en bois de chêne, les râteliers en bronze, les mangeoires en marbre brun. Les murs sont revêtus d'un stuc jaune tendre brillant comme le marbre le plus poli. L'eau nécessaire est amenée dans chaque stalle au moyen de conduites que terminent d'élégants robinets. Là est Buckingham que l'empereur montait à Magenta, Ajax que Sa Majesté montait à Solferino. La galerie dans laquelle on arrive après le lavoir a cent mètres de long sur quatorze de large. Quatre-vingt-deux chevaux y sont logés, chacun dans sa stalle, sur double rang. Le rez-de-chaussée des deux autres côtés du parallélogramme est occupé par des remises où sont installées les selleries d'attelage et de selle, une forge, des ateliers, la cuisine, etc. Les écuries de l'empereur renferment trois cents chevaux, ses remises cent quatre-vingts voitures. Le tout est placé sous la surveillance spéciale du général Fleury et l'inspection du comte Daure. »

Le 3 mars 1860, la revue londonienne « The illustrated London News » traduisit cet article sous le titre « The Imperial stables at the new Louvre » et y ajouta non sans fierté :

« Several of the officers attendants at the stables of the new Louvre are English, whose superior knowledge in matters of horse management is generally much appreciated in France. »

Non seulement beaucoup de chevaux, mais aussi plusieurs domestiques venaient donc d'Angleterre, car leurs connaissances en matière de « horse management » étaient fort appréciées à Paris. Mais la même revue émit aussi des critiques le 12 mai 1860 : « ... in England the horse is a noble animal because he is treated with supreme simplicity and without Byzantine display. »

Le faste byzantin des écuries à Paris avait apparemment incommodé le visiteur anglais, d'autant plus que le bronze, le fer, le marbre, le chêne et les décors sculptés envahissaient l'ensemble (« verything there is bronze, steel, marble, oak and sculpture »).

Die Stallungen im Louvre

Wie die Remisen lagen auch die Stallungen halb im Untergeschoss, weshalb auch hier die Fenster das Licht von oben in die Stallungen warfen. Die Revue „L'Illustration" gab 1858 einen instruktiven Überblick über die soeben fertig gestellte Inneneinrichtung der Stallungen im Louvre (französischer Wortlaut links):

Die Gesamtheit der kaiserlichen Stallungen liegt in einem langen Rechteck, das durch die beiden Höfe Caulaincourt (Lefuel) und Visconti unterteilt wird. Dazwischen liegt der Baukörper der Manege, in die man über eine doppelte Rampe in der Form eines Hufeisens gelangt. Die erste Halle, im Hof Caulaincourt, umfasst 14 Ständer für Reitpferde. Im zweiten Raum sind 10 Boxen eingerichtet sowie eine Tränke. Die Trennwände bestehen aus Eichenholz, die Futterraufen aus Bronze, und die Fressmuscheln sind aus braunem Marmor gefertigt. Die Wände sind mit gelbem Stuck belegt, der wie polierter Marmor glänzt. In jeden Stand führt eine Wasserleitung mit elegant geformten Hähnen. – Hier stehen also Buckingham, der vom Kaiser in der Schlacht von Magenta geritten wurde, und Ajax, das Pferd von Solferino. Die an die Tränke anschliessende Galerie ist 100 Meter lang und 14 Meter breit. 82 Pferde sind hier eingestellt, jeder in seinem Stand in doppelter Reihe. Die Erdgeschosse der übrigen Flügel sind belegt mit Remisen, Geschirr- und Sattelkammern, einer Schmiede, einem Arbeitsraum, einer Küche usw. Die Stallungen des Kaisers umfassen 300 Pferde, die Remisen 280 Wagen. Das Ganze untersteht General Fleury und der Inspektion durch den Grafen Daure.

Die Londoner Zeitschrift „The illustrated London News" übersetzte am 3. März 1860 unter dem Titel „The Imperial stables at the new Louvre" diesen Bericht ins Englische und fügte stolz an:

„Several of the officers attendants at the stables of the new Louvre are English, whose superior knowledge in matters of horse managmenet is generally much appreciated in France."

Stolz bemerkt hier der englische Berichterstatter also, dass nicht nur viele Pferde aus England kamen, sondern auch einige Bedienstete, deren Kenntnisse in „horse managment" in Paris sehr geschätzt würden. Die gleiche Zeitschrift machte am 12. Mai 1860 auch kritische Bemerkungen: „... in England the horse is a noble animal because he is treated with supreme simplicity and without Byzantine display".

Der englische Besucher fühlte sich also beim Besuch der Anlage in Paris an byzantinischen Pomp erinnert, zumal Bronze, Eisen, Marmor, Eichenholz und Figurenschmuck die Anlage dominiere („everything there is bronze, steel, marble, oak and sculpture").

Un article similaire d'Eugène Chapus, publié à l'origine dans « Sports », parut le 28 avril 1866 dans « L'Illustration, journal universel » (n°35) :

« Le stud impérial se compose de 300 à 320 chevaux environ, qui se subdivisent en chevaux de selle, chevaux de Daumont ou d'attelage et chevaux du service de poste. Ces chevaux sont actuellement distribués dans cinq demeures principales : au Louvre, aux Tuileries, rue Montaigne, rue de Monceau et à Saint-Cloud. Le service actif est au Louvre. L'ensemble des bâtiments qu'occupent les écuries affecte la configuration d'un carré long divisé en deux cours symétriques ... Tout l'intérêt plastique qui naît de l'opulence, du confort de ces salles, ne tarde pas à faire place à l'admiration à la vue des magnifiques bêtes qui en sont les hôtes. La galerie ... a cent mètres de long sur une largeur de quatorze. Vue d'une extrémité à l'autre, elle produit un effet charmant de perspective ; 82 chevaux y sont logés dans leurs stalles sur double rang, 40 de ville et 42 de Daumont. »

L'article p. 201 d'un connaisseur allemand loue aussi les nouvelles écuries (Morgenblatt für gebildete Leser 43, 1860, 1022 suiv.). L'auteur considère le Louvre « proche de la perfection » et se dit impressionné par la cour avec son escalier ou sa rampe double : « L'accès à la porte dédoublé est vaste et d'agencement artistique jusque dans les plus petits détails, dans la mesure où il est terminé. »

Mais il émet aussi des critiques, notamment sur la qualité des stalles ou la propreté, après avoir pointé l'état de l'élevage des chevaux en France. La manière de monter, à l'anglaise en fait, mais aussi avec des « coudes volants » et des « genoux tremblants », était tout aussi condamnable que le choix des chevaux de selle : « de médiocres pur-sang, de raides machines aux encolures longues et membres fragiles ». Pour finir, il compare les écuries parisiennes avec celles de Vienne qu'il trouvait nettement plus grandes (p. 203). La distribution intérieure des écuries, surtout autour de la cour Lefuel/ Caulaincourt, est décrite comme suit (et diverge quelque peu des descriptions plus haut) :

Écurie 1 : 12 chevaux pour le grand écuyer et ses aides de camp.
Écurie 2 : 16 chevaux de l'empereur dans des boxes (au lieu des stalles habituelles avec attaches).
Écurie 3 : « écurie de la cour » avec 120 chevaux et deux rangées de stalles.

Toutes les sources ont en commun qu'il y avait au Louvre entre 1857 et 1864 un peu plus de 100 chevaux, soit la moitié environ de l'ensemble des chevaux de l'empereur.

In der Revue „L'Illustration, journal universel“ erschien 1866 ein ähnlicher, ursprünglich im „Sport“ abgedruckter Bericht von Eugène Chapus, der vieles wiederholte (Zitat und französischer Wortlaut links):

Im kaiserlichen Marstall stehen 300 bis 320 Pferde in verschiedenen Abteilungen: Reitpferde, Daumont-Pferde und Postpferde. Diese Pferde verteilen sich auf verschiedene Standorte, im Louvre, im Tuilerienpalast, an der rue Montaigne, an der rue de Monceau und in Saint-Cloud. Der aktive Dienst befindet sich im Louvre. Der entsprechende Baukomplex ist um zwei symmetrisch angelegte Höfe angelegt. Der erste wird Hof Caulaincourt genannt, der zweite Hof Visconti. ... Die Opulenz der Architektur und die reich ausgestatteten Räume sollten den Blick auf die dort eingestellten wunderbaren Pferde nicht verstellen. Sie stehen in einer langen Galerie von hundert Metern Länge und 14 Metern Breite. 82 Pferde stehen hier in ihren Ständen in zwei Reihen, 40 Pferde für den Stadtdienst und 42 Daumont-Pferde.

Die S. 201 abgebildeten Auszüge eines Berichts aus dem Jahre 1860 eines deutschen Pferdekenners loben ebenfalls den neuen Stall im Louvre (Morgenblatt für gebildete Leser 43, 1860, 1022ff.). Zunächst wird erwähnt, der Louvre sei „der Vollendung nahe“. Besonderen Eindruck machte der Marstallhof mit der Doppeltreppe (Hof Lefuel/Caulaincourt): „Die doppelarmige Hauptstiege ist in der Anlage gross und bis in die Einzelheiten der Ausführung, soweit sie beendet ist, künstlerisch gehalten.“

Im Bericht sind allerdings auch kritische Töne enthalten, wie etwa zur Qualität des Hufbeschlags oder zur Sauberkeit im Detail. Schon vorher hatte der Autor den Stand der Pferdezucht in Frankreich kritisiert. Die dortige Art zu reiten, eigentlich nach englischer Manier, aber mit „fliegenden Ellenbogen“ und „flatternden Knien“, gab ebenso Anlass zu Kritik wie die Wahl der Reitpferde: „Verunglücktes Vollblut, starre Maschinen mit langem Hals und dünnen Beinen“. Zuletzt verglich er den Pariser Marstall mit dem in Wien, den er deutlich grösser fand (dazu S. 203). Die innere Aufteilung der Stallanlage, hauptsächlich um den Hof Lefuel/Caulaincourt herum, wird folgendermassen beschrieben (und weicht damit von den vorangehenden Schilderungen etwas ab):

Stallung 1: 12 Pferde für den Oberstallmeister und seine Adjutanten.
Stallung 2: 16 Pferde des Kaisers in Boxen (statt der sonst üblichen Ständer mit Anbindehaltung).
Stallung 3 (= „Hofstall“): 120 Pferde in zwei Ständer-Reihen.

Allen Quellen ist etwas gemeinsam: Im Louvre standen zwischen circa 1857 und 1864 einiges mehr als 100 Pferde, also etwa die Hälfte des gesamten kaiserlichen Bestandes.

La première écurie compte douze stalles pour les chevaux de selle du grand écuyer et des aides de camp. Les chevaux sont tous de race anglaise. La hauteur au garrot est un peu plus élevée que la moyenne, les proportions agréables, tous les muscles marqués, signe de conditions favorables pour une bonne corpulence. L'aménagement intérieur des écuries est luxueux et élégant. La galerie est haute, lumineuse, avec des voûtes entre les rangées, les stalles spacieuses et fabriquées en bois poli sombre – le tout donne une impression de grand confort. Les jours de visite des écuries sont fixes. (Je pense qu'il y en a deux par semaines), et les chevaux sont soigneusement toilettés ces jours-là. Les bassins et les licols étaient d'une netteté impeccable ; fixées aux piliers des stalles, d'élégantes chaînes en acier clair poli permettent d'attacher les chevaux sellés et prêts pour une démonstration.

L'écurie suivante, sans rapport avec la précédente, abrite les chevaux personnels de l'empereur. Ici, les chevaux – 16 en tout – sont installés dans d'élégantes « loose boxes » dont les parois sont polies en brun foncé ; des mangeoires en marbre et des râteliers étincelants les décorent, comme les stalles de la première écurie. Les chevaux, qui peuvent bouger librement dans leur box, sont attachés les jours de visite pour qu'on puisse mieux les voir. Parfois, on a le droit d'entrer dans un box pour examiner un cheval de plus près. Hormis quelques chevaux orientaux que l'empereur a reçus en cadeau, on n'a ici que des chevaux anglais, qui font honneur au connaisseur qu'est le général Fleury. L'œil se réjouit de contempler ici de si beaux chevaux, alors que l'on voit si souvent, parmi les pur-sang anglais, des chevaux aux membres minces et à l'encolure étroite. Les alezans sont nombreux dans l'écurie impériale ; deux d'entre eux – Buckingham et Hamilton – sont les chevaux favoris et de confiance de l'empereur. Il les monte généralement lors de manœuvres et de revues. Il a même monté ce dernier à Solférino. L'empereur, un excellent cavalier, aime les chevaux solides et fougueux ; mais en selle, il ne fait pas seulement preuve d'audace et d'assurance, mais aussi de compréhension et d'un léger appui, ce qui signifie qu'il ne monte pas à la française, mais selon les règles de l'école allemande.

Depuis l'écurie personnelle de l'empereur, on rejoint enfin l'écurie de la cour. Une perspective splendide sur deux rangées de stalles pour 120 chevaux. C'est ici que se trouvent les attelages impériaux à la daumont, tous à la robe baie, les vigoureux timoniers, les chevaux de volée plus légers et les chevaux des piqueurs. Il y a parmi eux plusieurs attelages anglais très élégants, à sept chevaux chacun ; mais généralement, ce sont des chevaux d'Allemagne du nord, des Hanovriens et des Mecklembourgeois athlétiques. Pour le service du prince impérial, on a choisi les chevaux les plus forts et les plus fiables ; car le prince voyage avec ses accompagnatrices dans de lourdes voitures confortables. Il ne se déplace jamais sans escorte, une division de Guides ou un autre régiment de cavalerie de la garde impériale chevauche devant la voiture, une autre division la suit. Tous avancent à très grande vitesse, alors que le petit prince répond par un salut militaire aux soldats qui le saluent et par l'envoi de petits baisers aux femmes qui s'inclinent devant lui.

Près des écuries se trouvent les très intéressantes selleries et salles de harnais. Les harnais pour les attelages de gala et les selles de la grande tenue sont précieux ; pourtant, leur splendeur s'estompe à côté du luxe oriental des équipements équestres que l'empereur a reçus du sultan, du shah persan et du vice-roi d'Égypte. Les harnais, selles et brides pour l'utilisation quotidienne sont confectionnés dans le meilleur matériel, ont une coupe élégante et sont tous de fabrication française. Une remise spacieuse abrite un grand nombre de voitures pour le quotidien ; l'équipement des voitures impériales est d'une solide élégance, simple mais précieux et de bon goût.

Extraits du rapport d'un connaisseur allemand après la visite des écuries impériales du Louvre en 1860, publié dans le « Morgenblatt für gebildete Leser » (Band 43, 1860, 1022 suiv.). La description passe, à la fin, aux « voitures pour les grandes sorties » exposées à Versailles.

Die erste Stallung hat zwölf Stände mit den Reitpferden des kaiserlichen Oberstallmeisters und der Adjutanten. Die Race der Pferde ist durchgängig englisch, die Taille über Mittelgröße, die Proportionen hübsch, alle Muskelpartien ausgeprägt, wie es die gute Condition bei richtigem Körperbau mit sich bringt. Die innere Einrichtung der Stallungen ist luxuriös und geschmackvoll. Hoch, licht und luftig, zwischen den Pfeilern leicht überwölbt, die Stände geräumig und aus dunklem, polirtem Holze hergestellt — das alles zusammen macht den Eindruck des größten Comforts. Die Tage, an welchen man die Stallungen besuchen darf, sind bestimmt (ich denke, es sind zwei in der Woche), und an diesen Tagen wird auch den Pferden besonders sorgfältige Toilette gemacht. Decken, Gurten, Halftern waren von ziemlich tadelloser Nettigkeit; besonders machen die hell polirten Stahlketten, welche an den Standsäulen befestigt sind, um daran die gesattelten und zum Vorführen bereit stehenden Pferde anzubinden, den angenehmen Eindruck der Eleganz. Das Beschläge der Pferde schien mir nicht so sorgfältig in Ordnung ge-

Die nächste Stallung, mit der vorigen nicht in Verbindung, enthält die Leibpferde des Kaisers. Hier stehen die Pferde — sechzehn an der Zahl — in elegant eingerichteten „loose boxes," deren Wände dunkelbraun polirt sind; marmorne Futtermuscheln und blank gescheuerte eiserne Heukörbe zieren dieselben, wie die Stände des zuerst beschriebenen Stalles. Die Pferde, welche sich sonst in der Box frei bewegen, sind an Empfangstagen den Besuchern zu Ehren angehängt, damit man sie besser besehen könne; wenn man begünstigt ist, darf man wohl auch in die Box zu dem einen oder dem andern Pferd herantreten und es näher prüfen. Außer wenigen Orientalen, welche der Kaiser zum Geschenk erhielt, sind hier nur englische Pferde, deren Gliederbau der Pferdekenntniß des Generals Fleury alle Ehre macht. Es thut dem Auge wohl, hier wieder einmal diese kräftigen Verhältnisse zu sehen, während man sonst oft und viel spindelbeinige und langhalsige Schiebeböcke als englisches Vollblut aufführen sieht. Die Dunkelfuchsen sind stark vertreten; zwei darunter — Buckingham und Hamilton — sind die chevaux favoris und de confiance des Kaisers. Er reitet sie gewöhnlich bei den Manövern und Revüen. Den letzteren hat er auch bei Solferino geritten. Der Kaiser, der ein vorzüglicher Reiter ist, liebt kräftige und feurige Pferde; er reitet aber nicht nur kühn und sicher, sondern auch mit Verständniß und leichtem Anstand, d. h. also, er reitet nicht französisch, sondern nach der deutschen Schule.

Vom kaiserlichen Leibstall kommt man endlich in den eigentlichen Hofstall, eine herrliche Perspective von Ständen für 120 Pferde in zwei Reihen. Da stehen die kaiserlichen Daumontzüge, durchgängig Braunen, die kräftigen Deichselpferde, die schlankern und leichtern Voraus- und Piqueurpferde. Es sind einige sehr elegante englische Züge darunter, der Zug zu sieben Pferden; doch meistens sind es norddeutsche Pferde, Hannoveraner und Mecklenburger, von viel Fundament. Für den Dienst des kaiserlichen Prinzen sind die kräftigsten und verlässigsten ausgewählt; denn der Prinz fährt mit seinen Frauen in großen bequemen und schweren Wagen. Er fährt auch nie ohne Escorte; ein Flügel von Guiden oder einem andern Cavallerieregiment der Garde, welches eben den Dienst hat, sprengt dem Wagen voraus, eine Abtheilung folgt demselben. Das alles fliegt im raschesten Tempo durch die Straßen, während der kleine Prinz den Soldaten, die ihn salutiren, den Gruß militärisch erwiedert und den Frauen, die sich vor ihm verneigen, Kußhändchen zuwirft.

Nächst den Stallungen sind die Sattel- und Geschirrkammern von großem Interesse. Die Beschirrungen für die Gallagespanne und die Sättel der grande tenue sind kostbar, doch verschwindet ihre Pracht neben dem wahrhaft orientalischen Luxus, womit jene Pferderüstungen ausgestattet sind, welche dem Kaiser vom Sultan, vom persischen Schah und vom Vicekönig von Egypten verehrt worden sind. Die Geschirre, Sättel und Zäumungen für den gewöhnlichen Gebrauch sind vom besten Material und elegantem Schnitt und durchgängig französisches Erzeugniß. Eine geräumige Remise faßt eine beträchtliche Anzahl von Wagen für die tägliche Verwendung; die Ausstattung der kaiserlichen Wagen ist von solider Eleganz, einfach und doch kostbar und geschmackvoll. Die Wagen für die großen Auffahrten der Gesandten, die Krönungs-, die Hochzeitswagen, so wie die, welche bei der feierlichen Taufe des

Auszüge des Berichts eines deutschen Pferdekenners nach dem Besuch der kaiserlichen Stallungen im Louvre von 1860 aus dem „Morgenblatt für gebildete Leser" (Band 43, 1860, 1022ff.). Die Beschreibung geht am Schluss über in die in Versailles ausgestellten „Wagen für die grossen Auffahrten".

https://www.andresfurger.ch



La même salle en haut et en bas – aujourd’hui salle d’exposition du musée du Louvre

Derselbe Raum wie unten im heutigen Zustand als Ausstellungssaal des Louvre-Museums.



1860 : « Intérieur des nouvelle écuries impériales au Louvre » pour 82 chevaux d’attelage.

1860: Das Innere der grössten Stallhalle im Louvre für 82 Fahrpferde.

Comparaisons avec les écuries à Paris

Le 21 avril 1855, « The illustrated London News » débuta son article sur les nouvelles écuries parisiennes avec la phrase suivante (p. 206) :

« The stud of the Emperor, which is probably now the finest of that of any Sovereign in Europe. »

Donc, l'écurie impériale qui est désormais probablement la plus raffinée de toutes celles des monarques d'Europe.

Nous l'avons déjà dit, les écuries parisiennes abritaient environ 300 chevaux, 300 voitures et un effectif constant de quelque 300 personnes.

Elles avaient assurément des similitudes avec d'autres écuries de l'époque, notamment celles de Londres et de Vienne. Selon l'aimable contribution de Mario Döberl du Kunsthistorisches Museum Wien, l'écurie autrichienne était en 1860 légèrement plus grande quant au nombre d'employés, de voitures et de chevaux. Les analogies au niveau des chevaux interpellent : l'écurie de selle y était plus petite que l'écurie des attelages, et celle-ci était scindée en deux avec l'écurie des attelages menés par un cocher et l'écurie des services en poste. Cette dernière abritait des chevaux plus légers, attelés à six ou à quatre et principalement guidés par deux postillons en selle. Pour ce, on recourait souvent à des croisements entre Kladruber, assez grands, et Lipizzans, plus petits (et plus rapides). Depuis le début du XIX^{e}, l'écurie des attelages comptaient plusieurs chevaux anglais. Après avoir été amenés des haras à l'âge de quatre ans, les chevaux à Vienne restaient en service six à huit ans en moyenne, ce qui explique les achats fréquents dans les écuries de l'époque.

À Londres, les Royal Mews abritaient, elles, nettement moins de bêtes qu'à Paris et à Vienne. Colin Henderson, ancien Head Coachman de la reine Élisabeth II, a aimablement attesté qu'à l'époque victorienne, l'écurie abritait 64 chevaux, dont 36 chevaux blancs et 18 « riding hacks ». Mais il y avait près de 120 places en différents lieux (aussi en dehors de Londres). Le nombre de voitures s'élevait à 150 environ – surtout des sportives à Windsor. Le staff ordinaire de l'écurie était composé de quelque 126 employés, auxquels s'ajoutaient diverses autres personnes dites « helpers », comme des cochers ou des postillons.

Vergleiche zum Marstall in Paris

„The illustrated London News" leitete ihren Artikel vom 21. April 1855 zum neuen Marstall in Paris mit folgendem Satz ein (S. 206):

„The stud of the Emperor, which is probably now the finest of that of any Sovereign in Europe."

Also: Der Marstall (in Paris) ist jetzt wohl der best ausgestattete aller Monarchen in Europa.

Wie oben referiert, umfassten die Pariser Marstall-Anlagen an verschiedenen Standorten rund 300 Pferde, etwa 300 Wagen und einen permanenten Personalbestand von etwa 300 Personen

Beim Marstall in Paris gibt es durchaus Ähnlichkeiten zu anderen zeitgenössischen Marställen, vor allem zu denen in London und in Wien. Letzterer war nach freundlicher Auskunft von Mario Döberl vom Kunsthistorischen Museum Wien vom Personal-, Fahrzeug- und Pferdebestand um 1860 leicht grösser. Besonders interessant sind Ähnlichkeiten im Bereich des Pferdebestandes. Der Reitstall war dort auch durchaus kleiner als der Fahrstall, wobei letzterer auch in die zwei Abteilungen Kutschenstall (vom Kutschbock aus gefahrene Pferde) und Postzugstall unterteilt war. In letzterem standen leichtere Pferde, die vor allem in Sechser- und Viererzügen von je zwei Postillionen beritten gelenkt wurden. Dafür dienten unter anderem Kreuzungsprodukte zwischen den grösseren Kladrubern und den kleineren (und schnelleren) Lipizzanern. Im Kutschenstall standen seit Beginn des 19. Jahrhunderts einige englische Pferde. Für Wien ist bekannt, wie lange die Pferde in Dienst standen, nachdem sie meist vierjährig von den Gestüten übernommen wurden: im Schnitt nur zwischen sechs bis acht Jahre. Das erklärt die häufigen Zukäufe in damaligen Marställen.

Der Bestand der Royal Mews in London war hingegen deutlich kleiner als in Paris und Wien. Er umfasste nach freundlicher Auskunft von Colin Henderson, ehemaliger Head Coachman der Queen Elizabeth II., in viktorianischer Zeit um 64 Pferde, darunter 36 Schimmel und 18 „riding hacks". Insgesamt gab es aber um die 120 Ställe auf verschiedene Standorte (auch ausserhalb Londons) verteilt. Die Anzahl der Wagen betrug etwa 150, wobei in Windsor die eher sportlichen Fahrzeuge standen. Zum ordentlichen Staff des Marstalls gehörten um die 126 Personen; dazu kam eine grössere Zahl von zugezogenen Dritten, genannt „helpers", wie Kutscher und Postillione.



« Le nouveau Louvre – Vue prise du Palais des Tuilerie » 1861. Vue sur le nouveau Louvre en 1861 avec le nouveau corps de bâtiment de l'écurie autour de la cour Caulaincourt/Lefuel. La vue depuis le palais des Tuileries montre au premier plan un espace intérieur fermé par une grille avec l'Arc du Carrousel et au centre l'espace ouvert au public de la grande cour intérieure entre les Tuileries et le Louvre (place du Carrousel et Cour Napoléon).

Blick auf den neuen Louvre im Jahre 1861 mit dem Stallkomplex um den Cour Caulaincourt/Lefuel rechts. Der Blick vom Tuilerienpalast aus zeigt im Vordergrund den von einem Gitter abgetrennten inneren Bereich mit dem Triumphbogen und im Mittelgrund den öffentlich zugänglichen Bereich des grossen Innenhofs zwischen Tuilerien und Louvre (place du Carrousel und Cour Napoléon).



Extrait de la lithographie à gauche : départ d'un équipage impérial. Le piqueur est en selle devant, suivi d'un attelage à la daumont et accompagné d'une escorte et d'autres cavaliers. L'empereur et son épouse ont probablement pris place dans la calèche. Derrière la grille de la cour, des passants suivent le spectacle.

Ausschnitt aus der Lithographie links: Wegfahrt einer kaiserlichen Equipage. Voraus reitet der Pikeur, gefolgt von einem Daumont-Zug und begleitet von einer Eskorte und anderen Reitern. In der Kalesche dürfte der Kaiser mit seiner Gattin Platz genommen haben. Hinter dem Hofgitter verfolgen Zuschauer das Schauspiel.

À propos des chevaux de selle du Louvre

Dès 1855, le cheptel de chevaux de l'écurie impériale était considéré comme le meilleur d'Europe. Le mérite en revient aussi à Émile-Félix Fleury, Henri Thuillier et Alexander Gamble. Le 21 avril 1855, « The illustrated London News » publia sous le titre « The Emperors stud » un article portant surtout sur ces nobles chevaux :

« The stud of the Emperor, which is probably now the finest of that of any Sovereign in Europe, is at all times an object of great interest to persons visiting Paris who are connoisseurs in such matters. The fame of his Majesty's horses brought the Duke of Wellington, the Master of the Horse to the Queen, at an early hour on Tuesday morning to the stables set apart for the portion of the stud which the Emperor has brought over with him. His Grace, accompanied by M. Gamble, the premier piqueur to the Emperor examined the whole of the animals with much interest, and expressed himself highly delighted with them. In fact, no person visiting the stables could fail to be struck with the beauty, symmetry, and strength which some of these horses possess. Of the sixteen chargers and riding-horses which have been brought over, every one is English, and they have nearly all been purchased in England. His Majesty's favourite charger, Philips, is a remarkably fine animal ; in his slower paces there is a richness of movement which is rarely to be met with, and his gallop is worthy of an Emperor. Sir Walter Scottis a splendid brown horse, principally used by the Emperor for his private riding, and as a "hack" is exceedingly fine in any and all of the three paces. Conyngham, a fine handsome chestnut, was recently purchased by the Emperor from the Marquis Conyngham. He is now in training for the Emperor's use either as a "hack" or as a charger. Ajax, a splendid, noble-looking hunter, is a rich dark chestnut in colour, and is almost constantly ridden by the Emperor at Fontainebleau and Compiègne. He is also an exceedingly valuable horse, a very large sum having been paid for his purchase. Adonis was recently purchased from Mr. Mason, of London, for a very arge stake. »

En résumé : l'écurie impériale à Paris est dès lors sûrement la plus belle d'Europe. Guidé par Alexander Gamble, le « Master of the Horse of the Queen » la visite en 1855. 16 chevaux de cavalerie et de selle de l'empereur sont d'origine anglaise. Son cheval préféré « Philips », qu'il monte pour ses sorties privées, est un cheval splendide dont les mouvements s'enchaînent avec élégance aux trois allures. Nouveau dans le cheptel, le cheval anglais « Conyngham » est en plein dressage comme cheval de cavalerie et de selle. À Fontainebleau et à Compiègne, l'empereur monte surtout son cheval de chasse « Ajax », une bête aussi chère qu'« Adonis » qui avait été acheté à Londres.

Pour ses sorties, l'empereur possédait plusieurs superbes pur-sang. Apparemment, son cheval « Héros/Héro » n'était pas encore là.

Zu den Reitpferden im Louvre

Schon 1855 galt der Marstall von Napoléon III. vom Pferdebestand her als wohl der beste in Europa. Das war auch das Verdienst von Emil-Félix Fleury, Henri Thuillier und Alexander Gamble (siehe unten). „The illustrated London News" schrieb am 21. April 1855 unter dem Titel „The Emperors stud" vor allem über die dort stehenden, edlen Pferde:

„The stud of the Emperor, which is probably now the finest of that of any Sovereign in Europe, is at all times an object of great interest to persons visiting Paris who are connoisseurs in such matters. The fame of his Majesty's horses brought the Duke of Wellington, the Master of the Horse to the Queen, at an early hour on Tuesday morning to the stables set apart for the portion of the stud which the Emperor has brought over with him. His Grace, accompanied by M. Gamble, the premier piqueur to the Emperor examined the whole of the animals with much interest, and expressed himself highly delighted with them. In fact, no person visiting the stables could fail to be struck with the beauty, symmetry, and strength which some of these horses possess. Of the sixteen chargers and riding-horses which have been brought over, every one is English, and they have nearly all been purchased in England. His Majesty's favourite charger, Philips, is a remarkably fine animal ; in his slower paces there is a richness of movement which is rarely to be met with, and his gallop is worthy of an Emperor. Sir Walter Scottis a splendid brown horse, principally used by the Emperor for his private riding, and as a "hack" is exceedingly fine in any and all of the three paces. Conyngham, a fine handsome chestnut, was recently purchased by the Emperor from the Marquis Conyngham. He is now in training for the Emperor's use either as a "hack" or as a charger. Ajax, a splendid, noble-looking hunter, is a rich dark chestnut in colour, and is almost constantly ridden by the Emperor at Fontainebleau and Compiègne. He is also an exceedingly valuable horse, a very large sum having been paid for his purchase. Adonis was recently purchased from Mr. Mason, of London, for a very large stake."

Zusammenfassung des englischen Berichts von 1855:

Der kaiserliche Stall in Paris ist jetzt wohl der schönste Marstall Europas. Der englische „Master of the Horse of the Queen" besuchte ihn 1855, geführt von Alexander Gamble. 16 Kavallerie- und Reitpferde des Kaisers stammen aus England. Das Lieblingspferd „Philips" des Kaisers, das er für seine privaten Ausritte verwendet, ist ein wunderbares Pferd mit schönen Bewegungen in allen drei Gangarten. Neu ist das englische Pferd Conyngham, das jetzt als Kavallerie- und Reitpferd ausgebildet wird. Der Kaiser reitet in Fontainebleau und in Compiègne vor allem das Jagdpferd Ajax. Er war teuer, wie auch das in London gekaufte Pferd Adonis.

Der Kaiser besass verschiedene hochkarätige Vollblüter zum Reiten. Offenbar war damals das Pferd Héros/Héro noch nicht angeschafft.



Napoléon III en selle avec son état-major en 1864. Petit tableau de Jean-Louis-Ernest Meissonier (1815-1891), qui était aussi présent lors de la campagne militaire du 1870 en sa qualité de peintre.

Napoléon III. zu Pferd mit seinem Generalstab im Jahre 1864. Kleines Gemälde von Jean-Louis-Ernest Meissonier (1815-1891), der 1870 auf dem Feldzug als Maler dabei war.



Il existe plusieurs versions de Napoléon III posant en chef d'armée sur un alezan.
À gauche : tableau de 1856 d'Edouard Boutibonne (1808-1873), probablement avec la jument Lisa.
À droite : tableau de 1853 d'après Alfred Dedreux (1810-1860).

Von Napoléon III. gibt es verschiedenen Versionen in Feldherren-Pose auf einem Fuchs.
Links: Gemälde des Jahres 1856 von Edouard Boutibonne (1808-1873), wohl mit der Stute Lisa.
Rechts: Gemälde des Jahres 1853 nach Alfred Dedreux (1810-1860).

Parmi les chevaux de selle se trouvaient aussi des chevaux arabes, une race que l'empereur affectionnait depuis sa jeunesse. L'écuyer impérial de Bourgoing partit même en 1855 en Syrie et en Turquie pour les y acheter. Ce pour quoi il fut rémunéré selon les livres des dépenses de la Maison de l'Empereur (AN O/5/809). Les écuries abritaient aussi plusieurs nobles chevaux offerts à l'empereur, dont les chevaux arabes amenés par Abd-el-Kader en 1862. Le souverain d'Oman offrit également des chevaux arabes à l'empereur (p. 517 et p. 550 suiv.).

D'après Conegliana, l'écurie personnelle de l'empereur comptait 12 chevaux servant au dressage, à la chasse, de cheval militaire ou de promenade (1897, 216), tous installés dans les boxes cités plus haut. Ils « étaient de race anglaise, étaient de toute beauté comme forme et comme action, d'un excellent caractère et d'une sûreté absolue ; ils étaient plus généralement alezan, quelques-uns bai brun. » En principe, l'empereur montait avec une selle et des brides anglaises. Les noms de plusieurs des chevaux personnels montés par l'empereur « pendant la campagne de 1870 » sont connus, à savoir Nobob, Boléro, Sultan et, enfin, Héro.

Nous l'avons dit, l'écurie était dirigée par le premier piqueur anglais Alexander Gamble, décrit ici par Boulenger (1932, 215 suiv.) :

« Gamble, un Anglais qui avait été au service de Louis-Napoléon en Angleterre, était le premier piqueur du service des chevaux de selle ; c'est lui qui dressait ceux de l'Empereur et qui, à ses obsèques, mena en main sa monture derrière le corbillard. Napoléon III était fort bien à cheval, comme ceux qui ont les jambes courtes. ... Il en avait pour son usage personnel une dizaine ; on les sellait pour la promenade d'une selle anglaise avec le frontail de soie rouge ; quand il était en uniforme, la selle était de velours rouge et plus ou moins ornée selon les circonstances. »

Depuis 1867, le baron Faverot de Kerbrech montait lui-même chaque jour les chevaux de l'empereur. Le baron, qui résidait au Louvre, s'en occupait même quand la cour était à Saint-Cloud et que les chevaux s'y trouvaient aussi. À cette fin, il faisait quotidiennement la navette en « brougham attelé en poste » (1903, 14). Le 1er août 1870, au début de la guerre contre la Prusse, l'empereur demanda à Faverot de Kerbrech (1903, 23) quels chevaux prendre pour la campagne. « Je déclarai que Héro et Marignan étaient très sûrs et très sages au feu et j'ajoutai que le comte Davillier, Premier Ecuyer, avait fait mettre au rang de Sa Majesté un cheval de l'Impératrice, appelé Phœbus, dont il pouvait également répondre. Tous trois alezans, robe que Napoléon III affectionnait particulièrement. »

Nous rencontrerons encore plusieurs fois Héro ou Héros ainsi que Phœbus, sur le champ de bataille de Sedan et en Suisse (p. 408 suiv.).

In der Abteilung für Reitpferde standen auch manche arabische Pferde, die der Kaiser, wie erwähnt, seit der Jugendzeit sehr schätzte. Zu deren Beschaffung unternahm der kaiserliche Stallmeister de Bourgoing im Jahre 1855 extra eine Reise nach Syrien und in die Türkei. Diese wurde ihm nach Ausweis der Ausgabenbücher des Maison de l'Empereur vergütet (AN O/5/809). In den kaiserlichen Stallungen standen auch einige als Gastgeschenke erhaltene edle Pferde. Dazu gehörten auch Araber, die Abd-el-Kader 1862 mitgebracht hatte. Auch vom Herrscher von Oman erhielt der Kaiser Araber-Pferde geschenkt (Dokument S. 517 und Bilder S. 550f.).

Nach Conegliano umfasste der persönliche Reitstall des Kaisers 12 Pferde, die zur Dressur, zur Jagd, als Militärpferde oder zum Ausreiten dienten (1897, 216). Sie standen in den oben genannten Boxen. Die persönlichen Pferde des Kaisers kamen nach demselben Autor aus England und waren ebenso schön vom Aussehen wie von der Aktion her, mit gutem, sicherem Charakter und meistens Füchse, einige dunkelbraun. Üblicherweise ritt der Kaiser im englischen Sattel mit englischem Zaumzeug. Einige persönliche Pferde des Kaisers sind namentlich überliefert, die er am Schluss im Jahre 1870 ritt, nämlich Nobob, Boléro, Sultan und schliesslich Héro.

Der Reitstall unterstand, wie schon erwähnt, dem Engländer Alexander Gamble als Erstem Pikeur. Dazu Boulenger (Zusammenfassung, Wortlaut links):

Der Engländer Gamble, der schon in England im Dienst Louis Napoléons gestanden hatte, war der Erste Pikeur und verantwortlich für dessen Reitpferde, die er auch ausbildete. Napoléon III. sass recht gut im Sattel, wie viele mit kurzen Beinen. ... Für Ausritte wurden sie nach englischer Art gesattelt, für Auftritte in Uniform mit einem mit Samt überzogenen Sattel, je nach Anlass mehr oder minder verziert.

Die mittlere Passage dieses Zitats über die Reit- und Fahrweise des Kaisers wurde schon S. 26 besprochen. – Seit 1867 ritt Baron Faverot de Kerbrech täglich die persönlichen Pferde des Kaisers. Auch wenn sich der Hof in Saint-Cloud aufhielt und die Leibpferde dort eingestallt waren, kümmerte sich der im Louvre wohnende Baron um die Pferde. Zu diesem Zweck wurde er täglich von einem „brougham attelé en poste“ hin- und hergefahren, also in einem Coupé mit Postanspannung (Faverot 1903, 14). Am 1. August 1870, zu Beginn des Krieges gegen Preussen, fragte der Kaiser Baron Faverot de Kerbrech, welche Pferde er ihm für den Feldzug empfehle. Er empfahl ihm Héro (Heros) und Marignan, weil sie sicher und schussfest seien sowie Phoebus, eigentlich ein Pferd der Kaiserin. Alle drei waren Füchse, wie sie der Kaiser besonders schätzte (Kerbech 1903, 23).

Héro oder Héros und Phoebus oder Phébus werden wir in diesem Band noch mehrfach begegnen, auf dem Schlachtfeld von Sedan wie in der Schweiz (dazu S. 408ff.).

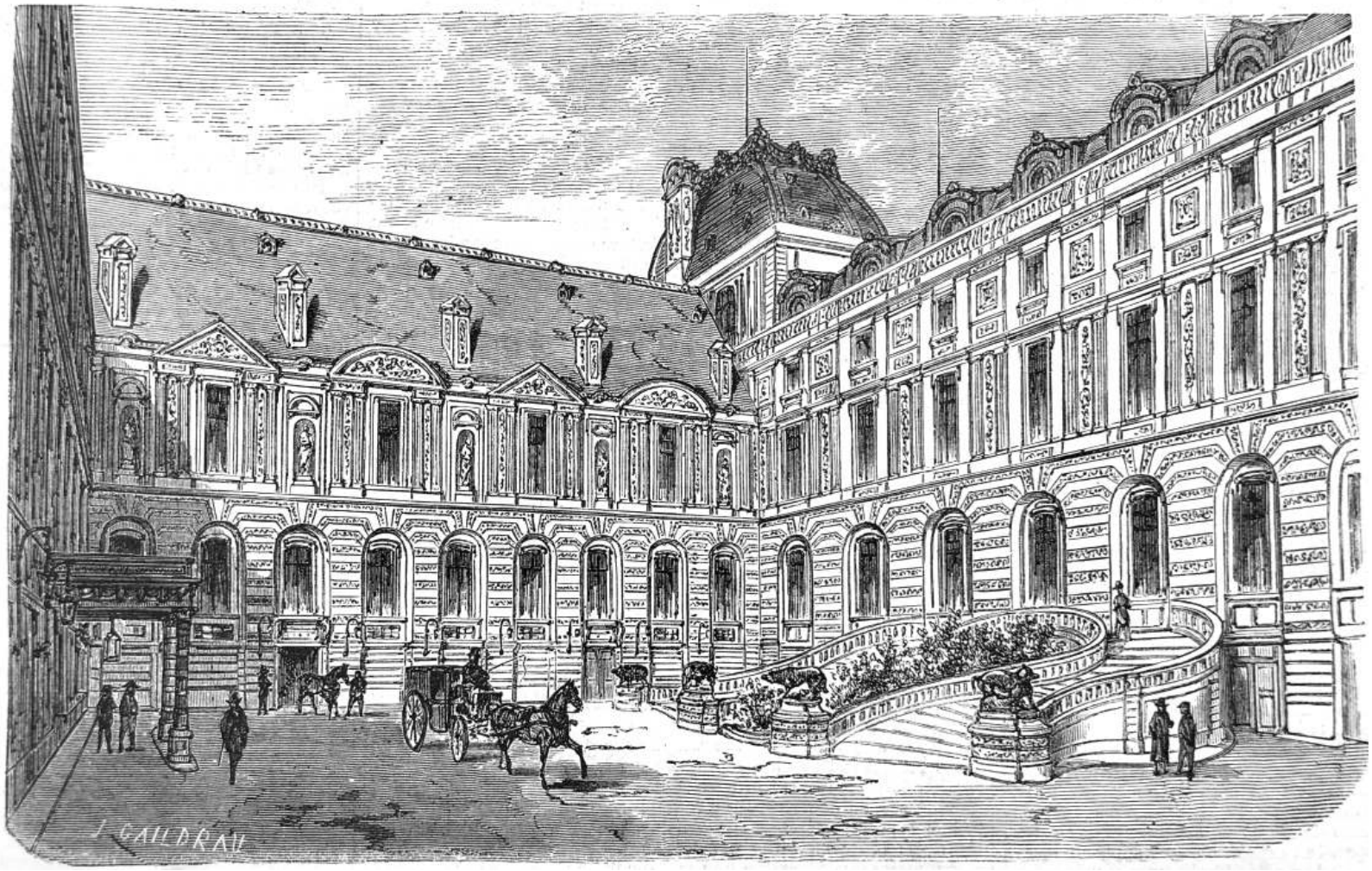
Bal costumé dans la cour des chevaux du Louvre

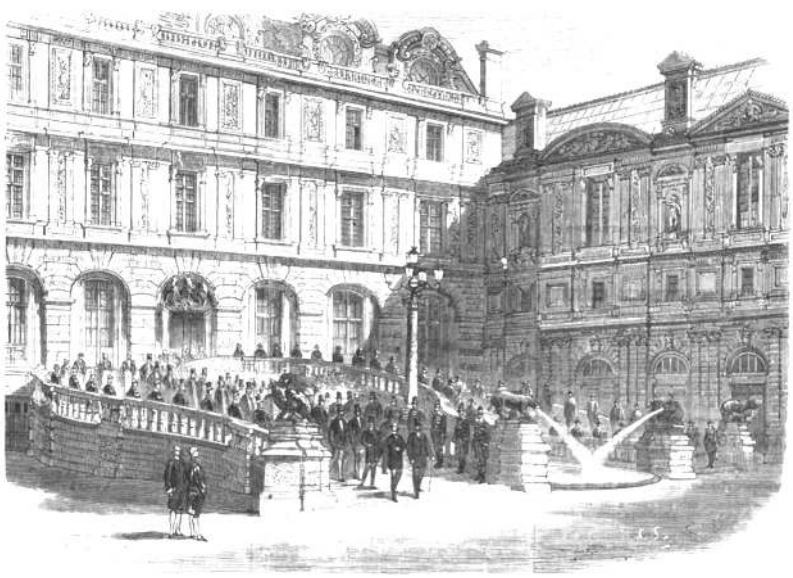
Tous les ans, Émile-Félix Fleury organisait en tant que grand écuyer un bal costumé au Louvre, dans la cour Lefuel/Caulaincourt à la double rampe galbée. La description suivante est issue de la revue « Berliner Revue – Socialpolitische Wochenschrift » (20, 1860, 321).

Le bal du général Fleury de cette année mérite d'être plus particulièrement évoqué et décrit. De fait, les préparatifs effectués avec autant de travail que de goût lui ont conféré une magie grandement féérique. Grand écuyer de l'empereur, le général Fleury réside au Louvre. Il habite un palais dans le palais. Il avait déjà donné à ses somptueux appartements un faste éblouissant. La cour des écuries était illuminée de ballons rayonnant dans toutes les couleurs. L'escalier, qui mène au manège situé sous la Salle des États, bénéficiait d'un faste tout aussi éclatant. En haut de celui-ci dansait dans les airs un polichinelle servant de lustre ; au pied de l'escalier, deux piqueurs, montés sur des chevaux en papier grandeur nature, faisaient entendre une fanfare retentissante à l'arrivée de chaque hôte. Tout au long de la colonnade, une douzaine de postillons de Loujumeau, merveilleusement poudrés et galonnés, formaient une haie d'honneur. Les autres valets, vêtus de taffetas mauve et l'épée de côté, se tenaient le long de l'escalier. Deux hallebardiers au maintien superbe faisaient vibrer bruyamment le plancher avec la précision d'un mécanisme à ressort dès qu'un hôte passait. À l'instar des domestiques, les musiciens de l'orchestre étaient poudrés, l'épée de côté et vêtus de taffetas rose. Seul Strauss était habillé en blanc, car le général doit se distinguer des soldats.

Les premiers hôtes arrivèrent à 10 h. Le maître de maison portait un splendide uniforme rouge qui rehaussait encore sa haute silhouette et son allure fière. Madame Fleury, qui se tenait à ses côtés dans la première salle pour accueillir les invités, était vêtue d'un délicieux costume d'Arlequin. Son sabre en bois était joliment paré de papier doré. Sa sœur, Mademoiselle Calley Saint-Paul, apparut dans un nuage de parfum si poétique qu'elle sembla émerger d'un rêve, vêtue de pétales de rose. Quelle inspiration pour un madrigal ! Et sans épine !

À minuit, la fête battait son plein. Caché derrière le masque du très aimé clown de cirque Boswell et vêtu d'un galant costume coloré, le baron de Berdière, un aide de camp du général, nous réserva un intermède des plus piquants. Il chevauchait une fougueuse bête en papier. Entre le cheval et son cavalier se tramait une liaison des plus drôles. Le cheval porta son cavalier jusqu'au milieu de la salle où commença un cours d'équitation sous la direction du comte d'Aude, un célèbre cavalier dont l'habit gris et le tricorne rappelaient les premiers écuyers du siècle dernier. Le jeu dura juste ce qu'il faut pour divertir l'assistance sans fatiguer quiconque ; on rit, on applaudit et on rappela le cheval et son cavalier.







Cour Lefuel (Caulaincourt) du Louvre avec l'escalier des chevaux menant au manège impérial.
En haut : la rampe en fer à cheval fut achevée en 1857. Les appartements du grand écuyer Fleury donnaient aussi sur cette cour.
En bas : la délégation prussienne avec le roi de Prusse Guillaume I^{er} en 1867 sur la rampe ainsi que son état en 2017.

Hof Lefuel (Caulaincourt) des Louvre mit der zur kaiserlichen Manege führenden Pferdetreppe.
Oben: 1857 war die hufeisenförmige Rampe vollendet. Zum Hof hin lagen linksseitig auch die Räumlichkeiten des Oberststallmeisters Fleury.
Unten: Die preussische Delegation mit König Wilhelm I. von Preussen im Jahre 1867 auf der Rampe und Zustand derselben im Jahre 2017.

Der Ball beim Ober-Stallmeiſter.

Ein Pariſer Carnevalsfeſt.

Der diesjährige Ball des Generals Fleury verdient eine beſondere Erwähnung und Beſchreibung, denn die mit ebenſoviel Aufwand als Geſchmack dazu getroffenen Vorbereitungen gaben ihm einen wirklich feenhaften Zauber. Als Oberſtallmeiſter der Krone wohnt General Fleury im Louvre. Er bewohnt einen Pallaſt in einem Pallaſte. Er hatte ſeiner fürſtlichen Wohnung einen ſchon von fern blendenden Glanz verliehen. Der Marſtallhof war mit ſtrahlenden Ballons von allen Farben erleuchtet. Von gleichem Glanze ſtrahlte die Treppe, welche zu der unter dem Staatsſaal befindlichen Reitbahn führt. Oben tanzte ein ruhiger Polichinell, als Kronleuchter dienend, in den Lüften. Am Fuße der Treppe ließen zwei Piqueurs, auf Pappepferden von natürlicher Größe, bei der Ankunft eines jeden Gaſtes ſchmetternde Fanfaren ertönen. Unter dem Saulengang bildeten ein Dutzend Poſtillons von Lonjumeau, herrlich bepudert und bebändert, ein Spalier. Die übrige zahlreiche Dienerſchaft, in Kleidern von malvenfarbigem Taffet, den Degen an der Seite, war die Treppe hinauf aufgeſtellt. Zwei Hellebardiere von prächtiger Haltung ließen mit der Präziſion eines mit Federn verſehenen Spielwerkes die Dielen erdröhnen, ſo oft ein Gaſt vorüber ging. Das Orcheſter war, wie die Dienerſchaft, gepudert, den Degen an der Seite und in Roſataffet gekleidet. Nur Strauß war in weißem Gewand; denn der General muß ſich von den Soldaten unterſcheiden.

Um zehn Uhr kamen die erſten Gäſte an. Der Hausherr trug eine prächtige rothe Uniform, welche ſeine hohe, ſtolze Haltung noch mehr hob. Madame Fleury, die im erſten Saale an ſeiner Seite ſtand, um die Gäſte zu empfangen, hatte das köſtlichſte Harlekins-Coſtüm an. Ihr Holzſäbel war kokett mit Goldpapier aufgeputzt. Ihre Schweſter, Fräulein Calley Saint-Paul, erſchien ſo poetiſch duftig wie eine Traumgeſtalt, wie mit Roſenblättern bekleidet! Welch ein Stoff für Madrigale! Und keine Dornen, dem Sprichworte zum Trotz!

Um Mitternacht war das Feſt in vollem Gang. Ein pikantes Zwiſchenſpiel bereitete ein Adjutant des Generals, der Baron de Verdière, welcher unter der Maske Boswell's, des beliebten Clowns des Circus, und in ſeinem buntſcheckigen Coſtüm erſchien. Er ritt auf einem der feurigſten Vierfüßler von Pappe. Zwiſchen Roß und Reiter herrſchte der heiterſte Verkehr. Das Roß trug denn auch den Reiter glücklich in die Mitte des Saales, wo eine Reitſtunde unter der Leitung des Grafen d'Aure, eines berühmten Reiters, begann, deſſen grauer Rock und dreieckiger Hut an die Stallmeiſter des vorigen Jahrhunderts erinnerte. Das Spiel dauerte nicht länger als nöthig war, um alle Welt zu unterhalten und Niemand zu ermüden; man lachte und klatſchte viel und rief Roß und Reiter hervor.

Traduction en français voir p. 209.

Beschreibung des Kostümballs von Emil-Félix Fleury im Hof Lefuel (Caulaincourt) des Louvre im Jahre 1860, der bis in die Morgenstunden andauerte.

« Sous Charles X, ils trottaient ; sous Louis-Philippe, ils couraient ; sous l'Empire, ils steppaient ! »

Cette citation de Croqueville va à l'essentiel (1892, 57) : l'allure des chevaux en vogue évolua beaucoup au cours du XIX^{e} siècle. La cadence s'accéléra et l'allure, le « stepper », devint plus spectaculaire avec un trot au levé très haut des antérieurs – ce qui eut des conséquences sur le choix des chevaux… et des inconvénients. Seules quelques races d'élevage donnaient des chevaux au pas relevé (croisé avec du sang Hackney ou le Yorkshire Trotter anglais). Ces chevaux étaient chers, et le trot se faisait au détriment de leur endurance. Si bien que les écuries comptaient également, en plus des élégants chevaux utilisés surtout en ville, des chevaux de poste endurants pour les longues distances (p. 220). Émile-Félix Fleury et l'empereur accordaient toutefois une importance telle aux allures de spectacle qu'ils en acceptaient les inconvénients.

On l'a dit, le cheptel au Louvre était principalement constitué de 42 chevaux à daumont bai brun et 40 chevaux de ville. Ces derniers étaient surtout attelés aux berlines et autres voitures de ville à huit ressorts, généralement menées par un cocher. Pour ce qui est des attelages à huit, la première paire était attelée au timon, la seconde au palonnier et les quatre chevaux de devant avançaient « traits-sur-traits », leurs brides passant sur les traits des chevaux de derrière (p. 175). Le cocher menait les trois premières paires avec des traits, celle de devant était guidée par un postillon. Les quatre chevaux de devant de l'attelage à huit pouvaient aussi former un attelage à la daumont. Les « chevaux de ville » venaient d'Angleterre (Cleveland et Yorkshire) et du nord de l'Allemagne (Hanovrien et Mecklenbourgeois). S'y ajoutaient des chevaux russes plus légers (trotteurs Orlov) pour des voitures plus légères, des croisements de chevaux arabes avec de puissants trotteurs hollandais et des chevaux d'Amérique, dont des trotteurs rapides de New York. D'après Conegliano (1897, 206) les chevaux de l'empereur attelés aux broughams (coupés à ressorts à pincettes) étaient généralement d'origine russe, une paire avait été offerte par le tsar. Un autre attelage, apparemment d'Orlov, avait participé à de nombreux longs voyages et coûtaient entre 12 000 et 24 000 francs or par paire.

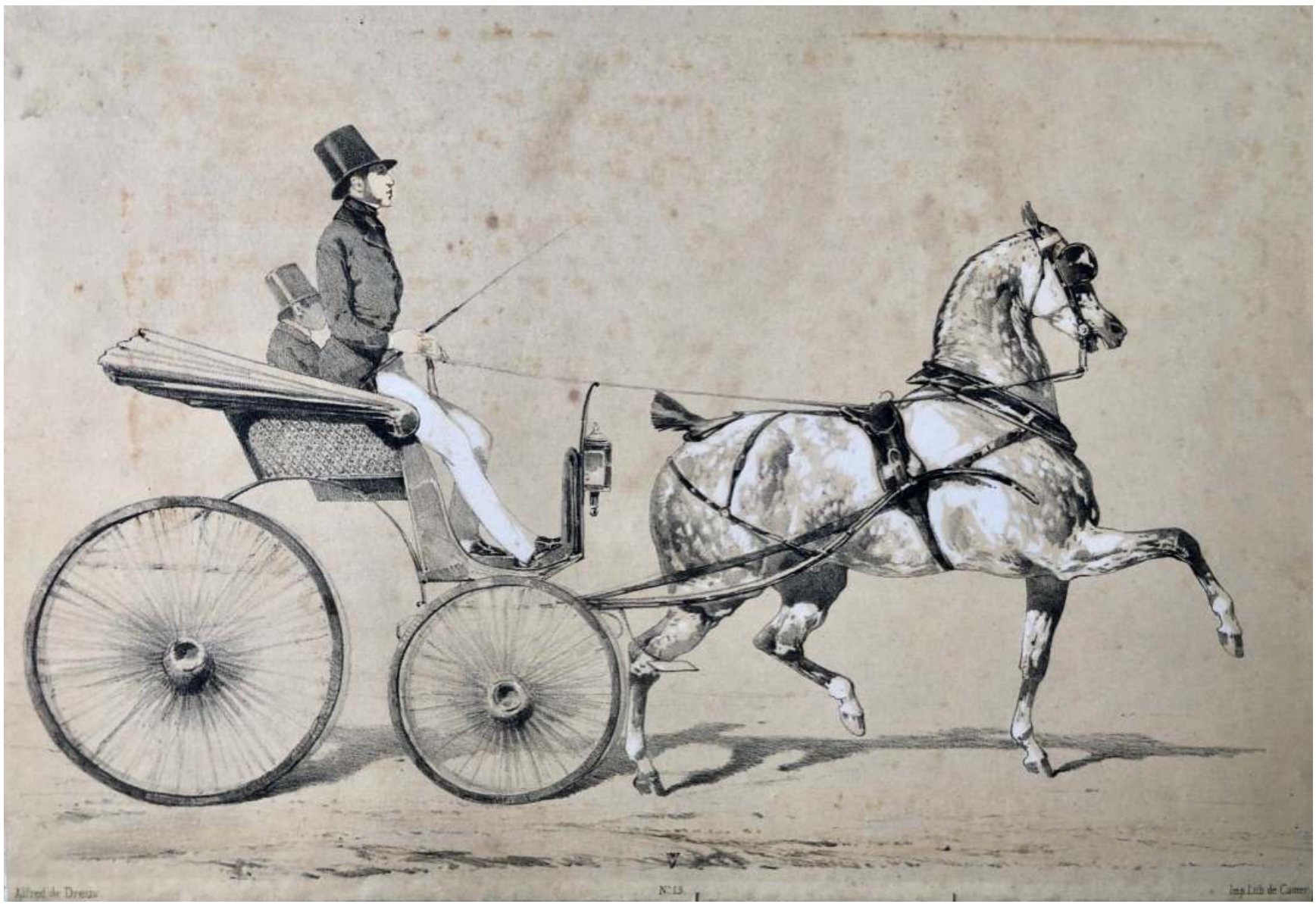
Les attelages de gala étaient composés de très grands chevaux de plus de 170 cm au garrot (Faverot 1903, 439). Ils tiraient uniquement au pas les lourdes voitures devant le public. Selon Conegliano, les chevaux des équipages de gala étaient toujours achetés par paire et coûtaient jusqu'à 20 000 fr. (1897, 194). L'attelage à huit faisait partie des voitures de gala et était sorti pour les souverains lors des occasions officielles. Leurs parents proches avaient droit, eux, à un attelage à six. Le cheval de devant à gauche était le « porteur » car il portait un postillon. Plusieurs piqueurs précédaient l'attelage de gala, qui était suivi de trois artisans de la cour (chef de carrosserie, de la sellerie et de la maréchalerie), tenus d'intervenir immédiatement en cas d'incident.

„Unter Charles X. trabten sie, unter Louis-Philippe rannten sie, und im Zweiten Kaiserreich steppten sie."

Dieses Zitat des Kenners Croqueville bringt es auf den Punkt (1892, 57): Die bevorzugte Gangart der Pferde machte im Verlauf des 19. Jahrhunderts eine bemerkenswerte Entwicklung durch. Das Tempo wurde schneller und der Gang gleichzeitig spektakulärer, nämlich mit hoher Knieaktion, dem so genannten Steppergang. Das hatte Konsequenzen für die Wahl der Pferde, aber auch Nachteile. Pferde mit hoher Knieaktion gab es nur bei bestimmten hochgezüchteten Rassen (mit eingekreuztem Hackney-Blut beziehungsweise Yorkshire Trotter aus England). Diese waren teuer, und das Steppen ging auf Kosten der Ausdauer der Pferde. Damit ist zu erklären, wieso – wie S. 220 erläutert – neben den eleganten Pferden im Marstall, die vor allem in der Stadt eingesetzt wurden, auch ausdauernde Postpferde für Fahrten auf längeren Distanzen nötig wurden. Die schaumässigen Gänge der Stadtpferde waren aber offenbar Emile-Félix Fleury und dem Kaiser so wichtig, dass man diesen Nachteil in Kauf nahm.

Der Fahrstall im Louvre bestand zur Hauptsache, wie in Zusammenhang mit den Stallungen schon erwähnt, aus 42 braunen Daumont-Pferden und 40 „chevaux de ville". Letztere setzte man wohl vor allem für die Berlinen und andere achtfach gefederte Stadtwagen ein. Sie wurden in der Regel vom Bock aus gefahren. Beim Achterzug lief das erste Paar an der Deichsel, das zweite zog an der Vorwaage und die vier vorderen Pferde liefen „traits-sur-traits". Dabei ging der Zug der Vorpferde auf die Zugstränge der hinteren Pferde, wie dies auf dem Bild S. 175 zu sehen ist. Der Kutscher lenkte die drei ersten Paare mit den Leinen, die Vorpferde wurden von einem Postillion (Spitzreiter) gelenkt. Die vier Vorpferde des Achterzugs konnten auch ein Daumont-Gespann bilden. Die „chevaux de ville" stammten aus England (Cleveland und Yorkshire) und Norddeutschland (Hannover und Mecklenburg). Dazu kamen leichtere Pferde für leichtere Wagen aus Russland (Orlow-Traber), Kreuzungen von Arabern mit niederländischen Harttrabern und Pferde aus Amerika, darunter schnelle Traber aus New York. Nach Conegliano (1897, 206) waren die vor Broughams (Coupé auf Druckfedern) gespannten Pferde des Kaisers meist russischer Herkunft, ein Paar war das Geschenk des Zaren. Ein anderes Gespann, offenbar Orlows, waren auf vielen langen Reisen dabei und kosteten zwischen 12‘000 und 24‘000 Goldfranken das Paar.

Die Gala-Züge bestanden aus grossen Pferden von über 1.70 m Stockmass (Faverot 1903, 439). Sie zogen die schweren Wagen vor Publikum ausschliesslich im Schritt. Nach Conegliano wurden die Pferde für Gala-Züge stets als Paar eingekauft und bis zu 20 000.- Goldfranken dafür bezahlt (1897, 194). Zum Gala-Wagen gehörte bei offiziellen Anlässen für regierende Häupter der Achterzug. Blutsverwandte von Regierenden hatten Anrecht auf den Sechserzug. Das linke Vorderpferd wurde „porteur" genannt, weil es einen Postillion (Spitzreiter) trug. Beim Galazug liefen mehrere Pikeure voraus, hinterher drei Handwerker des Hofs (chef de carrosserie, de la sellerie et de la maréchalerie), um bei Zwischenfällen sofort helfend eingreifen zu können.



Trotteur attelé à un phaéton léger vers 1850, mené par un jeune homme avec un valet enfant à ses côtés. Lithographie (n°13) d'après Alfred Dedreux (1810-1860).

Stepper vor einem leichten Phaeton um 1850, gefahren von einem jungen Herrn mit einem Diener im Kindesalter neben ihm. Lithographie (Nr. 13) nach Alfred Dedreux (1810-1860).






Des chevaux particulièrement nobles à l’allure élégante, souvent en provenance d’Angleterre ou du nord de l’Allemagne, étaient attelés aux belles voitures de ville et voitures plus légères de la maison de l’empereur. Les planches comparatives datent des années 1900.
En haut : Cleveland d’Angleterre et Hanovrien d’Allemagne.
En bas : Mecklenbourgeois d’Allemagne et Orlov de Russie.

Den noblen Stadtwagen und leichteren Wagen des Kaiserhauses wurden besonders edle Fahrpferde mit eleganten Gängen vorgespannt, die vor allem aus England und Norddeutschland stammten. Die Vergleichsbilder zeigen Darstellungen aus der Zeit um 1900.
Oben: Cleveland aus England und Hannoveraner aus Deutschland.
Unten: Mecklenburger aus Deutschland und Orlow aus Russland.



Constantin Guys voyait ainsi les attelages de l’époque de Napoléon III steppant avec légèreté.

So leichtfüssig steppend sah Constantin Guys die Gespanne der Zeit Napoléons III.



Deux voitures à la daumont différentes pour la visite de la reine Victoria en 1855 à Paris. Les postillons montaient des chevaux de daumont bai typiques.
En haut : calèche d'après une huile d'Eugène-Charles Guérard (1821-1866).
En bas : grand duc d'après une huile de Johny Audy (détail).

Zwei unterschiedliche Daumont-Wagen für den Besuch der Queen Victoria im Jahre 1855 in Paris. Die Postillione reiten typische, braune Daumont-Pferde.
Oben: Kalesche nach einem Ölbild von Eugène-Charles Guérard (1821-1866).
Unten: Grand Duc nach einem Ölgemälde von Johny Audy (Ausschnitt).



« Service de d’Aumont des écuries impériales ». Le piqueur habillé spécialement avance à cheval devant la voiture, alors que les deux garçons d’attelage suivent derrière, en selle également.

„Daumont-Zug der kaiserlichen Stallungen“. Vorne sitzt zu Pferd der entsprechend gekleidete Pikeur, hinter dem Wagen sind die beiden mitreitenden „garçons d’attelage“ zu sehen.



Président, Napoléon III affectionnait déjà les sorties en public dans un tel équipage. À l’époque, les portières des voitures et les harnais étaient ornés d’un simple N. Ici, deux valets ont pris place à l’arrière de la calèche. (Détail du tableau p. 33 en bas.)

Schon als Präsident war Napoléon III. gerne in ähnlicher Aufmachung wie oben ausgefahren. Damals waren die Türen der Wagen und die Geschirre mit einem schlichten „N“ verziert Bei dieser Kalesche fuhren die beiden Diener auf dem Wagen mit. (Ausschnitt des Gemäldes von S. 33 unten.)

Achat de chevaux coûteux

Les ordonnances de paiement du Service d'écurie témoignent des grandes dépenses effectuées pour l'achat de chevaux (AN O/5/811 et 812). Beaucoup furent acquis en 1856, ce qui semblerait avoir été en lien direct avec le cortège imminent du baptême du prince impérial. La comparaison des prix est intéressante. Les chevaux de selle anglais étaient les plus chers. L'ordonnance du haut indique l'achat de trois chevaux auprès de John Anderson pour plus de 30 000 francs or (soit la valeur d'une voiture de gala !). Le piqueur Alexander Gamble se rendit même à Londres pour les ramener à bon port à Paris. Ce ne fut pas le seul transport de ce genre. La même année, un certain Remington, « Palefrenier de M. de Burgh », donc de l'écuyer anglais honoraire, accompagna aussi trois chevaux de Londres à Paris, une expédition facturée pour la somme de 985,45 francs. Sur la Green Street Park Lane londonienne, John Anderson vendait non seulement des chevaux de selle, mais aussi d'attelage. Généralement moins chers, ces chevaux valaient autour de 3000 francs. Stephen Cox, un vendeur qui apparaît à plusieurs reprises dans les livres des comptes, était aussi probablement situé à Londres.

De nombreux jeunes chevaux d'attelage furent achetés à des marchands parisiens, notamment trois chevaux américains pour 24 060 fr. chez Moÿse aîné. Le marchand Isidor Moÿse, sur les Champs Élysées, est cité plusieurs fois – comme en 1856 pour l'achat de cinq chevaux d'attelage de 6-7 ans pour la somme de 17 250 francs. Crémieux, un autre négociant sur les Champs Élysées (au 86), vendit quatre chevaux d'attelage entre 5 et 7 ans, à raison de 3000 ou 3500 fr. chaque. En dépit du grand nombre d'achats, il n'y eut pas suffisamment de chevaux pour le grand cortège du baptême en 1856, si bien que le Service d'écurie dut recourir aux services d'un « Maître de Poste privé », surtout pour les trajets de Paris à Saint-Cloud (en bas à droite).

Les chevaux de poste étaient nettement moins chers que les chevaux de selle et les chevaux d'attelage de qualité (voir aux pages suivantes). Ainsi furent achetés en 1856 chez Pezzault pour la somme de 20 180 fr. « 19 chevaux de poste » avec « pour boire ». Un important vendeur de chevaux de poste était Blandin à Chinon en Indre-et-Loire. Cette année-là, il en vendit une douzaine à des prix variant entre 1000 et 1250 francs. À l'instar des autres chevaux de l'écurie, presque tous étaient bai.

Les chevaux d'attelage avaient généralement de 6 à 9 ans à leur arrivée dans le cheptel et étaient donc probablement déjà dressés. Et ils ne restaient en service que 6 à 8 ans (voir p. 203). Ce laps de temps plutôt court explique les nombreux achats – corroborés par la numérotation des chevaux de l'écurie, qui passe de loin le chiffre 500 en raison des nombreux départs précoces.

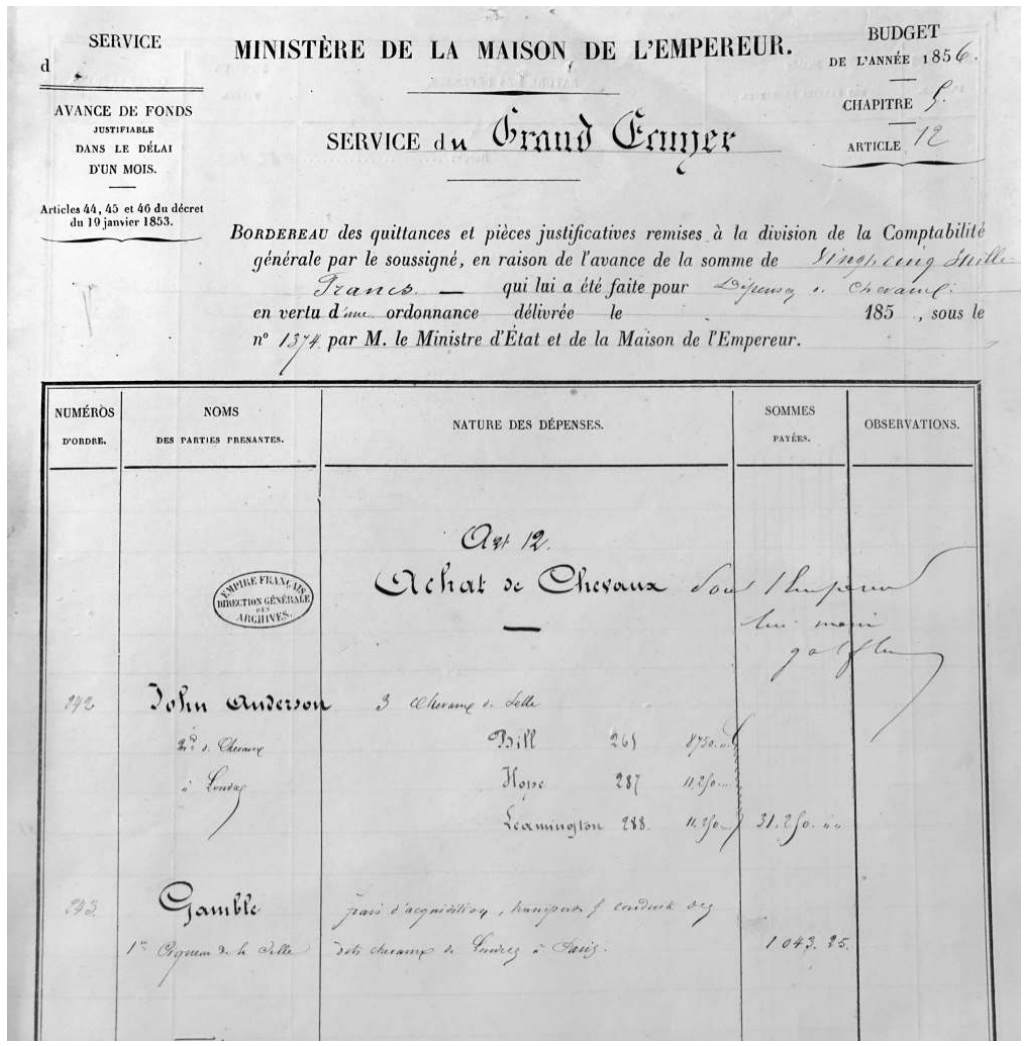
Teure Pferdekäufe

Die Zahlungsanweisungen des Stallamts belegen wiederholt teure Pferdekäufe (AN O/5/811 und 812). Besonders viele Pferde wurden im Jahre 1856 angeschafft, was mit dem bevorstehenden Taufzug für den kaiserlichen Prinzen zusammenhing. Interessant ist dabei der Preisvergleich. Am teuersten waren die englischen Reitpferde. Nach dem Beleg rechts oben wurden etwa bei John Anderson in London drei Pferde für über 30'000.- gekauft (dem Wert einer Gala-Berline entsprechend!). Zum Abholen dieser Jungpferde reiste der zuständige Pikeur Alexander Gamble nach London, um sie heil nach Paris zu bringen. Das war nicht der einzige solche Transport. Im gleichen Jahr begleitete ein Mann namens Remington, „Palefrenier de M. de Burgh", also ein Stallmann des englischen Ehren-Stallmeisters, ebenfalls drei Pferde von London nach Paris und verrechnete dabei die Kosten von 985.45. John Anderson an der Green Street Park Lane verkaufte nicht nur Reit-, sondern auch Wagenpferde. Diese waren oft günstiger als die Reitpferde, nämlich um die 3'000.-. Vermutlich war der wiederholt in den Rechnungsbüchern genannte Verkäufer Stephen Cox auch in London ansässig.

Viele junge Wagenpferde wurden bei Pariser Pferdehändlern eingekauft, so etwa bei Moÿse aîné drei amerikanische Pferde für 24'060.-. Wiederholt ist auch der Händler Isidor Moÿse an den Champs Elysées als Verkäufer genannt, etwa im Jahre 1856 für den Verkauf von fünf Wagenpferden, alle 6- oder 7jährig, für 17'250.-. Ein anderer Händler namens Crémieux, ebenfalls an den Champs Elysées (Nummer 86) domiziliert, verkaufte vier 5- bis 7jährige Wagenpferde für je 3'000.- und 3'500.-. Trotz aller Einkäufe reichten die eigenen Bestände für das Grossereignis des Taufzuges im Jahre 1856 nicht aus, so dass das Stallamt auch die Dienste eines privaten „Maître de Poste" in Anspruch nehmen musste, vor allem für Fahrten zwischen Paris und Saint-Cloud (Bild rechts unten).

Wesentlicher billiger als die Reit- und besseren Wagenpferde waren die Pferde für die Postzüge („chevaux de poste"), die auf den nächsten Seiten besprochen werden. So wurden im Jahre 1856 bei Pezzault „19 chevaux de poste" samt „pour boire" (Trinkgeld) für 20'180.- eingekauft. Ein wichtiger Verkäufer von solchen Postpferden war auch Blandin in Chinon (Indre-et-Loire). Er verkaufte im gleichen Jahr gleich ein Dutzend, auch zu Preisen zwischen 1'000.- und 1250.-. Diese waren wie die übrigen Pferde im Marstall fast durchweg braun.

Die eingekauften Wagenpferde waren bei der Übernahme in der Regel 6- bis 9jährig, demnach dürften sie bereits zugeritten und eingefahren gewesen sein. Wie S. 203 erwähnt, standen die Pferde dann wohl nur zwischen 6 und 8 Jahren im Dienst. Diese kurze Dauer erklärt die vielen Zukäufe. Das geht auch aus der Nummerierung der Pferde im Marstall hervor; sie geht wegen der vielen und frühen Abgänge weit über die Zahl 500 hinaus.



SERVICE
d

AVANCE DE FONDS
JUSTIFIABLE
DANS LE DÉLAI
D'UN MOIS.

Articles 44, 45 et 46 du décret du 10 janvier 1853.

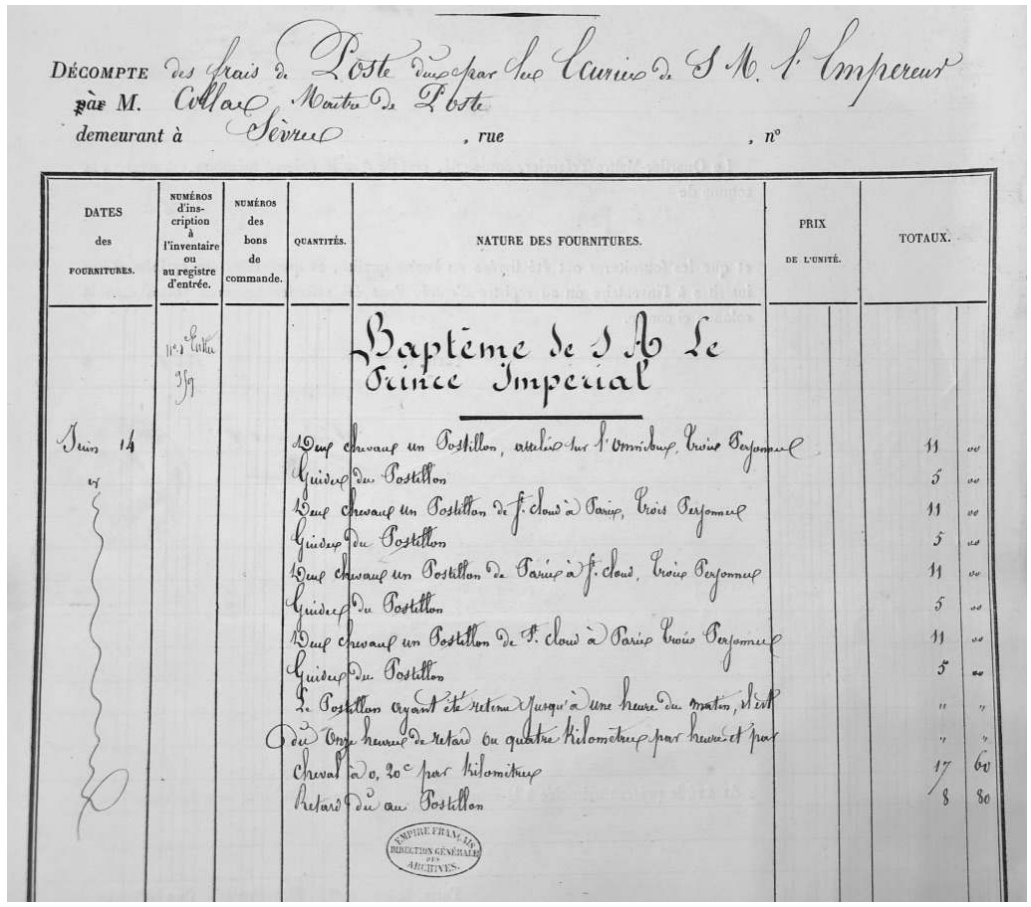
MINISTÈRE DE LA MAISON DE L'EMPEREUR.

SERVICE du Grand Ecuyer

BUDGET
DE L'ANNÉE 1856.
CHAPITRE 8.
ARTICLE 12

Bordereau des quittances et pièces justificatives remises à la division de la Comptabilité générale par le soussigné, en raison de l'avance de la somme de Vingt cinq Mille Francs — qui lui a été faite pour Dépenses à Chevaux en vertu d'une ordonnance délivrée le 185 , sous le n° 1374 par M. le Ministre d'État et de la Maison de l'Empereur.

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS DES PARTIES PRENANTES.	NATURE DES DÉPENSES.	SOMMES PAYÉES.	OBSERVATIONS.
		Art 12. Achat de Chevaux sous l'Empereur Au mois de Juin		
192	John Anderson 2e Ecuyer de Cirque à Londres	3 Chevaux à Lille Bill 265 8750.00 Roye 287 11350.00 Leamington 288 11350	31250.00	
193	Gamble 1er Ecuyer de la Salle	frais d'acquisition, transport & entretien des Chevaux de Cirque à Paris.	1043.75.	



DÉCOMPTE des frais de Poste dus par les Ecuries de S.M. l'Empereur
pour M. Collas Maître de Poste
demeurant à Sèvres , rue , n°

DATES des FOURNITURES.	NUMÉROS d'inscription à l'inventaire ou au registre d'entrée.	NUMÉROS des bons de commande.	QUANTITÉS.	NATURE DES FOURNITURES.	PRIX DE L'UNITÉ.	TOTAUX.
				Baptême de S.A.I. le Prince Impérial		
Juin 14			1	Deux chevaux un Postillon, attelés sur l'omnibus, trois Personnes		11 00
				Guides du Postillon		5 00
			1	Deux chevaux un Postillon de St. Cloud à Paris, trois Personnes		11 00
				Guides du Postillon		5 00
			1	Deux chevaux un Postillon de Paris à St. Cloud, trois Personnes		11 00
				Guides du Postillon		5 00
			1	Deux chevaux un Postillon de St. Cloud à Paris trois Personnes		11 00
				Guides du Postillon		5 00
				Le Postillon ayant été retenu jusqu'à une heure du matin, il lui		
				est dû une heure de retard ou quatre kilomètres par heure et par		
				Cheval à 0,20c par kilomètres		17 60
				Retard dû au Postillon		8 80

En haut : exemple de l'achat de trois chevaux en 1856 en Angleterre.
En bas : décompte de la location de chevaux et de postillons auprès d'un « Maître de poste » à l'occasion du baptême du prince en 1856.

Oben: Beispiel für den Kauf von drei Reitpferden im Jahre 1856 in England.
Unten: Abrechnung für die Miete von Pferden und Postillionen bei einem „Maître de poste“ anlässlich der Prinzen-Taufe im Jahre 1856.

La poste de l’empereur

L’écurie abritait à la fois des chevaux à daumont et des « postiers », des chevaux de poste plutôt trapus servant pour les longs trajets à la campagne. D’anciens modes d’attelage de l’époque antérieure aux chemins de fer furent réactivés et les anciennes livrées réintroduites. Boulenger (1932, 215 suiv.) :

« Les chevaux des attelages à la daumont étaient trop délicats pour le service de la poste … ; on acheta dans l’ouest 40, puis 70 chevaux très rustiques qui ne furent pas payés plus de 700 francs l’un. Quant aux voitures, on attelait celles des daumonts, mais en outre cinq chars-à-bancs à neuf places, deux à douze places, trois coupés, deux clarences, plusieurs omnibus pour les gens, des pourvoyeuses, des fourgons et six caravanes pour les bagages. Le personnel, sous les ordres du piqueur Loliot, comprenait une vingtaine de postillons. … beaucoup de juments faisaient leurs vingt kilomètres à l’heure sans galoper … »

La revue agronomique décrit la poste impériale (1868, tome 3, éd. 1-2, p. 657) :

« … Elle ne compte que des juments normandes, au nombre de 80 environ. Ces juments, achetées principalement sur le marché de Caen à l’âge de quatre ans, … coûtent en moyenne 1200 francs. … la ration qu’elles reçoivent n’est pas exagérée ; cette ration se compose seulement de 10 l d’avoine, 2 kg 500 gr. de foin et 7 kg 500 gr. de litière …. Les écuries de la poste de l’Empereur sont chargées de fournir les chevaux qui conduisent les équipages des chasses de Fontainebleau, Compiègne, Rambouillet, etc. Ces mêmes attelages font les voyages des Tuileries au château de Saint-Cloud ; cette distance, qui s’élève à 13 km, est souvent franchie en moins de 20 minutes. »

Le « Morgenblatt für gebildete Leser » (tome 43, 1860, 122 suiv.) ajoute que ce sont des chevaux de race française, élégante et puissante, des Limousins devant, des Normands en derrière. Solides, ils sont harnachés simplement et portent autour de l’encolure l’emblème de la poste française, la grelottière.

Les robustes chevaux d’étape rendaient aussi de bons services en temps de guerre. On acheta donc avant la campagne militaire de 1870 surtout des chevaux d’étape (ordonnance p. 530). Ils furent aussi attelés aux lourdes voitures de voyage de l’empereur comme on le voit en bas à droite. Ce coupé de construction solide est abordé p. 348 et suiv.

Die Postpferde im Marstall

Für den berittenen Dienst gab es im Marstall nicht nur Daumont-Pferde, sondern auch sogenannte Postiers, also Postpferde eher gedrungener Statur. Sie dienten vor allem für längere Fahrten auf dem Land. Dafür wurden, wie schon erwähnt, ältere Anspannungsarten aus der Zeit vor den Eisenbahnen reaktiviert und die alten Livreen wieder salonfähig gemacht. Boulenger erwähnte einiges zu den Postpferden (französischer Wortlaut links):

Weil die Daumont-Pferde zu anfällig für den Postdienst waren, wurden rustikalere Pferde angeschafft. Sie zogen die gleichen Wagen wie die Daumont-Pferde, aber es gab dafür auch fünf neunplätzige und zwei zwölfplätzige Char-à-bancs, drei Coupés, zwei Clarences, verschiedene Omnibusse, Verpflegungswagen, Fourgons und sechs Caravanes für Gepäckkisten. Dafür waren 20 Postillione eingestellt. Sie beherrschten das Fahren von vier Pferden sowohl vom Bock wie auch vom Sattel aus. Einige der Stuten konnten bis 20 km/h schnell traben, ohne in Galopp zu verfallen.

In einer agronomischen Fachzeitschrift werden die kaiserlichen Postpferde näher beschrieben (französischer Wortlaut links):

Der Poststall besteht aus etwa 80 Stuten aus der Normandie. Sie werden vor allem in Caen im Alter von vier Jahren eingekauft und kosten etwa 1’200.- das Stück. Sie fressen nicht allzu viel, die tägliche Ration besteht aus 10 Liter Hafer, 2,5 kg Heu und 7,5 kg „litière“. Die Pferde leisten vor allem Dienst in Fontainebleau, Compiègne, Rambouillet usw. Sie sind sehr schnell und legen die Strecke von 13 km zwischen Saint-Cloud und dem Stadtschloss nicht selten in unter 20 Minuten zurück.

Im oben schon zitierten Bericht des „Morgenblatts für gebildete Leser“ steht zu den Pferden der „kaiserlichen Leibpost“: (Band 43, 1860, 122ff.): „Das sind Pferde von den eleganten und kräftigen französischen Racen, Limousins für die Vorreiter, Normänner als Karossenpferde. Sie sind solid, aber einfach geschirrt und tragen um den Hals das Abzeichen der französischen Post, den Schellenkranz ...“

Die ausdauernden Postpferde leisteten auch in Kriegszeiten gute Dienste. Dementsprechend wurden vor dem Feldzug von 1870 vor allem neue Postpferde zugekauft (Rechnung S. 530). Sie kamen auch vor den schweren Reisewagen des Kaisers, wie einer rechts unten abgebildet ist, zum Einsatz. Dieses robust gebaute Coupé wird S. 348f. näher besprochen.



En acquérant des chevaux de poste, la maison impériale recourut aux races équines autochtones avérées ainsi qu'aux modes d'attelage et livrées traditionnels de l'ancienne poste aux chevaux française d'avant les chemins de fer. Lithographie autour de 1820 « Le départ pour les eaux – Poste française » de Féréol de Bonnemaison (vers 1770-1826).

Mit der Anschaffung von Postpferden griff das Kaiserhaus auf altbewährte einheimische Pferderassen zurück und damit auch auf die traditionellen Anspannungsarten und Livreen der alten französischen Pferdepost vor der Eisenbahnzeit. Lithographie der Zeit um 1820 „Le départ pour les eaux - Poste française“ von Féréol de Bonnemaison (circa 1770-1826).



Deux équipages en poste et coupé de voyage de l'écurie impériale. Les planches colorées sont signées « Bail », il s'agit probablement du carrossier éponyme (p. 98).
En haut : « Grand landau de poste et de Daumont. Maison de S. M. l'Empereur Napoléon III »
En bas : « Attelage de poste et coupé de grand voyage. Maison de S. M. l'Empereur Napoléon III »

Zwei Post-Equipagen, Landauer und Reise-Coupé, der kaiserlichen Stallungen. Die kolorierten Drucke sind signiert mit „Bail“, wobei damit wohl der gleichnamige Wagenbauer gemeint ist (vgl. S. 98).
Oben „Grand landau de poste et de Daumont. Maison de S. M. l'Empereur Napoléon III.“
Unten: „Attelage de poste et coupé de grand voyage Maison de S. M. l'Empereur Napoléon III.“

Les nouvelles écuries au Quai d'Orsay : l'Alma

En 1860, intéressée par l'emplacement des écuries impériales à la Rue de Montaigne, la ville de Paris proposa en échange une parcelle à bâtir au Quai d'Orsay, près du Pont de l'Alma. Pour Napoléon III, cette offre vint à point nommé, les écuries de l'impératrice rue Montaigne manquant de place du fait des nouveaux équipages du prince. Certains services passeraient aussi du Louvre au nouveau complexe. Cela aboutit à un échange avec la ville qui mit à disposition l'île des Cygnes au Quai d'Orsay. Les écuries pour plus de 200 chevaux et 130 employés furent érigées de 1861 à 1864 selon les plans de l'architecte Tétaz. Avec, en plus, des salles de selles et de harnais, des remises pour moult voitures. Un manège couvert de 45 x 7,5 m fut intégré et quatre écuyers de l'empereur vinrent s'installer ici. En 1867, « L'Illustration » précisa que « les écuries ont été transportées sur l'emplacement de l'île des Cygnes, dans un bâtiment construit spécialement pour cette destination, d'après des plans où les recherches de l'élégance se coordonnent merveilleusement avec les exigences du confortable ». Quant au Louvre, « un contingent de 30 chevaux et un nombre considérable de voitures y sont tenus en permanence pour le service de ville de la Cour. »

La « Revue générale de l'architecture et des travaux publics » en 1866 (n°24) : « Les Écuries impériales ont été construites par la Ville de Paris et à ses frais pour remplacer un établissement analogue … situées sur l'emplacement de l'ancienne île des Cygnes; elles s'étendent sur une surface (à peu près de la forme d'un trapèze), d'environ 18 000 m² et sont délimitées sur trois de leurs côtés par des voies publiques. La façade principale … donne sur le Quai d'Orsay …. La Cour d'honneur, plus longue que large, forme le centre et … est séparée du Quai d'Orsay par le bâtiment de l'Administration, habité par les quatre écuyers de la Maison impériale; elle est flanquée à droite et à gauche (sur ses côtés longs) par les deux corps d'Ecuries principales, et elle est fermée au fond par les deux Selleries et l'entrée du Manège. » (L'arrière-plan des photos p. 549 montrent probablement la cour des nouvelles remises et des salles de selles et de harnais.)

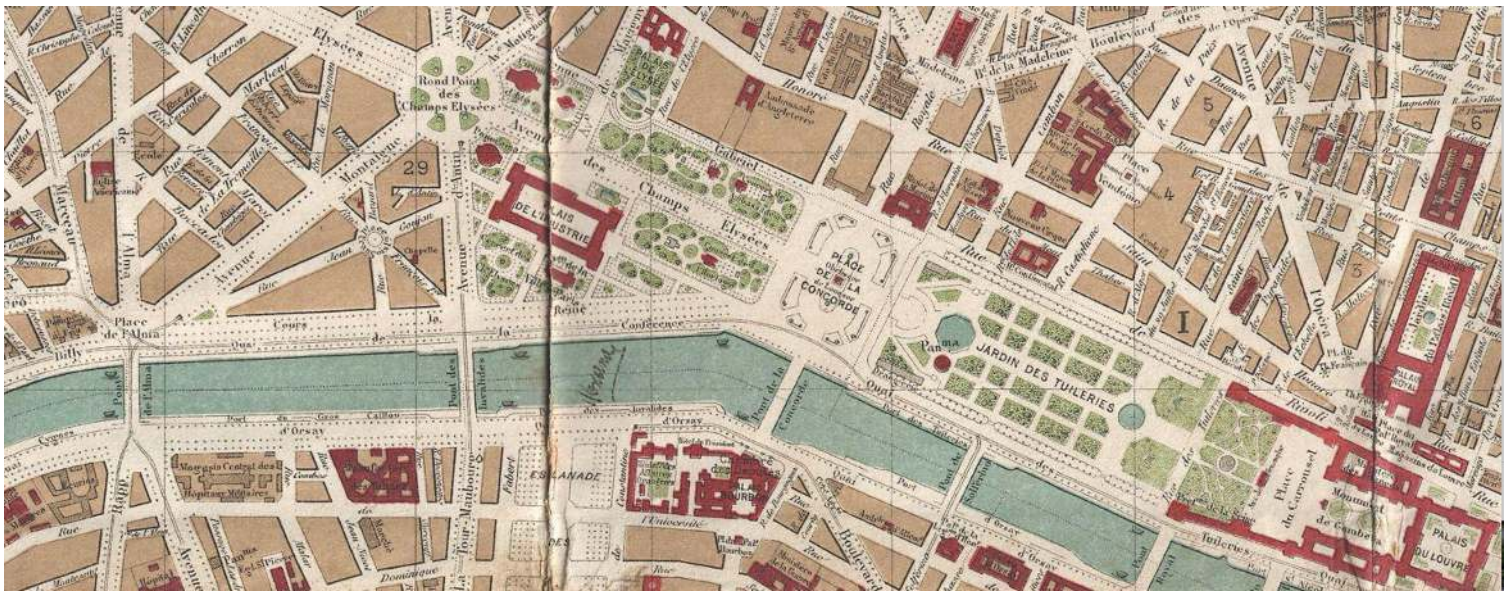
Les écuries du pont de l'Alma furent ensuite utilisées par les présidents de la république et supprimées seulement en 1929. Jean Rupied écrit dans « Élysée, 1928-34 : Anecdotes et souvenirs » : « Ces bâtiments du Quai d'Orsay ... gardaient dans leurs murs les souvenir d'un ancien temps, où les chevaux et les voitures avaient tenu une grande place dans la vie de la Présidence. On y voyait, rangées comme des souvenirs, dans une vaste remise, des voitures dont l'énumeration semble aujourd'hui un peu burelsque : landaus, coupés, vis-à-vis, Daumont. Trois ans seulement avant mon arrivée, tout ce matériel était mis consamment en service. Et les écuries luxueuses, composéees de larges box grillagés, étaient pleines des chevaux. ... Des selleries, en bois verni, contenaient, exposés dans des vitrines, des harnais de gala, des mors, des gourmettes, des fronteaux, des oeillères, des bottes de postillon, des culottes blanches, des casaques et des toques. »

Neue Stallungen am Quai d'Orsay: l'Alma

Im Jahre 1860 kam es zu einem neuen Stallprojekt für die Kaiserfamilie. Die Stadt Paris war am Gelände der bisherigen Stallungen an der Rue de Montaigne interessiert und offerierte im Gegenzug eine Bauparzelle am Quai d'Orsay nahe dem Pont d'Alma. Das kam Napoléon III. gelegen, weil durch die neue eigene Equipage des Prinzen im Stall der Gemahlin an der Rue de Montaigne Platznot herrschte. Im gleichen Zug konnten auch manche Dienste aus dem Louvre an den neuen Ort verlegt werden. Schliesslich kam es zu einem Landabtausch mit der Stadt Paris, die als Ersatz das Grundstück Schwaneninsel am Quai d'Orsay zur Verfügung stellte. Nach Plänen des Architekten Tétaz wurde die neue Anlage in den Jahren 1861 bis 1864 für über 200 Pferde und 130 Personen erstellt. Dazu kamen Sattel- und Geschirrkammern sowie Remisen für viele Wagen. In die neue Anlage wurde eine gedeckte Manege von 45 x 17.5 m integriert. Vier Stallmeister des Kaisers wohnten jetzt dort und nicht mehr im Louvre. Zur Verlegung der Stallungen aus dem Pavillon Caulaincourt an den neuen Ort schrieb die Revue „L'Illustration" 1867 (französischer Wortlaut links): Die Stallungen wurden auf die Schwaneninsel genannte Parzelle verlegt, wo dafür ein entsprechender Gebäudekomplex errichtet wurde, der Funktion und Komfort in sich vereinigte. Im Louvre verblieben nur noch 30 Pferde und einige Wagen für den Fahrdienst der Spitzen des Hofs in Paris.

In einer Architekturzeitschrift des Jahres 1866 wurde die vom Architekten Tétaz realisierte Anlage so beschrieben (französischer Wortlaut links): Die neuen kaiserlichen Stallungen wurden von der Stadt Paris als Ersatz für eine alte Anlage gleicher Art neu erstellt. Sie liegen auf der alten Schwaneninsel, einem trapezförmigen Grundstück von 18'000 m2. Dieses wird auf drei Seiten von öffentlichen Strassen begrenzt, die Hauptfassade orientiert sich auf den Quai d'Orsay. Den Kern der Anlage bildet ein rechteckiger Innenhof mit dem Administrationsgebäude zum Quai hin. Links und rechts liegen die Stallungen; dazwischen die Sattel- und Geschirrkammern und der Eingang zur gedeckten Manege. (Die Fotos S. 549 zeigen vermutlich im Hintergrund Hofansichten der neuen Remisen sowie Sattel-und Geschirrkammern.)

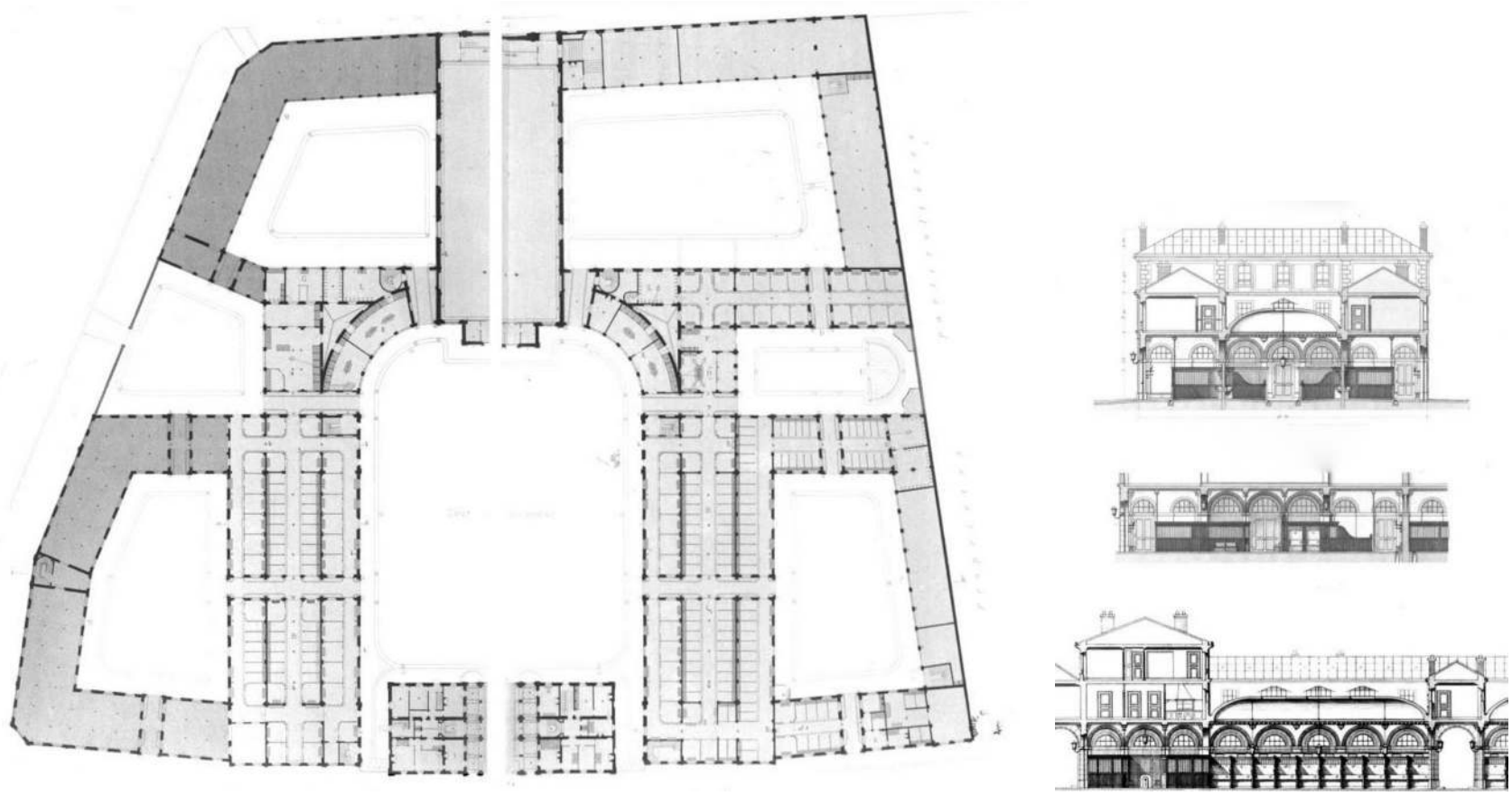
Die kaiserlichen Stallungen bei der Alma-Brücke wurden von den Präsidenten der Republik weiter benützt und erst 1929 aufgehoben. Dazu schrieb Jean Rupied (Zitat und französischer Wortlaut links): „Die Stallanlage am Quai d'Orsay bewahrte in ihren Mauern Zeugen der alten Zeit auf, als die Pferde und Wagen noch einen grossen Platz im Leben der Präsidenten gespielt hatten. Man sah dort in der riesigen Remise in Reihen aufgestellte Kutschenmodelle, deren Aufzählung heute ein wenig burlesk erscheint, nämlich Landauer, Coupés und Daumonts. Noch drei Jahre vor meinem Amtsantritt wurde dieses Material ständig in Bereitschaft gehalten. Und die luxuriösen Stallungen, bestehend aus grossen, mit Gittern versehenen Boxen, waren von vielen Pferden belegt. Die in lackiertem Holz ausgetäfelten Geschirrkammern enthielten in Vitrinen ausgestellte Gala-Geschirre mit ihrem Zubehör und die Kleider der Postillione."





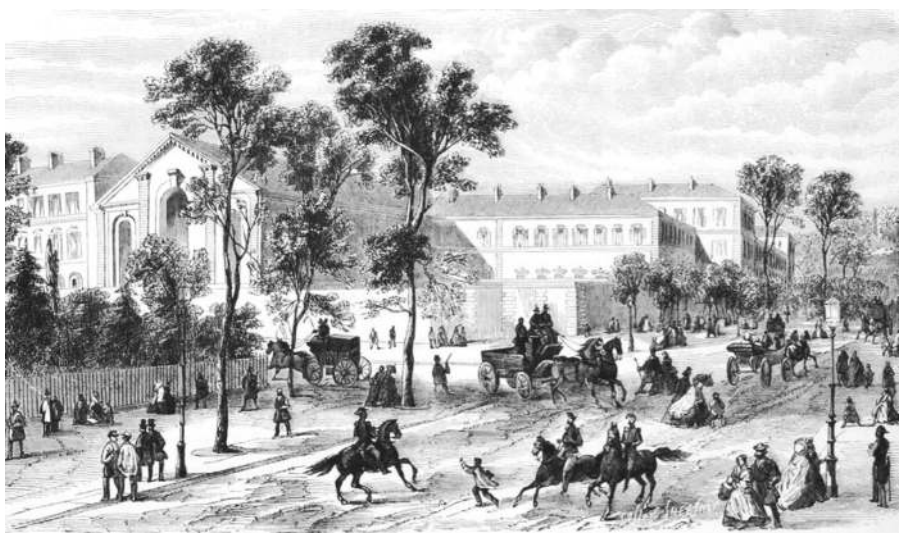
En haut : plan de Paris vers 1880 : le Louvre en bas à droite est déjà dessiné sans le palais des Tuileries. Tout à gauche, en-deçà de la Seine, on voit les nouvelles écuries du Quai d'Orsay (1864) près du pont de l'Alma.
En bas : vue aérienne actuelle des écuries impériales de 1864 au Quai d'Orsay. On distingue très bien la grande cour d'honneur (un parking aujourd'hui) et le manège tout en long à droite.

Oben: Plan von Paris um 1880: Der Louvre ist rechts unten schon ohne Tuilerienpalast eingezeichnet. Ganz links unterhalb der Seine sind die neuen Stallungen am Quai d'Orsay von 1864 beim Pont de l'Alma eingezeichnet.
Unten: Vogelschaubild des heutigen Zustandes der kaiserlichen Stallanlage am Quai d'Orsay von 1864. Deutlich sichtbar sind der grosse Reit- und Fahrhof (heute Parkplatz) und die rechts anschliessende, lang gestreckte Manege.



Plan au sol des nouvelles écuries au quai d'Orsay avec la grande cour d'honneur intérieure et le manège derrière. À côté, dessins des édifices érigés par l'architecte Tétaz entre 1861 et 1864. 50 boxes et plus de 100 stalles étaient prévus pour les chevaux. Le nombre de boxes pour les chevaux de selle (aussi pour ceux de l'impératrice et de son fils) était nettement plus élevé qu'au Louvre. L'écurie des attelages se trouvait dans la partie orientale (vers le pont), où les remises spacieuses étaient groupées autour de deux cours intérieures (en foncé en haut, aujourd'hui surmontées d'un bâtiment moderne ; p. 223). Dans les étages, il y avait, au-delà des appartements réservés à quatre écuyers, suffisamment de places pour de nombreux employés de l'écurie.

Grundriss der neuen Stallungen am Quai d'Orsay mit dem grossen Innenhof und der dahinter liegenden Manege, daneben Aufrisse der 1861 bis 1864 durch den Architekten Tétaz errichteten Anlage. Demnach gab es dort fünfzig Boxen und über hundert Ständer für die Pferde. Der Anteil an Boxen für die Reitpferde (auch der Kaiserin und ihres Sohnes) war hier also deutlich höher als im Louvre. Der Fahrstall lag offenbar auf der Ostseite (zur Brücke hin), wo die geräumigen Remisen sich um zwei Binnenhöfe gruppierten (oben dunkel eingezeichnet, heute modern überbaut; S. 223). Neben den Appartements für vier Stallmeister gab es in den Obergeschossen genügend Platz für viele Angestellte des Marstalls.





Deux perspectives de 1864 sur les nouvelles écuries impériales au Quai d'Orsay.

Die neuen kaiserlichen Stallungen am Quai d'Orsay in zwei verschiedenen Ansichten von 1864.

F. Les différents modèles de voitures

Diverses sources permettent de reconstituer le parc de voitures de l'écurie impériale : d'abord, les témoignages évoqués des observateurs de l'époque, puis l'ouvrage du baron Faverot de Kerbrech de 1903 et enfin, les reportages (p. 408 suiv.) sur les ventes en 1871. Viennent s'y greffer les extraits des registres des comptes de la Maison de l'empereur aux Archives Nationales, dont les ordonnances de paiement évaluées ici pour la première fois.

Le secteur des attelages du grand écuyer était donc fragmenté par service (p. 156 suiv.) – à la française, daumont, poste, etc. Ce qui avait aussi un impact sur les catégories de voiture et leur emplacement. Ainsi, au-delà des voitures de grand gala, le grand parc de voitures du Second Empire se divisait comme suit :
- voitures de gala/service à la française, surtout des berlines à housse avec quatre lanternes et huit ressorts,
- voitures de demi-gala pour des occasions représentatives, surtout des berlines à trois glaces et huit ressorts,
- voitures à la daumont, surtout des calèches à huit ressorts,
- voitures surtout pour l'attelage en poste, destinées au longues distances hors des villes, tels les voitures de voyage, les calèches et les chars-à-bancs,
- autres modèles pour le « petit service », surtout des coupés à ressorts à pincettes plus petits, dits broughams,
- fourgons, caravanes, etc. pour les voyages et le service militaire ; ne comptaient plus parmi les voitures de luxe,
- voitures du personnel pour le quotidien,
- traîneaux.

De nos jours, la différence entre les voitures à huit ressorts et celles ayant de simples ressorts à pincettes elliptiques est considérée comme un détail technique. Jadis cependant, ces différences externes entre une élégante voiture de ville et une voiture commune appartenaient la culture générale. Cette hiérarchisation sophistiquée (p. ex. si une berline possédait deux ou quatre lanternes) s'explique par le rôle de « trône ambulant » qu'avait la voiture. Les harnais correspondants, simples ou riches, s'intégraient dans ce concept.

Si le parc de voitures de gala et de demi-gala peut être relativement bien reconstitué, l'exercice s'avère plus difficile pour ce qui est du parc, fort grand, des voitures de luxe, surtout pour ce qui est du « petit service ».

F. Die verschiedenen Wagenmodelle

Zur Rekonstruktion des Wagenparks des kaiserlichen Marstalls gibt es verschiedene Quellen. Erstens die schon zitierten Schilderungen von Augenzeugen, zweitens Baron Faverot de Kerbrechs Buch von 1903 und drittens die S. 408ff. besprochenen Reportagen über die Verkäufe von 1871. Dazu kommen vor allem die Auszüge aus den Rechnungsbüchern des „maison de l'Empereur" in den Nationalarchiven, vor allem Zahlungsbelege, die hier erstmals ausgewertet werden.

Wie S. 156ff. schon beschrieben, war der Fahrstall in verschiedene Dienste gegliedert („à la française", „daumont", „poste" usw.). Das hatte auch Einfluss auf die Wagenkategorien und deren Aufstellung. Den grossen Fahrzeugpark des Zweiten Kaiserreichs kann man (neben den schon besprochenen Grossgala-Wagen) dementsprechend unterteilen in:

- Gala-Wagen/"servcice à la française"; dazu gehörten vor allem die Berlinen mit textiler Bockdecke („à housse") und vier Laternen sowie achtfacher Federung („à huit ressorts").
- Halbgala-Wagen für repräsentative Anlässe, vor allem Berlinen mit drei Fenstern und „à huit ressorts".
- Daumont-Wagen, vor allem Kaleschen „à huit ressorts".
- Wagen vor allem für die Postanspannung für längere Distanzen und auf dem Land wie Reisewagen, Kaleschen, Char-à-bancs usw.
- Übrige Wagenmodelle für den „petit service", eine Art Alltagsdienst, vor allem kleinere Coupés mit Druckfedern, auch Brougham genannt.
- Fourgons, Caravanes usw. für die Reise und den Kriegsdienst. Diese zählten nicht mehr zu den Luxus-Wagen.
- Wagen des Personals für den Alltag.
- Schlitten.

Die Unterschiede an den Wagen, etwa zwischen „à huit ressorts" und nur mit elliptischen Druckfedern, mögen heute als technische Details wahrgenommen werden. Damals gehörten aber die äusserlichen Unterschiede eines vornehmen Stadtwagens zu einem durchschnittlichen Luxuswagen zum Allgemeinwissen. Die ausgeklügelte Hierarchie unter den Wagen – etwa ob eine Berline mit zwei oder vier Laternen ausgestattet war – erklärt sich durch ihre Funktion als eine Art fahrende Throne. Dazu gehörten die jeweiligen Geschirre in einfacherer oder reicherer Ausführung.

Der Bestand an Gala- und Halbgala-Wagen kann relativ gut rekonstruiert werden. Schwieriger ist dies beim grossen Bestand der Luxus-Wagen, besonders der für den „petit service", wie dies im Folgenden gezeigt wird.

Les registres des comptes et les ordonnances de paiement de la Maison de l'empereur de 1852 à 1870

Les quittances évaluées relatives aux voitures sont datées de 1852 à 1870. Elles ont été émises par la Maison de l'empereur et contresignées par le grand écuyer ou le premier écuyer. Elles se trouvent, à l'instar des « mandats de payement », aux Archives Nationales à Paris (AN O/5).

Comme dans toutes les cours d'Europe pourvues d'un grand parc, les voitures étaient aussi numérotées à Paris. Ces numéros apparaissent également sur les quittances et les mandats de paiement des écuries impériales. Les numéros étaient aussi peints sur les voitures et les accessoires comme les timons et les brancards (p. 230). C'est pourquoi il est indiqué dans les registres des comptes « Peint sur la dite voiture, le numéro d'ordre de la Maison de sa Majesté ».

Au-delà des quittances pour des nouveaux achats, on trouve dans ce matériel celles concernant l'entretien et les réparations des voitures effectués par Ehrler. Il en ressort que certaines voitures, comme la coureuse n°10 ou le phaéton n°19, furent beaucoup utilisées. Des artisans furent aussi régulièrement envoyés dans les écuries impériales, et à Saint-Cloud aussi, pour effectuer des travaux in situ. Ehrler factura également des accessoires – notamment des malles. En plus des quatre selleries déjà citées, l'écurie impériale comptait aussi d'autres fournisseurs.

Pour les pièces en cuir des livrées : les Frères Spiegelhalter (connu depuis 1827 comme tailleurs, culottiers et gantiers)
Pour les broderies : Imbant
Pour les chaussures : Ville
Pour les travaux sur les voitures (charron) : Lebas
Pour les selles anglaises : Hourdel
Pour les éperons, filets et mors de bride (éperonnier) : Loiseau
Pour l'équipement des postillons : Babion

Les rapports (p. 408 suiv.) concernant les ventes en 1871 après la dissolution du parc des voitures impériales fournissent aussi des indications intéressantes, p. ex. le nom des modèles, qui permettent de reconstituer les anciennes possessions dans les remises de l'empereur. On y trouve surtout des calèches, landaus de poste, victorias, sociables, mais aussi un dog cart et un phaéton. Un sociable y est aussi désigné « vis-à-vis » et un milord « cabriolet » – des synonymes pour le même modèle. Parfois, un modèle a encore davantage d'appellations, comme le Wurst/Wourch/Wurtz ou similaires, une sorte de sociable doté d'un marchepied bas. Le coupé simple était aussi appelé brougham. Des voitures à quatre places moins sophistiquées, entre le coupé et la berline, étaient aussi nommées clarence.

Die Rechnungsbücher und Zahlungsbelege des „maison de l'Empereur" von 1852 bis 1870

Die ausgewerteten Rechnungen zu Wagen stammen aus dem Zeitraum von 1852 bis 1870. Es handelt sich um Abrechnungen des „Maison de l'Empereur", die jeweils vom Grand Ecuyer oder vom Premier Ecuyer gegengezeichnet sind. Sie liegen wie die entsprechenden Zahlungsanweisungen („mandats de payements") in den Archives Nationales Frankreichs bei Paris (AN O/5).

Wie an allen Höfen Europas mit vielen Fahrzeugen, waren die Wagen auch in Paris durchnummeriert. Diese Nummern erscheinen auch auf den Rechnungen und Zahlungsbelegen des Oberststallamts. Auf den Wagen selbst waren die Nummern ebenfalls, wie auch auf deren losen Zubehörteilen wie den Deichseln und Londen, aufgemalt (S. 230). Deshalb steht in den Rechnungsbüchern zuweilen "Peint sur la dite voiture, le numéro d'ordre de la maison de sa Majesté".

Neben den Rechnungen zu Neuanschaffungen gehören zum Konvolut auch solche zu Unterhalt und Reparatur der Wagen durch Ehrler. Daraus wird etwa ersichtlich, dass gewisse Wagen, wie die Coureuse Nr. 10 oder der Phaéton Nr. 19, viel gefahren worden sind. Auch wurden immer wieder Handwerker in die kaiserlichen Stallungen zum Verrichten von Arbeiten an Ort geschickt, auch nach Saint-Cloud. Dazu kommen Rechnungen für Accessoires von Ehrler (vor allem für Decken, Koffer usw). Andere Lieferanten an das Stallamt waren neben den schon genannten vier Sattlereien:

Für Lederteile zu Livreen: Frères Spiegelhalter (seit 1827 bekannt als „tailleurs, culottiers et gantiers")
Für Broderien: Imbant
Für Schuhe: Ville
Für Wagnerarbeiten: Lebas
Für englische Sättel: Hourdel
Für Sporen, Trensen und Kandaren: Loiseau
Für die Ausrüstung der Postillione: Babion.

Interessant für die Rekonstruktion der alten Bestände der Remisen des Kaisers sind die Modellangaben aus den unten S. 408ff. zitierten Berichterstattungen der Verkäufe im Jahre 1871, nach der Auflösung des imperialen Wagenbestandes. Darin sind vor allem Kaleschen, Post-Landauer, Victorias, Sociables, aber auch ein Dog-Cart und ein Phaeton genannt. Dort wird ein Sociable auch als Vis-à-vis bezeichnet und ein Milord auch als Cabriolet. Das waren Synonyme für ein- und dasselbe Wagenmodell. Manchmal hatte ein Modell noch mehr Namen, wie etwa Wurst/Wourch/Wurtz oder ähnlich, ebenfalls für eine Art Sociable mit tiefem Einstieg. Das einfache Coupé wurde auch Brougham genannt. Einfachere vierplätzige Wagen, zwischen den Modellen Coupé und Berline stehend, nannte man auch Clarence.

Maison de L'Empereur.

Chapitre 5 16bis

§ 2.

J. EHRLER

Fabricant de Voitures,

51, Rue de Ponthieu Faubourg du Roule.

PARIS.

EMPIRE FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.

Lith. P. Dupuis, r. Croulebe. 55.

(attachement n°. 229.)

1853, Novembre	29	Vendu & livré ce jour Un Petit Coupé neuf, monté sur 9 ressorts, Essieux patent. Caisse avec coffre à pied de Coquille attenant au devant: Garde crotte & tablier: Siège à une seule tringle, Coussins & pente en vache vernie. La garniture intérieure de la Caisse en drap, maroquin & galon verts. Marchepieds à recouvrement attenant aux portes. Baguettes & lanternes noires; Poignées de portières & chapeaux de roues en cuivre. Timon & brancards. La peinture de la caisse & du train noire, (sans rechampissage) le tout verni au vernis Anglais.	Inscrit à l'inventaire sous le N°. 79.
		Pour le prix convenu de Trois mille huit Cents francs,	3800 ...
		Peint Sur la dite voiture, le numéro d'ordre de la maison de Sa Majesté, 79.	
		En plus: Fourni un tapis en peau de Chèvre du Thibet.	36 ...
			f. 3836 ...

Certifié le présent mémoire montant à la Somme de Trois mille huit Cent trente Six francs.
Paris le 17 Décembre 1853.

Pour le Grand Ecuyer
le 1er Ecuyer

Arrêté à la somme de trois mille huit cent trente six francs.
Le Quartier Mr trésorier
Lenécaut

MAISON DE L'EMPEREUR — SERVICE DES ÉCURIES

Exemple d'une ordonnance de paiement de Joachim Ehrler au premier écuyer. Un « petit coupé » neuf fut apparemment livré pour la somme de 3800 fr. le 29 novembre 1853. Un tapis en « peau de chèvre du Thibet » fut également confectionné pour 36 fr. L'ordonnance pour la voiture n°79 est contresignée par Émile-Félix Fleury au nom du « Grand Ecuyer ».

Beispiel für eine Rechnung von Joachim Ehrler an den Oberststallmeister. Am 29. November 1853 wurde ein neues „Petit Coupé" für 3'800.- geliefert. Zusätzlich wurde eine Decke aus Angora („chèvre de Thibet") für 36.- Franken dazu gefertigt. Die Rechnung für den Wagen mit der Marstall-Nummer 79 ist von Emile-Félix Fleury im Namen des „Grand Ecuyer" gegengezeichnet.

Reconstitution du parc de voitures avec les numéros d'écurie

Bien conservées, les quittances et les ordonnances de paiement du Service d'écurie permettent de reconstituer une bonne partie du parc de voitures. La liste débute par le numéro 1 de l'année 1852, alors que l'empereur commençait à s'installer. Apparemment, une nouvelle numérotation des voitures a été lancée avec l'avènement de Napoléon III empereur.

Les deux berlines les plus luxueuses, probablement commandées avant 1852, sont inscrites en tête de liste, le nº1 et le nº2 (p. 459 suiv.). Des voitures acquises à l'époque de la présidence y furent aussi intégrées au début de la nouvelle liste. En faisaient apparemment partie les deux coupés de voyage nº6 et nº7. Cela explique ainsi l'existence de la dormeuse construite avant 1852 et abordée p. 220 et suiv. Sous Émile-Félix Fleury, il arriva régulièrement que l'on acheta des véhicules d'occasion, repeints ensuite dans les couleurs impériales.

La plupart des voitures venait d'Ehrler, mais il y avait aussi d'autres fournisseurs français comme Mühlbacher et Binder ainsi que des fabricants étrangers comme Peters & Sons à Londres (p. 232). Leurs noms ne sont pas tous connus car ils ne figuraient généralement pas sur les listes analysées.

L'éventail des prix des voitures est large :

- berline de gala	32 000 fr.
- landau neuf	9 300 fr.
- phaéton carrikle	4 500 fr. (probablement le n°19 !)
- petit coupé	3 800 fr.
- coupé de ville d'occasion	3 000 fr.

Une évaluation des quittances et des ordres de paiement serait un projet passionnant en soi car on pourrait en déduire une multitude de détails intéressants. Ainsi, en décembre 1853 par exemple, la caisse du phaéton n°19 a été équipée de patins ; à cette fin, trois artisans furent envoyés au palais des Tuileries et un « tablier en peau d'ours » de 375 francs fut également livré. On l'a déjà dit, le phaéton n°19 a probablement été le premier mené par l'empereur lui-même. À l'instar des phaétons légers, les voitures à deux roues (curricle, tilbury et stanhope) étaient aussi des voitures pour le personnel. Il n'est guère surprenant que plusieurs voitures aient été bientôt achetées pour les voyages, avec parmi elles un coupé de voyage, un briska et des fourgons. Le « droschki russe » est peut-être un cadeau du tsar.

Une évaluation systématique n'a pas encore pu être faite ici. Si bien que l'on trouve d'abord une première vue d'ensemble du parc de voitures. La liste qui suit regroupe les numéros d'écurie auxquels sont attribués des modèles de voiture précis. L'ancienne orthographe a été généralement reprise.

Les numéros 1 à 83 ont été principalement reconstitués grâce aux quittances analysées, et les numéros suivants grâce aux « mandats de payements ». L'auteur n'a pas trouvé d'informations concernant les numéros manquants.

Rekonstruktion der Wagenbestände nach den Marstall-Nummern

Aufgrund der genannten erhaltenen Rechnungen und Zahlungsbelege des Stallamtes kann ein guter Teil des Wagenbestandes rekonstruiert werden. Die Liste beginnt mit der Nummer 1 des Jahres 1852, als die „Installation de l'Empereur" begann. Offenbar wurde mit dem Antritt von Napoléon III. als Kaiser eine neue Nummerierung der Wagenbestände begonnen.

Die beiden reichsten, wohl schon vor 1852 bestellten Berlinen machen mit Nr. 1 und 2 den Anfang (dazu S. 459 ff.). Dabei wurden wohl auch ältere, zur Zeit der Präsidentschaft schon angeschaffte Wagen in die neue Liste integriert und in den Anfangsbereich des Inventars gesetzt. Dazu gehörten offenbar die beiden „coupés de voyage" Nr. 6 und 7. So erklärt sich die Existenz der S. 220f. vorgestellten, offenbar vor 1852 gebauten Dormeuse. Unter Emile-Félix Fleury wurden auch immer wieder Occasionsfahrzeuge angeschafft, die dann in den kaiserlichen Farben neu bemalt wurden.

Die meisten Marstall-Wagen stammten von Ehrler, es gab aber mehrere andere französische Lieferanten wie Mühlbacher und Binder sowie auch ausländische Wagenbauer wie Peters & Sons in London (S. 232). Deren Namen sind aber längst nicht alle bekannt, weil in den ausgewerteten Listen die Namen der Wagenbauer meist nicht angegeben sind.

Die Preise der Wagen decken ein breites Spektrum ab:

Berline de Gala	32 000.-
Landau neuf	9 300.-
Phaéton Carrikle	4 500.- (wohl Nr. 19!)
Petit Coupé	3 800.-
Coupé de ville occasion	3 000.-.

Die Auswertung der Rechnungen und Zahlungsbelege würde ein eigenes Auswertungsprojekt verdienen, sind doch darin viele interessante Details zu erschliessen: So wurde etwa im Dezember 1853 der Kasten des Phaeton Nr. 19 auf Schlittenkufen gesetzt; dafür mussten drei Arbeiter in den „palais des Tuileries" geschickt werden und zusätzlich wurde dafür „un tablier en peau d'ourse", also ein Bärenfell für 375 Francs geliefert. Der Phaeton Nr. 19 dürfte, wie schon erwähnt, der erste persönliche Selbstfahrer des Kaisers gewesen sein. Die Zweiradwagen (Curricle, Tilbury und Stanhope) waren wohl ebenso Wagen des Personals wie die leichteren Phaetons. Nicht überraschend ist, dass früh einige Wagen zur Reise angeschafft wurden, darunter ein „coupé de voyage", eine Britschka und verschiedene Fourgons. Die „Droschky Russe" könnte ein Geschenk des Zaren gewesen sein.

Eine systematische Auswertung kann hier noch nicht geleistet werden. Im Vordergrund steht ein erster Überblick über den Wagenbestand. Die Liste auf der rechten Seite stellt die Marstall-Nummern zusammen, zu denen ein Wagenmodell überliefert ist. Dafür wurde in der Regel die alte Schreibweise der Modellnamen übernommen.

1 + 2	Berline à housse (conservées en Belgique : p. 459 suiv.)
3	Dorsay
4	Coupé Dorsay/Grand Coupé
5	Coupé Dorsay
6 + 7	Coupé de voyage 1853
9	Landau (souvent évoqué)
10	Coureuse
11 - 16	Calèche
17 + 18	Char-à-bancs
19	Phaéton (avec train de traîneau nº 47)
20	Phaéton
21	Britzchka (retour du voyage du midi)
22	Britzschka
23 - 27	Cabriolet à 4 roues
28 + 29	Coupé Dorsay
30 - 37	Petit Coupé
38 + 39	Fourgon
40	Break d'occasion à 7 ressorts, 2500 fr.
41 - 43	Break
43	Tilbury
44	Stanhope
45	Tilbury
45	Cabriolet
46	Droschky/Drowski (1853 avec train de traîneau)
47	Traîneau (train pour le phaéton n°19)
48	Caravane (Occasion de Monsieur Aumont)
49	Tilbury
51	Breack
52	Cabriolet à 4 roues, 3000 fr., 1853
53	Grand Coupé/Coupé de ville
54	Cabriolet 4 roues
55	Berline de ville occasion 1853, avec « N Couronné »
56	Berline à housse
57	Break-Fourgon
58	Cabriolet à 4 roues/Phaeton-Victoria de Desouches 250 fr
59	Petit Coupé
60	Berline de Gala à sept glaçes/Berline dorée
61	Berlien de Gala à trois glaçes/Berline dorée
62 + 63	Cabriolet à 4 roues
64	Petit Coupé
66	Phaéton Carrikle
67	Cabriolet Victoria de Hurel à Paris
67	Landau grand Daumont
68	Fourgon (jusqu'ici 1853)
69	Caravanne avec Cabriolet (Occasion du Baron de Pierres)
70	Cabriolet à quatre rous Poney pour l'Impératrice
71	Cabriolet
72	Char-à-bancs
73	Petit Voiture du parc
75	Calèche Wursch
76	Char à bancs
77	dito
78	Petit Coupé (en novembre1853 pour 3 800 fr.)
79	Petit Coupé (en novembre 1853 pour 3 836 fr.)
80	Traineau occasion 1 000.-
81	Traineau (1853 regarnit pour drap)
82	Train de traîneau pour le n°46 à 60 fr.
83	Berline à housse/pour ville (prix 10 675 fr.)
86	Berline
88	Landau
91	Calèche
92	Pourvoyeuse
93	Omnibus
94	Wursch
98	Petit Coupé
99	Break
100	Dorsay
101	Dogcart
102	Berline
103	Berline de ville/berline dorée (prix18'830 fr.,1856)
104 – 106	Calèche
108	Landau (avec timon à Daumont)
109 + 110	Petit Coupé
113	Berline de ville (prix 16 000 fr., 1856)
114	Berline de ville (prix 16 000 fr., 1856)
115	Coupé de ville (prix 7500 fr., 1856)
116	Petit Coupé (prix 3800 fr., 1856)
117	Calèche (prix 6000 fr., 1856)
119	Caravanne
121	Phaëton Dogcart
122	Berline Clarence
123	Clarence
124	Coupé de Poste
128	Caravanne
133	Clarence
134 + 135	Berline
138	Coupé Dorsay à flêche
140	Petit Coupé
141	Cabriolet Mylord
142	Omnibus
144	Phaëton
145	Wursth/Sociable Peters & Sons London 1856
144	Phaëton
146	Char à banc de chasse, Peters & Sons London 1856
147	Mail Coach Peters & Sons 1856
148	Phaëton
149 + 151	Break
154	Petit Coupé
156	Fourgon
157	Caravanne
160	Berline de Gala à sept glaçes/Berline dorée 1860
162 - 164	Calèche
165	Pourvoyeuse
170 - 173	Caravanne
173	Break
178	Petit Omnibus
179 + 180	Petit Coupé
181	Char-à-bancs
182	Petit Cabriolet Duc
183	Petit Break (Belvallette frères 1860)
184	Petit Duc (Belvallette frères 1860)
185	Petit Coupé
187	Dog-Cart à 2 roues (Belvallette frères 1860)
188	Calèche
189	Cabriolet Duc
190	Araignée
194	Petit Coupé
195	idem
196	Coupé de poste
197	Break
199	Petite Berline
200 - 202	Petit Coupé
205	Calèche
206	Landau
207	Break
209	Wursch
212	Cabriolet Mylord
215	Calèche
216	Petit Duc
217 + 218	Petit Coupé
221	Landau
223	Wursch
225	Landau
227	Petit Coupé
229	Break à flèche à 8 ressorts
230	Cabriolet Mylord
231	Petit Coupé
234	Char à bancs ou Landau
236	Landau
238	Wagonnette
239	Wursch
240	Char-à-bancs
241	Omnibus
242 + 245	Landau
247 + 249	Landau
248	Cabriolet Mylord
247	Landau
248	Cabrioler à 4 roues, Mylord (bonne occasion)
249	Landau
250 - 252	Cabriolet à 4 roues dit Mylord
253	Wursch
254	Landau
255	Petit Coupé (Arenenberg)
256 + 257	Break
258	Petit Coupé
259	Cabriolet Duc
260	Phaëton
261	Phaëton ou Omnibus
262	Break
263	Cabriolet Mylord
264	Cabriolet Duc
265	Petit Coupé
266 - 268	Landau
269 + 271	Petit Coupé
273	Char à bancs
278	Phaeton
274 + 279	Cabriolet Mylord
280	Break
281 + 282	Petit Coupé
283	Omnibus
284	Cabriolet Mylord

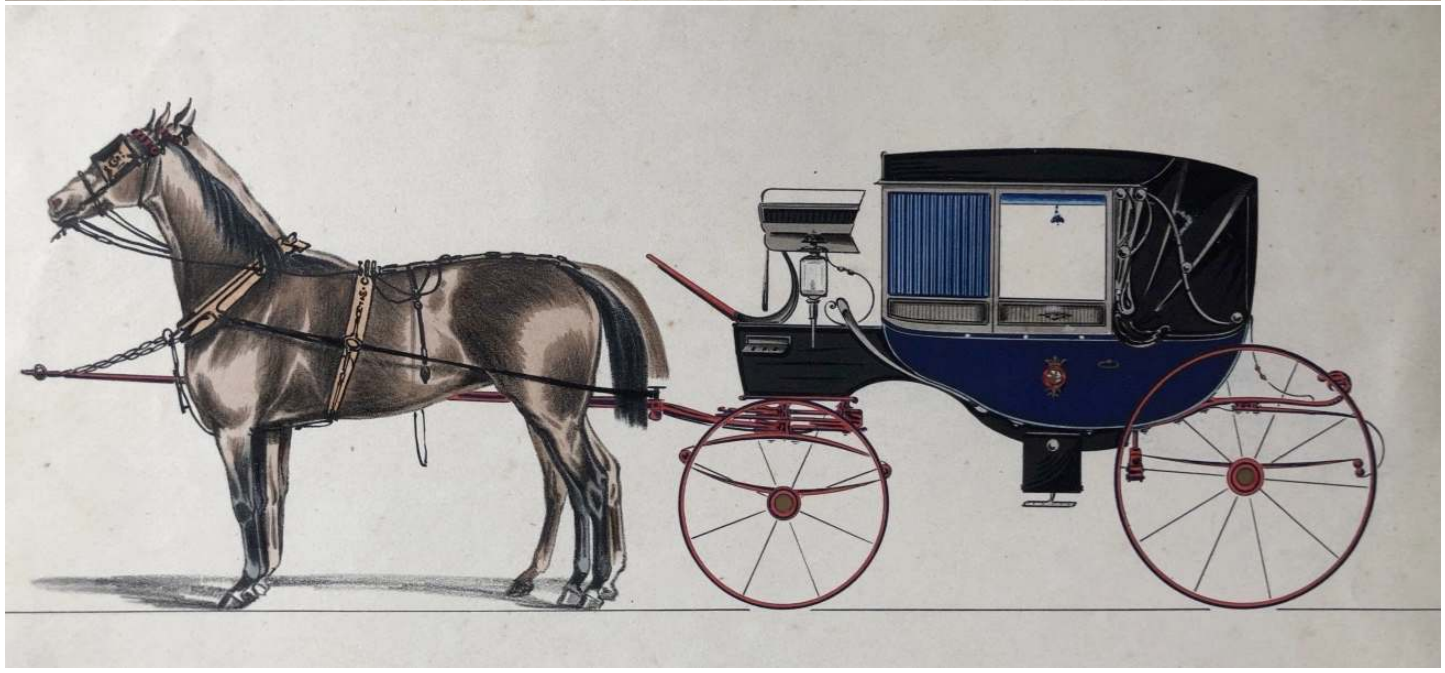


Numéro d’écurie peint sur les brancards de la voiture impériale d’Arenenberg. Les deuxième et quatrième brancards numérotés 255 appartiennent au coupé (p. 486 suiv.). Des numéros de fabrication du carrossier Ehrler y sont également gravés. Les deux autres brancards numérotés 250 et les numéros de production 2014 d’Ehrler appartiennent à une voiture qui n’existe plus.

Aufgemalte Marstall-Nummern auf den Scherbäumen der kaiserlichen Wagen vom Arenenberg. Der zweite und vierte abgebildete Scherbaum mit der Nummer 255 gehört zum erhaltenen Coupé (siehe S. 486ff.). Zusätzlich zeigen die Londen eingeschlagene Produktionsnummern des Wagenbauers Ehrler. Die anderen beiden Londen der Marstallnummer 250 und den Produktionsnummern 2014 von Ehrler stammen von einem nicht erhaltenen Wagen.







Modèles de voitures de l’époque. L’écurie impériale en comptait de nombreuses, disparues aujourd’hui : dorsay, break et calèche à vasistas.

Zeitgenössische Wagenmodelle, wie sie im kaiserlichen Marstall vertreten waren, sich aber nicht erhalten haben: Dorsay, Break und Kalesche mit abnehmbarem Vorderverdeck („calèche à vasistas“).

Une fois élu empereur en 1852 : des douzaines de voitures sont achetées chez Ehrler et d'autres carrossiers

Durant les premières années du Second Empire, le Service d'écurie dépensa beaucoup d'argent pour des voitures. Des événements officiels majeurs étaient prévus, telle l'exposition universelle de 1855 avec la visite de la reine Victoria et du prince Albert. Le tout se fit sous l'égide du grand écuyer qui disposait de sommes importantes pour équiper les écuries et les remises au Louvre avec les meilleurs chevaux et les voitures les plus modernes. D'après les registres des comptes, Ehrler livra ou restaura entre 1852 et 1854 quelque 80 voitures. Rien qu'en 1853, la Maison de l'empereur lui versa plus de 200 000 francs. Furent notamment livrés les modèles suivants : berline, coupé de ville, coupé, cabriolet, break, break-fourgon, un traîneau et de nombreux accessoires comme des malles. Ainsi que c'était l'usage, Ehrler se chargea de l'entretien régulier des voitures. Il loua même des voitures à l'écurie impériale ou lui proposa des voitures d'occasion.

Parmi les fournisseurs en 1853, on relève Hurel, avec le « cabriolet victoria », et Desouches (successeur de Touchard) avec un « phaéton Victoria », une sorte de duc. En 1855, un coupé brougham fut acheté au carrossier Fleury et un coupé d'Orsay au marquis de Gricourt. En 1856, à l'occasion du baptême du prince, une voiture fut commandée pour le cortège chez le célèbre carrossier Morel puis, peu après, une voiture d'enfant chez Guérin. En 1857, le grand concurrent d'Ehrler, la Carrosserie Binder frères, entra dans la course. Et la même année, lors d'un voyage, des voitures furent réparées par la Carrosserie Bernard. En 1860 et 1863, plusieurs voitures furent achetées à Belvallette frères (« break pour poneys », « petit duc », « dog-cart à 2 roues »). Ils n'étaient assurément pas les seuls fournisseurs de voitures français. Une étude plus approfondie des sources permettra de mettre d'autres noms à jour.

Plusieurs voitures venaient aussi d'Angleterre – « many of his best carriages ». Ainsi, en 1858, trois voitures furent commandées auprès de Peters & Sons (O/5/816). Le landau emmené à Sedan venait aussi de ce carrossier (p. 478 suiv.). En 1868/69, une voiture fut aussi commandée chez le célèbre fabricant londonien Carriagebuilder Mulliner (AN O/5/857).

La principale revue américaine pour la construction hippomobile, « The Hub », parla aussi d'un « ... fancy sleigh built by Carl Marius of Vienna for the late Emperor Napoléon III », c.-à-d. d'un traîneau chic du constructeur viennois Carl Marius.

Nach der Wahl zum Kaiser 1852: Anschaffung von Dutzenden Wagen bei Ehrler und anderen Carrossiers

In den ersten Jahren der Kaiserzeit wurde vom Oberststallamt sehr viel Geld für Wagen ausgegeben. Es standen ja auch wichtige offizielle Ereignisse bevor, wie die Weltausstellung von 1855 mit dem Besuch von Königin Victoria und Prinz Albert. All dies geschah unter der Leitung des Oberststallmeisters, dem grosse Summen für die moderne Ausstattung der Stallungen und Remisen im Louvre mit den besten Pferden und Fahrzeugen zur Verfügung standen. Nach den Rechnungsbüchern lieferte Ehrler im Zeitraum zwischen 1852 und 1854 rund 80 Fahrzeuge aus oder restaurierte sie. Das „Maison de l'Empereur" zahlte allein im Jahre 1853 über 200'000.- an Ehrler. Zu den Lieferungen gehörten die Modelle Berline, Coupé de ville, Coupé, Cabriolet, Breack, Breack-Fourgon und auch ein Schlitten sowie viele Accessoires wie Koffer. Ehrler besorgte, wie damals üblich, auch den regelmässigen Unterhalt der Wagen. Es wurden von Ehrler dem Marstall gebrauchte Wagen zum Kauf angeboten oder solche vermietet.

Weitere Pariser Lieferanten waren 1853 Hurel („cabriolet victoria") und Desouches (Nachfolger von Touchard). Letzterer lieferte 1853 ein „Phaéton Victoria", wohl eine Art Duc. 1855 kam es beim Carrossier Fleury zum Ankauf eines „coupé brougham", und dem Marquis de Gricourt wurde ein Coupé d'Orsay abgekauft. 1856 wurde anlässlich der Taufe des Prinzen ein für den Taufzug bestimmter Wagen beim berühmten Carrossier Morel bestellt und bald danach eine Kinderkutsche bei Guérin. 1857 kam endlich auch der grosse Konkurrent von Ehrler zum Zug, nämlich die Carrosserie Binder frères. 1857 wurden auf einer Reise Wagen in der Carrosserie Bernard repariert. Gleich mehrere Wagen wurden in den Jahren 1860 und 1863 von der Firma Belvallette frères angekauft („Break pour Ponys", „Petit Duc", „Dog-Cart à 2 roues"). Dies waren sicher nicht die einzigen französischen Wagenlieferanten. Bei eingehenderen Quellenstudien werden weitere Namen dazukommen.

Manche Wagen kamen auch aus England, wörtlich „many of his best carriages", also einige der besten Wagen. So wurden im Jahre 1858 gleich drei Fahrzeuge bei Peters & Sons bestellt (O/5/816). Vom gleichen Wagenbauer stammt der 1870 nach Sedan mitgenommene Landauer (S. 478ff.). 1868/69 kam es auch zur Bestellung eines Wagens beim bekannten Londoner Carriagebuilder Mulliner (AN O/5/857).

Die führende amerikanische Fachzeitschrift für Wagenbau, „The Hub", sprach auch von einem „... fancy sleigh built by Carl Marius of Vienna for the late Emperor Napoléon III.", also von einem schicken Schlitten des Wiener Wagenbauers Carl Marius.

Statistique selon les modèles

Selon la liste des modèles p. 229, on obtient la constellation ci-après.

Berline de gala/Berline de ville/Berline à housse	11
Berline (détails inconnus)	4
Berline Clarence	3
Petite Berline	2
Coupé de gala/Grand Coupé/Coupé de ville	2
Coupé Dorsay/Dorsay	6
Coureuse (sorte de Dorsay)	1
Coupé de poste	2
Petit Coupé	25
Coupé de voyage	2
Britzchka de voyage	2
Duc/Victoria	4
Petit Duc/Cabriolet, voiture de parc	5
Calèche	16
Landau	22
Mylord/Cabriolet 4 roues	28
Sociable/Vis-à-vis/Wourch/Wursch//Wursth/Drotschky	10
Phaéton	9
Cabriolet 2 roues/Tilbury/Stanhope (voitures à 2 roues)	7
Carrikle	1
Coach	1
Araigné	1
Char-à-bancs/Char à banc	10
Omnibus	5
Break	12
Wagonnette	1
Fourgon/Break-Fourgon	5
Caravane	6
Pourvoyeuse	2
Traîneau	4

Il y avait environ 300 voitures dans les écuries – dont 284 numéros transmis. Sur ces 284 numéros, env. 80% sont associés à un nom de modèle. En tête s'inscrivent les mylords, suivis des petits coupés, landaus et calèches et. Les « voitures utilitaires » comme les breaks, chars-à-bancs et fourgons sont étonnamment nombreuses. Fort de 25 voitures décrites ci-après, le premier groupe des voitures plus nobles (jusqu'à la berline de gala) est plutôt important.

Statistik nach Modellen

Auf die genannten Modelle fielen gemäss der Liste von S. 229 folgende Anzahl von Wagen:

Berline gala/Berline de ville/Berline à housse	11
Berline (genauer Typ nicht bekannt)	4
Berline Clarence	3
Petite Berline (wohl auf Druckfedern)	2
Coupé de gala/Grand Coupé/Coupé de ville	2
Coupé Dorsay/Dorsay	6
Coureuse (eine Art Dorsay)	1
Coupé de poste	2
Petit Coupé	25
Reise-Coupé	2
Reise-Britzchka	2
Duc/Victoria	4
Petit Duc/Cabriolet, Parkwagen	5
Calèche	16
Landau	22
Mylord/Cabriolet 4 roues	28
Sociable/Vis-à-vis/Wourch/Wursch//Wursth/Drotschky	10
Phaéton	9
Cabriolet 2 roues/Tilbury/Stanhope (Zweiradwagen)	7
Carrikle	1
Coach	1
Araigné	1
Char-à-bancs/Char à banc	10
Omnibus	5
Break	12
Wagonnette	1
Fourgon/Breack-Fourgon	5
Caravanne	6
Pourvoyeuse (Küchenwagen)	2
Traîneau (Schlitten)	4

In den verschiedenen Remisen des Marstalls standen etwa 300 Wagen. Davon sind 284 Nummern überliefert. Von fast 80% dieser Fahrzeuge sind die Modellnamen überliefert. Spitzenreiter sind dabei die Mylords, gefolgt von den kleinen Coupés, den Landauern und Kaleschen. Überraschend zahlreich sind die „Nutzfahrzeuge" wie Breaks, Char-à-bancs und Fourgons. Recht zahlreich ist die erste Gruppe der nobleren Wagen bis hin zum Modell Gala-Berline mit über 25 Wagen, die im Folgenden als erste der verschiedenen Modelle besprochen werden.

https://www.andresfurger.ch

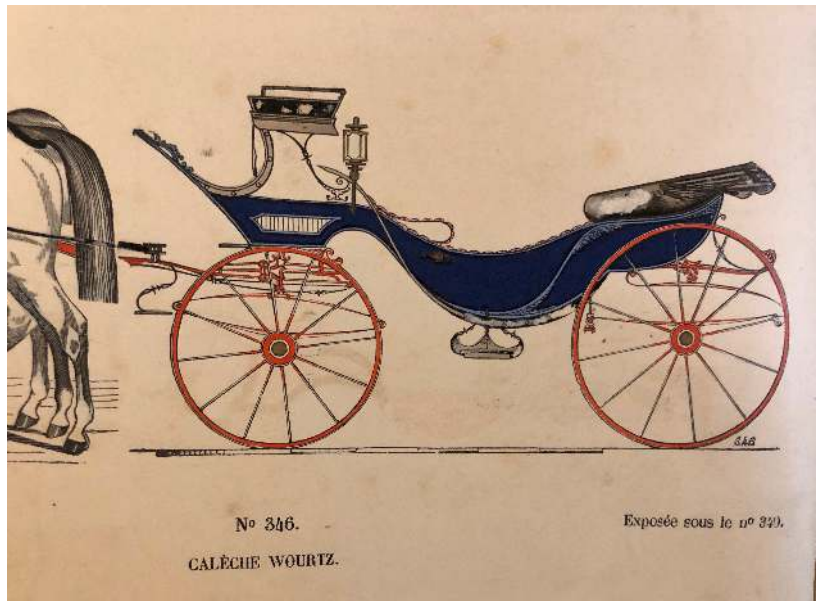


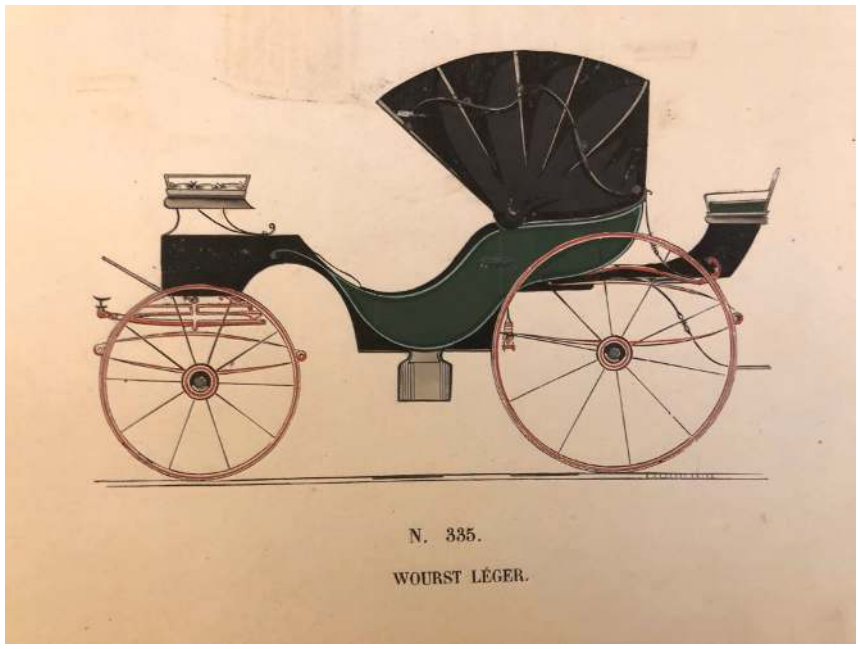


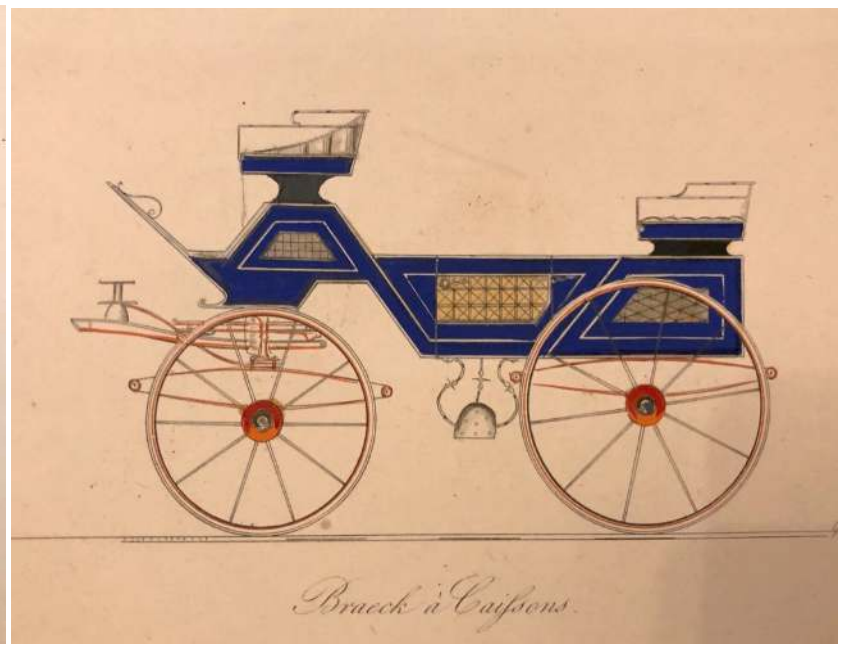
Dans l’écurie impériale, on trouvait presque toute la gamme des modèles courants sous le Second Empire. Guillon et d’autres dessinateurs en ont publié de nombreux dessins.
En haut : dans l’écurie impériale se trouvaient depuis 1852 deux cabriolets vraisemblablement pour les employés de haut rang. Ce « cabriolet à 6 ressorts de M. Smith » avait été exposé à l’exposition universelle de Londres en 1851.
En bas : ce modèle d’une calèche d’été de 1851 a aussi été souvent utilisé par l’écurie impériale.

Im kaiserlichen Marstall war fast das ganze Spektrum der gängigen Modelle des Second Empire vertreten, wie sie von Guillon und anderen Zeichnern publiziert wurden.
Oben: Im kaiserlichen Marstall gab es seit 1852 zwei Cabriolets, wohl für die höheren Angestellten. Als Vergleich: Dieses „Cabriolet à 6 ressorts de M. Smith“ war 1851 an der Weltausstellung 1851 in London unter Nr. 872 ausgestellt gewesen.
Unten: Dieses Modell einer Sommer-Kalesche („calèche d’été“) von 1851 wurde auch im kaiserlichen Marstall häufig eingesetzt.









Modèles de la même époque, d'après Guillon 1851.
En haut à gauche : « Cabriolet Mylord attelé d'un Poney »
En haut à droite : « Calèche Wourtz »
En bas à gauche : « Wourst léger »
En bas à droite : « Breack à caissons »

Zeitgleiche Modelle als Vergleich nach Guillon 1851.
Oben links: „Cabriolet Mylord attelé d'un Poney"
Oben rechts: "Calèche Wourtz".
Unten links: „Wourst léger"
Unten rechts: "Breack é Caissons".

Les deux nouvelles berlines de gala n°1 et n°2 (voir aussi p. 459-472)

Nous l'avons déjà dit au chapitre C : les berlines de l'époque de Napoléon Ier et Charles X furent modifiées et servirent de voitures de grand gala au tout nouvel empereur Napoléon III. Il en demeura ainsi pour les carrosses entièrement dorés. Mais en 1852, de nouvelles voitures de haut gala furent livrées, dont la plus riche d'entre elles à droite (voir p. 485 suiv.). Leurs caractéristiques : une caisse à sept glaces (une devant et trois de chaque côté, pour que les passagers soient bien visibles), une galerie d'impérial dorée avec quatre aigles aux coins, de grands emblèmes sur la caisse, une housse en textile avec les armoiries impériales en gros, quatre lanternes finement ciselées et bien des dorures sur le train. À l'instar des anciennes voitures de grand gala, cette berline attelée à huit était sûrement conduite uniquement au pas lors des apparitions officielles en public. Deux à trois valets se tenaient debout à l'arrière sur la planche des laquais. Comme le cocher, ils portaient la grande tenue à la française (p. 239). Il existe un modèle par Philippe Devilliard de cette magnifique berline (en haut à droite) au musée de Compiègne, avec une plaque : « Berline de Gala construite par la maison Ehrler en 1856 pour le Baptême du Prince Impérial ». Toutefois, cette datation est erronée. Elle figure sur la gravure sur bois représentant un événement en 1855 (p. 239) et a probablement été utilisée la même année pour l'accueil de la reine Victoria (p. 151). La voiture figure aussi sur une autre gravure sur bois de 1855 avec tous ses harnais (p. 197). Ce modèle correspondait à la mode de l'époque. Et ressemblait beaucoup à la berline achetée à Dublin en 1853 chez John Hutton & Sons pour la reine Victoria, dite aujourd'hui « Irish State Coach » (p. 238).

La seconde berline de gala neuve à sept glaces (p. 240) fut apparemment livrée en 1852 ; Faverot de Kerbrech la reproduisit dans son livre de 1903 (p. 361). Aménagée plus simplement, elle n'a ni galerie d'impérial ni décor doré sous la caisse, les dorures sur le train sont moindres et les armoiries sur la housse plus petites. Cela mis à part, les modèles sont très semblables. On la voit au premier plan sur la gravure sur bois en page 239.

Les livres des comptes de l'écurie impériale listent ces deux berlines sous les nos1 et 2 et précisent qu'elles étaient « à housse » (p. 299). Elles furent apparemment pendant longtemps les plus hautes voitures de gala neuves du Second Empire. Conegliano désigna même la voiture de droite comme une « berline de grand gala » (1897, 191). Ces voitures sont détaillées dans l'annexe à partir de la page 459.

En 1881, l'État français rendit les deux berlines avec les harnais à l'impératrice, qui les fit transporter en Angleterre, d'abord à Chislehurst puis à Farnborough (p. 443). Aujourd'hui, la voiture de gala se trouve au musée « Autoworld » de Bruxelles et y est notifiée à tort comme la voiture nuptiale de Napoléon III et d'Eugénie, fabriquée en 1852. La voiture est un prêt des Musées royaux d'art et d'histoire belges qui l'ont reçue en 1976. Des éléments majeurs des harnais correspondants s'y trouvent aussi.

Die neuen Gala-Berlinen Nr. 1 und Nr. 2 (vgl S. 459-472)

Wie in Kapitel C ausgeführt, dienten Napoléon III. als frisch eingesetztem Kaiser zunächst vor allem Berlinen aus der Zeit von Napoléon I. und Charles X. in überarbeitetem Zustand als Vollgala-Wagen. Dabei blieb es bezüglich ganz vergoldeter Karossen. 1852 wurden aber neue hochstehende Gala-Wagen eingeliefert (siehe auch S. 458ff.). Dabei war die rechts abgebildete Berline die reichste. Ihre Merkmale sind: Kasten mit sieben Fenstern (eines vorne und je drei seitlich, so dass von aussen alle Insassen sichtbar waren), vergoldeter Dachkranz mit vier Adlern auf den Ecken, grosse Embleme am Kasten, textile Bockdecke mit grossem kaiserlichem Wappen und viel Vergoldungen am Gestell. Diese Berline dürfte bei formellen Auftritten – wie die alten Vollgala-Wagen – ausschliesslich im Schritt achtspännig gefahren worden sein, etwa bei der Taufe des kaiserlichen Prinzen im Jahre 1856 (S. 142ff.). Auf der Lakaibrücke hinten standen zwei oder mehr Bedienstete. Sie trugen wie der Kutscher das grosse „tenue à la française“ (siehe Bild S. 239). Von dieser herausragenden neuen Berline gibt es im Museum von Compiègne das oben rechts abgebildete, 1903 ausgeführte Modell von Philippe Devilliard. Auf dessen Sockel ist eine Plakette angebracht: „Berline de Gala construite par la maison Ehrler en 1856 pour le Baptême du Prince Impériale“. Diese 1903 erfolgte Datierung ist falsch. Gemäss dem Holzstich von S. 239 wurde die Berline schon im Jahre 1855 und auch für den Empfang der Königin Victoria im gleichen Jahr eingesetzt (S. 151). Der Wagen ist zudem auf einem Holzstich von 1855 samt Geschirren abgebildet (S. 197). Dieses Berlinen-Modell entsprach der Mode der Zeit. So war die 1853 in Dublin bei John Hutton & Sons für Queen Victoria angeschaffte Berline, heute „Irish State Coach“ genannt, sehr ähnlich (S. 238).

1852 wurde offenbar gleichzeitig die zweite neue Gala-Berline von S. 240 mit sieben Fenstern eingeliefert, die in Faverot de Kerbrechs Buch von 1903 abgebildet ist (S. 361). Sie ist etwas einfacher gestaltet als die reichere Berline, ohne Dachkranz und ohne vergoldeten Dekor unter dem Kasten, mit weniger Vergoldungen am Gestell und mit kleineren Emblemen auf der Bockdecke versehen.

Diese zweite Berline ist auf dem Holzstich von S. 239 im Vordergrund zu sehen. In den Rechnungsbüchern des Marstallamtes sind unter Nr. 1 und Nr. 2 diese zwei Berlinen „à housse“, also mit Bockdecke erwähnt (S. 229). Es sind die einzigen Hofberlinen mit hellem Seidenausschlag. Dies waren offenbar lange die beiden höchstrangigen neuen Galawagen des Second Empire. Conegliano nannte den Wagen rechts „berline de grand gala“ (1897, 191). Im Katalog-Anhang werden S. 459ff. die Wagen näher vorgestellt.

Die beiden Berlinen wurden 1881 vom Staat Frankreich der Kaiserin zurückerstattet. Sie liess die Wagen nach England bringen, zunächst nach Chislehurst und dann nach Farnborough (Bild S. 443). Heute steht die reichere Gala-Kutsche in Brüssel im Museum „Autoworld“ als Leihgabe der belgischen Musées royaux d'art et d'histoire. Dort befinden sich auch wesentliche Teile der zugehörigen Geschirre (ausführlicher S. 458ff.).







La berline de gala nº1 de 1952 est richement équipée, avec sept glaces et une galerie d'impérial.
En haut : modèle de la voiture exposée à Compiègne par Philippe Devilliard (1839-1917).
En bas : la berline conservée à Bruxelles.

Die 1852 angeschaffte Grossgala-Berline Nr. 1 des Second Empire mit sieben Fenstern und Dachkranz.
Oben: Modell von 1903 des Wagens in Compiègne von Philippe Devilliard (1839-1917). Der Modellbauer fügte dem Wagen Laternen zu.
Unten: Der in Brüssel erhaltene Wagen.





En haut : la « Berline de gala de S.M. l'Empereur Napoléon III » (n°1) avec sa galerie d'impérial, achetée 1852.
En bas : en comparaison, le State Coach semblable de la reine Victoria en 1853.

Oben: Die 1852 angeschaffte „Berline de gala de S.M. l'Empereur Napoléon III“ (Nr. 1) mit Dachkranz.
Unten: Als Vergleich die ähnliche State Coach der Queen Victoria von 1853.





À gauche : la berline de gala n°2 de 1852 avec sept glaces. Les ornements sur le dôme sont ici quatre petites couronnes.
À droite : carte postale de cette voiture, ou d'une voiture très semblable, se trouvant au château de Mouchy près de Compiègne. On reconnaît la lanterne intérieure placée au milieu de l'impériale ainsi qu'Émile-Félix Fleury l'évoquait (p. 56). À côté de la voiture est présenté l'équipement d'un postillon de l'empereur avec sa selle et les lourdes bottes (voir aussi la seconde carte postale p. 442 suiv.).

Links: Die neue Gala-Berline Nr. 2 mit sieben Fenstern von 1852. Die Dachverzierung besteht hier aus vier kleinen Kronen.
Rechts: Postkarte dieses oder eines sehr ähnlichen Wagens im nahe Compiègne gelegenen Schloss Mouchy. Hier ist die besondere Innenlaterne mit dem Abzug mitten im Dach deutlich zu erkennen, wie sie von Emile-Félix Fleury erwähnt wurde (S. 56). Neben dem Wagen wurde die Ausrüstung eines kaiserlichen Postillions mit seinem Sattel und den schweren Stiefeln aufgebockt (dazu siehe auch die zweite Postkarte S. 442f.).



Les deux berlines de gala n°s1 et 2 en action pour la cérémonie du 13 septembre 1855 à Notre-Dame à l'occasion de la victoire de Sébastopol lors de la guerre de Crimée. La riche berline de gala au centre consitue le corps et est attelée à huit avec des harnais à collier. La voiture au premier plan est identique à celle en haut à gauche. Cette gravure sur bois a été publiée pour la première fois dans le n°656 de la revue « L'Illustration », le 22 septembre 1855, puis dans la revue anglaise « Casell's illustratde family paper ».

Die beiden Gala-Berlinen Nr. 1 und 2 in Aktion anlässlich der Feier in der Notre Dame vom 13. September 1855 aus Anlass des Sieges von Sebastopol im Krim-Krieg. Die reiche Gala-Berline in der Bildmitte wird als voiture du corps achtspännig mit Kumtgeschirren gefahren. Der Wagen im Vordergrund ist identisch mit dem oben links. Dieser Holzstich erschien erstmals in der Revue „L'Illustration" Nr. 656, am 22. September 1855 und dann auch im englischen „Casell's illustrated family paper".

Coupés de demi-gala et berlines de demi-gala

Dans la hiérarchie de la cour viennent après les berlines aux sept glaces les berlines à trois glaces d'un rang légèrement inférieur. L'écurie parisienne en comptait une douzaine environ, comme le montre la gravure sur bois de la remise du Louvre (p. 197). Le duc de Conegliano parlait aussi (en plus des deux luxueuses berlines) de cinq berlines achetées à Ehrler (1897, 191). Il s'agissait aussi de berlines à housse avec quatre lanternes, aussi appelées « berlines de ville ». Elles étaient souvent menées à la française, et leurs harnais à collier étaient richement ornementés. Dotées d'armoiries plus petites sur les portières, ces berlines de demi-gala étaient moins dorées que celles de gala.

Le 31 décembre 1853, Ehrler en fit une description détaillée à l'occasion d'une livraison (rapport p. 523). En faisaient partie deux jeux de quatre lanternes, dont la moitié plus richement ciselées. Moult illustrations d'époque montrent des berlines de demi-gala. C'est notamment avec elles (attelées en paire) que le couple impériale était emmené le soir à l'opéra. Émile-Félix Fleury s'en servait aussi pour transporter la nuit des hôtes de haut rang à travers Paris – le trot était alors permis.

En 1881, quatre berlines de demi-gala furent rendues à l'impératrice (avec la voiture de gala neuve évoquée plus haut). Elle en offrit l'une au prince Joachim Murat (1856-1932), aujourd'hui conservée avec son harnais au musée de Compiègne (p. 242). Le harnais de l'attelage est en cuir noir et richement décoré de bronzes.

On utilisait pour ces voitures les « chevaux de ville », venus d'Angleterre, d'Allemagne et d'autres régions d'Europe.

Les berlines de l'écurie impériale n'étaient pas les seules à servir de voitures de demi-gala : les grands coupés à huit ressorts (« chariot » en anglais) en faisaient aussi office, tel le « grand coupé de ville » en haut, que montra Faverot de Kerbrech en comparaison à une voiture qui n'existe plus. Mais contrairement à l'Angleterre et à d'autres pays, les écuries parisiennes ne comptaient que relativement peu de coupés de demi-gala.

La frontière entre la demi-gala et le rang suivant n'est pas très claire. Selon le baron de Kerbrech, il y avait des voitures auxquelles fut attribué le rang « de ville » (généralement combinées avec un service à la française) et celui « à daumont », comme on le verra plus tard. Ces voitures – principalement des calèches ouvertes à capote – étaient donc utilisées pour les deux services.

Halbgala-Coupés und Halbgala-Berlinen

Auf die besprochenen Berlinen mit sieben Fenstern folgten in der Hierarchie des Hofes die rangmässig etwas tieferen Berlinen mit drei Fenstern. Davon gab es im Pariser Marstall etwa ein Dutzend, wie der Holzstich mit dem Blick in die Louvre-Remise zeigt (S. 197). Dies waren Berlinen „à housse" also mit Bockdecke und vier Laternen. Sie wurden auch „berlines de ville" genannt. Sie wurden oft „à la française" und mit reich verzierten Kumtgeschirren gefahren. Solche Halbgala-Berlinen waren weniger vergoldet als die Gala-Berlinen und meist mit kleineren Wappen auf den Türen und der Bockdecke versehen. Das Innere war hier, im Gegensatz zu den beiden reicheren Berlinen von 1852, nicht hell, sondern mit grünem Seidenstoff ausgeschlagen (S. 243).

Am 31. Dezember 1853 lieferte Ehrler eine solche Halbgala-Berline aus und beschrieb sie genau (Rapport S. 523). Dazu gehörten zwei Sätze Laternen, davon war der eine Vierersatz reicher ziseliert als der andere. Halbgala-Berlinen sind auf vielen zeitgenössischen Abbildungen zu sehen. Damit wurde etwa abends das Kaiserpaar zweispännig in die Oper gefahren. Auch hohe Gäste liess Emile-Félix Fleury so nachts in der Stadt herumkutschieren; hier war nicht nur Schritt, sondern auch Trab erlaubt.

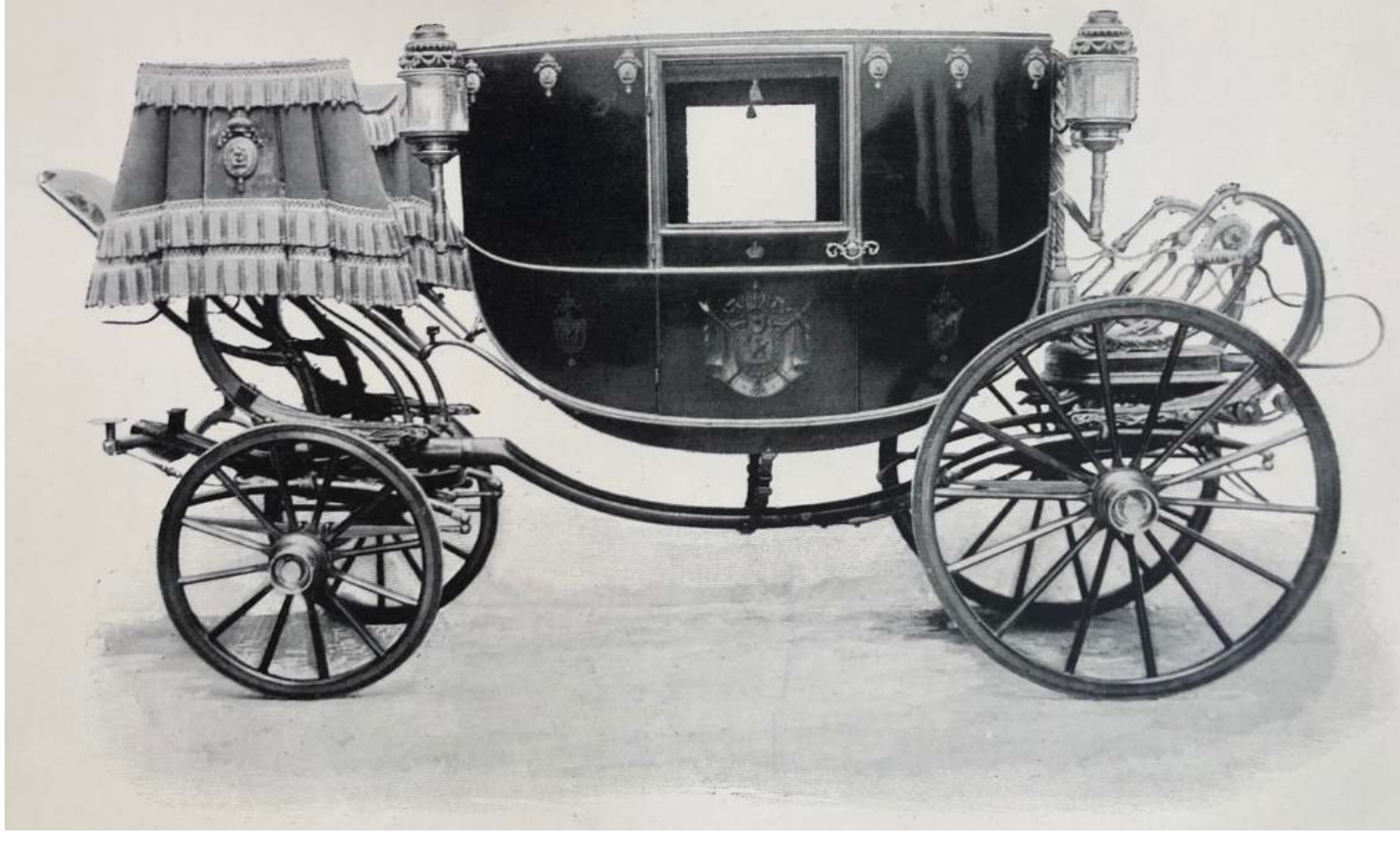
Vier solche Halbgala-Berlinen gingen 1881 (mitsamt dem schon erwähnten neuen Gala-Wagen Nr. 1 von 1852) in den Besitz der Kaiserin zurück. Einen davon schenkte sie Prinz Joachim Murat (1856-1932), Sportsmann und Rennpferdezüchter. Dieser Wagen hat sich, wie die Bilder S. 242 unten zeigen, samt Geschirr im Museum in Compiègne erhalten. Das zugehörige Geschirr aus schwarzem Leder weist reichlich Beschläge auf.

Als Pferde wurden für solche Wagen die besprochenen eleganten „chevaux de ville" eingesetzt, die neben Frankreich aus England und anderen Regionen Europas stammten, darunter auch aus deutschen Ländern.

Als Halbgala-Wagen dienten im Marstall nicht nur Berlinen, sondern auch achtfach gefederte grosse Coupés (englisch „chariot" genannt). Faverot de Kerbrech bildet (als Vergleich zu einem nicht erhaltenen Wagen) das rechts oben zu sehende „Grand Coupé de ville" ab. Im Gegensatz zu England und anderen Ländern gab es im Marstall zu Paris allerdings erstaunlich wenig Halbgala-Coupés.

Wo genau die Grenzen zwischen den Halbgala-Wagen und solchen der nächsten Rangstufe gezogen wurden, ist nicht ganz klar. Es gab – gemäss Baron de Kerbrech – durchaus Wagen, denen der Rang „de ville" (wohl meist kombiniert mit dem „service à la française") ebenso wie „à daumont" zugesprochen wurde, wie der nächste Abschnitt zeigt. Solche Wagen wurden also für beide Dienste eingesetzt. Es handelt sich dabei vor allem um offene Kaleschen mit Halbverdeck.





En haut : « Grand Coupé de ville », non pas de Napoléon III mais de Faverot de Kerbrech, publié en comparaison à une voiture jadis au Louvre.
En bas : berline de demi-gala à trois glaces et quatre lanternes de l’écurie, dite « berline de ville ».

Oben: „Grand Coupé de ville“ nicht von Napoléon III., aber von Faverot de Kerbrech als Vergleich zu einem ehemals im Louvre vorhandenen Wagen publiziert.
Unten: Halbgala-Berline mit drei Fenstern und vier Laternen aus dem Marstall, genannt „Berline de ville“.





« Berline de demi-gala » avec le harnais correspondant de l'écurie impériale. L'impératrice Eugénie offrit en 1881 cet équipage au prince Joachim Murat. Il prêta cette berline avec des maquettes équines et harnais en 1900 à l'occasion d'une grande exposition à Paris.
En haut : mise en scène en 1900, à laquelle Émile-Félix Fleury contribua encore.
En bas : présentation à Compiègne vers 1930.

„Berline de demi-gala“ mit dem entsprechenden Geschirr aus dem kaiserlichen Marstall. Kaiserin Eugénie schenkte 1881 diese Equipage dem Prinzen Joachim Murat. Dieser stellte sie für eine grosse Ausstellung im Jahre 1900 in Paris samt angeschirrten Pferdemaquetten zur Verfügung.
Oben: Inszenierung von 1900, bei der noch Emile-Félix Fleury mitgeholfen hatte.
Unten: Aufstellung in Compiègne um 1930.







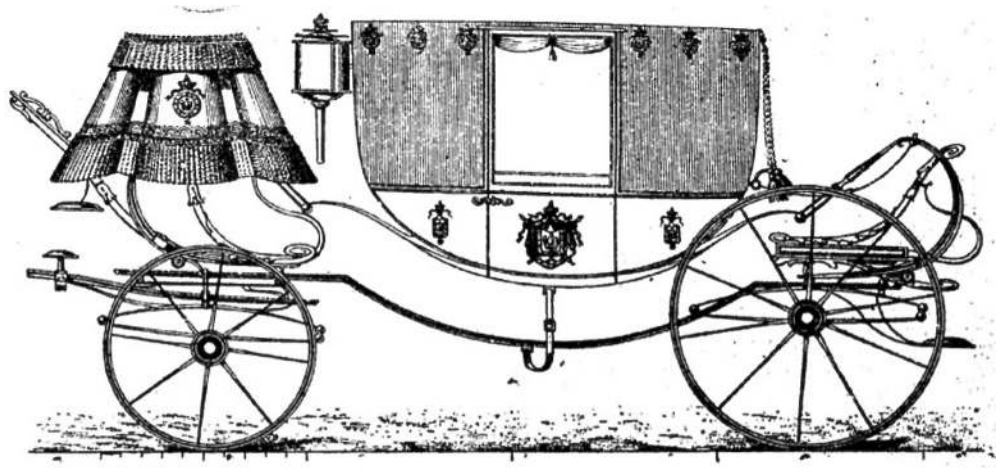


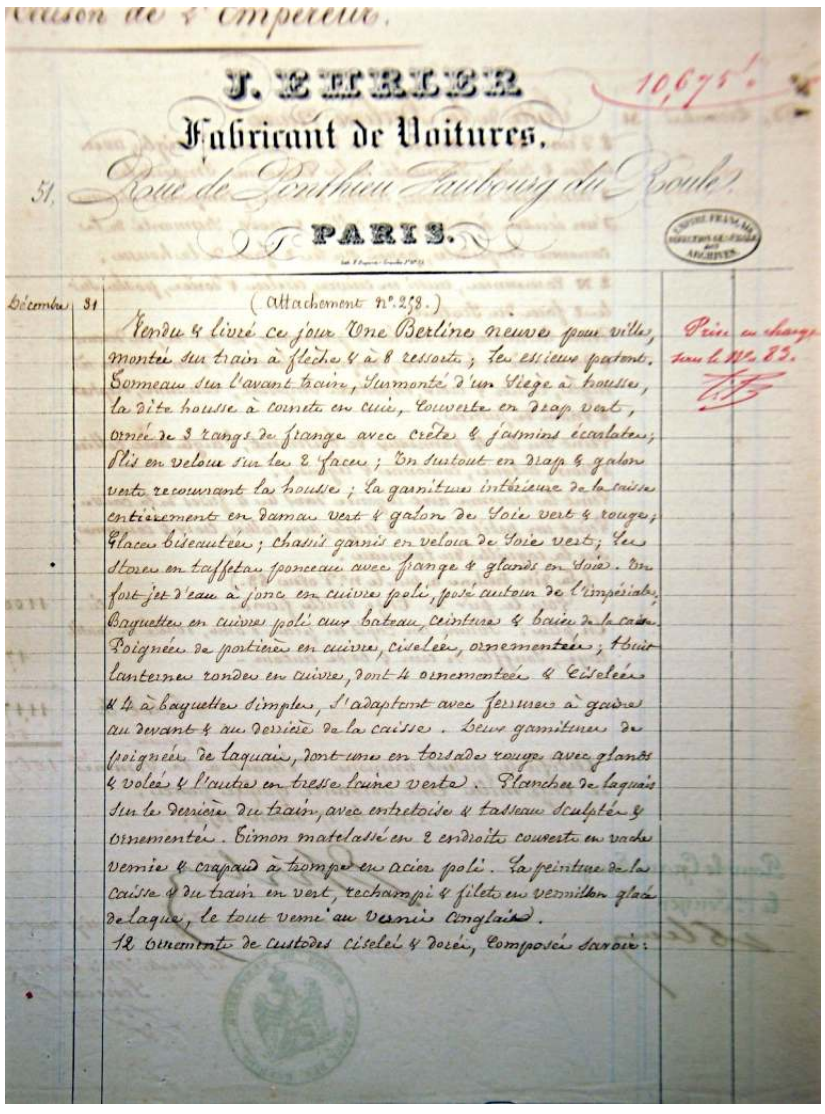




En haut : l’intérieur en soie verte parfaitement conservé de la voiture à gauche. La garniture est richement décorée de bordures rouges (store sur la fenêtre arrière, tirant de glace et crémaillère).
En bas : détail de la voiture d’aujourd’hui.

Oben: Das gut erhaltene Innere des links abgebildeten Wagens aus grüner Seide. Die Garnierung ist reichlich mit roten Borten ausgestattet (Abdeckung des Rückfensters, Fensterzugriemen und Armschlingen).
Unten: Details des Wagens im heutigen Zustand.





J. EHRLER
Fabricant de Voitures.
51. Rue de Ponthieu Faubourg du Roule.
PARIS.

10,675f.

Décembre 31 (Attachement N°. 278.)

Rendu & livré ce jour Une Berline neuve pour ville, montée sur train à flèche & à 8 ressorts ; les essieux patents. Sommeau sur l'avant train, surmonté d'un Siège à housses, la dite housse à comette en cuir, Couverte en drap vert, orné de 3 rangs de frange avec crêtes & jasmins écalates ; Plis en velour sur les 2 faces ; En surtout en drap & galon verts recouvrant la housse ; La garniture intérieure de la caisse entièrement en damas vert & galon de Soie vert & rouge ; Glaces bisautées ; Chassis garnis en velour de Soie vert ; Les Stores en taffetas ponceau avec frange & glands en Soie. Un fort jet d'eau à jour en cuivre poli, posé autour de l'Impériale, Baguettes en cuivre poli aux bateau, ceintures & bois de la caisse. Poignées de portières en cuivre, ciselées, ornementées ; Huit lanternes rondes en cuivre, dont 4 ornementées & Ciselées & 4 à baguettes simples, S'adaptant avec fermures à gaches au devant & au derrière de la caisse. Deux garnitures de poignées de laquais, dont une en torsade rouge avec glands & volés & l'autre en tresse laine verte. Planches de laquais sur le derrière du train, avec entretoise & tasseau sculptés & ornementés. Timon matelassé en 2 endroits couverts en cuir verni & crapaud à trompe en acier poli. La peinture de la caisse & du train en vert, rechampi & filets en vermillon glacé de laque, le tout verni au vernis Anglais.
12 Ornements de Custodes ciselés & dorés, Composés savoir :

Pièce au chargt sous le N°. 83.

1853, Décembre 31 Suite de la Berline neuve.

8 d'une N Couronnée, & 4 d'un Blason à aigle, avec Collier & croix, Surmonté de la Couronne Impériale.
2 armoiries en cuivres, ciselées & dorées, Composées chacune d'un écusson à aigle, avec Collier & croix, Surmonté de la Couronne Impériale, posées sur les 2 faces de la housse.
2 N Couronnées, aussi en cuivres, ciselées & dorées, posées sur les 2 faces du Surtout.
Peint les armoiries sur les 4 panneaux, de portes, du devant & du derrière de la caisse, Composées chacune d'un écusson à aigle, Collier & croix, Manteau Impérial, Couronne, Sceptre & Main de justice.
Peint sur les 4 panneaux de brisement, l'aigle avec collier & croix, casques, couronne & légendes.
Peint la couronne avec légende dans les 4 frises de la caisse.
Peint un petit écusson à aigle, avec collier, croix & couronne, sur la coquille du tonneau.
(La dite Berline a pris le N°. d'ordre 83.)
Pour le prix de Onze mille francs — ci — 11000 —
En plus : Fourni un tapis en peau d'ours, doublé en coutil rayé, Soufflé de crin & bordé autour — 175 —
Total F. 11,175 —
à déduire 500 —
Certifié le présent mémoire s'élevant à la Somme Brte 10,675 —
de Onze mille Cent Soixante quinze francs.
Paris le 17 Janvier 1854.

Pour le Grand Ecuyer
le 1er Ecuyer

Arrêté à la somme de Dix mille six cent soixante quinze francs.
Le gardien Mis Executeur
Sénécaut

MAISON DE L'EMPEREUR — SERVICE DES ECURIES

En haut : Brice Thomas mit ce dessin d'une berline impériale de demi-gala en couverture de son célèbre « Traité de menuiserie en voitures » en 1870.
En bas : description d'une berline de ville livrée par Ehrler en 1853, donc une voiture de demi-gala.

Oben: Diese Zeichnung einer kaiserlichen Halbgala-Berline setzte Brice Thomas 1870 auf den Titel seines berühmten „Traité de menuisierie en voitures“.
Unten: Beschreibung einer von Ehrler 1853 ausgelieferten „Berline de ville“, also eines Halbgala-Wagens.

Les équipages à la daumont

Les divers services ont été traités dès la page 172, avec notamment l'équipage à la daumont pour lequel 42 chevaux spécialement dressés étaient à disposition. À l'ordinaire, cet attelage se faisait à quatre avec des postillons montant les chevaux de gauche. La variante en paire était appelée « à la demi-daumont ». La planche p. 289 montre aussi la variante à six, dite grande daumont, avec deux postillons. Les illustrations de l'époque corroborent la grande popularité de l'équipage à la daumont à quatre chevaux sous le Second Empire – en ville comme au parc.

D'après Conegliano (1897, 201 suiv.), les écuries impériales comptaient 22 voitures, toutes à huit ressorts, pour le service à la daumont :

- 12 calèches
- 8 landaus
- 1 grand duc
- 1 grande-coureuse, une sorte de coupé d'Orsay (utilisée aussi pour la campagne militaire de 1870 (p. 348 suiv.)

L'avantage de la voiture à la daumont était que la vue sur les occupants n'était pas obstruée par le cocher, ce que montre bien l'équipage en couverture. C'est la raison pour laquelle les véritables voitures à la daumont n'avaient pas de siège de cocher (éventuellement une malle entre les ressorts). Toutefois, de nombreux modèles disposaient d'un siège amovible. Dans le cas où il était vissé, les voitures à la daumont étaient considérées « de ville » et menées « à la française » par le cocher. Les modèles plus élégants bénéficiaient de l'attribut « grand » (p. 246). Certaines voitures étaient attelées soit à la daumont soit en poste, cette variante étant plutôt réservée à des sorties plus longues.

Boulenger en décrivait les harnais « à l'anglaise avec frontaux à rubans rouges » et les postillons (1932, 215 suiv.) : « Il y avait trois brigades, dont l'une spécialement attachée à l'Empereur, l'autre à l'Impératrice, la troisième au Prince impérial, composées chacune d'un piqueur, un sous-piqueur, quatre postillons, deux garçons d'attelage et seize chevaux. On choisissait pour postillons, naturellement, des hommes aussi petits et légers que possible et qui parussent très jeunes. »

Daumont-Equipagen

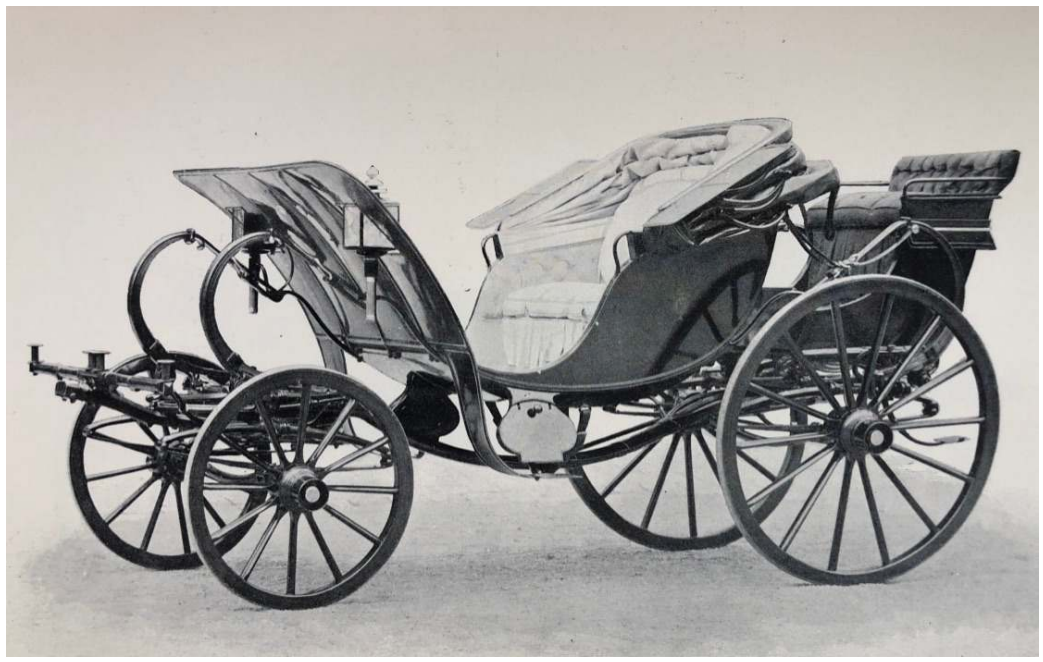
Der Auftritt in Daumont-Anspannung wurde S. 172ff. besprochen und dabei erwähnt, dass dafür im Marstall 42 speziell ausgebildete Pferde zur Verfügung standen. Die übliche Daumont-Anspannung war der Viererzug mit je einem Postillion auf dem linken Pferd. Die zweispännige Variante wurde auch „à la demi-daumont" genannt. Auf einem Bild ist auch die sechsspännige Variante, genannt „grande daumont", mit zwei Postillionen zu sehen (S. 289). Der Daumont-Zug mit vier Pferden war den erhaltenen Abbildungen gemäss die meist gepflegte Anspannung zur Zeit des Second Empire, in der Stadt ebenso wie im Park.

Für den Daumont-Service gab es nach de Conegliano (1897, 201f.) in den kaiserlichen Stallungen 22 Wagen, alle achtfach gefedert:

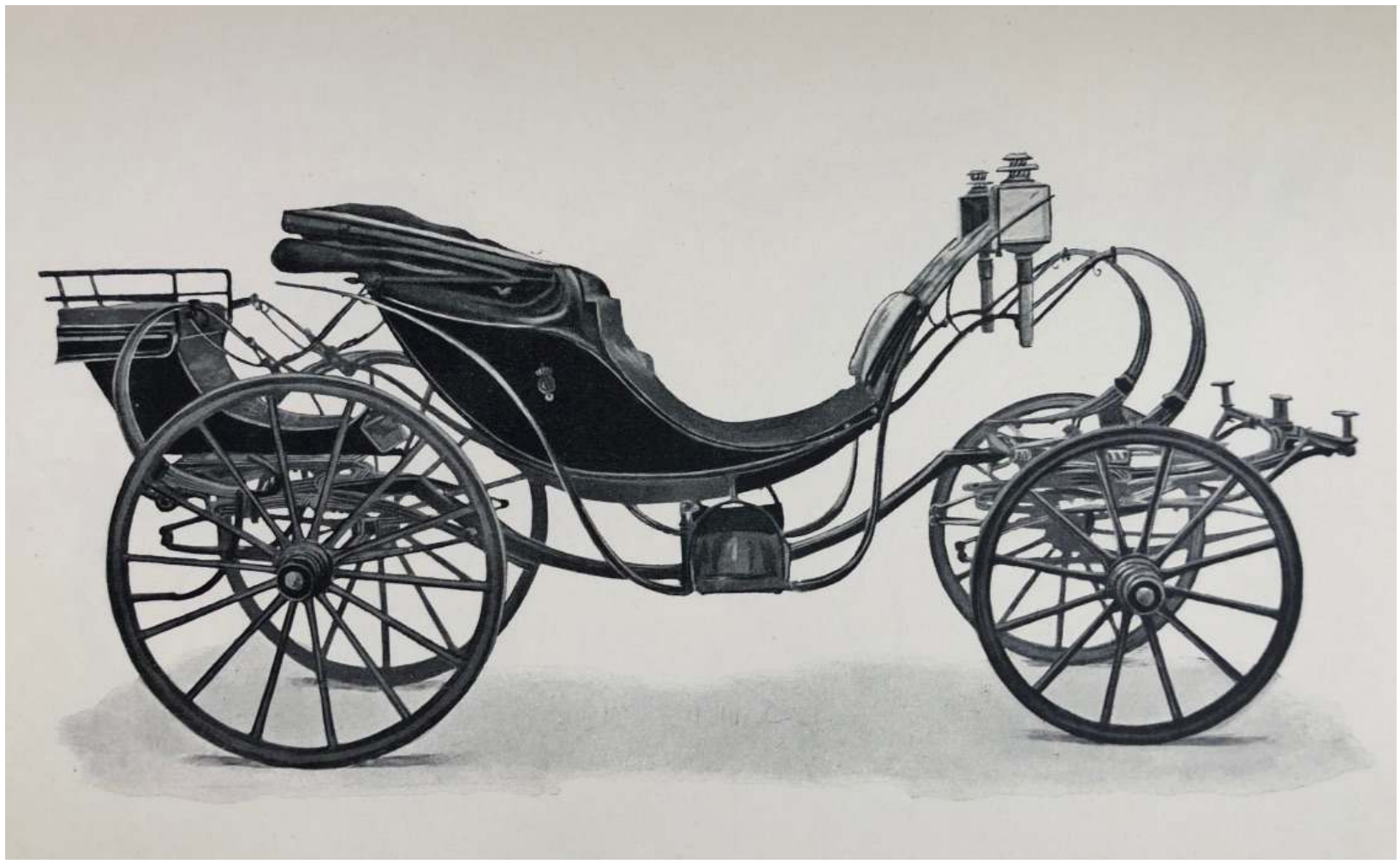
- 12 Kaleschen
- 8 Landauer
- 1 Grand Duc und
- 1 Grande-Coureuse, eine Art Coupé d'Orsay (Zu diesem auch auf dem Feldzug von 1870 eingesetzten Wagen siehe auch S. 348f.).

Der Vorteil der Daumont-Wagen war, dass der Blick auf die Insassen nicht durch den davor sitzenden Kutscher verstellt wurde. Das zeigt die Equipage auf dem Titelbild gut. Eigentliche Daumont-Wagen besassen deshalb keinen Bock (allenfalls einen Koffer zwischen den Federn). Nun gab es aber öfters Wagenmodelle mit einem aufschraubbaren Bock. Diese Daumont-Wagen wurden dann mit dem Zusatz „de ville" versehen, wenn ihnen ein Bock aufgesetzt werden konnte; so wurden sie auch „à la française" vom Kutscher gefahren. Recht noble Modelle wurden gerne mit dem Adjektiv „grand" oder „grande" versehen, wie dies die Modelle auf der folgenden Seite zeigen. Einige Wagen wurde entweder „à la daumont" oder „en poste" eingespannt, letzteres eher für längere Touren.

Boulenger schrieb zu den Daumont-Geschirren (französischer Wortlaut links): Dazu gehörten englische Kumte und am Kopfgestell Stirnriemen aus roten Seidenbändern. Es gab drei Daumont-Brigaden, eine nur für den Kaiser, eine für die Kaiserin und eine dritte für den kaiserlichen Prinzen. Jede Brigade bestand aus einem Pikeur, Unter-Pikeur, vier Postillionen, zwei Grooms und 16 Pferden. Man bevorzugte als Postillione so kleine und leichte Männer wie möglich, die zudem jung aussehen sollten.



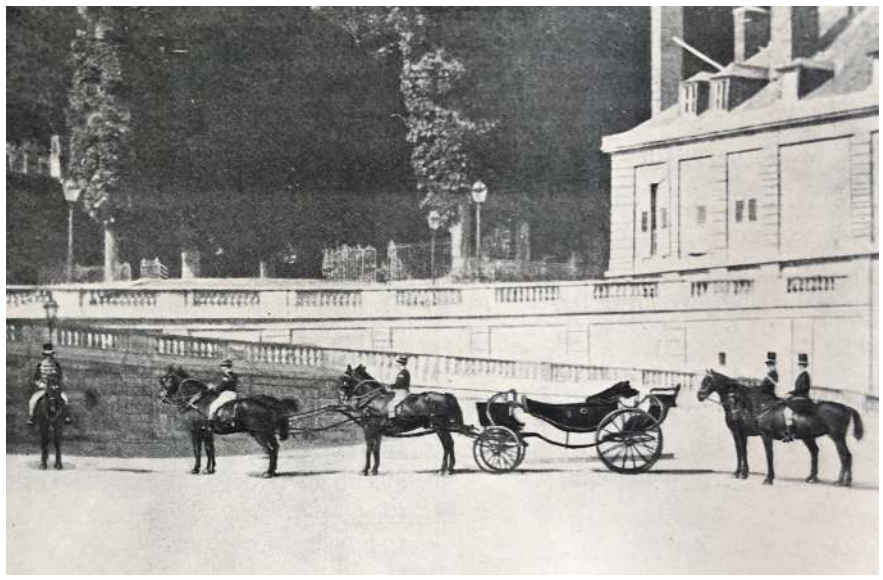


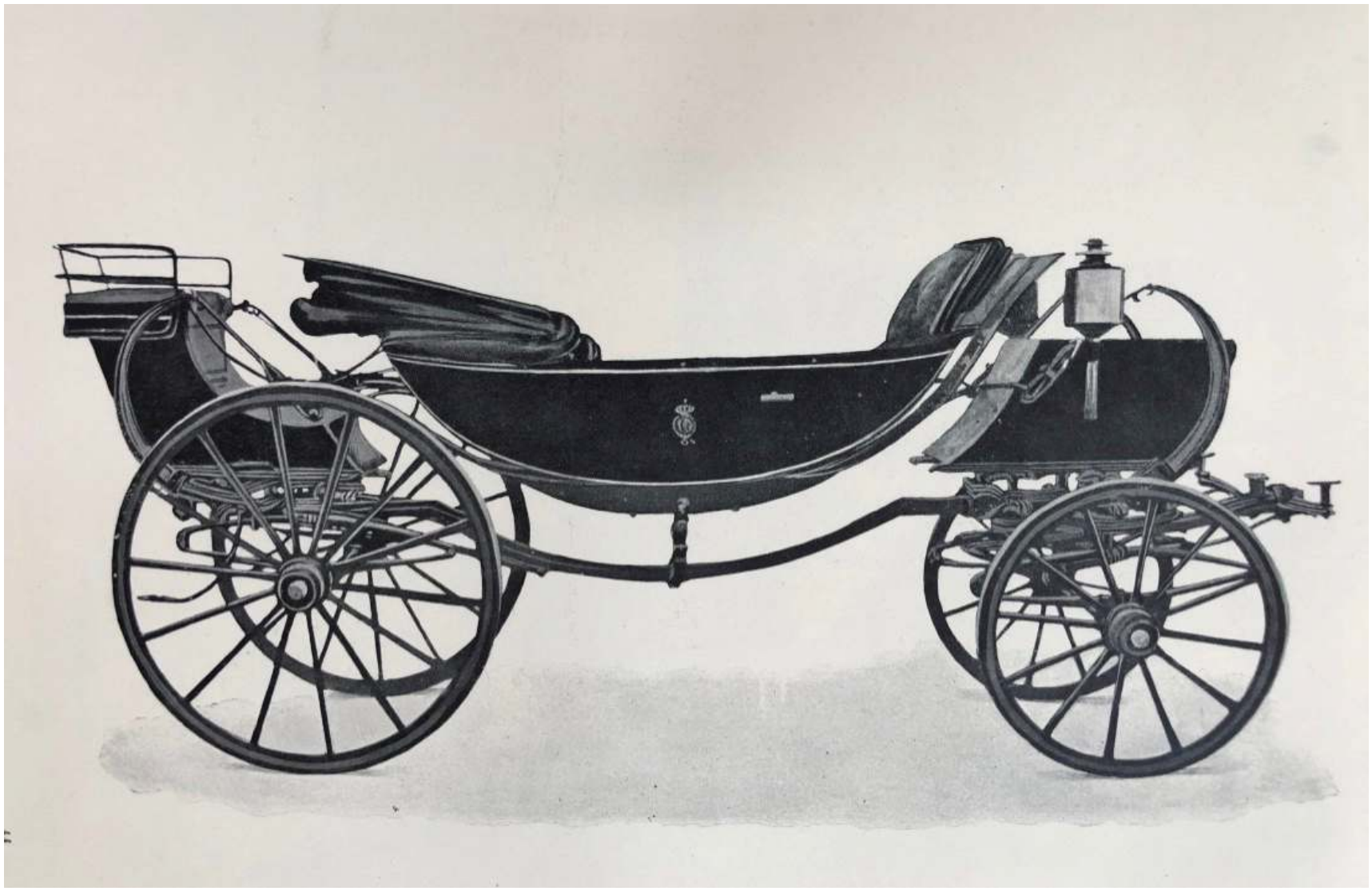


En haut : « Grand Duc » avec un marchepied arrondi et un banc pour deux valets. À droite, la même voiture avec une malle mise devant pour des trajets plus longs, modèle de Philippe Devilliard.
En bas : « Grand Duc Victoria » des remises impériales. Cette voiture avait aussi un siège de cocher amovible.

Oben: „Grand Duc“ mit gerundetem Fusstritt und zweisitziger Dienerbank und rechts derselbe Wagen mit vorne eingesetztem Koffer für längere Fahrten als Modell von Philippe Devilliard.
Unten: „Victoria-Grand Duc“ mit anders geformtem Fusstritt aus den kaiserlichen Remisen. Dazu gehörte auch ein aufschraubbarer Kutschbock.

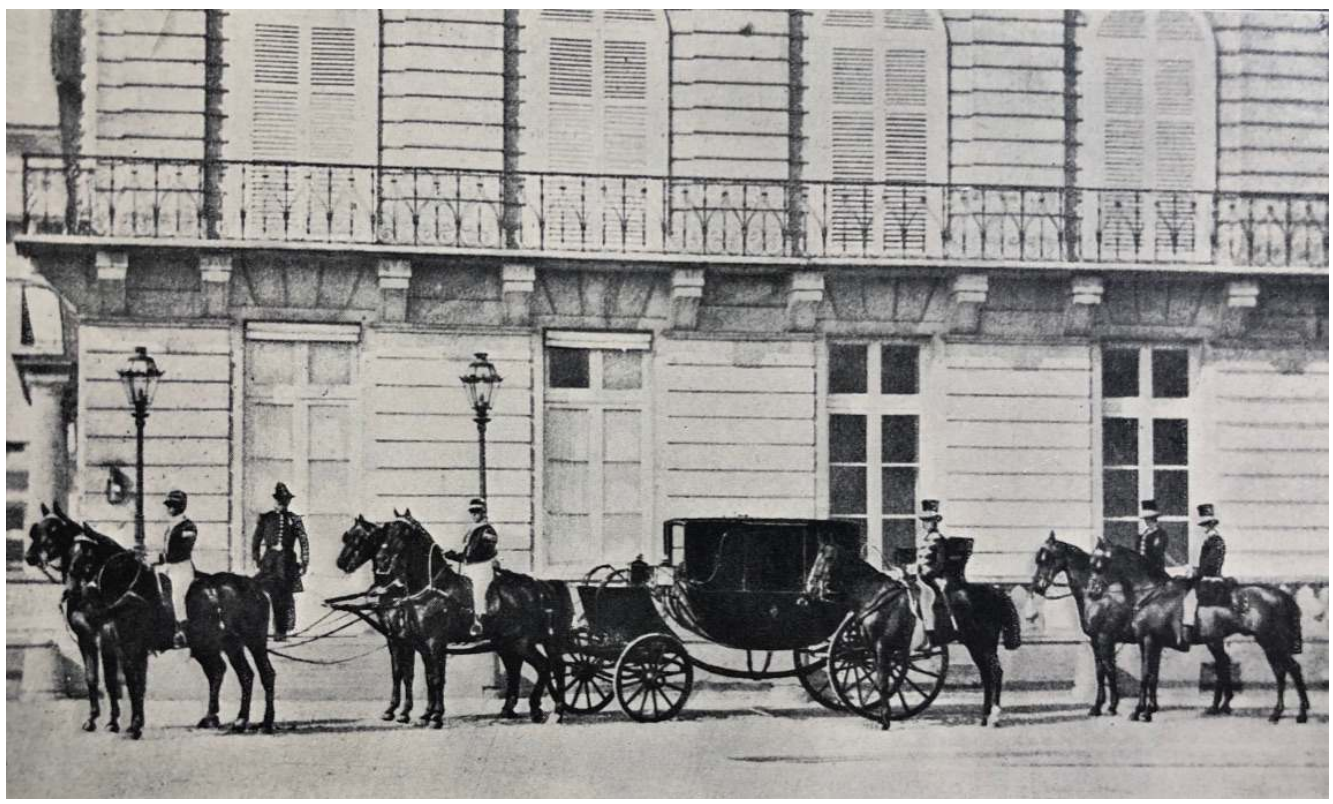


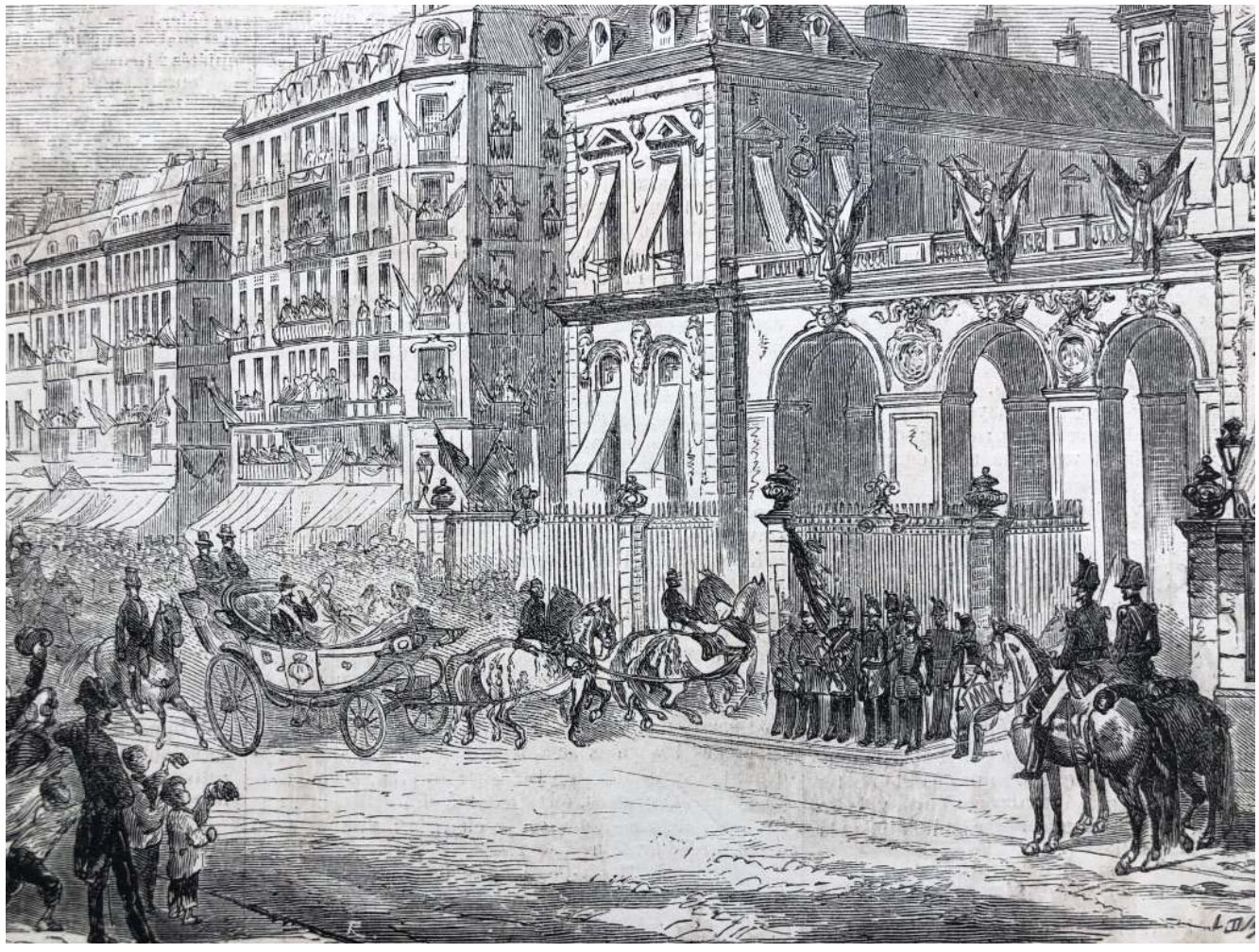




En haut : calèche de forme ancienne avec col de sygne au devant de la caisse. Le siège du cocher pouvait être démonté et la voiture conduite à la daumont (photo à droite ; ici une malle remplace le siège du cocher). Le piqueur chevauchait devant et deux garçons d'attelage derrière, si bien que la voiture n'a pas de banc pour les valets comme en bas.
En bas : calèche avec une caisse de forme nouvelle, entièrement arrondie, dite « grande calèche de ville et de d'Aumont ». D'après Faverot de Kerbrech en 1903 (p. 442 suiv.), ces voitures servaient aussi à des excursions plus longues. Pour ce, on mettait le « nécessaire » dans la malle devant.

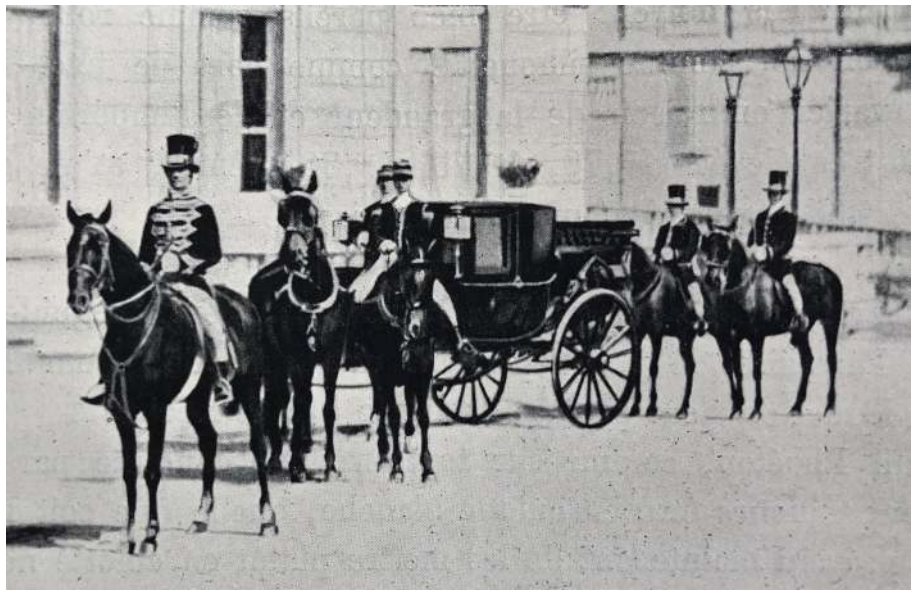
Oben: Kalesche der älteren Form, mit Einzug vorne am Kasten. Der Bock konnte demontiert und das Fahrzeug auch „à la daumont" gefahren werden, wie das Bild rechts zeigt (mit Koffer anstelle des Bocksitzes). Der Pikeur reitet voran und zwei „garçons d'attelage" reiten hinterher, deshalb hat der Wagen keine Dienerbank wie der unten.
Unten: Kalesche mit ganz gerundetem Kasten der neueren Form, genannt „grande calèche de ville et de d'Aumont". Nach Faverot de Kerbrech 1903, 442f. dienten solche Wagen auch für längere Ausflüge. Dafür wurden so genannte Nécessaires im vorderen Koffer mitgeführt.





En haut : « Grand Landau de poste et de Daumont », attelé à la daumont.
En bas : arrivée à Lyon en 1860. Ici, l'empereur est apparemment assis dans un landau mené à la daumont. Les lanternes sont fixées à la capote et à l'horizontale avec celle-ci.

Oben: „Grand Landau de poste et de daumont“ in Daumont-Anspannung.
Unten: Vorfahrt in Lyon im Jahre 1860. Hier sitzt der Kaiser offensichtlich in einem „à la daumont“ gefahrenen Landauer. Dessen Laternen sind vorne am Verdeck befestigt und mit diesem abgelegt.





En haut : « D'Aumont des Écuries impériales ». Il s'agit ici probablement de la coureuse. Faverot de Kerbrech la décrivit en 1903 (p. 434) comme une « sorte de Dorsay (à caisse ronde) à coffre devant et siège derrière ». Voir p. 328 suiv.
En bas : « Victoria à pincettes de la maison de S.M. l'Empereur des Français ». Ces victorias légères étaient attelées à la demi-daumont avec seulement deux chevaux.

Oben: „D'Aumont des Ecuries impériales". Hier dürfte es sich um die Coureuse handeln. Faverot de Kerbrech beschreibt 1903, 434 das Modell als „sorte de Dorsay (à caisse ronde) à coffre devant et siège derrière" (dazu S. 348f.).
Unten: „Victoria à pincettes de la maison de S.M. l'Empereur des Français". Solche leichten Victorias wurde „à demi-daumont" mit nur zwei Pferden eingespannt.



En comparaison : attelage plus ancien en demi-daumont vers 1840 ; « La promenade en calèche », détail d'une gravure colorée d'après un tableau à l'huile d'Eugène Guérard (1821-1866).

Zum Vergleich: Ältere Equipage „en demi-daumont der Zeit um 1840; «La promenade en calèche», Ausschnitt eines Drucks nach einem Ölbild von Eugène Guérard (1821-1866).

Les voitures pour le service en poste

En page 220 sont retracées les raisons qui régirent l'introduction des équipages en poste à l'écurie impériale. Plus puissants et plus performants que les bêtes attelées à la daumont, les chevaux en poste tiraient des « voitures de voyage » ou « coureuses » à vive allure, même sur de longues distances. L'attelage à la poste servait surtout à la campagne ou de Paris à la campagne, notamment vers Saint-Cloud.

En principe, l'attelage en poste avait un harnais à bricole traditionnel français. Mais d'anciennes images montrent parfois des harnais à collier.

Certaines voitures à la daumont étaient aussi conduites avec un attelage en poste, dites alors « de poste et de daumont ». Toutefois, le service à la poste recourait en général à des modèles moins formels ou à pincettes (ressorts elliptiques), comme à droite la photo du landau à caisse claire, plutôt sportif.

Le plus souvent, le service à la poste était attelé à quatre, les chevaux de gauche montés chacun par un postillon. Comme pour le système à la daumont, il y avait ici aussi une variante plus rare d'attelage en paire. D'après Kerbrech, on les appelait « demi-poste », pour des excursions plus courtes avec des landaus ou des « wourst » (1903, 442 suiv.). Il existe aussi des représentations d'attelages à six avec trois postillons – souvent des chars-à-bancs avec moult occupants. Ce n'étaient aucunement des voitures pour la domesticité, souligna Faverot de Kerbrech en 1903 (p. 431), à l'inverse des omnibus.

Les chars-à-bancs aux bancs dans le sens de la marche accueillaient 9 à 12 personnes et servaient souvent à accompagner la chasse (Faverot 1903, 443) : « Les wourst, en demi-poste montée ou en guides, et les chars-à-bancs, avec deux postillons et quatre chevaux, servaient pour la chasse ou les excursions, quand la cour était à Compiègne, par exemple. »

Les sorties de souverains en famille dans ces chars-à-bancs relevaient d'une tradition ancienne comme le montre le tableau à l'huile de la famille de Charles X (p. 255). Les cours d'Angleterre et du Portugal comptaient aussi de telles voitures.

Wagen für die Postanspannung

Seite 220 wurde schon erwähnt, wie es zur Postanspannung im kaiserlichen Marstall kam. Dafür dienten kräftigere und leistungsfähigere Pferde als bei der Daumont-Anspannung. Sie konnten die Wagen in flottem Tempo auch über grössere Strecken ziehen. Dazu gehörten die Reisewagen, auch Coureuses genannt. Die Postanspannung wurde vor allem für Fahrten auf dem Land oder von Paris aufs Land wie etwa nach Saint-Cloud eingesetzt.

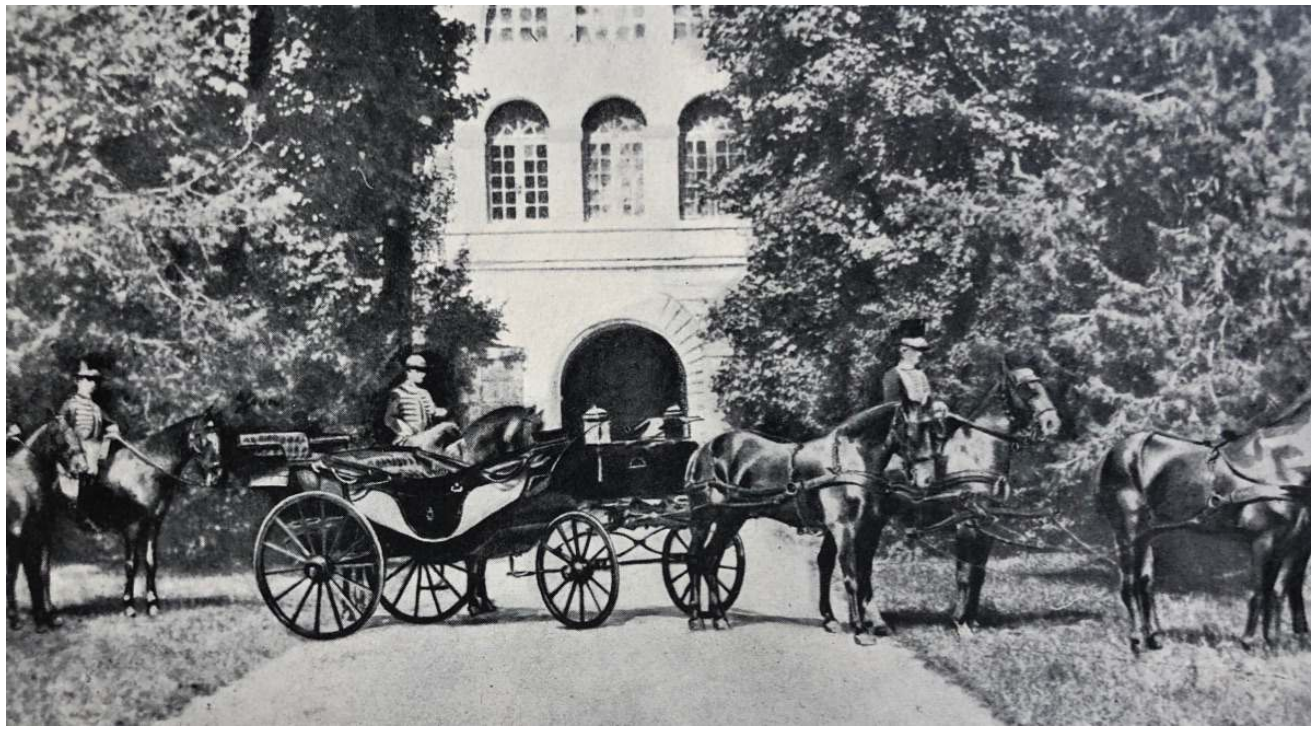
Zur Postanspannung gehörte an sich das traditionelle französische Brustblattgeschirr. Auf alten Bildern ist jedoch zuweilen auch Kumtanspannung zu sehen.

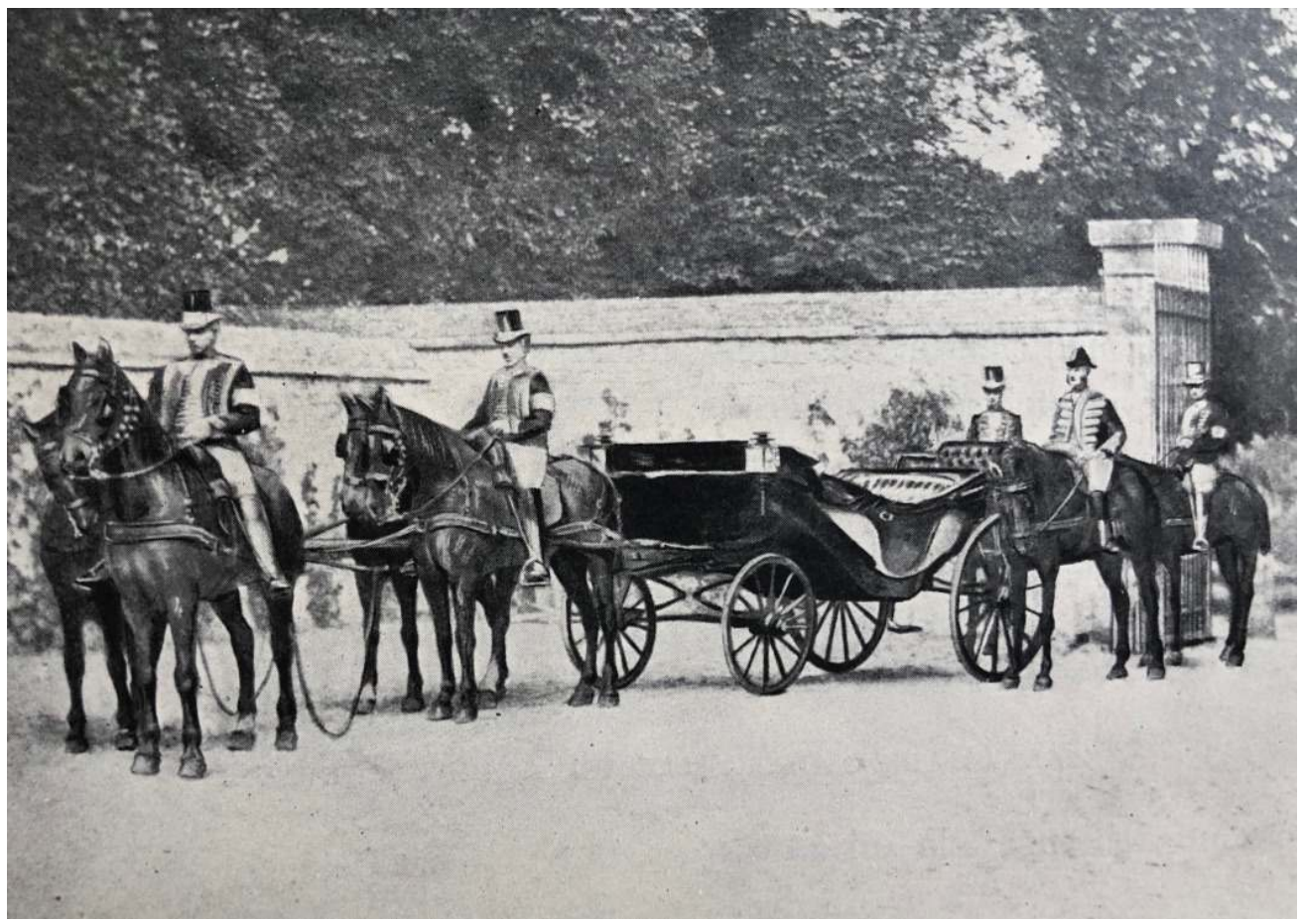
Gewisse Daumont-Wagen wurden auch in Postanspannungen gefahren und dann „de poste et de daumont" genannt. Im Allgemeinen wurden aber vor allem weniger formelle Modelle und solche mit Federung
„à pincettes" (Elliptikfederung) so angespannt, wie dies die Abbildung des Landauers mit hellem Kasten rechts zeigt. Dieser macht einen recht sportlichen Eindruck.

Am häufigsten war bei der Postanspannung der Viererzug mit je einem Postillion auf dem linken Pferd. Wie beim Daumont-System gab es auch bei der Postanspannung die seltenere Variante des Zweispänners. Nach Faverot de Kerbrech nannte man das „demi-poste", etwa für kürzere Exkursionen mit Landauern oder „les Wourst" (1903, 442f.). Zudem gibt es Darstellungen von Sechserzügen mit drei Postillionen, vor allem vor stark besetzten Char-à-bancs. Dies waren keineswegs Wagen für die Dienerschaft, das sagt Faverot de Kerbrech 1903, 431 deutlich (hingegen eher die Omnibusse).

Char-à-bancs mit meist allen Bänken in Fahrtrichtung boten in der Regel Platz für 9 bis 12 Personen und dienten oft als Jagd-Begleitwagen (Faverot 1903, 443): Die Wurstwagen, vom Sattel oder vom Bock aus zweispännig gefahren, dienten wie die vierspännig vom Sattel aus gefahrenen Char-à-bancs ebenso als Jagd- oder Ausflugswagen, zum Beispiel in Compiègne.

Ausfahrten von gekrönten Häuptern mit ihren Familien in solchen Char-à-bancs beruhten auf einer alten Tradition, wie dies das Ölbild auf S. 255 der Familie von Charles X. zeigt. Ähnliche Wagen gab es auch an den Höfen in England und in Portugal.





Landau impérial avec une caisse agrémentée de cannage viennois pour le service à la poste.

Kaiserlicher Landauer mit hellem, wohl mit Wiener Geflecht belegtem Kasten für Postanspannung.

Les chars-à-bancs

Le char-à-bancs était un type de voiture spécifique souvent utilisé en service à la poste. Il servait surtout au transport de groupes de personnes, notamment en promenade ou pour la chasse. Les chars-à-bancs impériaux du Second Empire comptaient trois ou quatre larges banquettes où pouvaient prendre place trois personnes de front. Le banc de devant, depuis lequel il était possible de guider, était protégé des projections par un garde-crotte. Si les valets accompagnant le char-à-banc n'étaient pas à cheval, on prenait un modèle de voiture leur permettant de s'asseoir sur le banc à l'arrière, auquel ils accédaient directement par une portière. Une partie de ce banc pouvait basculer pour les laisser passer, à l'instar du modèle en page 254, construit par Mühlbacher à Paris et appartenant à la collection Scheidel. Le type et le luxe de cette voiture indiquent qu'elle provient sûrement des remises impériales.

L'avantage du char-à-bancs était que tous les passagers étaient assis dans le sens de la marche, chose agréable pour les longs trajets. De plus, cela évitait la fastidieuse question protocolaire des personnes à asseoir de dos – question qui se posait pour les voitures avec des banquettes en vis-à-vis (landaus, etc.).

Les sources disponibles précisent qu'au Second Empire, ces voitures étaient généralement utilisées dans les résidences à la campagne, à Saint-Cloud, Rambouillet ou encore Compiègne, où elles servaient non seulement à aller chercher les hôtes à la gare pour les ramener au château, mais aussi et surtout aux parties de chasse.

L'empereur se laissait aussi conduire en char-à-bancs. Les « Souvenirs intimes d'un lancier » de Marcel de Baillehache (1894, 75) le confirment : « L'Empereur repartait pour Paris dans un char à bancs à quatre chevaux, attelés en poste. Les postillons portaient le chapeau de cuir noir, la veste verte galonnée d'or et le brassard avec une plaque aux armes impériales ... »

Même chose pour l'impératrice et son fils. Durant l'année de guerre 1870, ils se rendirent ensemble à Malmaison. August Filon, le percepteur du prince, le raconte (1920, 93) :

« On s'y rendit en poste avec les chars-à-bancs. »

Wagen des Modells Char-à-bancs

Eine spezielle Gattung von Wagen, die meist in Postanspannung gefahren wurden, waren die Char-à-bancs. Sie dienten, wie erwähnt, vor allem dem Transport von Personengruppen, meist auf Ausflügen oder zur Jagd. Die kaiserlichen Char-à-bancs des Second Empire bestanden meist aus drei oder vier Bänken, die so breit waren, dass nebeneinander drei Personen sitzen konnten. Die vorderste Bank war mit einem Spritzbrett so eingerichtet, dass die Wagen allenfalls auch von dieser Position aus gefahren werden konnten. Wenn die Diener nicht hinterher ritten, wurden Wagen verwendet, auf denen auf der hinteren Bank zwei Diener Platz nehmen konnten, wobei der Einstieg zuweilen von hinten über eine Tür erfolgte. Dabei konnte ein Teil der hinteren Bank ausgeschwenkt werden. Das zeigt die Fotografie S. 254 des von Mühlbacher in Paris gebauten Char-à-bancs in der Sammlung Scheidel. Dieser Wagen könnte nach dem Modell und der luxuriösen Ausführung sehr wohl aus den kaiserlichen Remisen stammen.

Der Vorteil des Char-à-bancs war, dass die Mitfahrenden in Fahrtrichtung sitzen konnten. Das war vor allem auf längeren Fahrten angenehm, und es entfiel auch die lästige Protokollfrage wie bei den Wagen mit vis-à-vis gesetzten Bänken (Landauer usw.), wer auf der Rückbank mitfahren musste.

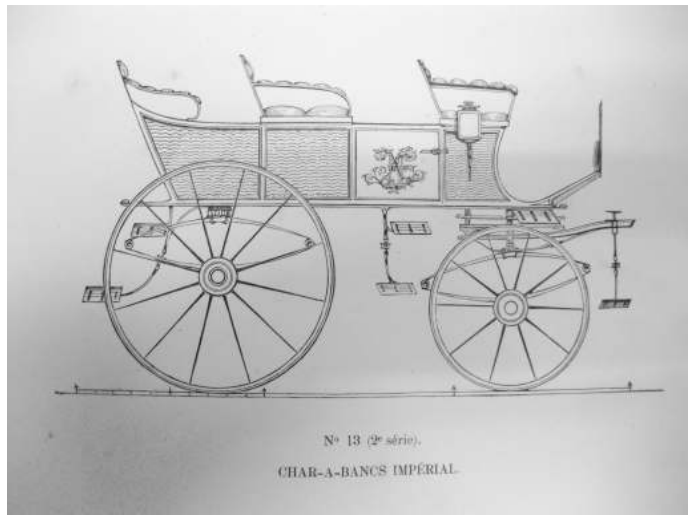
Nach den vorliegenden Quellen wurden im Second Empire diese Wagen vor allem auf den Landsitzen verwendet, in Saint-Cloud wie in Rambouillet und Compiègne. Im letzteren Ort dienten sie auch zum Abholen der Gäste vom Bahnhof zum Schloss und vor allem zur Fahrt ins Jagdrevier.

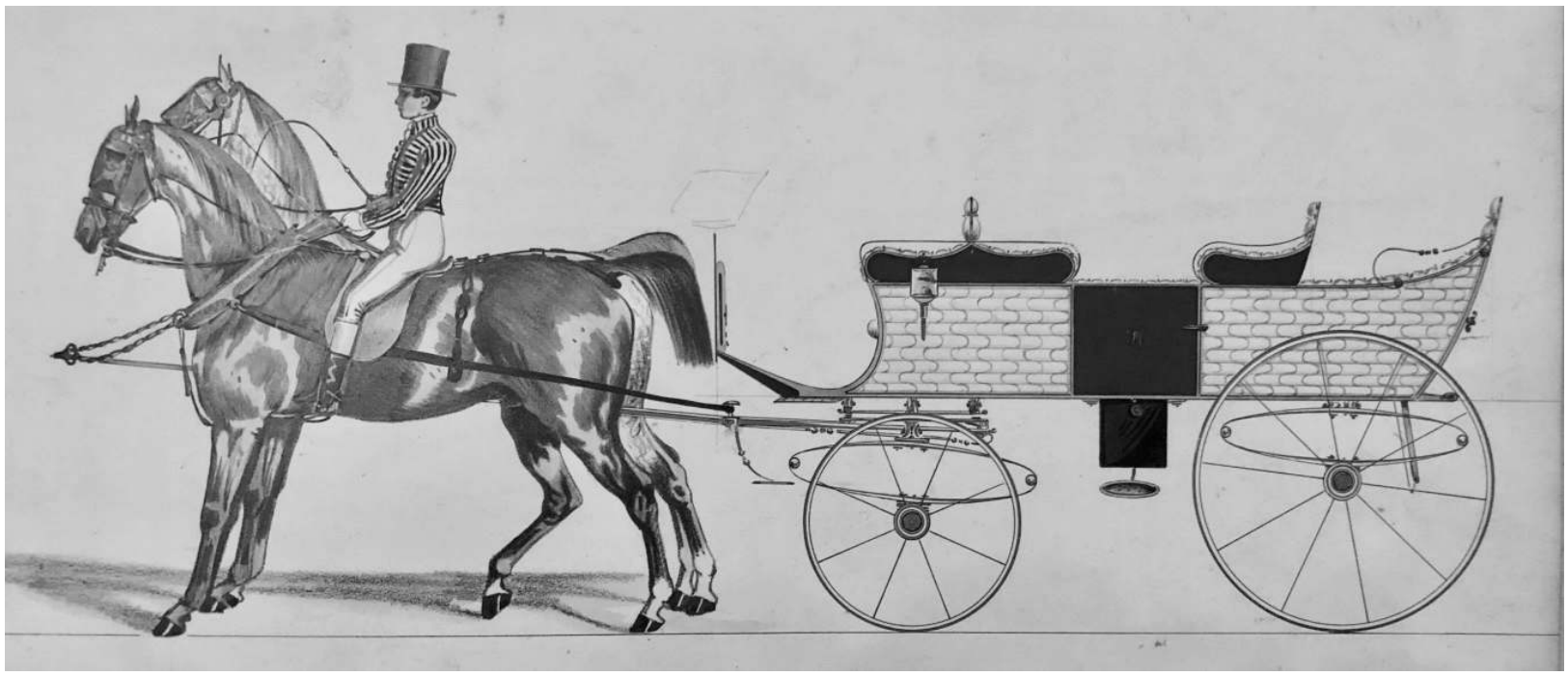
Auch der Kaiser selbst liess sich in Char-à-bancs fahren. Das geht aus den „Souvenirs intimes d'un lancier" von Marcel de Baillehache hervor (1894, 75):

„Der Kaiser fuhr in einem Char-à-bancs nach Paris zurück. Die Postillione trugen die schwarze Reitkappe, grüne und goldbetresste Jacken mit Armbinde, auf deren Metallplaketten das kaiserliche Wappen zu sehen war."

Dasselbe galt für die Kaiserin und ihren Sohn. Im Kriegsjahr 1870 pilgerten sie zusammen nach Malmaison. Nach Aussage des Erziehers des Prinzen, Auguste Filon, geschah dies folgendermassen (1920, 93):

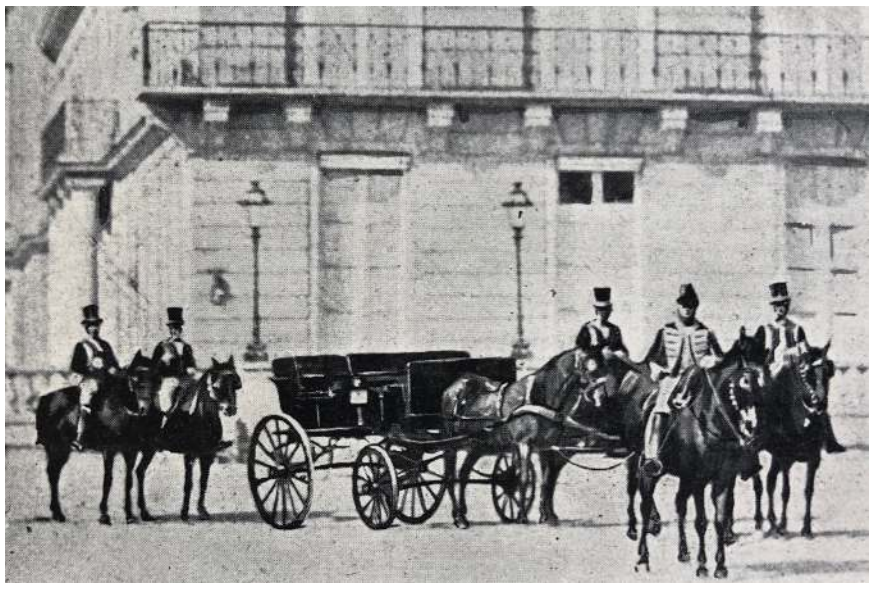
„Man begab sich dorthin mit en poste bespannten Char-à-bancs."





En haut : voici l’un des rares dessins encore existants montrant un char-à-bancs impérial.
En bas : char-à-bancs à demi-daumont avec l’initiale « N » sur la portière, il sort donc aussi des écuries impériales (1855).

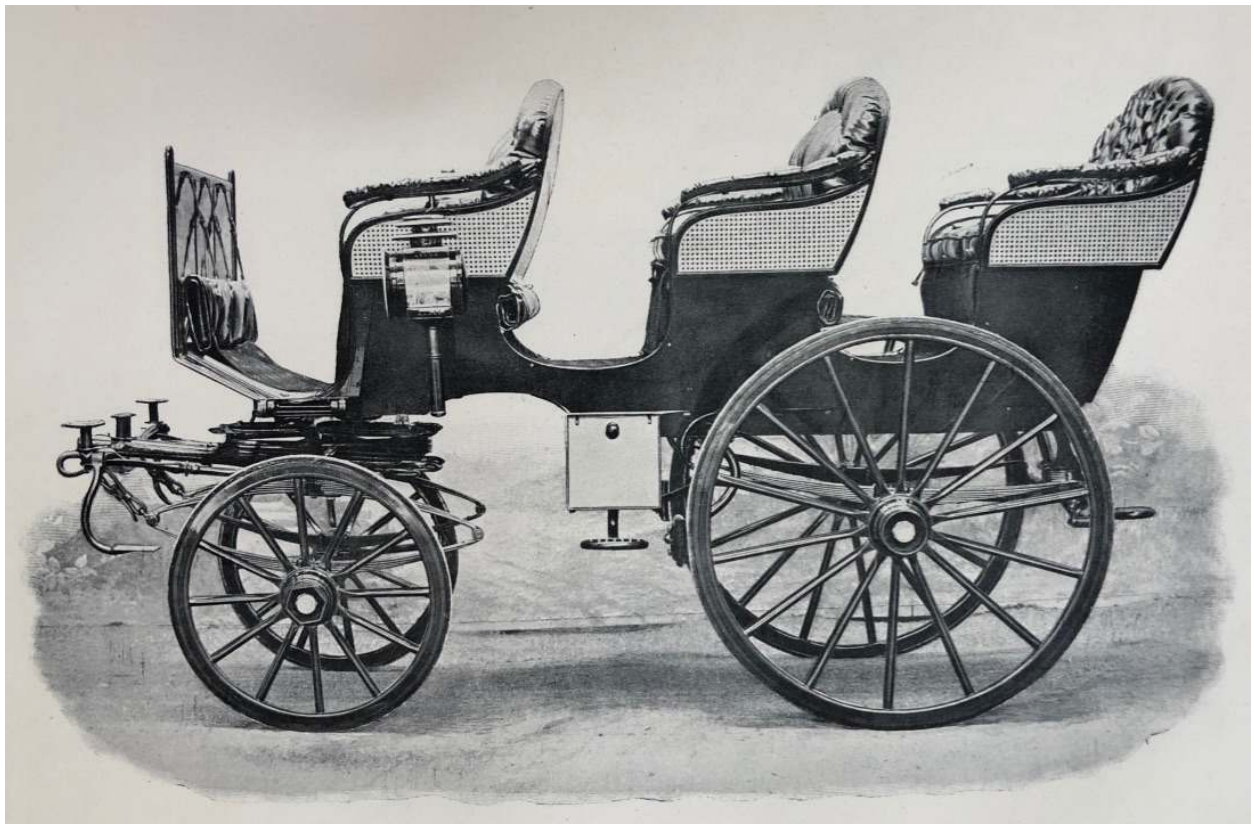
Oben: Dies ist eine der seltenen erhaltenen Zeichnungen von kaiserlichen Wagen und zeigt einen „char-à-bancs impérial“.
Unten: „Char-à-bancs à demi-daumont“ von 1855 mit der Initiale „N“ auf der Türe, demnach auch aus den kaiserlichen Stallungen.





À gauche : « char-à-bancs en poste » impérial, probablement photographié à Compiègne.
À droite : modèle similaire d’un char-à-bancs.

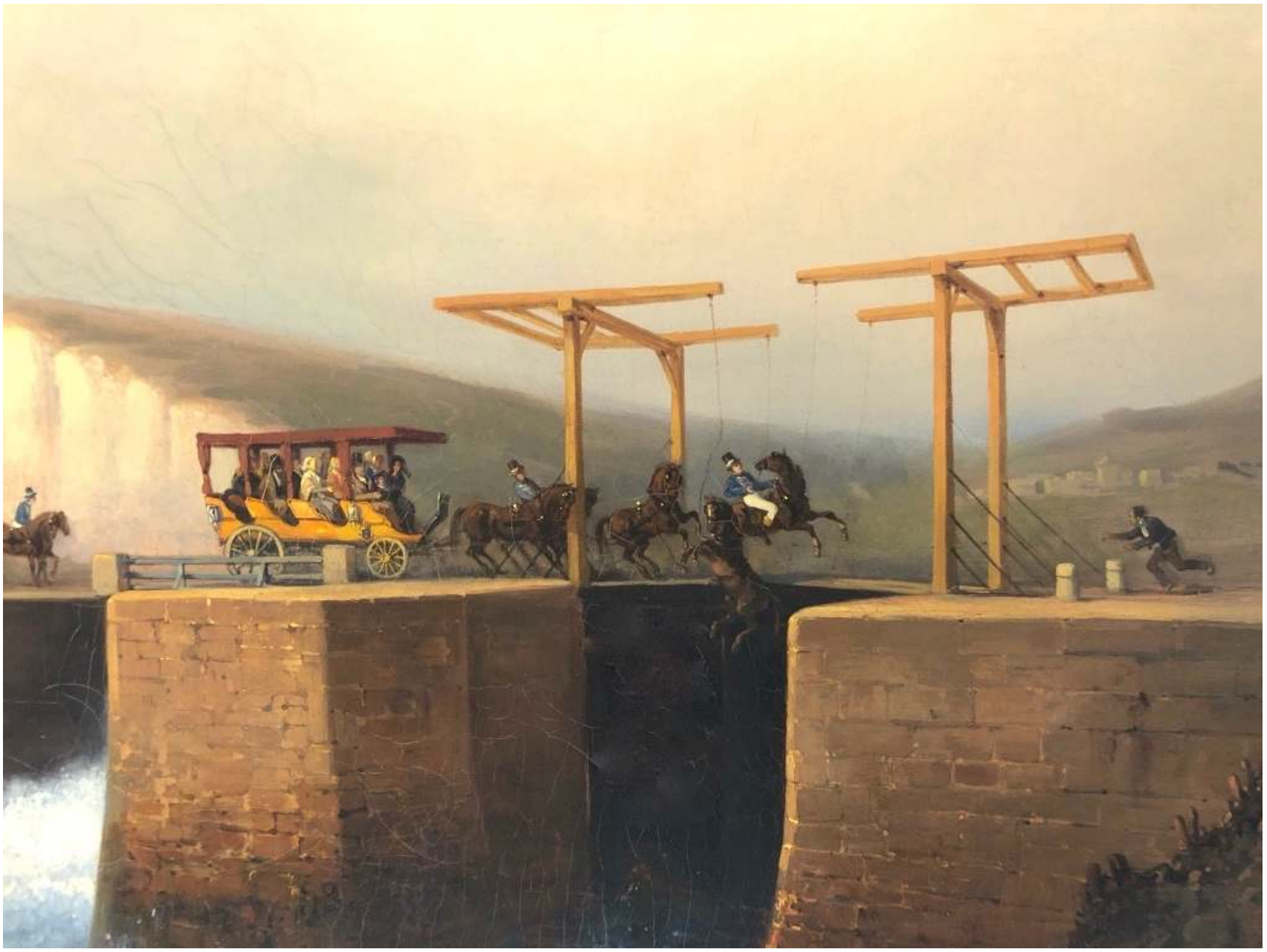
Links: Kaiserlicher „char-à-bancs en poste“, wohl in Compiègne aufgenommen.
Rechts: Ähnliches Modell eines Char-à-bancs.





En haut : char-à-bancs impérial à neuf places après Faverot de Kerbrech.
En bas : voiture semblable du carrossier Mühlbacher de la collection Heinz Scheidel à Mannheim.

Oben: Neunplätziger Char-à-bancs aus Faverot de Kerbrechs Buch von 1903.
Unten: Ähnlicher Wagen des Carrossiers Mühlbacher in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim.





En comparaison : « Accident survenu à la Famille Royale dans une promenade au Tréport dans des chars-à-bancs attelés à six ». Détail d'une huile d'Auguste Jugelet vers 1843 (1805-1875). Les chevaux à main des deux premières paires ont glissé du pont.
En bas : le second équipage qui a pu stopper à temps.

Als Vergleich: Unfall der königlichen Familie bei einem Ausflug nach Tréport in einem sechsspännig gezogenen Char-à-bancs. Ausschnitte aus einem Ölgemälde der Zeit um 1843 von Auguste Jugelet (1805-1875). Die vorderen beiden Handpferde fallen von der Brücke. Unten ist das zweite Gespann abgebildet, das rechtzeitig halten konnte.

Voitures et attelages pour le petit service

Le « petit service » a été défini par Boulenger comme suit (932, 215 suiv.) :

« Le „petit service“ ne s'occupait pas des équipages de représentation, mais des équipages de ville comme les coupés, et des phaétons, des ducs, etc. L'Empereur et l'Impératrice aimaient beaucoup à conduire eux-mêmes et, après les premières années de son règne, Napoléon III se promena plus souvent en phaéton qu'à cheval. »

Ce phaéton a déjà été détaillé en page 32 et suivantes.

Les voitures pour le petit service sont moins bien documentées que les voitures de représentation. Une caractéristique de cette catégorie est la suspension simple, à savoir des ressorts à pincettes (généralement elliptiques, sans ressorts en C supplémentaires). Il faut s'appuyer sur les registres des comptes et d'autres sources indirectes pour pouvoir reconstituer la gamme de modèles de voitures pour le « petit service ».

Le mylord, aussi appelés « cabriolet à quatre roues », s'inscrit en tête de la liste des modèles acquis vers 1853 (p. 229). Parmi les voitures en vente en 1871 (p. 408 suiv.), les milords sont mis au même rang que les cabriolets. Au-delà des phaétons, également listés, on utilisa apparemment le « petit coupé ». D'autres modèles pour le petit service étaient apparemment des landaus à ressorts à pincettes et vis-à-vis. Ces derniers étaient aussi appelés « Wourst » (ou similaire) lorsque le marchepied était bas.

D'autres voitures et attelages pour le petit service figurent en pages 284 et 547, ainsi qu'ils étaient utilisés aussi à Saint-Cloud.

En résumé, il y avait dans les remises impériales presque toute la gamme de modèles de voitures à ressorts à pincettes, que l'on observa longtemps dans les rues de Paris et d'autres grandes villes.

Wagen und Gespanne für den „petit service“

Der so genannte „petit service“ wurde von Boulenger folgendermassen definiert (1932, 215ff.):

Der „petit service“ diente nicht den repräsentativen Bedürfnissen des Kaiserpaars, sondern denen des Alltags mit ihren Coupés, Phaetons, Ducs usw. Denn der Kaiser und die Kaiserin liebten es zunehmend, selbst zu fahren. Napoléon III. fuhr sehr häufig in seinem Phaeton aus, zumal nach den ersten Jahren als Kaiser seine Krankheit ihm zuweilen das Reiten schwer machte.“

Diese Phaetons des Kaisers wurden schon ausführlich besprochen (S. 32ff.).

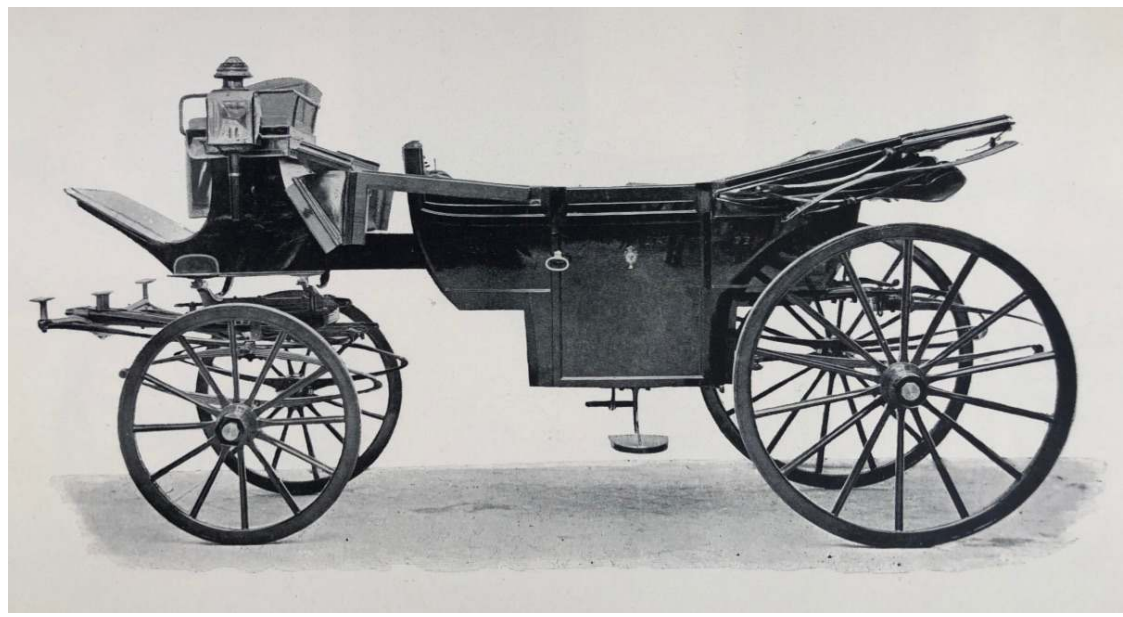
Die Wagen für den Alltags-Dienst sind weniger gut dokumentiert als die repräsentativen Wagenbestände. Ein einfaches Erkennungsmerkmal dieser Kategorie ist die einfache Federung, nämlich Druckfedern (meist elliptischer Form, ohne zusätzliche C-Federn). Das Modellspektrum der Wagen für den „petit service“ muss aufgrund der Rechnungsbücher und andere indirekten Quellen rekonstruiert werden.

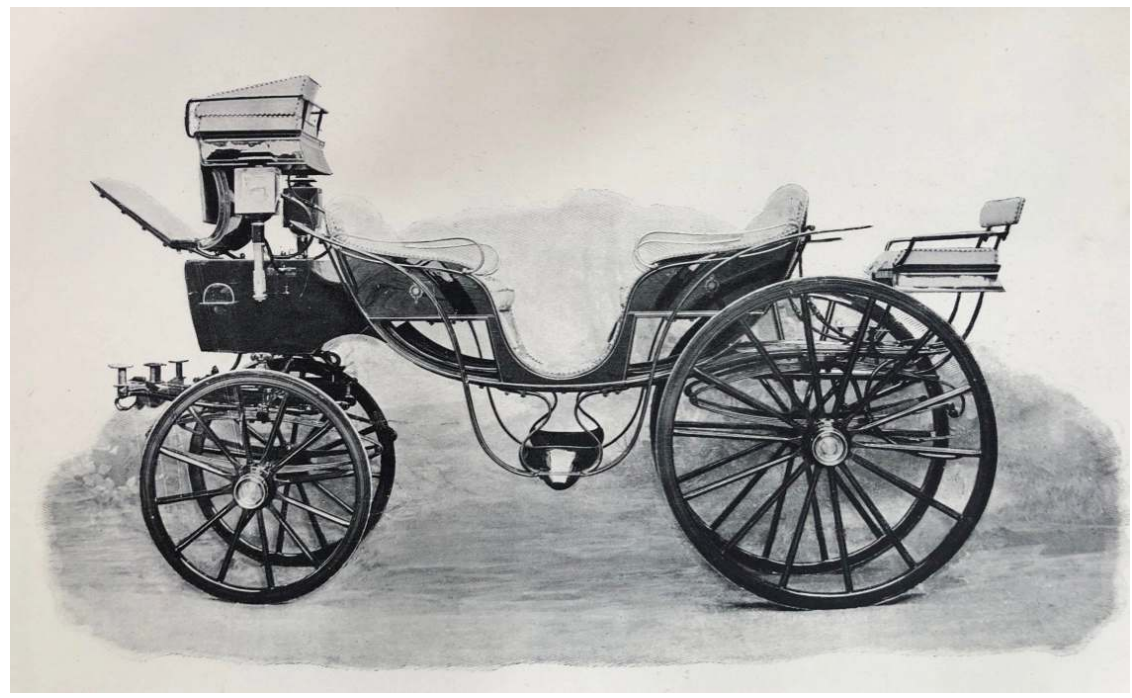
In der S. 229 aufgeführten Liste der um 1853 angeschafften Modelle steht das Modell Mylord, auch „cabriolet à quatre roues“ genannt, an der Spitze. (Bei den S. 408ff. genannten Verkaufswagen von 1871 werden „milords“ den vierrädrigen Cabriolets gleichgesetzt.) Neben den ebenfalls genannten Phaetons wurde offenbar für den „petit service“ auch vor allem das geschlossene Modell „petit coupé“ verwendet. Weitere Modelle für den kleinen Dienst waren offenbar auch Landauer mit Druckfedern und Vis-à-vis. Letztere wurden auch „wourst“ oder ähnlich genannt, wenn sie über einen tiefen Einstieg verfügten

Seite 284 und 546f. sind weitere Wagen und Gespanne des „petit service“ abgebildet, wie sie auch in Saint-Cloud verwendet wurden

Zusammengefasst gab es in den Remisen des Marstalls fast das ganze Spektrum von Wagenmodellen mit Druckfedern, wie sie für lange Zeit auf den Strassen von Paris und anderen grossen Städten anzutreffen waren.







Ce modèle de voiture des remises impériales est qualifié par Faverot Kerbrech comme le « représentant typique » des voitures utilisées pour le « petit service » .
En haut et au milieu : landaus avec une caisse carré et une caisse galbée.
En bas : « sociable sans capote (wourst) » .

Typische Wagenmodelle des „petit service“ in den kaiserlichen Remisen gemäss Baron Faverot de Kerbrech.
Oben und Mitte: Landauer mit geschweiftem und eckigem Kasten.
Unten: „sociable sans capote (wourst)“, also Sociable ohne Verdeck, auch Wurst oder ähnlich genannt.

Fourgons, caravannes, pourvoyeuses et breaks

Dans les écuries, le groupe des fourgons, caravannes (caravanes), pourvoyeuses et breaks appartenaient, comme les omnibus, à une sorte de véhicules utilitaires, les « grosses et lourdes voitures de service ». Selon Faverot de Kerbrech, elles servaient au transport de la domesticité et du matériel comme les malles, les nécessaires et les vaches (1903, 443) : « Les caravannes, destinées à porter les caisses à bagages des officiers de la Maison de l'Empereur à l'armée par exemple. Et les fourgons, divisés en deux compartiments : l'un, sur le devant, sorte de coupé où prenaient place de serviteurs, et l'autre, derrière où l'on mettait des bagages. » Les nécessaires et les vaches étaient de robustes bagages de taille normée – à l'instar des malles d'officier.

Le dessin en bas ci-contre montre un fourgon avec son grand pavillon fermé et un cabriolet ou coupé à l'avant. On peut également lire à droite la description d'un fourgon léger datant de 1860, extraite du Mercure universel de Guillon. Le lourd fourgon encore existant à Arenenberg a, en outre, un siège de cocher (voir p. 478 suiv.). Le cabriolet était ici réservé pour une escorte de deux personnes armées. Les fourgons servaient surtout au transport des bagages et des ustensiles personnels de l'empereur et de ses accompagnateurs ; ils étaient tirés par quatre à six chevaux (planche p. 383).

Au-delà du fourgon fermé du type de celui à Arenenberg, il existait aussi celui dit « pourvoyeuse », un grand fourgon ou une voiture de service servant soit à la cuisine soit à l'approvisionnement en denrées – « exclusivement au service de la bouche » selon Faverot de Kerbrech (1903, 443).

Les breaks, eux, étaient généralement utilisés au transport de la domesticité, mais pouvaient le cas échéant être chargés de trois à quatre nécessaires et valises (1903, 443). Parmi ces modèles, la « caravanne » était une sorte de break transportant les malles d'officier. Le dessin en haut à droite en montre un transformé en voiture à bagages, avec des valises spécialement adaptées aux bancs réservés à des passagers en temps normal. Le texte précise : « Il sert au transport des personnes comme à celui des bagages. »

Les breaks évoqués en page 229, surtout celui avec une flèche, peuvent aussi avoir servi à dresser les nouveaux chevaux à l'attelage.

Il n'existe pas d'illustrations ni de descriptions plus précises des omnibus de l'écurie impériale. D'après Faverot de Kerbrech, ils servaient uniquement au transport du personnel (1903, 443).

Fourgons, Caravannes, Pourvoyeuses und Breaks

Die Gruppe der Fourgons, Caravannes (Caravanes), Pourvoyeuses und Breaks gehörte wie die Omnibusse zu einer Art von „Nutzfahrzeugen" im Marstall, den „grosses et lourdes voitures de service". Sie dienten nach Faverot de Kerbrech zum Transport der Dienerschaft und Materialien wie Kisten, Nécessaires und Vachen (1903, 443). „Nécéssaires" und „vaches" waren robust gefertigte Gepäckstücke und wie die Offizierskisten von normierter Grösse.

Einen typischen Fourgon mit seinem grossen geschlossenen Kasten und einem vorderen Cabriolet oder Coupé zeigt die Zeichnung rechts unten. Im „Mercure universel" von Guillon wird der Transportwagen 1860 folgendermassen beschrieben (ganzer französischer Text links unten): Dieses Wagenmodell aus den kaiserlichen Remisen dient als Begleitwagen zu den Reisewagen; der grosse hintere Kasten nimmt die Effekten der Reisenden mit, das Cabriolet vorne bietet dem Kutscher ebenso Platz wie einem Necessaire mit Goldschmuck und Diamanten darin usw.

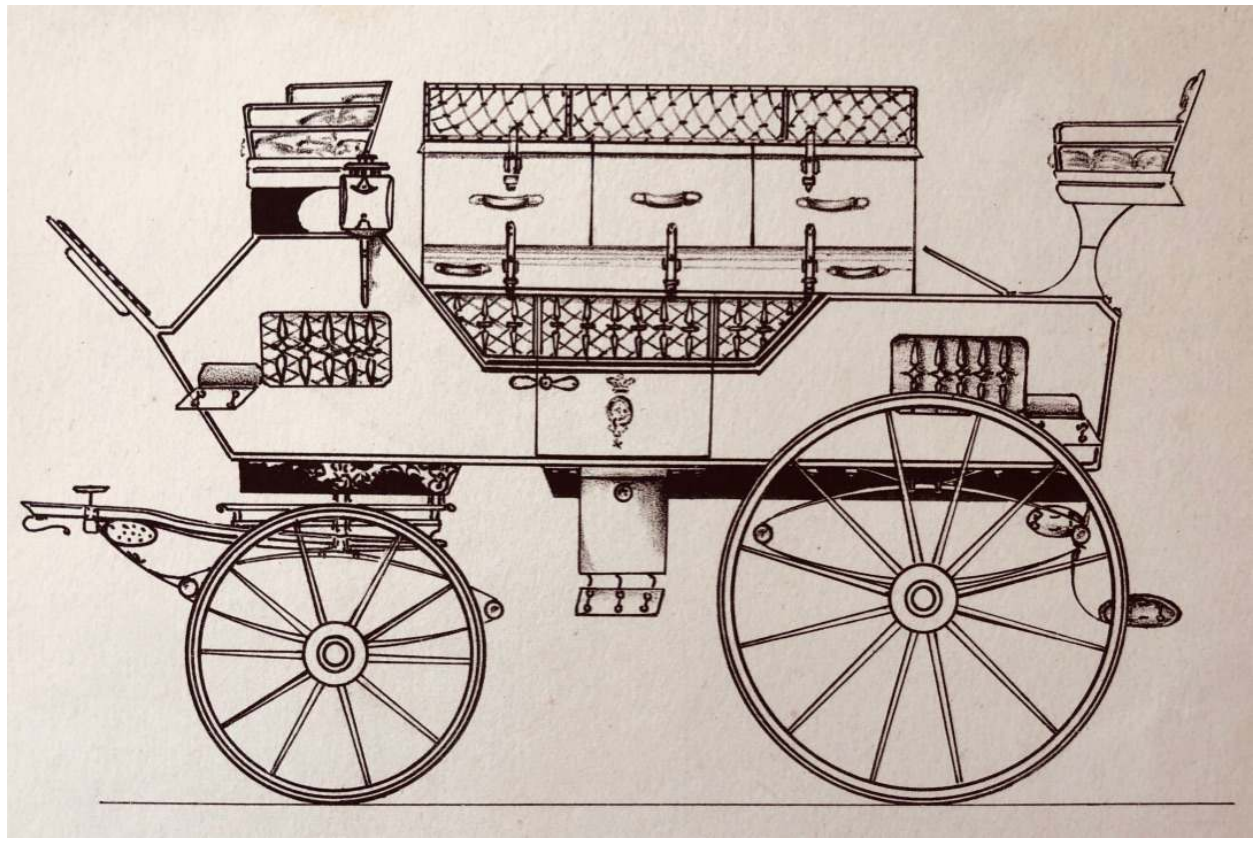
Der erhaltene schwere Fourgon vom Arenenberg weist noch einen zusätzlichen Kutschbock auf (dazu S. 478ff.). Das Cabriolet war hier für zwei bewaffnete Begleiter reserviert. Die Fourgons dienten vor allem für den Transport von Gepäck und persönlichen Utensilien des Kaisers und seiner Begleiter und wurden vier- bis sechsspännig gefahren (siehe Bild S. 383).

Neben dem geschlossenen Fourgon in der Art des auf dem Arenenberg erhaltenen Exemplars gab es den Typus „Pourvoyeuse", einen grossen Fourgon, der als Küchen- und Verpflegungswagen diente (Faverot 1903, 443).

Die Breaks dienten in der Regel zum Transport von Bediensteten, konnten aber auch, wenn nötig, mit drei bis vier Necessaires und Koffern bestückt werden (Faverot 1903, 443). Dazu gehört das Modell „caravanne" oder „caravane", eine Art Break, der mit Offizierskisten beladen werden konnte. Die Zeichnung rechts oben zeigt ein solches Modell, das mit speziell angepasstem Koffer auf den normalerweise für Passagiere reservierten Bänken zum Bagagewagen umgerüstet werden konnte. Im Text steht dazu: „Il sert au transport des personnes comme à celui des bagages", also diente das Fahrzeug sowohl zum Transport von Gepäck wie auch von Personal.

Die S. 229 genannten Breaks des Marstalls, besonders der mit Langbaum, könnten auch zum Abrichten der jungen Pferde gedient haben.

Von Omnibussen aus dem Marstall gibt es keine Abbildungen oder nähere Beschreibungen. Sie dienten nach Faverot de Kerbrech ausschliesslich zum Transport von Personal (1903, 443).







№ 700

Fourgon de l'Empereur.

Cette voiture des remises impériales sert à suivre les équipages de voyage; le grand coffre postérieur est pour les effets de corps, et le cabriolet de devant où un seul homme se tient pour conduire, contient en avant un petit nécessaire où sont les bijoux, diamants, etc., etc., etc. Son montage est très facile et ne nécessite pas un tableau de mesures d'autant plus que ce genre de voiture ne se fabrique pas en aussi grand nombre que les autres, mais le dessin aura toujours de l'importance dans une collection, et si d'ailleurs on avait besoin des mesures, on peut se les procurer toutes inédites à l'admistration.

En haut : « Breack des Remises de l'Empereur » Ces modèles sont probablement les caravannes qu'il y avait dans les écuries, un break à huit places pouvant être transformé pour le transport de valises et de malles d'officier.
Au milieu : une voiture entre break-wagonnette et fourgon à l'attelage rare (trois chevaux, celui tout à gauche monté par un postillon).
En bas : fourgon léger des remises de Napoléon III d'après un dessin de Guillon datant de 1862, légendé « Fourgon de l'Empereur » et avec la description correspondante. Apparemment, une seule personne pouvait prendre place dans le cabriolet couvert.

Oben: „Breack des Remises de l'Empereur". Mit solchen Modellen dürften auch die mehrfach im Marstall vertretenen „caravannes" gemeint gewesen sein, ein achtplätziger Break, der zum Transport von Koffern und Offizierskisten umgerüstet werden konnte.
Mitte: Eine Art Mittelding zwischen einem Break-Wagonnette und Fourgon in seltener Anspannung (drei Pferde, ganz links mit Postillion).
Unten: Leichter Fourgon aus den Remisen von Napoléon III., nach einer Zeichnung von Guillon des Jahres 1862, mit der Legende „Fourgon de l'Empereur" und zugehörige Beschreibung. Demnach konnte im geschützten Cabriolet nur eine einzige Person sitzen.

Les voitures du grand écuyer et du personnel des écuries du Louvre

Le personnel de haut rang des écuries disposait donc au Louvre puis, plus tard, au Quai d'Orsay de voitures dédiées dans les remises impériales. Avec, parmi elles, le coach anglais du grand écuyer, décrit plus précisément en page 262. Émile-Félix Fleury, qui avait souvent et longtemps séjourné en Angleterre, appréciait apparemment le coaching, à l'instar de quelques riches Parisiens de l'époque. Le coach était surtout utilisé à Saint-Cloud (photo p. 263).

Parmi les voitures personnelles du grand écuyer se trouvait aussi la poney-chaise montrée par Kerbrech (ci-contre).

On ne sait pas exactement qui menait les autres voitures à deux roues aussi reproduites par Kerbrech, à savoir un stanhope gig et un carrick. Le carrick ci-contre est peut-être pareil au « carrikle » évoqué en page 229. Les deux cabriolets à deux roues semblent avoir été de la même catégorie. L'écuyer du Bourg fit faire son portrait à l'huile dans un tel cabriolet (p. 161). Les voitures servaient donc de voitures personnelles surtout à l'écuyer, éventuellement au premier piqueur.

Le phaéton léger qui se trouve maintenant à Compiègne appartient probablement à cette catégorie et ne devrait pas être attribué à l'empereur (p. 41). Avec sa banquette à balustre, il est quasi identique à la voiture ci-contre.

En page 344, il est indiqué que le personnel d'écurie de haut rang avait le droit d'emmener ordonnances et valets en voyage. Si ces derniers n'étaient pas à cheval, on utilisait apparemment ces voitures plus simples.

Wagen des Grand Ecuyer und des Stallpersonals im Louvre

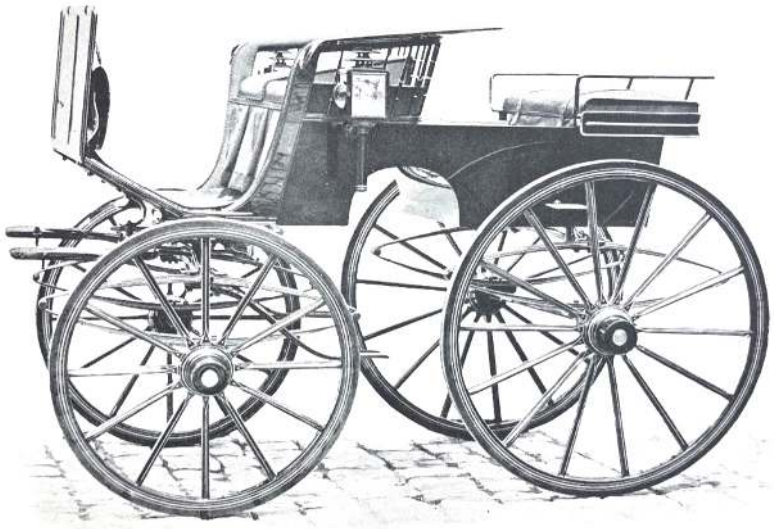
Das höhere Stallpersonal verfügte im Louvre und später am Quai d'Orsay, wie schon erwähnt, über besondere Wagen in den kaiserlichen Remisen. Dazu gehörte allen voran die englische Coach des Grand Ecuyer. Sie wird S. 262 näher besprochen. Emile-Félix Fleury, der lange und oft in England gewesen war, pflegte persönlich das Coaching ebenso wie einige Reiche seiner Zeit in Paris. Die Coach wurde offenbar vor allem in Saint-Cloud gefahren, wie das Bild von S. 263 belegt.

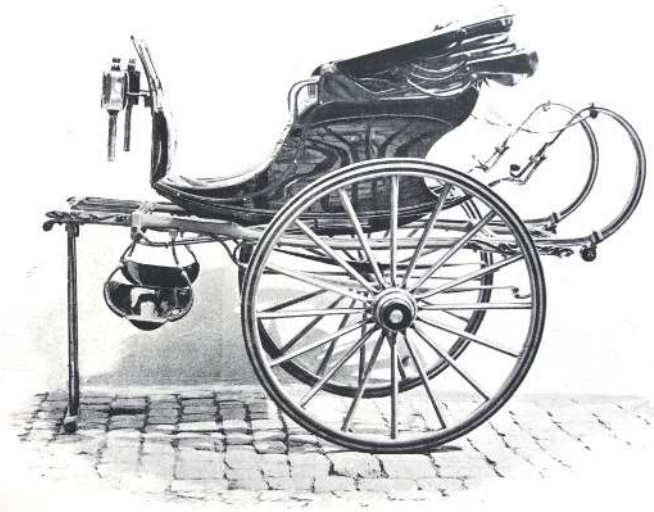
Zu den persönlichen Wagen des Oberststallmeisters gehörte auch die von Baron de Kerbrech rechts unten abgebildete „Poney-Chaise".

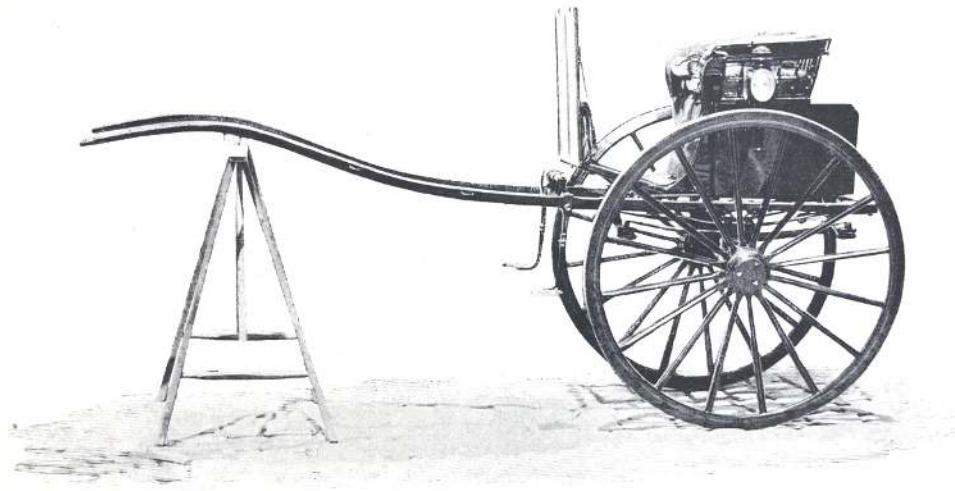
Wer die von Faverot de Kerbrech ebenfalls abgebildeten Zweiradfahrzeuge, ein Stanhope Gig und ein Carrick, gefahren hat, ist nicht ganz klar. Letzterer könnte identisch sein mit dem S. 229 schon erwähnten „Carrikle". In die gleiche Kategorie gehörten offenbar die zwei genannten Zweirad-Cabriolets. Auf einem solchen liess sich der Ecuyer du Bourg in Öl verewigen (Bild S. 161). Demnach dienten die Wagen am ehesten den Ecuyers als persönliche Fahrzeuge, allenfalls noch den Ersten Pikeuren.

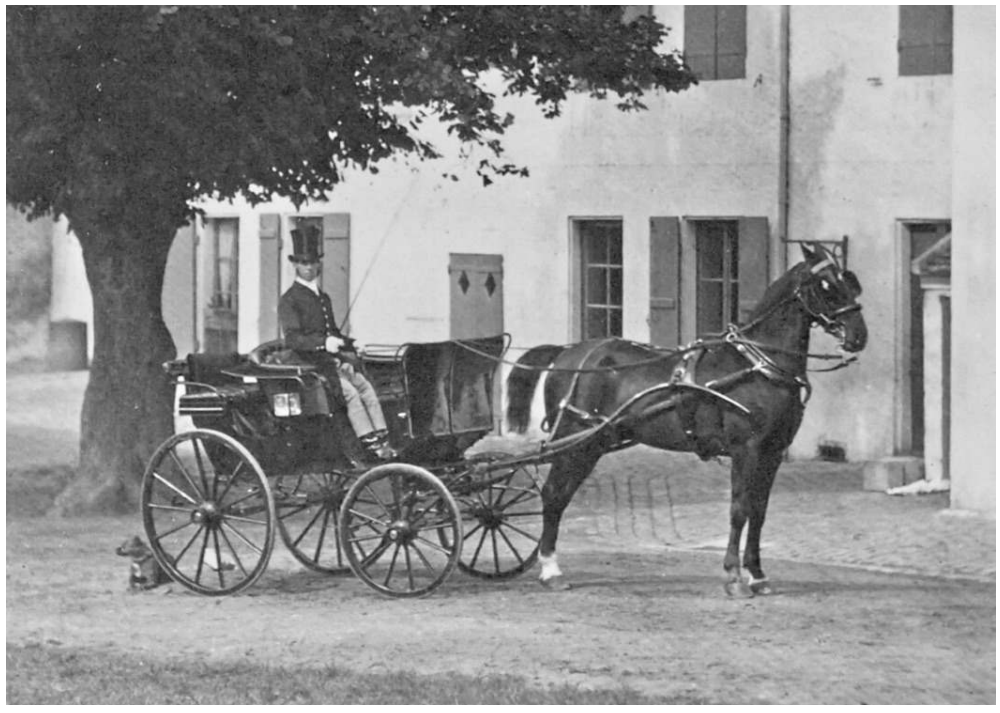
Auch der leichte Phaeton, der sich in Compiègne erhalten hat, dürfte in diese Kategorie gehören und nicht dem Kaiser zuzuschreiben sein (S. 41). Er ist mit seinem Sprossensitz fast identisch mit dem rechts oben abgebildeten Wagen.

Seite 344 wird erwähnt, dass das höhere Stallpersonal auf Reisen das Recht hatte, Ordonnanzen und Diener mitzunehmen. Dafür dienten wohl auch solche einfacheren Wagen.









Voiture légère du personnel des écuries impériales.
En haut : phaéton léger avec banquette à balustre.
Au milieu : « Carrick à pompe » pour deux chevaux et « Stanhope » pour un cheval.
En bas : « Poney-Chaise du Général Fleury ».

Leichte Wagen des Personals der kaiserlichen Stallungen.
Oben: Leichter Phaeton mit Sprossensitz.
Mitte: „Carrick“ à pompe“ für zwei Pferde und „Stanhope“ für ein Pferd.
Unten: „Poney-Chaise du Général Fleury“.

Achat de voitures anglaises

Plusieurs voitures des remises impériales venaient donc d'Angleterre. Napoléon III les fit acheter à Londres chez Mulliner, mais aussi et surtout chez Peters & Sons. L'achat de trois voitures en janvier 1856, numérotées aux écuries de 145 à 146, est particulièrement bien documenté :

- sociable = voiture wursth	5173 fr.
- mail coach/drag = malle	7875 fr.
- hunting break = char-à-bancs de chasse	3412 fr.

D'après la description du sociable (« painted cane pannells »), celui-ci avait des panneaux peints en fausse canne. Des « painted stone » sont également cités, mais il n'est pas possible d'en déduire l'aspect. Une capote en cuir amovible (« a moveable hood fitted on a frame ») fut livrée avec la voiture plus légère sans flèche (à essieu patent à huile). Un modèle similaire se trouve dans l'ouvrage de Kerbrech de 1903 (ci-contre en haut). Il pourrait s'agir de cette voiture, d'autant plus que la capote en cuir et le décor peint des panneaux latéraux correspondent à la description.

Le mail coach ou drag de Peters fut aussi appelé « malle » dans les documents français. D'après sa description, elle était peinte comme le sociable et le hunting break, c.-à-d. dans les couleurs impériales de France. Deux lanternes latérales et une lanterne de coquille furent livrées avec.

Il est quasiment certain que la voiture évoquée par Faverot de Kerbrech (ci-contre) soit le coach de Peters & Sons. Dans son livre de 1903 figure une grande photo d'une voiture certes semblable, mais pas identique (photo à droite) ; elle ressemble beaucoup au modèle extrait du Guide du Carrossier reproduit en bas.

Le coach de l'écurie fut sûrement l'un des premiers en France. Crafty livre un commentaire sur ces premiers coachs présents sur le sol français, où ils n'apparurent apparemment que vers 1850.

Les trois voitures présentées étaient sans freins mécaniques, mais tous trois disposaient d'un essieu patent à huile, dit essieu Collinge. De construction légère, le hunting break avait des ressorts elliptiques.

(Le landau livré par Peters & Sons est, lui, détaillé à partir de la page 478 suiv..)

Einkauf von englischen Wagen

Wie schon erwähnt, stammten einige Wagen des Marstalls aus England. Napoléon III. liess in London neben Mulliner vor allem bei Peters & Sons einkaufen. Besonders gut belegt ist der Kauf von drei Wagen im Januar 1856, von denen zwei die Marstallnummern 145 und 146 erhielten. Ihre Bezeichnungen und Preise waren:

Sociable = „voiture wurst“	5'173.-
Mail Coach/Drag = „malle“	7'875.-
Hunting Break = „char-à-banc de chasse“	3'412.-.

Nach der Beschreibung des Sociable hatte dieser auf den Paneelen aufgemaltes Geflecht („painted cane pannells“). Auch „painted stones“ sind genannt, deren Aussehen nicht erschlossen werden kann. Für den leicht gebauten Wagen ohne Langbaum (mit Patentachsen) wurde ein abnehmbares Lederdach mitgeliefert („a moveable hood fitted on a frame“). Ein ähnliches Modell ist im Buch Faverot de Kerbrechs von 1903 abgebildet (Bild rechts oben). Es könnte sich um diesen Wagen handeln, zumal das Lederverdeck und die Bemalung der Seitenpaneele zur Beschreibung passen.

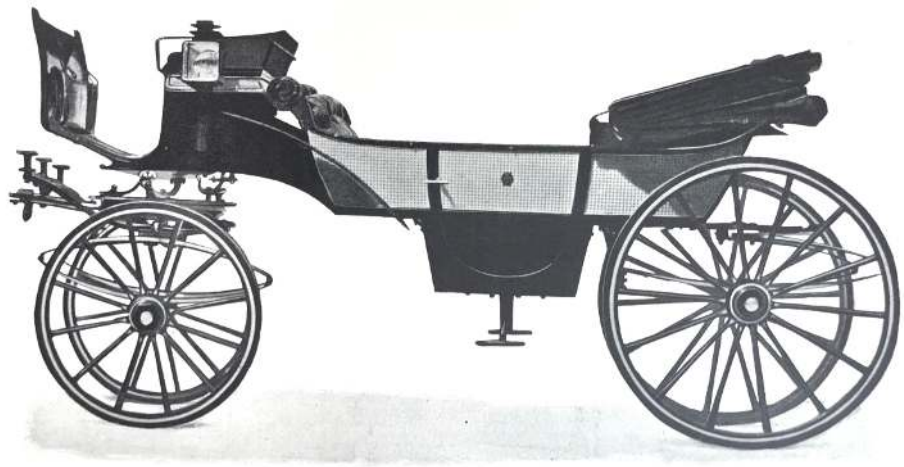
Die von Peters als „Drag“ bezeichnete Mail Coach wurde in den vorliegenden Dokumenten französisch auch „malle“ genannt. Nach der Beschreibung wurde sie gleich bemalt wie der Sociable und der Hunting Break, nämlich in den kaiserlichen Farben Frankreichs. Dazu wurden zwei Seitenlaternen und eine Bockbrettlaterne geliefert.

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit handelt es sich bei der Coach von Peters & Sons um den Wagen, den Faverot de Kerbrech erwähnte sowie abbildete (Bild rechts in der Mitte in angespanntem Zustand). In seinem Buch von 1903 reproduzierte er in einer grossen Aufnahme auch einen ähnlichen, aber offenbar nicht identischen Wagen (Bild rechts in der Mitte ohne Gespann). Er gleicht stark dem rechts unten abgebildeten Modell aus dem Guide du Carrossier.

Die Drag des Marstalls muss eine der ersten in Frankreich gewesen sein. Nach Crafty kamen sie dort erst um 1850 als Sportfahrzeuge auf.

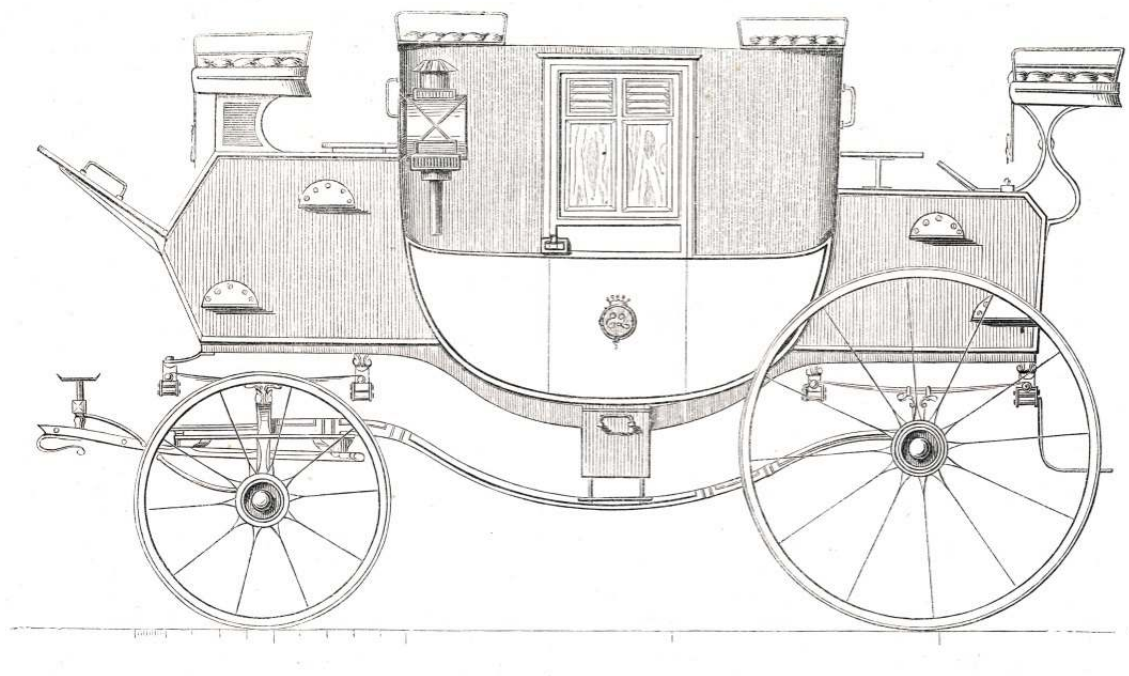
Der „Hunting Break“ war leicht gebaut, wies Elliptik-Federn auf und hatte – wie der Sociable und die Coach – keine mechanische Bremse. Alle drei Wagen waren mit “Collinge patent axle trees“ ausgestattet, also Patentachsen.

(Der erhaltene Landauer von Peters & Sons aus dem Marstall wird S. 478ff. ausführlich besprochen.)



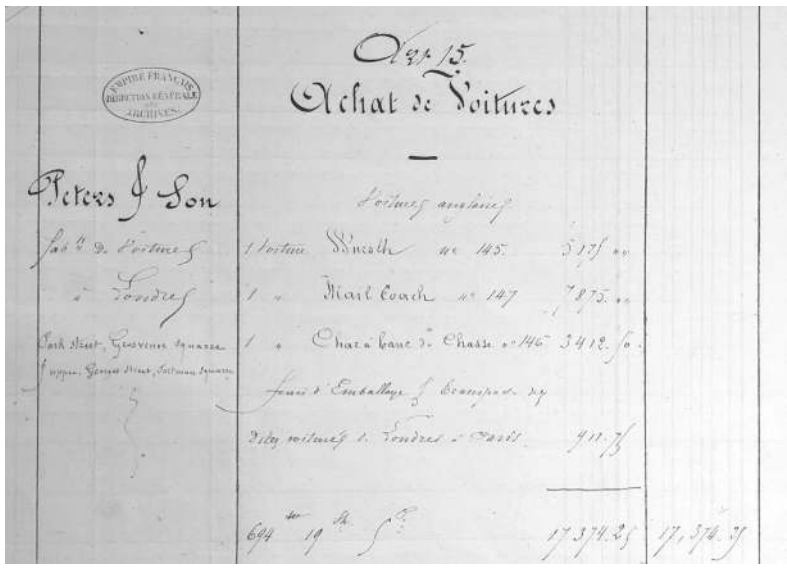


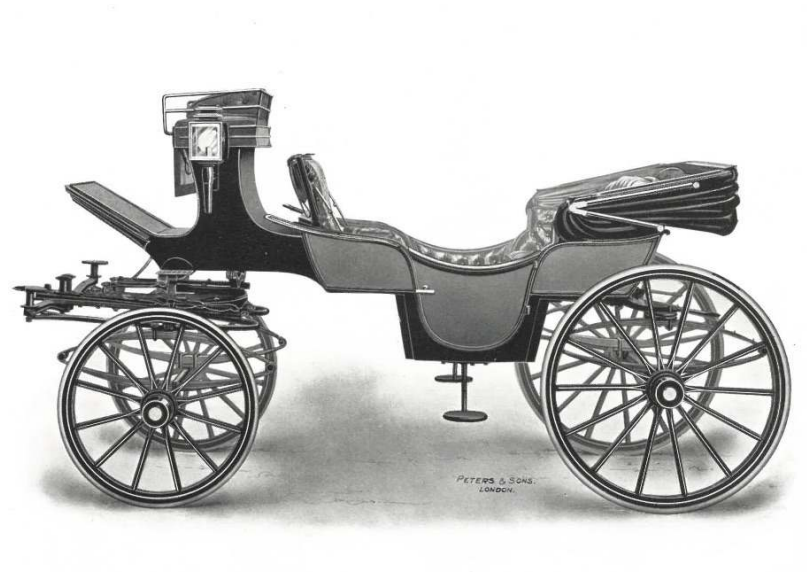




En haut : sociable ou « wursth » d'après Faverot de Kerbrech.
Au milieu : « Mail-Coach du Général Fleury » à Saint-Cloud et coach, extraits du livre de Faverot de Kerbrech (1903).
En bas : modèle de coach contemporain comparable selon le Guide du Carrossier de 1862.

Oben: Sociable beziehungsweise „wursth“ nach Faverot de Kerbrech.
Mitte: „Mail-Coach du Général Fleury“ in Saint-Cloud und Coach aus Faverot de Kerbrechs Buch von 1903.
Unten: Vergleichbares zeitgenössisches Coach-Modell nach dem „Guide du Carrossier“ von 1862.

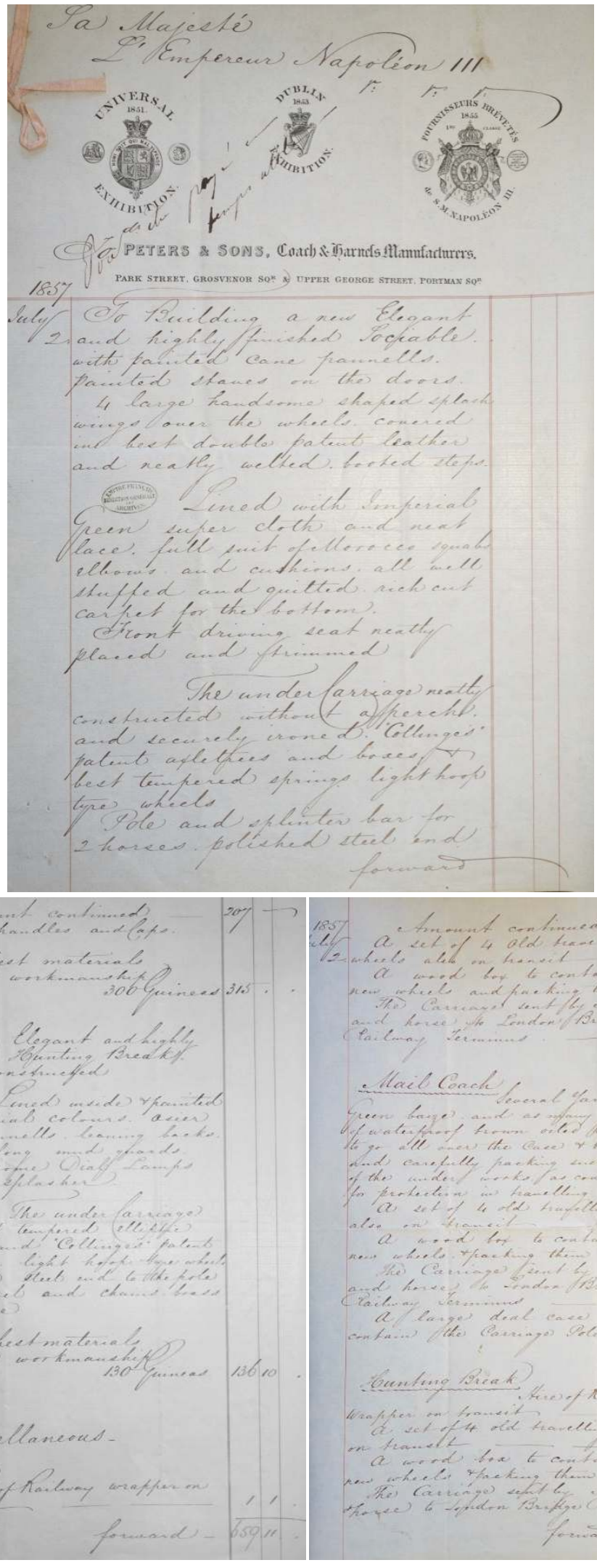

Oct. 15.
Achat de Voitures
—
Peters & Son
Voitures anglaises
1 Voiture Wineath n° 145. 317f »
1 » Mail Coach n° 147 7875. »
1 » Chaise à cane à Chasse n° 146 3418. 50
Frais d'Emballage & Remplissage &c
Dits voitures à Londres à Paris 911.75
694 19 17374.25 17,374.25
Impériale Française
Direction Générale
Archives
Peters & Son
for the Voitures
à Londres
Cork Street, Grosvenor Square
Upper Gerrard Street, Soho Square





En haut à gauche : entrée dans le livre des dépenses du Service d'écurie parisien sur l'achat des trois voitures anglaises. Le mail-coach fut apparemment équipé de quatre vieilles roues pour son transport par train et bateau vers la France ; les nouvelles roues furent livrées avec, rangées dans une grande caisse.
En haut à droite et en bas : on trouvait encore un sociable, de forme rajeunie avec un autre siège de cocher (« High-booted Sociable »), et un « four-in-hand drag » de forme classique dans le catalogue de la société Peters & Sons vers 1900.

Oben links: Eintrag im Ausgabenbuch des Pariser Oberststallamtes zum Einkauf der drei englischen Wagen. Demnach wurden der Mail Coach für den Transport nach Frankreich mit der Eisenbahn und dem Schiff vier alte Räder aufgesetzt und die neuen in einer grossen Kiste mitgeliefert.
Oben rechts und unten: Im Album der Firma Peters & Sons der Zeit um 1900 wurde immer noch ein Sociable angeboten, allerdings einer jüngeren Form mit anderem Bock, genannt „High-booted Sociable“ und eine „Four-in-hand Drag“ der alten klassischen Form.



Sa Majesté
L'Empereur Napoléon III

UNIVERSAL EXHIBITION 1851 — DUBLIN EXHIBITION 1853 — FOURNISSEURS BREVETÉS 1855 de S.M. NAPOLÉON III

PETERS & SONS, Coach & Harness Manufacturers.

PARK STREET, GROSVENOR SQ^E & UPPER GEORGE STREET, PORTMAN SQ^E

1857
July 2

To Building a new Elegant and highly finished Sociable. with panled cane pannells. painted stanes on the doors.
4 large handsome shaped splash wings over the wheels. covered in best double patent leather and neatly welted. booted steps.

Lined with Imperial Green super cloth and neat lace. full suit of Morocco squabs elbows and cushions. all well stuffed and quilted. rich cut carpet for the bottom.
Front driving seat neatly placed and trimmed

The undercarriage neatly constructed without a perch. and securely ironed. Collinges' patent axletrees and boxes. best tempered springs. light hoop type wheels
Pole and splinter bar for 2 horses. polished steel end

forward

1857 July 2 — Amount continued — 207 —
Brass handles and Caps.

The best materials and workmanship
306 Guineas — 315 . .

A new Elegant and highly finished Hunting Break. lightly constructed
Lined inside & painted the Imperial colours. over side pannells. leaning backs. and 4 long mud guards
2 handsome Dialf Lamps
front Splasher

The underCarriage with best tempered elliptic springs. and Collinges' patent axletrees. light hoop type wheels. Polished steel and to the pole with swivel and chains. brass furniture

The best materials and workmanship
130 Guineas — 136 10 .

Miscellaneous -

Sociable
Hire of Railway wrapper on transit — 1 1 .

forward — 659 11 .

1857 July 2 — Amount continued — 659 11 .
A set of 4 old travelling wheels also in transit — 2 .
A wood box to contain the new wheels and packing them — 2 5 .
The Carriage sent by Man and horse to London Bridge Railway Terminus — 7 6

Mail Coach
Several yards of Green baize and as many yards of waterproof brown oiled linen. to go all over the Coach & boots. and carefully packing such parts of the under works as could be for protection in travelling — 6 10 .
A set of 4 old travelling wheels also on transit — 2 .
A wood box to contain the new wheels & packing them — 2 5 .
The Carriage sent by Man and horses to London Bridge Railway Terminus — 7 6
A large deal case to contain the Carriage Poles. — 1 8 6

Hunting Break
Hire of Railway wrapper on transit — 1 1 .
A set of 4 old travelling wheels on transit — 2 .
A wood box to contain the new wheels & packing them — 2 5 .
The Carriage sent by Man & horses to London Bridge Railway

forward — 682 . 6

La description originale de Peters & Sons de « July 1857 » pour la livraison de trois voitures à « Sa Majesté L'Empereur Napoléon III ».

Der Originalbeschrieb von Peters & Sons von „July 1857“ zur Lieferung von drei Wagen an „Sa Majesté L'Empereur Napoléon III“.

Traîneaux de l’impératrice et de l’empereur

Dans l’écurie se trouvaient une bonne douzaine de traîneaux. Deux exemplaires remarquables étaient, eux, conservés dans la salle des harnais de luxe (p. 197). Vient s’y ajouter le traîneau déjà évoqué de Marius de Vienne (p. 232).

On ne trouve pas de détails sur le traîneau reproduit en page 43. En tout état de cause, il s’agissait de traîneaux menés par l’empereur lui-même, qui aimait non seulement rouler en voiture mais aussi sur la neige. C’est pour cela qu’il avait fait acheter des patins pour son phaéton de corps (p. 34 suiv.).

Le modèle à droite en haut est aussi à mener soi-même. Toutefois, il n’est pas clair s’il s’agit d’un projet ou de la reproduction d’un exemplaire se trouvant dans les écuries. Quoi qu’il en soit, on distingue bien le grand N à côté des armoiries sur l’écu à l’extrémité avant des patins. Ce style riche (avec des réminiscences de la Renaissance) allègue qu’il ne s’agit probablement pas d’une création d’Ehrler.

La lithographie de 1857 ci-contre montre une situation semblable à celle p. 43. Mais ici, l’empereur ne mène pas lui-même, il est conduit en compagnie de son épouse. Jusqu’alors, cette lithographie coloriée d’après Guérard n’a pas été vue comme représentant une apparition impériale ; la légende dit seulement « LES TRAÎNEAUX (Bois de Boulogne) ». Toutefois, l’attribution est sans équivoque : les chevaux sont en partie représentés de la même manière. Les personnes assises dans le traîneau sont reconnaissables comme étant le couple impérial et, surtout, le cavalier à droite sur le cheval blanc le salue avec grand respect. Les livrées du cocher et des deux domestiques en selle derrière conviennent aussi à une sortie impériale. L’attelage en troïka attire l’œil, le cheval du milieu est au trot et les chevaux extérieurs à droite et à gauche au galop. Il s’agit probablement des Orloffs russes à la robe foncée évoqués p. 39.

L’impératrice avait elle-aussi ses propres traîneaux, dans lesquels elle était menée. Un exemplaire simple attribué à l’impératrice d’après une ancienne photo (p. 273) est encore à Compiègne, de couleur verte avec des lignes dorées).

Kaiserliche Schlitten

Im Marstall stand wohl mindestens ein Dutzend Schlitten. Zwei besondere Exemplare wurden in der Luxus-Geschirrkammer aufbewahrt (Bild S. 197). Dazu kam der schon erwähnte Schlitten von Marius aus Wien (S. 232).

Näheres zu den S. 43 abgebildeten Schlitten ist nicht bekannt. Es waren jedenfalls Selbstfahrer-Schlitten, denn der Kaiser liebte nicht nur das Selbstkutschieren im Wagen, sondern auch auf Schnee. Deshalb hatte er ja ein Kufengestell für seinen Leib-Phaeton anschaffen lassen (S. 34f.).

Um einen Selbstfahrer-Schlitten handelt es sich auch beim Modell rechts oben. Dabei ist nicht ganz klar, ob es sich bei der Zeichnung um ein Projekt handelt oder um die Aufnahme eines im Marstall vorhandenen Exemplars. Jedenfalls ist neben dem Wappen auf der Seite das grosse „N“ auf der Kartusche zwischen den Kufenausläufen deutlich zu erkennen. Dem reichen Stil (mit Anklängen an die Renaissance) nach handelt es sich kaum um ein Produkt von Ehrler.

Die Lithographie von 1857 rechts unten zeigt eine ähnliche Situation wie die von S. 43. Hier fährt der Kaiser aber nichts selbst, sondern wird mit seiner Gattin gefahren. Die kolorierte Lithographie nach einer Vorlage von Guérard wurde bisher nicht als Darstellung eines kaiserlichen Auftritts gekennzeichnet; die Legende dazu lautet nur „LES TRAINEAUX (Bois de Boulogne)“. Die Zuweisung ist aber eindeutig, teilweise sind die Pferde gleich dargestellt wie auf S. 43. Die im Schlitten Sitzenden sind recht deutlich als Kaiserpaar zu erkennen und dementsprechend grüsst der Reiter rechts auf dem Schimmel es ehrerbietig. Die Livree des Kutschers und der zwei hinterher reitenden Domestiken passen auch zu einer kaiserlichen Ausfahrt. Interessant ist die Troika-Anspannung, das Mittelpferd im Trab und die beiden Aussenpferde im Rechts- und Linksgalopp. Es dürfte sich hier um die S. 39 schon erwähnten dunkeln russischen Orlow-Pferde handeln.

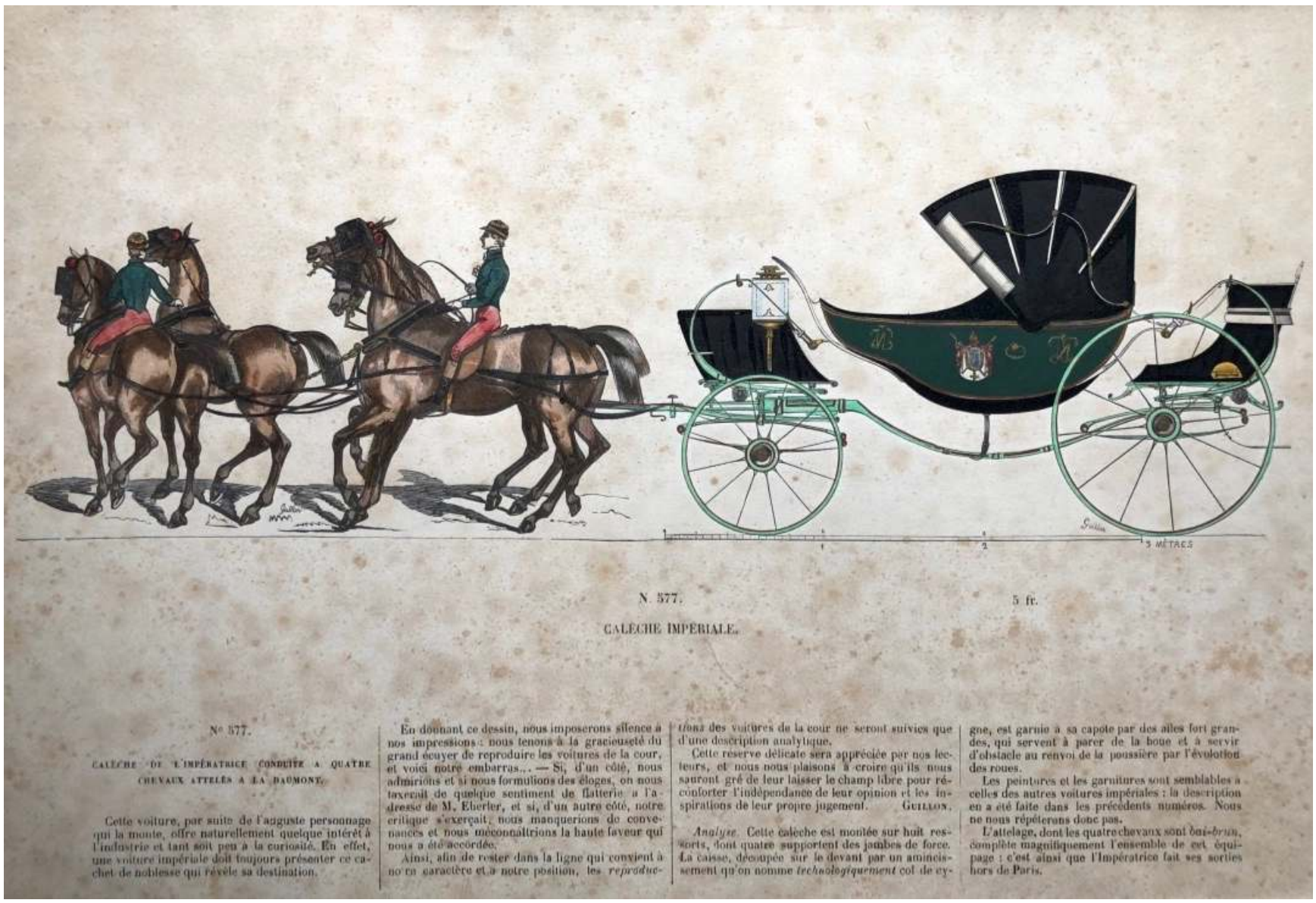
Auch die Kaiserin verfügte über eigene Schlitten, in denen sie sich bei Schnee ausfahren liess. In Compiègne steht noch ein einfaches Exemplar in grüner Bemalung mit goldener Linierung, das nach einer alten Aufnahme der Kaiserin zugewiesen wird (Bild S. 273).





En haut : ébauche anonyme pour un traîneau impérial de Napoléon III. Sur l'écu entre les patins devant, on voit distinctement un grand N. La carrosserie Binder produisit à cette époque de nombreux traîneaux de luxe.
En bas : attelage en troïka devant un traîneau où le couple impérial a pris place. Lithographie coloriée de 1857 d'après Eugène Charles François (1821-1866).

Oben: Anonymer Entwurf zu einem kaiserlichen Schlitten Napoléons III. Auf dem Schild zwischen den vorderen Kufenausläufen ist deutlich ein grosses „N“ zu sehen. Ähnlich reiche Schlitten produzierte in jener Zeit vor allem die Carrosserie Binder.
Unten: Troika-Anspannung vor einem Schlitten mit dem Kaiserpaar darin. Kolorierte Lithographie von 1857 nach einer Vorlage von Eugène Charles François (1821-1866).



N. 577. 5 fr.

CALÈCHE IMPÉRIALE.

N° 577.

CALÈCHE DE L'IMPÉRATRICE CONDUITE A QUATRE CHEVAUX ATTELÉS A LA DAUMONT.

Cette voiture, par suite de l'auguste personnage qui la monte, offre naturellement quelque intérêt à l'industrie et tant soit peu à la curiosité. En effet, une voiture impériale doit toujours présenter ce cachet de noblesse qui révèle sa destination.

En donnant ce dessin, nous imposerons silence à nos impressions : nous tenons à la gracieuseté du grand écuyer de reproduire les voitures de la cour, et voici notre embarras... — Si, d'un côté, nous admirions et si nous formulions des éloges, on nous taxerait de quelque sentiment de flatterie à l'adresse de M. Eberler, et si, d'un autre côté, notre critique s'exerçait, nous manquerions de convenances et nous méconnaîtrions la haute faveur qui nous a été accordée.

Ainsi, afin de rester dans la ligne qui convient à notre caractère et à notre position, les *reproductions* des voitures de la cour ne seront suivies que d'une description analytique.

Cette réserve délicate sera appréciée par nos lecteurs, et nous nous plaisons à croire qu'ils nous sauront gré de leur laisser le champ libre pour réconforter l'indépendance de leur opinion et les inspirations de leur propre jugement. GUILLON.

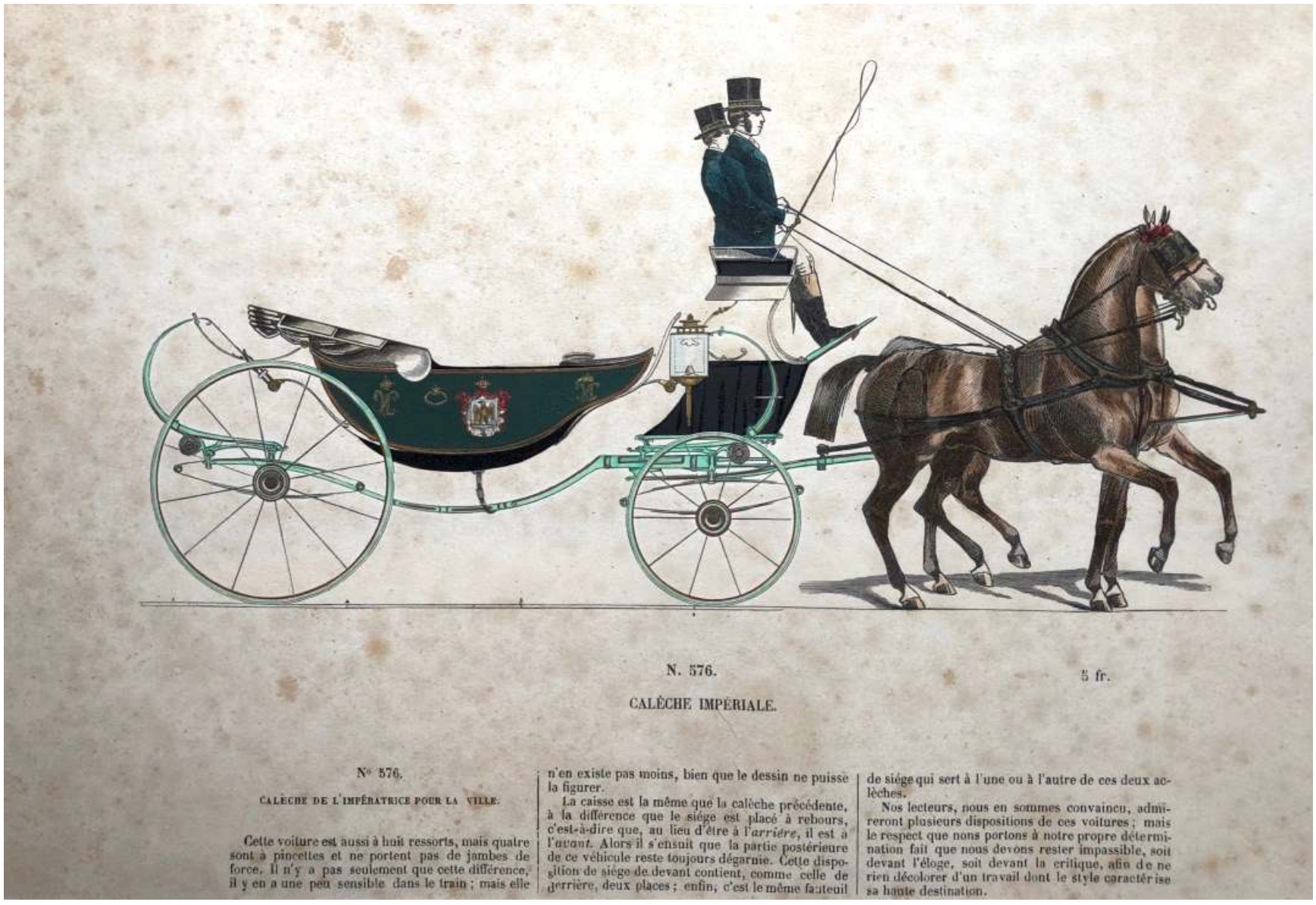
Analyse. Cette calèche est montée sur huit ressorts, dont quatre supportent des jambes de force. La caisse, découpée sur le devant par un amincissement qu'on nomme *technologiquement* col de cygne, est garnie à sa capote par des ailes fort grandes, qui servent à parer de la boue et à servir d'obstacle au renvoi de la poussière par l'évolution des roues.

Les peintures et les garnitures sont semblables à celles des autres voitures impériales : la description en a été faite dans les précédents numéros. Nous ne nous répéterons donc pas.

L'attelage, dont les quatre chevaux sont *bai-brun*, complète magnifiquement l'ensemble de cet équipage : c'est ainsi que l'Impératrice fait ses sorties hors de Paris.

Calèche à la daumont de l’impératrice, vers 1858. Dans le texte correspondant, A. Guillon exprime son admiration pour le carrossier Joachim Ehrler. Il en décrit la forme de la caisse en col de cygne sur le devant.

Daumont-Kalesche der Kaiserin der Zeit um 1858. Im zugehörigen Text drückte A. Guillon seine Bewunderung für den Wagenbauer Joachim Ehrler aus. Er beschrieb die Form des Kastens mit dem vorderen Einzug als Schwanenhals-Form.



N. 576. 5 fr.

CALÈCHE IMPÉRIALE.

N° 576.

CALÈCHE DE L'IMPÉRATRICE POUR LA VILLE.

Cette voiture est aussi à huit ressorts, mais quatre sont à pincettes et ne portent pas de jambes de force. Il n'y a pas seulement que cette différence, il y en a une peu sensible dans le train ; mais elle n'en existe pas moins, bien que le dessin ne puisse la figurer.

La caisse est la même que la calèche précédente, à la différence que le siége est placé à rebours, c'est-à-dire que, au lieu d'être à l'*arrière*, il est à l'*avant*. Alors il s'ensuit que la partie postérieure de ce véhicule reste toujours dégarnie. Cette disposition de siége de devant contient, comme celle de derrière, deux places ; enfin, c'est le même fauteuil de siége qui sert à l'une ou à l'autre de ces deux calèches.

Nos lecteurs, nous en sommes convaincu, admireront plusieurs dispositions de ces voitures ; mais le respect que nous portons à notre propre détermination fait que nous devons rester impassible, soit devant l'éloge, soit devant la critique, afin de ne rien décolorer d'un travail dont le style caractérise sa haute destination.

Calèche similaire à celle de gauche, autour de 1858, mais pour une utilisation en ville à l'anglaise. Si bien que cette voiture de l'impératrice était de construction un peu plus légère. Les ressorts inférieurs sont composés de véritables ressorts elliptiques et non, comme à droite, de ressorts avec la partie supérieure fixe. Si la voiture attelée seulement en paire n'a pas de banc pour les valets, elle a un siège de cocher.

Ähnliche Kalesche wie links von circa 1858, aber für den Gebrauch in der Stadt „ à l'anglaise“. Demnach ist dieser Wagen der Kaiserin etwas leichter gebaut. Die unteren Federn sind hier echte Elliptikfedern (beim Wagen rechts aber mit einem starren oberen Bügel). Der Wagen hat keine Dienerbank, dafür einen Kutschbock und wurde zweispännig gefahren.

Les chevaux et les équipages de l’impératrice

Avant même son mariage, l’impératrice Eugénie était déjà une excellente cavalière. Boulenger (1932, 124 suiv.) :
« Mademoiselle de Montijo avait été une excellente amazone ; l’Impératrice le resta. „Savez-vous à quoi l’on voit que l’Impératrice est la meilleure écuyère de France ?“ demandaient les mauvais plaisants après son mariage. „C’est qu’elle a sauté la barrière du Trône“. Quand elle sortait à cheval, elle était toujours escortée par la baronne de Pierres, qui montait divinement, et par le mari de celle-ci. Pierres avait été tout d’abord le seul écuyer, mais quand il fut devenu député, on lui adjoignit le marquis de La Grange. »

On dit que Louis Napoléon avait été ébloui par la jeune Eugénie de Montijo et ses compétences équestres alors qu’elle était invitée à Compiègne avec sa mère.

Après son mariage, la jeune impératrice accompagna souvent à cheval les parties de chasse de Compiègne, moins pour la chasse que pour le plaisir de monter. Sa tenue d’équitation s’inspirait de la mode de l’époque de Louis XV (à droite en costume vert).

L’impératrice continua de monter pendant sa première grossesse et perdit l’enfant après un accident de cheval.

Eugénie disposait aussi de sa propre brigade à daumont. Ses chevaux se trouvaient – comme ceux de son fils – non pas au Louvre, mais dans son écurie rue Montaigne (puis au Quai d’Orsay à partir de 1865). L’y attendaient plusieurs voitures, surtout des calèches comme celles reproduites aux pages précédentes.

L’impératrice Eugénie aimait aussi mener elle-même. Boulenger précise (1932, 215 suiv.) : « L’Impératrice et le Prince impérial usaient des mêmes voitures que l’Empereur ; mais Eugénie avait une vingtaine de chevaux à son service personnel, notamment des poneys qu’on attelait à ses ducs et qu’à la campagne elle menait elle-même. »

Il s’agissait probablement d’attelages de poneys semblables à celui à droite. Hormis la photo en page 280, on ne trouvait jusqu’à présent pas d’images avec l’impératrice menant une voiture.

L’historien Maurice Fleury (1856-1921) évoqua aussi des voitures personnelles. Dans son livre sur l’impératrice Eugénie, il parla également de ses chevaux d’attelage anglais (1920, Vol. I, 339 : « Eugénie had also a chaise which she drove when she was at Saint Cloud or other summer and autumn residences. This carriage was drawn either by two English ponies, Dove and Vingt Mars, which had been purchased for then thousend francs in London, or by two little thoroughbred mares, Isaure and Hélène. »

Die Pferde und Wagen der Kaiserin

Kaiserin Eugénie war schon vor ihrer Heirat eine ausgezeichnete Reiterin gewesen. Boulenger sagte dazu (französischer Wortlaut links): Fräulein de Montijo war eine ausgezeichnete Reiterin, als Kaiserin blieb sie es. Dazu gab es einen Witz: Wissen Sie, woran man die Kaiserin als beste Reiterin erkennt? Sie hat die Hürde des Thrones genommen! Bei ihren Ausritten wurde sie stets von Baronin de Pierres, die himmlisch reiten konnte, und deren Gatten begleitet. Dieser Baron war zunächst ihr einziger Stallmeister, aber als er Abgeordneter wurde, kam Marquis de La Grange dazu.

Louis Napoléon soll von der jungen Eugénie de Montijo durch ihre elegante Reitkunst bezaubert worden sein, als sie anlässlich einer Einladung mit ihrer Mutter in Compiègne erstmals sein Gast war.

Nach der Heirat nahm die junge Kaiserin oft im Sattel an den Jagden in Compiègne teil, weniger der Jagd selbst wegen, sondern aus Freude am Reiten. Ihr Reitdress orientierte sich an der Mode der Zeit von Louis XV. wie sie rechts im grünen Kostüm abgebildet ist.

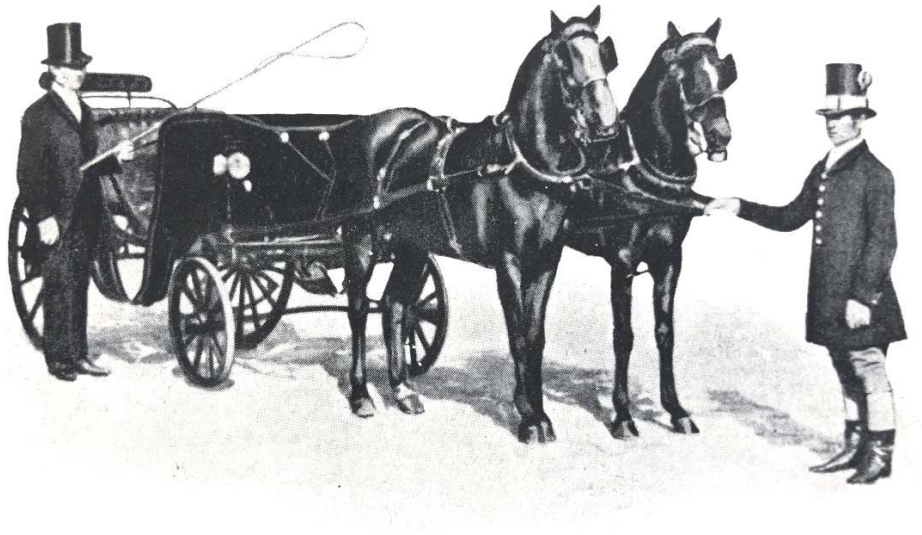
Die Kaiserin ritt auch noch während ihrer ersten Schwangerschaft und verlor ein ungeborenes Kind nach einem Reitunfall.

Eugénie verfügte, wie erwähnt, auch über eine eigene Daumont-Brigade. Ihre Pferde waren – wie die ihres Sohnes – nicht im Louvre untergebracht, sondern in einem eigenen Stall an der Rue Montaigne (ab 1865 neu am Quai d’Orsay). Dort standen verschiedene Wagen zu ihrer Verfügung, vor allem Kaleschen, wie die auf den vorangehenden Seiten abgebildeten Modelle.

Kaiserin Eugénie fuhr auch selbst gerne aus. Dazu Boulenger (französischer Wortlaut links): Die Kaiserin und ihr Sohn benützten dieselben Wagen wie der Kaiser; aber Eugénie hatte auch 20 eigene Pferde zur Verfügung, vor allem Poneys, die ihren Ducs vorgespannt wurden und die sie bei ihren Aufenthalten auf dem Land auch gerne selber kutschierte.

Wahrscheinlich handelt es sich bei den genannten Pony-Gespannen auch um solche wie das rechts oben abgebildete. Ausser der Fotografie von S. 280 waren bislang keine Bilder mit der Kaiserin als Fahrerin in einem Wagen zu finden.

Von eigenen Wagen spricht auch der Historiker Maurice Fleury (1856-1921). Er überlieferte in seinem Buch über Eugénie von einigen englischen Wagenpferden der Kaiserin (1920, Vol. I, 339): „Eugénie had also a chaise which she drove when she was at Saint Cloud or other summer and autumn residences. This carriage was drawn either by two English ponies, Dove and Vingt Mars, which had been purchased for then thousend francs in London, or by two little thoroughbred mares, Isaure and Hélène.“





En haut : ce poney-duc a peut-être été un équipage de l’impératrice.
En bas : l’impératrice Eugénie en tenue de chasse sur son cheval. Portrait de Carl Friederich Kioerboe (1799-1876) qui vivait à Saint-Cloud.

Oben: Dieser Poney-Duc könnte eine Equipage der Kaiserin gewesen sein.
Unten: Kaiserin Eugénie im Jagddress auf ihrem Pferd. Porträt von Carl Friederich Kioerboe (1799-1876), der in Saint-Cloud wohnte.

L'IMPÉRATRICE

Merveilleusement belle à cheval, l'impératrice faisait quelquefois le tour du bois de Boulogne, suivie d'un brillant escadron d'hommes et de femmes de la cour, pour la plupart pleins de jeunesse et d'entrain. Ils passaient au galop soulevant la poussière malgré qu'un arrosage, visiblement plus complet que de coutume, eût fait reconnaître, dès le matin, aux habitués, que l'impératrice était attendue. Même sans cet avertissement, le provincial le moins prévenu aurait reconnu sa souveraine; son élégance naturelle, sa grâce et sa chevelure ardente la distinguaient des femmes de sa suite dont quelques-unes, je dois le dire, suivaient avec une tristesse mêlée de gaucherie ce galop rapide et matinal. L'allée préférée était celle encore appelée des Poteaux, bien qu'on eût enlevé les *impedimenta* dont elle portait le nom. Aux risques d'érailler son chapeau, il fallait se ranger dans les taillis, vu l'étroitesse de l'allée, pour que la Majesté, avec un écuyer à sa droite, une dame d'honneur à sa gauche, pût passer sans rompre le rang de trois dont, légèrement en avant, elle menait la tête.

LE PRINCE IMPÉRIAL

On rencontra peu le petit prince impérial à cheval, tout au plus voyait-on revenir en main son poney, les jours de revue. Le dernier qu'il monta fut le ci-devant Cock Robin, qui avait d'abord appartenu au futur duc de... après avoir été attelé au panier de lord Cowley, ambassadeur d'Angleterre, qui l'avait acheté fort cher à Anderson, de Londres. L'ambassadeur s'en était défait parce qu'il était chaud et quinteux, à moins d'un travail très régulier. Il était fort joli avec son poil de poisson doré, sa raie de mulet, sa grosse crinière noire que rehaussaient la petite selle en velours rouge et la chabraque galonnées d'or. La raison de la longue invisibilité du petit prince au bois de Boulogne fut un accident très grave qui lui arriva, un soir, à Saint-Cloud, en voulant monter à cheval sans étriers, comme le faisaient quelques-uns de ses petits camarades. Il resta longtemps malade des suites de cette chute et, singulière coïncidence, c'est pour avoir, par la suite, trop bien su sauter à cheval qu'il trouva, au Zoulouland, la mort cruelle devant laquelle se sont respectueusement effacées toutes les préventions d'ordre purement politique. Entraîné par la fuite de ses compagnons, son cheval déjà en mouvement, il se fia à son adresse; mais la fonte qu'il avait saisie, lui resta dans la main, par suite de la rupture du malheureux bout de cuir réunissant les deux côtés.

L'écuyer, en même temps que le professeur du petit prince, était M. Bachon, ex-second de M. d'Aure, à Paris, puis à Saumur. Il ne possédait rien de la brillante improvisation équestre qui avait fait du grand écuyer un modèle inimitable.

L'EMPEREUR

Reprenons l'empereur-président. Il montait alors un beau cheval alezan brûlé, doux et très facile sans le paraître, de sorte qu'on eût pu dire qu'en vrai prince, il était né montant bien à cheval. Il avait une position très correcte, et la longueur de son buste lui donnait, à cheval, les apparences d'une élévation de taille qui lui faisait défaut quand il était à pied.

Une fois empereur, il ne se montra à cheval qu'aux revues et à des chasses plus officielles que cynégétiques. Ce fut à Compiègne qu'on l'y vit encore paraître avec quelque entrain, au moment ou M^lle^ de Montijo, jeune Espagnole aux allures indépendantes, fut appelée « Triomphante ».

A la fin de l'Empire, c'était le commandant Faverot de Kerbrech qui montait les chevaux de l'empereur; il s'acquittait de cette difficile mission avec beaucoup d'art et de tact. Je dis que la mission était difficile parce que l'empereur montait rarement à cheval, et qu'il n'y apportait, surtout à la fin de son règne, ni goût, ni attention, se servant beaucoup et même trop de sa main, peu ou pas de ses jambes.

Les talents équestres de la famille impériale sont détaillés dans le livre de Croqueville, contemporain de l'époque et initié.

Im Buch des Zeitgenossen und Insiders Croqueville werden die Reitkünste der kaiserlichen Familie genau beschrieben.







En haut : photo prise en 1927 de l’exposition de traîneaux au château de Compiègne. À droite, le traîneau de l’impératrice et à gauche, celui d’Hortense, la mère de Napoléon III.
En bas : détails du traîneau d’Eugénie (état actuel).

Oben: Aufnahme von 1927 der Schlittenausstellung in Schloss Compiègne. Rechts der Schlitten der Kaiserin Eugénie, links der von Hortense, Mutter von Napoléon III.
Unten: Details des Schlittens von Eugénie im heutigen Zustand.



Le prince « Loulou » sur son poney avec l'écuyer Bachon à gauche et son père à droite, d'après une photo d'Adolphe Braun.

Prinz „Loulou“ auf seinem Pony mit seinem Stallmeister Bachon links und dem Vater rechts nach einer Photographie von Adolphe Braun.



Le prince impérial en uniforme militaire sur son cheval au camp de Châlons, tableau d'Olivier Pichet (1823-1912). C'est ainsi que le prince, âgé de 14 ans et toujours accompagné de Bachon, prit d'abord part à la campagne militaire en août 1870 (p. 437). C'est aussi ainsi que son baptême du feu aurait dû entrer dans l'histoire si la débâcle n'avait pas suivi à Sedan plus tard.

Der kaiserliche Prinz in Militäruniform auf seinem Pferd im Lager von Châlons nach einem Gemälde von Olivier Pichet (1823-1912). So nahm der Prinz als 14jähriger, von Stallmeister Bachon begleitet, zunächst am Feldzug im August des Jahres 1870 teil (S. 437). So hätte er als im Feuer der Schlacht Getaufter in die Geschichte eingehen sollen, wäre es später in Sedan nicht zum Debakel gekommen.

Les chevaux et les équipages du prince impérial « Loulou »

Le prince Eugène Louis surnommé « Loulou » (1856-1879) fut très tôt instruit à l'équitation et au menage. Conegliano (1897, 222) : « Le Prince, tout enfant, avait eu une petite voiture attelée d'abord de deux chèvres, puis de deux chevaux café au lait, Polichinelle et Arlequin, mais le Prince s'en était rarement servi. »

Les photos montrent combien l'enfant fut gâté. Dès son adolescence, il eut ses propres équipages, d'abord placés dans l'écurie de sa mère, ce qui explique aussi le déménagement au Quai d'Orsay (p. 222 suiv.) par manque de place.

Conegliano détailla aussi ses leçons d'équitation (p. 220 et 222) :

« L'Ecurie du Prince Impérial, tant pour l'attelage que pour la selle, était complètement distincte des Ecuries de l'Empereur, tout en restant sous la haute direction du Grand et du Premier Ecuyer … pour l'administration et le budget. … Un des Ecuyers de l'Empereur, M. Bachon, fut détaché d'abord auprès du Prince ; plus tard, il eut le titre d'Ecuyer du Prince Impérial. … L'Empereur, en le mettant auprès de son fils, ne pouvait faire un meilleur choix ; c'était un excellent homme qui avait un grand bon sens, un esprit très droit, et ses conversations de tous les jours avec le Prince qu'il accompagnait dans ses promenades avaient une très heureuse influence ; le Prince avait une grande confiance en M. Bachon et l'aimait beaucoup. ... Il lui donnait très régulièrement des leçons d'équitation, et en même temps ... aux amis du Prince, Louis Conneau, Espinasse, les jeunes Fleury, etc. ; il accompagnait le Prince dans tous les déplacements, excepté à Biarritz, où le Prince ne montait pas à cheval. … L'Ecurie du Prince Impérial comprenait, pour Paris, un grand landau à huit ressorts et une brigade de d'Aumont ; le Prince sortait tous les jours dans cette voiture, avec escorte, et se rendait à Bagatelle, où, dans le parc, il pouvait monter à cheval ou jouer et courir avec son jeune ami le jeune Conneau. M. Bachon, en uniforme, était à la portière de droite, l'Officier commandant l'escorte à la portière de gauche. Pour la campagne, le Prince avait un landau à pincettes et un sociable avec grand parasol ; un garçon d'attelage à cheval suivait toujours la voiture. Il avait en outre un grand landau en poste pour les chasses et les grandes excursions, M. Thuillier lui servant de courrier. En 1869, on avait organisé à Paris un attelage d'un aspect très élégant et plu approprié …, c'était une calèche plus légère, des chevaux plus fins, des hommes plus jeunes ; de plus, un coupé attelé de deux jolis chevaux. »

Les 19 voitures acquises pour le prince avec les fonds publics furent finalement mises aux enchères après la chute de l'empereur en 1871 (p. 408).

Die Pferde und Equipagen des Prinzen „Loulou"

Der 1856 geborene Prinz Eugène Louis, genannt „Loulou" (gestorben 1879) wurde früh im Reiten und Fahren unterrichtet. Dazu Graf de Conegliano (französischer Wortlaut links): Der Prinz hatte schon als kleines Kind ein mit Ziegen angespanntes Fahrzeug, später eines mit hellbraunen Ponys, Polichinelle und Arlequin. Aber er machte selten von diesem Gespann Gebrauch.

Die Bilder zeigen, wie verwöhnt der kleine Junge aufwuchs. Schon als junger Mann verfügte er über eigene Equipagen. Sie wurden zunächst im Stall der Mutter untergebracht und waren mit ein Grund, dass dieser zu klein und an den Quai d'Orsay verlegt wurde (dazu ausführlich S. 222ff.).

Graf Conegliano beschrieb auch ausführlich, wie der Prinz zum Reiten ausgebildet wurde (Zusammenfassung/französischer Wortlaut links):

Der Reit- und Fahrstall des Prinzen war von demjenigen des Kaisers räumlich getrennt, unterstand aber dennoch dem Oberststallamt. Der kaiserliche Pikeur Bachon wurde zunächst dem Prinzen zugeteilt und erhielt später den Titel Stallmeister des Prinzen. Im Alter wurde ihm eine Sonderstellung zuteil, er konnte in den Stallungen wohnen, zunächst in denen von Monceau und dann in den neuen Stallungen am Quai d'Orsay. Bachon war eine gute Wahl für den Prinzen. Er hatte einen guten Charakter und viel Esprit. Seine täglichen Gespräche mit dem Prinzen auf den Ausritten hatten einen positiven Einfluss auf den Prinzen und dieser hatte umgekehrt viel Vertrauen in seinen Stallmeister. Bachon erteilte dem Prinzen regelmässig Reitunterrichtet, nicht selten zusammen mit seinen gleichaltrigen Freunden, darunter den Söhnen der Kaiser-Vertrauten Louis Conneau und Emile-Félix Fleury. Bachon begleitete den Prinzen bei jedem Ortswechsel, ausser, wenn es nach Biarritz ging.

Im Pariser Stall standen dem Prinz ein achtfach gefederter Landauer und eine ganze Daumont-Brigade zur Verfügung. Damit wurde er, von einer Eskorte begleitet, oft in den Park nach Bagatelle gefahren, wo er mit seinem Jugendfreund Conneau reiten und spielen konnte. Bei der Fahrt ritt Bachon jeweils in Uniform rechts neben dem Wagen her, links der Chef der Eskorte. Für Landausflüge hatte der Prinz einen Landauer mit Elliptikfederung und einen Sociable mit Sonnendach zur Verfügung. Dabei ritt dem Wagen stets ein „garçon d'attelage" hinterher. Für längere Land- und Jagdausflüge gab es einen Postlandauer, wobei hier jeweils Thuillier als Courrier diente. Als der Prinz grösser wurde, stellte man ihm im Jahre 1869 in Paris eine elegante Equipage mit einer leichten Kalesche, feinen Pferden und jungen Dienern zusammen; dazu kam ein Coupé mit zwei hübschen Pferden.

Die mit Staatsmitteln für den Prinzen erworbenen 19 Wagen wurden nach dem Sturz des Kaisers 1871 versteigert (S. 408).



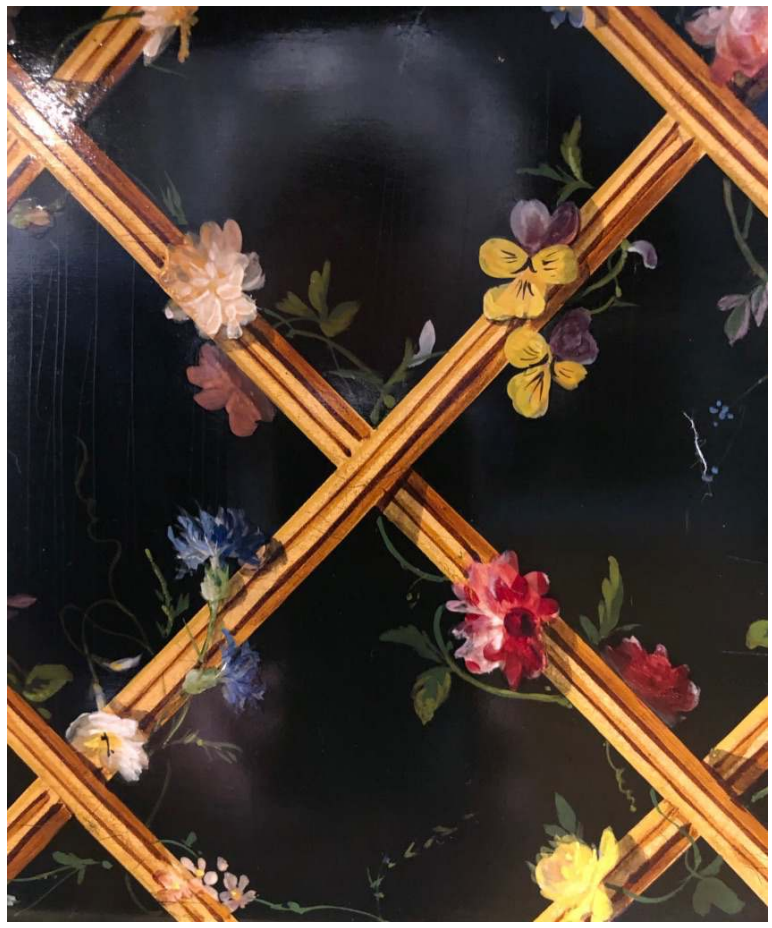


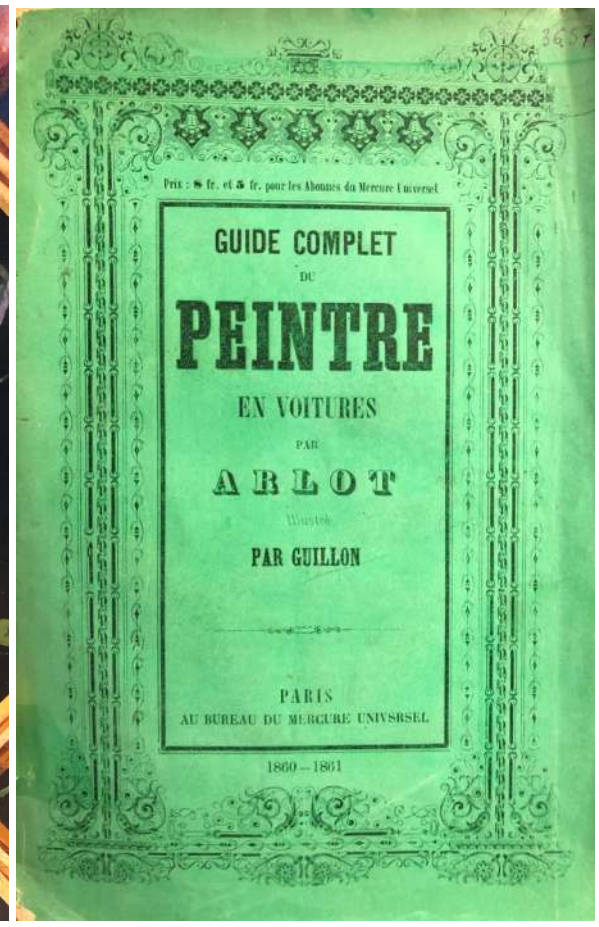


Sociable pour le prince impérial « Loulou » de Joachim Ehrler vers 1858.
En haut : détail de l’aigle placé sur l’avant-train, semblable à celui sur la voiture nuptiale « Le Sacre » de 1852 (p. 91).
En bas : vue latérale de la voiture et détail de la boucle d’une soupente.

Sociable für den kaiserlichen Prinzen „Loulou“ von Joachim Ehrler um 1858.
Oben: Detail des auf das Vordergestell gesetzten Adlers ähnlich wie der auf dem Hochzeitswagen „Le Sacre“ von 1852 (S. 91).
Unten: Seitenansicht des Sociable und Detail der Schnalle eines Trageriemens.







Détails des décors peints par Arlot en 1857 sur le sociable du prince impérial.
En bas à droite : couverture du Guide complet du peintre en voitures de 1860/61 rédigé par Arlot. Onze ans durant, il a été le directeur de la peinture des voitures à la Carrosserie Ehrler à Paris.

Details der Malereien von Arlot des Jahres 1857 am Sociable des kaiserlichen Prinzen.
Unten rechts: Umschlag des von Arlot verfassten Handbuchs des Wagenlackierers von 1860/61. Er war während 11 Jahren Leiter der Wagenmalerei in der Carrosserie Ehrler in Paris.





Calèche d’enfant aux armes de Napoléon III. Cette jolie petite voiture a probablement aussi été fabriquée pour « Loulou », le fils de l’empereur.

Kinderkalesche mit dem Wappen Napoléons III. Dieses hübsche Fahrzeug dürfte ebenfalls für „Loulou“, den Kaisersohn, gebaut worden sein.



« Promenade de S.A. le prince impérial » : la voiture attelée de deux chèvres évoquée p. 275 transporte le jeune prince accompagné de deux garçons en livrée et deux dames de la cour.

Zeitgenössischer Druck mit der Legende „Spazierfahrt seiner Majestät des kaiserlichen Prinzen“. Dies war das S. 275 erwähnte Ziegengespann des jungen Prinzen, der jeweils von livrierten Knaben und Hofdamen begleitet wurde

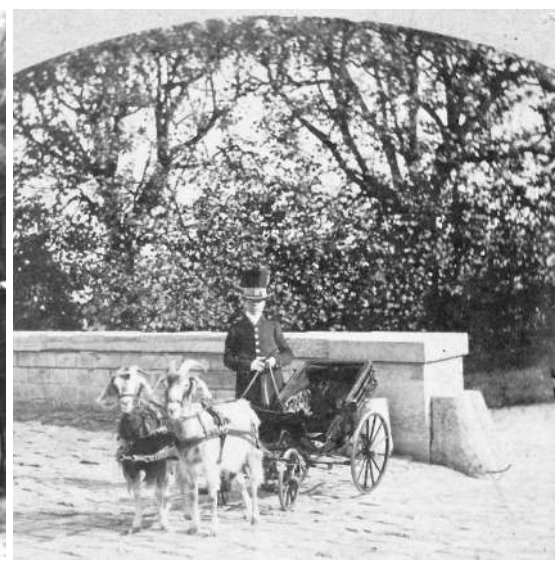




Calèche d’enfant sans siège de cocher avec les armes impériales au château d’Apremont-sur-Allier.

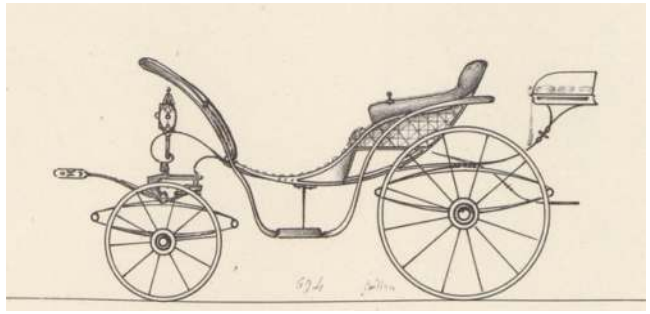
Kinderkalesche ohne Bocksitz mit dem kaiserlichen Wappen im Schloss von Apremont-sur-Allier.





Le prince sur le siège de cocher d’une voiture attelée de chèvres et en forme de calèche miniature. Une voiture semblable attelée de deux chèvres à Saint-Cloud.

Der Prinz auf dem Bock eines Ziegenwagens in Form einer kleinen Kalesche und ein in Saint-Cloud aufgenommener, ähnlicher Wagen mit zwei Ziegen.









En haut : « Poneys du Prince Impérial » extrait du « Mercure universel » de l'année 1860. Le texte apparenté : Ce modèle ... a été relevé par M. Guillon aux remises de Fontainebleau, où il sert au Prince Impérial, et que lui-même conduit, attelé d'un ou deux chevaux corses ou arabes.
Au milieu : le père et le fils en 1860 à Saint-Cloud dans la voiture du haut avec un attelage de poneys.
En bas : probablement la mère et le fils, dans une voiture de parc similaire, lui sur son poney. Jusqu'alors, cette photo n'a pas été attribuée ainsi. L'arrière-plan, le garde à chapeau de fourrure, la voiture (le modèle, lanternes similaires à en haut) et la livrée du valet parlent en faveur de la photographie d'un équipage impérial prise à Saint-Cloud. À côté, le prince sur le même poney et sa mère en amazone.

Oben: Zeichnung des Ponywagens des kaiserlichen Prinzen. Dazu steht, der Prinz würde dieses Gespann in Fontainebleau selber fahren.
Mitte: Vater und Sohn im Jahre 1860 im obigen Parkwagen mit einem Ponygespann in Saint-Cloud.
Unten: Vermutlich Mutter und Sohn, sie in einem ähnlichen Parkwagen wie oben, er auf seinem Pony. Diese Aufnahme wurde bisher nicht in diesem Sinne zugewiesen. Der Hintergrund, die Wache mit Pelzmütze, der Wagen (mit ähnliche Laternen wie oben) und die Livree des Dieners sprechen für eine kaiserliche Equipage in Saint-Cloud. Daneben der Prinz auf demselben Pony mit seiner Mutter als Amazone.





En haut : photographie d’une huile disparue répondant au titre « Le Prince Impérial, passant avec son escorte de Spahis devant le Palais des Tuileries » (troupe d’élite algérienne de la cavalerie). Y figure probablement le landau en poste évoqué en page 275. À la droite de la voiture, Bachon à cheval. L’image originale est d’Édouard-Armand Dumaresq (1826-1895).
En bas : gravure sur bois de la scène ci-haut, tirée du « Monde illustré ».

Oben: Fotografie eines Ölgemäldes unbekannten Verbleibs mit dem Titel „Vorbeifahrt des kaiserlichen Prinzen am Tuilerienpalast, begleitet von seiner Eskorte von Spahis“ (algerische Kavallerie-Elitetruppe). Hier dürfte der S. 275 erwähnte Postlandauer abgebildet sein. Rechts neben dem Wagen reitet Bachon. Die Bildvorlage stammt von Edouard-Armand Dumaresq (1826-1895).
Unten: Holzstich aus dem „Monde illustré“ der Szene oben.

Les chevaux et les écuries à Saint-Cloud

Le château de Saint-Cloud aux portes de Paris disposait de grandes écuries et remises depuis le XVII^{e} siècle. Sous Napoléon III, plus de 200 chevaux et une vingtaine de voitures pouvaient y être rangés. Le trajet en voiture des Tuileries à Saint-Cloud durait moins d'une heure. C'est là-bas que le couple impérial séjournait chaque année au printemps et en automne – et c'est dans le château voisin de Villeneuve-l'Étang, plus petit et accessible depuis les jardins de Saint-Cloud, que le jeune couple passa sa nuit de noce en 1853. Il aimait aussi s'y retirer quand de grandes fêtes attiraient de nombreux invités à Saint-Cloud.

Boulenger décrivit l'une des fêtes annuelles (1932, 182 suiv.) :

« Le 15 août, fête de l'Empereur. Voyons-la en 1864. À dix heures du matin, toute la cour monte en voiture à Saint-Cloud. Les grandes calèches attelées en poste, avec leurs postillons en veste verte à galons d'or, gilet rouge, culotte de chamois jaune serin, grosses bottes, perruque à cadenas et chapeau de cuir bouilli, gagnent les Tuileries en quarante minutes. »

Il existe un bon nombre de photos d'équipages impériaux à Saint-Cloud, tirées d'un album de daguerréotypes stéréoscopiques légendés en allemand et en français (à droite et p. 284). Elles montrent trois équipages différents et reflètent ainsi la vie impériale dans ce château au parc immense en bord de Seine. On peut y voir les voitures présentées plus haut et utilisées pour les trajets de la ville à Saint-Cloud, à savoir des calèches et des landaus d'une grande noblesse attelés à la daumont. On reconnaît aussi des voitures plus petites qui permettaient de sortir dans le parc et enfin, des voitures sportives du grand écuyer et même de l'empereur – dont le coach déjà évoqué et un deuxième mail-phaéton. Ce dernier est assurément plus récent que le phaéton traité en page 39, d'autant plus que son design est visiblement plus moderne (sans caisse de la forme carrick). Un modèle semblable d'Ehrler se trouve en page 336.

À Saint-Cloud, l'impératrice aimait aussi mener elle-même. Le percepteur de son fils se souvient (Filon 1920, 61 suiv.) :
« Le matin je la voyais souvent, de ma fenêtre, sortir dans un panier qu'elle conduisait elle-même où Gamble – un Anglais qui avait la haute main dans les écuries – l'installait respectueusement. Je ne sais si elle conduisait bien au point de vue technique et quel eut été, à ce sujet, le verdict d'un professionnel. »

Pferde und Stallungen in Saint-Cloud

Seit dem 17. Jahrhundert verfügte Schloss Saint-Cloud vor den Toren Paris' über grosse Stallungen und Remisen. In der Epoche Napoléons III. konnten dort über 200 Pferde und rund 20 Wagen eingestellt werden. Die Reise vom Stadtschloss dorthin dauerte im Wagen weniger als eine Stunde. Dort weilte das Kaiserpaar jährlich im Frühling und im Herbst. Im nahen kleineren (durch den zugehörigen Schlosspark leicht zu erreichenden) Schloss Villeneuve-l'Étang (Bild S. 285) hatte das junge Paar 1853 die Hochzeitsnacht verbracht, und dorthin zogen sie sich bei grossen Festen in Schloss Saint-Cloud gerne zurück, wenn dort viele Gäste anwesend waren.

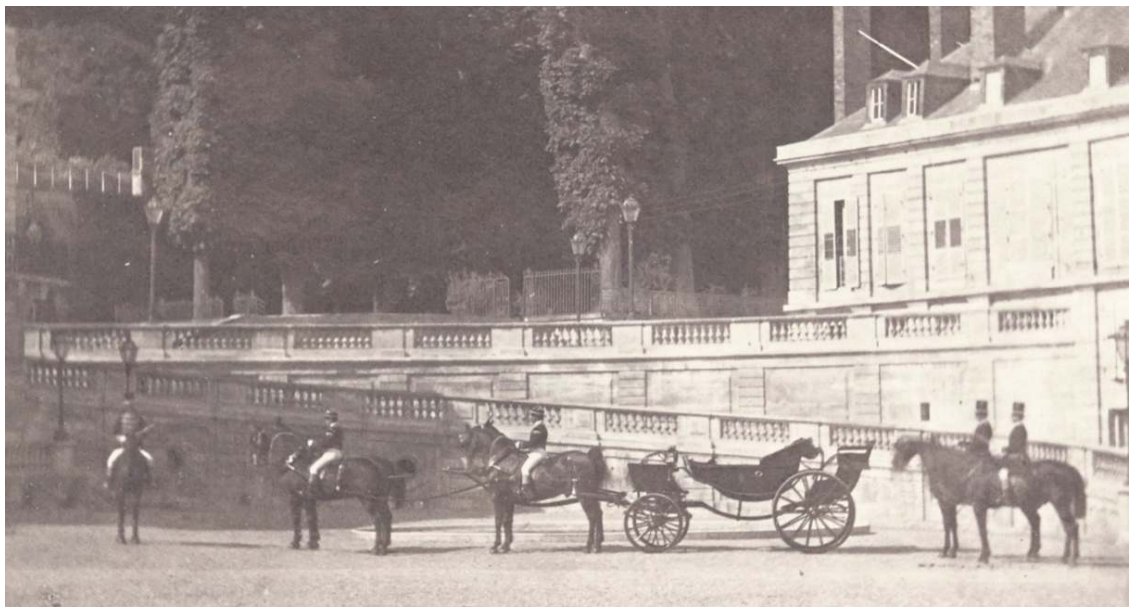
Zum jährlichen Anlass der „fête de l'Empereur" am 15. August schrieb Boulenger (Wortlaut links):

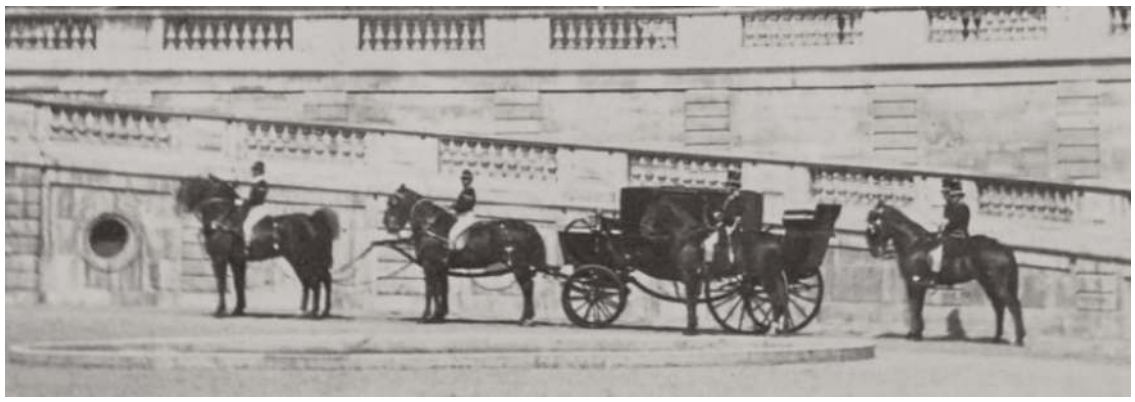
„Der jeweils am 15. August abgehaltene Kaisertag begann stets gleich, nehmen wir als Beispiel das Jahr 1864. Der ganze Hofstaat steigt morgens um 10 Uhr in Saint-Cloud in die Wagen ein. Dafür dienen die grossen Postkaleschen mit ihren Postillionen in grünen, goldbetressten Jacken, roten Westen, hellen Lederhosen, dicken Stiefeln und Perücken unter den ledernen Reitkappen. Nach 40 Minuten ist die ganze Gesellschaft in den Tuilerien. "

Von Saint-Cloud gibt es eine Anzahl von hübschen Fotografien mit kaiserlichen Equipagen aus einem Album mit Stereobildern, die in Deutsch und Französisch untertitelt sind (Bilder rechts und S. 284). Sie zeigen drei verschiedene Arten von Equipagen und spiegeln damit das kaiserliche Leben auf diesem Schloss mit riesigem Park an der Seine. Dazu gehören schon vorgestellte Wagenmodelle, mit denen von der Stadt aus dorthin gefahren wurde, nämlich noble Kaleschen und Landauer in Daumont-Anspannung. Dazu kommen vor allem auch kleinere Gefährte, mit denen im Park ausgefahren wurde, schliesslich sportliche Wagen des Oberststallmeisters und sogar des Kaisers selbst. Dazu gehören die schon vorgestellte Coach und ein zweiter Mail-Phaeton. Letzterer dürfte jünger sein als der auf S. 39f. besprochene Wagen, zumal er ein späteres Design zeigt (Sitzkasten nicht mehr in der Forme Carrick). Ein ähnliches Modell von Ehrler ist S. 336 abgebildet.

In Saint-Cloud fuhr auch die Kaiserin gerne selbst aus. Der Erzieher ihres Sohnes erinnerte sich (französischer Wortlaut links):

„Ich sah aus meinem Fenster oft, wie die Kaiserin morgens in ihrem Korbwagen selbst wegfuhr, begleitet von Alexander Gamble, einem Engländer, der seine Hand über die Stallungen hielt. Ich kann nicht sagen, ob die Kaiserin technisch eine gute Fahrerin war; dieses Urteil muss ich Kennern überlassen."









Équipages impériaux à Saint-Cloud.
En haut : calèche à la daumont, apparemment l'équipage de l'impératrice, telle qu'elle est représentée et détaillée p. 268.
Au milieu : landau à la daumont.
En bas : grand duc attelé à la daumont ainsi que le sous-piqueur ou deuxième piqueur sur son cheval.

Kaiserliche Equipagen in Saint-Cloud.
Oben: Daumont- Kalesche, offensichtlich die Equipage der Kaiserin, wie sie S. 268 im Detail abgebildet ist.
Mitte: Daumont-Landauer.
Unten: „A la daumont" eingespannter Grand Duc sowie „Sous-Piqueur" beziehungsweise „Zweiter Vorreiter" auf seinem Pferd.









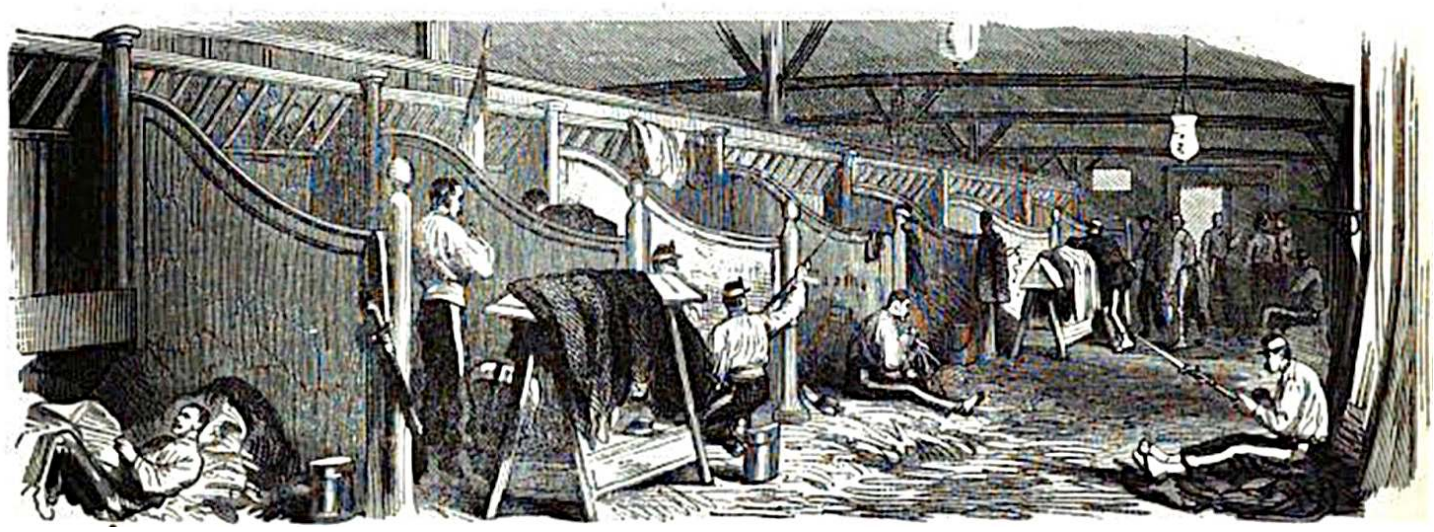
En haut : le mail-phaéton de l’empereur avec une banquette en rotonde à Saint-Cloud. Il est avancé par un cocher
En bas : poney attelé à un panier et « voiture de parc (chevaux russes) », donc une voiture pour se promener dans le parc.

Oben: Der Mail-Phaeton des Kaisers mit Rotondensitz in Saint-Cloud. Er wird von einem Kutscher vorgefahren.
Unten: Pony vor einem Korbwagen (panier) und „voiture de parc (chevaux russes)“, also „Promenade-Wagen“ für den Park mit russischen Pferden.



Le château de Villeneuve-l'Étang près du château de Saint-Cloud en 1869 avec une voiture de parc dans laquelle se trouve le couple impérial.

Château de Villeneuve-l'Étang bei Schloss Saint-Cloud 1869 mit einem Parkwagen und dem Kaiserpaar darin.



Vue de l'intérieur des écuries de Saint-Cloud. Après la bataille de Sedan en 1870, elles servirent à héberger des soldats.

Blick in die Stallungen von Saint-Cloud. Nach der Schlacht von Sedan im Jahre 1870 dienten sie zur Unterbringung von Soldaten.

La résidence d'automne à Compiègne

Généralement, la cour passait fin octobre début novembre de Saint-Cloud à Compiègne. C'est dans cette résidence d'automne qu'avaient lieu depuis 1856 en plusieurs vagues les célèbres invitations annuelles dites « séries ». Le couple impérial invitait non seulement des politiciens, diplomates, écrivains, artistes et scientifiques, mais aussi des militaires de haut rang, des rois étrangers et des princes – dont Guillaume Ier de Prusse, Louis II de Bavière et l'empereur autrichien François-Joseph Ier.

D'après le duc de Conegliano (1897, 144), chaque invité arrivait en train spécial. Moult voitures impériales attelées en poste, landaus, coupés et grands chars-à-bancs, attendaient à la gare. Il y avait de plus des omnibus pour les femmes et valets de chambre des invités ainsi que des voitures à bagages. Cette longue caravane amenait les convives au château.

Paul Dhormoys, valet de son état, accompagna en 1866 son maître à l'une de ces invitations et décrivit l'épisode dans ses mémoires (La cour à Compiègne : confidences d'un valet de chambre), du départ à la gare du Nord en train spécial à l'arrivée à la gare de Compiègne, où tout se passa alors très vite :

« Six grands chars-à-bancs, attelés à quatre chevaux et conduits par des postillons poudrés et à la livrée de l'Empereur, attendaient dans la cour de la gare avec une douzaine d'omnibus et de fourgons pour les gens de service et les bagages. »

Pendant la semaine que dura le séjour, il y eut plusieurs parties de chasse, souvent en compagnie de l'empereur et de l'impératrice. La chasse jouait un rôle important à Compiègne et était dirigée par le « grand veneur », le prince de la Moskowa. À sa disposition et à celle de son personnel se trouvaient entre 50 et 60 chevaux dans l'écurie. Les hunter venaient tous d'Irlande et avaient coûté de 1200 à 1500 francs or. Les grands chars-à-bancs étaient fréquemment utilisés dans le grand parc de Compiègne, afin d'emmener les invités à la chasse comme on le voit sur la gravure sur bois en page 288. Pourtant, cette gravure intrigue car les six chevaux de l'attelage en poste sont tous montés par des postillons.

À l'instar de Saint-Cloud et de Compiègne, le château de Fontainebleau et le haras de Meudon disposaient aussi de personnel impérial, ainsi qu'on peut le constater sur la liste du personnel du Service d'écurie en page 164. Le château de Meudon était attribué au prince Jérôme (1784-1860), donc l'oncle de Napoléon III et le plus jeune frère de Napoléon Ier, ancien roi de Westphalie. En tant qu'altesse impériale, il était impliqué de façon prééminente à tous les grands événements. À partir de 1860, son fils portant le même nom vécut à Meudon (1805-1870).

Die Herbstresidenz in Compiègne

Der Hof wechselte in der Regel Ende Oktober oder Anfang November von Saint-Cloud nach Compiègne. In dieser Herbstresidenz fanden seit 1856 jährlich die berühmten Einladungen in verschiedenen Wellen statt, die „séries". Gäste des Kaiserpaars waren Politiker, Diplomaten, Schriftsteller, Künstler und Wissenschaftler, aber auch hochgestellte Militärs und ausländische Könige und Fürsten. Zu ihnen zählten unter anderem der preussische König Wilhelm I., Ludwig II. von Bayern und der österreichische Kaiser Franz Joseph I.

Nach dem Duc de Conegliano (1897, 144) kamen die eingeladenen Gäste jeweils mit einem Sonderzug an. Am Bahnhof warteten zahlreiche kaiserliche Wagen wie Landauer, Coupés, grosse Char-à-bancs, alle „en poste" angespannt. Dazu kamen Omnibusse für die mitgereisten Dienstmädchen und Kammerdiener der Gäste und Bagagewagen. Diese lange Karawane brachte die Gäste ins Schloss.

Eine solche Situation beschrieb der Kammerdiener Paul Dhormoys, der seinen Herrn im Jahre 1866 zu einer dieser Einladungen begleitete. In seinem Erinnerungsbuch schrieb er von der Abfahrt am Gare du Nord in Paris im Extrazug. Als sie am Bahnhof in Compiègne ankamen, sei alles schnell gegangen (Zitat und französischer Wortlaut links):

„Sechs grosse Chars-à-bancs, jeweils mit vier Pferden angespannt und von Postillionen mit gepuderten Perücken und in kaiserlicher Livree gelenkt, warteten vor dem Bahnhof, gefolgt von einem Dutzend Omnibussen und Fourgons für die Dienste der Gäste und ihr Gepäck."

Während des eine Woche dauernden Aufenthalts ging die Gesellschaft mehrfach auf die Jagd, oft begleitet vom Kaiser und der Kaiserin. Die Jagden spielten eine grosse Rolle in Compiègne. Sie wurden vom „grand veneur" geleitet, Prinz de la Moskowa. Sein Stall umfasste 50 bis 60 Pferde für ihn und sein Personal. Seine Hunter kamen alle aus Irland und wurden zu Preisen zwischen 1'200.- und 1'500 Goldfranken eingekauft. Im weitläufigen Park von Compiègne kamen oft die schon erwähnten grossen Char-à-bancs zum Einsatz, mit denen Gäste zur Jagd gefahren wurden. Das zeigt der Holzstich S. 288. Das Bild gibt Rätsel auf, sitzt doch auf jedem Pferd des en poste geschirrten Sechserzugs je ein Postillion.

Nicht nur in Saint-Cloud und in Compiègne gab es kaiserliches Personal, sondern auch in der Schlossdomäne Fontainebleau und im Haras von Meudon. Das zeigt die S. 164 erwähnte Personalliste des Oberststallamtes. Schloss Meudon war Prince Jérôme Bonaparte (1784-1860) zugeteilt, dem Onkel von Napoléon III. und damit jüngsten Bruder Napoléons I., ehemaliger König von Westphalen. Dieser war als kaiserliche Hoheit bei grossen Anlässen prominent eingebunden. Ab 1860 wohnte in Meudon dessen gleichnamiger Sohn (1805-1870).



Le château de Compiègne vers 1860. Un cortège impérial précédé d’un piqueur et d’une escorte arrive au grand portail.

Das Schloss Compiègne um 1860. Dem Hauptportal fährt ein kaiserlicher Wagenzug vor, voraus ein Pikeur und eine Eskorte.





En haut : Napoléon III et l'impératrice Eugénie partant pour une chasse à Compiègne. Gouache signée de C. Thomas en 1861.
En bas : char-à-bancs attelé à six. Un postillon est assis sur chaque cheval ! Six personnes vêtues d'une tenue de chasse ont pris place dans la voiture.

Oben: Napoléon III. und Eugénie reiten in Compiègne zur Jagd. Von C. Thomas signierte Gouache des Jahres 1861.
Unten: Mit sechs Pferden bespannter Char-à-bancs. Auf allen Pferden sitzen Postillione! Im Wagen fahren sechs Personen in Jagdmontur mit.



Chasse à Compiègne : Napoléon III est dans le char-à-bancs de devant à quatre places et attelé à la grande daumont (à six). Derrière suit un attelage à quatre.

Jagd in Compiègne: Napoléon III. fährt im vierplätzigen Char-à-bancs vor, der „à la grande daumont“ (sechsspännig) eingespannt ist. Dahinter folgt ein Viererzug.

G. Napoléon III – Innovateur de la carrosserie française

Dans le « Dictionnaire du Second Empire » de Jean Tulard, il est dit que Napoléon III est « victime d'une mauvaise réputation ». Ce qui explique pourquoi plusieurs de ses hauts faits n'ont pas encore été mis en lumière – en particulier, le thème traité ici. Mais on lit aussi dans le même ouvrage que « l'historiographie a évolué ». – Aux pages suivantes, il est démontré que Napoléon III n'a pas seulement fait construire une écurie de premier plan, mais a également contribué de manière déterminante à l'essor de la carrosserie française jusqu'à en faire le n°1 en Europe. Pourtant, cette contribution majeure a été trop souvent omise – notamment lors de la belle exposition spéciale « Roulez carrosses ! » à Arras en 2012. Une explication serait qu'organisée par le château de Versailles, cette exposition ne présentait que des objets et des œuvres provenant de ses collections. Or, si aucune nouvelle voiture du Second Empire ne s'y trouvait, certaines voitures d'époques antérieures remisées au château avaient été fortement transformées sous Napoléon III. Néanmoins, la période du Second Empire fut traitée dans le chapitre rédigé par Jean-Louis Libourel « La carrosserie un art français » du catalogue « Roulez carrosses ! ». L'ouvrage « L'histoire de la carrosserie française du XIX^{e} siècle » n'était, quant à lui, malheureusement pas encore rédigé.

Le présent ouvrage aborde d'abord brièvement la situation initiale autour de 1850, puis replace la construction hippomobile du Second Empire dans son contexte global et traite de la contribution personnelle de Napoléon III avant de dresser un bilan.

Anglomanie sur le continent

Après les destructions massives dues aux guerres napoléoniennes, la France – tout comme une bonne partie du continent européen – connut une récession économique durant la première moitié du XIX^{e} siècle. Épargnée sur son sol par les affres de la guerre, l'Angleterre put alors se construire une solide avance en impulsant son industrialisation débutante et en boostant le secteur du luxe et de la mode. Toute l'Europe se mit alors à l'heure de la « fashion » londonienne. Le style de vie du gentleman anglais devint le credo des classes privilégiées sur le continent et ce, jusqu'aux vêtements des dames. Vint s'y greffer l'admiration pour les chevaux anglais ; après 1800, quasiment toutes les races de chevaux plus légers sur le continent étaient croisées avec des pur-sang anglais. Le terme d'« anglomanie », utilisé très tôt dans les textes hippologiques, décrit parfaitement le phénomène. Les courses hippiques gagnèrent, elles aussi, en popularité sur le continent – en France dès 1834, notamment à Chantilly. Monter et mener devinrent des loisirs prisés, en ville, dans les parcs et à la campagne ; et désormais, la selle et la voiture anglaises étaient de la partie. À la moitié du XIX^{e} siècle, de nombreux attelages envahirent les nouvelles grandes artères et le grand parc du Bois de Boulogne, l'un des projets de prédilection du jeune empereur.

G. Napoléon III. – Erneuerer des französischen Wagenbaus

Im „Dictionnaire du Second Empire" von Jean Tulard wird Napoléon III. als „victime d'une mauvaise réputation", also als Opfer seines schlechten Rufes bezeichnet. Auch deshalb wurden einige seiner Leistungen noch nicht ins rechte Licht gerückt. Das trifft besonders für das in diesem Kapitel zu behandelnde Thema zu. Im gleichen Dictionnaire steht aber auch: „L'historiographie a évolué." – Auf den folgenden Seiten kann belegt werden, dass Napoléon III. als Präsident und Kaiser in Paris nicht nur einen glänzenden Marstall eingerichtet, sondern wesentlich zum Aufstieg des französischen Wagenbaus bis zur Nummer 1 in Europa beigetragen hat. Das wurde bisher zu wenig berücksichtigt, beispielsweise in der erfolgreichen Sonderausstellung „Roulez carrosses!" in Arras von 2012. Die Wagen aus der Zeit Napoléons III. spielten dort auch deshalb kaum eine Rolle, weil ausschliesslich Objekte von Versailles ausgestellt waren. Dazu gehörten indessen im Zweiten Kaiserreich stark veränderte ältere Wagen. Immerhin publizierte Jean-Louis Libourel im Katalog ein weiter ausholendes Kapitel zum „Wagenbau als französische Kunst". Leider ist ein umfassendes Werk zur Geschichte des französischen Wagenbaus im 19. Jahrhundert bisher noch nicht geschrieben worden.

Im Folgenden wird zuerst kurz die Ausgangssituation der Zeit um 1850 umrissen, dann die Wagenbaukunst im Zweiten Kaiserreich in den grösseren Kontext gestellt, der persönliche Beitrag des Präsidenten und Kaisers behandelt und Bilanz gezogen.

Anglomanie auf dem europäischen Kontinent

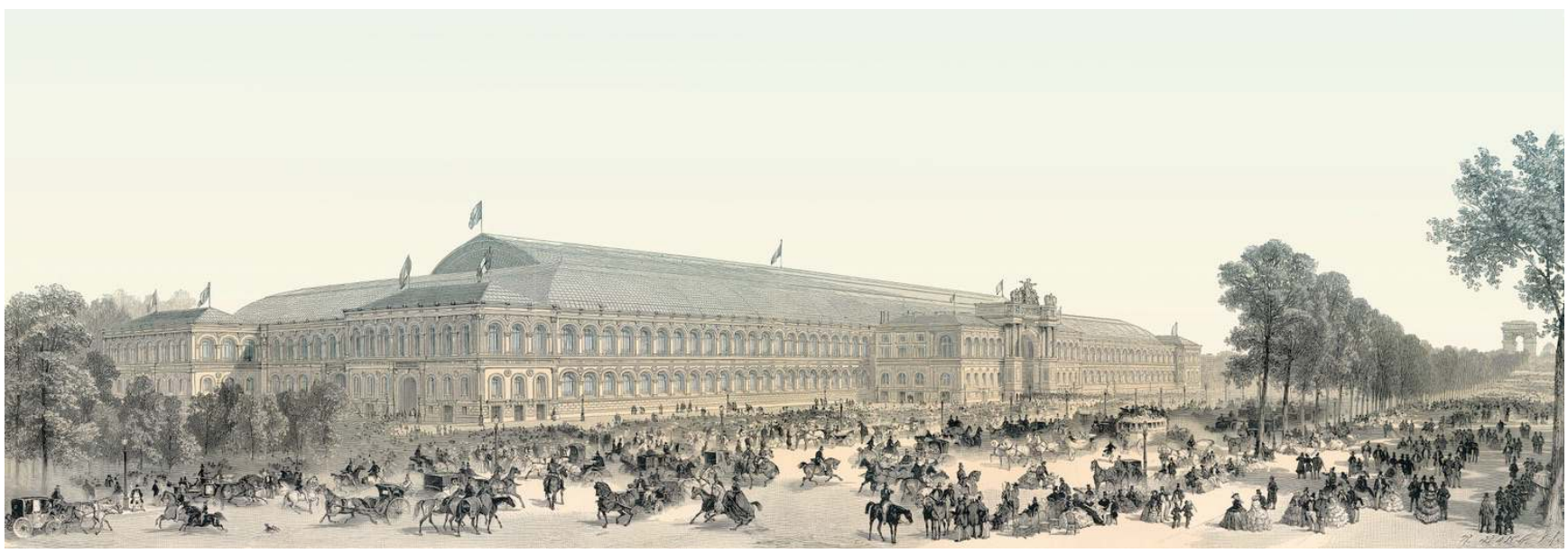
Nach den verheerenden Zerstörungen auf dem europäischen Kontinent infolge der napoleonischen Kriege ging es im frühen 19. Jahrhundert wirtschaftlich in Frankreich wie in weiten Teilen des Kontinents vorübergehend bergab. England aber, vom Krieg auf eigenem Boden verschont, erarbeitete sich in dieser Zeit einen erheblichen Vorsprung und konnte die dort begründete Industrialisierung ebenso wie die Luxus- und Modebranche weiter vorantreiben.

Ganz Europa folgte im frühen 19. Jahrhundert der „fashion" Londons. Der Lebensstil des englischen Gentlemans wurde zum Vorbild der Oberschicht auf dem Kontinent. Das ging bis zur Kleidung, auch der Damen. Dazu kam die Bewunderung für die edlen Pferde Englands; in fast alle leichteren kontinentaleuropäischen Pferderassen wurde um und nach 1800 englisches Vollblut eingekreuzt. Das umschreibt das Wort „Anglomanie", das schon früh in der hippologischen Literatur für dieses Phänomen verwendet wurde. Pferderennen wurden auch auf dem Kontinent beliebt, in Frankreich etwa in Chantilly seit 1834. Reiten und Fahren als Freizeitbeschäftigung nahm zu, in der Stadt, im Stadtpark wie auf dem Land. Dazu gehörten neu der englische Sattel und der englische Wagen. Um die Jahrhundertmitte bevölkerten auch in Paris zahlreiche Gespanne die neuen breiten Strassen und den grossen Stadtpark Bois de Boulogne, ein Lieblingsprojekt des jungen Kaisers.



Sous Louis Napoléon Bonaparte, le Bois de Boulogne devint une copie agrandie du Hyde Park londonien. Le « tour du lac » était un élément du programme quotidien de la riche et élégante gens parisienne. Au centre de la lithographie de Charles Rivière des années 1870 figure l'île avec le « kiosque de l'Empereur ».

Der Bois de Boulogne wurde unter Louis Napoléon Bonaparte zur vergrösserten Kopie des Londoner Hyde Parks. Der „tour du lac" gehörte zum Tagesprogramm der Schönen und Reichen. In der Mitte der Lithographie von Charles Rivière der Zeit um 1870 sieht man die Insel mit dem „kiosque de l'Empereur".



Le plus grand bâtiment de l'exposition universelle de Paris en 1855 était le « Palais de l'Industrie » ; sa façade longeait les Champs Élysées sur 208 m (démoli en 1896).

Das grösste Gebäude der Weltausstellung von Paris im Jahre 1855 war der „Palais de l'Industrie" mit einer 208 m langen Hauptfassade an den Champs Elysées (1896 demoliert).

Industrie – art – urbanisme : les boulevards et les parcs mettent en scène l'arrivée en voiture

En France, Louis Napoléon Bonaparte était vu comme un dirigeant anglophile. De fait, il amena nombre d'idées marquées de culture anglaise, ce qui ne fut pas toujours vu d'un très bon œil. Avec notamment sa conception politique imprégnée de libéralisme et sa disposition à l'industrialisation. Qu'il organise après Londres dès 1855 la seconde exposition universelle ne fut pas un hasard ; et elle se déclina en vitrine de la production industrielle. L'anglophilie s'exprima aussi à travers de grands projets urbains et dans l'architecture des jardins. L'embellissement du Bois de Boulogne, une copie agrandie du Hyde Park, est à mettre sans conteste sur le compte de l'empereur, qui le traversait chaque jour en selle ou menant un attelage. Ces sorties s'inspiraient du très anglais « driving for pleasure » avec, par la même occasion, une composante représentative et sportive (p. 554 suiv.). Dans le parc, les deux petits lacs et l'île en longueur initiés par l'empereur évoquaient Reichenau et, de toute évidence, sa jeunesse sur les rives du lac de Constance et du lac inférieur (p. 16). Si, jeune homme, il faisait le tour de « son » lac en selle, il faisait désormais quasiment tous les jours le « tour du lac » dans le parc, en selle ou en voiture.

Sa grande amitié avec la reine d'Angleterre, sa préférée parmi les monarques européens, n'était pas plus fortuite. C'est pour elle qu'il organisa les accueils les plus pompeux (p. 150 suiv.). Et elle fut fort impressionnée des derniers développements à Paris, qui avait profondément changé. Elle en rendit compte le 28 août 1855 à son oncle, le roi de Belgique (extrait de « The Letters of Queen Victoria », tome 3, 1907, 172) : « The Emperor has done wonders for Paris, and for the Bois de Boulogne. »

Les « wonders of Paris » [miracles de Paris] étaient intrinsèquement liés au grand besoin de représentation du nouvel empereur, ce qui déboucha sur des travaux frénétiques voire mégalomanes – chose fréquente dans les monarchies et dictatures. Sous l'égide du préfet Haussmann, Paris se transforma en une nouvelle ville avec de larges percées pour accueillir les grands boulevards. C'est ici que la vie se jouait désormais. Les artistes de l'époque l'illustrèrent à merveille : Édouard Manet ou Claude Monet, qui devinrent les icônes du courant impressionniste naissant, immortalisèrent sur la toile de nombreuses scènes des rues parisiennes.

Ce qui n'est pas sans rapport avec notre sujet. De fait, ces nouveaux boulevards, places et parcs devinrent le théâtre privilégié de la bourgeoisie, de l'empereur et de son entourage. On y flânait, montait à cheval, menait son attelage. Si, jadis, tout homme élégant ou de sang princier aimait s'afficher en selle, on voyait désormais l'empereur toujours plus souvent en voiture ouverte. Celle-ci était devenue une sorte de trône ambulant du quotidien. La mise en scène était passée de la selle à la voiture sportive. « Voir et être vu » sur les nouveaux grands boulevards est un concept que l'on peut admirer ci-contre.

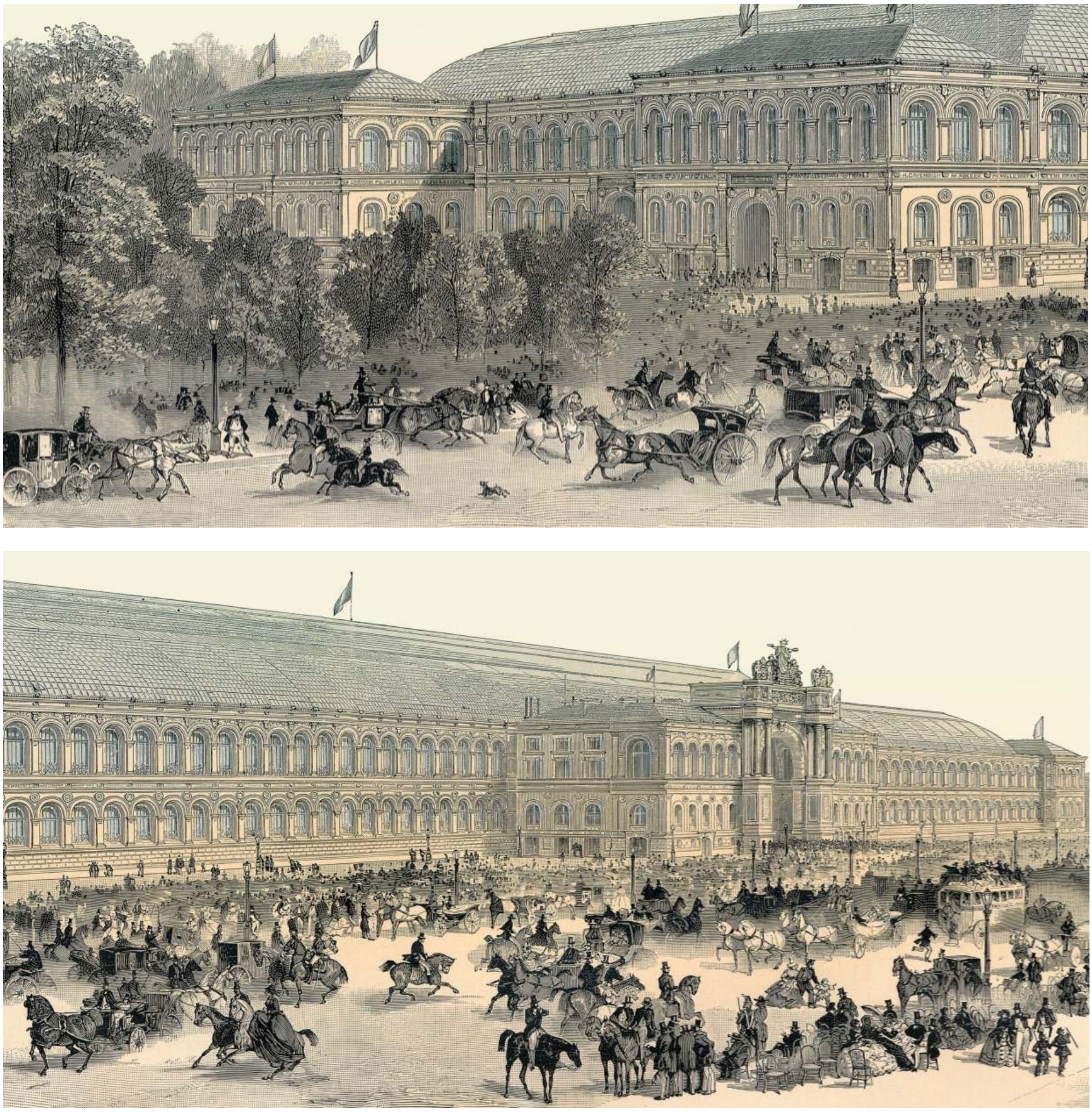
Industrie – Kunst – Urbanismus: Die Boulevards und Pärke als Bühne für die Vorfahrt im Wagen

Louis Napoléon Bonaparte galt in Frankreich zeitlebens als anglophiler Staatslenker. Er brachte viel englisches Gedankengut mit nach Frankreich, was nicht überall gut ankam. Dazu gehörte seine vom Liberalismus geprägte politische Grundhaltung ebenso wie die Offenheit gegenüber der Industrialisierung. Nicht zufällig richtete er schon 1855 die nach London zweite Weltausstellung aus, die vor allem zur Leistungsschau der industriellen Produktion wurde. Die Anglophilie drückte sich auch in urbanen Grossprojekten und in der Gartenarchitektur aus. Der verschönerte Bois de Boulogne als grössere Kopie des Hyde Park war unter anderem sein Werk. Nicht zufällig durchquerte er diesen täglich im Sattel oder auf dem Kutschbock. Diese Touren wurden (wohl neben der repräsentativen Komponente) aus Vergnügen und einer Art frühem Sport unternommen, nämlich als „driving for pleasure" nach englischem Vorbild (S. 554ff.). Die zwei im Park durch den Kaiser inspirierten kleinen Seen mit der langen Insel in der Art der Reichenau wurden in Erinnerung an seine Jugendjahre am Boden- und Untersee angelegt (S. 16). So, wie er als junger Mann am Bodensee im Sattel „seinen" See umrundet hatte, gehörte jetzt der „tour du lac" im Park zum fast täglich absolvierten Ausflug im Wagen oder im Sattel.

Nicht zufällig war die Freundschaft mit der englischen Königin die engste, die Napoléon III. mit gekrönten Häuptern Europas pflegte. Für sie hatte er die pompösesten Empfänge organisiert, wie dies S. 150f. schon Thema war. Diese war beeindruckt von der neuesten Entwicklung in Paris; die Stadt hatte sich massiv gewandelt. Dementsprechend schrieb Queen Victoria am 23. August 1855 an ihren Onkel, den König von Belgien (aus „The Letters of Queen Victoria", Band 3, 1907, 172): „The Emperor has done wonders for Paris, and for the Bois de Boulogne."

Die „wonders for Paris" hatten auch mit dem Repräsentationsbedürfnis des neuen Kaisers zu tun, das – wie so oft in Monarchien und in Diktaturen – in eine hektische, fast grössenwahnsinnige Bautätigkeit mündete. Bekanntlich wurde Paris unter Präfekt Haussmann zu einer neuen Stadt mit breiten Schneisen für die neuen Boulevards. Darauf spielte sich jetzt das neue Leben ab. Das spiegelten eindrücklich zeitgenössische Künstler, die wir heute noch kennen. Maler wie Édouard Manet oder Claude Monet verewigten viele Strassenszenen von Pari. Ihre Bilder wurden zu Ikonen des frühen Impressionismus.

Das hat durchaus etwas mit unserem Thema zu tun. Diese neuen Boulevards, Plätze und Parkanlagen wurden zu den neuen Bühnen, des Bürgertums ebenso wie des Kaisers und seiner Entourage. Auf diesen wurde flaniert, geritten und gefahren, wie dies viele Bilder illustrieren. Zeigte sich früher der noble Herr bis hinauf zum Herrscher vor allem zu Pferd, kam jetzt vermehrt die Inszenierung im offenen Wagen hinzu. Das waren eine Art neue fahrende Throne des Alltags. Die persönliche Inszenierung verschob sich vom Sattel auf und in den sportlichen Wagen. Das Spiel von Sehen und Gesehenwerden auf den neuen Boulevards illustrieren auch die Bildausschnitte rechts.



Détails de la planche panoramique de 1855 en page 291 (en bas). Sur les Champs Élysées, devant le « Palais de l’Industrie » circulent, en plus des piétons et des cavaliers, des berlines, breaks, cabriolets, coupés, une calèche attelée à quatre et un omnibus.

Details aus dem Panoramabild von 1855 auf S. 291 unten. Auf den Champs-Elysées verkehren neben Fussgängern sowie Reiterinnen und Reiter vor dem „Palais de l’Industrie“ Berlinen, Breaks, Cabriolets, Coupés, eine vierspännig gezogene Kalesche und ein Omnibus.

Pluralisme des styles et éclectisme au Second Empire

Le style Second Empire s'inscrit dans le courant européen de l'historicisme, « l'ère victorienne » en Angleterre. Se référant aux tendances du passé, il eut pour principe le pluralisme ou « éclectisme », combinant ainsi plusieurs styles en une seule époque. Le Second Empire affectionnait tout particulièrement le faste d'antan. Napoléon III fit construire des monuments majeurs, comme l'opéra de Paris (le palais Garnier), en s'inspirant de l'art baroque ; l'impératrice Eugénie, elle, appréciait les somptueuses crinolines dans le style néo-rococo évoquant la reine qu'elle admirait tant, Marie-Antoinette.

On aurait donc pu s'attendre à ce que, à l'instar du roi de Bavière Louis II, l'empereur agence aussi son parc de voitures, ou du moins ses voitures de gala, dans le style fastueux baroque ou rococo. Ce ne fut pas le cas, bien au contraire. Pour ses voitures, il préférait le style anglais aux lignes sobres. Pourquoi donc ? Trois facteurs entrent ici en compte. Premièrement : l'historicisme tolérait que divers styles puissent exister en parallèle. Ce que démontre l'art de l'ameublement qui évolua de façon similaire à celui des caisses de voiture. À côté des célèbres meubles de luxe noirs aux incrustations de métal ou des chaises et fauteuils richement garnis de capiton, on vit sous Napoléon III l'émergence de nombreuses copies d'anciens meubles plus sobres, surtout empruntés au classicisme.

Deuxièmement : pour satisfaire à sa prétention au pouvoir et son envie de représentation, Napoléon III s'inspira beaucoup du Premier Empire, alors que les voitures à l'anglaise ou « à l'angloise » étaient très en vogue. Utiliser pour son propre mariage la voiture originale de Napoléon I^{er} (voir chapitre C) ne fut guère une décision prise par nécessité, mais une revendication.

Le troisième facteur, l'empreinte personnelle de Louis Napoléon III due à ses longs séjours en Angleterre, est abordé aux pages suivantes.

La mode des voitures sous Napoléon III dépare-t-elle donc du style artistique et artisanal du Second Empire ? À vrai dire, non. Dans le contexte de l'éclectisme du Second Empire se côtoyaient dans le même palais des pièces agencées de manière totalement différentes. Certes, la mode féminine devint alors plus luxuriante, mais la mode masculine gagna en sobriété, tout comme celle des voitures.

Stilpluralismus und Eklektizismus im Second Empire

Der Stil des Second Empire reihte sich in das gesamteuropäische Phänomen des Historismus ein, in England viktorianisches Zeitalter genannt. Es war die Zeit der Rückgriffe auf ältere Stile und des Stilpluralismus, der Kombination von verschiedenen Stilen in ein- und derselben Epoche, auch Eklektizismus genannt. Das Second Empire liebte die üppige Pracht vergangener Epochen besonders. Kaiser Napoléon III. liess wichtige Bauten seiner Zeit, wie die Oper in Paris (Opéra Garnier), im Stil des Neubarock errichten, die Kaiserin Eugénie kleidete sich gerne in prachtvolle Krinolinen im Stil des Neorokokos, in Anlehnung auch an die von ihr verehrte Königin Marie-Antoinette.

An sich hätte man erwarten können, dass Kaiser Napoléon III. auch seinen Wagenpark im üppigen Stil des Barocks oder des Rokokos, wie etwa König Ludwig II. von Bayern, hätte gestalten können, besonders die Gala-Wagen. Das war aber nicht der Fall, ganz im Gegenteil. Er zog, wie mehrfach erwähnt, bei den Wagen solche nach englischer Art mit strenger Linienführung vor. Warum das? Drei Faktoren spielten hier vor allem mit.

Erstens: Im Historismus konnten durchaus verschiedene Stile nebeneinander gleichwertig bestehen. Das zeigt das Beispiel der Möbelkunst, die oft eine ähnliche Entwicklung wie die der Kutschenkästen durchmachte. Unter Napoléon III. entstanden – neben den bekannten, üppig gestalteten schwarzen Möbeln mit Metall-Einlagen oder reich gepolsterten Fauteuils und Sofas – auch viele strenge Kopien älterer schlichter Möbel, vor allem nach Vorlagen des Klassizismus.

Zweitens: Napoléon III. griff bei seinem Herrschafts- und Repräsentationsanspruch stark auf das Premier Empire zurück. Damals waren Wagen „à l'anglaise“ oder à l'angloise“ hoch im Kurs gewesen. Der Rückgriff auf Originalwagen Napoléons I. bei der Hochzeit seines Neffen war – wie in Kapitel C ausführlich beschrieben – durchaus nicht nur aus der Not geboren, sondern Programm.

Der dritte Faktor, die persönliche Prägung Louis Napoléons III. durch seine langen Aufenthalte in England, wird auf den nächsten Seiten besprochen.

Fällt die Wagenmode Napoléons III. also aus der Reihe der Kunst und des Kunsthandwerks des Second Empire? Eigentlich nicht. Vor dem Hintergrund des Stilpluralismus wurden etwa im Second Empire in ein- und demselben Palast nebeneinander ganz unterschiedlich Räume eingerichtet. Das galt auch für andere Bereiche: Die Damenmode wurde üppiger, die Herrenmode aber wie die Wagenmode schlichter.





Pluralisme des styles au Second Empire.
En haut : entrée des calèches de l'Opéra Garnier à Paris, dont la construction débuta en 1860.
En bas : « Le cabinet de travail de l'empereur Napoléon III aux Tuileries » avec ce mélange typique de meubles néo-classiques et de meubles plus modernes du Second Empire.

Stilpluralismus im Second Empire.
Oben: Kutschenauffahrt der Opéra Garnier in Paris, mit deren Bau 1860 begonnen wurde.
Unten: Das Arbeitszimmer des Kaisers im Tuilerienpalast mit dem für das Second Empire typischen Mix von klassizistischen und jüngeren Möbeltypen.

Facteur déterminant : le passé anglais de l'empereur

Comme dans beaucoup de monarchies, l'empereur et son entourage endossèrent dès 1852 le rôle de modèle pour la bourgeoisie française – en particulier à Paris où la maison impériale s'affichait en grande pompe. Elle paradait sur les grands boulevards avec des équipages aux chevaux élégants ou dans le nouveau parc avec des voitures ouvertes. Napoléon III aimait cette mise en scène et trouva en Émile-Félix Fleury un soutien de premier ordre qui se rendit régulièrement en Angleterre, notamment pour acheter des chevaux. Cela resserra encore le lien entre les deux hommes, car l'empereur avait lui-même développé ses qualités en selle et de meneur en Angleterre.

Ses « années anglaises » et le style de vie de la classe supérieure anglaise marquèrent de façon indélébile le goût du futur empereur. C'est donc dans ce contexte qu'il accéda en 1848 aux plus hautes fonctions en France, où il s'employa au développement économique et s'entoura de personnes compétentes pour faire de Paris la capitale de la mode européenne en seulement 20 ans.

La construction hippomobile s'inscrivit parmi les industries de la mode. Ce qui n'était pas nouveau : dès les années 1800, les revues de mode se penchaient sur les nouveaux modèles de voitures, au-delà des nouvelles tendances en matière de toilettes et d'ameublement. Cette évolution s'accentua au Second Empire, et l'industrie hippomobile parisienne se revendiqua partie intégrante de cette industrie de la mode florissante, comme en fit état à plusieurs reprises « Le Guide du Carrossier ». Les propriétaires de fabriques hippomobiles, souvent appelées plus élégamment « maisons », étaient des concepteurs ou recrutaient un « dessinateur » de leur acabit.

Il en fut aussi ainsi pour le carrossier préféré de l'empereur, Joachim Ehrler. À l'inverse des autres carrossiers parisiens tel Binder, il était un nouveau venu et n'apparut comme fournisseur de la cour qu'à partir de 1850. Il devint le fournisseur privilégié de voitures neuves car ses modèles étaient non seulement techniquement parfaits, mais répondaient aussi au goût de l'empereur. Ehrler était de plus étroitement lié à l'Angleterre ; on sait qu'il se rendait chaque année à Londres pour y étudier les nouveautés en la matière (p. 331).

Dès 1852, la maison impériale lui commanda voiture après voiture. Elles convenaient parfaitement aux nombreux chevaux anglais des écuries de l'empereur. Mais les chevaux n'étaient pas les seuls à être d'origine anglaise : beaucoup de selles et surtout de harnais avec des colliers légers pour le noble « service à l'anglaise » ainsi que les livrées correspondantes venaient d'Angleterre. Plusieurs Anglais occupaient aussi des fonctions majeures dans les écuries – Alexander Gamble, déjà cité à plusieurs reprises, était le premier piqueur du service des chevaux de selle ou encore l'écuyer temporaire de Burgh et le piqueur Briggs/Bridges, responsable des chevaux d'attelage.

Der englische Lebenshintergrund des Kaisers als prägender Faktor

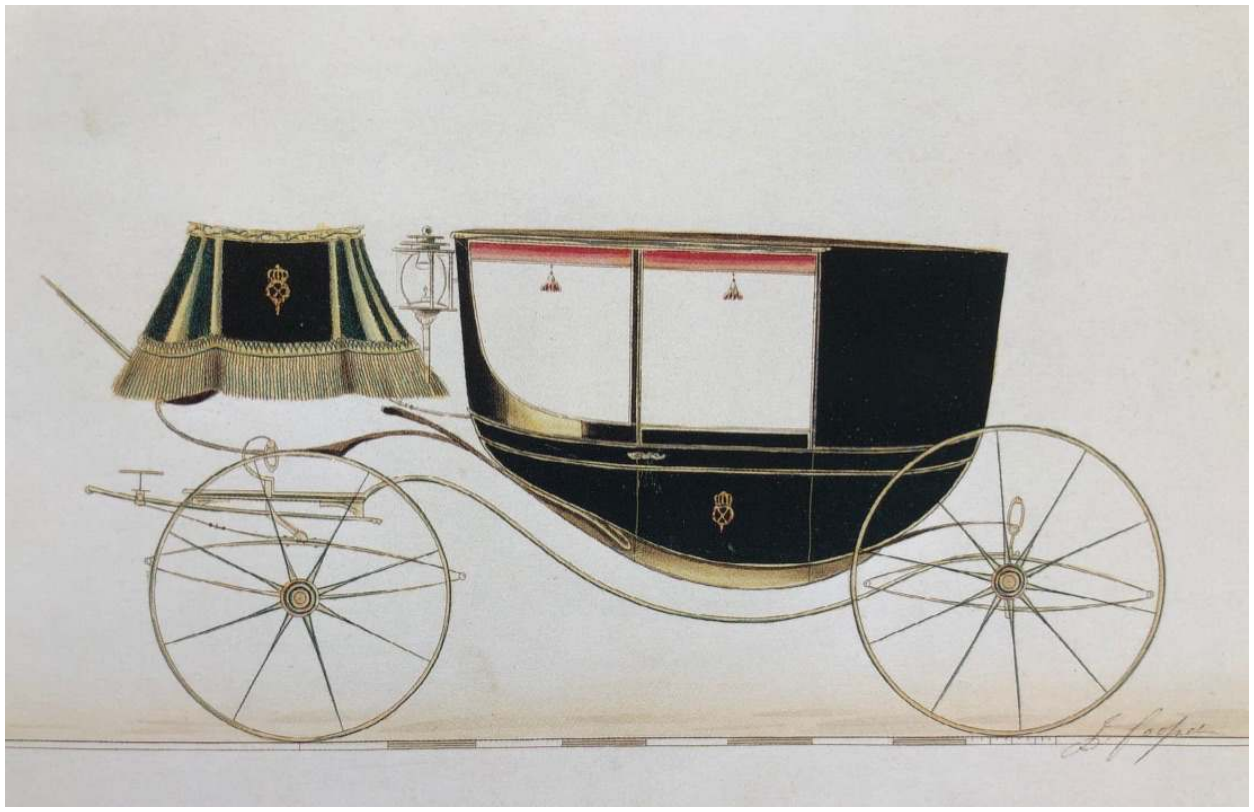
Wie in vielen Monarchien kam auch in Frankreich nach 1852 dem Kaiser und seiner Umgebung eine Vorbildrolle unter den führenden Gesellschaftsschichten seines Landes zu. Besonders in Paris, wo sich das neue Kaiserhaus schnell mit grossem Pomp in Szene setzte. Zum neuen Auftritt der Kaiserfamilie gehörte im Bereich der Equipagen der von eleganten Pferden auf den neuen breiten Boulevards oder durch den neuen Stadtpark paradierende offene Wagen. Napoléon III. liebte solche Auftritte. Bei dieser Selbstinszenierung half ihm zunächst vor allem sein Vertrauter Emil-Félix Fleury. Dieser reiste Zeit seines Lebens oft nach England, auch zum Pferdekauf. Das verband den Kaiser, der selbst in England sein Können als Reiter und Fahrer weiterentwickelt hatte, mit Fleury.

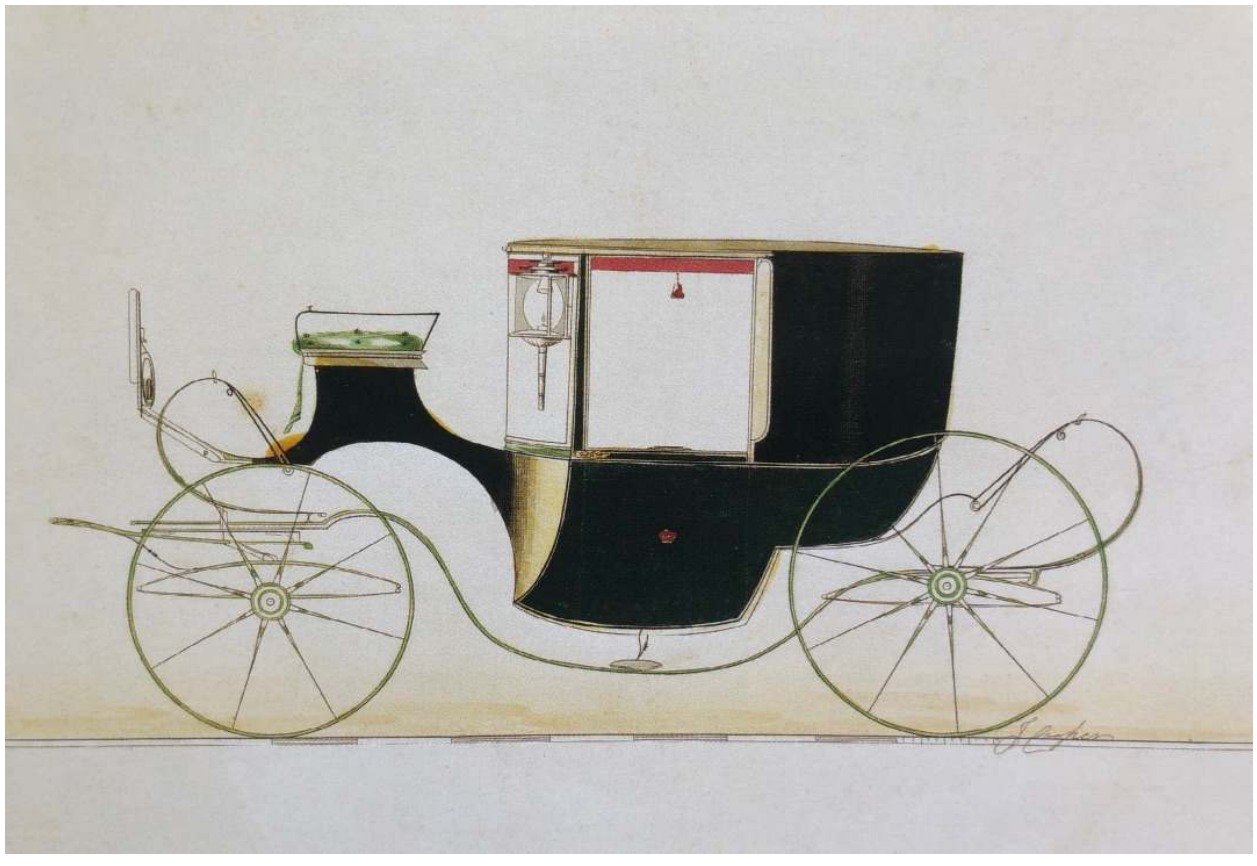
Die Zeit in England war für den nachmaligen Napoléon III. ebenso geschmacksprägend geworden wie der Lebensstil der englischen Oberschicht. Mit diesem Hintergrund kam er 1848 in die höchsten Ämter Frankreichs. Dort leitete er eine prosperierende Wirtschaftsentwicklung ein und machte mit fähigen Leuten an seiner Seite Paris innert 20 Jahren zur führenden Modestadt Europas.

Zum Modebetrieb gehörte auch der Wagenbau. Das hatte Tradition. Schon in den Modejournalen der Zeit um 1800 waren neben der Kleidermode und den neuen Trends bei den Inneneinrichtungen oft auch die neuen Wagenmodelle besprochen und publiziert worden. Diese Entwicklung wurde im Second Empire noch verstärkt, es entstand eine eigentliche Modeindustrie, zu der sich die Pariser Wagenindustrie, wie im Fachblatt „Guide du Carrossier" mehrfach nachzulesen ist, zugehörig fühlte. Die Inhaber der Wagenfabriken, meist vornehm „maisons" geheissen, waren selbst auch Entwerfer oder stellten einen „dessinateur" ihrer Geschmacksrichtung ein.

Das galt auch für den bevorzugten Carrossier des Kaisers, Joachim Ehrler. Dieser war im Gegensatz zu anderen Wagenfabrikanten in Paris, wie etwa Binder, bis um 1850 als Hoflieferant nicht in Erscheinung getreten, also ein Newcomer. Er wurde offenbar deshalb zum bevorzugten Lieferanten neuer Wagen für den Hof, weil er nicht nur perfekt gebaute Wagen herstellen konnte, sondern diese auch dem Geschmack des Kaisers entsprachen. Ehrler war nachweislich eng mit England verbunden, weiss man doch, dass er jedes Jahr zum Studium der neuesten Wagenmodelle nach London reiste (S. 331).

Seit 1852 wurde vom Kaiserhaus Wagen um Wagen bei Ehrler bestellt. Sie passten bestens zu den vielen englischen Pferden im kaiserlichen Fahr- und Reit-Stall im Louvre. Nicht nur die Pferde waren dort englisch, sondern auch viele Sättel und besonders die Geschirre mit leichten Kumten für den noblen „service à l'anglaise" mit den entsprechenden Livreen. Im kaiserlichen Marstall waren einige Engländer in führenden Positionen tätig, neben dem schon mehrfach erwähnten Alexander Gamble als Leiter des Reitstalls auch der Gast-Stallmeister de Burgh und der für Fahrpferde zuständige Pikeur Briggs/Bridges.





Modèles anglais sobres vers 1860 : extraits du « Coach Builder' Harness Makers & Saddlers' Art Journal » de 1859/60 (« Step piece Coach » sur ressorts à pincettes et « Brougham » à huit ressorts).

Englische Vorbilder der Zeit um 1860: Schlichte englische Modelle aus dem „Coach Builder' Harness Makers & Saddlers' Art Journal" von 1859/60 („Step piece Coach" auf Druckfedern und achtfach gefederter „Brougham").

Anecdote : Louis Napoléon Bonaparte rencontre un carrossier dans le quartier de la Madeleine

Cette anecdote illustre l'engagement personnel de l'empereur pour l'industrie hippomobile, et souligne les préoccupations d'un carrossier de l'époque (P. L. Jacob, Histoire politique, anecdotique et populaire de Napoléon III, tome 3, 1853, 295 suiv.) :

« Louis-Napoléon savait seul ce qu'il avait déjà fait pour rendre la vie à l'industrie et au commerce ; il agissait, pour ainsi dire, sur le moral de la France, et il travaillait à le relever, en se montrant plus préoccupé du bien-être matériel du peuple, que des vaines théories de la politique militante. Il avait vu poindre, le premier, l'aurore d'une situation meilleure dans les affaires, et il suivait du regard, avec une inquiète sollicitude, les progrès lents, mais certains, du rétablissement du crédit public. … Il interrogeait toutes les personnes capables de lui fournir des renseignements utiles ; il écoutait, avec intérêt, le compte-rendu mensuel de la production et de la consommation ; il suivait, avec une curieuse attention, la marche ascendante de chaque industrie : il s'informait soigneusement des oscillations favorables de la balance du commerce ; il cherchait sans cesse à s'éclairer sur l'état véritable des ouvriers et des marchands, à Paris et dans les provinces. … Un jour (c'était à la fin du mois d'août), dans une promenade qu'il avait faite incognito dans les rues de Paris, accompagné d'un seul aide-de-camp, pour juger, par ses yeux, de l'aspect des magasins, que remplissait alors une foule d'acheteurs, il fut surpris, aux environs de la Madeleine, par une pluie abondante, qui le força de chercher un abri dans un atelier de carrosserie. On n'a pas oublié combien cette industrie avait cruellement souffert, depuis la Révolution de Février, lorsque la tyrannie envieuse de la populace s'acharnait contre les voitures de maître, et permettait à peine aux fiacres et aux cabriolets numérotés de rouler impunément sur le pavé égalitaire. Presque tous les entrepreneurs de sellerie et de carrosserie avaient été ruinés, et leurs plus habiles ouvriers, réduits à la misère, s'étaient expatriés, pour trouver encore du travail, ou bien avaient amèrement vécu du pain honteux des ateliers nationaux. Pendant plusieurs mois, Paris n'avait pas vu d'autres équipages que les carrosses de Louis-Philippe, appliqués à l'usage des membres du Gouvernement provisoire et de ses grands fonctionnaires. Mais, depuis la présidence de Louis-Napoléon, les voitures et les chevaux de luxe avaient osé reparaître, et avec eux, les carrossiers.

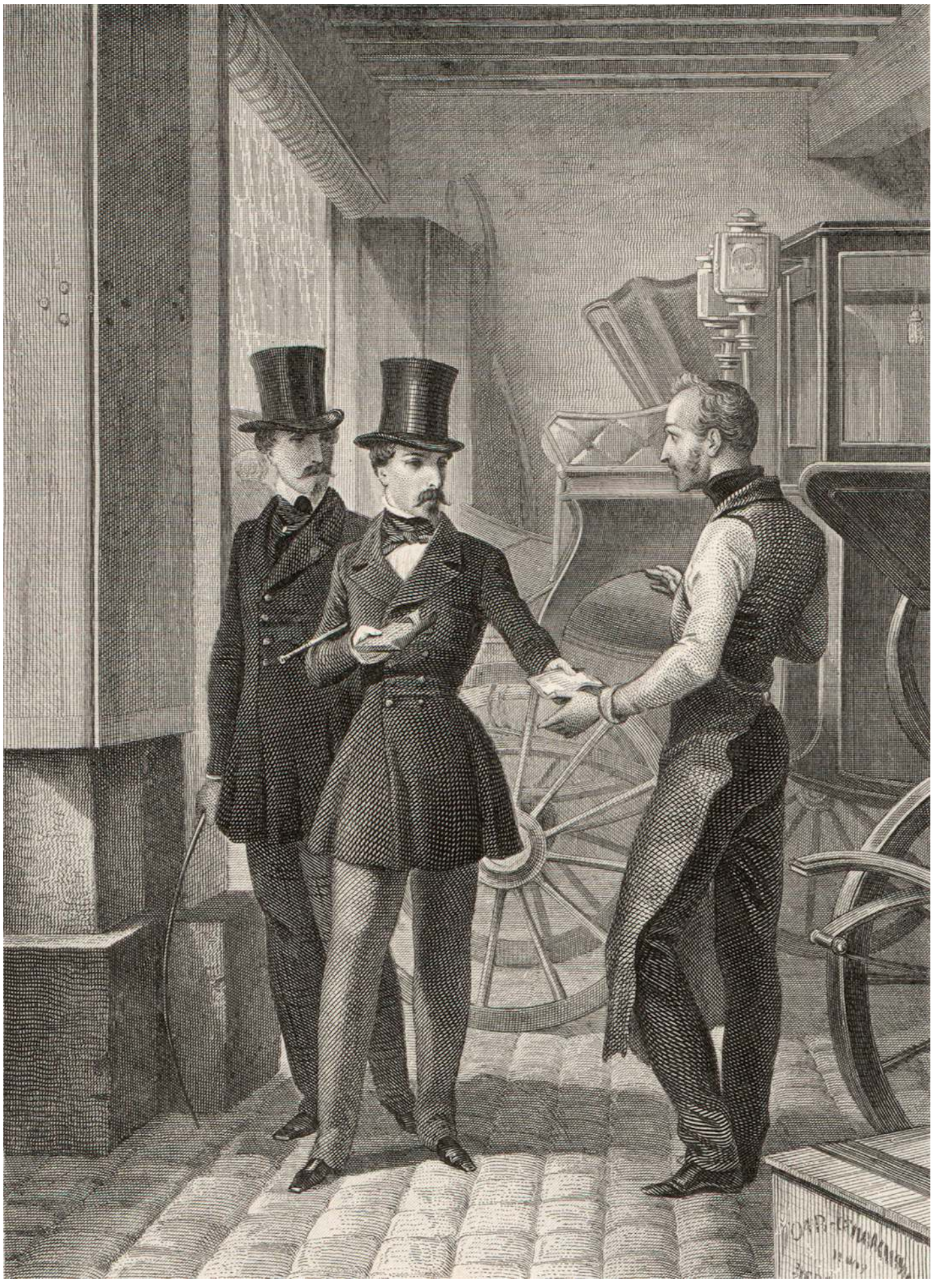
Zusammenfassung der Anekdote der Begegnung von Louis Napoléon Bonaparte mit einem Carrossier

Die folgende Anekdote der Zeit um 1850 illustriert das persönliche Engagement des Präsidenten zur Hebung der Industrie und speziell des Wagenbaus. Sie gibt auch einen lebhaften Einblick in die Nöte und Sorgen eines Wagenbauers jener Zeit (Zusammenfassung/französischer Wortlaut links und S. 300):

Als Präsident fuhr Louis Napoléon Bonaparte eines Tages im Monat August mit seinem eigenen Wagen ins Quartier delLa Madeleine, wo viele Wagenbauer ihre Werkstätten hatten. Denn er wollte sich an Ort über die Entwicklung dieser Industrie informieren, wie er es auch mit anderen Produktions-Sparten machte. Überrascht von einem Gewitter fand er – nur von seinem Adjutanten begleitet – inkognito Zuflucht im Atelier eines Wagenbauers. Mit diesem kam er über dessen schwierige Lage ins Gespräch. Zwischen 1830 und 1848, in der Zeit des Bürgerkönigs Louis-Philippe, habe sich kaum jemand mehr in einer „voiture de maître", also in einem persönlichen Luxuswagen, vorzufahren getraut, dementsprechend schlecht sei das Geschäft der Wagenbauer gelaufen. Jetzt aber würde dank dem neuen Präsidenten das Geschäft wieder anziehen, sagte der Wagenbauer. Er sei für die Zukunft zuversichtlich. Dennoch käme es für ihn leider zu spät: Gläubiger warteten am nächsten Tag auf Raten, die er nicht mehr honorieren könne. Somit wäre sein Schicksal bereits besiegelt.

Inzwischen hatte das Gewitter nachgelassen. Der anonym gebliebene Besucher dankte für die Gastfreundschaft und versicherte, der Präsident würde sicher dafür sorgen, dass die Wagenbau-Industrie nicht mehr zu leiden hätte als andere Industriezweige. Dann lobte er das schöne Modell einer Kalesche im Atelier und fragte nach deren Preis. Der Wagenbauer nannte einen Betrag von 6'000.- Francs und wunderte sich, dass ein zufällig hereingeschneiter Mann solche Fragen stellte. Louis Napoléon Bonaparte antwortete, er würde den Wagen für diesen Preis nehmen, bat um Lieferung am folgenden Tag und verliess das Atelier. Was für ein Geschenk des Himmels! rief der erstaunte Wagenbauer aus und trat auf die Strasse heraus, um dem Käufer zu folgen, denn dieser hatte noch nichts zur Lieferadresse gesagt. „Ins Elysée" war die Antwort!

Die hier dem Carrossier in dem Mund gelegte Schilderung einer Baisse im Wagenbau vor 1850 passt zur Beurteilung der Situation im Paris jener Zeit, wie es auch der Zeitgenosse und Sattler Léné 1878 überlieferte.



« Trait de générosité de Louis Napoléon » (vers 1850).
Louis Napoléon paie un carrossier dans son atelier. Il est apparemment accompagné du jeune Émile-Félix Fleury, son aide de camp et ami d'alors. Il existe une seconde version de ce tirage légendé « Louis Napoléon chez un carrossier ». S'agit-il ici du jeune Joachim Ehrler ? Lithographie d'Eugène Leguay d'après Henri Emmanuel Philippoteaux.

„Trait de générosité de Louis Napoléon“ (um 1850).
Louis Napoléon bezahlt einen Carrossier in dessen Werkstatt. Er wird offenbar vom jungen Emile-Félix Fleury, seinem damaligen Adjutanten und Vertrauten, begleitet. Von diesem Druck gibt es eine zweite Fassung mit dem Untertitel „Louis Napoléon chez un carrossier“. Ist hier der junge Joachim Ehrler abgebildet? Lithographie von Eugène Leguay nach Henri Emmanuel Philippoteaux.

Le prince fut accueilli avec déférence par le propriétaire de cet atelier de carrosserie, et pourtant il n'avait pas été reconnu, car on le pria, sans affectation, de s'asseoir, en attendant que la pluie cessât de tomber à flots, et le maître de la maison ne se dérangea pas de son travail, pour tenir compagnie au prince, qu'il avait fait entrer dans le hangar où étaient exposées plusieurs voitures qui paraissaient neuves. Le prince, pour passer le temps, examina ces voitures et donna des éloges à leur fabrication, en parlant à son aide-de-camp.

– Monsieur est connaisseur ? dit le maître qui se leva, en ôtant son bonnet et qui alla prendre part à la conversation dont sa marchandise faisait les frais. Sans me vanter, je sais mon métier, et s'il y avait plus d'acheteurs, je ne me plaindrais pas.

– Vous vous plaignez donc ? lui demanda Louis-Napoléon, en le regardant fixement, avec une expression de bonté et d'intérêt. Cet intérêt lui avait été inspiré, à première vue, par la physionomie honnête et ouverte, quoique soucieuse, du carrossier. C'était un homme de soixante ans, remarquable par sa haute taille droite et cambrée, par son front large et chauve, par sa moustache grise et par une contenance toute militaire, qui avait persisté au milieu des habitudes de la vie industrielle.

– Vous êtes un ancien officier de l'Empire ? lui dit le prince, qui possédait à un rare degré cette divination, à l'aide de laquelle il reconnaissait un vieux soldat entre mille.

– J'ai fait les campagnes d'Allemagne et d'Espagne, de 1806 à 1814, répondit fièrement le digne homme, en retroussant sa moustache ; j'ai été décoré à Villa-Franca. Et maintenant, ajouta-t-il avec amertume, je suis fabricant de voitures.

– Vous n'avez donc pas servi sous la Restauration? reprit le prince, avec une insistance qui n'avait rien d'impérieux ni d'indiscret. Votre carrière militaire a été sans doute interrompue par vos blessures ?

– Non, Dieu merci, je n'ai jamais été blessé. Mais, en 1815, continua-t-il, en essuyant une larme, j'ai refusé de servir sous le drapeau blanc. Quand on a licencié l'armée de la Loire, j'étais encore jeune et je n'avais pas même, pour vivre, la pension de ma croix : il fallait faire quelque chose, j'ai repris mon premier état, sellier-carrossier, ce qui ne m'a pas trop mal réussi. Mais, après Février 1848, tout ce que j'avais gagné, s'en est allé dans la débâcle, tout !

– Vous avez raison de vous plaindre ! dit Louis-Napoléon, touché des désastres de fortune que ce brave officier avait éprouvés. Cependant on assure que les affaires reprennent et que l'industrie est en voie de prospérité ? Vous avez traversé les plus mauvais temps, et avec un peu de courage

– Du courage, je n'en manque pas ; mais le courage ne suffit pas pour payer les échéances de commerce, et si je ne fais pas ma fin de mois...

– Eh bien ?

– Eh bien! Vous savez ce que c'est que d'avoir un prêt ? Ce serait le premier et le dernier aussi. J'ai payé tout le monde, lorsque personne à Paris n'acquittait ses billets ; je n'ai pas, non plus, mis à la porte mes ouvriers, lorsque tous les ateliers étaient vides. Cela ne m'a pas enrichi et tout ce que j'avais d'économies y a passé, si bien que c'est demain le dernier jour du mois et que je n'ai pas encore trouvé l'argent pour solder un maudit billet de mille francs ... Mais n'en parlons plus, monsieur, ce sont mes affaires et je vous en ai trop ennuyé...

– Vous n'avez pas répondu à ma question : je vous disais que le commerce allait mieux et que les travaux avaient recommencé partout ?

– Sans doute, monsieur, et c'est bien grâce au président de la République, ne vous déplaise. Ce cher prince ! Laissez-le faire et il remettra les choses en bon train. Mais ce n'est pas sa faute, si mon commerce a plus de peine que tous les autres à reprendre. Avant d'acheter des voitures, il faut être sûr qu'on aura de quoi acheter du pain. Notre tour viendra, je n'en doute point, mais nous avons encore un mois ou deux à attendre.

– La pluie a cessé ; je vous remercie de l'hospitalité que vous nous avez donnée de si bonne grâce. Oui, vous avez raison, le président de la République veut que votre industrie ne souffre pas plus que les autres. Cette calèche est faite sur un très bon modèle. Quel en est le prix ?

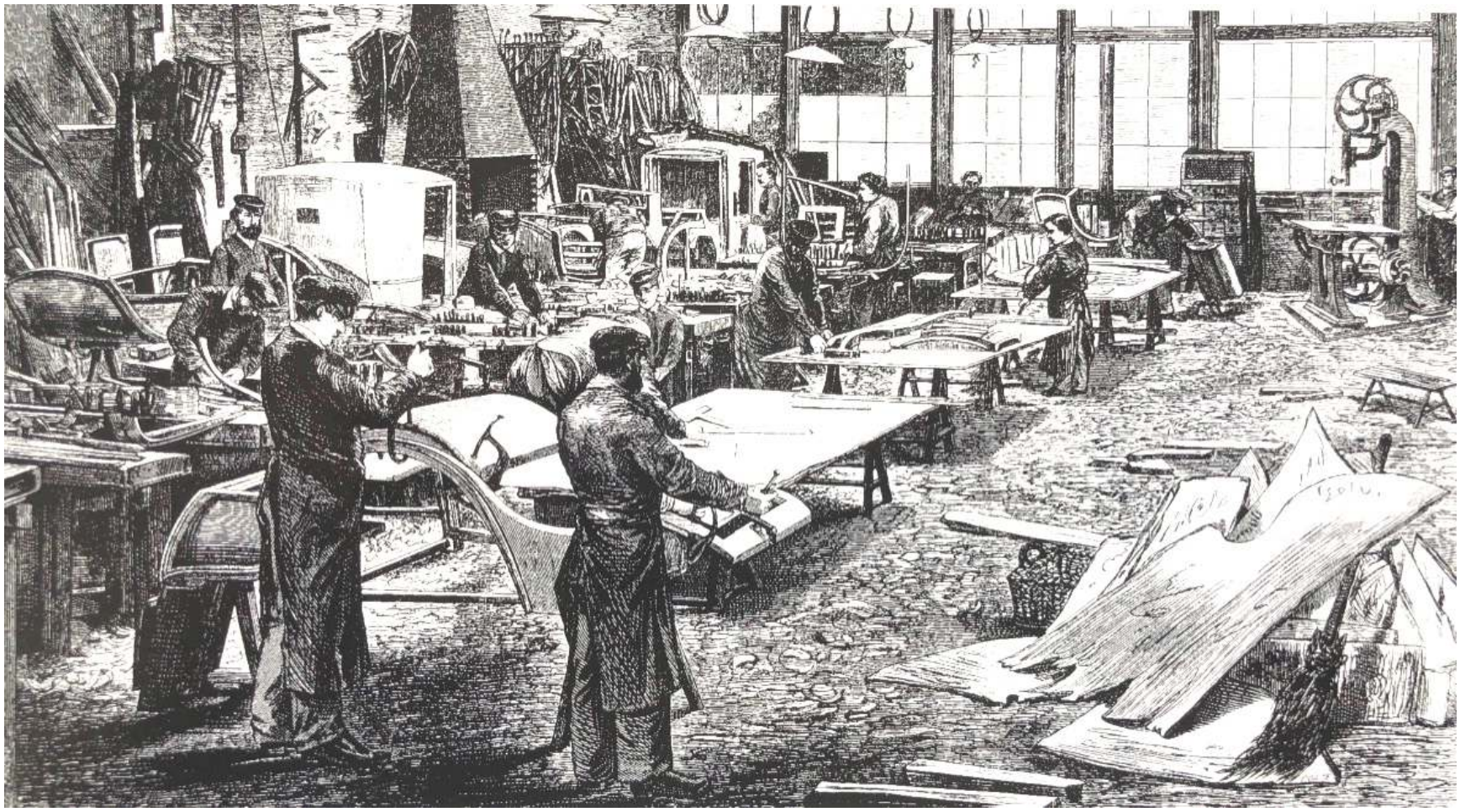
– Six mille francs, répliqua vivement le carrossier, étonné de rencontrer un acheteur dans un passant inconnu, que le hasard avait amené chez lui.

– Je l'achète et je vous donne ma pratique. Envoyez-la demain, ou ce soir, dit le prince en souriant, à cause de votre échéance.

– Ah ! Monsieur, quel coup du ciel ! s'écria le commerçant stupéfait. Puis, comme son nouveau client était sorti sans lui laisser d'adresse, il le rejoignit dans la rue et lui demanda, tout ému, à quel endroit la calèche devait être envoyée le soir même.

– Je pensais vous l'avoir dit : à l'Élysée. Vous me ferez parvenir, en même temps, vos états de service. »

.



Vue intérieure de l’atelier de menuiserie de la Carrosserie Belvallette en 1869, où étaient fabriquées les caisses. On y voit les plans de trois voitures neuves à l’échelle 1:1.

Blick in die Kastenschreinerei der Carrosserie Belvallette im Jahre 1869. Auf grossen Platten sind die Pläne von drei neuen Wagen im Massstab 1:1 aufgebockt.

Changements notables dans la construction hippomobile vers 1850/60

À l'époque du roi bourgeois Louis-Philippe I[er], les voitures fabriquées en France étaient alambiquées, avec des panneaux de caisses galbés et des frises polychromes, des tasseaux richement sculptés sur le train et des ornements estampés sur les armatures en fer. De plus, depuis la Restauration, les voitures françaises étaient souvent plus lourdes et plus décorées que les anglaises. Car à Londres, la sobriété et le pragmatisme étaient le comble du chic. Tel était donc le contexte à l'arrivée au pouvoir de Louis Napoléon.

Vers 1850, la construction hippomobile était déjà un facteur économique déterminant dans plusieurs pays européens, comparable à la construction automobile aujourd'hui. Elle appartenait à l'industrie de luxe – avec un accent mis sur le terme « industrie » : de fait, à l'image de l'Angleterre, seules les entreprises de grande taille disposant de machines et d'un design professionnel de pointe pouvaient s'imposer dans la course aux riches clients, exigeants et soucieux de la mode.

Organisée par la reine Victoria et le prince Albert en 1851 à Londres, la « Great Exhibition », la toute première exposition universelle, avait aussi posé des jalons dans la construction hippomobile. Les conséquences sur le style des voitures furent immédiates, à Paris aussi où les nouvelles voitures devaient dès lors être tout aussi sobres, légères et fonctionnelles (« the plainer the better »).

En France le nouvel empereur encouragea l'industrie en général et la construction hippomobile en particulier, amorçant ainsi un changement durable des modèles de voiture.

Cette évolution s'inscrivit en outre dans un contexte de mutation globale : les chaussées de meilleure qualité se prêtaient désormais davantage à la vitesse, ce qui engendra la recrudescence d'élevages de chevaux plus rapides et donc un besoin croissant de voitures plus légères. Conduire une voiture n'était pas seulement le moyen d'aller plus vite de A à B, mais devint aussi une activité sportive (voir aussi p. 554 suiv.). Les sports des gentlemen anglais, le « private driving » et le « coaching » avec un attelage à quatre, franchirent la Manche et passèrent de Londres à Paris, où l'on trouvait maintenant des professeurs de conduite anglais tel Edwin Howlett. S'étant mis à son compte en 1866, celui-ci instruisait de nombreux nobles dans l'art de mener des attelages à quatre à l'anglaise. Dans le même temps, des modèles anglais jusqu'alors peu connus comme le coach ou le phaéton sportif arrivèrent sur le continent – ce qui explique les voitures personnelles de l'empereur et de Fleury, un phaéton à flèche et un coach.

Deutliche Veränderungen im Wagenbau um 1850/60

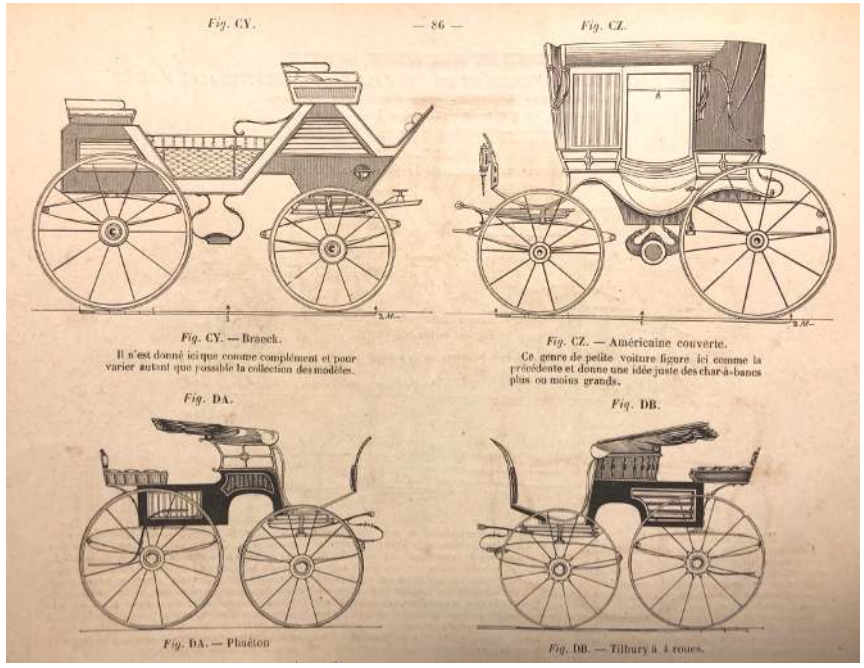
Zur Zeit des Bürgerkönigs Louis-Philippe I. wurden von Frankreichs Wagenbauer eher verschnörkelte Wagen produziert. Dazu gehörten am Kasten bunte Farben auf geschweiften Paneelen und Friesen, an den Gestellhölzern reich geschnitzte Schnörkel und an den Eisengestängen gesenkgeschmiedete Verzierungen. Die französischen Wagen waren seit der Epoche der Restauration meist deutlich schwerer und stärker verziert als die englischen. Dort aber galt weiterhin das Einfache und Praktische als schick. Das war die Situation um die Jahrhundertmitte, so traf Louis Napoléon bei seiner Einsetzung als erster Mann Frankreichs die Situation an.

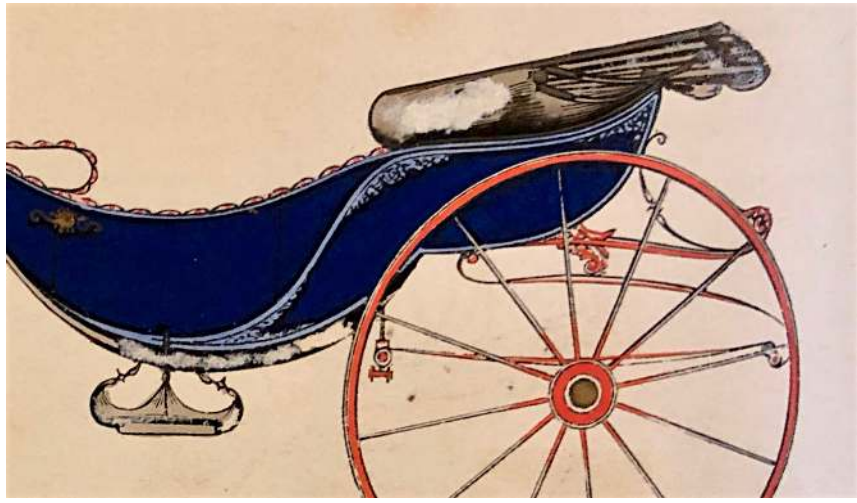
Der Wagenbau war um 1850 bereits ein wesentlicher Wirtschaftsfaktor in verschiedenen europäischen Nationen, vergleichbar mit dem heutigen Automobilbau. Er gehörte zur Luxusindustrie, mit Betonung auf Industrie. Denn nach dem Vorbild Englands konnten im Wettbewerb um reiche und modisch anspruchsvolle Kunden nur noch grössere Betriebe mithalten, die in starker Arbeitsteilung, mit maschinellen Hilfsmitteln und nach dem neuesten Stand eines professionellen Designs produzierten.

Die „Great Exhibition" von 1851 in London, die erste Weltausstellung überhaupt, ausgerichtet von Queen Victoria und Prinzgemahl Albert, hatte auch im Wagenbau neue Massstäbe gesetzt. Das hatte unmittelbare Folgen auf den Stil der Wagen – auch in Paris. Die neuen Kutschen mussten jetzt ebenfalls vermehrt schlicht, leicht und funktional gebaut sein (engl. „the plainer the better").

Wie andere Industrien auch, förderte in Frankreich jetzt der neue Kaiser auch die einheimische Wagenbau-Industrie und leitete damit einen nachhaltigen Wandel bei den Wagenmodellen ein.

Dieser Wandel ging mit einer allgemeinen Entwicklung einher: Auf den besser gewordenen Chausseen wurde zunehmend zügiger gefahren, das führte zur Züchtung von schnelleren Pferden und das wiederum zum Bedürfnis nach leichter gebauten Wagen. Wagenfahren war nicht nur ein Bedürfnis, schnell von A nach B zu kommen, sondern wurde auch zu einer frühen sportlichen Betätigung. Die englische Gentleman-Sportarten des „Private Driving" und des „Coaching" mit dem Viererzug schwappten vermehrt von London nach Paris über (vgl. S. 554ff.). Dafür gab es in Paris neuerdings englische Fahrlehrer wie Edwin Howlett. Dieser hatte sich 1866 selbständig gemacht und unterrichtete viele Adlige im Fahren mit vier Pferden nach englischer Art. In diesem Zuge kamen bisher kaum bekannte englische Modelle wie die Coach oder auch der sportliche Phaeton auf den Kontinent. Das war der Hintergrund der persönlichen Wagen, wie der Mail-Phaeton und die Coach, des Kaisers und seines Vertrauten Fleury.







Modèles de voiture français alambiqués vers 1850, démodés vers 1860.
En haut : divers modèles extraits du manuel « Méthode de l'architecte en voitures » de Guillon.
Au milieu : ornements floraux peints, sculptures sur le bois du train galbé et ornements estampés sur le marchepied d'une voiture française de 1855.
En bas : ancienne calèche de construction française avec de nombreux ornements sur le bas de la caisse et sur le marchepied. Cette voiture a été encore utilisée le 14 juin 1856 par la famille impériale.

Verschnörkelte französische Wagen der Zeit um 1850, wie sie um 1860 aus der Mode kamen.
Oben: Verschiedene Modelle aus dem Handbuch „Méthode de l'architecte en voitures" von Guillon.
Mitte: Florale Malverzierungen, Schnitzereien an geschweiften Gestellhölzern und gesenkgeschmiedete Verzierungen am Aufstiegstritt an einem französischen Wagen von 1855.
Unten: Ältere Kalesche französischer Bauart mit reichen Verzierungen im unteren Bereich des Kastens und am Einstiegtritt. Dieser Wagen wurde von der kaiserlichen Familie noch am 14. Juni 1856 benützt.

Contexte

Vers 1850, Napoléon III put accentuer une tendance qui, en réalité, existait déjà. Après s'être lentement remise des guerres napoléoniennes et après avoir été dirigée par un gouvernement bourgeois, la France vit de nouvelles couches sociales adopter la voiture. Les nouveaux chemins de fer après 1830/40 n'engendrèrent pas non plus la baisse de la circulation en voiture de maître. Les longues distances n'étaient certes plus parcourues en voiture, mais on empruntait désormais les services de transport pour se rendre aux gares, et les trajets courts augmentèrent sensiblement. Cette évolution contribua à la hausse du nombre d'attelages sous le Second Empire – et, en toute logique, à celui de chevaux d'attelage.

Mais peu savent que la construction hippomobile ne fut pas la seule à progresser sous Napoléon III, les haras nationaux et l'élevage de chevaux français connurent un pareil essor. Cette évolution fit l'admiration à l'étranger, ainsi qu'en témoigne le passage ci-après écrit dans une perspective autrichienne (Sportblatt – Centralblatt für die Interessen der Pferdezucht und des Sports. Organe officiel du jockey-club autrichien du 2/1/1875) :

« Chez les Français, on remarque d'abord leur patriotisme, jamais renié ni dans les grandes ni dans les petites choses. … Quand l'empereur Napoléon III voulut, avec son grand écuyer Fleury, dynamiser l'élevage de chevaux français, il savait assurément que la vanité nationale ne lui ferait pas faux bond, et il n'en fut pas déçu. Aucun autre pays n'a réalisé en si peu de temps autant de progrès gigantesques en matière d'élevage que la France. »

Pour leurs voitures, Napoléon III et Fleury ne pouvaient pas compter sur un grand choix de chevaux d'attelage adéquats dans leur propre pays. La question a déjà été abordée en page 220 où il est montré comment les attelages à la poste, très utilisés, firent leur entrée dans la maison de l'empereur.

Sous Napoléon III, on abandonna les voitures au style alambiqué en vogue sous Louis-Philippe I^{er} (ci-contre). Dans le même temps, on renoua avec le style de voiture en vogue du temps de son oncle : vers 1800, la mode était très stricte et les voitures « à l'anglaise » populaires en France. (Cette tendance avait déjà commencé vers 1770). Cette sobriété n'était pas appréciée pour les voitures seulement : au Premier Empire, les formes géométriques claires, sphériques, cubiques ou encore cylindriques, dominaient l'architecture, l'ameublement et bien d'autres secteurs. Les caisses des voitures répondaient alors à une composition tout aussi concise. La forme de base, une caisse en coque de bateau, donnée à cette époque à la berline ou au coupé (alors appelé diligence en France) en demi-berline demeura en vogue jusqu'en 1900 (p. 307 en haut). L'esthétique sobre du temps de Napoléon I^{er}, qui était restée en vigueur en Angleterre, fut reprise sous Napoléon III et déclinée de manière plutôt austère. La nouvelle mode des voitures ne fut donc pas seulement la reprise des modèles anglais, mais aussi un retour à d'anciens styles français.

Hintergründe

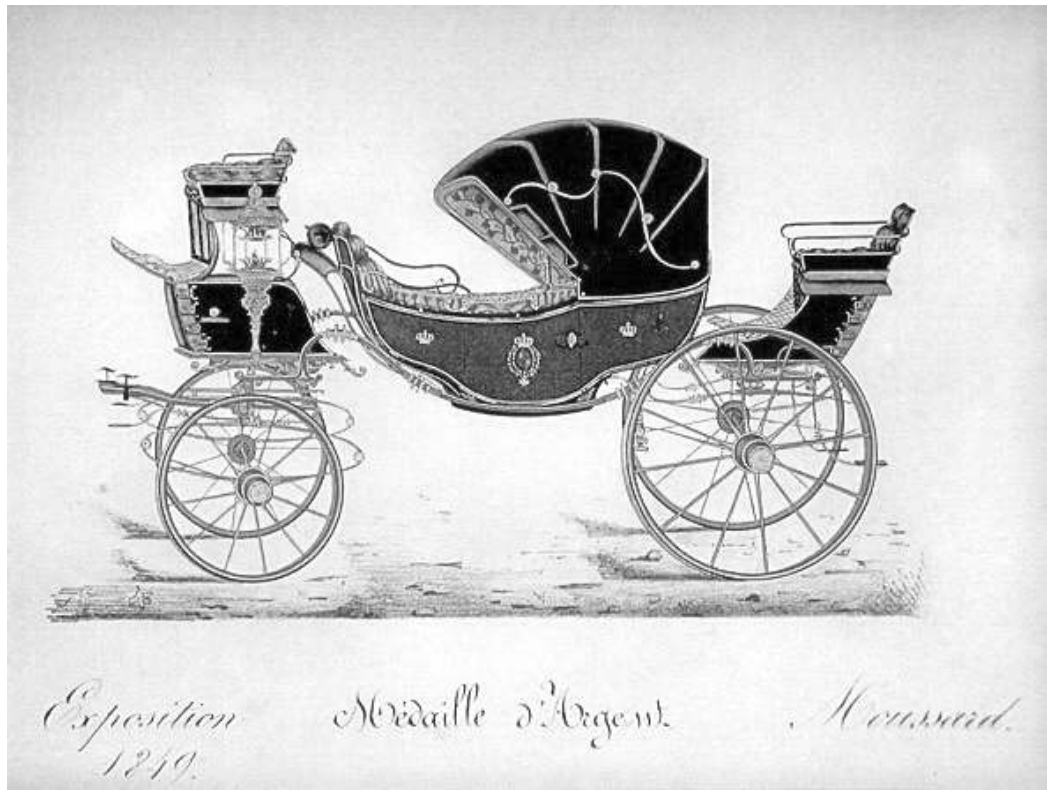
Napoléon III. konnte um 1850 einen Trend verstärken, der schon vor seiner Zeit eingesetzt hatte. Nachdem sich Frankreich von den napoleonischen Kriegen langsam erholt hatte und bürgerlich regiert wurde, verbreitete sich das Wagenfahren in neuen Schichten zusehends. Auch die neuen Eisenbahnen führten nach 1830/40 nicht zu einer Reduktion des Strassenverkehrs in Luxuskutschen. Über weite Strecken wurde jetzt zwar nicht mehr im Reisewagen gefahren, dafür nahm der Zubringerdienst zu den Bahnhöfen und das Fahren über kurze Strecken massiv zu. Diese Vorgeschichte trug mit zur Hausse des Wagenfahrens während des Second Empire bei.

Auch der Bedarf an Wagenpferden stieg dementsprechend in dieser Zeit an. Was kaum bekannt ist: Nicht nur der Wagenbau wurde in der Zeit Napoléons III. verbessert, sondern auch das nationale Gestütswesen und die französische Pferdezucht. Diese Entwicklung wurde vom Ausland bewundert, wie die folgende Passage aus der Sicht Österreichs belegt (Sportblatt - Centralblatt für die Interessen der Pferdezucht und des Sports. Officielles Organ des österreichischen Jockey-Club vom 2.1.1875):

„Vor Allem tritt uns bei den Franzosen ihr Patriotismus entgegen, der sich bei ihnen nie, weder im Grossen noch Kleinen verleugnet. ... Als Kaiser Napoléon III. im Vereine mit seinem Generalstallmeister Fleury die französische Pferdezucht heben wollte, wusste er mit Bestimmtheit, dass ihn die französische Nationaleitelkeit nicht im Stiche lassen werde, und er sollte sich auch darin nicht betrogen finden. Kein Land hat im Laufe einer so kurzen Zeit solche Riesenfortschritte in seiner Pferdezucht gemacht, wie Frankreich."

Napoléon III. und sein Stallamt konnten nicht einfach auf ein breites Angebot von geeigneten Fahrpferden für ihre Wagen im eigenen Land zurückgreifen. Das wurde S. 220 schon besprochen und auch gezeigt, wie es zu den viel benützten Post-Gespannen des Kaiserhauses kam.

Unter Napoléon III. erfolgte eine Abkehr vom verschnörkelten Wagen-Design der Zeit Louis-Philips I., wie es rechts zu sehen ist. Dies bedeutete gleichzeitig einen Rückgriff auf die Wagenmode der Zeit seines Onkels. Um 1800 war die Mode, wie schon bemerkt, sehr strikt und Wagen „à l'anglaise" in Frankreich beliebt. (Diese Entwicklung hatte schon in der Zeit um 1770 begonnen). Damit war die Wagenmode bekanntlich durchaus nicht allein. Im Premier Empire dominierten in der Architektur, der Möbelmode und in vielen anderen Sparten klare geometrische Formen wie die Kugel, der Kubus oder der Zylinder usw. Wagenkästen im Stil des Premier Empire waren entsprechend streng komponiert. Damals bekam etwa die Berline mit dem schiffsförmigen Unterkasten oder das Coupé (damals in Frankreich Diligence genannt) als halbe Berline ihre bis um 1900 gültige Grundform (Bilder S. 307 oben). Dieses schlichte Design aus der Zeit Napoléons I., das in England weiter gültig blieb, wurde in der Zeit Napoléons III. wieder aufgenommen und relativ streng weiterentwickelt. Die neue Wagenmode war also letztlich nicht nur eine Übernahme aus England, sondern auch ein Rückgriff auf ältere Stilepochen Frankreichs.





Exemples du style luxuriant de la construction hippomobile vers 1850.
En haut : calèche d'un carrossier parisien, ayant obtenu une médaille d'argent à une exposition en 1849.
En bas : coupé dans un style « purement Français » vers 1855 (n°240 du « Mercure universel » de Guillon).

Beispiele für das üppige Design des französischen Wagenbaus um 1850.
Oben: Kalesche eines Pariser Carrossiers, die 1849 an einer Ausstellung mit einer Silbermedaille ausgezeichnet wurde.
Unten: Coupé im „französischen Stil“ um 1855 (Nr. 240 des „Mercure universel“ von Guillon).

Entre retour au Premier Empire et plan de construction géométrique de voiture innovant

Au Second Empire, la mode aux voitures simples fut impulsée par la réutilisation par Napoléon III des berlines napoléoniennes (chap. C) comme voitures de grand gala, et la référence voulue de Louis Napoléon au passé glorieux de son oncle l'accentua.

Vers 1850, le style se simplifia peu à peu et les lignes devinrent plus strictes. Cette évolution pionnière fut favorisée par une innovation parisienne : le plan de construction géométrique de voiture. Ses promoteurs étaient tous français, à savoir Duchesne, Zablot puis Brice Thomas et Albert Dupont (Furger 2009, 102 suiv.). En 1870, Brice Thomas détailla dans son « Traité de menuiserie en voitures » ce nouveau procédé à la base de voitures sophistiquées et harmonieuses. Il s'agissait d'une technique de projection géométrique permettant de tracer plusieurs surfaces courbes au moyen de points sur un support cylindrique. Elle s'appuyait sur une innovation de la construction navale datant de la première moitié de XIX^{e} siècle et trouva sa forme normée dans un plan de construction géométrique à l'échelle 1:10, servant de point de départ au plan d'exécution 1:1. À l'époque, cette technique géométrique exacte s'imposa et contribua largement à la mise en place du « bon goût » et donc d'une ligne sobre et fonctionnelle. On faisait exécuter le plan d'une voiture par des dessinateurs professionnels car la réalisation d'un tel plan de construction géométrique demandait une formation professionnelle en amont – à Paris, ce fut Albert Dupont, et plus tard son fils Louis, qui conceptualisèrent cet enseignement. Le plan comptait plusieurs vues à l'échelle de la voiture: les vues latérales usuelles, une de dessous, une de devant et une de derrière (à droite).

Grand admirateur de cette innovation, le carrossier anglais George N. Hooper écrivit en 1867 à propos du bureau de dessins d'Albert Dupont (Reports on the Paris universal exhibition, 1867) :

« At his studio he produces, at a fixed tariff of prices for French and foreign coachmakers, accurate full-sized working drawings of carriages, so that the operatives have only to work from them with care to carry out the precise intentions of the artist. If due care be given by the workmen in producing each part accurately, the whole will so fit when the parts are brought together, as to relieve them of a vast amount of trouble and annoyance resulting from the old plan of working by the "rule of thumb." The advantage of M. Dupont's plan of making them in pencil or colours on large sheets of strong paper is, that they can be put aside for future use, whereas, after the chalk drawings are rubbed out, their only records are the carriages built from them, or the measurement books of the master or workman. »

Il indiquait ici que l'atelier de dessins d'Albert Dupont proposait à prix fixes des plans de construction de voiture à l'échelle 1:1, sur lesquels les artisans lisaient les dimensions et mesures de chaque pièce. Un autre avantage en était que les dessins tracés sur du papier fort pouvaient être réutilisés ultérieurement.

Rückgriff auf das Premier Empire und die Innovation des „Pariser Kastenplans"

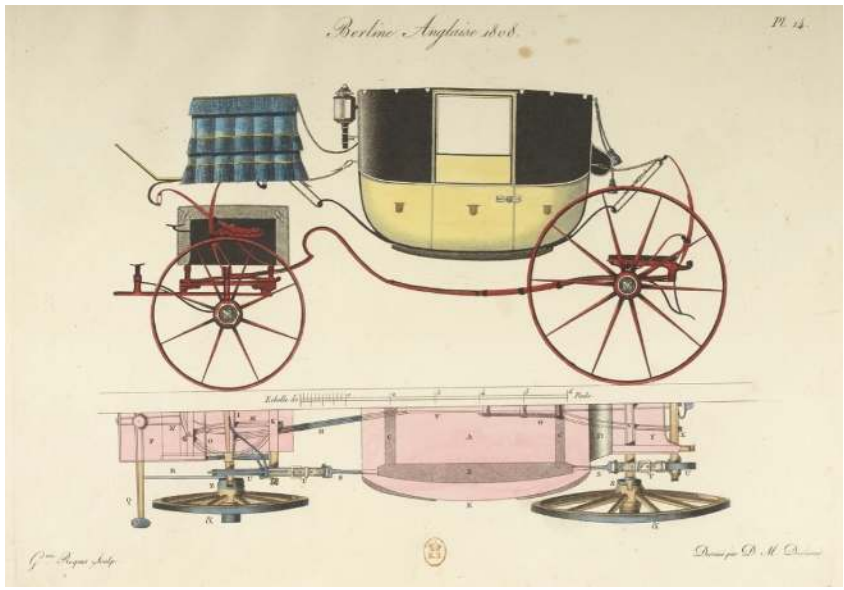
Die Initialzündung zur schlichten Wagenmode des Second Empire war die in Kapitel C besprochene Wiederbenützung der napoleonischen Berlinen als Vollgala-Wagen Napoléons III. Dazu kam die bewusste Anbindung des jüngeren Napoléon an die Epoche des erfolgreichen älteren Napoléon.

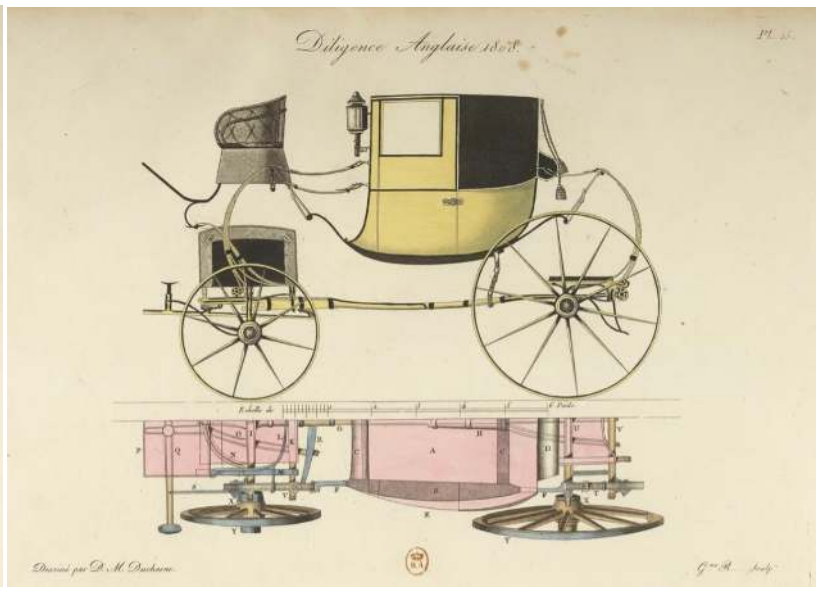
Der um 1850 wegweisend werdende ruhige Stil mit seinem strengen Design wurde auch durch die Erfindung des „Pariser Kastenplans" verstärkt und unterstützt. Wegbereiter desselben waren allesamt Franzosen, nämlich Duchesne, Zablot und dann Brice Thomas und Albert Dupont (Furger 2009, 102ff.). Aus der Feder von Brice Thomas erschien 1870 der „Traité de menuiserie en voitures", in der die neue Technik genau beschrieben wurde. Sie war die Grundlage für durchdacht und harmonisch gestaltete Wagen. Es handelt sich dabei um eine geometrische Projektionstechnik, bei der mehrfach gewölbte Flächen mittels Punkten auf einer zylindrischen Hilfsebene aufgerissen werden. Diese offenbar in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts aus dem Schiffsbau übernommene Innovation fand um 1860 ihre standardisierte Form im Kastenplan des Massstabs 1:10, der dann die Grundlage für den Ausführungsplan 1:1 bildete. Damals hatte sich die exakte geometrische Entwurfstechnik durchgesetzt, die wesentlich zur Herausbildung des „guten Geschmacks" und damit eines ruhigen und funktionalen Designs beitrug. In jener Zeit wurde es gleichzeitig zur Regel, den Plan eines Wagens von „dessinateurs", also Designern, entwerfen zu lassen; die Anfertigung eines solchen Kastenplans setzte eine professionelle Ausbildung voraus, wie sie von Albert Dupont und später seinem Sohn Louis in Paris angeboten wurde. Dazu gehörte, wie rechts zu sehen, neben der üblichen Seitenansicht auch die massstabgerechte Unter-, Vorder- und Hinteransicht.

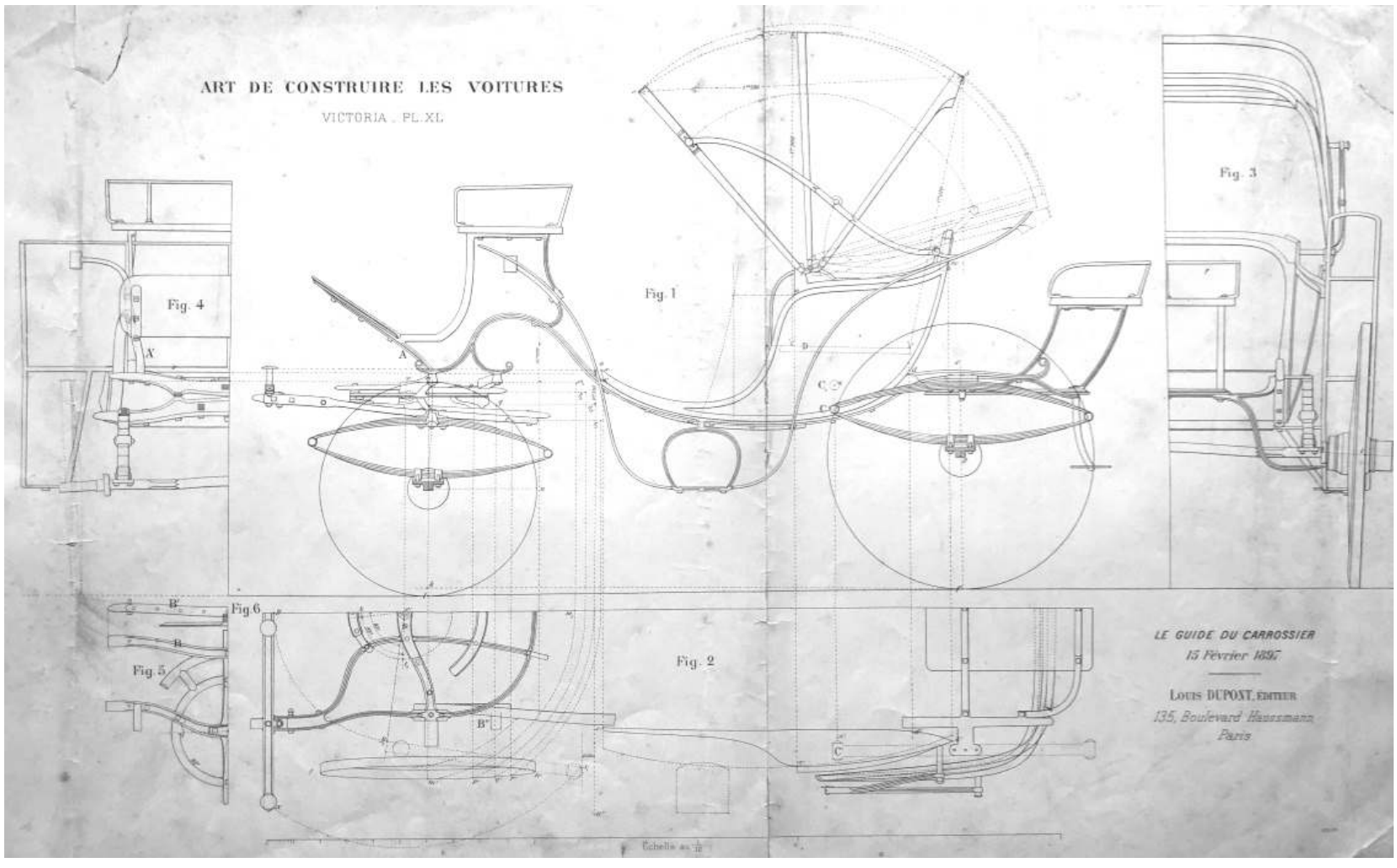
Der englische Wagenbauer George N. Hooper bewunderte 1867 diese Innovation. Er schrieb zum Zeichnungsbüro von Albert Dupont (Reports on the Paris universal exhibition, 1867):

„At his studio he produces, at a fixed tariff of prices for French and foreign coachmakers, accurate full-sized working drawings of carriages, so that the operatives have only to work from them with care to carry out the precise intentions of the artist. If due care be given by the workmen in producing each part accurately, the whole will so fit when the parts are brought together, as to relieve them of a vast amount of trouble and annoyance resulting from the old plan of working by the "rule of thumb." ... The advantage of M. Dupont's plan of making them in pencil or colours on large sheets of strong paper is, that they can be put aside for future use, whereas, after the chalk drawings are rubbed out, their only records are the carriages built from them, or the measurement books of the master or workman."

Zusammengefasst: Das Studio von Albert Dupont bietet zu Fixpreisen Baupläne für Wagen im Massstab 1:1 an. Diesem können die Handwerker alle Masse der Einzelteile eines Wagens abnehmen. Ein Vorteil ist auch, dass die auf starkem Papier aufgerissene Zeichnung später für den Bau weiterer Wagen wiederverwendet werden kann.







En haut : « Berline anglaise 1808 » et « Diligence anglaise 1808 », extraits du cahier « Dessins de voitures » par D.-M. Duchesne vers 1810. Ici, une vue de dessous de la moitié de la voiture déjà à l'échelle est aussi fournie.
En bas : exemple d'un plan de voiture parisien de 1897 à l'échelle 1:10, ici une victoria, de l'atelier de dessins de Dupont. On pouvait aussi acquérir dans le même bureau des plans de construction géométriques à l'échelle 1:1.

Oben: „Berline anglaise 1808“ und „Diligence Anglaise 1808“ aus dem Heft „Dessins de voitures“ von D.-M. Duchesne um 1810. Hier wurde bereits eine massstabgerechte Untersicht des halben Wagens mitgegeben.
Unten: Beispiel eines Pariser Kastenplans von 1897 im Massstab 1:10, einer Victoria aus dem Zeichnungsbüro Dupont. Im gleichen Studio konnten auch Baupläne im Massstab 1:1 bezogen werden.

Autres facteurs de succès : publications spécialisées d'A. Guillon et B. Thomas

Relatant en introduction de son traité l'histoire de la construction hippomobile, Brice Thomas fit le constat suivant (1870) : « C'est seulement à partir de 1830 que la carrosserie parisienne commença insensiblement à regagner le terrain qu'elle avait perdu depuis 1790. »

L'envol de l'industrie hippomobile française fut aussi aiguillonné par la parution systématique de publications spécialisées, surtout après 1840 (voir Furger 2003, 142 suiv.). Éminence grise de l'industrie hippomobile anglaise, George N. Hooper en souligna la signification dans son article sur l'exposition universelle de 1867 à Paris, où plusieurs dessins et documents des pionniers français A. Guillon, Brice Thomas et Albert Dupont avaient été exposés. Hooper commenta notamment l'activité éditoriale du carrossier Guillon (Reports on the Paris universal exhibition, 1867, 173) : « Next in order are the exhibits of M. Guillon. ... These comprise a periodical publication connected with carriage building, besides various designs of carriages and harness. To M. Guillon belongs the merit of having first commenced such publications, which have had a very beneficial influence on carriage building in France. » Il évoque ici les divers dessins de voitures et de harnais présentés à l'exposition et souligne qu'on devait à Monsieur Guillon le mérite d'avoir eu une influence très positive sur la construction hippomobile française en sa qualité d'éditeur des premières publications spécialisées.

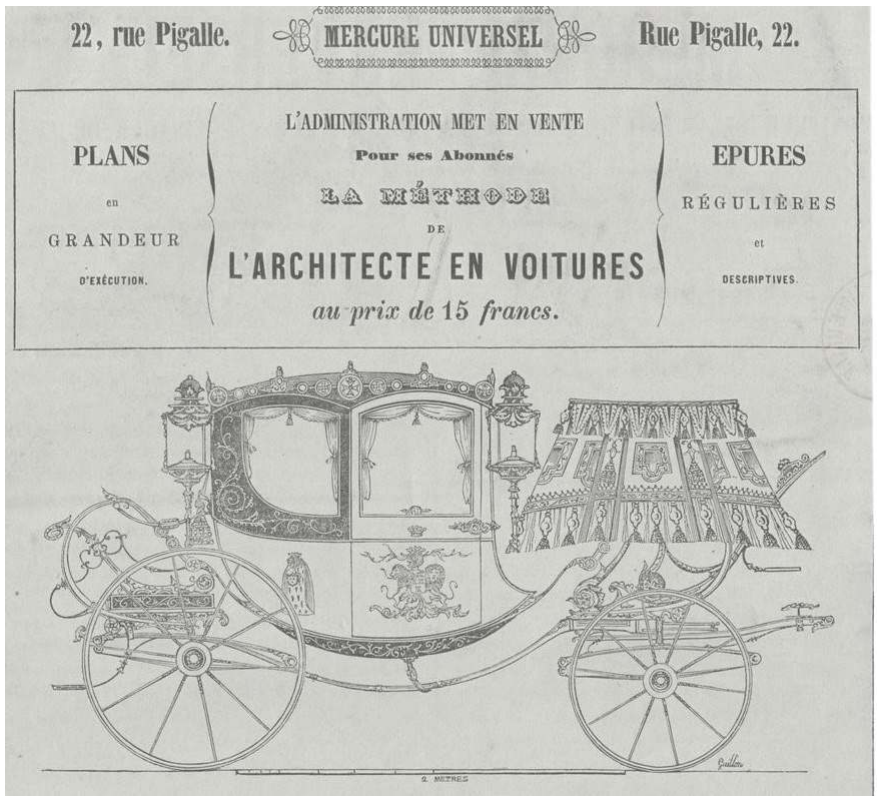
De fait, depuis 1849, A. Guillon publiait régulièrement et systématiquement dans son « Mercure universel – Moniteur de la carrosserie, des courses et des équipages de luxe » de nouveaux modèles, surtout de voitures de maître, et se nommait lui-même « architecte et dessinateur en voitures ». En 1855, il rédigea sa « Méthode de l'architecte en voitures ». À côté de Baslez, c'est surtout Brice Thomas qui lui succéda avec le célèbre « Guide du Carrossier », paraissant depuis 1858. Hooper ajouta : « The next in interest are the publications connected with carriage building by M. Brice Thomas, 106, Boulevard Haussman, who periodically publishes "Le Guide du Carrossier," a magazine, having a large circulation, devoted to the advancement of coach building. A bronze medal was awarded him by the jury. Not only does it furnish information relating to inventions, new processes, and various matters relating to the state of trade, the amount of exports and imports, coloured drawings of fashions, new forms, &c., but working drawings to scale, accompanied by all necessary measurements for producing the carriages they represent. It also supplies patterns of colours, with new combinations and tints. The editor does not confine his attention to carriages only, but has besides published some good illustrations of harness and saddlery produced by the best Paris manufacturers. » Louant ainsi le travail de Brice Thomas et de sa revue « Le Guide du Carrossier » largement diffusée, qui publiait des planches coloriées sur les nouvelles tendances hippomobiles et couvrait aussi les travaux de sellerie.

Weitere Erfolgsfaktoren: Fachpublikationen von A. Guillon und B. Thomas

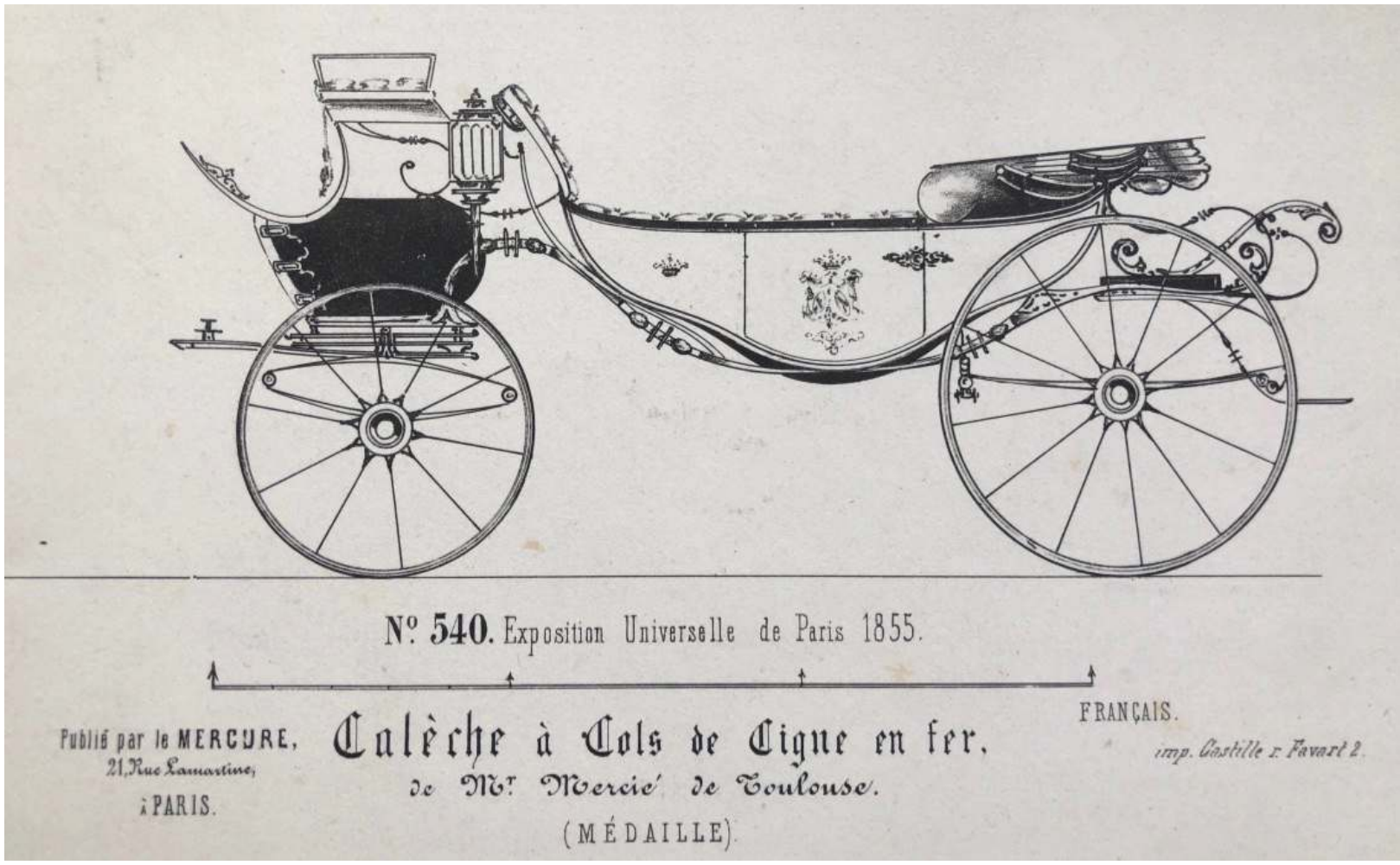
Brice Thomas hat 1870 in der Einleitung zu seinem „Traité" die Geschichte des französischen Wagenbaus eingehend beschrieben. Unter anderem (französischer Wortlaut links): Erst seit 1830 konnte der Pariser Wagenbau mit dem Aufholen des Terrains beginnen, das er seit der Zeit um 1790 verloren hatte.

Zum Aufstieg der französischen Wagenbauindustrie, vor allem seit der Zeit um 1840, trugen auch systematische Fachpublikationen bei (vgl. Furger 2003, 142ff.). Diese hob der Nestor der englischen Wagenbauindustrie, der schon genannte George N. Hooper, anlässlich der Besprechung der Weltausstellung in Paris von 1867 besonders hervor. Dort waren nämlich mehrere Zeichnungen und Dokumente der französischen Pioniere auf diesem Gebiet, A. Guillon, Brice Thomas und Albert Dupont, ausgestellt gewesen. Zur Publikationstätigkeit des Wagenbauers Guillon schrieb Hooper (Reports on the Paris universal exhibition, 1867, 173): „Next in order are the exhibits of M. Guillon. ... These comprise a periodical publication connected with carriage building, besides various designs of carriages and harness. To M. Guillon belongs the merit of having first commenced such publications, which have had a very beneficial influence on carriage building in France." Also: Auf der Pariser Weltausstellung des Jahres 1867 in Paris waren verschiedene Zeichnungen von Wagen und Geschirren ausgestellt. Herrn Guillon kommt das Verdienst zu, als erster Fachpublikationen herausgegeben zu haben, die einen sehr positiven Einfluss auf den französischen Wagenbau hatten.

Tatsächlich publizierte A. Guillon seit 1849 in seinem „Mercure universel - Moniteur de la carrosserie, des courses et des équipages de luxe" regelmässig und systematisch neue Modelle, vor allem von Luxuswagen. Er nannte sich selbst „architecte et dessinateur en voitures", also Architekt und Designer für Wagen. 1855 verfasste er seine „Méthode de l'architecte en voitures". Neben Baslez wurde vor allem Brice Thomas sein Nachfolger mit dem besser bekannten, seit 1858 erscheinenden „Guide du carrossier". Dazu Hooper: „The next in interest are the publications connected with carriage building by M. Brice Thomas, 106, Boulevard Haussman, who periodically publishes "Le Guide du Carrossier", a magazine, having a large circulation, devoted to the advancement of coach building. A bronze medal was awarded him by the jury. Not only does it furnish information relating to inventions, new processes, and various matters relating to the state of trade, the amount of exports and imports, coloured drawings of fashions, new forms, &c., but working drawings to scale, accompanied by all necessary measurements for producing the carriages they represent. It also supplies patterns of colours, with new combinations and tints. The editor does not confine his attention to carriages only, but has besides published some good illustrations of harness and saddlery produced by the best Paris manufacturers." Hooper lobte hier die Arbeit von Brice Thomas mit seinem weit verbreiteten Fachblatt „Guide du carrossier", das jeweils kolorierte Blätter zur neuesten Wagenmode herausgab und auch die Sparte der Sattlerarbeiten abdeckte.







En haut : les couvertures des deux plus grandes revues spécialisées parisiennes, le « Mercure universel » plus ancien (à partir de 1849) et « Le Guide du carrossier » (édition allemande).
En bas : dessins à l'échelle d'une calèche extrait du « Mercure universel » de 1855.

Oben: Titelseiten der beiden führenden Pariser Fachzeitschriften, des älteren „Mercure universel“ (ab 1849) und des daran anschliessenden „Le Guide du carrossier“ (deutsche Ausgabe).
Unten: Massstäbliche Zeichnung einer Kalesche aus dem „Mercure universel“ von 1855.

Le nouveau style répond à l'air du temps et devient un facteur économique

Le changement de style dans la construction hippomobile sous Napoléon III était si évident que plusieurs articles contemporains le thématisèrent. Les observateurs étrangers surtout pointèrent l'influence anglaise sur la nouvelle mode hippomobile française, à l'instar de l'article « Coaching in Paris », paru en 1904 dans le journal américain « The King » : « Under Napoléon III, carriages drawn by four horses with outriders were used on all State occasions. But amateur coaching was none the less brilliant, and carriage-building gained in lightness, elegance and daintiness. Every variety of the English cart became popular, whilst in fashionable society the favour of the mail-coach increased... ». En résumé : sous Napoléon III, les attelages à la daumont furent utilisés pour de nombreuses occasions. La culture hippomobile était brillante à tout égard et la carrosserie gagna en légèreté, élégance et finesse. Beaucoup de variantes d'attelage anglais étaient populaires.

La revue « Le Guide du carrossier » souligna, elle aussi, cette évolution du style après 1850. Dès le début des années 1860, les articles parlaient d'une « transformation » active de la mode en faveur d'une construction plus légère. Les expositions universelles à Londres (1851 et 1862) auraient apporté « une grande impulsion » des « formes anglaises ». En octobre 1864, il fut clairement dit : « La mode en carrosserie, c'est la simplicité; on laisse de côté les ferrures contournées, les embases, les tasseaux richement sculptés. »

Cette transformation du style eut aussi des répercussions économiques positives, Paris fut submergée de commandes arrivant du monde entier ; 1852, 1856 et 1863 devinrent « les années prospères pour notre industrie ».

Dans l'édition allemande du « Guide du carrossier » de 1878, une phrase clé commente a posteriori l'évolution du style du temps de Napoléon III :

« On remarque que le style des voitures en France s'est entièrement transformé depuis trente ans. ... Les premiers carrossiers, souvent en visite à Londres, ont reconnu le style apaisé des voitures anglaises ... »

Entre 1850 et 1870 se forma donc le « goût [parisien] et la forme de l'esthétique qui s'imposent dans le monde entier » (Guide du Carrossier, édition allemande, 1876, 387). Certes, cette formule contient une bonne dose d'auto-louanges, car la carrosserie à Londres était à l'époque aussi importante que celle à Paris – sans compter New York –, toutefois la France n'avait pas seulement rattrapé son retard stylistique, mais aussi technique : c'est à Paris qu'avait été développée la technique de dessin innovante abordée en page 306, permettant de tracer en trois dimensions la structure complexe de la caisse ; et c'est ici (et uniquement ici d'abord) que l'on trouvait des écoles spécialisées en carrosserie de renommée internationale permettant d'acquérir ces techniques.

Der neue Stil trifft den Geschmack der Zeit und wird zum Wirtschaftsfaktor

Der Stilwandel im Wagenbau zur Zeit von Napoléon III. war so offensichtlich, dass einige zeitgenössische Berichte diesen thematisierten. Vor allem ausländische Beobachter registrierten den englischen Einfluss auf die französische Wagenmode. Dazu gehört der Artikel unter dem Titel „Coaching in Paris" im amerikanischen Journal „The King" des Jahres 1904: „Under Napoléon III., carriages drawn by four horses with outriders were used on all State occasions. But amateur coaching was none the less brilliant, and carriage-building gained in lightness, elegance and daintiness. Every variety of the English cart became popular, whilst in fashionable society the favour of the mail-coach increased...". Zusammengefasst: Unter Napoléon III. wurden Daumont-Gespanne für viele Fahrgelegenheiten eingesetzt. Auch sonst war die Fahrkultur glänzend und der Wagenbau legte an Leichtigkeit, Eleganz und Feinheit zu. Einige englische Anspannungsarten galten damals in Frankreich als schick.

Die Wagenbau-Zeitschrift „Guide du carrossier" hielt den Stilwandel nach 1850 selbst auch fest. Seit den frühen 1860er Jahren ist in Artikeln die Rede von einer aktiven „transformation" der Mode in Richtung leichtere Bauweise. Die Weltausstellungen in London (1851 und 1862) hätten „une grande impulsion" der „formes anglaises" gebracht. Im Oktober 1864 wird klar gesagt: „La mode en carrosserie, c'est la simplicité; on laisse de côté les ferrures contournées, les embases, les tasseaux richement scupltés." Also: Die Mode des Wagenbaus ist die Einfachheit, man lässt gesenkgeschmiedete Verzierungen am Eisengestänge ebenso weg wie reich verzierte Schnörkel.

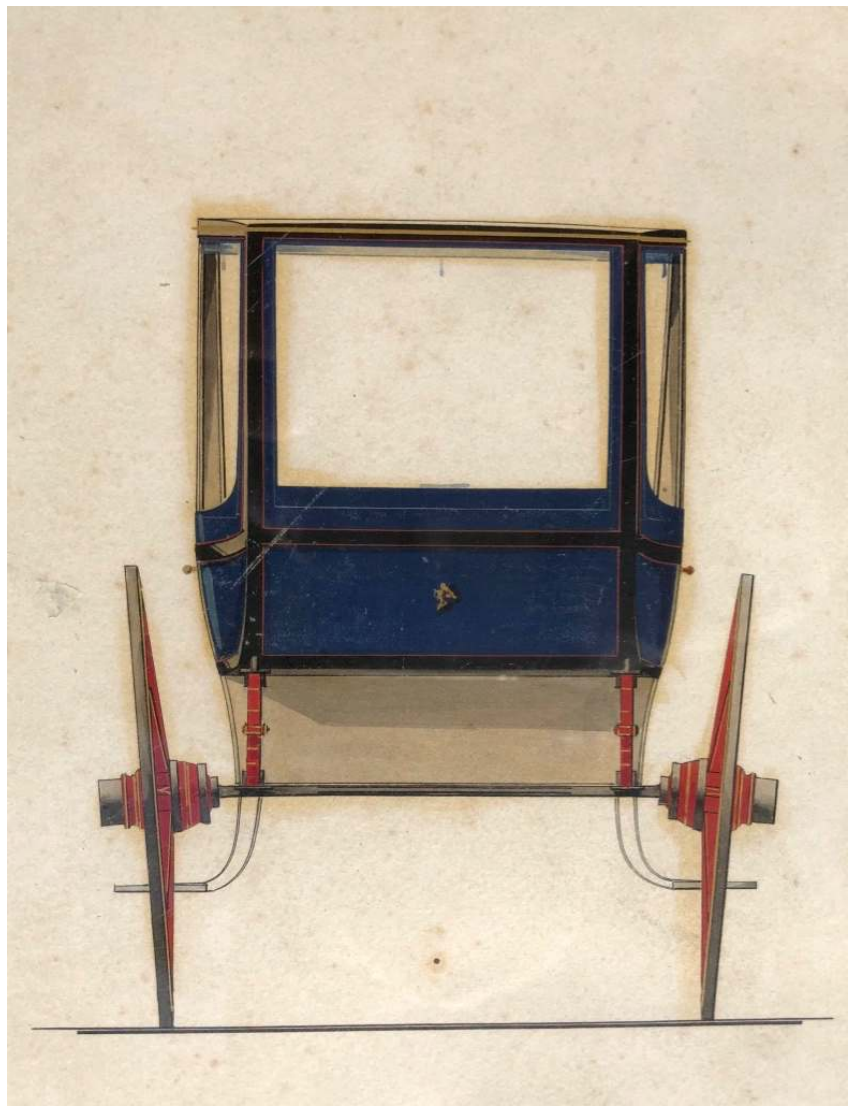
Der Stilwechsel zahlte sich auch wirtschaftlich für die Wagenbau-Industrie aus, Paris wurde von Bestellungen aus der ganzen Welt überrollt: "les années prospères pour notre industrie" waren 1852, 1856 und 1863.

Ein Schlüsselsatz für den Stilwechsel in der Zeit Napoléons III. ist das folgende, rückblickende Zitat aus dem „Guide du carrossier" (deutsche Ausgabe) des Jahres 1878:

„Es ist zu bemerken, dass seit dreissig Jahren der Stil der Wagen in Frankreich sich gänzlich verändert hat. ... Die ersten Wagenbauer, durch ihre häufigen Visiten in London, haben den ruhigen Stil Englands anerkannt ... „

Zwischen 1850 und 1870 entstanden also der Pariser Geschmack und die Form der Ästhetik, die sich „der gesammten Welt aufdringt" (GDC deutsch 1876, 387). Bei dieser Formulierung war zwar etwas Eigenlob dabei, denn London war damals im Wagenbau noch ebenso wichtig wie Paris, von New York gar nicht zu sprechen. Aber Frankreich hatte nicht nur stilistisch, sondern auch technisch aufgeholt. In Paris war die S. 306 besprochene innovative Zeichentechnik entwickelt worden, mit der es möglich wurde, die komplizierte Struktur vor allem des Wagenkastens dreidimensional aufzureissen; für diesen „Pariser Kastenplan" gab es dort und zunächst nur dort, entsprechende Wagenbauschulen von internationalem Renommee





Ligne stricte et sans fioriture : vue arrière du landau d’Ehrler, reproduit de côté en page 325. Au-dessus, le nom collé sur le dessin.

Strenge und schnörkellose Gestaltung: Rückansicht eines Ehrler-Landauers, der auf S. 325 von der Seite abgebildet ist. Darüber der auf der Zeichnung aufgeklebte Namenszug Ehrlers.

La contribution des étrangers travaillant à Paris

En plein boom depuis 1850, la carrosserie parisienne commença à rattraper l'Angleterre. Le livre « Paris illustré » d'Adolphe Laurent Joanne décrivit ce processus en 1855 :

« On s'étonne, quand on se reporte … en arrière, des merveilleux progrès qu'a faits la carrosserie de Paris. Alors elle n'existait pour ainsi dire pas. On ne parlait que des voitures de Bruxelles pour leur solidité, de celles d'Allemagne pour leur légèreté, et de celles d'Angleterre pour le luxe, l'élégance et le confort. … Tels ont été les premiers obstacles au perfectionnement de la carrosserie en France. Aujourd'hui, le fait n'est pas contesté, nous avons dépassé deux de nos rivales : l'Angleterre seule balance notre gloire. Elle a pour elle l'originalité de ses coupes, quoique généralement un peu lourdes, le fini des couleurs, de la ferrure, et la souplesse de ses cuirs : nous avons plus de pureté dans la forme, plus d'art dans les peintures, de perfection dans les dorures et d'éclat dans les garnitures intérieures de velours et de soie. Les fabricants qui, de nos jours, ont travaillé à effacer notre infériorité dans cet art, sont principalement MM. Thomas Baptiste, Alexis Robert, Getting, Dalring, Ehrler, le carrossier de l'empereur. »

Joachim Ehrler est cité d'un seul trait avec d'anciens carrossiers de renom ayant travaillé pour Napoléon I^er^ (Getting) ou Charles X (D'Aldringen). Paris avait déjà attiré les talents étrangers, parmi eux les artisans talentueux D'Aldringen (probablement du sud de la Belgique germanophone) et Getting, dont le père, August Günther Getting, avait déjà émigré à Paris. En novembre 1802, le « Politisches Journal » (p. 1126 suiv.) indiqua sur Auguste Getting, le fils, que le sellier d'origine berlinoise devait fabriquer deux voitures de gala somptueuses pour le premier consul. La première, un attelage à six, pour 50 000 francs et la seconde, cinq fois plus chère car devant servir de première voiture de gala. Sous Napoléon III, plusieurs Allemands contribuèrent aussi à l'essor de la carrosserie – ce dont on était encore conscient en Allemagne au XIX^e^ siècle (Max Jähns, « Ross und Reiter, eine kulturgeschichtliche Monografie », tome 2 de 1872, 185) : « la France est restée jusque tout récemment tributaire de la carrosserie allemande. Il y a 50 ans encore, il n'y avait pas de carrossier digne de ce nom à Paris et aujourd'hui, les trois ateliers les plus renommés sont Ehrler, Stiebel et Binder. Comme les noms l'indiquent, tous d'origine allemande. »

Le journal « Königlich-privilegierte Berlinische Zeitung » du 4 avril 1875 : « Le nouveau Paris est devenu la capitale de la carrosserie et du négoce des chevaux car les Allemands sont nombreux dans ces deux secteurs. Les plus gros marchands de chevaux sont les deux Marx, et la carrosserie retentit de noms allemands comme Mühlbacher, Binder, Ehrler, Riegel, Schlegel, Rothschild, Schubert, Keller, Aigner et Kellner – le seul à avoir orné son enseigne "Wagenfabrik" en lettres gothiques. La gloire mondiale de la carrosserie parisienne repose largement sur l'émigration allemande. »

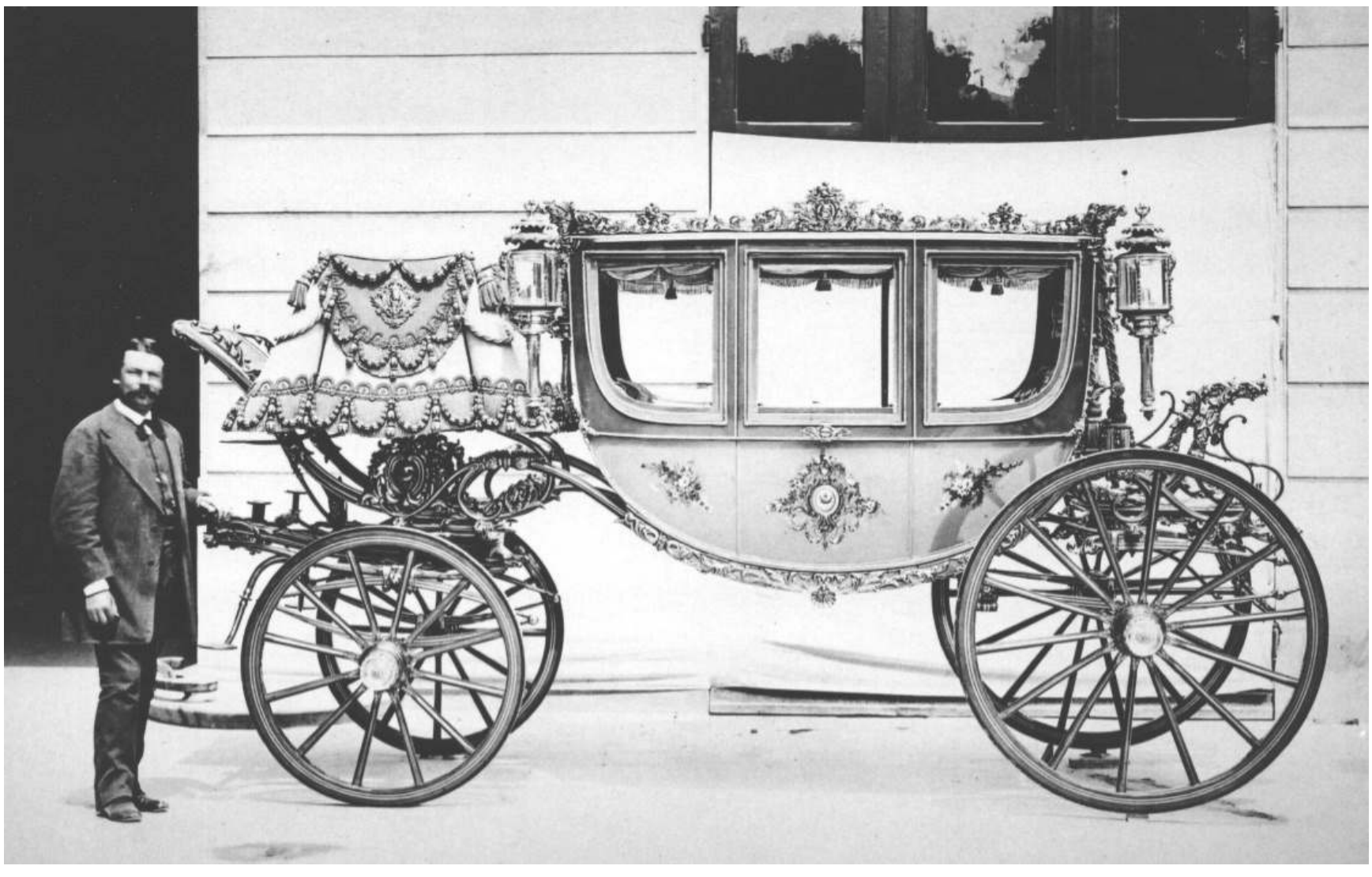
Beitrag von in Paris tätigen Ausländern

Paris boomte seit der Zeit um 1850 und begann im Wagenbau mit England gleichzuziehen. Dieser Prozess wurde im 1855 erschienenen Buch „Paris illustré" von Adolphe Laurent Joanne so beschrieben (französischer Wortlaut links):

„Wenn man zurückblickt, ist man erstaunt, welch grosse Fortschritte der Wagenbau in Paris erzielt hat. Er existierte eigentlich noch gar nicht. Man schätzte die Wagen aus Brüssel für ihren soliden Bau, die aus Deutschland für ihre leichte Konstruktion und die aus England für ihre luxuriöse Ausstattung, ihre Eleganz und ihren Komfort. ... Heute wird die Tatsache nicht mehr bestritten, dass wir die zwei Rivalen Belgien und Deutschland hinter uns gelassen haben. Nur England kann mit uns gleichziehen. Dieses Land steht für den Ursprung der Coupés – allerdings sind sie manchmal ein wenig schwer – , für die saubere Lackierung, die gute Qualität des Eisens und das schmiegsame Leder. Wir haben dafür die reine Form, mehr Kunstfertigkeit in der Bemalung, perfekte Vergoldungen und unübertroffene Ausstaffierungen in Velours und Seide. Die Fabrikanten, die zu unserem Fortschritt am meisten beigetragen haben, sind die Herren Baptiste Thomas, Alexis Robert, Getting, Dalring und Ehrler, der Wagenbauer des Kaisers."

Hier wird Joachim Ehrler in einem Zug mit älteren namhaften Carrossiers genannt, die noch für Monarchen wie Napoléon I. (Getting) oder Charles X. (D'Aldringen) gearbeitet hatten. Damals, wie zur Zeit von Napoléon III., hatte Paris ausländische Talente angezogen. Dazu hatten früher begabte Handwerker wie D'Aldringen (wohl aus dem südlichen, deutschsprachigen Belgien) oder Getting gehört. Dessen Vater August Günther Getting war schon nach Paris ausgewandert. Im „Politischen Journal" im November 1802 steht zu seinem Sohn Auguste Getting (S. 1126f.): „Für den ersten Consul werden hier vom Sattler Getting, einem gebornen Berliner, zwey prächtige Gala-Kutschen verfertigt, wovon die eine sechsspännige, 50 000 Franken kostet, die zweyte aber wird fünfmal so viel kosten, da sie zur ersten Gala-Kutsche bestimmt ist." – Zum Aufstieg der Pariser Wagenbaukunst trugen auch unter Napoléon III. einige Deutsche bei. Dessen war man sich in Deutschland im 19. Jahrhundert noch bewusst (Max Jähns, „Ross und Reiter, eine kulturgeschichtliche Monografie", Band 2 von 1872, 185): „Frankreich blieb bis zur neuesten Zeit abhängig vom deutschen Wagenbau. Noch vor 50 Jahren gab es keinen brauchbaren Wagner in Paris und die jetzt berühmtesten drei Firmen: Ehrler, Stiebel und Binder, sind, wie schon der Name zeigt, deutschen Ursprungs."

Die „Königlich-privilegierte Berlinische Zeitung" schrieb am 4. April 1875: „Das neue Paris ist deshalb der Hauptsitz des Wagenbaues und Pferdehandels. In beiden sind die Deutschen sehr zahlreich. Die bedeutendsten Pferdehändler sind die beiden Marx, und im Wagenbau glänzen die deutschen Namen Mühlbacher, Binder, Ehrler, Riegel, Schlegel, Rothschild, Schubert, Keller, Aigner und Kellner, letzterer der Einzige, welcher sein kosmopolitisches Firmenschild auch mit dem gothischen Ausdrucke „Wagenfabrik" geziert. Der Weltruhm des Pariser Wagenbaus beruht ebenso gut auf der deutschen Einwanderung".



Georges Kellner (1831-1916) comme exemple d'un étranger germanophone ayant fait une carrière de carrossier à Paris au temps de Napoléon III. Ce Viennois avait longtemps travaillé à Londres avant de s'installer à Paris. Cette berline de gala a été livrée en 1867 au vice-roi d'Égypte, Ismail Pascha. Elle fut richement décorée conformément au goût oriental et n'avait que des ressorts à pincettes, une mode éphémère, et pas de flèche.

Georges Kellner (1831-1916) als Beispiel für einen deutschsprachigen Ausländer, der zur Regierungszeit von Napoléon III. in Paris als Wagenbauer Karriere machte. Der geborene Wiener war lange in London tätig, bevor er sich in Paris niederliess. Die abgebildete Gala-Berline wurde im Jahre 1867 an den Vizekönig von Ägypten, Ismail Pascha, ausgeliefert. Sie wurde gemäss orientalischem Geschmack reich verziert und wies einer vorübergehenden Mode gemäss nur Druckfedern und keinen Langbaum auf.

Des sources anglaises sur le lien entre l'essor de la carrosserie française et l'empereur

Dans l'ouvrage de référence « Driving » du Duke of Beaufort en 1889, un article du célèbre carrossier anglais George N. Hooper sur la construction hippomobile souligne (p. 350) : « At the time when the Emperor Napoléon III was in the height of his prosperity, many of his best carriages were made in London: they were copied in Paris, where the adoption of London fashions did much to improve French carriages. » Il rappelle que si l'essor atteignit son apogée sous Napoléon III, plusieurs des meilleures voitures arrivaient d'Angleterre. Elles avaient été copiées à Paris, et les adaptations au style londonien contribuèrent au succès de la carrosserie française.

Au-delà des modèles anglais déjà décrits se trouvaient dans les remises du Louvre encore d'autres voitures. La revue américaine spécialisée « The Hub » évoqua en 1874 (tome 5) une voiture de gala destinée à l'empereur et restée à Londres après la chute de Napoléon III. Y était aussi relevé le fait que l'entreprise londonienne Peters & Sons avait perdu avec lui un client important : « Peters & Sons have in their warerooms one of the state carriages of the late Emperor Napoléon. In him they lost one their largest and most esteemed customers. » La preuve ultime démontrant la contribution personnelle de Napoléon III à l'essor puis la prospérité de la construction hippomobile parisienne au second tiers du XIX^{e} siècle a été livrée par la citation de G.N. Hooper en 1857 (dans le « Report on the carriage department of the Paris exhibition of 1855 ») :

« The present Emperor has given a great stimulus to the building of carriages in France. Having resided so long in England, he has imbibed a taste for carriages and horses. Of the former he has had a very large number built since he has been in France; they are nearly all in the English style. His dress carriages are decorated with extreme richness. Giving a very large price for the best English horses, his equipages are such as are not to be quelled in appearance in any other capital. This has set a fashion in Paris for good carriages, and has of late years rendered the trade of coach building in the French capital very flourishing. »

En français : « L'empereur a fortement stimulé la construction hippomobile française. Durant son long séjour en Angleterre, il a intériorisé le bon goût pour les chevaux et les voitures. Ces dernières années, il a fait construire de nombreuses voitures neuves ; presque toutes sont de style anglais. Ses voitures de gala sont de réalisation extrêmement riche et ses équipages dépassent en tout point ceux de toutes les autres villes car il dépense de très grosses sommes pour avoir les meilleurs chevaux anglais. Tout cela a fait la renommée de Paris pour ses voitures et a aiguillonné le commerce des voitures dans la capitale française. »

Englische Quellen zur Verbindung zwischen dem Aufstieg des französischen Wagenbaus und dem Kaiser

Im Standardwerk „Driving" des Duke of Beaufort von 1889 steht im Artikel des bekannten englischen Wagenbauers George N. Hooper zum Wagenbau klipp und klar (S. 350): „At the time when the Emperor Napoléon III. was in the height of his prosperity, many of his best carriages were made in London: they were copied in Paris, where the adoption of London fashions did much to improve French carriages." Also: In der Regierungszeit von Napoléon III. wurde der Höhepunkt des Aufschwungs erreicht, manche seiner besten Wagen kamen aus England. Sie wurden in Paris kopiert, und die Anpassung an den Londoner Stil trug zum Erfolg des französischen Wagenbaus bei.

In den Remisen des Louvre gab es neben den schon vorgestellten englischen Wagen durchaus noch weitere. So ist in der amerikanischen Wagenbau-Fachzeitschrift „The Hub", Band 15 von 1874, von einem nach dem Fall Napoléons III. in London stehen gebliebenen Gala-Wagen für den französischen Kaiser die Rede. Und es wird die Tatsache erwähnt, dass die Londoner Firma Peters & Sons mit ihm einen wichtigen Kunden verloren habe: „Peters & Sons have in their warerooms one of the state carriages of the late Emperor Napoléon. In him they lost one their largest and most esteemed customers." Also: In den Depoträumen von Peters & Sons stehen einige für Napoléon III. bestimmte Gala-Wagen; die Firma verliert in ihm einen der besten und meist geschätzten Kunden. Der letzte Beweis für die These, Kaiser Napoléon III. habe einen persönlichen Anteil an der Hebung der Pariser Wagenbaukunst im mittleren Drittel des 19. Jahrhunderts, liefert das folgende Zitat von G.N. Hooper des Jahres 1857 (im Report on the carriage department oft the Paris exhibition of 1855):

„The present Emperor has given a great stimulus to the building of carriages in France. Having resided so long in England, he has imbibed a taste for carriages and horses. Of the former he has had a very large number built since he has been in France; they are nearly all in the English style. His dress carriages are decorated with extreme richness. Giving a very large price for the best English horses, his equipages are such as are not to be quelled in appearance in any other capital. This has set a fashion in Paris for good carriages, and has of late years rendered the trade of coach building in the French capital very flourishing.

Auf Deutsch: „Der jetzige Kaiser gab dem französischen Wagenbau einen grossen Schub. Während seines langen Aufenthalts in England hatte er den guten Geschmack für Pferde und Wagen verinnerlicht. In den letzten Jahren liess er viele neue Wagen bauen; sie sind fast alle im englischen Stil gehalten. Seine Gala-Wagen sind extrem reich ausgestaltet und seine Equipagen werden von keiner anderen Stadt übertroffen, weil er sehr hohe Preise für die besten englischen Pferde bezahlt. Dies alles machte Paris für seine Wagen berühmt und kurbelte den Wagenhandel in der französischen Hauptstadt an."

Paris et Londres, des rivales de longue date

Jusqu'en 1850, la carrosserie anglaise était incontestablement supérieure à la française. C'est ce qu'affirme notamment « Le Travail Universel » (tome 1,1856, 219) :

« Ainsi, la carrosserie anglaise, qui depuis si longtemps a, par sa bonne et sérieuse construction, une supériorité marquée sur la nôtre .... »

Dans son ouvrage « Der französische Krönungswagen » de 1966, Rudolf H. Wackernagel a étudié le passage de flambeau de l'Angleterre à la France et en a conclu que la France était au moins égale à l'Angleterre vers 1850 (1966, 316 suiv.). Il a ici probablement légèrement exagéré ou, du moins, antidaté la chose.

De fait, en 1862, la compétition battait encore son plein. Dans les « Rapports de délégués de la carrosserie de 1863 » sur l'exposition universelle de 1862, la situation est analysée de façon nuancée (p. 17) : « La carrosserie anglaise et la carrosserie française rivalisent d'action et de goût, ce sont deux athlètes qui luttent sans pouvoir se renverser, faisant pencher la victoire tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Le degré de supériorité que nous reconnaissons à la carrosserie anglaise, c'est qu'elle produit plus d'innovations que la nôtre pour la carrosserie bourgeoise ... »

Et dans le catalogue « L'Exposition universelle de 1867 illustrée » (tome 2, 228) : « ... on ne fabrique très bien qu'à Londres et à Paris. Une activité rivale s'est établie entre ces deux villes ... les qualités que doivent réunir les voitures de luxe, ou de service privé, sont la solidité, la légèreté et l'élégance de forme. »

Dans le rapport « Officiellen Ausstellungs-Bericht », au chapitre « Moyens de transport à l'Exposition universelle de Paris en 1867 », le célèbre carrossier viennois Brandmayer affirme que Paris a atteint « au cours des dernières années » le niveau de qualité de l'Angleterre.

« Bien que l'industrie hippomobile anglaise ait été brillamment représentée à l'exposition de cette année, elle n'a fait aucune ombre à son homologue française. Bien plus, les Français ont rattrapé les Anglais. En règle générale, la forme française a toujours plus de goût et est plus élégante que l'anglaise. »

Brandmayer évoque aussi l'essor de la carrosserie en France dans sa globalité, l'industrie des fournisseurs en forte hausse, l'exportation croissante et la santé resplendissante de toute l'industrie hippomobile. Conclusion : la France rattrapa l'Angleterre vers 1860 et devint le n°1 européen vers 1865/70.

Langer Wettlauf zwischen Paris und London

Bis um 1850 hatte der englische Wagenbau gegenüber dem französischen unangefochten als der bessere gegolten. Das zeigt unter anderem eine Quelle von 1856 (Zitat und Wortlaut links):

„Der englische Wagenbau ist uns mit seiner guten und strengen Bauweise überlegen ..."

Rudolf H. Wackernagel hat in seinem wegweisenden Werk „Der französische Krönungswagen" von 1966 den Wechsel der Führungsrolle von England nach Frankreich untersucht und kam zum Schluss, Frankreich sei um 1850 England mindestens ebenbürtig geworden (1966, 316ff.). Damit hat er wohl ein klein wenig zu hoch gegriffen beziehungsweise leicht zu früh datiert.

Denn 1862 war der Wettlauf noch voll im Gang. In einem französischen Rapport zur Weltausstellung von 1862 wird die Situation von französischen Kennern der Materie recht differenziert beurteilt (Zusammenfassung/Zitat und Wortlaut links): Der englische und französische Wagenbau rivalisieren wie zwei Athleten miteinander. Wir anerkennen indessen einen gewissen Überlegenheitsgrad des englischen Wagenbaus im Bereich Innovationen von bürgerlichen Fahrzeugen.

Ähnlich klang es im illustrierten Ausstellungskatalog zur Weltausstellung in Paris von 1867. Demnach produzierten innerhalb Europas nur die folgenden Städte Wagen auf höchstem Niveau (französischer Wortlaut links):

„London und Paris produzieren gute Wagen. Innerhalb dieser beiden Städte hat sich eine Rivalität entwickelt. ... Luxuswagen müssen in sich solide Bauweise, Leichtigkeit und Eleganz vereinigen."

Im „Officiellen Ausstellungs-Bericht" zum Bereich „Verkehrsmittel auf der Welt-Ausstellung zu Paris im Jahre 1867" steht aber bereits in der Analyse des bekannten Wiener Fabrikanten Brandmayer, Paris habe im Wagenbau „in den letzten Jahren" das Qualitätsniveau Englands erreicht:

„Obwohl auch die englische Wagen-Industrie auf der diesjährigen Ausstellung glänzend repräsentiert war, vermochte sie dennoch nicht die französische in irgend einer Richtung zu verdunkeln. Die Franzosen haben vielmehr die Engländer im Grossen und Ganzen in der Wagenfabrikation erreicht. In der Regel ist die französische Form immer geschmackvoller und eleganter, als die englische."

Dann spricht Brandmayer noch von der stark gewachsenen Zulieferungs-Industrie, dem wachsenden Export und generell dem Aufschwung der Wagen-Industrie Frankreichs. Bilanz: Um 1860 konnte Frankreich mit England gleichziehen und wurde um 1865/70 in Europa die Nummer 1.

Dans le rapport « Bericht über die Welt-Ausstellung zu Paris » (1867, 49 suiv.), le carrossier viennois J.B. Engl était du même avis :

« Londres a été de tout temps considérée comme la capitale incontestée de la carrosserie ; Paris, qui s'est installée en égale, occupe désormais la première place. Mais la France n'a pas seulement brillé à l'exposition de par un grand nombre d'objets … mais aussi de par l'excellence et la solidité particulière du travail accompli et de par son goût raffiné. Le progrès qu'elle a fait en carrosserie est d'autant plus remarquable qu'il y a peu de temps encore, les Français étaient contraints de reconnaître en les Anglais leurs maîtres dans ce secteur ; alors qu'aujourd'hui, ils leur sont au moins entièrement égaux, quelle que soit la sévérité avec laquelle on juge l'exposition française. Et bien que l'industrie hippomobile anglaise se soit présentée de façon éblouissante à l'exposition de cette année, elle n'a, en aucune manière, pu faire de l'ombre à l'industrie française.
Bien plus, les Français ont rattrapé les Anglais dans le secteur de la carrosserie. En règle générale, la forme française est toujours plus raffinée et plus élégante que l'anglaise. À côté de la beauté de forme, les Français n'ont pas non plus délaissé le travail qui s'avère solide. L'essor que la construction hippomobile a connu en France au cours de ces dernières années est parfaitement visible dans le fait que les suspensions, les ressorts, les vernis, les cuirs et autres pièces de ce genre, jadis importés d'Angleterre, sont désormais fabriqués en France avec la même excellence. L'exportation massive de voitures au cours de ces dernières années est aussi la preuve indéniable du progrès décisif de la France et n'est pas étrangère au fait que la consolidation et l'envol de la carrosserie prennent des dimensions toujours plus grandes. … Pour ce qui est de la France, cette industrie a connu un essor considérable au cours de la dernière décennie si l'on en croit les dires des carrossiers Louis Binder (jurés de la classe), J. Belvallette et C. Lavollée. De 1847 à 1856, la France exportait des voitures pour une valeur moyenne d'1 million de francs. Aujourd'hui, le chiffre monte à plus de 4 millions. »

Niklas Trutz, un carrossier allemand travaillant à Paris en 1867, écrivit en 1921 dans ses mémoires à propos des voitures présentées à l'exposition universelle (p. 68) : « À l'époque, aucun pays ne pouvait se mesurer à la France. C'est pourquoi tous les carrossiers notoires allemands envoyèrent leurs fils à Paris pour qu'ils y fassent leurs études. Même l'Angleterre s'inscrivait derrière la France en matière d'élégance de la voiture, de légèreté, de forme agréable et de goût. Seul au niveau mécanique … les Anglais étaient supérieurs aux Français. Londres et Paris étaient donc les deux rivaux dans la construction de voitures de luxe. »

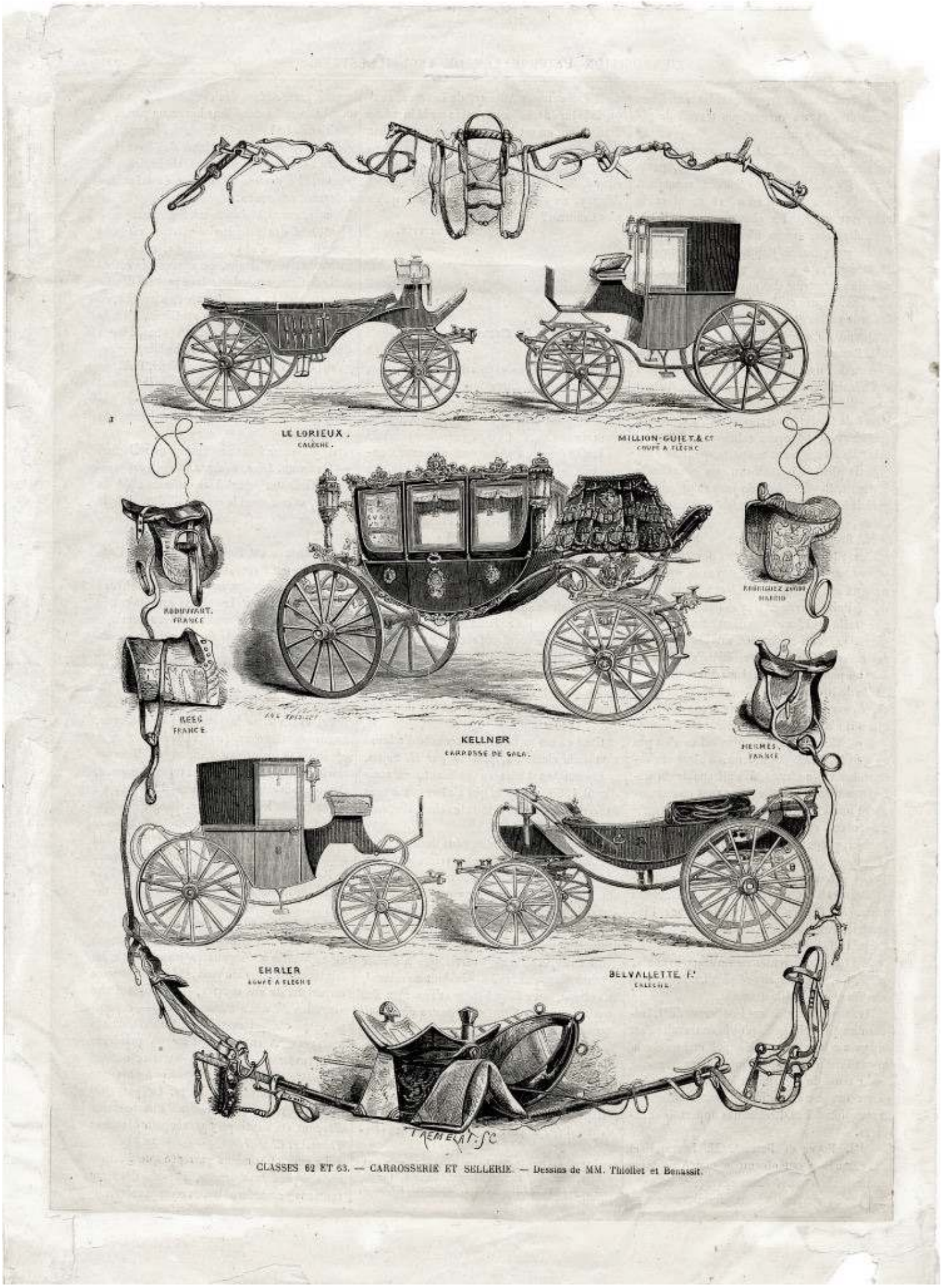
Jean-Louis Libourel a écrit à propos de l'industrie hippomobile florissante au Second Empire (La lettre de l'AFA, n°121, juin 2019) : « La deuxième moitié du siècle, surtout à partir de 1860, connaît une véritable explosion de l'activité en matière de carrosserie. En 1865-1866, la France exporte douze fois plus de voitures qu'elle n'en importe. »

Der Wiener Wagenfabrikant J.B. Engl sah es ähnlich (Bericht über die Welt-Ausstellung zu Paris im Jahre 1867, 49ff.):

„London muss von jeher als der vornehmste Sitz des Wagenbaues betrachtet werden; und so nahm es nächst Paris, das ihm ebenbürtig zur Seite steht, den ersten Platz ein. Frankreich aber glänzte auf der Ausstellung nicht nur durch die grösste Zahl der in dieser Classe vorhandenen Objecte, sondern auch durch die ganz besondere Vorzüglichkeit und Solidität der Arbeit und durch feinen Geschmack. Der Fortschritt, den es in der Wagenfabrikation gemacht hat, ist um so bemerkenswerther, da es noch nicht gar lange her ist, dass die Franzosen gezwungen waren, die Engländer als ihre Lehrmeisterin diesem Fabrikationszweig anzuerkennen, während sie ihnen heute, wenn man die französische Exposition auch noch so strenge beurtheilen will, mindestens vollkommen gewachsen sind. Obwohl auch die englische Wagen-Industrie auf der diesjährigen Ausstellung glänzend repräsentirt war, vermochte sie dennoch nicht die französische in irgend einer Richtung zu verdunkeln. Die Franzosen haben vielmehr die Engländer im Grossen und Ganzen in der Wagenfabrikation erreicht. In der Regel ist die französische Form immer geschmackvoller und eleganter, als die englische. Neben dieser Schönheit der Form haben jedoch die Franzosen die solide Arbeit nicht vernachlässigt. Der Aufschwung, den die Wagenfabrikation dort in den letzten Jahren genommen hat, ist am besten daraus ersichtlich, dass Achsen, Wagenfedern, Firnisse, Leder und ähnliche Bestandtheile, welche früher aus England eingeführt wurden, nunmehr in gleicher Vorzüglichkeit in Frankreich selbst erzeugt werden. Der grosse Wagen-Export der letzten Jahre ist ein eben so klarer Beweis für den entschiedenen Fortschritt Frankreichs und trägt nicht wenig dazu bei, dass die Consolidirung und der Aufschwung der Wagenfabrikation immer grössere Dimensionen annimmt. ... Was Frankreich betrifft, so hat nach den Angaben der dortigen Wagenfabrikanten Louis Binder (Jurors der Classe) und J. Belvalette und des C. Lavollée diese Industrie in den letzten 10 Jahren einen sehr namhaften Aufschwung genommen. Frankreich exportirte im Durchschnitte in den J. 1847–1856 Wagen im beiläufigen Werthe von 1 Million Francs, während diese Ziffer heute mehr als 4 Millionen Franken beträgt.“

Der 1867 in Paris tätige deutsche Wagenbauer Niklas Trutz schrieb in seiner Biographie von 1921 bezüglich der an der Weltausstellung gezeigten Wagen (S. 68): „Kein Land konnte sich damals im Wagenbau mit Frankreich messen. Deshalb schickten auch fast alle bedeutenden Wagenbauer Deutschlands ihre Söhne nach Paris, um sie dort Studien machen zu lassen. Selbst England stand Frankreich nach in bezug auf Eleganz, Leichtigkeit, gefällige Form und geschmackvolle Ausführung der Wagen. Nur im Mechanismus ... waren die Engländer den Franzosen überlegen. London und Paris waren darum die zwei Hauptrivalen im Luxuswagenbau.“

Jean-Louis Libourel schrieb zur prosperierenden Wagenbauindustrie des Second Empire (La lettre de l'AFA 121, juin 2019): „In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, besonders nach 1860, kam es zu einem enormen Aufschwung im Wagenbau. In den Jahren 1865/66 exportierte Frankreich 12mal mehr Wagen als es importierte.“



Voitures à l’exposition universelle de 1867 à Paris en exemples des modèles de pointe construits par les carrossiers français.

Wagen an der Weltausstellung von 1867 in Paris als Beispiele für Spitzenprodukte französischer Wagenbauer.

Le goût français, la recette gagnante face à l'Angleterre

Les sources le certifient : la forme française avait « plus de goût » et était la recette gagnante face à l'Angleterre. Elle s'inscrivait dans l'air du temps, ce dont les contemporains étaient conscients. Faverot de Kerbrech (1903, 97) le corrobore : « ... la carrosserie française ... y a joint le goût français. » Ajouter le raffinement français à la simplicité anglaise a donc permis à la France de s'imposer dans la construction hippomobile. Le duc de Conegliano (1897, 165) en vint à une conclusion similaire : « La carrosserie et la sellerie anglaise avaient perdu leur prestige indiscutable jusque-là, et c'était justice, car si le commerce londonien fait solide, les fabricants français font tout aussi résistant, et avec une élégance que n'ont jamais pu égaler les carrossiers et selliers de Londres. »

D'après des sources allemandes, la France dépassa l'Angleterre en 1867. Le carrossier d'Aix-la-Chapelle, Friedrich Wilhelm Mengelbier, dans les « Berichte über die Allgemeine Ausstellung zu Paris im Jahre 1867 » (p. 419) : « J'en arrive à la conclusion que la carrosserie française a dépassé l'anglaise, tant au niveau du goût et de la construction, qu'au niveau des prix ».

En 1867, Napoléon III et le Second Empire étaient à leur apogée. Tous les souverains d'Europe vinrent à l'exposition universelle, des empereurs de Russie et d'Autriche aux rois de Prusse, de Hollande, de Belgique, etc. La France était « le pays non seulement le plus glorieux mais le plus prospère » et Paris « la plus belle des capitales du monde » (Conegliano 1897, 296 suiv.). La prédominance de la capitale amena à ses carrossiers de nombreuses commandes de l'étranger et Conegliano fit le lien entre cette manne et l'empereur (1897, 165) : « Les Écuries Impériales avaient une réputation universelle et bien méritée de suprême élégance, et le commerce parisien profitait largement de l'admiration des étrangers pour les équipages de l'Empereur Napoléon III. De tous les pays du monde, des commandes étaient faites aux carrossiers et selliers de Paris, et surtout aux fournisseurs de la Cour Impériale : les maisons Ehrler, Roduwart, Brune, etc. »

La demande en voitures neuves était si forte depuis les années 1850 que des ateliers parisiens tels Binder s'agrandirent et des carrossiers affluèrent d'autres villes pour s'installer à Paris. Dont l'entreprise d'Eugène Million et Michel Guiet, venue de Lyon en 1854 ; elle acquit des terrains en périphérie, fit construire en 1862/63 une grande fabrique sur l'avenue Kléber (jadis Roi de Rome) et resta un fabricant de voitures sportives réputé jusqu'au début du XX^{e}. La Carrosserie Kellner connut un destin tout aussi flatteur. Son fondateur viennois, Georg Kellner, avait longtemps travaillé à Londres et était devenu citoyen anglais avant de venir à Paris en 1855 où il créa son entreprise en 1860. Dès 1862 et 1866, il put l'agrandir grâce à la prospérité ambiante, avant d'aménager en 1873 dans son immense fabrique sur l'avenue Malakoff.

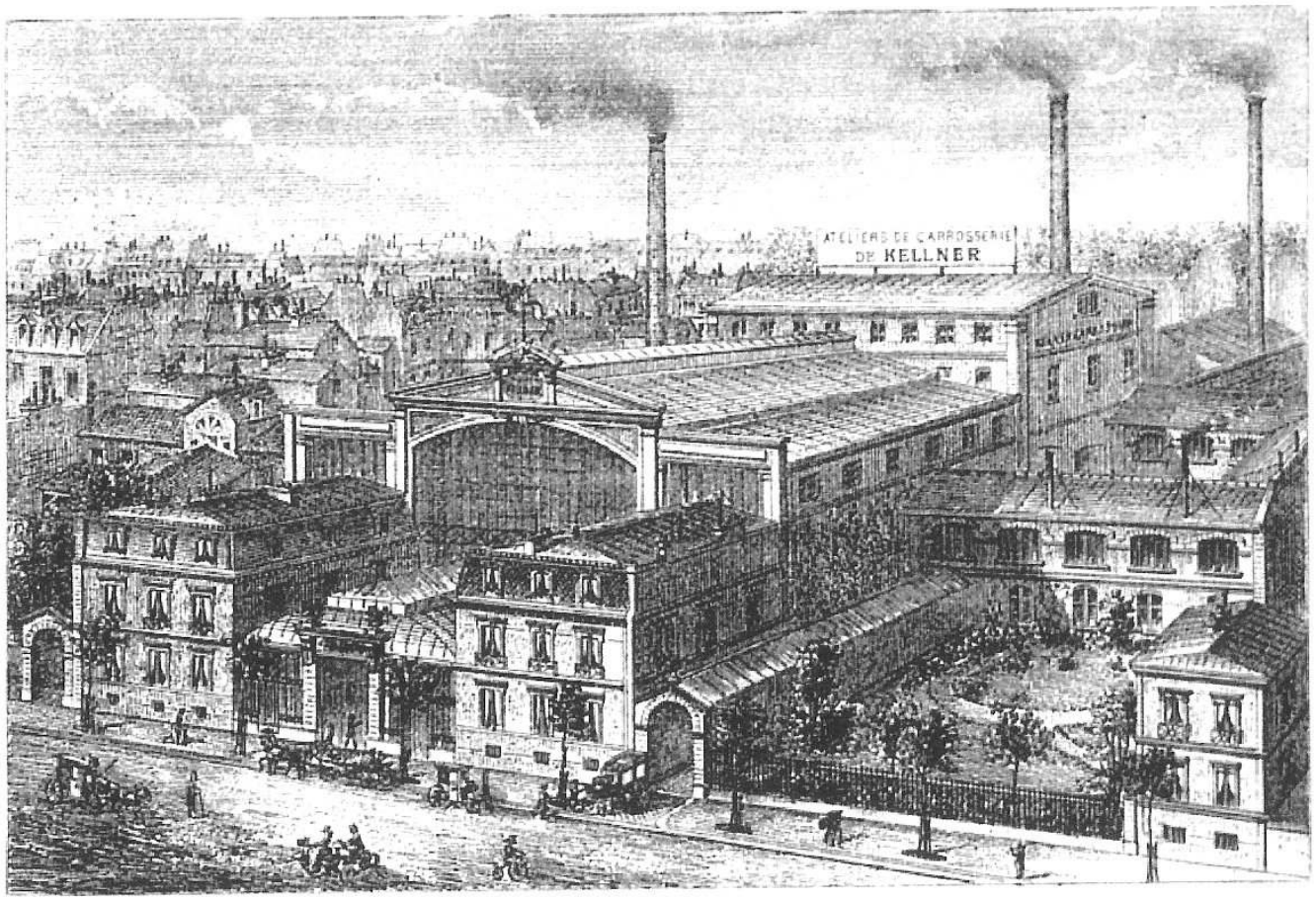
„Le goût français" als Erfolgsrezept für den Sieg im Wettlauf mit England

Die in der vorangehenden Quelle genannte „geschmackvollere" französische Form gegenüber der Englands war das Erfolgsrezept der Franzosen. Sie trafen damit den Geschmack der Zeit. Dessen waren sich Zeitgenossen wohl bewusst. Das belegt ein Satz von Faverot de Kerbrech (1903, 97). „... la carrosserie française ... y a joint le goût français". Das heisst, die französische Vorherrschaft im Wagenbau entstand dank einer Kombination von englischer Schlichtheit mit französischem Geschmack. Ähnlich klang es beim Duc de Conegliano (französischer Wortlaut links): Die Wagenbauer und Sattler Englands büssten ein gewisses Prestige ein, weil die französischen Fabrikanten tüchtig gegenhielten und mit ihrer Eleganz die Engländer übertrumpften.

Nach deutscher Einschätzung hatte 1867 Frankreich England überholt. Der bekannte Aachener Wagenfabrikant Friedrich Wilhelm Mengelbier schrieb dazu im „Berichte über die Allgemeine Ausstellung zu Paris im Jahre 1867" Seite 419): „Demnach bin ich zur Ansicht gelangt, dass der französische Wagenbau den englischen überholt hat, sowohl was Geschmack und Konstruktion anbelangt, wie nicht minder hinsichtlich der Preise."

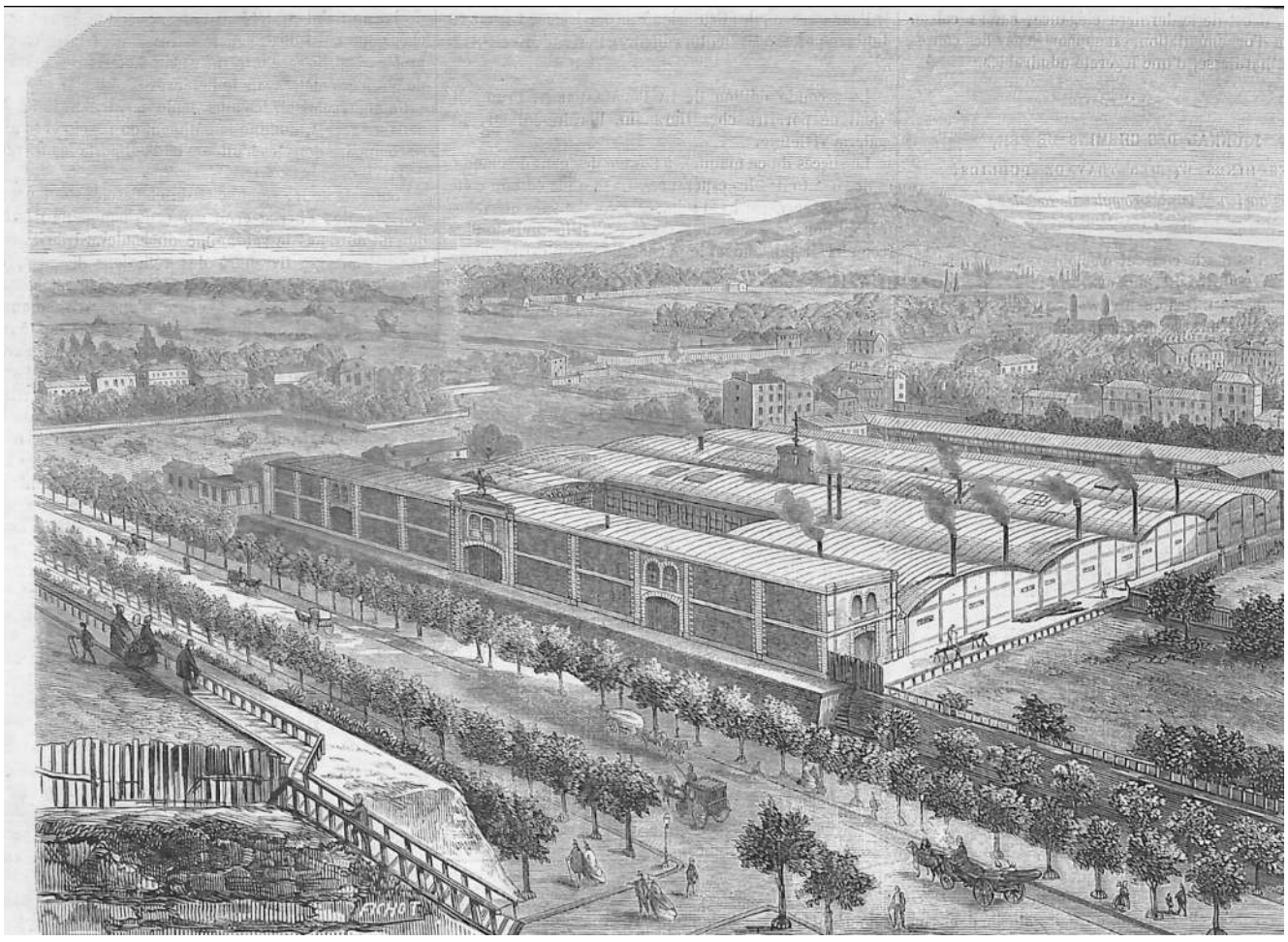
Im Jahre 1867 waren Napoléon III. und das Zweite Kaiserreich auf ihrem Höhepunkt angelangt. Alle wichtigen Herrscher Europas kamen zusammen zur Weltausstellung, die Kaiser von Russland und Österreich, die Könige von Preussen, Holland, Belgien usw. Frankreich war „le pays non seulement le plus glorieux mais le plus prospère„ geworden und Paris zur schönsten Kapitale der Welt. Die führende Stellung von Paris innerhalb Europas trug der dortigen Wagenbauindustrie viele Aufträge aus dem Ausland ein. Auch der Duc de Conegliano brachte dies in Zusammenhang mit dem Kaiser selbst (Wortlaut links): Der kaiserliche Marstall erlangte weltweit hohe Reputation, und der Pariser Handel profitierte vom hohen Rang der kaiserlichen Equipagen. Aus aller Herren Länder trafen in Paris bei den Wagenbauern und Sattlern Aufträge ein, vor allem bei den Hoflieferanten Ehrler, Roduwart, Brune usw.

Die Nachfrage nach neuen Wagen zog seit den 1850er Jahren so stark an, dass in Paris alt eingesessene Firmen wie die der Binder expandieren konnten oder Carrosserien aus anderen Städten nach Paris umzogen. Letzteres war bei der Firma von Eugène Million und Michel Guiet aus Lyon der Fall. Sie kamen 1854 nach Paris, erwarben wiederholt Bauland an der Peripherie und bauten schliesslich 1862/63 an der heutigen Avenue Kléber (damals Roi de Rome) eine neue grosse Fabrik. Sie blieben bis ins frühe 20. Jahrhundert hoch geschätzte Erbauer von Sportwagen. Eine ähnlich lange und glamouröse Entwicklung machte die Carrosserie Kellner durch. Ihr schon genannter Gründer, Georg Kellner aus Wien, hatte lange in London gearbeitet und wurde englischer Staatsbürger, bevor er 1855 nach Paris kam, 1860 dort seine eigenen Firma gründete und wegen der prosperierenden Entwicklung unter dem neuen Kaiser diese schon 1862 und 1866 erweitern konnte, bis er 1873 an der Avenue Malakoff seine riesige Fabrik beziehen konnte.



La fabrique de voitures hippomobiles Kellner fondée en 1860 put emménager en 1873 dans ce nouveau complexe au 109 de l'avenue Malakoff.

Die 1860 in Paris gegründete Wagenfabrik Kellner konnte 1873 diesen neuen Baukomplex an der Avenue Malakoff 109 beziehen.



« Fabrique de Carrosserie de MM. Milion, Guiet et Comp., sur le contre-haut du Boulevard du Roi de Rome ». La fabrique achevée en 1863 des selliers et carrossiers Million et Guiet de Lyon.

„Fabrique de Carrosserie de MM. Million, Guiet et Comp., sur le contre-haut du Boulevard du Roi de Rome". Die 1863 fertig gestellte Fabrik der aus Lyon zugezogenen Sattler und Wagenbauer Million und Guiet.

La nouvelle supériorité de la carrosserie française – hier et aujourd'hui

Le baron Faverot de Kerbrech fit un résumé implacable du développement de la carrosserie française, sous le titre « Supériorité de la carrosserie française moderne » (1903, 97) :

« Sous le second Empire, la carrosserie française a su retrouver les lignes élégantes et gracieuses ... Gardant des Anglais la simplicité, elle y a joint le goût français qui est sans rival dans le monde des arts industriels. »

Durant la seconde moitié du siècle, la construction hippomobile se développa si bien à Paris en bord de Seine, que les Français la revendiquèrent bientôt comme « cet art parisien », supérieur à la concurrence européenne. Si, lors de la première moitié du XIX^{e}, la carrosserie parisienne avait souvent profité de l'impulsion donnée par des émigrants germanophones, la situation s'était désormais inversée : tout carrossier ambitieux d'un pays germanophone était maintenant tenu de venir se perfectionner à Paris. Les innovations des concepteurs et dessinateurs de voitures français devinrent un facteur de réussite durable. Albert Dupont et le novateur Charles Jeantaud, conçurent des formations spécialisées et fondèrent même des écoles en la matière comme il n'en existait nulle part ailleurs. Depuis 1860, et même longtemps après le début de l'ère automobile, il était de bon ton pour les carrossiers de suivre, après un apprentissage chez eux, une telle formation à Paris. Les élèves y apprenaient à concevoir l'entière structure des voitures, à en réaliser des tracés propres et à les faire construire par des artisans spécialisés.

Dans le contexte de l'avènement de Paris comme capitale de la mode, l'affection de Napoléon III pour les modèles de voiture simples et fonctionnels conféra à l'industrie hippomobile parisienne une longue prospérité, même après 1870 (après une courte baisse, voir p. 452) ; elle dura jusqu'au passage à l'ère de l'automobile. Il est notoire qu'en Europe, la France sut se convertir plus rapidement à ce nouveau moyen de transport que les autres nations du continent. Les fabricants de voitures comme Peugeot y contribuèrent aussi. Pour ce qui est des structures des automobiles, les grandes « maisons de la carrosserie » traditionnelles – Kellner, Binder, etc. – se profilèrent. Cette évolution favorisa jusqu'à aujourd'hui l'industrie automobile française encore florissante.

Bref : la réorientation de l'industrie hippomobile française entre 1850 et 1870 est un maillon majeur de cette évolution en chaîne, elle est pour ainsi dire une phase décisive dans un processus à long-terme.

Auswirkungen der Vorrangstellung des französischen Wagenbaus bis heute

Baron Faverot de Kerbrechs Zusammenfassung der Entwicklung des französischen Wagenbaus ist eindeutig. Er schrieb unter dem Titel „Supériorité de la carrosserie française moderne" (1903, 97):

„Zur Zeit des Zweiten Kaiserreichs fand der französische Wagenbau zu seiner eleganten und gefälligen Linienführung."

Der Wagenbau entwickelte sich in der Modemetropole an der Seine nach der Jahrhundertmitte so gut weiter, dass die Franzosen diesen bald als „Pariser Kunst" („cet art parisien") beanspruchten, ja, bald von der Überlegenheit ihrer Wagenindustrie über die europäische Konkurrenz sprechen konnten. Waren es in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht selten Emigranten aus dem deutschsprachigen Raum gewesen, die den Pariser Wagenbau mit vorwärts gebracht hatten, war es jetzt umgekehrt; in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde es für einen ambitiösen Wagenbauer aus deutschen Landen fast obligatorisch, sich in Paris weiterzubilden. Die beschriebenen Innovationen der französischen Wagenentwerfer und Designer wurde zum nachhaltigen Erfolgsfaktor. Daraus entstanden unter Albert Dupont und auch durch den innovativen
Charles Jeantaud eigentliche Fachlehrgänge und sogar Schulen, wie sie es in anderen Ländern in dieser Art noch nicht gab. Seit der Zeit um 1860 und noch lange in der Frühzeit des Automobilzeitalters gehörte es zum guten Ton von angehenden Carrossiers, nach der Lehrzeit in der Heimat einen solchen Lehrgang in Paris zu absolvieren. Dort lernten die Schüler durchgestaltete Wagen zu entwerfen, sauber aufzureissen und dann durch spezialisierte Handwerker bauen zu lassen.

Der von Napoléon III. mit favorisierte neue Trend hin zu schlicht und funktional gestalteten Wagenmodellen bescherte der Pariser Wagenindustrie vor dem Hintergrund des Aufstiegs von Paris zur führenden Modestadt auch nach 1870 einen lang andauernden Höhenflug (nach einer kurzen Baisse, dazu S. 452). Dieser dauerte bis zum Übergang ins Automobilzeitalter. Bekanntlich stellte Frankreich innerhalb Europas in den Städten schneller als andere kontinentaleuropäische Länder auf dieses neue Verkehrsmittel um. Kutschenproduzenten wie Peugeot waren daran durchaus auch beteiligt. Bei den Automobilaufbauten profilierten sich vor allem die alteingesessen „maisons de la carrosserie" wie Kellner, Binder, usw. Diese Entwicklung wiederum trug letztlich zur heutigen florierenden Autoindustrie Frankreichs bei.

Bref: In dieser kettenartigen Entwicklung war die zwischen 1850 und 1870 erfolgte Umorientierung der französischen Wagenindustrie ein wichtiges Glied, ja eine prägende Phase in einem längeren Prozess.

De grands carrossiers français sauvent l'héritage de l'époque des hippomobiles

Au début du XX^{e} siècle, alors que s'amorçait la nouvelle ère de l'automobile, les grands mérites des carrossiers français étaient encore très présents. Ils furent salués par moult objets à l'exposition universelle de 1900 qui annonçait déjà la réorientation vers la construction automobile. Les grands de la carrosserie et de la sellerie, tels Kellner, Roduwart, etc. étaient encore présents, comme l'indique l'ouvrage « Exposition universelle 1900 – Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport (Paris 1901) ». Des textes et des images y montrent avec force de détails experts une multitude d'objets de la construction hippomobile française. Beaucoup de ces objets et dessins furent transférés en 1927 au « Musée national de la voiture et du tourisme » de Compiègne.

Les grands carrossiers français, et surtout la famille Kellner, étaient bien conscients des hauts faits de leurs pères et grands-pères qui, en perfectionnant la construction hippomobile, avaient posé les fondements précieux de l'industrie automobile française et de son succès. C'est pourquoi ils sauvèrent les plus beaux témoignages du passé et c'est qu'est né le « Fonds Kellner » à Compiègne, où l'on trouve les héritages de Thomas Baptiste, Rothschild, Mühlbacher et autres grands parmi les carrossiers parisiens. (Plusieurs des images de cet ouvrage en sont extraites.)

Revenons-en à l'exposition universelle de 1900. Les dessins reproduits de la page 322 y furent présentés encadrés sur des stands spécialisés. Le catalogue en parle en page 21 :

« Dans le suivant, nous rencontrons une belle collection de dessins en couleur, exécutés par un Anglais du nom de Gillfoy, excellent dessinateur en voitures, qui fut le précurseur des Getting, Clochez, Gourdin, Lagard et Dupont. Ces dessins représentent presque tous les types de voiture construits pour la cour de Napoléon III et proviennent de la collection Ehrler. Ils sont à présent la propriété de M. Jeantaud. »

Gilfoy était à l'époque un dessinateur et concepteur de voitures très connu en Angleterre et avait souvent travaillé pour l'entreprise londonienne Hooper & C.

Il est aussi question d'une « collection Ehrler », dont on ne sait plus rien aujourd'hui. Elle passa probablement aux mains de Jeantaud quand celui-ci reprit l'entreprise (p. 456 suiv.). On peut toutefois d'ores et déjà retenir qu'Ehrler possédait une collection de documents majeurs sur la construction hippomobile. (Le père et le fils Ehrler sont traités en détails aux pages suivantes.)

Grosse französische Carrossiers retten ihr Erbe aus der Kutschenzeit

Die grossen Leistungen der französischen Wagenbauer waren um 1900, in der Umbruchszeit in die neue Phase des Automobils, noch sehr präsent. Dementsprechend wurden sie an der Weltausstellung des Jahres 1900 in Paris, als sich bereits die Verlagerung Richtung Automobilbau abzeichnete, mit vielen Objekten gewürdigt. Dabei wirkten noch Grössen des Kutschenbaus und Geschirrsattlereien wie Kellner, Roduwart usw. mit. Das kann man dem Werk „Exposition universelle 1900 – Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport (Paris 1901)“ entnehmen. Darin werden viele Objekte aus dem französischen Wagenbau ausführlich und mit viel Insiderwissen in Wort und Bild vorgestellt. Viele der dort besprochenen Objekte und Bilder kamen 1927 ins nationale Kutschenmuseum von Compiègne.

Grosse französische Wagenbauer, allen voran die Familie Kellner, wussten sehr wohl um die Leistungen ihrer Väter und Grossväter, die mit dem perfektionierten Kutschenbau die Grundlage der erfolgreichen Automobilindustrie Frankreichs gelegt hatten. Deshalb retteten sie die besten Zeugnisse aus alten Zeiten. So kam es zum „Fonds Kellner“ im Museum von Compiègne. Darin integriert sind Nachlässe von Thomas Baptiste, den Familien Rothschild, Mühlbacher und anderen Dyanstien des Pariser Wagenbaus. (Einige der in diesem Band reproduzierten Bilder stammen aus diesem Fonds.)

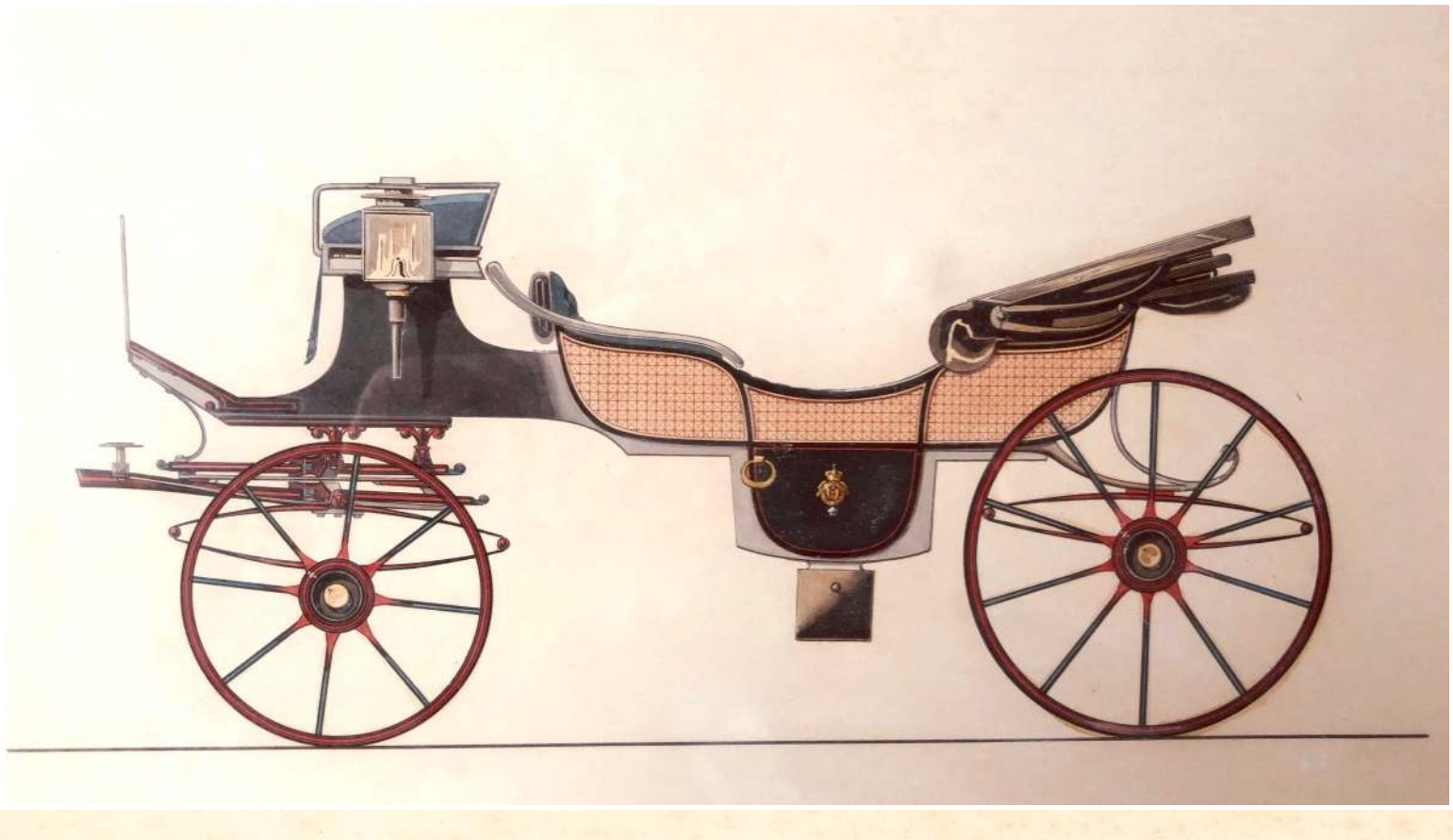
Zurück zur Weltausstellung von 1900. Teil der dort ausgestellten Carrosserie-Dokumente waren die auf der nächsten Seite vorgestellten Zeichnungen, die gerahmt in besonderen Kojen präsentiert wurden. Zu diesen steht S. 21 im genannten Katalog:

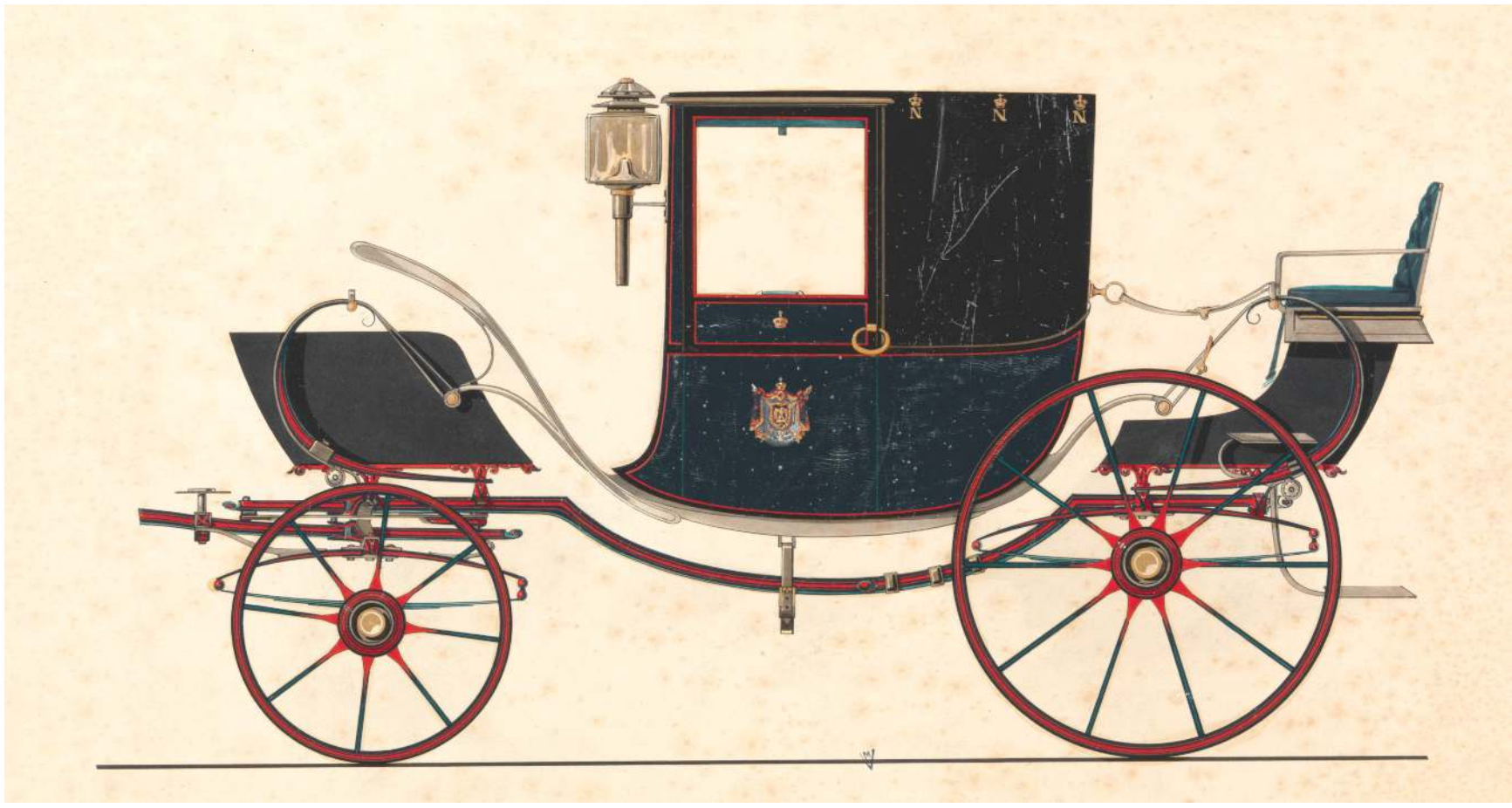
„In der folgenden Abteilung sieht man eine schöne Sammlung von Zeichnungen in Farbe, ausgeführt vom Engländer Gilfoy, ein ausgezeichneter Wagenentwerfer, der eine Art Vorläufer von Getting, Clochez, Gourdin, Lagard und Dupont war. Diese Zeichnungen repräsentieren alle Arten von Wagenmodellen, wie sie von Ehrler für den Hof von Napoléon III gebaut wurden. Die Zeichnungen stammen aus der Sammlung von Ehrler. Sie sind derzeit Eigentum von Jeantaud.“

Gilfoy war damals ein in England bekannter Zeichner und Entwerfer von Kutschen, der viel für die Londoner Firma Hooper & C. arbeitete.

Von der erwähnten „collection Ehrler“ ist heute nichts mehr bekannt. Sie wurde offenbar nach der Firmenübernahme durch Charles Jeantaud Eigentum desselben (S. 456f.). Hier darf aber schon festgehalten werden, dass Ehrler schon eine Sammlung von hochstehenden Dokumenten zum Wagenbau besass. (Vater und Sohn Ehrler werden im nachfolgenden Abschnitt ausführlicher behandelt.)







Voiture d’Ehrler pour la cour à Paris : berline de demi-gala, sociable et dorsay à daumont. Les dessins, probablement réalisés par le dessinateur Gilfoy sont à l’échelle 1:10.

Wagen von Ehrler für den Hof in Paris: Halbgala-Berline, Sociable und Dorsay à Daumont. Die wohl vom englischen Zeichner Gilfoy ausgeführten Zeichnungen sind im Massstab 1: 10 gehalten.

Joachim Ehrler (1804-1861), le roi des carrossiers parisiens

Plusieurs carrossiers parisiens contribuèrent de façon décisive à l'essor de la construction hippomobile dans le Paris du Second Empire, dont Binder, Gouillon et Thomas Baptiste, mais aussi et surtout Ehrler. Selon le « Paris illustré: nouveau guide de l'étranger et du parisien » d'Adolphe Joanne en 1867 :

« Quelques fabricants méritent d'être signalés comme ayant le plus travaillé … à faire disparaître notre infériorité sur ce point ; c'est d'abord M. Ehrler, le carrossier de l'Empereur (rue de Ponthieu, 61). La maison Binder, rue d'Anjou-Saint-Honoré 72, fondée en 1805, expédie ses voitures en Russie, en Italie, en Autriche, en Belgique, en Espagne, dans les deux Amériques ; Gouillon (avenue de Montaigne, 95) excelle dans la fabrication des berlines ; … le bel établissement de M. Thomas Baptiste, avenue des Champs-Elysées, n°55. »

Qui était ce M. Ehrler ? Il y avait peu d'informations sur le « roi des carrossiers parisiens », on savait juste que le fondateur des ateliers Ehrler était le fournisseur non seulement de Napoléon III, mais aussi de la cour madrilène et d'autres monarchies. Selon Wackernagel, la raison sociale devint « Ehrler & fils » en 1856. Après 1861, le fils, (Jean-) Georges Ehrler, contribua largement et durablement au renom des ateliers, distingués par une médaille d'or à l'exposition universelle de 1867. Après sa mort prématurée, l'entreprise passa en 1884/1885 à Charles Jeantaud. La rue de Ponthieu, parallèle aux Champs-Élysées, en fut longtemps l'adresse (au 5 puis aux 51 et 52).

À l'instar d'autres grands carrossiers, Ehler avait quitté le quartier de la Madeleine en 1846 (Jean-Louis Libourel, Carrosserie et carrossiers, in : B. Centorama et B. de Andia, « Autour de la Madeleine », 2005) : « ... le départ de nombreux carrossiers (Blessig, Buy, Cotel, Fleury, Gustavsohn, Laslandes, Lechat, Millet, Pilon) vers le quartier des Champs-Elysées ... , ou encore celui d'Ehrler qui quitte en 1846 la rue d'Astorg pour la rue de Ponthieu où il deviendra le fournisseur favori de Napoléon III. » Selon le journal « La Vérité » du 19 février 1842, il y eut un incendie dans les ateliers Ehrler de la rue d'Astorg. Mais ils semblent avoir été encore utilisés après l'installation du siège dans le nouveau prestigieux quartier des Champs-Élysées.

Joachim Ehrler (1804-1861), König der Pariser Wagenbauer

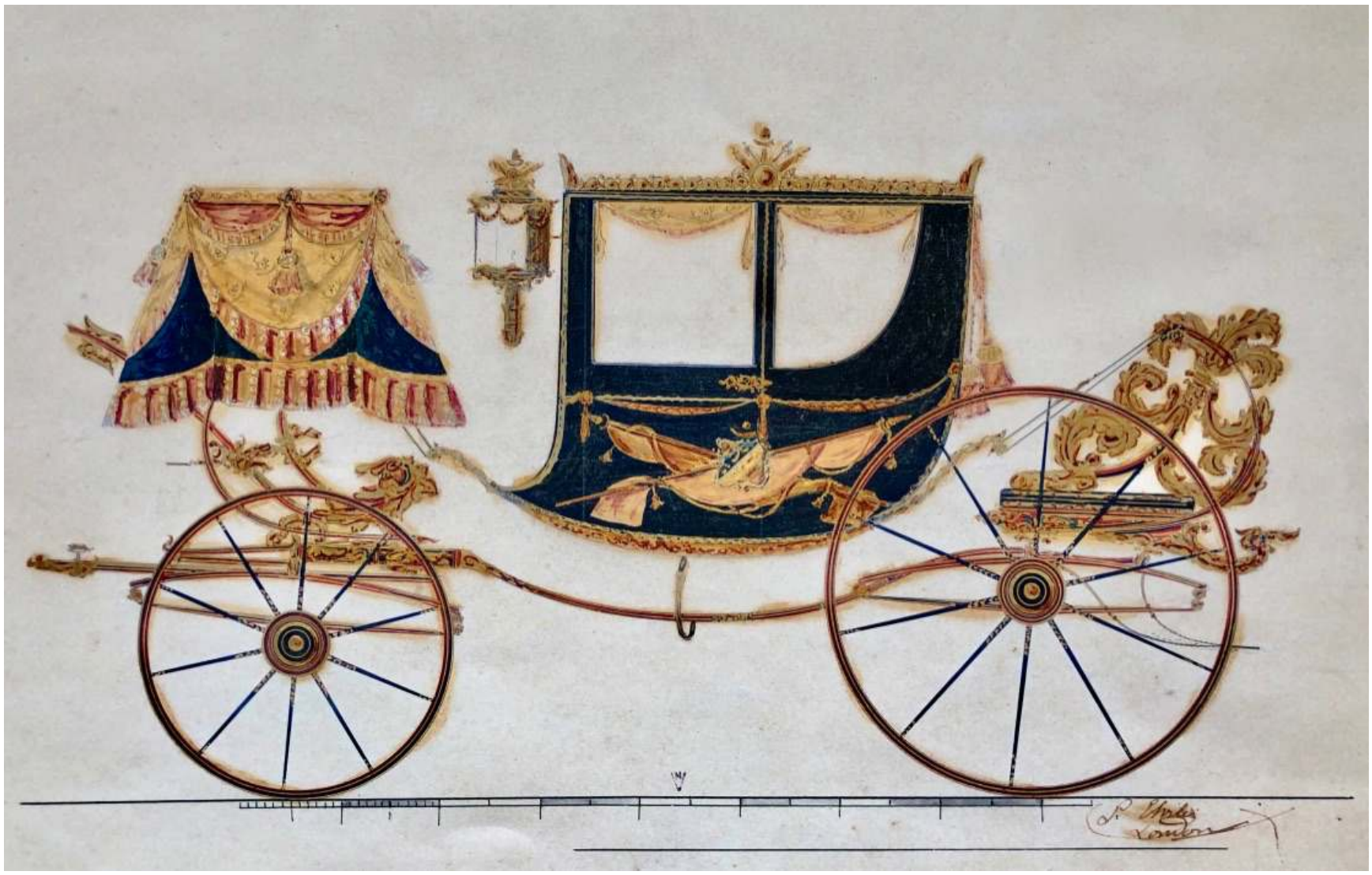
Am Aufstieg des Pariser Wagenbaus während des Second Empire waren verschiedene Pariser Carrossier wie Binder, Gouillon und Thomas Baptiste massgeblich beteiligt, allen voran aber Monsieur Ehrler. So steht es in einem differenziert urteilenden Bericht von 1867 bezüglich der Nachholjagd mit England (Zitat und französischer Wortlaut links):

„Dazu haben einige Fabrikanten beigetragen, die namentliche Erwähnung verdienen. Das ist allen voran Herr Ehrler, der Wagenbauer des Kaisers an der rue Ponthieu 61, dann das 1805 gegründete Unternehmen von Binder an der Rue d'Anjou-Saint-Honoré 72. Es exportiert seine Wagen nach Russland, Italien, Österreich, Belgien, Spanien, nach Nord- und Südamerika. Gouillon an der Avenue de Montaigne brilliert mit seinen Berlinen und schliesslich verdient Herr Tomas Baptiste an den Champs-Elysées 55 noch erwähnt zu werden.“

Wer war eigentlich dieser Ehrler? Bisher war von ihm, der auch König der Pariser Wagenbauer genannt wurde, erstaunlich wenig bekannt. Immerhin wusste man, dass der Fabrikgründer Ehrler seit 1850 neben dem Präsidenten und späteren Kaiser Frankreichs auch den Hof in Madrid und andere Monarchien belieferte. Nach Rudolf H. Wackernagel signierte die Firma ab 1856 unter dem Namen „Ehrler & fils“. Der Sohn des Gründers, (Jean-) Georges Ehrler trug nach 1861 massgeblich zum anhaltend guten Renommee der Firma bei, die an der Weltausstellung von 1867 mit einer goldenen Medaille ausgezeichnet wurde. Der Sohn aber starb früh. Deshalb ging schon 1884 oder 1885 die Firma an Charles Jeantaud über. Die Adresse war viele Jahre die Rue de Ponthieu (zunächst Nr. 5, dann vor allem die Nummern 51 und 52), eine Parallelstrasse zu den Champs Elysées.

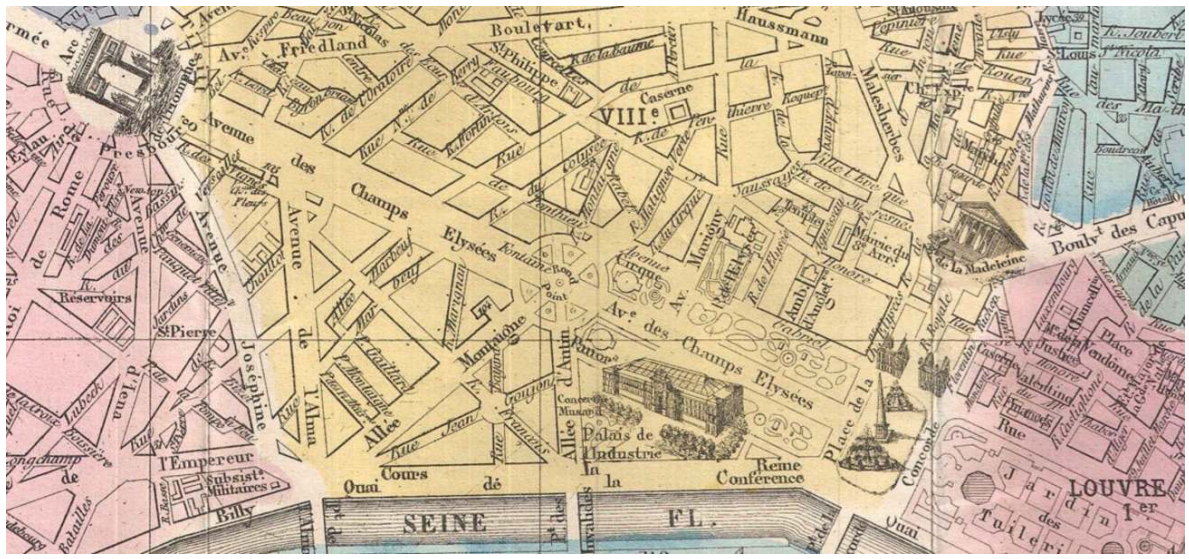
Ehrler war um die Jahrhundertmitte, wie andere grosse Carrossiers auch, vom Madeleine-Quartier dorthin gezogen. Seit der Zeit um 1830 verlegten viele Pariser Wagenbauer ihre Quartiere in die Region der Champs-Elysées. So verliess Ehrler 1846 die rue d'Astorg für die rue de Ponthieu. Gemäss der Zeitung „La Vérité“ vom 19. 2. 1842 hatte es 1842 in den Werkstätten des „sellier-carrossier“ Ehrler an der Rue d'Astorg 11 gebrannt. Diese Werkstatträume scheinen aber (auch an der Nr. 7) länger in Betrieb gewesen zu sein, auch als schon der Verkaufssitz im neuen Nobelquartier bei den Champs-Elysées lag.

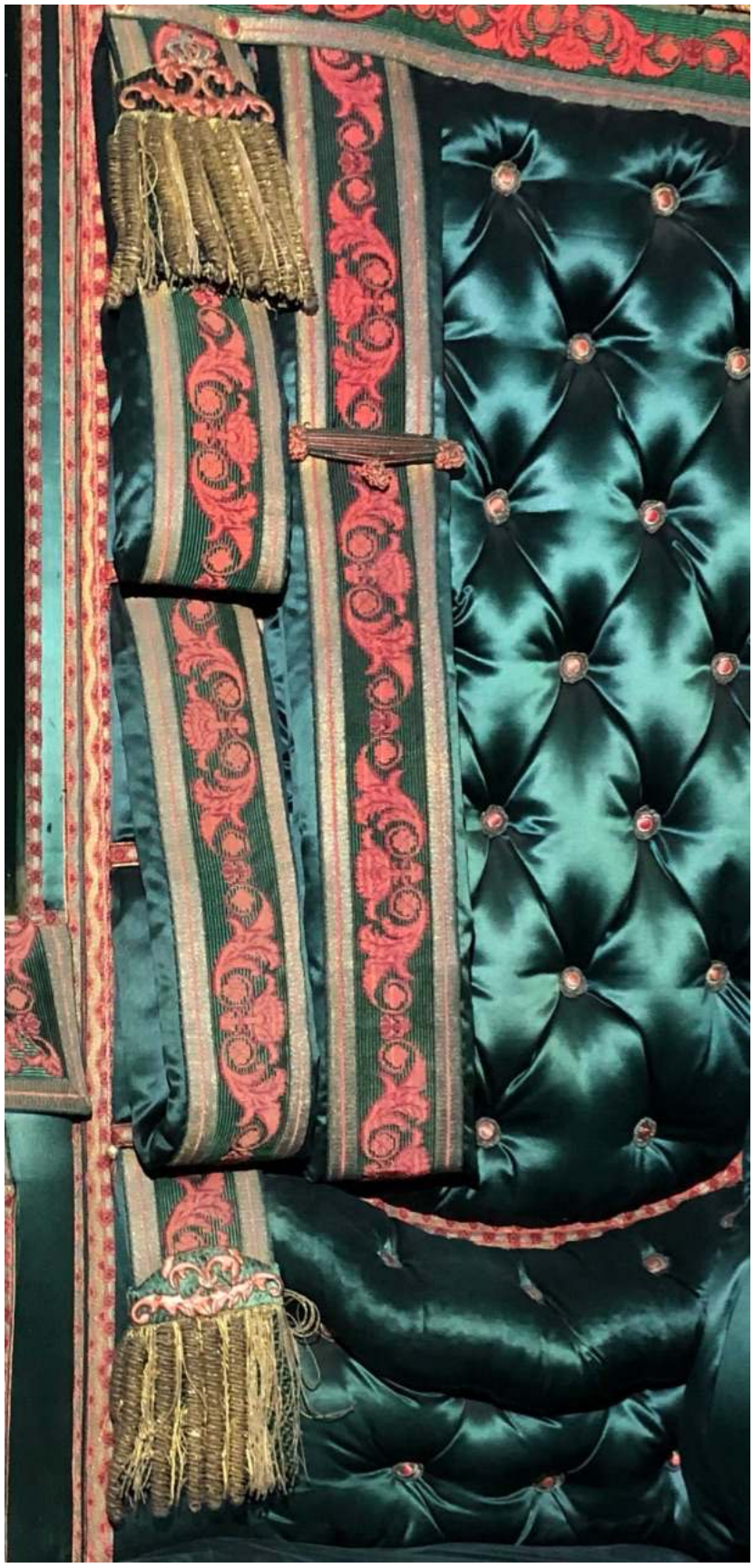




En haut : dessin d’un phaéton à flèche avec une signature similaire à celle du bas (modèle semblable dans les écuries : p. 284).
En bas : dessin d’un coupé de gala signé de « J. Ehrler London ». Joachim Ehrler semble avoir dessiné cette voiture lors d’un séjour à Londres. Au verso de la feuille à Compiègne est indiqué d’une écriture plus récente « Berline Coupé de N III » et en fait un coupé des écuries impériales, ce qui ne peut pas être exact.

Oben: Zeichnung eines Mail-Phaetons mit ähnlicher Signatur wie die Zeichnung unten (ähnliches Modell des Marstalls: S. 284).
Unten: Mit „J. Ehrler London“ signierte Zeichnung eines Gala-Coupés. Offenbar zeichnete Joachim Ehrler diesen Wagen bei einem Aufenthalt in London. Auf der Rückseite des Blattes in Compiègne steht in jüngerer Schrift „Berline Coupé de N III“ und bestimmt das Modell als Coupé des kaiserlichen Marstalls, was allerdings nicht stimmen kann.


Boulevart
Haussmann
Friedland
St Philippe
Caserne
VIIIe
Champs
Elysées
Avenue
des
Avenue
de
l'Alma
Malesherbes
Marigny
Ave des Champs Elysées
Palais de
Industrie
Reine
Conférence
Cours
la
Reine
SEINE
FL.
LOUVRE
1er
Jardin
des
Tuileries
Place
Vendôme
Rue
de la
Madeleine
Boulvt des Capu
Pont
de
Solferino
Pont
Alexandre III
Pont
de la
Concorde
Pont
Royal
Pont
des
Arts
Pont
Neuf
Quai
d'Orsay
Quai
Voltaire
Quai
Conti
Quai
des
Grands
Augustins
Quai
de la
Mégisserie
Quai
de la
Ferraille
Quai
de
Gesvres
Quai
de
Gevres



Crémaillères à l'intérieur de la berline de demi-gala impériale, équipée par Ehrler en 1867. Cette voiture était un cadeau de Napoléon III à l'impératrice pour les festivités de l'exposition universelle à Paris. Elle appartint ensuite au prince J. Murat et fut offerte au musée de Compiègne en 1927 (p. 240 suiv.). Les voitures de gala richement équipées à l'intérieur et à l'extérieur étaient une spécialité et un succès à l'exportation de Joachim Ehrler et son fils.

Armschlingen im Inneren der von Ehrler 1867 ausstaffierten, kaiserlichen Halbgala-Berline. Diese war ein Geschenk von Napoléon III. an die Kaiserin aus Anlass der Festlichkeiten der Weltausstellung von Paris. Sie kam dann in den Besitz von Prinz J. Murat und wurde 1927 dem Museum in Compiègne geschenkt (S. 240ff.) Innen und aussen perfekt ausgestattete Gala-Wagen waren eine Spezialität und auch ein Exportschlager von Joachim Ehrler und seinem Sohn.

Deutsche Zusammenfassung des nebenstehenden Artikels über den französischen Wagenbau und Joachim Ehrler

Im nebenstehend abgedruckten Artikel des Schriftstellers und Journalisten Auguste Luchet aus dem „Monde illustré" vom 27. Juli des Jahres 1867 wird zunächst der Stand des französischen Wagenbaus zusammengefasst. Darin werden noch einmal die Fortschritte der letzten 25 Jahre betont (Zusammenfassung):

Der französische Wagenbau konzentriert sich auf Paris, weniger auch auf Lille und anderen Städte. Die Jahresproduktion beträgt etwa 5'000 Fahrzeuge und umfasst vor allem die Modelle Landauer, Kaleschen, Coupés sowie Viktorias, Phaetons, Americaines und Omnibusse. Frankreich exportiert nach Spanien, Ägypten, Portugal, in die Türkei, nach Russland und Amerika sowie sogar nach England. Alle nötigen Materialien kommen jetzt aus Frankreich. Hinter den Wagen stehen begabte Handwerker, die nicht von Maschinen ersetzt werden können. Die noblen Stadtwagen sind stark der jeweiligen Mode unterworfen. Seit 25 Jahren hat der französische Wagenbau grosse Fortschritte gemacht, auch dank der logischeren Arbeitsteilung. Die Branche des Wagenbaus benötigt intelligente Mitarbeiter. Sie machen ihre Arbeit sehr gut, sie und ihre Familien werden sich aber die von ihnen hergestellten Fahrzeuge nie leisten können!

In der Kunst des Wagenbaus, die vor allem eine Errungenschaft von Paris ist, ist Herr Ehrler ohne Zweifel ein König. Sein seit 40 Jahren existierender Betrieb war schon hochgeachtet, als Louis Bonaparte, der als Equipagen-Kenner galt, 1848 Präsident wurde und bei ihm seine Stadt- und Hof-Wagen bezog. Ehrler ist bis heute Hoflieferant geblieben. Seine Wagen sind in jeder Hinsicht gut und schön.

Die Jury hat Ehrler mit einer Goldmedaille belohnt. Er zeigte vier Modelle. Das grosse Coupé de ville ist am Kasten in Havanna-Braun bemalt. Die Bockdecke ist aus weissem Drap und Velours gefertigt. Das Innere ist in der gleichen Farbe wie der Kasten garniert, tabakfarben mit Bronzeschimmer. Der achtfach gefederte Landauer ist olivgrün lackiert, das Innere in schwarzem Drap und Maroquin-Leder ausgeschlagen. Das elegante Coupé Dorsay weist einen gelben Kasten auf, das innere ist in blauem Drap und Satin garniert. In den gleichen Farben ist das elegante Zweirad-Cabriolet gehalten, das Innere aber mit olivfarbenem Drap und Maroquin-Leder ausgestattet. Es ist ein Meisterwerk punkto Geschmack und Leichtigkeit.

Soviel weiss man schon länger über die Carrosserie Ehrler. Im Folgenden wird Vater und Sohn Ehrler noch vertieft nachgegangen.

La carrosserie est encore une branche dans laquelle nous pouvons avoir des rivaux, mais de supérieurs point. Les belles voitures se font à Paris beaucoup, et un peu à Lille, à Bordeaux, à Lyon, à Toulouse, Caen, Abbeville, Colmar et Boulogne-sur-Mer. Chaque année en donne environ cinq mille, qui valent à peu près quinze millions; landaus, calèches, coupés de ville. Puis les victorias, les phaëtons, les américaines, etc. Puis les omnibus. Puis les voitures *de campagne*, que l'on fait partout et qui varient de formes, selon l'usage et l'espèce des chemins. Puis enfin les voitures de louage, de place, etc. Production totale, 35 à 40 millions, dont on exporte en Espagne, en Egypte, en Portugal, en Turquie, en Russie, en Amérique et même en Angleterre. Pour l'importation, elle se fait si peu que c'est comme si elle ne se faisait pas. Autant de preuves en faveur de notre fabrication. Ajoutons que toutes les matières dont se compose une voiture sont maintenant sous la main des carrossiers français. Les ressorts et les vernis nous venaient jadis de l'Angleterre; nous les avons. Bois, fer, acier, cuir, drap, galons, étoffes de laine, étoffes de soie, crins, maroquins, couleurs, qu'est-ce qui nous manque? Où sont plus habiles que **nos charrons, menuisiers, forgerons, serruriers, selliers, bourreliers, tapissiers, passementiers, lanterniers, peintres, sculpteurs, plaqueurs, etc. ? Car il faut des artistes en ce beau métier et il y faut des mains. Les machines dont on a tant fait peur, ne peuvent que dans les modèles très-répétés**, comme, par exemple, ceux des voitures publiques, wagons, omnibus ou autres et les petites boîtes **roulantes** qui forment l'empire rude de M. Ducoux. Quant à la belle voiture de ville, cette richesse, elle suit la mode et change avec elle, ayant toutefois pour garde et pour guide le goût sûr et la science des grands fabricants. Ce mouvement est salutaire au progrès; c'est pourquoi, et les commissions le constatent, depuis vingt-cinq ans, de jour en jour, nos voitures sont mieux faites, plus solides, mieux fabriquées, plus commodes; leurs modèles plus variés, plus appropriés; comme aussi la fabrication en est devenue plus prompte, grâce à un outillage meilleur et à la distribution plus logique du travail. Faut-il dire, en outre, qu'il est peu de branches où l'ouvrier soit aussi intelligent? Pauvre cher travailleur, faire si bien des choses dont lui ni les siens ne se serviront jamais!

Dans cet art, parisien entre tous, sans contredit, M. Ehrler est un roi. Sa maison qui existe depuis quarante ans, était déjà très-honorée, lorsque le Président de la République, qui se connaissait en équipages, le prit en 1848 pour fournisseur de ses voitures de ville et de ses voitures de cour. Il l'est toujours resté ensuite et magnifiquement, à des titres que personne ne conteste. Quelques noms sont encore des garanties chez nous, bien que l'industrie s'y gâte, et qui dit voiture d'Ehrler dit voiture bonne et belle en tout point. Les souverains qui nous ont visités depuis vingt ans bientôt, la reine d'Angleterre, le roi de Portugal, le roi de Suède, le roi de Prusse, l'empereur de Russie, le sultan, le vice-roi, sont donc tous montés dans les voitures de M. Ehrler. Il ne fut jamais pour un fabricant exposition privée plus heureuse ni plus illustre, comme de même, en prenant l'envers, nulle n'aurait pu être plus dangereuse. Pour la première fois néanmoins et afin d'être sûr, il a voulu essayer de la grande, ce dont bien lui a pris, car le jury a donné d'emblée la médaille d'or à ses produits. Le succès parfois demeure fidèle à qui le mérite.

M. Ehrler expose quatre modèles. Un grand coupé de ville à flèche, monté à soupente sur huit ressorts. Caisse havane à moulures noires, armes ducales en camaïeu sur les panneaux. Train noir et rechampis havane (sorte de couleur bronze-tabac), plaqué très-riche en argent ciselé. Housse en drap blanc et velours, avec armes en argent mat. Intérieur en soie de la couleur de la caisse. Cette voiture, d'un campement superbe, doit avoir la douceur d'un ballon.

Un landau à flèche, monté de même. Caisse vert-olive à moulures noires, armes en camaïeu. Train noir plaqué de noir. Intérieur en drap et maroquin noirs; les galons verts.

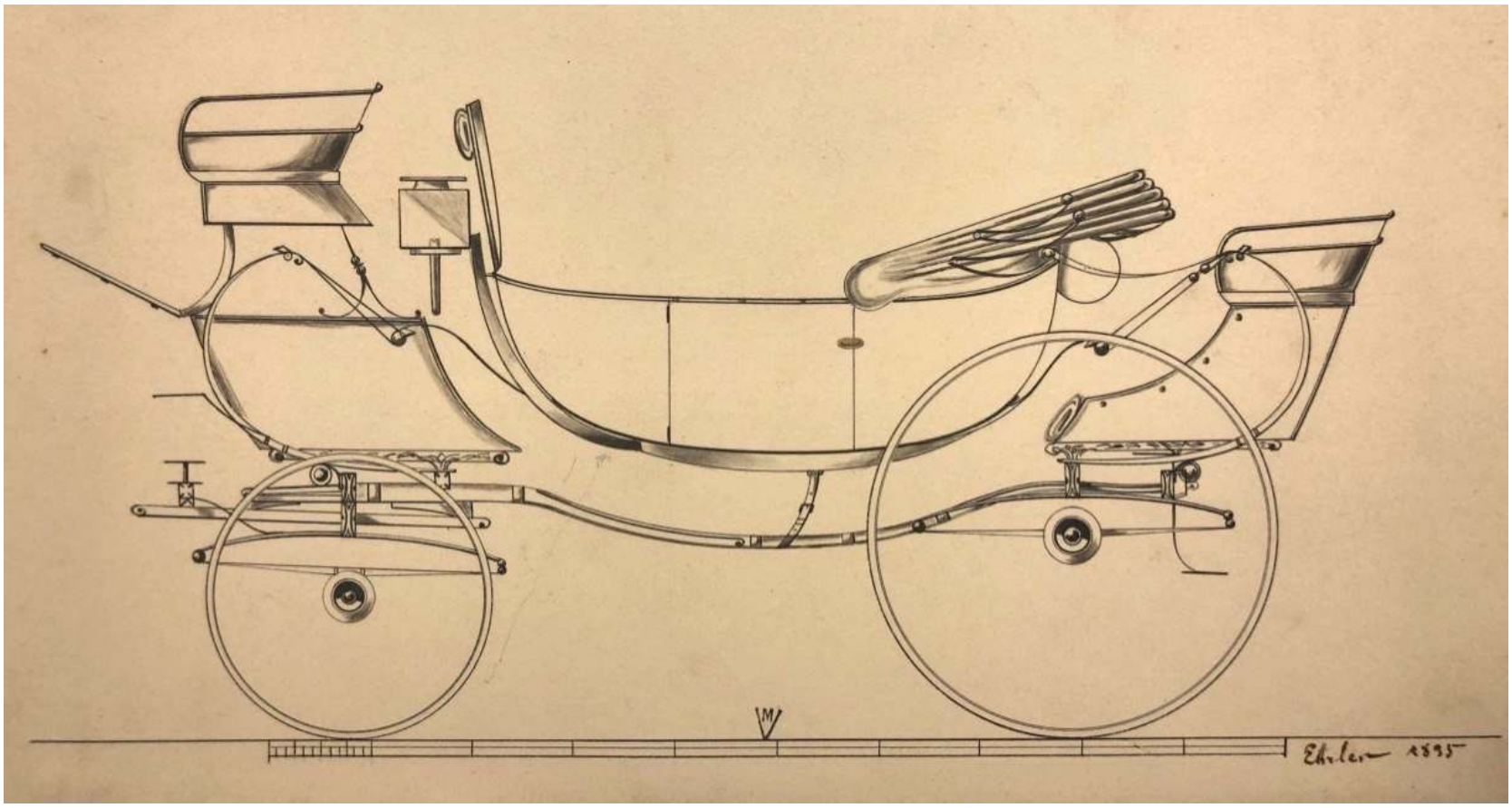
Un coupé Dorsay à flèche sur huit ressorts comme les deux autres. Très-élégant. Caisse jaune avec moulures noires. Train noir à rechampis bleus. Plaqué noir, excepté les poignées et les chapeaux d'essieu qui sont en cuivre. Intérieur en drap et satin bleus.

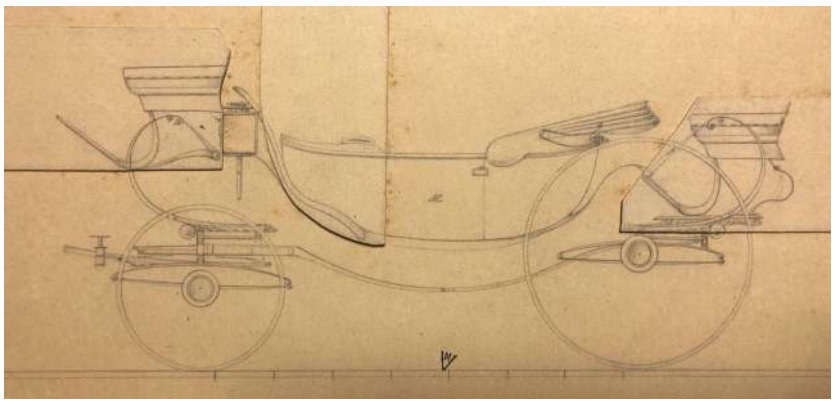
Et enfin un cabriolet (elle revient, cette jolie voiture rajeunissante!) à deux roues et soupente sur six ressorts. Caisse peinte comme celle du landau. Train noir rechampi en jaune foncé; filets jaunes détachés; un filet blanc borde la bande jaune. Intérieur en drap et maroquin vert olive. Chef-d'œuvre de goût et de légèreté.

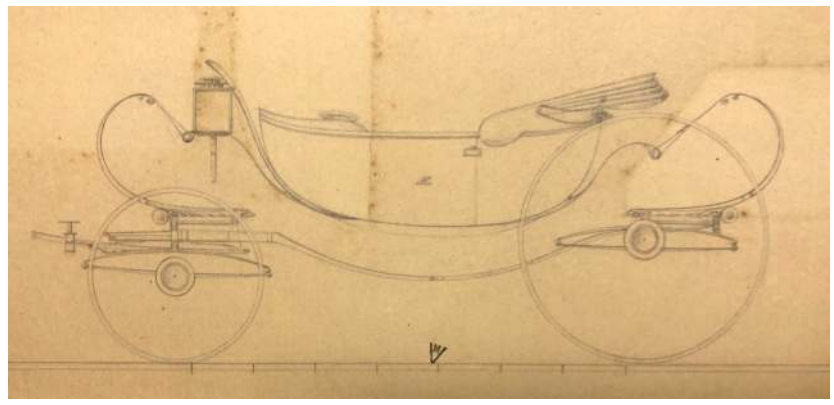
AUGUSTE LUCHET.

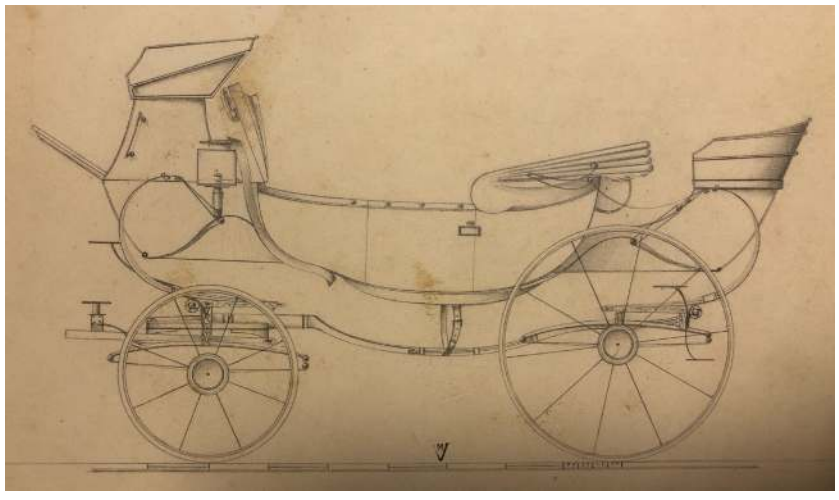
Zoom dans la revue « Le Monde illustré » sur la carrosserie française et hommage à Joachim Ehrler et son fils à l'occasion de la présentation des voitures à l'exposition universelle à Paris en 1867 (voir la planche p. 317).

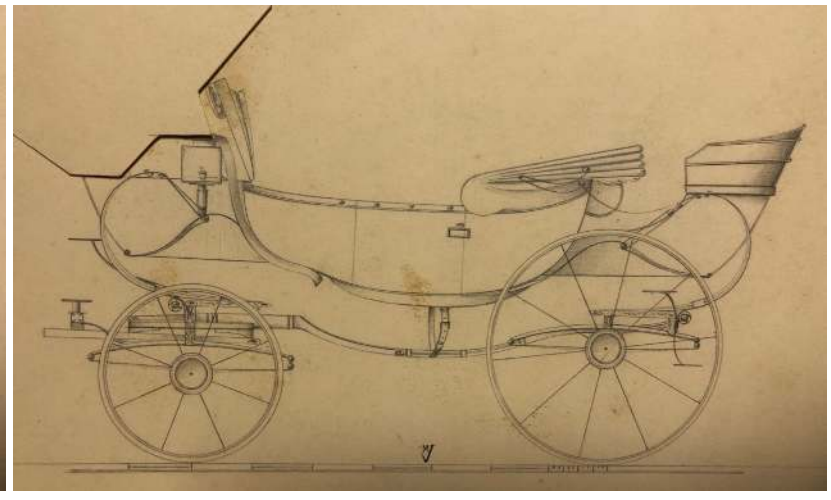
Zusammenfassung des in der Revue „Le Monde illustré“ erschienenen Berichts zum französischen Wagenbau mit einer Würdigung von Joachim Ehrler und des von ihm gegründeten Betriebes anlässlich der Präsentation von Ehrler-Wagen an der Weltausstellung in Paris des Jahres 1867 (siehe dazu die Abbildung S. 317).











En haut : calèche avec siège pour valets et siège de cocher. Le dessin à l'encre de Chine est marqué à droite par « Ehrler 1835 ». Cette date correspond à la forme de la caisse avec le coffre arrière. Au verso du carton brun est écrit : « Ehrler – Provenant de Mühlbacher ». Ce dessin provient donc de la vaste collection de dessins de voiture de différents carrossiers de la famille Mühlbacher qui collectionnait aussi des tableaux.
Au milieu : dessin d'une calèche semblable sur le même carton. À gauche, des papiers posés sur le dessin montrent la voiture avec un siège de cocher et des bagages latéraux amovibles comme pour la seconde voiture de Sedan d'Ehrer (p. 400 suiv.).
En bas : deuxième dessin similaire sur le même carton avec une calèche semblable, à gauche avec et à droite sans siège de cocher.

Oben: Kalesche mit Dienerbank und Kutschersitz. Die Tuschezeichnung ist rechts bezeichnet mit „Ehrler 1835". Diese Datierung passt zur Kastenform mit hinterer Trommel. Auf der Rückseite des braunen Kartons steht: „Ehrler - Provenant de Mühlbacher". Demnach stammt sie aus der umfangreichen Sammlung von Wagenzeichnungen verschiedener Pariser Carrossiers der Familie Mühlbacher, die auch Gemälde sammelte.
Mitte: Ähnliche Zeichnung auf gleichem Karton mit einer ähnlichen Kalesche. Die Aufleger zeigen den Wagen links mit Kutschbock und offenbar mit seitlichem, abnehmbarem Koffer wie beim zweiten Sedan-Wagen von Ehrler (S. 400ff.).
Unten: Zweite ähnliche Zeichnung auf gleichem Karton mit einer ähnlichen Kalesche, links mit und rechts ohne Bock.

De l’origine allemande de Joachim Ehrler

Longtemps, seule l’initiale « J » du prénom était établie. Il s’appelait Joachim, ce que révéla un brevet sur une amélioration de l’avant-train déposé par Ehrler en 1851 au « Bulletin des lois de République Française » : « Ehrler (Joachim) et Relier (Jean), à Paris, rue de Ponthieu, n°73, pour l’amélioration du système des avant-trains, pour les raccourcir et offrir plus de sécurité aux personnes. »

Jusque-là, l’origine exacte d’Ehrler n’était pas connue. Son nom semblait indiquer qu’il venait d’un pays germanophone à l’instar d’autres carrossiers déjà cités. Ces passages des « Neuesten Nachrichten aus dem Gebiete der Politik » du 19/11/1853 l’identifient bel et bien comme Allemand : « La cérémonie du sacre semble avoir été repoussée à nouveau. Toutefois, la voiture du sacre est prête et garée dans les bâtiments du parc Monceau. Elle est l’ouvrage d’un Allemand nommé Ehrler... » Cette information fut publiée dans plusieurs journaux allemands à l’occasion de l’achèvement de la voiture du sacre de Napoléon III.

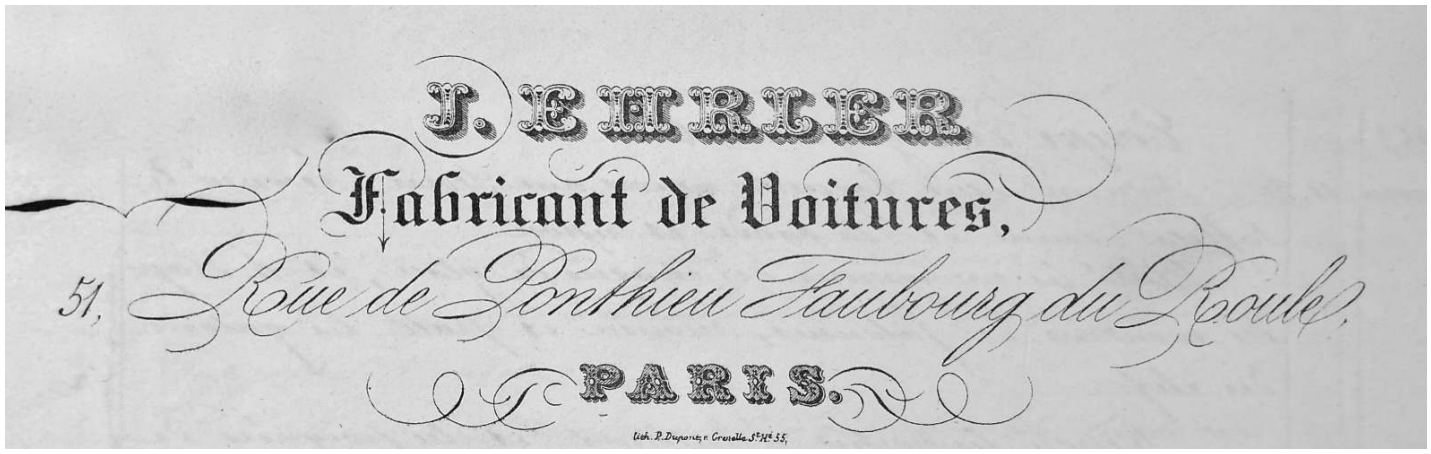
Les recherches faites pour ce présent livre ont apporté de nouveaux résultats : Joachim Ehrler était né à Paris en 1804 et vécut jusqu’en 1861. Il était le représentant de la génération intermédiaire des carrossiers allemands parisiens du même nom. Ses parents étaient Hans Georg (Jean Georges) Ehrler et Emerentienne Pavillon. Cet Ehrler de l’ancienne génération était apparemment le même que celui listé dans l’« Almanach du commerce de Paris » de 1811 en tant que « serrurier en voitures » au 30 de la rue du Faubourg-St-Honoré ; il apparaît une seconde fois sous la profession « serrurerie et charronnage » au 17 de la rue de Surenne. Comme nombre d’Allemands, ce serrurier et charron notoire jusqu’en 1820 a probablement émigré à Paris du temps de Napoléon I^{er}. Mais d’où venait-il ? Au XVIII^{e} siècle, le nom de famille Ehrler était surtout présent dans le Grand Duché de Bade et le Royaume de Wurtemberg (Bade-Wurtemberg actuel). Un certain Johannes Ehrler et un Johann Georg Ehrler sont cités dans le « Hof- und Staatskalender auf das Jahr 1777 » du Margrave du Bade qui résidait à Karlsruhe – le premier « Reitschmidt », maréchal, et le second « Curschmidt », serrurier. Celui-ci pourrait être le père dudit Ehrler qui a émigré et s’est installé comme serrurier à Paris. La famille Ehrler à Paris venait donc, à l’instar des Binder, du sud de l’Allemagne (Binder était originaire de Marbach dans le Royaume de Wurtemberg). Ces carrossiers allemands se sont probablement souvent rencontrés à Paris, car le fondateur de la célèbre dynastie des Binder, Johann Jakob Binder, travaillait en 1806 en tant que charron dans le même quartier. Il est intéressant de noter que Joachim Ehrler ne descendait pas, comme les carrossiers de jadis, d’une dynastie de selliers mais d’une famille de maréchaux. Mais, d’après la source citée plus haut, il avait reçu une formation de « sellier-carrossier ». Joachim Ehrler créa sa propre fabrique en 1827 – ce que l’on peut lire dans le texte du « Monde illustré » en page 327 du 27 juillet 1867. Il avait alors 23 ans et avait épousé vers 1827 Jeanne Jean (1807-1862), surnommée « Jenny ». Ce surnom à consonance anglaise était-il l’indice d’un long séjour du jeune couple en Angleterre ?

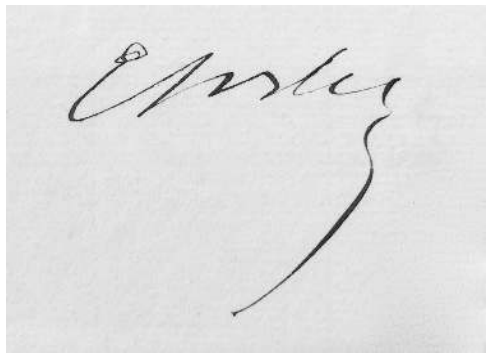
Zur deutschen Herkunft von Joachim Ehrler

Vom Vornamen des Gründers war lange nur die Initale „J.“ belegt. Er hiess Joachim. Dieser Vorname ist für das Jahr 1851 überliefert, in dem Ehrler ein Patent auf eine Verbesserung von Vordergestellen erhielt. „Bulletin des lois de République Française“: „ Ehrler (Joachim) et Relier (Jean), à Paris, rue de Ponthieu, n° 73, pour l’amélioration du système des avant-trains, pour les raccourcir et offrir plus de sécurité aux personnes.“

Bislang war die genaue Herkunft Ehrlers nicht bekannt. Dem Nachnamen gemäss kam er aus einem deutschsprachigen Land nach Paris. Die folgende Passage weist ihn tatsächlich als Deutschen aus, denn die „Neuesten Nachrichten aus dem Gebiete der Politik“ meldeten am 19. November 1853: „Die Krönungsfeier scheint wieder aufgeschoben zu seyn. Doch ist der Krönungswagen fertig und wird in den Gebäuden des Parks von Monceau aufbewahrt. Er ist das Werk eines Deutschen Namens Ehrler ....“

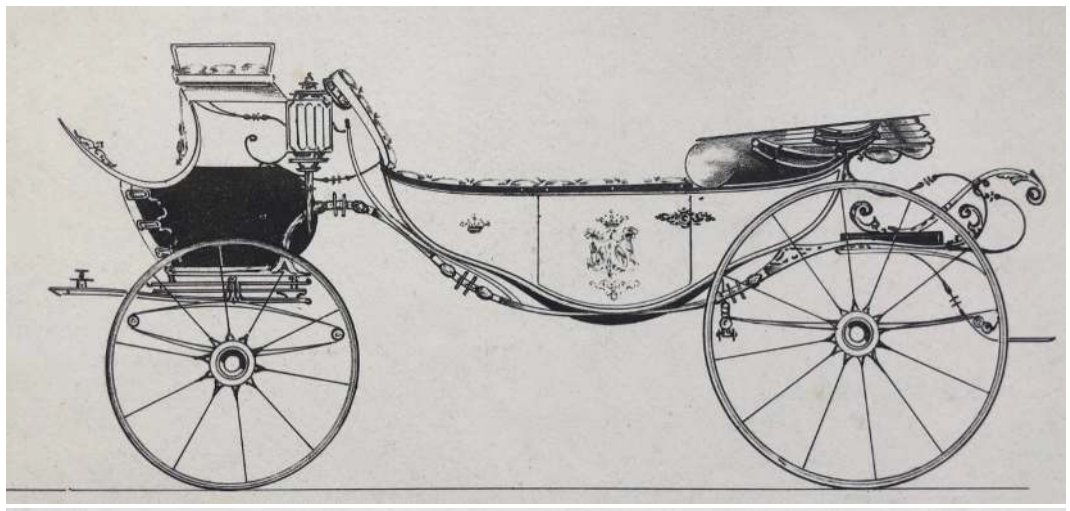
Für diesen Band unternommene Recherchen brachten neue Resultate: Joachim Ehrler wurde 1804 in Paris geboren und lebte bis 1861. Er war der Vertreter der mittleren Generation von deutschen Wagenbauern gleichen Namens in Paris. Seine Eltern hiessen Hans Georg (Jean Georges) Ehrler und Emerentienne Pavillon. Dieser älteste Ehrler ist wohl identisch mit dem im „Almanach du commerce de Paris“ von 1811 als „serrurier en voitures“ an der Rue du Faubourg-St.-Honoré 30 erwähnte Ehrler. Derselbe ist ein zweites Mal mit der Berufsbezeichnung „serrurerie et charronage“ an der Rue de Surenne 17 aufgeführt. Dieser bis 1820 nachweisbare Wagenschlosser und Wagner dürfte wie viele andere Deutsche in der Zeit von Napoléon I. nach Paris eingewandert sein. Aber von wo? Der Familienname Ehrler kam im 18. Jahrhundert vor allem im Grossherzogtum Baden und im Königreich Württemberg vor (heute Bundesland Baden-Württemberg). Im „Hof- und Staatskalender auf das Jahr 1777“ des Markgrafen von Baden mit Sitz in Karlsruhe wird ein Johannes Ehrler als „Reitschmidt“ und ein „Johann Georg Ehrler“ als Curschmidt“ am Hof erwähnt. Letzterer könnte der Vater des ausgewanderten, gleichnamigen Ehrler gewesen sein. Dafür spricht, dass derselbe in Paris auch eine Wagen-Schlosserei („serrurerie“) betrieb. Die in Paris tätigen Ehrler stammten also, wie die Binder, aus Süddeutschland (letztere aus Marbach im Königreich Württemberg). Diese deutschen Wagenbauer müssen sich in Paris wiederholt begegnet sein, denn der Begründer der bekannten Binder-Dynastie in Paris, Johann Jakob Binder, war 1806 als „charron“ im gleichen Pariser Quartier tätig gewesen. Interessant ist, dass Joachim Ehrler nicht, wie für frühe Carrossiers üblich, aus einer Sattler-, sondern aus einer Schmiede-Dynastie stammte. Er wurde aber offenbar, nach der oben zitierten Quelle, schon als „sellier-carrossier“ ausgebildet. Joachim Ehrler gründete seine eigene Fabrik im Jahre 1827. Das geht aus dem vorangehend vorgestellten Text des „Monde illustré“ vom 27. Juli 1867 hervor. Damals war er erst 23 Jahren alt. Um 1827 hatte er die etwas jüngere Jeanne Jean (1807-1862) geheiratet. Sie wurde „Jenny“ genannt. Ist dieser englische Übername ein Hinweis auf einen längeren Aufenthalt des jungen Paares in England?

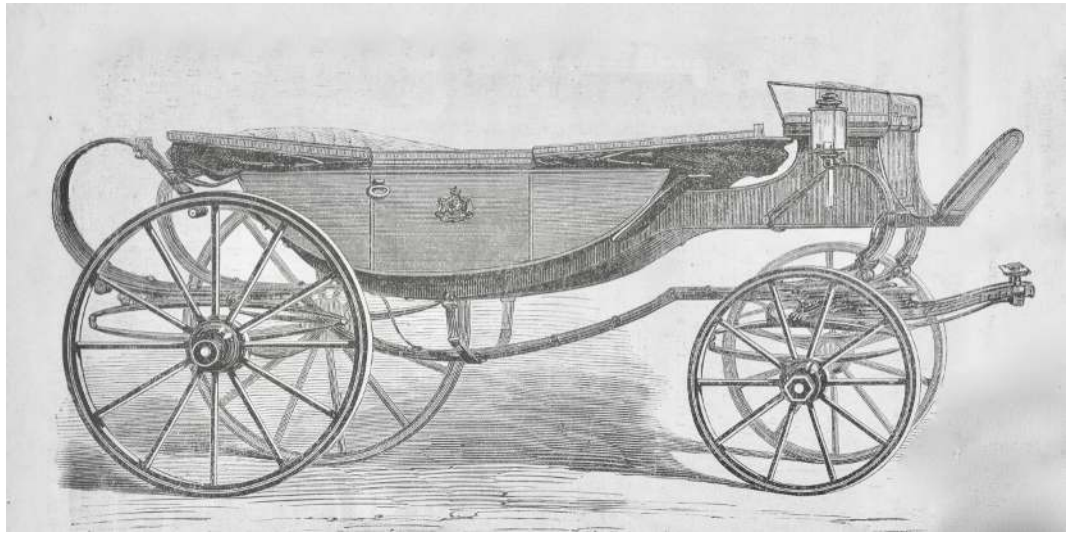




Lettre et signature de Joachim Ehrler de l’année 1853.

Briefkopf und Unterschrift von Joachim Ehrler des Jahres 1853.





Il n’y a que 12 ans entre les deux voitures ; le style a pourtant beaucoup changé. La calèche galbée et richement ornementée (en haut) a été récompensée à l’exposition universelle de 1855 tout comme en 1867, le landau d’Ehrler (en bas) nettement plus sobre, sans fioritures ni ornements de la sorte.

Zwischen den beiden Wagen liegen nur 12 Jahre; der Stil hat sich in dieser Zeitspanne stark verändert. Die geschweifte und reich verzierte Kalesche oben wurde an der Weltausstellung 1855 ebenso mit einer Medaille ausgezeichnet wie der Landauer 1867 von Ehrler unten, der sehr viel strenger gestaltet ist und ohne Schnörkel und ähnliche Verzierungen auskommt.

Les voitures Ehrler : inspiration anglaise et sobriété

Comment Joachim Ehrler accéda-t-il aussi rapidement au rang de fournisseur de la cour, faisant de l'ombre aux grands tel J.J. Binder, jadis déjà au service de la maison royale à Paris sous Charles X ? Ehrler travailla très tôt sur les nouvelles lignes anglaises si prisées par Louis Napoléon. Il est indubitable qu'il tirait son inspiration de la construction hippomobile anglaise, ainsi que le souligna « The Hub » dans le tome 28 de 1887 : « The late Monsieur J. Ehrler, Sen., coach-builder of Paris, made a rule of visiting London yearly for more than twenty years of his life. » Pendant plus de 20 ans, Joachim Ehrler se rendit régulièrement à Londres pour s'informer des dernières nouveautés de la carrosserie londonienne.

Les Français avaient déjà remarqué les similitudes entre les créations de Peters et celles d'Ehrler, comme en témoignent les « Rapports de délégués de la carrosserie de 1863 » sur l'exposition universelle de Londres en 1862 (p. 127) : « Les jupes de sièges de la maison PETERS ET FILS sont exactement pareilles à celles des grandes voitures de la maison Ehrler, de Paris. »

Dans l'« Album Henri Legrand » de 1857, Ehrler est ainsi décrit : « M. Ehrler ... est un des notables commerçants de Paris ; il est à la tête d'une industrie qui fait l'honneur de la France, la carrosserie, dans laquelle nous ne connaissons point de rivaux. ... Les voitures de M. Ehrler réunissent l'élégance à la solidité, la simplicité à la richesse, le confortable à la beauté des ornements. »

Le rapport sur l'exposition universelle de 1867 (« Bericht über die Welt-Ausstellung zu Paris im Jahre 1867 ») précisa que, parmi les entreprises françaises présentes, celle d'Ehrler s'était distinguée avec quatre voitures de construction solide et de forme élégante. Ledit rapport reproduisit aussi les dessins de deux d'entre elles. Dotée d'une caisse de forme moderne, la première voiture – un coupé à huit ressorts (double suspension) – faisait office de modèle avec sa combinaison de couleurs et son agencement intérieur : caisse jaune paille, train laqué bleu marine aux lignes noires, garniture bleu outremer en tissu atlas lisse et uni, poignées de portière en laiton poli et ensemble de ferrures en noir. La seconde – un landau à double suspension également – interpellait par sa simplicité, harmonieusement laquée tout en vert, des filets noirs sur le train et les roues et garnie de maroquin vert.

Ces voitures sont reproduites p. 333 – cette gravure sur bois publiée en pleine page dans la revue populaire « Le Monde illustré » présentait aussi le cabriolet et le coupé de demi-gala à housse doté d'une couronne sur la galerie et les lanternes de l'exposition. Ehrler fut récompensé pour les quatre modèles.

Fleurons des voitures d'Ehrler pour la cour française, les deux berlines de gala de 1852 (p. 236 suiv.) étaient encore plus fastueuses.

Englisch inspirierte, schlicht gestaltete Wagen Ehrlers

Wie schaffte Joachim Ehrler den schnellen Aufstieg zum bevorzugten Hoflieferanten? Wie konnte er Grössen wie J.J. Binder, der vorher das Königshaus in Paris (unter Charles X.) beliefert hatte, nach 1848 in den Schatten stellen? Ehrler arbeitete schon früh streng auf der neuen englischen Linie, die Napoléon III. als Präsident und Kaiser behagte. Dass sich Ehrler stark am englischen Wagenbau orientierte, ist nachweisbar. In „The Hub", Band 28 von 1887, steht: „The late Monsieur J. Ehrler, Sen., coach-builder of Paris, made a rule of visiting London yearly for more than twenty years of his life." Joachim Ehrler besuchte also während über 20 Jahren regelmässig London, um sich über den neuesten Stand des Londoner Wagenbaus orientieren zu können.

Den Franzosen sind schon früh Ähnlichkeiten zwischen den Produkten von Peters und Ehrler aufgefallen Nach einem Bericht von 1862 (Wortlaut links) fertigte Ehrler bei seinen Wagen die textilen Sitzklappen genau gleich an wie Peters in London.

Im „Album Henri Legrand" von 1857 wird Ehrler folgendermassen qualifiziert (französischer Wortlaut links): „Herr Ehrler steht an der Spitze einer Industrie, die Frankreich zu Ruhm gereicht, eines Industriezweigs in dem wir keinen Rivalen mehr haben .... Die Wagen Ehrlers vereinigen in sich die solide Bauweise, von der Schlichtheit bis zur Vielfalt und vom Komfort bis zur Schönheit der Verzierungen."

Im „Bericht über die Welt-Ausstellung zu Paris im Jahre 1867" steht: „Von den französischen Firmen, welche die Exposition beschickten, zeichnete sich vor Allem die Firma Ehrler aus, welche vier Wagen von solider Construction und eleganter schöner Form gebracht hatte. Zwei derselben sind in den anliegenden Zeichnungen dargestellt. Der Eine, ein Coupé mit acht Federn (Double-Federn), repräsentirt den jetzt modernen Schnitt des Kastens und kann auch wegen der Farbenzusammenstellung und inneren Adjustirung als Muster gelten. Der Kasten ist strohgelb, das Gestelle dunkelblau lackirt mit schwarzen Streifen. Die Fütterung ist in glattem, ultramarin, blauem, undessinirtem Atlas ausgeführt. Die Thürklinke ist von polirtem Messing und sämmtliche Beschläge sind schwarz. Der Andere, ein Landau, ebenfalls mit Double-Federn, ist durch seine Einfachheit auffallend, ganz harmonisch grün lackirt, von schwarzen Streifen an Gestell und Rädern beschnitten und mit grünem Maroquin gefüttert."

Das genannte Coupé mit acht Federn und der Landauer sind S. 333 abgebildet. Der Holzstich erschien ganzseitig in der populären Zeitschrift „Le Monde illustré" und zeigt auch das achtfach gefederte Coupé und daneben das Halbgala-Coupé mit Kronen auf dem Dach und auf den Laternen. Diese vier Wagen brachten Joachim Ehrler an der Weltausstellung eine hohe Auszeichnung ein.

Noch reicher waren die beiden S. 236ff. besprochenen Gala-Berlinen von 1852, die Glanzstücke Ehrlers für den französischen Hof.

Louanges d'Angleterre pour Ehrler

Même le carrossier anglais George N. Hooper fit dans les « Reports on the Paris universal exhibition » (1867, 164) les louanges des voitures exposées par Ehrler :

« The cabriolet of M. Ehrler is of elegant form, and is besides well balanced. The workmanship is excellent, and the colours are in good taste. It is moreover very comfortable. The landau by the same builder is of elegant form and high finish. » Et il ajouta en pied de page sur Ehrler : « France is much indebted to this house for many of the improvements introduced in French coachmaking within the last 20 years, tending greatly to the development of an important industry. »

Le cabriolet de M. Ehrler est de forme élégante et bien équilibré pour une voiture à deux roues. Le savoir-faire artisanal est visible et les coloris utilisés font preuve de bon goût. ... La France doit à cette carrosserie nombre des améliorations réalisées au cours des 20 dernières années ; ce pays est en passe de mettre en place une industrie hippomobile significative. – On confère donc ici à Joachim Ehrler un rôle de pionnier majeur au sein de la construction hippomobile française !

Si Ehrler jouait dans la cour des grands carrossiers parisiens en matière de qualité, ce n'était pas le cas en matière de quantité. De fait, les fabriques des Binder étaient nettement plus vastes. Le coupé d'Ehrler d'Arenenberg, réalisé 1870 (p. 486), porte le n° 2055 ; ce qui implique qu'en 40 ans environ, la Carrosserie Ehrler avait seulement produit quelque 2000 voitures neuves, soit 50 par semaine en moyenne. Ehrler employait entre 50 et 100 personnes au maximum.

Les fabricants de voiture comme Joachim et Georges Ehrler n'étaient plus des artisans œuvrant eux-mêmes dans l'atelier, mais de richesentrepreneurs de renom. Ainsi, on peut lire dans les « Souvenirs du Jeune Âge » (1912) que plusieurs personnalités parisiennes de poids étaient présentes à l'inauguration du « joli hôtel d'Ehrler, le fabricant de voitures de l'Empereur ».

Joachim Ehrler avait apparemment le don d'attirer dans ses ateliers les meilleurs spécialistes de la carrosserie, dont le meilleur des maîtres-peintres de l'époque, Arlot (p. 277), l'auteur du « Peintre en équipages » et maître-peintre d'Ehrler onze ans durant. Il n'existe malheureusement pas d'informations sur les autres employés d'Ehrler ; mais une chose est certaine, on y trouvait assurément des selliers et des spécialistes en textile de grand talent. De fait, les voitures fabriquées chez Ehrler séduisent par la finition parfaite des intérieurs, comme on le voit pour les deux voitures de gala de 1852 (p. 458 suiv.) et la berline de demi-gala de 1867 (p. 240 suiv.). À cette fin, on utilisa en partie les mêmes passementeries pour les bordures. De telles pièces étaient commandées chez des fournisseurs spécialisés. Au Second Empire, la France connut aussi un essor chez les fournisseurs de la construction hippomobile à Paris et à Lyon (industrie textile).

Lob aus England für Ehrler

Der Engländer George N. Hooper lobte in seinem „report" der Weltausstellung die von Ehrler ausgestellten Wagen (Reports on the Paris universal exhibition, 1867, 164):

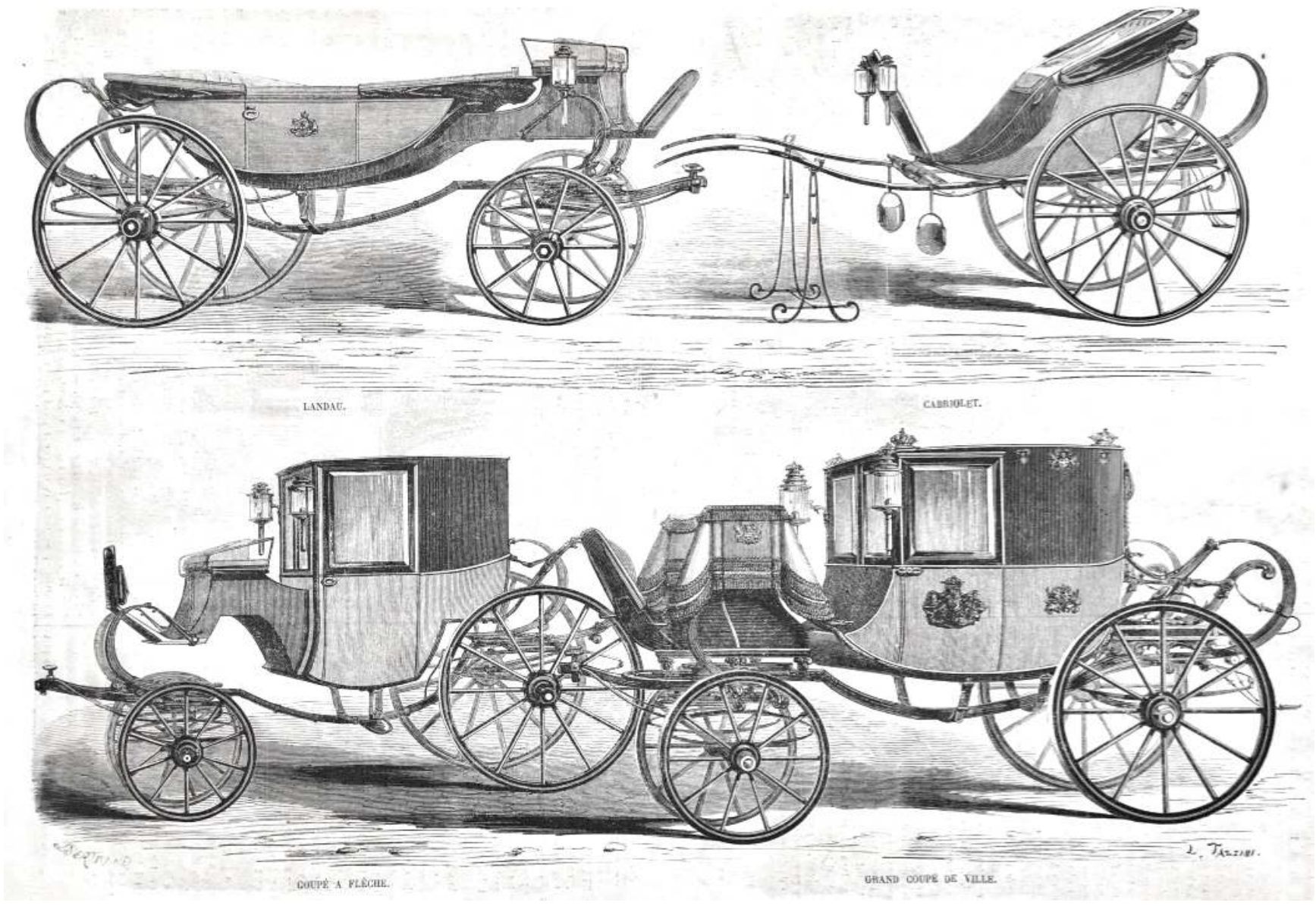
„The cabriolet of M. Ehrler is of elegant form, and is besides well balanced. The workmanship is excellent, and the colours are in good taste. It is moreover very comfortable. The landau by the same builder is of elegant form and high finish." Und er fügte zu Ehrler als Fussnote an: „France is much indebted to this house for many of the improvements introduced in French coachmaking within the last 20 years, tending greatly to the development of an important industry."

Deutsch: „Das Cabriolet der Carrosserie Ehrler weist eine elegante Form auf und ist als Zweiradwagen gut ausbalancirt. Der Wagen ist handwerklich gut gemacht und die verwendeten Farben zeugen von gutem Geschmack. ... Frankreich verdankt dieser Carrosserie manche in den letzten 20 Jahren getätigte Verbesserungen, dieses Land ist im Begriff, eine bedeutende Wagenbau-Industrie aufzubauen." – Hier wird also Joachim Ehrler eine wichtige Vorreiterrolle innerhalb des französischen Wagenbaus zugebilligt!

Ehrler gehörte qualitativ zur Spitze der Pariser Wagenfabrikanten, aber nicht quantitativ. So waren etwa die Fabriken der Binder deutlich grösser. Das Ehrler-Coupé von Arenenberg trägt die Nummer 2055 und entstand 1870 (S. 486). Demnach hatte die Carrosserie Ehrler in etwa 40 Jahren nur rund 2000 neue Fahrzeuge produziert, also durchschnittlich circa 50 pro Jahr. Demnach beschäftigte Ehrler zwischen 50 und 100 Mitarbeiter.

Wagenfabrikanten wie Joachim und Georges Ehrler waren damals nicht mehr Handwerker, die noch selbst in der Werkstatt standen, sondern angesehene und wohlhabende Unternehmer. So ist etwa überliefert, dass zur Eröffnung des „joli hôtel d'Ehrler, le fabricant de voitures de l'Empereur" einige wichtige Persönlichkeiten aus Paris dort anzutreffen waren („Souvenirs du Jeune Age" von 1912).

Ein grosses Talent von Joachim Ehrler war offenbar, dass er die besten Spezialisten für den Wagenbau in seine Ateliers ziehen konnte. Dazu gehörte der oben und S. 277 schon erwähnte, beste Wagenmaler seiner Zeit namens Arlot. Er war der Autor des „peintre en équipages" und während 11 Jahren „maître peintre" bei Ehrler gewesen. Leider sind keine anderen Mitarbeiter des Ehrler-Betriebs überliefert. Darunter müssen sich vor allem auch hoch talentierte Wagen-Sattler und Textilspezialisten befunden haben. Denn die bei Ehrler gefertigten Wagen bestechen durch ihre hervorragend ausgeführten Interieurs, wie man das an den beiden Gala-Wagen von 1852 ablesen kann (S. 458ff.), aber auch an der Halbgala-Berline von 1867 (S. 240ff). Teilweise wurden bei diesen die gleichen posamentierten Borten verwendet. Solche Teile wurden bei spezialisierten Zulieferern bestellt. Auch im Bereich der Zulieferungsindustrie für den Wagenbau hatte Frankreich im Second Empire grosse Fortschritte gemacht, in Paris ebenso wie – für Textilien – in Lyon.



En bas : les voitures d’Ehrler à l’exposition universelle de 1867 à Paris : landau, cabriolet, coupé à huit ressorts et grand coupé de ville.

Unten: Wagen der Carrosserie Ehrler an der Weltausstellung von 1867 in Paris: Landauer, Cabriolet, achtfach gefedertes Coupé und Grand Coupé de ville.

Le fils Georges Ehrler (1832-1884) et ses successeurs

Né en 1832, le fils de Joachim Ehrler fut baptisé Jean-Georges, du même prénom que son grand-père et probablement que son arrière-grand-père (Johann Georg) – toutefois, en France, il fut couramment appelé Georges. Il entra dans l'entreprise vers 1856/57 et les ateliers portèrent dès lors le nom de « Ehrler & fils ». Le jeune Georges Ehrler semble avoir travaillé de bonne heure comme dessinateur et concepteur dans la société paternelle, ce qui indique qu'il avait été formé soit dans une école de dessin soit auprès de son père. La planche d'un sociable/vis-à-vis à droite en haut est signée de sa main et le style de la voiture indique qu'elle a vraisemblablement été conçue vers 1850. Sur le dessin, le sol est typiquement coloré de gris avec des traits de pinceau foncés. La planche du bas, non signée, affiche aussi cette spécificité et représente exactement la même voiture que l'ancien dessin du père p. 328.

En 1855, Georges Ehrler épousa la fille du célèbre carrossier parisien Desouches. Ensemble, ils eurent une fille et un fils qui mourut en bas âge.

Après la mort de son père Joachim, Georges Ehrler reprit les rênes de la fabrique et en perpétua le succès. De nombreuses voitures de haut rang sortaient de ses ateliers, dont les premières voitures de gala du Président de la République (p. 454 suiv.). Il continua de signer ses voitures d'un simple « Ehrler à Paris », si bien qu'il est difficile aujourd'hui de différencier ses voitures de celles de son père.

Georges Ehrler mourut inopinément en 1884 et la période de transition qui s'ensuivit est difficile à reconstruire avec précision. Les ateliers Ehrler furent d'abord réunis pour un certain temps à ceux de Desouches et de Delongueil, sous la nouvelle entreprise Duhamel & Co. Son beau-père avait apparemment concouru à cette constellation. Au final, ce fut Charles Jeantaud (1843-1906) qui reprit la fabrique ; il avait travaillé auparavant dans les carrosseries Pillon et Moingeard et signa, au moins jusqu'en 1891, les voitures qu'il produisait du nom d'« Ehrler, Jeantaud successeur ».

Jeantaud, qui donnait aussi des cours de dessin au conservatoire des arts et métiers à Paris, était un spécialiste et inventeur polyvalent de grand talent. Il fut un pionnier dans le domaine de l'automobile électrique (p. 457). Son suicide en 1906 engendra la fin abrupte de la célèbre entreprise.

Der Sohn Georges Ehrler (1832-1884) und die Nachfolge

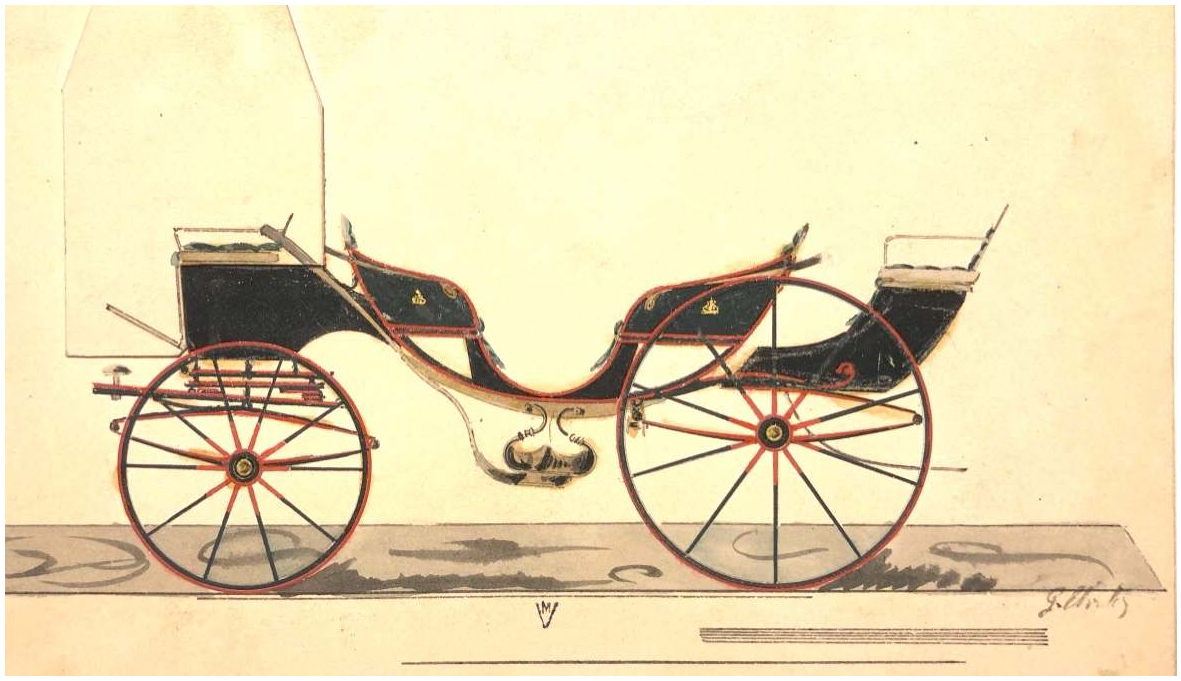
Joachim Ehrlers 1832 geborener Sohn erhielt mit Jean-Georges,den gleichen Vornamen wie sein Grossvater und vermutliche Urgrossvater (Johann Georg), wurde aber in Frankreich meist nur Georges genannt. Ab 1856/57 arbeitete der Sohn im Betrieb führend mit. Die Firma nannte sich jetzt oft „Ehrler et fils". Der junge Georges Ehrler scheint sich früh im väterlichen Betrieb als Zeichner und wohl auch als Entwerfer betätigt zu haben. Offenbar hatte er eine Zeichnungsschule besucht oder dies beim Vater gelernt. Das rechts oben abgebildete Blatt eines Sociable/Vis-à-vis ist von ihm signiert, und es dürfte nach dem Stil des Wagens bereits um 1850 entstanden sein. Typisch für seine Darstellungsart ist der grau kolorierte Boden mit dunkleren Pinselstrichen. In dieser Art ist auch das untere, unsignierte Blatt ausgeführt, das genau den gleichen Wagen darstellt wie die frühe, S. 328 abgebildete Zeichnung des Vaters.

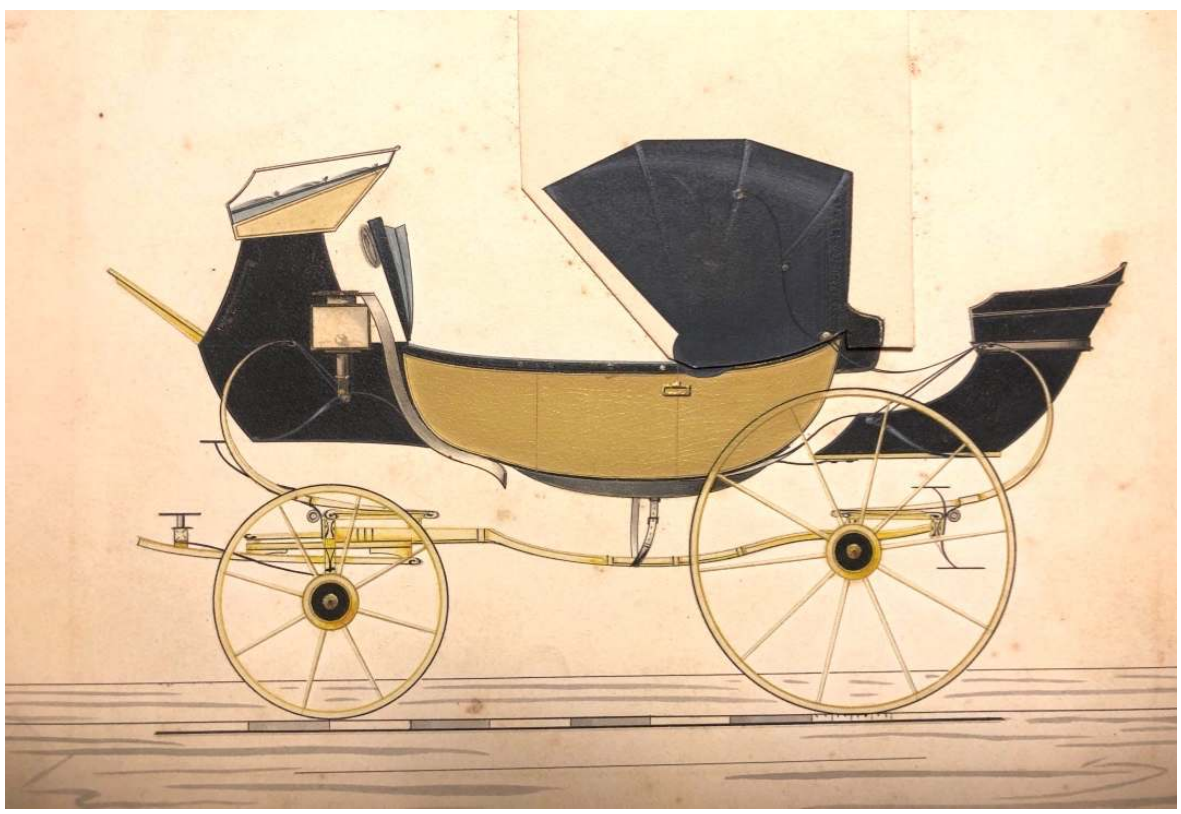
Georges Ehrler heiratete 1855 eine Tochter des ebenfalls bekannten Pariser Wagenbauers Desouches. Sie hatten zusammen eine Tochter und einen früh verstorbenen Sohn.

Nach dem Tod seines Vaters leitete Georges Ehrler seit 1861 die Fabrik allein erfolgreich weiter. Von ihm stammen viele hochstehende Fahrzeuge, unter anderen die ersten Gala-Wagen der Präsidenten der Republik (S. 454f.). Er signierte seine Fahrzeuge weiterhin nur mit „Ehrler à Paris", so dass heute bei den erhaltenen Wagen nicht mehr klar unterschieden werden kann, welcher Wagen vom Vater und welcher vom ihm stammt.

Als Georges Ehrler 1884 offenbar völlig unerwartet starb, kam es zu einer nicht genau rekonstruierbaren Übergangs-Situation. Vorübergehend war die Firma Ehrler zusammen mit denen von Desouches und Delongueil unter dem Dach des neuen Unternehmens Duhamel & Co. vereinigt. Offenbar wirkte bei dieser Konstellation sein Schwiegervater mit. Schliesslich übernahm Charles Jeantaud (1843-1906), der vorher auch in den Carrosserien Pillon und Moingeard tätig gewesen war, die Firma. Dieser signierte aber bis mindestens 1891 die von ihm produzierten Wagen noch mit dem Namen „Ehrler, Jeantaud successeur" weiter.

Jeantaud, der auch Zeichnungsunterricht am „Conservatoire nationale des arts et métiers" in Paris erteilte, war ein vielseitig begabter Fachmann und Erfinder. So war er ein Pionier im Bereich elektrische Automobile (Bild S. 457). Sein Suizid im Jahre 1906 führte zum abrupten Ende der berühmten Firma.

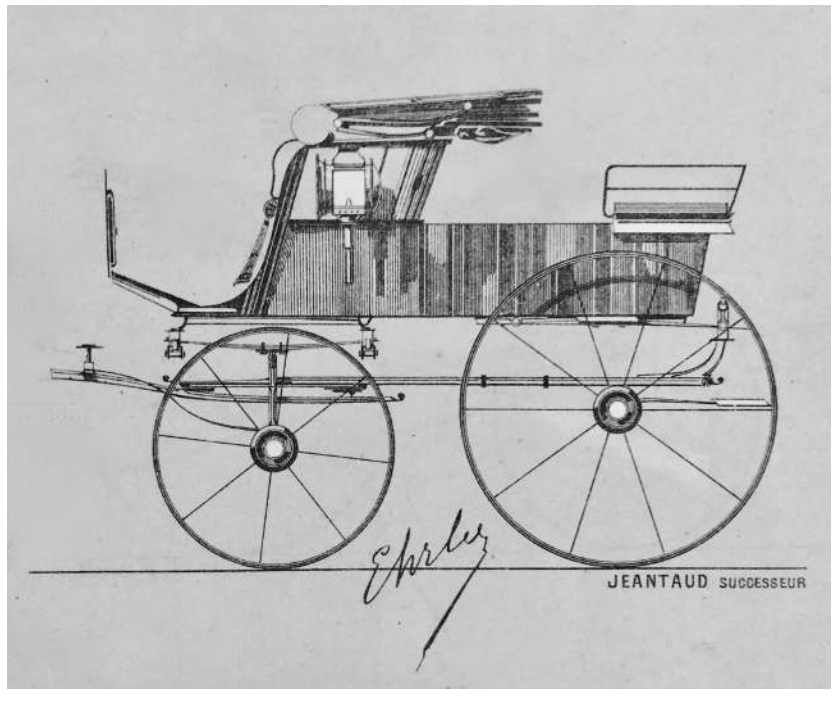




En haut : dessin coloré d’un sociable/vis-à-vis et signé par Georges Ehrler. Le papier en ajout sur le dessin montre la voiture avec un siège de cocher, amovible, sur le coffre avant.
En bas : même principe pour le dessin d’une calèche du même modèle que celui reproduit p. 328. Lorsqu’on soulève le papier en ajout sur le dessin, on découvre la calèche avec la capote refermée.

Oben: Von Georges Ehrler signierte und kolorierte Zeichnung eines Sociable/Vis-à-vis. Der Aufleger zeigt den Zustand mit Bocksitz über dem vorderen Koffer, der abgenommen werden konnte.
Unten: In ähnlicher Manier ausgeführte Zeichnung einer Kalesche des gleichen Modells wie das von S. 328. Bei abgehobenem Aufleger wird der Zustand mit abgelegtem Halbverdeck sichtbar.





À gauche : ce phaéton à flèche signé par Ehrler ressemble à celui de Napoléon III. Il a appartenue au roi Alphonse XII d'Espagne et se trouve au Palacio Pedrables à Madrid.
À droite : vers 1890, l'entreprise Ehrler/Jeantaud avait encore au programme un phaéton à flèche similaire à celui longtemps mené par Napoléon III.

Links: Dieser mit „Ehrler" signierte Mail-Phaeton ist ähnlich wie der von Napoléon III., er gehörte König Alfonso XII. von Spanien und steht im Palacio Pedrables, Madrid.
Rechts: Noch um 1890 hatte die Firma Ehrler/Jeantaud einen ähnlichen Mail-Phaeton im Programm, wie er lange von Napoléon III. gefahren worden war.



À gauche : coupé de ville d'Ehrler du diplomate français, le comte Joseph Henri Edgar Siméon

Links: Coupé de ville von Ehrler des französischen Diplomaten Graf Joseph Henri Edgar Siméon.





Coupé d’Orsay d’Ehrler dans la collection Heinz Scheidel à Mannheim.

Coupé d’Orsay von Ehrler in der Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim.

À propos de la sellerie Roduwart

Roduwart était, avec Brune et Vanborre, le fournisseur de harnais favori des écuries impériales. La sellerie Roduwart avait été fondée à Paris en 1797, probablement par un Allemand (peut-être du nom de Hrodoward, né vers 1780) au 10 de la rue du Helder. En 1810, la sellerie était déjà connue pour ses articles « pour l'équipage ». Le sellier Roduwart semble avoir travaillé pour le duc d'Angoulême dès le début du XIX^{e}. Des selles y furent aussi régulièrement fabriquées. Ayant le même âge, le fondateur de la sellerie Roduwart et le père de Joachim Ehrler se connaissaient sûrement : souvent, carrossiers et selliers (harnais) coopéraient étroitement pour de nouvelles commandes si les deux segments n'étaient pas couverts par la même entreprise. Le « New York Herald » du 4/2/1896 raconta que Roduwart avait fabriqué « 2 sets of harness for six horses an 2 sets of eight horses for the carriages for the Empresses », soit 22 attelages à six et 2 à huit. Chacun des 148 chevaux portait un panache de plumes d'autruche blanches. Il semble s'agir de reproductions de harnais de gala « à la française » selon la mode du début du XIX^{e}. Sont aussi évoquées 150 douzaines de fourreaux de maroquin rouge, nécessaires pour les harnais, et de multiples ferrures.

Jules-Jean Roduwart (1807-1892), le fils du fondateur, continua de diriger la sellerie avec succès, qui livrait, en plus de harnais, d'autres articles pour le sport équestre tels des fouets et des accessoires de vénerie. À l'exposition universelle de 1867 à Paris, J.-J. Roduwart reçut une médaille d'or pour deux somptueux harnais de gala. Un apprenti bourrelier allemand visita alors plusieurs ateliers parisiens (Rapports d'artisans prussiens sur l'exposition industrielle de Paris/en 1867, 1868, 114 suiv.) :

« Je découvrais là-bas que les Français nous devancent de par leur organisation, à savoir dans leur répartition du travail car les tâches sont organisées de façon plus industrielle. Chaque travailleur ne travaille que sur une seule pièce ; il est donc mieux exercé et gagne plus. En un mot, il n'y a là-bas que des spécialistes. » La différence se fit encore plus marquante après la visite d'une fabrique parisienne de ferrures et de panneaux : « La fabrique comptait un dessinateur, un modeleur, un ciseleur, un fondeur, etc. ; c'est ainsi que les Parisiens livrent de plus belles ferrures de meilleure qualité. »

En 1878, la sellerie Roduwart s'installa au 36 des Champs-Élysées sur un site de 582 m^{2} (édifice démoli en 1897). À l'exposition universelle de 1902, les frères Roduwart, de la troisième génération et domiciliés alors au 45 avenue d'Antin/ au coin des Champs-Élysées, exposèrent notamment un harnais de gala et un harnais de demi-daumont. L'un des frères, Georges-Jérôme Roduwart, résidait lui-même sur les Champs-Élysées ; l'autre s'appelait Louis-Adolphe Roduwart. Ils se présentaient comme « sellier harnacheur » et « sellier » et exportaient des articles de sellerie aussi à l'étranger. Peu après 1910, on perd la trace de cette célèbre dynastie parisienne, remplacée par d'autres selliers en plein essor à Paris comme Hermès ou Beck.

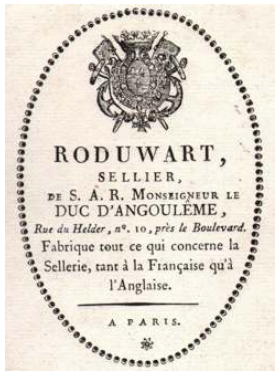
Zur Sattlerei Roduwart

Neben Brune und Vanborre war Roduwart der bevorzugte Lieferant von Geschirren an den Marstall in Paris. Die Sattlerei Roduwart wurde 1797 in Paris wohl von einem Deutschen (vielleicht namens Hrodoward, geboren circa 1780) gegründet, wohl an der Rue du Helder 10. Im Jahre 1810 war die Sattlerei bereits bekannt für Artikel „pour l'équipage". Offenbar arbeitete der Sattler Roduwart schon anfangs 19. Jahrhundert für den Duc d'Angoulème. Produziert wurden stets auch Sättel. Der Begründer der Sattlerei Roduwart und der Vater von Joachim Ehrler dürften sich gekannt haben, waren sie doch etwa gleich alt. Oft arbeiteten Wagenbauer und Geschirrsattler bei Neubestellungen eng zusammen, wenn nicht beide Sparten vom gleichen Betrieb abgedeckt wurden. Nach dem „New York Herald" vom 4. 2. 1896 hatte Roduwart „22 sets of harness for six horses an 2 sets of eight horses for the carriages for the Empresses" gefertigt, also 22 Sechserzüge und 2 Achterzüge. Jedes der 148 Pferde habe einen Busch von weissen Straussenfedern getragen. Dies seien Reproduktionen von Galageschirren „à la française" nach der Mode des frühen 19. Jahrhunderts gewesen. Auch ist von 150 Dutzend Fellen von Maroquinleder die Rede, die für die Geschirre nötig waren und von vielen vergoldeten Beschlägen.

Der Sohn des Gründers namens Jules-Jean Roduwart (1807-1892) führte die Sattlerei erfolgreich weiter. Sie lieferte damals neben Pferdegeschirren auch andere Artikel für den Pferdesport, wie Peitschen und Accessoires für die Jagd. An der Weltausstellung von 1867 in Paris erhielt J.-J. Roduwart eine Goldmedaille für zwei schwere Galageschirre. Damals besuchte ein deutscher Sattlergeselle verschiedene Pariser Werkstätten und gab folgende Einschätzung (Berichte preußischer Gewerbtreibenden über die Industrie-Ausstellung zu Paris im Jahre 1867, 1868, 114ff.):

„Hierbei fand ich, dass die Franzosen in den Einrichtungen, namentlich in der Eintheilung der Arbeit, uns voraus sind, weil mehr fabrikmässig gearbeitet wird. Jeder einzelne Arbeiter macht dort immer nur einen bestimmten Theil des Ganzen; sie sind deshalb eingeübter und verdienen mehr, mit einem Wort, es giebt dort nur Facharbeiter." Noch eklatanter fiel der Unterschied nach einem Besuch einer „Beschlag- und Plattirfabrik" in Paris aus: „Die Fabrik hatte einen Zeichner, Modelleur, Ciseleur, Giesser usw.; darum können die Pariser die Beschläge schöner und besser liefern."

1878 war die Adresse der Sattlerei Roduwart Champs-Elysées 36, das Grundstück umfasste 582m2 (Haus abgerissen 1897). An der Weltausstellung von 1902 stellten die Gebrüder Roduwart, Vertreter der dritten Generation, jetzt domiziliert an der Avenue d'Antin 45/Ecke Champs Elysées, unter anderem ein Gala-Geschirr und ein halbes Daumont-Geschirr aus. Der eine Bruder hiess Georges-Jérôme Roduwart, wohnte selbst an der Avenue des Champs-Elysées, der andere Louis-Adolphe Roduwart. Diese gaben als Beruf „sellier harnacheur" und „sellier" an. Sie exportierten Sattler-Artikel auch ins Ausland. Nach etwa 1910 verliert sich die Spur dieser berühmten Pariser Sattler-Dynastie, die von anderen aufstrebenden Geschirrmachern in Paris, wie Hermès oder Beck, abgelöst wurden.











La sellerie Roduwart à Paris.
En haut : la carte du fondateur Roduwart vers 1840, l'estampille sur un harnais à Arenenberg et la photo de Jules-Jean Roduwart en 1867.
Au milieu : vue à l'intérieur de la sellerie des frères Roduwart vers 1900.
En bas : le magasin des frères Roduwart au 36 des Champs-Élysées vers 1900.

Die Sattlerei Roduwart in Paris.
Oben: Karte des Gründers Roduwart der Zeit um 1840, Stempel auf einem Geschirr auf dem Arenenberg und Foto von Jules-Jean Roduwart von 1867.
Mitte: Innenaufnahme der Sattlerei der Gebrüder Roduwart um 1900.
Unten: Das Geschäft der Gebrüder Roduwart an den Champs Elysées 36 von aussen um 1900.

H. Le luxe pendant la guerre

L'année 1870 est synonyme de désastre militaire et politique pour la France et pour l'empereur. Le 19 juillet, la guerre est déclarée à la Prusse – mais l'adversaire est totalement sous-estimé. De fait, un duo puissant dirigeait la Prusse : le roi Guillaume Ier, un monarque habitué à la guerre, et le chancelier Bismarck, un politicien stratège. Tout en provoquant la France à déclarer la guerre, Bismarck avait réussi à former une coalition de la Prusse avec d'autres États allemands (Bavière, Wurtemberg, etc.). Sous pression au niveau de la politique intérieure, l'empereur Napoléon III avait, lui, dépassé son zénith et ne parvint pas à former une coalition avec d'autres puissances. Certes, la France disposait alors de la meilleure des armées régulières, mais à peine la guerre commencée, l'armée du Rhin sous le commandement du maréchal Bazaine et l'armée de Châlons sous celui du maréchal Mac-Mahon furent battues.

Les quatre premières semaines du conflit sont résumées aujourd'hui ainsi par les chercheurs (site web « Chemins de mémoire » du Ministère des armées) : « Le début de la guerre est une suite de défaites en Alsace que subit l'armée impériale, à Wissembourg le 4 août, à Woerth, Froeschwiller le 6 août, où se déroula la célèbre charge de Reischoffen. Tandis qu'une armée prussienne investissant Strasbourg en commence le siège, une autre passe les Vosges, entre en Lorraine où elle gagne la bataille de Forbach le 6 août. L'ennemi arrive devant Metz où est repliée l'armée du maréchal Bazaine. Les Français se défendent, livrant les batailles de Borny, Gravelotte, Saint-Privat, les 14, 16, 18 août, mais Bazaine, commandant en chef, n'agit pas plus, se laissant enfermer dans Metz par 200 000 Allemands qui l'encerclent, enfin l'assiègent. Le maréchal Mac Mahon a rameuté son armée au camp de Châlons, dans la Marne, d'où, avec Napoléon III, il espère opérer pour délivrer Metz. Mais les forces ennemies la rejettent vers l'Ardenne où s'engage alors la bataille de Sedan que perdent les Français battus le 1er septembre ; l'empereur est fait prisonnier avec des milliers d'hommes. L'armée de Châlons est détruite, ses restes fuient en déroute. »

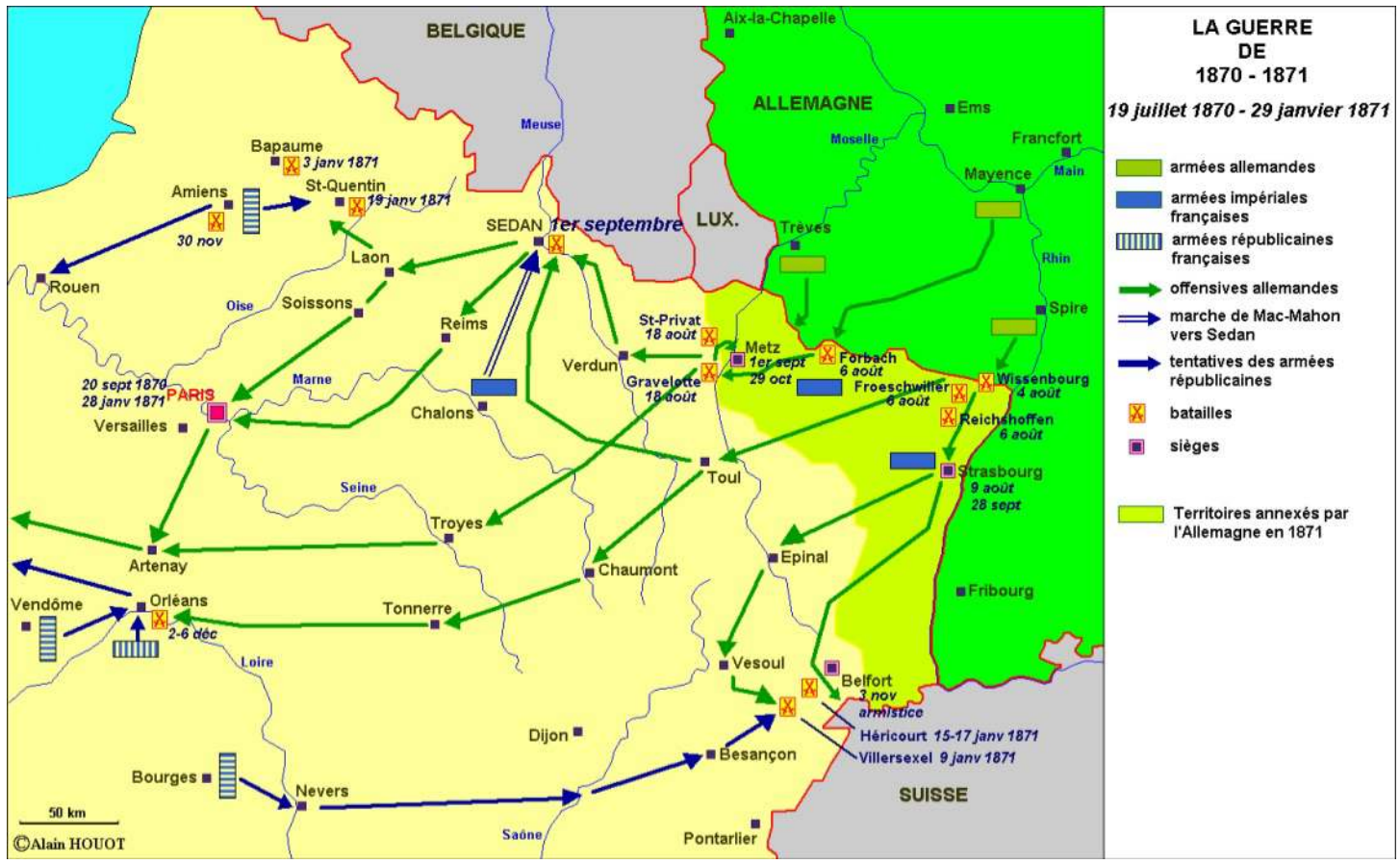
Pour l'empereur, la guerre n'a duré que six semaines. L'Alsace fut d'abord perdue, puis la Lorraine. L'une des armées françaises était bloquée à Metz, l'autre – accompagnée de l'empereur – se retira en Champagne. À l'époque, il y avait (comme le montre la carte du bas) des lignes de chemin de fer de Metz à Paris, passant par Châlons et Sedan. Tous les autres trajets devaient être parcourus à pied, en voiture ou à cheval. Les généraux exigèrent de leurs troupes des marches exténuantes alors que le ravitaillement était déficitaire et la coordination inexistante. Les témoins racontèrent que les chevaux furent poussés à l'épuisement. On sait aussi par une lettre de l'empereur, écrite à Metz et adressée à son épouse, que les troupes étaient en sous-effectif et que le haut commandement n'avait aucune stratégie (Filon 1920, 98).

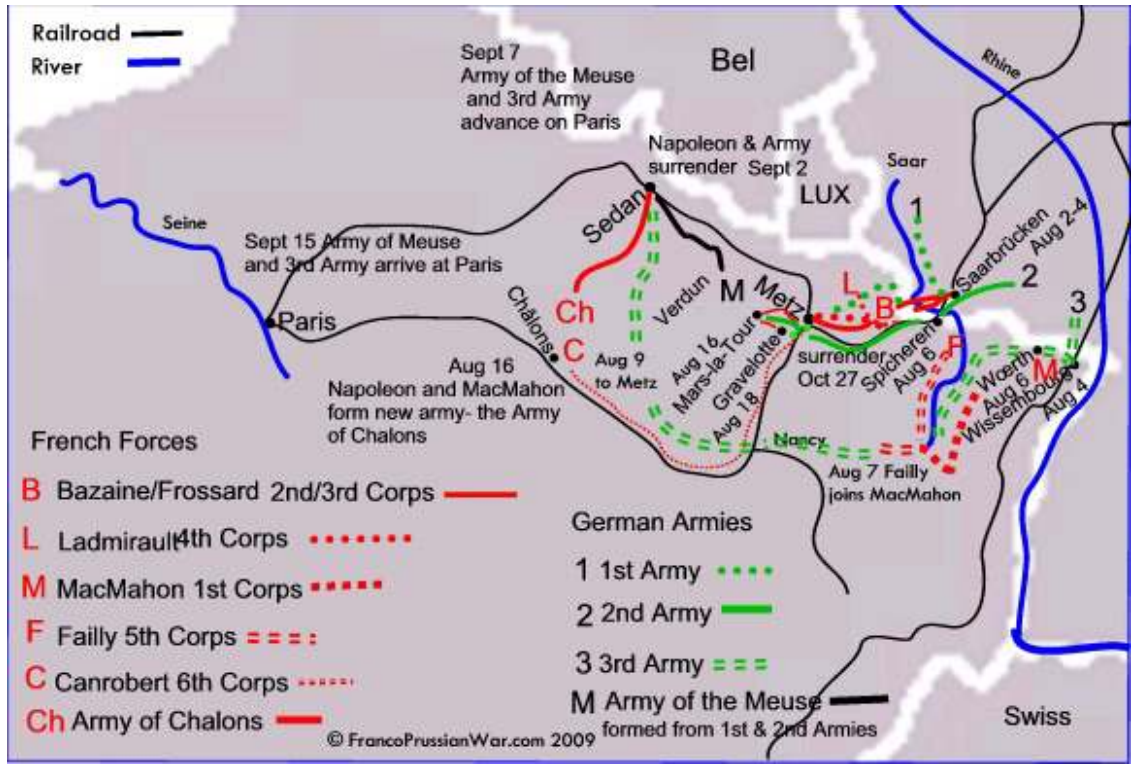
H. Luxus im Krieg

1870 kam es bekanntlich für Frankreich wie für den Kaiser zur militärischen und politischen Katastrophe. Die Kriegserklärung an Preussen erfolgte am 19. Juli. Dabei wurde der Gegner deutlich unterschätzt. Mit König Wilhelm I. und Kanzler Bismarck standen ein kriegserprobter Monarch und ein strategisch denkender Politiker an der Spitze Preussens. Bismarck hatte Frankreich zur Kriegserklärung provoziert und damit eine Koalition Preussens mit anderen deutschen Ländern erreicht (Bayern, Württemberg usw.). Kaiser Napoléon III. hingegen hatte seinen Zenith überschritten, stand unter innenpolitischem Zugzwang und brachte keine Koalition mit anderen Mächten zustande. Frankreich hatte damals zwar die beste Berufsarmee, kaum hatte der Krieg begonnen, kamen aber die grossen Verbände der Rhein-Armee unter Führung von Marschall Bazaine und die sogenannte Châlons-Armee unter dem Kommando von Marschall Mac-Mahon ins Hintertreffen.

Die ersten vier Wochen des Krieges werden von der heutigen Forschung folgendermassen zusammengefasst (Website „Chemins de mémoire" des „Ministère des armées"): „Die Armee des Kaisers wird am Anfang des Krieges etliche Niederlagen im Elsass erleiden: Am 4. August in Wissemburg, in Woerth und Froeschwiller am 6. August, wo der berühmte Angriff von Reischoffen stattfinden wird. Während eine preußische Armee in Straßburg eindringt, überfällt eine andere Lothringen, indem sie über die Vogesen geht. Sie gewinnt die Schlacht von Forbach am 6. August. Der Feind trifft in Metz ein, wo die Armee des Marschalls Bazaine sich zurückzieht. Die Franzosen versuchen sich zu verteidigen, indem sie sich der Schlachten von Borny, Gravelotte, Saint-Privat, am 14., 16., 18. August ausliefern, aber Bazaine reagiert als Oberbefehlshaber nicht mehr und lässt sich schließlich in Metz von 200 000 Deutschen umzingeln. Marschall Mac-Mahon ruft seine Armee im Lager Châlons in der Marne zusammen, von wo er und Napoléon III vorhaben, Metz zu befreien. Aber die feindlichen Kräfte stoßen das französische Heer Richtung Ardennen zurück. Es folgt die Schlacht von Sedan, wo die Franzosen am 1. September geschlagen werden; der Kaiser wird mit Tausenden von anderen Männern festgenommen, der Rest von ihnen unternimmt die Flucht."

Der Krieg dauerte für den Kaiser nur sechs Wochen. Zuerst ging das Elsass verloren und dann Lothringen. Die eine französische Armee war in Metz blockiert, die andere zog sich, vom Kaiser begleitet, in die Champagne zurück. Eisenbahnlinien gab es damals, wie die untere Karte rechts zeigt, von Metz aus Richtung Paris über Châlons und Sedan, alle übrigen Strecken mussten zu Fuss, im Wagen oder zu Pferd bewältigt werden. Die Generäle verlangten von ihren Truppen gewaltige Märsche bei schlechter Versorgung und mangelnder Koordination. Ihre Pferde wurden bis zur Erschöpfung angetrieben. Das sagen Augenzeugenbericht aus. Auch weiss man von einem Brief des Kaisers an seine Frau aus Metz, der erhebliche Unterbestände der Truppen und fehlende strategische Vorbereitungen seitens der Heeresleitungen vermeldet (Filon 1920, 98).





Cartes du déroulement de la guerre 1870/71.
En haut : les mouvements de troupes avec l'itinéraire de Châlons-sur-Marne à Sedan (en bleu).
En bas : les batailles principales au début de la guerre (Saarbruck, Woerth, Wissembourg, etc. en Alsace et dans les environs de Metz, ainsi que Sedan). Les lignes de chemin de fer stratégique sont consignées en noir.

Karten zum Kriegsverlauf 1870/71.
Oben: Die Truppenbewegungen mit der Marschroute von Châlons-sur-Marne nach Sedan (blau).
Unten: Die wichtigsten Schlachten zu Beginn des Krieges (Saarbrücken, Woerth, Wissembourg usw. im Elsass und in der Umgebung von Metz sowie Sedan). Schwarz sind die strategisch wichtigen Eisenbahnlinien eingezeichnet.

Dans la perspective d'aujourd'hui, l'état-major de l'armée française avec les maréchaux Bazaine et Mac-Mahon était trop peu enclin aux nouvelles stratégies de guerre. Steffen Hennicke (site web du Deutsches Historisches Museum/musée historique allemand) résume la situation comme suit : « Au cours de la guerre, les deux armées s'agrandirent pour passer la barre du million. La manière de conduire une guerre avait fondamentalement changé au XIX^{e} siècle et passa définitivement avec la guerre franco-prussienne de 1870/71 à l'ère de la guerre populaire industrielle. Désormais, des armées de plusieurs centaines de milliers d'hommes se faisaient face. L'utilisation du chemin de fer, de l'industrie, de techniques d'armement modernes et d'une artillerie de grande portée influait sur le déroulement des campagnes militaires. »

Dès lors, les batailles n'étaient plus gagnées grâce à d'intrépides combats de cavalerie, mais par des tirs d'artillerie. Une figure centrale côté français fut le maréchal Mac-Mahon à la tête des troupes françaises en Alsace ; il devint plus tard président de la République. Cette anecdote sur le 6 août 1870 après la défaite de Woerth montre comment les chefs militaires de l'armée régulière française partirent en guerre à l'époque (Eelking 1871, 169) : « On trouva moult fourbi et fanfreluches dans le butin ; beaucoup de domestiques, des meubles élégants, des couverts et des vins raffinés. Des friandises et des parfums en grande quantité. Et deux tentes luxueuses du maréchal. Un groupe de courtisanes qui accompagnaient leurs galants tomba aux mains des vainqueurs. Une partie de ces coquettes sauta de la voiture en criant de frayeur et s'enfuit dans les bois. Les autres, qui n'avaient pas pu se sauver, furent chassées sous la risée des soldats. Resta alors de la camelote pour la toilette. »

Cette scène se répéta apparemment et avait, aux yeux des Allemands, conduit au mécontentement des soldats français (Eelking, 1871, 44) : « Lors d'une avancée, l'armée ployait sous une multitude de bagages et de fatras, ce qui ne pouvait qu'entraver son avancée. Les officiers, gâtés dans les garnisons, emportaient fourbi et fanfreluches guère adaptés à un équipement de campagne. Même pendant la guerre, on ne voulait pas renoncer au confort et aux plaisirs dont on jouissait en temps de paix. Les chefs militaires donnaient souvent le plus mauvais des exemples. On emporta moult voitures à bagages, remplies de provisions et de vin, de meubles, d'articles de toilette et autres babioles. La galanterie frivole ne fut pas non plus bannie des camps militaires car des courtisanes accompagnaient leurs galants, prenant ainsi de la place et accaparant des moyens de transport. L'attelage du convoi de ces maîtres passait avant tout le reste, si bien qu'il ne fut pas rare que les provisions des formations restèrent en plan, laissant ces dernières sans nourriture à leur arrivée au bivouac ou au camp militaire, alors que leurs supérieurs se remplissaient la panse sans se préoccuper des soldats affamés. »

L'empereur s'offrit le plus grand convoi de tous. Quand il partit en guerre le 28 juillet 1870 de la gare privée de Saint-Cloud, deux trains spéciaux furent nécessaires pour lui et sa suite.

Die französischen Heeresleitungen unter den Marschällen Bazaine und Mac-Mahon waren aus heutiger Perspektive zu wenig auf die neue Kriegsführung eingestellt. Sie wird durch Steffen Hennicke folgendermassen zusammengefasst (Website des Deutschen Historischen Museums): „Im Verlaufe des Krieges wuchsen beide Heere über die Millionengrenze. Der Charakter der Kriegführung hatte sich im 19. Jahrhundert grundlegend geändert und trat mit dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 endgültig in das Zeitalter des industrialisierten Volkskriegs ein. Nun standen sich Heere von mehreren hunderttausend Mann gegenüber. Der Einsatz von Eisenbahnen, Industrie und moderner Waffentechnik wie weitreichender Artillerie bestimmte den Verlauf der Feldzüge."

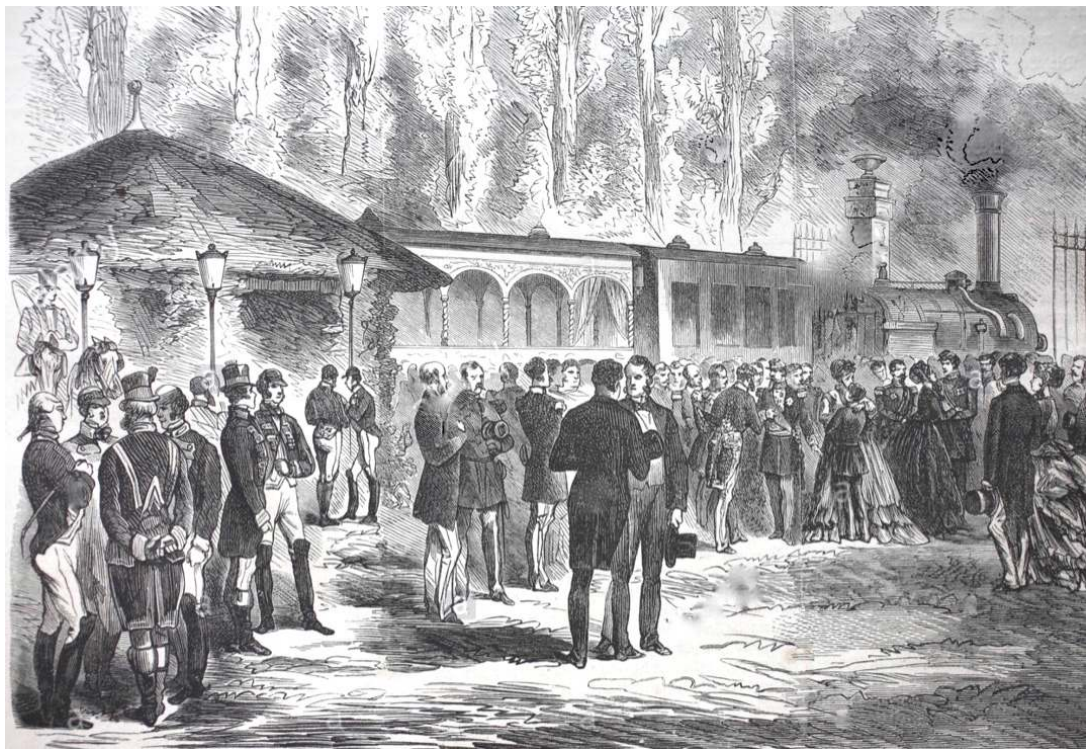
Jetzt wurden Schlachten nicht mehr durch wagemutige Kavallerie-Gefechte gewonnen, sondern durch Geschützfeuer. Eine zentrale Figur auf französischer Seite war der schon genannte Marschall Mac-Mahon, Befehlshaber der französischen Truppen im Elsass und späterer Präsident der Republik. Die folgende Anekdote zum 6. August 1870 nach der verlorenen Schlacht von Woerth zeigt, wie solche hohe Akteure der französischen Berufsarmee damals in den Krieg zogen (Eelking 1871, 169): „Man fand allerlei Kram und Tand bei der erbeuteten Bagage; dabei eine grosse Menge Dienerschaft, elegante Möbel, Tafelgeräthe und feine Weine. Näschereien und Parfümerien fanden sich in grosser Menge vor. Dabei waren auch 2 mit Luxus ausgestattete Zelte des Marschalls. Eine ganze Ladung Hetären, die ihre Galans begleiteten, fiel den Siegern in die Hände. Ein Theil dieser aufgeputzten Dirnen stürzte mit der Angst und Geschrei aus den Wagen und entlief in die Wälder, die anderen, sie sich nicht retten konnten, jagten die Soldaten unter Gelächter fort. Eine Menge Toilettenplunder blieb zurück."

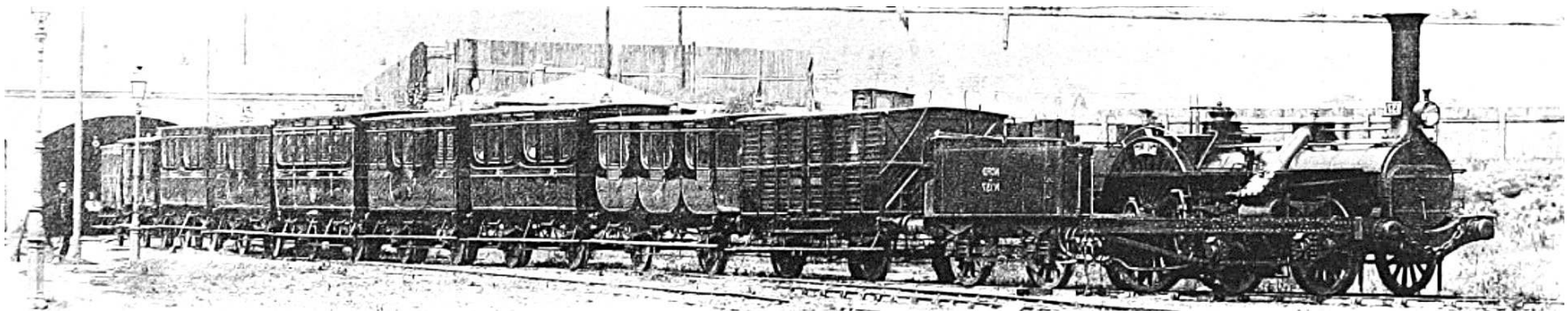
Das war offenbar kein Einzelfall und hatte aus deutscher Optik mit zur Unzufriedenheit der französischen Soldaten geführt. Eelking 1871, 44: „Bei einem Aufmarsch war das Heer mit einem Wust von Train und Bagage überladen, was seiner Beweglichkeit nur hinderlich sein konnte. Die Offiziere, in den Garnisonen verwöhnt, nahmen eine Masse Kram und Tand mit, der in eine Feldausrüstung nicht paßt. Man wollte auch im Kriege die Bequemlichkeiten und Genüsse nicht entbehren, an die man im Frieden gewöhnt war. Die höheren Führer gingen darin gewöhnlich mit dem übeln Beispiel voran. Man nahm eine Menge Bagagewagen mit, die mit Vorräthen für Küche und Keller, Möbelstücken, Toilettengegenständen und anderem Ueberflüssigen beladen waren. Die leichtfertige Galanterie wurde auch aus dem Heerlager nicht verbannt, denn Courtisanen begleiteten ihre Galans, und nahmen dabei Quartier und Transport mit in Anspruch. Die Bespannung für den Train dieser Herren ging allem Andern vor und so traf es sich nicht selten, daß die Mundvorräthe für die Mannschaften zurückblieben und diese, wenn sie in's Bivouak oder Lager kamen, nichts zu nagen und zu beißen hatten, während ihre Vorgesetzten bei üppigem Mahle sich bene thaten, ohne sich weiter um den hungernden Soldaten zu kümmern."

Den grössten Tross von allen leistete sich der Kaiser. Als er am 28. Juli 1870 vom Privatbahnhof in Saint-Cloud in den Krieg fuhr, brauchte es für ihn und sein Gefolge zwei Sonderzüge.



Arrivée de LL. MM. à la gare de Calais.





En haut : le train spécial impérial sous de meilleurs jours.
Au milieu : départ en guerre de l’empereur le 28 juillet 1870 à la gare de Saint-Cloud en direction de Metz. À gauche se trouvent les cochers et postillons de l’empereur, qui sont du voyage en livrées élégantes.
En bas : le train impérial en entier à Paris d’après une photographie historique.

Oben: Der kaiserliche Sonderzug in besseren Tagen.
Mitte: Abfahrt des Kaisers am 28. Juli 1870 am Bahnhof in Saint-Cloud Richtung Metz in den Krieg mit Preussen. Links stehen die Kutscher und Postillione des Kaisers, die in schicken Livreen mit auf die Reise gehen.
Unten: Der ganze kaiserliche Zug in Paris nach einer historischen Fotografie.

L’entourage de l’empereur au début de la campagne militaire de 1870

Lors de la campagne militaire de 1870, l’empereur fut toujours accompagné de plusieurs généraux de haut rang, aides de camp, ordonnances, médecins, secrétaires et valets. Une liste du premier contingent existe encore (en bas à droite). Ces documents internes parlaient généralement de la « Guerre de Prusse 1870 ». Le 28 juillet, plusieurs officiers importants arrivèrent dans un premier train spécial, leurs noms réapparaîtront régulièrement par la suite. Parmi eux, les généraux de la Moskowa, Castelnau, Waubert de Genlis et Pajol ainsi que 35 personnes de haut rang de l’entourage impérial. Le monarque, lui, était flanqué en permanence de son secrétaire particulier Pietri. Trois médecins et un chirurgien étaient du voyage pour veiller à sa santé. De plus, Napoléon III disposait de 26 valets personnels (liste p. 351). Chargé des chevaux, le premier Écuyer, le comte Davillier, était assisté par Raimbeaux, Faverot de Kerbrech et deux autres écuyers. Les 35 hommes de l’entourage immédiat se fit, pour sa part, accompagner de 58 autres ordonnances et domestiques. Les aides de camp et les officiers d’ordonnance de l’empereur chargés du déroulement de la journée disposaient chacun de trois ou quatre chevaux personnels avec les cavaliers correspondants, qui avaient pour leur part chacun un valet de chambre. Tout ce monde avait besoin de tentes, qui étaient transportées dans des fourgons impériaux. Cela donnait en tout une escorte impériale de plus de 100 personnes et ce, sans les nombreux cochers, garçons, gendarmes, etc. S’y ajoutaient les escadrons des Cent-Gardes et autres brigades pour protéger le convoi.

En juillet 1870, des directives avaient été promulguées à Paris indiquant quels dédommagements devaient recevoir les participants de haut rang à la campagne militaire, combien de chevaux étaient à mettre à la disposition pour chacun, quels uniformes étaient à porter, etc. Des instructions précises sur les bagages furent aussi ajoutées. Pour leur transport, on avait non seulement des fourgons, mais aussi « des brigades de mulets ». Les ustensiles de cuisine des cavaliers accompagnant le convoi furent transportés sur des mulets, dans des cantines spéciales constituées de deux paniers pouvant être accrochés à des bâts.

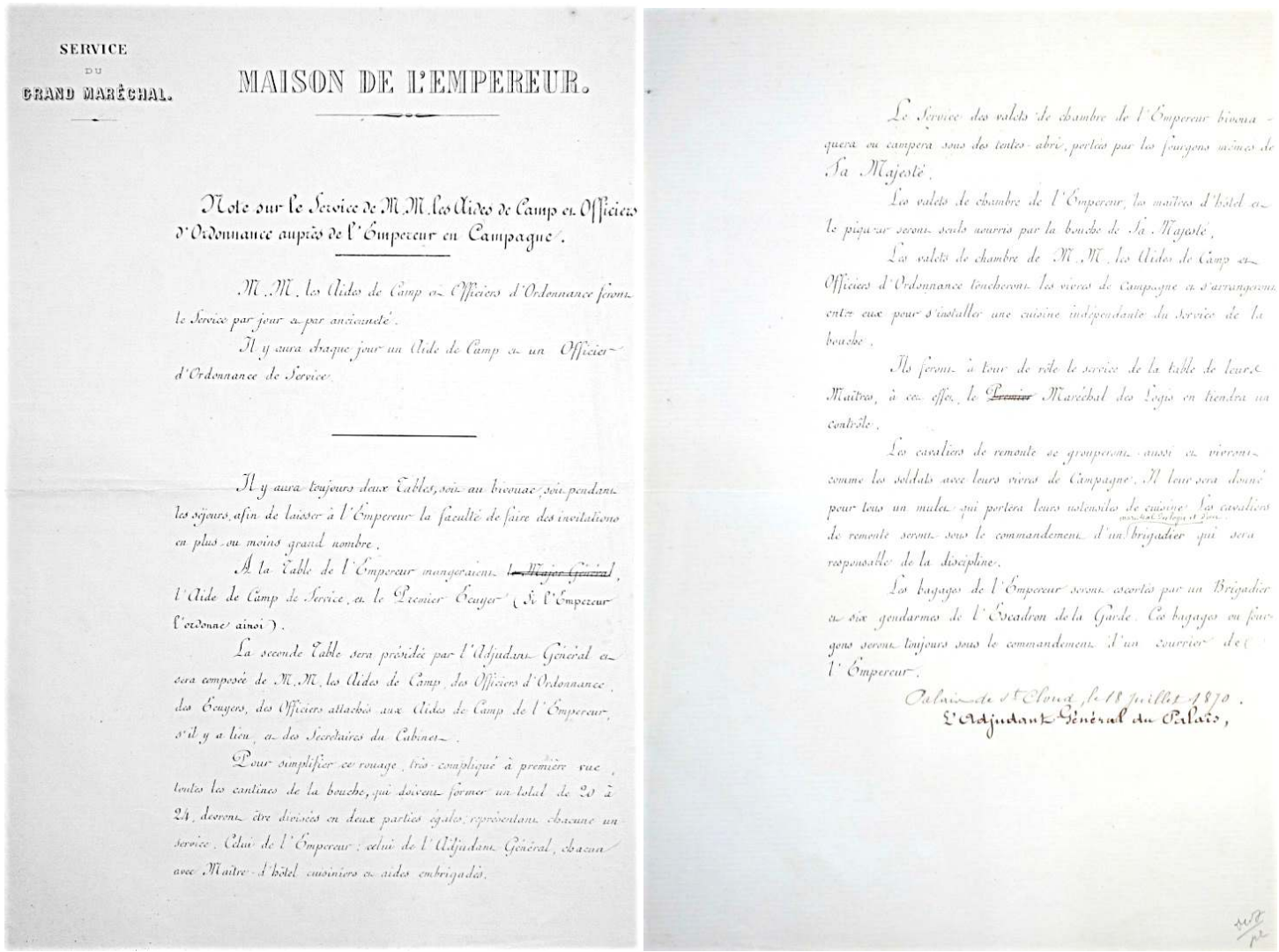
Le convoi impérial quitta Saint-Cloud en deux trains spéciaux le 28 juillet 1870 à 10h. Deux jours plus tôt, l’adjudant général du Palais à Paris avait indiqué à la préfecture de Metz l’heure d’arrivée de l’empereur et les dispositions à prendre. Entre autres : un dîner pour 40 à 50 personnes devait être préparé, et il était précisé que le fils de l’empereur était du voyage avec cinq officiers à son service, huit domestiques et 12 ordonnances. Il faudrait de plus s’occuper des 22 chevaux et de 3 voitures. Le fait que l’empereur emmène avec lui le prince qui n’avait que 14 ans montre combien Napoléon III était sûr de la victoire au début de la campagne militaire. Il rapporta aussi fièrement le baptême du feu de son fils à Saarbruck (p. 437) – avant que le vent ne tourne et qu’il renvoie le prince à la maison.

Die Entourage des Kaisers zu Beginn des Feldzugs von 1870

Der Kaiser liess sich auf dem Kriegszug von 1870 stets von einigen hohen Generälen, Adjutanten, Ordonnanzen, Ärzten, Sekretären und Dienerschaft begleiten. Eine Liste des ersten Aufgebots hat sich erhalten, wie das Dokument rechts unten zeigt. In solchen internen Dokumenten wird der Feldzug meist „Guerre de Prusse 1870“ genannt. Am 28. Juli 1870 kamen im ersten Sonderzug einige hohe Offiziere mit, deren Namen im Folgenden immer wieder auftreten. Dazu gehörten die Generäle de la Moskowa, Castelnau, Waubert de Genlis und Pajol sowie insgesamt weitere 35 hochstehende Personen aus der kaiserlichen Entourage. Der Monarch selbst wurde von seinem Privatsekretär namens Pietri begleitet. Für seine Gesundheit sorgten drei mitreisende Ärzte und ein Chirurg. Napoléon III. standen zudem 26 persönliche Bedienstete zur Verfügung (Liste S. 351). Für die Belange der Pferde kam der Erste Stallmeister Graf Davillier mit, unterstützt von Raimbeaux, Faverot de Kerbrech und zwei weiteren Stallmeistern. Die genannten 35 Männer aus dem engsten Kreis liessen sich ihrerseits noch einmal von 58 Ordonnanzen und Domestiken begleiten. Den für den Tagesablauf zuständigen persönlichen Adjutanten und den Ordonnanzoffizieren des Kaisers standen je drei oder vier eigene Pferde mit entsprechenden Reitern zur Verfügung, und jeder konnte seinerseits einen Diener mitnehmen. Dafür brauchte es die nötigen Zelte, die in kaiserlichen Fourgons mit transportiert wurden. Das ergab schliesslich ein kaiserliches Gefolge von über 100 Personen, und zwar ohne die vielen Kutscher, Pferdebetreuer, Gendarmen, usw. Dazu kamen jeweils Abteilungen der Hundertgarden und andere Wachmannschaften als Schutzformation des Trosses.

Im Juli 1870 waren in Paris Weisungen erlassen worden, welche besondere Entschädigungen die hochrangigen Teilnehmer am Feldzug erhalten sollten, wieviel Pferde pro Mann zu stellen und welche Uniform zu tragen waren. Dazu kamen genaue Vorschriften über die Art der Gepäckstücke. Für deren Transport standen nicht nur Fourgons zur Verfügung, sondern auch Maultier-Züge. Auch die „ustensils de cuisine“ der den Tross begleitenden Reiter wurden auf Maultieren in speziellen „cantines“ transportiert, die aus zwei Körben bestanden, welche den Bastsätteln angehängt werden konnten.

Am 28. Juli 1870 fuhr um 10 Uhr in Saint-Cloud der kaiserliche Tross auf zwei Sonderzügen Richtung Metz ab. Zwei Tage zuvor hatte der Generaladjutant „du Palais“ in Paris der dortigen Praefektur in einem Brief mitgeteilt, wann der Kaiser dort ankomme und was dafür vorzukehren sei. In diesem Schreiben stand zudem, dass ein Abendessen für 40 bis 50 Personen vorzubereiten sei und der Sohn des Kaisers auch mitkäme und zwar mit 5 ihn begleitenden Offizieren, 8 Domestiken sowie 12 Ordonnanzen. Auch für die 22 Pferde und 3 Wagen sei zu sorgen. Die Mitnahme des erst 14jährigen Prinzen auf den Feldzug zeigt, dass der Kaiser zu Beginn des Feldzugs noch siegesgewiss war. Er berichtete dann auch stolz von der buchstäblichen Feuertaufe seines Sohnes in Saarbrücken (vgl. S. 437), bevor sich das Blatt wendete und der Prinz schliesslich nach Hause geschickt werden musste.



SERVICE
DU
GRAND MARÉCHAL.

MAISON DE L'EMPEREUR.

Note sur le Service de MM. les Aides de Camp et Officiers d'Ordonnance auprès de l'Empereur en Campagne.

MM. les Aides de Camp et Officiers d'Ordonnance feront le Service par jour et par ancienneté.

Il y aura chaque jour un Aide de Camp et un Officier d'Ordonnance de Service.

Il y aura toujours deux Tables, soit au bivouac soit pendant les séjours, afin de laisser à l'Empereur la faculté de faire des invitations en plus ou moins grand nombre.

A la Table de l'Empereur mangeraient ~~le Major Général~~, l'Aide de Camp de Service, et le Premier Ecuyer (Si l'Empereur l'ordonne ainsi).

La seconde Table sera présidée par l'Adjudant Général et sera composée de MM. les Aides de Camp, des Officiers d'Ordonnance, des Ecuyers, des Officiers attachés aux Aides de Camp de l'Empereur, s'il y a lieu, et des Secrétaires du Cabinet.

Pour simplifier ce rouage, très-compliqué à première vue, toutes les cantines de la bouche, qui doivent former un total de 20 à 24, devront être divisées en deux parties égales représentant chacune un service. Celui de l'Empereur; celui de l'Adjudant Général, chacun avec Maître d'hôtel cuisiniers et aides embrigadés.

Le Service des valets de chambre de l'Empereur bivouaquera ou campera sous des tentes-abris, portés par les fourgons mêmes de Sa Majesté.

Les valets de chambre de l'Empereur, les maîtres d'hôtel et le piqueur seront seuls nourris par la bouche de Sa Majesté.

Les valets de chambre de MM. les Aides de Camp et Officiers d'Ordonnance toucheront les vivres de campagne et s'arrangeront entre eux pour s'installer une cuisine indépendante du service de la bouche.

Ils feront à tour de rôle le service de la table de leurs Maîtres, à ces effets le ~~Premier~~ Maréchal des Logis en tiendra un contrôle.

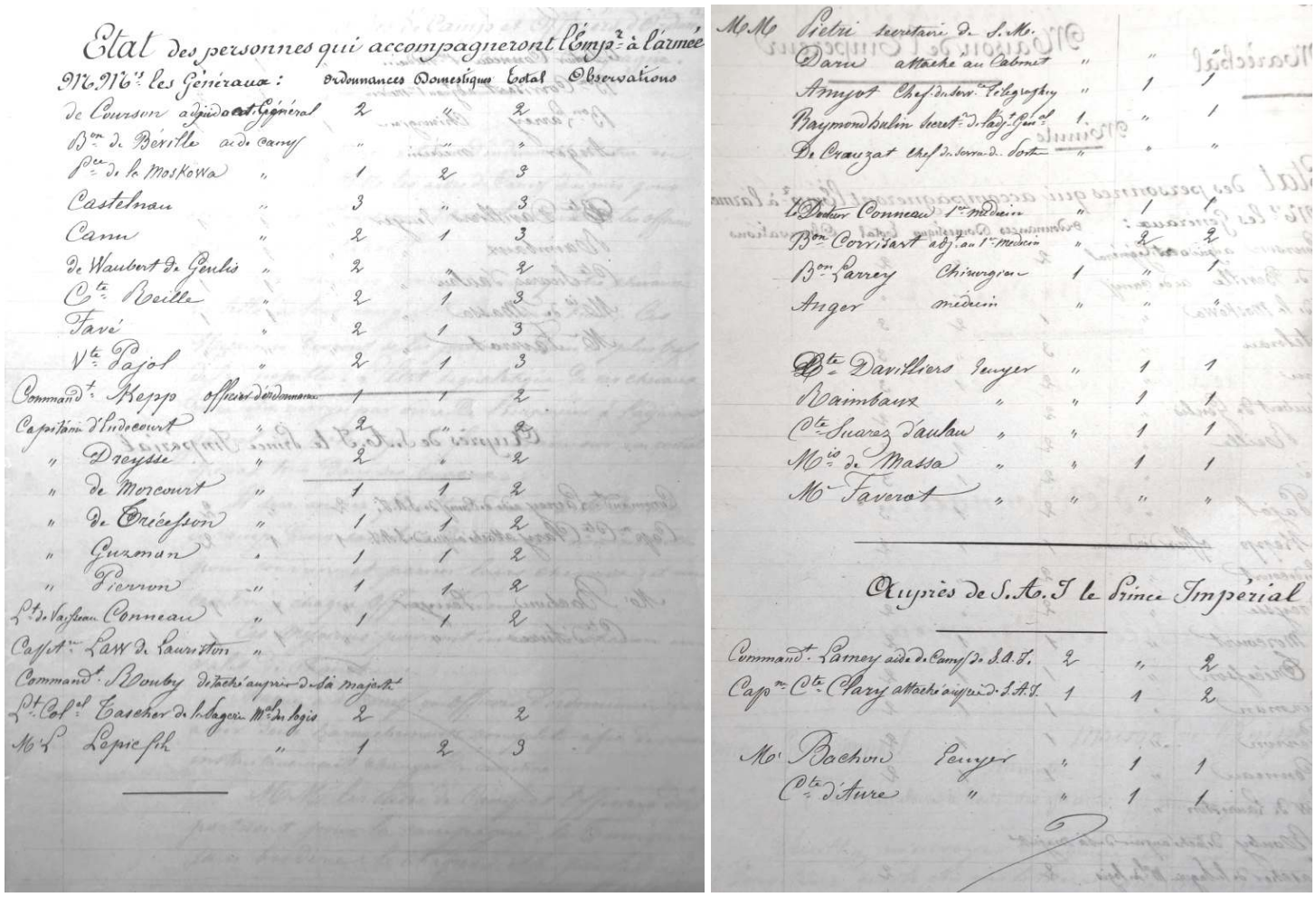
Les cavaliers de remonte se grouperont aussi et vivront comme les soldats avec leurs vivres de Campagne. Il leur sera donné pour tous un mulet qui portera leurs ustensiles de cuisine. Les cavaliers de remonte seront sous le commandement d'un Brigadier qui sera responsable de la discipline.

Les bagages de l'Empereur seront escortés par un Brigadier et six gendarmes de l'Escadron de la Garde. Ces bagages ou fourgons seront toujours sous le commandement d'un courrier de l'Empereur.

Palais de St Cloud le 18 juillet 1870.
L'Adjudant Général du Palais,

Directives de l'adjudant général sur le traitement de l'empereur pendant la campagne militaire de 1870.

Weisung des Generaladjunten, wie der Kaiser auf dem Kriegszug von 1870 zu behandeln sei.



Etat des personnes qui accompagneront l'Empr à l'armée

		Ordonnances	Domestique	Total	Observations
MM. les Généraux :					
de Cursion adjudt Général		2	"	2	
Bon de Béville aide de camp		"	"	"	
Pce de la Moskowa		1	2	3	
Castelnau		3	"	3	
Canu		2	1	3	
de Waubert de Genlis		2	"	2	
Cte Reille		2	1	3	
Favé		2	1	3	
Vte Pajol		2	1	3	
Commandt Reppo	officier d'ordonnance	1	1	2	
Capitaine d'Hideconrt		2	"	2	
" Dreysse		2	"	2	
" de Morcourt		1	1	2	
" de Brécession		1	1	2	
" Guzman		1	1	2	
" Pierron		1	1	2	
Lt de Vaisseau Conneau		1	1	2	
Cappt Law de Lauriston					
Commandt Roubby	détaché auprès de la majesté				
Lt Colel Tascher de la Pagerie	Mal des logis	2		2	
Mr Lepic fils		1	2	3	

MM Pietri secrétaire de S. Mté
Davin attaché au Cabinet " " "
Amyot Chef du bur. Telegraphie " 1 1
Raymond Aubin secrt de Lady Gnl 1 " 1
De Crauzat Chef du bureau de poste " " "

Docteur Conneau 1er Médecin " 1 1
Bon Corvisart adj au 1er Médecin " 2 2
Bon Larrey Chirurgien 1 " 1
Anger médecin " " "

Cte Davilliers Ecuyer " 1 1
Baimbaux " " 1 1
Cte Suarez d'Aulan " " 1 1
Mis de Massa " " 1 1
Mr Faverot " " " "

Auprès de S. A. I le Prince Impérial

Commandt Larrey aide de Camp de S.A.I. 2 " 2
Capne Cte Clary attaché auprès de S.A.I. 1 1 2

Mr Bachon Ecuyer " 1 1
Cte d'Aure " " 1 1

Liste des personnes qui accompagnèrent l'empereur et son fils le 28 juillet 1870 pour la « Guerre de Prusse ».

Liste der Personen, die den Kaiser und seinen Sohn am 28. Juli 1870 als Entourage in die „Guerre de Prusse“ begleiteten.

Les trajets de l’empereur et de son convoi

En 1870, Napoléon III avait non seulement dépassé son zénith, mais était aussi marqué par la maladie. Il souffrait d’un calcul dans la vessie qui provoquait fortes douleurs et coliques. Certaines sources parlent même d’incontinence. Marcel de Baillehache le décrivit dans ses « Souvenirs intimes d’un lancier » (1894, 143) : « Jamais je n’oublierai son visage, il était enfoncé dans sa voiture, pâle, la tête baissée, le regard fixe, dans l’attitude d’un véritable condamné à mort. »

Napoléon III ne pouvait quasiment plus monter et, miné par la maladie, il dut confier le 12 août le commandement des troupes au général Bazaine (remplacé par le général Wimpffen après sa blessure). Mais l’empereur resta sur place et intervint ponctuellement dans les opérations. Eelking commenta le double rôle funeste de l’empereur depuis Châlons-sur-Marne (1871, 256) :

« L’empereur se trouvait au camp militaire de Châlons. Sa position lui faisait y jouer un rôle singulier. Éloigné du haut commandement, il ne lui appartenait pas de s’immiscer dans son action – pourtant, ce ne fut pas entièrement le cas. Bazaine, personnage repoussant et entêté, ne goûtait guère cette ingérence ; Mac-Mahon, plus clément et chevaleresque, considérait encore l’empereur, déjà déchu, comme son maître et se montrait plus indulgent. »

Laissant l’évolution générale du conflit à part, les pages suivantes abordent en premier lieu le rôle des chevaux, les voitures de l’empereur et son convoi. L’après-midi du 28 juillet, l’empereur, le prince et leur suite se rendirent en voiture ouverte de la gare de Metz à la ville fortifiée devant un public nombreux (à droite). Il fut ensuite présent avec son fils à la seule petite victoire à Saarbruck (p. 437). Puis il retourna à Metz. Après la défaite en Alsace et le passage de témoin au général Bazaine, il partit le 14 août en train pour Verdun, puis au camp de Châlons-sur-Marne auprès du maréchal Mac-Mahon. Son convoi le suivait à chaque fois en trains spéciaux. Cela donna lieu à des scènes qui indignèrent les simples officiers et soldats, en marche avec leurs propres chevaux et un ravitaillement défaillant. Ainsi, l’« Histoire du Second Empire » d’Hippolyte Magen (1878, p. 49) raconta que lors du repli de Reichshoffen à Châlons-sur-Marne, il avait fallu attendre sept heures durant pour laisser passer « l’immense train impérial qui portait les voitures, les chevaux et le personnel des écuries, l’attirail de toilette et le personnel du service, les ustensiles et le personnel de la cuisine, la vaisselle platée et le personnel de la bouche; tout cela précédait le train de sa Majesté. »

Fin août, l’empereur quitta son quartier général avec l’armée de Châlons pour aller libérer celle de Bazaine assiégée à Metz. Mais il fut repoussé vers les Ardennes par le front allemand et l’encerclement de Sedan. L’empereur comme son convoi durent alors poursuivre par la route, empruntant les mêmes trajets que les troupes combattantes.

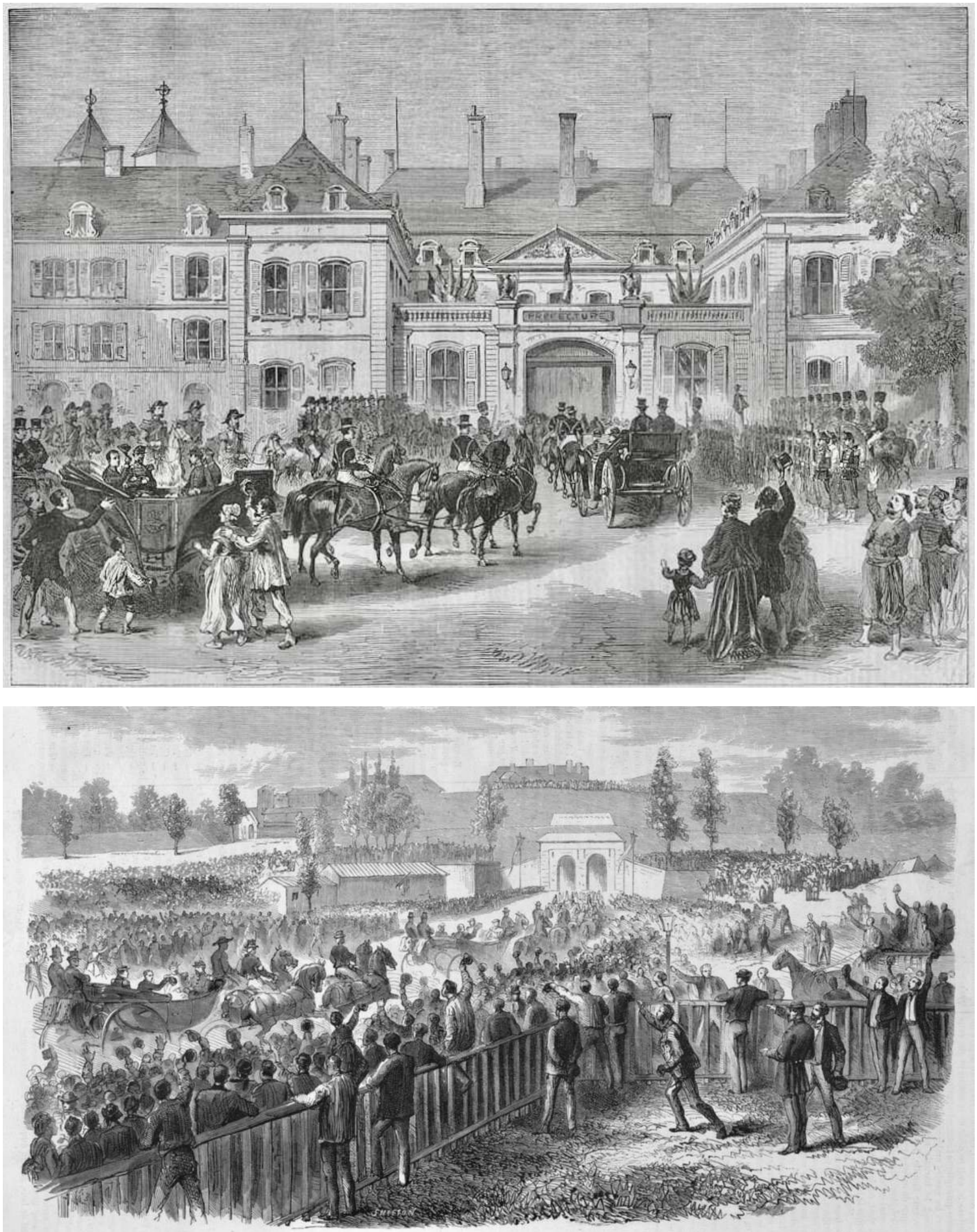
Die Wege des Kaisers und seines Tross’

Napoléon III. hatte im Jahre 1870 nicht nur seinen Zenith überschritten, sondern war auch von Krankheit gezeichnet. Er litt an scharfkantigen Blasensteinen, die starke Schmerzen und Blutungen verursachten. Gewisse Quellen sprechen auch von Inkontinenz. Ein Augenzeuge beschrieb das fahle Gesicht des Kaisers in seiner Kutsche, das ihn schon zu Beginn des Feldzugs an einen Todgeweihten erinnerte (Wortlaut links).

Die Krankheit wirkte sich neben den innenpolitischen Problemen zusätzlich auf die Psyche des Kaisers aus. Napoléon III. konnte damals kaum mehr reiten und übergab am 12. August krankheitsbedingt das Truppenkommando General Bazaine (nach dessen Verwundung ersetzt durch General Wimpffen). Trotzdem blieb der Kaiser aber sur place und griff punktuell ins Kriegsgeschehen ein. Zur verhängnisvollen Doppelrolle des Kaisers im Deutsch-Französischen Krieg seit dem Aufmarsch in Châlons an der Marne schrieb Eelking (1871, 256): „Der Kaiser befand sich mit im Lager von Châlons. Er spielte auch hier in seiner hohen Stellung eine eigenthümliche Rolle. Eigentlich vom Oberkommando der Heerleitung entfernt, stand es ihm nicht mehr zu, sich in diese einzumischen, und dennoch blieb das nicht ganz aus. Der abstossende und eigensinnige Bazaine gestattete das weniger, der mildere und chevaleskere Mac-Mahon, der den gefallenen Kaiser noch immer als seinen Herrn und Gebieter betrachtete, zeigte sich nachgiebiger.“

Im Folgenden wird nicht auf die allgemeine Geschichte dieses Krieges eingegangen; es geht hier in erster Linie um die Rolle von Pferd und Wagen rund um den Kaiser und seinem Tross. Am Nachmittag des 28. Juli fuhr der Kaiser mit seinem Sohn und Gefolge vom Bahnhof Metz aus in offenen Wagen vor grossem Publikum in die Festungsstadt ein (Bilder rechts). Er war anschliessend beim einzigen und kleinen siegreichen Akt mit seinem 14jährigen Sohn in Saarbrücken zugegen (S. 437). Dann ging es zurück nach Metz. Nach den Niederlagen im Elsass und der Stabsübergabe an General Bazaine fuhr er am 14. August in der Eisenbahn Richtung Verdun und schliesslich ins Lager von Châlons-sur-Marne zu Marschall Mac-Mahon. Sein umfangreicher Tross folgte ihm derweil weiter in Sonderzügen. Dabei kam es zu Szenen, die die auf den Märschen mit ihren eigenen Pferden oft schlecht versorgten Offiziere und Soldaten empörten. So steht in der 1878 erschienenen „Histoire du Second Empire“ von Hippolyte Magen zum Rückzug der geschlagenen Truppen von Reichshoffen nach Châlons-sur-Marne, sie hätten am Bahnhof sieben Stunden warten müssen, um den langen Begleitzug mit den darauf transportierten Wagen und Pferden des Kaisers passieren zu lassen (französischer Wortlaut links).

Vom grossen Militärlager Châlons-sur-Marne aus wollte der Kaiser Ende August der Châlons-Armee folgend zurück nach Metz, um die dort inzwischen eingeschlossene Armee Bazaines zu befreien. Sie wurden aber infolge der vorgezogenen deutschen Frontlinien Richtung Ardennen und der Festung Sedan abgedrängt. Die Reise erfolgte jetzt für den Kaiser notgedrungen im Wagen und mit dem ihm folgenden Tross auf den gleichen Strassen, die auch die kämpfenden Truppen benützten.



Arrivée à Metz le 28 juillet de la colonne de voitures de l’empereur Napoléon III encore triomphant, à gauche au premier plan avec son fils dans la voiture en poste. Les équipages avaient été transportés par train spécial de Saint-Cloud à Metz pour cette apparition en public.

Ankunft der Wagenkolonne des noch siegesgewissen Kaisers Napoléon III. am 28. Juli in Metz, links im Vordergrund mit seinem Sohn im vierspännig gefahrenen Wagen. Die Equipagen waren vorab für diesen Auftritt im Sonderzug von Saint-Cloud nach Metz transportiert worden.

Les voitures de voyage et de campagne de l'empereur

Depuis 1853, l'empereur possédait pour lui et son entourage immédiat une voiture de voyage souvent utilisée, de construction solide avec une caisse en forme de coupé d'Orsay, pouvant être attelée en poste ou à la daumont et avec un grand coffre devant à la place du siège de cocher. On pouvait attacher deux autres coffres dessus ainsi qu'un troisième entre l'avant de la caisse et le garde-crotte. Deux grandes lanternes, un sabot de frein et un siège sans capote pour valets faisaient partie de l'équipement de cette voiture de voyage à la galerie typiquement haute et tendue de cuir. La voiture était probablement identique à celle de droite. D'après les livres de comptes, il s'agissait de la voiture n°10 de l'écurie, réparée plusieurs fois en 1853 par Ehrler (lanternes, etc.) et probablement aussi construite par lui en 1852. Le correspondant anglais du « Illustrated London News » en fit l'esquisse à Metz en 1870 (en haut au milieu). Sur le croquis, on distingue même la liseuse devant la vitre arrière. Une photo apparemment de la même voiture est reproduite en haut à droite, avec écrit en anglais au verso : « Napoleon's carriage presented to Comtesse Eugenie ... ». Cette photo a éventuellement été prise en Angleterre. De fait, un « Dorsay » du convoi militaire de Napoléon III, livré auparavant à Arenenberg en Suisse, y fut envoyé en 1871 (p. 438) ! Sur la photo, on remarque la taille et la construction massive de cette voiture à huit ressorts, pour laquelle un attelage à quatre était indispensable.

Mais Napoléon III disposait aussi depuis les premières années du Second Empire de deux autres « coupés de voyage » (nos 6 et 7 de la liste p. 229). L'un d'entre eux est reproduit p. 22 avec quatre chevaux d'étape (détail ci-contre en bas). Cette voiture présente des similarités avec la dormeuse à côté, qui se trouve au Haras du Pin – où elle a toutefois un siège de cocher et un double fond sous la caisse. Cette voiture sur ressorts à pincettes a été fabriquée probablement en 1840 par les carrossiers parisiens Berlioz et Gouillon. Le marquis d'Albon en fit don au haras en 1948. Les similarités sont (au-delà des armes d'Albon) si nettes (couleurs, bagage, etc.) que l'on pourrait supposer que cette voiture provient du Louvre et qu'elle n'est arrivée chez le marquis au château d'O, en Marne, que depuis 1870/71.

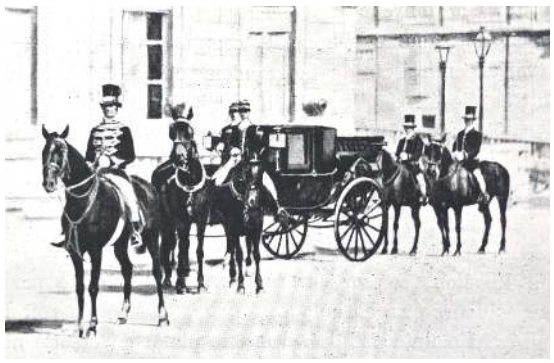
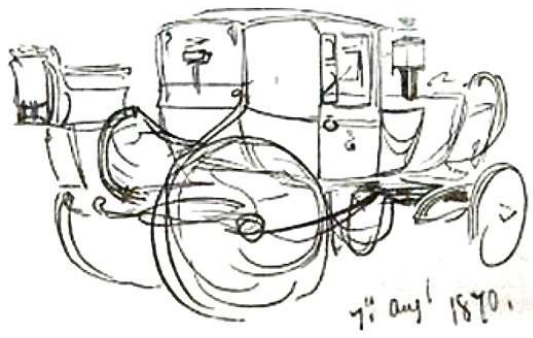
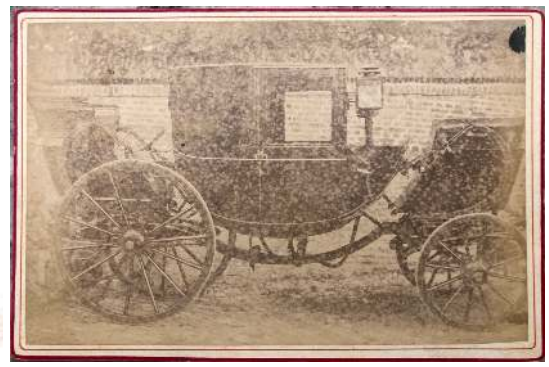
Comme il est clair qu'il y avait trois voitures de voyage semblables dans les écuries, on ne sait pas exactement laquelle des deux autres, décrite plus haut, fut emmenée pour la campagne militaire de 1870. Ayant commandé un certain temps le convoi militaire en 1870, Faverot de Kerbrech connaissait parfaitement l'une d'elles (1903, 434 suiv.) : « La Coureuse (sorte de grand Dorsay), à coffre devant et siège derrière, avec un homme d'écurie et un valet de chambre assis derrière. Cette voiture, dans les écuries impériales, était affectée, exclusivement au service personnel de l'Empereur, en cas de guerre et de séjour à l'armée. Elle était aménagée de façon à y pouvoir écrire, manger et coucher. Elle était toujours attelée en poste et à quatre chevaux. » L'intérieur de la grande voiture était aménagé pour dormir (d'où la présence d'un valet de chambre). Il y avait aussi une table pour écrire et manger selon Faverot de Kerbrech.

Die Reise- und Feldwagen des Kaisers

Der Kaiser besass für sich und seine engere Entourage seit 1853 einen viel benützten, massiv gebauten Reisewagen mit Kasten in Form eines Coupé d'Orsay, der „en poste" oder „à la daumont" angespannt werden konnte und statt eines Bocks vorne mit einem grossen Koffer ausgerüstet war. Darauf konnten weitere Koffer geschnallt werden wie auch einer zwischen die Front des Kastens und den Spritzschirm. Zwei grosse Laternen und ein Bremsschuh gehörten ebenso zur Ausrüstung wie eine zweiplätzige Dienerbank ohne Halbverdeck mit der für Reisewagen typischen, hohen und lederbespannten Galerie. Dieser Wagen ist wohl identisch mit dem auf der rechten Seite oben abgebildeten Modell. Nach den Rechnungsbüchern handelt es sich um den Wagen Nr. 10 des Marstalls, der 1853 von Ehrler mehrfach repariert wurde (an den Laternen usw.) und wahrscheinlich 1852 von ihm gebaut worden war. Diesen Wagen skizzierte der englische Korrespondent der "Illustrated London News" im Kriegsjahr 1870 in Metz (Bild rechts oben in der Mitte). Auf dem Croquis ist sogar noch die Leselampe vor dem Rückfenster zu erkennen. Denselben Wagen gibt offenbar der alte Fotoabzug rechts oben wieder mit der englischen Notiz auf der Rückseite: „Napoléon's carriage presented to Comtesse Eugenie ..." Das Bild könnte in England aufgenommen worden sein. Denn dorthin ging 1871 ein „Dorsay" aus dem Kriegstross Napoléons III., das vorher in die Schweiz auf den Arenenberg geliefert worden war (S. 438)! Auf der Fotografie wird die Grösse und massive Bauweise des besonderen, achtfach gefederten Wagens deutlich, die einen Viererzug nötig machte.

Napoléon III. verfügte aber seit den ersten Jahren als Kaiser noch über zwei weitere „Coupé de voyage" (Liste S. 22: Nr. 6 und 7). Eines davon ist S. 22 mit vier Postpferden abgebildet und hier rechts unten im Ausschnitt. Dieser Wagen weist Ähnlichkeiten mit der daneben abgebildeten, erhaltenen Dormeuse des Haras du Pin auf (dort mit Kutschersitz und Keller unter dem Kasten). Jener Wagen auf Druckfedern stammt von den Pariser Carrossiers Berlioz und Gouillon und soll um 1840 entstanden sein. Er kam als Geschenk des Marquis d'Albon 1948 ins Gestüt. Die Ähnlichkeiten sind (neben dem Wappen d'Albon) so deutlich (Farbe, Koffer usw.), dass man auch vermuten könnte, dieser Wagen stamme aus dem Louvre und sei erst 1870/71 zum Marquis auf Schloss d'O im Departement Marne gekommen.

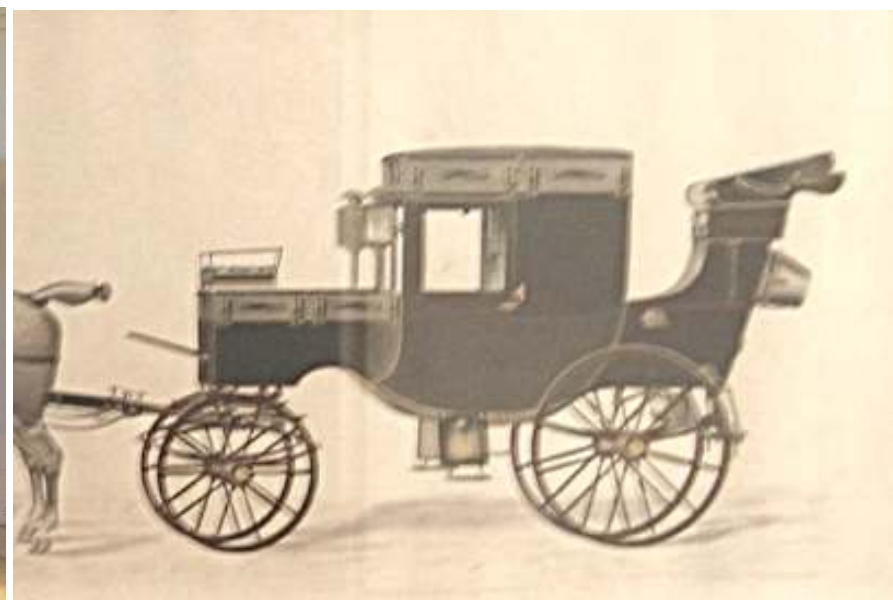
Weil es offenbar im Marstall drei ähnliche Reisewagen gab, ist nicht ganz klar, welche der beiden anderen als das oben beschriebene Coupé im Feldzug von 1870 dabei war. Faverot de Kerbrech kannte jedenfalls einen der Wagen bestens, zumal er eine Zeitlang im Jahre 1870 den Kriegstross kommandierte (französischer Wortlaut links): „Die Coureuse, eine Art grosses Dorsay mit Box vorne und Dienerbank hinten für einen Groom und einen Hausdiener war ausschliesslich als Leibwagen des Kaisers im Kriegsfall und für den Dienst im Feld reserviert. Das Innere war zum Essen und Schlafen hergerichtet. Der Wagen wurde stets von vier Pferden im Postzug gezogen."

Une voiture de voyage et de campagne de l'empereur.
De gauche à droite : « D'Aumont des Ecuries impériales », esquisse du dessinateur Simpson présent sur les sites de la guerre, réalisée le 7 août 1870 à Metz pour l'« Illustrated London News » et la voiture sur un ancien tirage.

Ein Reise- und Feldwagen des Kaisers.
Von links nach rechts: „D'Aumont des Ecuries impériales", Skizze des im Auftrag der "Illustrated London News" an den Kriegschauplätzen tätigen englischen Zeichners Simpson vom 7. August 1870 in Metz und der Wagen auf einem alten Fotoabzug.





En haut : en comparaison, la dormeuse au Haras du Pin dans son état d'antan. Napoléon III utilisa aussi une voiture très semblable, équipée pour dormir, lors de la campagne militaire de 1870.
En bas : à gauche la dormeuse au Haras du Pin dans son état restauré. Elle est le don d'un marquis et ressemble à celle de l'empereur à droite (détail de la lithographie p. 221 légendée « Coupé de grand voyage de Napoléon III »).

Oben: Als Vergleich: Die Dormeuse im Haras du Pin im alten Zustand. Einen sehr ähnlichen, zum Schlafen eingerichteten Wagen benützte auch Napoléon III. auf dem Feldzug von 1870.
Unten: Links die Dormeuse des Haras du Pin im restaurierten Zustand. Sie kam als Geschenk eines Marquis ins Gestüt und gleicht dem rechts abgebildeten Reisewagen Napoleons III. (Ausschnitt aus der Lithographie von S. 221 mit der Legende „Coupé de grand voyage de Napoléon III.").

Le luxe pendant la campagne militaire

Dans les « Archives nationales » se trouvent divers documents décrivant le luxe dont l'empereur s'entoura lors de la campagne militaire de 1870 (AN O/5/2335) – dont une liste « des personnes accompagnant l'Empereur à l'armée et fournitures de lits de camp, cantines » et le « Matériel à prendre au Mobilier de la Couronne pour la campagne ». La « Note des vins à emballer pour le service de l'Empereur » en haut à droite est frappante : 948 bouteilles de vin au total y sont listées. La boisson favorite était un bordeaux Château Lafitte (écrit ici Laffitte), aussi pour les officiers, mais on découvre également du « vin de Madère » et du « rhum ».

Durant la campagne militaire de 1870, l'empereur disposait donc à chaque séjour d'une infrastructure mobile d'envergure. Dont de grandes tentes, des tables, du mobilier, de l'argenterie, de la vaisselle, du linge, etc. ainsi que la domesticité déjà évoquée. L'adjudant général de l'empereur avait tout réglé au préalable à Saint-Cloud dans sa directive du 18 juillet.

Le contenu des instructions, reproduit p. 345, est éloquent. Parmi les 26 domestiques devant accompagner l'empereur en permanence se trouvaient un maître d'hôtel, six cuisiniers et deux sommeliers. Ils étaient aussi chargés des repas des invités impromptus de l'empereur. Une personne préposée à « l'argenterie » était aussi présente. En 1870, le convoi impérial comptait plus de 100 chevaux et des douzaines de voitures. La plupart d'entre eux partaient à l'avance (p. 351) afin que l'empereur puisse être servi comme il se doit le soir. Le décor était le même, que ce soit durant l'avancée militaire ou au camp de Châlons-sur-Marne (à droite en bas). Selon l' « Histoire illustrée de la guerre de 1870/71 » (p. 32) : « La veille, deux trains avaient emporté 80 chevaux de la poste impériale, 30 chevaux de selle, 14 voitures, le personnel des écuries et le personnel composant le service de bouche » ... des « batteries de cuisine, cuisiniers, maîtres d'hôtel et marmitons formaient un magnifique et imposant défilé ».

Luxus während des Feldzugs

In den französischen „Archives nationales" werden verschiedene Dokumente aufbewahrt, die den Luxus beschreiben, der den Kaiser auf dem Feldzug von 1870 begleitete (AN O/5/2335). Dazu gehört eine Liste der ihn begleitenden Personen ebenso wie die Anzahl der Feldbetten, Koffer und von anderen Gegenständen. Bemerkenswert ist die rechts oben abgebildete Liste der einzupackenden Weine. In diesem Dokument sind total 948 Flaschen Wein aufgeführt. Am meisten wurde Bordeaux der Marke Château Lafitte (hier Laffitte geschrieben) getrunken, auch von den Offizieren, aber auch „vin de Madère" und „Rhum" war beliebt.

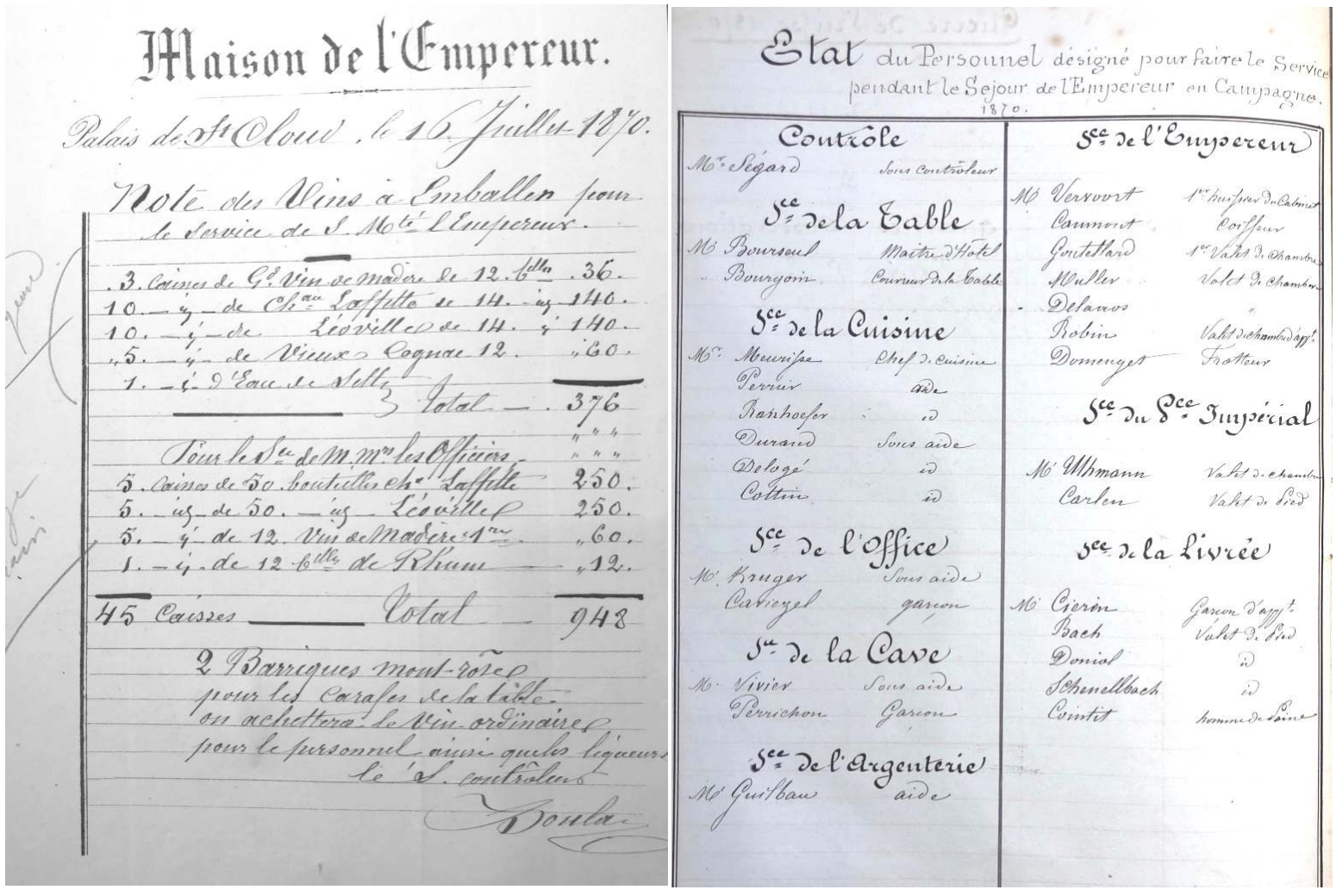
Dem Kaiser stand während des Feldzuges von 1870 bei jedem Aufenthalt und Nachtlager eine grössere mobile Infrastruktur zur Verfügung. Dazu gehörten grosse Zelte, Tische, Mobiliar, Silber, Geschirr, Wäsche usw. sowie die erwähnte Gruppe von Bediensteten. Das hatte der kaiserliche Generadjutant am 18. Juli noch in Saint-Cloud in einer Verordnung genau geregelt.

Der Inhalt der S. 345 abgebildeten Weisung spricht für sich. Unter den 26 Bediensteten, die den Kaiser stets begleiten mussten, befanden sich ein Maître d'Hôtel, sechs Köche und zwei Sommeliers. Sie sorgten für das Essen und Trinken auch von spontan eingeladenen Gästen des Kaisers. Das Geschirr bestand aus Silber, deshalb fuhr ständig ein Betreuer „de l'argenterie" mit. Der Tross des Kaisers wuchs 1870 auf über 100 Pferde und Dutzende von Fahrzeugen an. Damit der Kaiser abends jeweils standesgemäss verpflegt werden konnte (S. 352), fuhr dieser meist voraus. Es sah dann auf dem Feldzug genau so aus, wie man das im Lager von Châlons-sur-Marne gepflegt hatte. Nach der „Histoire illustrée de la guerre de 1870-71" (französischer Wortlaut links) fuhren jeweils am Vorabend vor der Abreise des Kaisers zwei Züge mit 80 Zugpferden, 30 Reitpferden sowie 14 Wagen mit dem Stall- und Servierpersonal voraus. Dazu gehörten noch Küchenwagen mit Köchen, Küchenchefs und Küchenmannschaften.



Napoléon III au camp de Châlons devant le pavillon impérial. Le dessin à la plume colorié est de Louis Moullin (1817-1876).

Napoléon III. im Lager von Châlons vor dem kaiserlichen Pavillon. Kolorierte Federzeichnung von Louis Moullin (1817-1876) des Jahres 1868.



Maison de l'Empereur.

Palais de St Cloud, le 16 Juillet 1870.

Note des Vins à Emballer pour le Service de S. Mté l'Empereur.

3. Caisses de Gd Vin de Madère de 12 bles		36.
10. — ½ — de Chau Lafitte de 14. — ½		140.
10. — ½ — de Léoville de 14. — ½		140.
„5. — ½ — de Vieux Cognac 12.		„60.
1. — ½ d'Eau de Selle		
	Total —	376
		„ „ 4
Pour le Sce de M. Mrs les Officiers		„ „ „
5. Caisses de 50. bouteilles ch. Lafitte		250.
5. — ½ de 50. — ½ — Léoville		250.
5. — ½ de 12. Vin de Madère 1er		„60.
1. — ½ de 12 bles de Rhum		„12.
45 Caisses	Total	948

2 Barriques mont-rosé pour les Carafes de la table on achettera le Vin ordinaire pour le personnel ainsi que les liqueurs le S. contrôleur

Etat du Personnel désigné pour faire le Service pendant le Sejour de l'Empereur en Campagne. 1870.

Contrôle

Mr Ségard	Sous Contrôleur

Sce de la Table

M Bourseul	Maitre d'Hotel
„ Bourgoin	Coureur de la Table

Sce de la Cuisine

Mr Meurisse	Chef de Cuisine
Perrin	aide
Rathoefer	id
Durand	Sous aide
Delogé	id
Cottin	id

Sce de l'office

M. Kruger	Sous aide
Carriezel	garçon

Sce de la Cave

M. Vivier	Sous aide
Perrichon	Garçon

Sce de l'Argenterie

M Guitbau	aide

Sce de l'Empereur

M Verroort	1er huissier du Cabinet
Caumont	Coiffeur
Goutetard	1er Valet de Chambre
Muller	Valet de Chambre
„ Delanoe	„
Robin	Valet de chambre d'appt
Domenget	Frotteur

Sce du Sce Impérial

M Ulhmann	Valet de chambre
Carlen	Valet de Pied

Sce de la Livrée

M Cirion	Garçon d'appt
Back	Valet de Pied
Donial	id
Schenellbach	id
Cointet	homme de Peine

Liste des 948 bouteilles de vin à emporter dans le convoi impérial pour la campagne militaire et liste des domestiques de l'empereur.

Liste der auf den Feldzug im Tross des Kaisers mitzunehmenden 948 Weinflaschen und Liste der Bediensteten des Kaisers.



« Le pavillon impérial » au camp de Châlons-sur-Marne avec un attelage à quatre et un à six devant.

„Le pavillon impériale“ im Camp de Châlons-sur-Marne mit einem Sechser- und einem Viererzug vor zwei Char-à-bancs beim Eingang.

Organisation du service

Peu avant la campagne, le service de l'empereur et de son entourage fut précisément réglé (Papiers et correspondances de la famille impériale, tome 1, 1870, 57 suiv.) :

« … toujours deux tables, soit au bivouac, soit pendant les séjours, afin de laisser à l'Empereur la faculté de faire des invitations en plus ou moins grand nombre. … La seconde table sera présidée par l'adjudant général et sera composée de MM. les aides de camp, des officiers d'ordonnance, des écuyers, des officiers attachés aux aides de camp de l'Empereur et, s'il y a lieu, des secrétaires du cabinet. Pour simplifier ce rouage très compliqué à première vue, toutes les cantines de la bouche, qui doivent former un total de 20 à 24, devront être divisées en deux parties égales, représentant chacune un service : celui de l'Empereur, celui de l'adjudant général, chacun avec maître d'hôtel, cuisiniers et aides embrigadés.

Le service des valets de chambre de l'Empereur bivouaquera ou campera sous des tentes-abris portées par les fourgons mêmes de Sa Majesté. Les valets de chambre de l'Empereur, les maîtres d'hôtel et le piqueur seront seuls nourris par la bouche de Sa Majesté. Les valets de chambre de MM. les aides de camp et officiers d'ordonnance toucheront les vivres de campagne, et s'arrangeront entre eux pour s'installer une cuisine indépendante du service de la bouche. Ils feront à tour de rôle le service de la table de leurs maîtres ; … le maréchal des logis en tiendra un contrôle.

Les cavaliers de remonte … vivront comme les soldats avec leurs vivres de campagne. Il leur sera donné pour tous un mulet, qui portera leurs ustensiles de cuisine. Les cavaliers de remonte seront sous le commandement d'un maréchal des logis et d'un brigadier, qui sera responsable de la discipline.

Les bagages de l'Empereur seront escortés par un brigadier et six gendarmes de l'escadron de la Garde. Ces … fourgons seront toujours sous le commandement d'un courrier de l'Empereur. »

(Le courrier est le piqueur de l'attelage en poste, p. 172.)

Sur la photographie à droite, on distingue bien les grandes tables de l'empereur. Ce cliché est issu d'une série de photographies du camp de Châlons par Gustave Le Gray, qui y réalisa en 1857 à la demande de l'empereur l'un des premiers reportages-photos (p. 351, 353 et 434). C'est à Châlons que se déploya en août 1870 l'armée de Mac-Mahon.

Die Organisation der Verpflegung

Die Verpflegung des Kaisers und seiner Entourage während des Feldzuges war in einer Weisung genau geregelt (Zitat und französischer Wortlaut links):

„Es müssen immer zwei Tische für den Kaiser hergerichtet werden, sei es bei einem Halt im Feld oder bei einem anderen Aufenthalt, so dass es dem Kaiser jederzeit möglich ist, eine kleinere oder grössere Anzahl Gäste zum Essen einzuladen. Der zweite Tisch ist reserviert für den Generaladjutanten, die Herren Adjutanten, Ordonanzen, Stallmeister, Offiziere und wenn vorhanden dem Sekretär der Kanzlei. Um diesen auf den ersten Blick kompliziert erscheinenden Dienst zu vereinfachen, soll der Dienst auf zwei gleichwertige Einheiten aufgeteilt werden, dem für den Kaiser und dem für den Generaladjutanten. Dementsprechend werden auch die Transportbehälter der Verpflegungseinheit, total 20 bis 24, zweigeteilt. jede der beiden Dienste hat seinen Maître d'hôtel, Koch und Hilfen.

Die persönlichen Diener des Kaisers haben Zelte zur Verfügung, die in den persönlichen Fourgons des Kaisers mit transportiert werden. Nur diese Diener, die Maître d'hôtel und der Pikeur dürfen vom Küchendienst des Kaisers verpflegt werden. Die Diener der Adjutanten bekommen übliche Rationen zugeteilt und organisieren sich selbst um die Einrichtung eines Küchendiensts für sie. Sie kümmern sich abwechslungsweise um den Tischservice der Adjutanten; dies wird kontrolliert.

Die Reiter organisieren sich selbst und bekommen übliche Rationen zugeteilt. Jeder hat ein Maultier zur Verfügung, das ihre Küchenausrüstung tragen kann. Die Reiter unterstehen einem Vorgesetzten, der für Disziplin sorgt.

Die Gepäckwagen des Kaisers werden stets von einem Offizier mit sechs Soldaten der Gardeschwadron bewacht. Diese Bagagewagen unterstehen immer dem Kommando eines „courrier“ des Kaisers.“

(Zum „courrier“, wie der Pikeur bei der Postanspannung hiess, siehe auch S. 172).

Auf der Fotografie rechts sind die Tafeln des Kaisers gut ersichtlich. Das Bild stammt aus einer Serie von Fotografien des Lagers von Châlons. Sie gehen auf Gustave Le Gray zurück, der dort in kaiserlichem Auftrag im Jahre 1857 eine der frühesten Fotoreportagen durchführte (S. 351, 353 und 434). Châlons wurde, wie erwähnt, im August 1870 zum Aufmarschort der Armee Mac-Mahons.

SERVICE
DU
GRAND MARÉCHAL.

MAISON DE L'EMPEREUR.

Note sur l'Organisation des Equipages de M.M. les Aides de Camp et Officiers d'Ordonnance de l'Empereur, et sur leur tenue de Campagne.

Il sera alloué, à titre d'indemnité d'entrée en campagne à M.M. les Aides de Camp désignés pour accompagner l'Empereur 20 000 fr. et à M.M. les Officiers d'ordonnance 15,000 fr.

Les premiers devront avoir quatre chevaux de selle à leur rang et les derniers, trois. Ces Messieurs devront se les procurer dans le plus bref délai possible. L'Etat signalétique de ces chevaux devra être envoyé, par ordre de l'Empereur, à l'Adjudant Général du Palais qui les fera inscrire sur un contrôle spécial tenu dans ses bureaux.

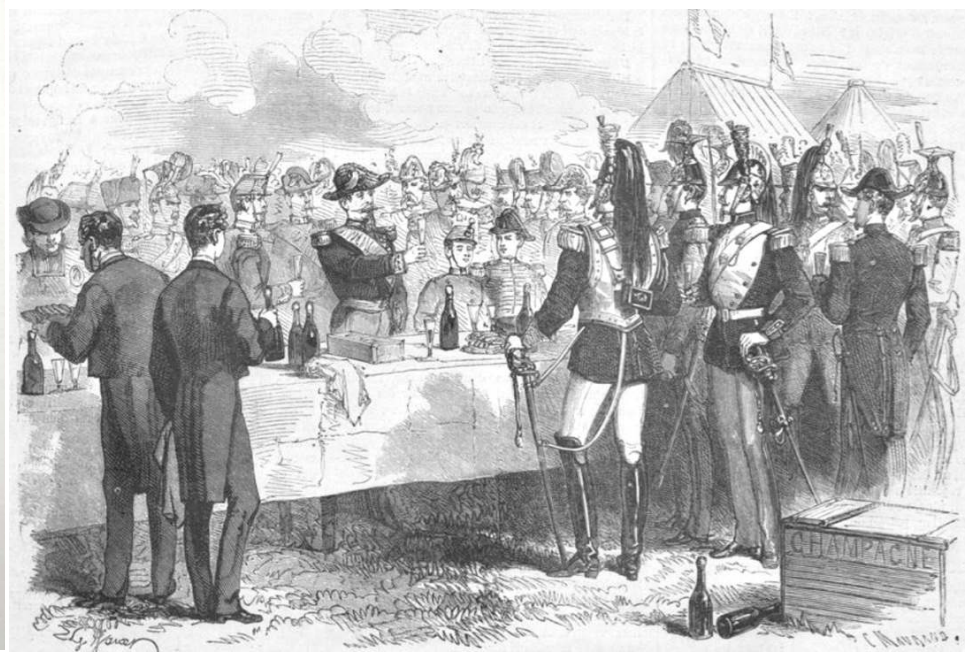
Il sera accordé facultativement à M.M. les Aides de Camp deux cavaliers de remonte non montés pour conduire et panser leurs chevaux, et un cavalier à chaque Officier d'ordonnance.

Ces Messieurs pourront emmener chacun un valet de chambre.

Chaque Aide de Camp ou Officier d'ordonnance devra avoir deux harnachements complets afin de pouvoir changer instantanément de monture.

M.M. les Aides de Camp et Officiers d'ordonnance porteront pour la Campagne la tunique sans broderie, le chapeau et le pantalon écarlate avec bottines ou pantalon à tige à volonté. ou le Képi

Il sera fourni par ordre de l'Adjudant Général à chacun de ces Messieurs une paire de cantines avec ferrures afin que ces cantines puissent être indistinctement chargées soit dans les fourgons, soit à dos





En haut à gauche : instructions de l'adjudant général sur l'organisation des équipages pendant la campagne militaire de 1870.
En hau à droit : « Camp de Châlons – Lunch offert aux officiers » après une gravure de 1869.
En bas : « Camp de Châlons : la table de l'Empereur » d'après une photo de Gustave Le Gray (1820-1884).

Oben links: Weisung des Generaladjutanten zur Organisation der Equipagen während des Feldzuges von 1870.
Oben rechts: Holzstich von 1869 mit der Tafel des Kaisers im Lager von Châlons.
Unten: Die kaiserliche Tafel im Lager von Châlons-sur-Marne nach einer Fotografie von Gustave Le Gray (1820-1884).

Témoignages relatifs au convoi impérial en 1870 atteignant les deux kilomètres de long

Rapport sur le convoi impérial à Metz au début de la campagne (L'armée du Rhin et le blocus de Metz 1870 et p. 347) : « Dans une première voiture découverte, attelée en poste de quatre chevaux en Daumont, se tenaient l'empereur, le maréchal Le Bœuf et les deux aides-de-camp, généraux de division Yvelin de Béville et le prince de la Moskowa. Dans une seconde voiture également à 4 chevaux conduits en Daumont, le prince impérial, le prince Napoléon et leurs aides-de-camp. Derrière, dans la voiture basse de l'empereur, voiture attelée des deux chevaux de l'Ukraine offerts jadis par le czar Alexandre II de Russie, et conduite par Lecerf, premier cocher de Napoléon, … Le cortège était couvert par les Cent-Gardes … et éclairé par les piqueurs de la Cour, sous les ordres d'Eugène Thuillier, courrier chef. » Ce rapport indique qu'au-delà de la domesticité de l'empereur, de grands chevaux d'attelages se trouvaient ici.

Commandant de régiment de cavalerie, François Charles du Barail évoque l'empereur près des villages de Rezonville et Jarns à la bataille de Gravelotte (Mes Souvenirs, tome 3, 1864-1879, p. 180 suiv.) : « … Il était assis dans sa calèche attelée de quatre chevaux et conduite en daumont par les artilleurs. A sa gauche, le Prince impérial. En face de l'Empereur, le général Pajol, aide de camp de service. … Il y avait là des voitures de toutes formes et de tous calibres, qui portaient les bagages et les services impériaux, et celles de tout le personnel civil … C'était un petit monde en raccourci … Tout cela allait très lentement, sous la conduite d'un fort détachement de Cent-Gardes, d'un escadron de Guides et d'un bataillon de grenadiers de la Garde. » M.A. Cartier (Verdun pendant la guerre de 1870 : étude militaire sur les trois bombardements. 1872, p. 31) témoigne du repli le 6 août 1870 : « Les faiseurs de statistiques ont calculé que, à la suite du convoi impérial, et pendant toute la soirée, il était passé environ 250 chevaux de selle ou de trait, avec une longue file de voitures de luxe, de fourgons, de caissons, … le tout occupant un espace d'environ deux kilomètres. C'était comme un défilé mortuaire … ». La plupart des témoignages de première main parlent d'une voiture de l'empereur souvent utilisée par beau temps, « une calèche découverte attelée en poste » comme l'indique aussi Marcel de Baillehache dans ses « Souvenirs intimes d'un lancier » (1894, 177 pour le 16 août 1870). Ce qui correspond à la photo à droite. Y concordaient les livrées élégantes du cocher et des postillons. De telles apparitions valurent plus tard à l'empereur le reproche d'être parti sur le champ de bataille comme dans le Bois de Boulogne. Les perruques poudrées, qui appartenaient à la « grande tenue » des équipages à la poste de l'empereur, jouèrent un rôle particulier dans ces critiques (p. 382 suiv.). De fait, la photo en page 353 montre au centre plusieurs laquais avec perruque ; des sources écrites le confirment (p. 382). De telles livrées furent donc aussi portées sur le champ de bataille. (Autrement, des photos crédibles des événements de Sedan montrent plutôt la « petite tenue » – voir plus loin). Ici, comme pour les superbes chevaux emmenés, si la victoire avait été au rendez-vous, ce luxe aurait été présenté comme il se doit et immortalisé voire acclamé sans aucune critique.

Augenzeugenberichte zum kaiserlichen Tross im Jahre 1870 von bis zu zwei Kilometern Länge

Der folgende Bericht bezieht sich auf des Kaisers Tross bei Metz zu Beginn des Feldzugs, wie er S. 347 teilweise abgebildet ist (französischer Wortlaut links): Im ersten offenen Wagen, von vier Pferden „en poste" gezogen, sass der Kaiser mit Marschall Le Boeuf und zwei Adjutanten, gefolgt von der ebenfalls vierspännig „à la daumont" eingespannten Kalesche des jungen kaiserlichen Prinzen. Dahinter folgte ein tiefer kaiserlicher Wagen, angespannt mit den zwei Pferden aus der Ukraine, die ihm der russische Zar Alexander II. geschenkt hatte, und gelenkt vom persönlichen Kutscher des Kaisers, Lecerf. Darauf folgten weitere Wagen und eine Abteilung Hundertgarden sowie kaiserliche Pikeure mit ihrem Kommandanten, dem „courrier en chef", Eugène Thuillier. Nach diesem Bericht waren auf dem Feldzug nicht nur die üblichen Bediensteten des Kaisers mit dabei, sondern auch edle Carrossiers wie die Orlows.

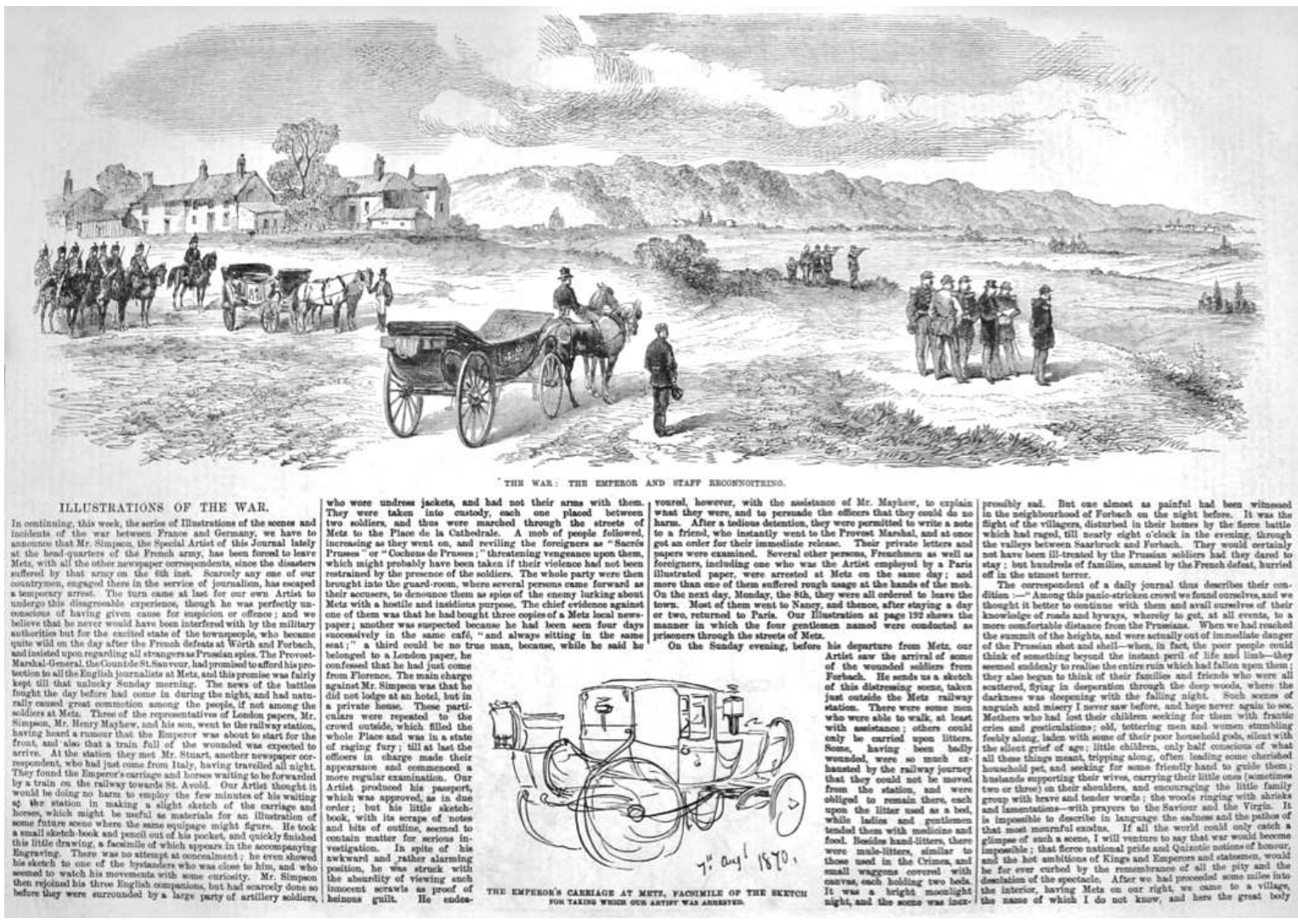
Ebenfalls aus der Umgebung von Metz, aber schon aus der Zeit um die Schlacht von Gravelotte bei den Dörfern Rezonville und Jarns stammt der folgende Augenzeugenbericht des französischen Kommandanten einer Kavalleriedivision namens François Charles du Barail, der zufällig auf den Kaiser und seinen Tross stiess (Zusammenfassung/französischer Wortlaut links): Er sass in seiner Kalesche, die von vier Pferden „en daumont" gezogen wurde, wobei Artilleristen als Postillione dienten. Neben ihm sass der kaiserliche Prinz, ihm vis-à-vis sein Adjutant Clary. Ihnen folgten Wagen aller Art und Grösse, mit Gepäck und kaiserlichen Diensten sowie zahlreichen Zivilisten. Es war wie eine kleine Welt für sich. Sie bewegte sich unter dem Schutz einer starken Abteilung Hundertgarden allerdings nur langsam vorwärts. – Der kaiserliche Tross war mitsamt den ihn begleitenden Hundertgarden und anderen Begleittruppen bis zu 2 km lang und bestand insgesamt aus etwa 250 Pferden. Das belegt eine Aussage von M.A. Cartier (französischer Wortlaut links). Die meisten Überlieferungen erwähnen als viel benützten Wagen des Kaisers auf dem Feldzug bei schönem Wetter eine offene Kalesche in Postanspannung, so auch Marcel de Baillehache in seinen „Souvenirs intimes d'un lancier" (1894, 177 für den 16. August 1870). Das stimmt mit dem Bild in der Mitte rechts überein. Dazu gehörten die entsprechenden eleganten Livreen der Kutscher und Postillione. Solche Auftritte brachten dem Kaiser nach Sedan den Vorwurf ein, er sei so pompös auf die Schlachtfelder gefahren wie in besseren Tagen in den Bois de Boulogne. Dabei spielten gepuderte Perücken bei den Vorwürfen eine besondere Rolle (S. 382ff.), wie sie zum „grande tenue" der kaiserlichen Post-Equipagen gehörten (Bild oben rechts). Tatsächlich zeigt das Bild von S. 353 in der Mitte mehrere Bedienstete mit Perücke; das bestätigen auch schriftliche Quellen (S. 382). Solche Livreen wurden demnach auch auf dem Feldzug getragen. (Sonst zeigen aber die folgenden verlässlichen Bilder zum Geschehen rund um Sedan eher das „petite tenue" bei den Bediensteten.)

Hier gilt dasselbe wie zur Mitnahme edelster Pferde: Im Falle eines Sieges wäre dieser Luxus angemessen zur Schau gestellt und kritiklos verewigt, ja wohl bejubelt worden.



Postillon en grande tenue de l’équipage impérial « en poste » avec perruque poudrée sous le haut-de-forme. On reprocha à l’empereur d’être parti en guerre dans le même faste que pour une sortie au Bois de Boulogne durant les temps meilleurs

Postillion im grossen Tenue der kaiserlichen Equipage „en poste“ mit gepuderter Perücke unter dem Zylinder. Dem Kaiser wurde der Vorwurf gemacht, so pompös in den Krieg gezogen zu sein wie in besseren Tagen zur Spazierfahrt in den Bois de Boulogne.



THE WAR: THE EMPEROR AND STAFF RECONNOITRING.

ILLUSTRATIONS OF THE WAR.

In continuing, this week, the series of Illustrations of the scenes and incidents of the war between France and Germany, we have to announce that Mr. Simpson, the Special Artist of this Journal lately at the head-quarters of the French army, has been forced to leave Metz, with all the other newspaper correspondents, since the disasters suffered by that army on the 6th inst. Scarcely any one of our countrymen, engaged there in the service of journalism, has escaped a temporary arrest. The turn came at last for our own Artist to undergo this disagreeable experience, though he was perfectly unconscious of having given cause for suspicion or offence; and we believe that he never would have been interfered with by the military authorities but for the excited state of the townspeople, who became quite wild on the day after the French defeats at Wörth and Forbach, and insisted upon regarding all strangers as Prussian spies. The Provost-Marshal-General, the Count de St. Sauveur, had promised to afford his protection to all the English journalists at Metz, and this promise was fairly kept till that unlucky Sunday morning. The news of the battles fought the day before had come in during the night, and had naturally caused great commotion among the people, if not among the soldiers at Metz. Three of the representatives of London papers, Mr. Simpson, Mr. Henry Mayhew, and his son, went to the railway station, having heard a rumour that the Emperor was about to start for the front, and also that a train full of the wounded was expected to arrive. At the station they met Mr. Stuart, another newspaper correspondent, who had just come from Italy, having travelled all night. They found the Emperor's carriage and horses waiting to be forwarded by a train on the railway towards St. Avold. Our Artist thought it would be doing no harm to employ the few minutes of his waiting at the station in making a slight sketch of the carriage and horses, which might be useful as materials for an illustration of some future scene where the same equipage might figure. He took a small sketch-book and pencil out of his pocket, and quickly finished this little drawing, a facsimile of which appears in the accompanying Engraving. There was no attempt at concealment; he even showed his sketch to one of the bystanders who was close to him, and who seemed to watch his movements with some curiosity. Mr. Simpson then rejoined his three English companions, but had scarcely done so before they were surrounded by a large party of artillery soldiers, who were undress jackets, and had not their arms with them. They were taken into custody, each one placed between two soldiers, and thus were marched through the streets of Metz to the Place de la Cathedrale. A mob of people followed, increasing as they went on, and reviling the foreigners as "Sacrés Prusses" or "Cochons de Prusses;" threatening vengeance upon them, which might probably have been taken if their violence had not been restrained by the presence of the soldiers. The whole party were then brought into the guard-room, where several persons came forward as their accusers, to denounce them as spies of the enemy lurking about Metz with a hostile and insidious purpose. The chief evidence against one of them was that he had bought three copies of a Metz local newspaper; another was suspected because he had been seen four days successively in the same café, "and always sitting in the same seat;" a third could be no true man, because, while he said he belonged to a London paper, he confessed that he had just come from Florence. The main charge against Mr. Simpson was that he did not lodge at an hotel, but in a private house. These particulars were repeated to the crowd outside, which filled the whole Place and was in a state of raging fury; till at last the officers in charge made their appearance and commenced a more regular examination. Our Artist produced his passport, which was approved, as in due order; but his little sketch-book, with its scraps of notes and bits of outline, seemed to contain matter for serious investigation. In spite of his awkward and rather alarming position, he was struck with the absurdity of viewing such innocent scrawls as proof of heinous guilt. He endeavoured, however, with the assistance of Mr. Mayhew, to explain what they were, and to persuade the officers that they could do no harm. After a tedious detention, they were permitted to write a note to a friend, who instantly went to the Provost Marshal, and at once got an order for their immediate release. Their private letters and papers were examined. Several other persons, Frenchmen as well as foreigners, including one who was the Artist employed by a Paris illustrated paper, were arrested at Metz on the same day; and more than one of them suffered rough usage at the hands of the mob. On the next day, Monday, the 8th, they were all ordered to leave the town. Most of them went to Nancy, and thence, after staying a day or two, returned to Paris. Our Illustration at page 192 shows the manner in which the four gentlemen named were conducted as prisoners through the streets of Metz.

THE EMPEROR'S CARRIAGE AT METZ, FACSIMILE OF THE SKETCH FOR TAKING WHICH OUR ARTIST WAS ARRESTED.

On the Sunday evening, before his departure from Metz, our Artist saw the arrival of some of the wounded soldiers from Forbach. He sends us a sketch of this distressing scene, taken just outside the Metz railway station. There were some men who were able to walk, at least with assistance; others could only be carried upon litters. Some, having been badly wounded, were so much exhausted by the railway journey that they could not be moved from the station, and were obliged to remain there, each upon the litter used as a bed, while ladies and gentlemen tended them with medicine and food. Besides hand-litters, there were mule-litters, similar to those used in the Crimea, and small waggons covered with canvas, each holding two beds. It was a bright moonlight night, and the scene was inexpressibly sad. But one almost as painful had been witnessed in the neighbourhood of Forbach on the night before. It was the flight of the villagers, disturbed in their homes by the fierce battle which had raged, till nearly eight o'clock in the evening, through the valleys between Saarbruck and Forbach. They would certainly not have been ill-treated by the Prussian soldiers had they dared to stay; but hundreds of families, amazed by the French defeat, hurried off in the utmost terror.

The correspondent of a daily journal thus describes their condition:—"Among this panic-stricken crowd we found ourselves, and we thought it better to continue with them and avail ourselves of their knowledge of roads and byways, whereby to get, at all events, to a more comfortable distance from the Prussians. When we had reached the summit of the heights, and were actually out of immediate danger of the Prussian shot and shell—when, in fact, the poor people could think of something beyond the instant peril of life and limb—they seemed suddenly to realise the entire ruin which had fallen upon them; they also began to think of their families and friends who were all scattered, flying in desperation through the deep woods, where the darkness was deepening with the falling night. Such scenes of anguish and misery I never saw before, and hope never again to see. Mothers who had lost their children seeking for them with frantic cries and gesticulations; old, tottering men and women stumbling feebly along, laden with some of their poor household gods, silent with the silent grief of age; little children, only half conscious of what all these things meant, tripping along, often leading some cherished household pet, and seeking for some friendly hand to guide them; husbands supporting their wives, carrying their little ones (sometimes two or three) on their shoulders, and encouraging the little family group with brave and tender words; the woods ringing with shrieks and lamentations—with prayers to the Saviour and the Virgin. It is impossible to describe in language the sadness and the pathos of that most mournful exodus. If all the world could only catch a glimpse of such a scene, I will venture to say that war would become impossible; that fierce national pride and Quixotic notions of honour, and the hot ambitions of Kings and Emperors and statesmen, would be for ever curbed by the remembrance of all the pity and the desolation of the spectacle. After we had proceeded some miles into the interior, having Metz on our right, we came to a village, the name of which I do not know, and here the great body

Rapport de guerre dans la revue anglaise « The illustrated London News ». Les hebdomadaires plus importants envoyèrent leurs propres correspondants et dessinateurs sur place pour témoigner de la guerre franco-prussienne. Leurs rapports rédigés de première main et les dessins réalisés en direct sont des sources importantes sur les évènements. La gravure sur bois en haut montre l’empereur français (tout à droite) inspectant un champ de bataille. Au premier plan se trouve une calèche attelée en demi-poste, à gauche derrière se trouve une seconde calèche avec un siège de cocher. L’esquisse de la voiture fermée est détaillée en page 348.

Kriegsbericht aus der der englischen Revue „The illustrated London News“: Bedeutende Wochenzeitungen schickten ihre eigenen Korrespondenten und Zeichner zu den Kriegsschauplätzen des Deutsch-Französischen Krieges. Deren aus erster Hand geschriebene Berichte und aus eigener Anschauung gezeichnete Bilder sind wichtige Quellen zu den Geschehnissen. Der Holzstich oben zeigt den französischen Kaiser (ganz rechts) bei der Inspektion eines Schlachtgeländes. Im Vordergrund wartet eine „à la demi-poste“ angespannte Kalesche, links dahinter eine zweite Kalesche mit Kutschbock. Die Skizze des geschlossenen Wagens unten wird S. 348 erläutert.

Fourgons, caravannes et pourvoyeuses

Après avoir été nommé « écuyer adjoint pour la durée de la guerre » par l'empereur le 19 juillet, le baron Faverot de Kerbrech commanda le convoi impérial pendant un certain temps (Faverot 1904, p. 17 suiv. et 32 suiv.). Le 28 juillet, il assista à l'entrée dans Metz de l'empereur et son fils. De là, il se rendit en convoi spécial à Châlons-sur-Marne avec tous les chevaux et équipages dès lors superflus. Il en repartit d'un trot rapide le 17 août à 4h30 du matin avec le long convoi des voitures impériales (env. 69), escorté de plusieurs hommes en armes, en direction d'Étain :

« ... constitué par toutes les voitures des Écuries, portant les bagages de l'Empereur et sa suite, mais les voitures étaient fort lourdes. Elles se composaient, en grande partie, de „caravannes", de „pourvoyeuses" et de fourgons, chargés de caisses à bagages, d'argenterie, de sellerie, de papiers d'État et de serviteurs. Aussi les chevaux, qui les traînaient, étaient-ils très fatigués quand nous arrivons à Étain, où je devais coucher avec le convoi. »

Les trois types de voitures de transport déjà traités dans l'ouvrage sont évoqués ici. Le baron Faverot de Kerbrech conduisit toutes ces voitures à Verdun. Mais l'empereur était déjà parti en train pour Châlons-sur-Marne. Il fallut donc charger tout le convoi une seconde fois.

La multitude de voitures impériales fut aussi évoquée dans le témoignage de Ludovic Halévy (« L'Invasion, souvenirs et récits », 1872, 97 suiv.) quand il parla du passage du convoi le 29 août 1870 près du village de Raucourt aux portes de Sedan :

« Ses berlines et ses voitures de bagages obstruent la route. Impossible d'avancer. ... Notre colonne est coupée en deux ; nous sommes obligés d'attendre là, pendant deux heures, jusqu'à ce que les berlines, les fourgons et leur escorte aient évacué le village. La longue file des voitures de bagages passe au milieu de nous, escortée par un bataillon de grenadiers de la garde impériale. Nous voyons de loin l'empereur qui s'en va à cheval, au pas, par une autre route, suivi par les Cent-Gardes et par un escadron de guides. »

Fourgons, Caravannes und Pourvoyeuses

Baron Faverot de Kerbrech kommandierte 1870 eine Zeitlang den kaiserlichen Tross (dazu Faverot 1904, 17ff. und 32 ff.), nachdem er am 19. Juli vom Kaiser für die Dauer des Krieges zum „écuyer adjoint", also zu einem Stallmeister-Stellvertreter ernannt worden war. Am 28. Juli hatte er den Einzug des Kaisers mit seinem Sohn in Metz miterlebt. Von dort aus reiste er mit allen kaiserlichen „chevaux et équipages", die dort nicht mehr gebraucht wurden, in einem Sonderzug nach Châlons-sur-Marne. Am 17. August brach er von dort um 4:30 Uhr morgens mit dem langen Konvoi der kaiserlichen Wagen (etwa 69 an der Zahl), von einigen Bewaffneten eskortiert, in schnellem Trab Richtung Étain und Verdun auf (französischerWortlaut links):

„Die Wagenkolonne, bestehend aus verschiedenen Arten von Wagen, die das Gepäck des Kaisers und seiner Suiten beförderten, war sehr schwer. Sie bestand zu einem guten Teil aus „caravannes, „pourvoyeuses" und „fourgons", beladen mit Kisten, in denen sich Silbergerät, Materialien aus Leder und Staatspapiere befanden. Die Pferde, die die schweren Wagen ziehen mussten, waren bei unserer Ankunft in Étain, wo ich zu übernachten hatte, sehr erschöpft."

Hier werden die drei verschiedenen Typen von Transportwagen erwähnt, wie sie schon besprochen wurden. Alle diese Wagen kamen mit Baron Faverot de Kerbrech nach Verdun. Der Kaiser war allerdings schon im Zug nach Châlons-sur-Marne abgereist. Jetzt wurde der ganze Konvoi ein zweites Mal verladen.

Auch der folgende Augenzeugenbericht spricht von vielen kaiserlichen Wagen (Zitat und französischer Wortlaut links):

„Seine Berlinen und Bagagewagen versperrten die Strasse. Unmöglich vorwärts zu kommen. Die Postillione eines Bagagewagens weigerten sich, die Strasse freizugeben. Weiter unten stiessen wir auf weitere Gepäckwagen und Postillione. ... Unsere Kolonne wurde zweigeteilt. Schliesslich mussten wir zwei Stunden warten, bis die Berlinen, die Fourgons und Eskorten das Dorf verlassen hatten. Der lange Zug der Bagagewagen fuhr zwischen uns durch, eskortiert von einem Battaillon Grenadiere der kaiserlichen Garde. Wir sahen den Kaiser von weitem, der zu Pferd einen anderen Weg nahm, gefolgt von den Hundertgarden und einer Schwadron Guiden."

Les équipages du roi de Prusse et de son fils le prince héritier

À la seconde moitié d'août 1870, la situation devint menaçante pour la France. Les troupes allemandes dictaient désormais le déroulement des événements et poursuivaient l'armée de Mac-Mahon qui cherchait à les esquiver. Côté allemand, les principaux acteurs étaient Guillaume Ier, son fils le prince héritier Frédéric qui commandait un groupe d'armées, le général von Moltke comme chef de l'état-major et le chancelier Bismarck. Leurs convois de voitures, surtout celui du roi de Prusse, n'étaient pas non plus vraiment petits, mais nettement moins luxueux que celui de leur ennemi.

Heinrich Lang, un témoin de l'époque, évoqua une scène pittoresque le 1er septembre 1870 (Aus den Erinnerungen eines Schlachtenbummlers im Feldzuge 1870-71, 198) alors qu'il contournait la suite royale. Il y avait des équipages, des fourgons, des voitures de chasse et de voyage, quelques élégants attelages à quatre aussi, dont un magnifique avec des trakehner, des palefreniers en livrée et des ordonnances avec une quantité de chevaux à main, la garde personnelle composée de tous les régiments de cavalerie. Tous ces groupes réunis formant un kaléidoscope bigarré.

Le roi Guillaume Ier se déplaçait généralement en selle sur le champ de bataille. Toutefois, l'ébauche d'une grande peinture murale de la page 358 le montre à l'arrivée à Sarrebruck ayant pris place dans une calèche tirée à la daumont par deux postillons en livrée. À l'arrière sont assis deux valets. Cette calèche est identique à la voiture reproduite en haut, qui n'avait que des ressorts à pincettes.

L'entrée dans Saarbruck se fit quelques jours après la reconquête de la ville par les Allemands et le début de leur offensive sur le sol français

Die Equipagen des preussischen Königs und seines Sohnes, des Kronprinzen

In der zweiten Augusthälfte des Jahres 1870 wurde die Kriegslage für Frankreich bedrohlicher. Die deutschen Truppen diktierten jetzt das Geschehen, die Armee Mac-Mahons wich ihnen aus und wurde verfolgt. Die Hauptakteure auf deutscher Seite waren König Wilhelm I., sein Sohn Kronprinz Friedrich als Kommandant einer Heeresgruppe, General von Moltke als militärischer Oberbefehlshaber und Kanzler Bismarck. Ihr Wagentross, besonders der des Königs der Preussen, war auch nicht klein, aber deutlich weniger luxuriös als der seines Gegners, wie ein Augenzeuge bezüglich des 1.9.1870 berichtete (Heinrich Lang, Aus den Erinnerungen eines Schlachtenbummlers im Feldzuge 1870-71, 198):

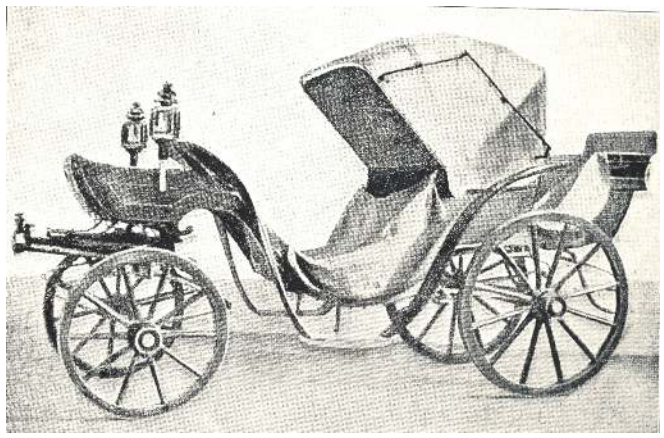
„Es war eine malerische Szene, die ich bei diesem Umgehen der königlichen Suite zu sehen bekam. Da waren Equipagen, Fourgons, Jagd- und Reisewägen, auch ein paar elegante Viererzüge, besonders ein brillanter mit Trakehner Rappen, Reitknechte in Livree und Ordonnanzen mit einer Unzahl von Handpferden und die originell aus sämtlichen Kavallerie-Regimentern zusammengestellte Stabswache, welche abgesessen in allen möglichen Gruppen ein abwechslungsreiches, kaleidoskopartiges Bild lieferte."

König Wilhelm I. bewegte sich auf dem Feldzug meistens im Sattel. Das Bild von S. 358, ein Entwurf zu einem grossen Wandgemälde unten zeigt ihn aber in Saarbrücken auch im Fond einer Kalesche, die von zwei livrierten Postillionen in Daumont-Anspannung gezogen wird. Hinten sitzen zwei Diener. Diese Kalesche ist identisch mit dem darüber abgebildeten Wagen. Dieser wies nur Druckfedern auf.

Der Einzug in Saarbücken erfolgte einige Tage nach der Rückeroberung der Stadt durch die Deutschen und dem Beginn ihrer Offensive auf französischem Boden.



THE WAR: HEAD-QUARTERS OF THE CROWN PRINCE OF PRUSSIA AT LUNEVILLE.





En haut : les Prussiens avaient des fourgons similaires à ceux de Napoléon III lors de la campagne militaire de 1870. La planche montre le quartier général du prince héritier prussien, commandant des troupes, à Lunéville.
Au milieu : calèche de voyage du roi Guillaume Ier.
En bas : arrivée du roi Guillaume Ier de Prusse à Sarrebruck le 9 août dans une calèche à la daumont après un tableau d'Anton von Werner (1843-1915).

Oben: Die Preussen hatten auf dem Feldzug von 1870 ähnliche Fourgons wie Napoléon III. mit dabei. Das Bild zeigt das Hauptquartier des preussischen Kronprinzen und Truppenkommandanten in Lunéville.
Mitte: Reisewagen von König Wilhelm I.
Unten: „Ankunft Seiner Majestät" König Wilhelm von Preussen in Saarbrücken am 9. August 1870 in einer Daumont-Kalesche, nach einem Gemälde von Anton von Werner (1843-1915).

Lettres de Bismarck à son épouse pendant les journées décisives avant et après Sedan

Plusieurs lettres de Bismarck à son épouse ont été conservées et permettent de vivre, à travers son regard, les derniers jours avant Sedan. Les missives ci-après se rapportent à la situation en cours, alors que l'armée de Bazaine était encerclée à Metz et que celle de Mac-Mahon (accompagnée par l'empereur) voulait venir en aide à Bazaine ; mais leur avancée fut détournée vers le nord par les troupes allemandes.

Lettre de Bismarck du 27 août, Clermont-en-Argonne :

« Mon cœur,
Nous pensions trouver Mac-Mahon seulement à Châlons, il nous avait esquivés vers Reims, nous voulions l'y frapper, mais avons appris à temps qu'il tentait de rejoindre Metz en passant par Verdun pour libérer l'armée régulière française encerclée et commandée par Bazaine. Il a fait un crochet comme on dit à la chasse ... Les troupes de Mac-Mahon sont bien moins efficaces que celles de Bazaine ... Nous sommes dans un petit patelin à l'ouest de Verdun. Je suis chez le maître d'école, la litière au sol, une chaise en paille, une petite table en épicéa pour me laver, écrire, manger. ... »

Lettre de Bismarck du 29 août, Grandpré :

« ... nous partîmes à 8h à la rencontre de Mac-Mahon, ... à Varennes ..., nous apprîmes que l'oiseau s'était envolé, se repliant au nord-ouest. ... Courir après ces Français est bien ennuyeux ... »

Lettre de Bismarck du 31 août, Vendresse :

« ... hier, nous les avons enfin touchés, un peu au sud de Sedan ... Soit ils ne nous pensaient pas si près, soit ils se pensaient plus forts. Bref, nous les avons rattrapés ... l'armée de Mac-Mahon et Failly a complètement éclaté. Les Napoléon, père et fils, étaient avec les troupes, nous avons vu leur suite à travers la lunette. »

Lettre de Bismarck du 3 septembre, Vendresse :

« Avant-hier, j'ai quitté mon quartier avant l'aube. Aujourd'hui, j'y rentre et ai entre-temps vécu la grande bataille de Sedan du 1er, au cours de laquelle nous avons fait 30 000 prisonniers et poursuivi le reste de l'armée française, la chassant depuis Bar-le-Duc et la jetant dans les fortifications où il lui a fallu se rendre avec l'empereur, prisonnier de guerre. Hier, à 5h du matin, après avoir négocié la capitulation finale avec Moltke et les généraux français jusqu'à 1h, le général Reille que je connais m'a réveillé pour me dire que Napoléon souhaitait me parler. Je me suis rendu à Sedan à cheval, non lavé et sans petit-déjeuner, y ai trouvé l'empereur dans une voiture ouverte avec 3 aides de camp et 3 hommes en selle, au bord de la route de campagne vers Sedan. »

(La dernière lettre est reproduite p. 380.)

Bismarcks Briefe an seine Frau zu den entscheidenden Tagen vor und nach Sedan

Von Kanzler Bismarck haben sich einige Briefe an seine Frau erhalten, die das Geschehen der letzten Tage vor Sedan aus seiner Sicht schildern. Die folgenden Schreiben beziehen sich auf den Stand des Krieges, als die Armee von Bazaine in Metz eingeschlossen war und die Armee von Mac-Mahon (mit dem Kaiser im Schlepptau) Bazaine zu Hilfe kommen wollte, aber deren Vormarsch durch deutsche Truppen nach Norden abgelenkt wurde.

Brief Bismarcks vom 27. August aus Clermont-en-Argonne:

„Mein liebes Herz
Wir dachten Mac-Mahon erst bei Chalons zu finden, er wich uns aus nach Rheims, wir wollten ihn dort heimsuchen, hörten aber rechtzeitig, dass er versuche, über Verdun gegen Metz vorzudringen, um die dort eingesperrte franz. Hauptarmee unter Bazaine befrein zu helfen. Er schlug, wie man auf der Jagd sagt, einen Haken ... Mac M's Truppen sind sehr vieler geringer in Tüchtigkeit wie Bazaine's ... Wir liegen hier in einem kleinen Nest, westlich Verdun ist es zu finden, ich beim Schulmeister, Lager an der Erde, ein Strohstuhl, kleiner fichtner Tisch zum Waschen, Schreiben, Essen. ..."

Brief Bismarcks vom 29. August aus Grandpré:

„ ... wir brachen um 8 Uhr auf, um Mac.-M. zu begegnen, ... in Varennes ... wurde gemeldet, dass der Vogel ausgeflogen, sich nordwestlich zurückziehend. ... Es ist langweilig hinter diesen Franzosen herzulaufen ..."

Brief Bismarcks vom 31. August aus Vendresse:

"... gestern haben wir sie endlich angefasst, etwas südlich von Sedan ... Sie glaubten uns entweder nicht so nah oder hielten sich stärker, kurz, wir holten sie ein ... zersprengt ist die Armee von Mac-M. und Failly vollständig. Napoléon Vater und Sohn waren auch bei den Truppen, wir sahn die Suite von Weitem durchs Fernrohr."

Brief Bismarcks vom 3. September aus Vendresse:

„Vorgestern vor Tagesgrauen verliess ich mein hiesigen Quartier, kehre heute zurück und habe in der Zwischenzeit die grosse Schlacht von Sédan am 1. erlebt, in der wir gegen 30 000 Gefangene machten und den Rest der französischen Armee, der wir seit Bar le Duc nachjagten, in die Festung warfen, wo sie sich mit dem Kaiser kriegsgefangen ergeben musste. Gestern früh 5 Uhr, nachdem ich bis 1 Uhr früh mit Moltcke und den französ. Generälen über die abzuschliessende Capitulation verhandelt hatte, weckte mich der General Reille, den ich kenne, um mir zu sagen, dass Napoléon mich zu sprechen wünschte. Ich ritt ungewaschen und ungefrühstückt gegen Sédan, fand den Kaiser im offenen Wagen mit 3 Adjutanten und 3 zu Pferde daneben auf der Landstrasse vor Sedan haltend."

(Der ganze Wortlaut des letzten Briefes ist S. 380 abgedruckt.)

Napoléon III et la bataille de Sedan

La bataille de Sedan a eu lieu le 1er septembre 1870 entre l'armée de Châlons et l'armée prussienne soutenue par des troupes de Bavière, Saxe et Wurtemberg. Supérieurs en nombre, les Allemands disposaient aussi d'une artillerie plus moderne. Pourtant, les Français pensaient pouvoir gagner – ce qui explique pourquoi Napoléon III vint sur les lieux avec son convoi. Son rôle était maintenant plus ambivalent que jamais.

Eelking en 1871 : « Napoléon jouait dès lors un rôle bien triste dans l'armée. Aucun soldat n'obéissait plus à cet homme qui, encore peu de temps auparavant, menaçait le monde avec ses hordes. On ne prenait quasiment plus note de sa présence. Certains éléments des troupes avaient même une attitude de défi à son égard. »

Ces pages retracent les déplacements et lieux de séjour de l'empereur à et autour de Sedan. Toutefois, les sources sont confuses car les nombreux récits se contredisent fréquemment dans les détails. Ainsi, pour ce qui est des voitures utilisées par l'empereur, on parle tantôt de voitures fermées, tantôt de modèles ouverts, d'une calèche et aussi d'un équipage à la poste (monté) représentatif. Les témoignages se déclinent inégalement d'une source à l'autre ; une ambiguïté encore actuelle dans les reportages de guerre d'aujourd'hui.

Pour le conflit de 1870/71 et le thème qui nous préoccupe, il existe trois types de sources de chaque côté des belligérants : les récits fiables de témoins oculaires de première main, les comptes rendus rapportés avec les imprécisions inhérentes et, selon l'opinion politique, les textes et illustrations tendancieux voire polémiques. Mais cette guerre a aussi été couverte par des reporters neutres tels les correspondants du Times anglais, leur rôle est donc très important. La même problématique se pose pour les sources iconographiques. Des deux côtés, il y avait au-delà des « historiens » aussi des peintres de batailles comme Eelking l'évoqua en 1871 à propos des Français (p. 123) :

« Afin de consigner et d'illustrer les faits pour la postérité, des historiens et des illustrateurs ne devaient pas manquer à l'appel. L'artiste Meissonier faisait partie de la suite de l'empereur comme peintre de batailles. »

Ernest Meissonier était, vers 1860, l'un des plus célèbres peintres français (toile p. 207).

À cette époque antérieure à la photographie et aux images animées, les théâtres de guerre étaient aussi observés par des illustrateurs étrangers, dont les dessinateurs de l'« Illustrated London News ». Côté allemand, c'est Wilhelm Camphausen (1818-1885) qui était le « peintre-reporter de guerre » sur place ; il esquissa le fil des événements et réalisa à partir de ces croquis des dessins pour des magazines et à son retour les toiles liées (voir p. 365).

Napoléon III. und die Schlacht von Sedan

Die Entscheidungsschlacht von Sedan fand am 1. September 1870 zwischen der Châlons-Armee und der preussischen Armee, unterstützt von Truppenverbänden aus Bayern, Sachsen und Württemberg statt. Die Deutschen waren in der Übermacht und ihre Artillerie moderner ausgerüstet. Trotzdem hielten die Franzosen einen Sieg für möglich. Das erklärt auch, wieso Kaiser Napoléon III. mit seinem Tross anreiste. Seine Rolle war jetzt noch ambivalenter als vorher.

Eelking 1871:
„Napoléon spielte fortan eine traurige Rolle bei der Armee. Dem Manne, der noch vor Kurzem die Welt mit seinen Scharen bedrohte, gehorchte jetzt kein Soldat mehr, man nahm kaum noch Notiz von seiner Anwesenheit. Einzelne Truppenteile nahmen sogar eine herausfordernde Stellung gegen ihn ein."

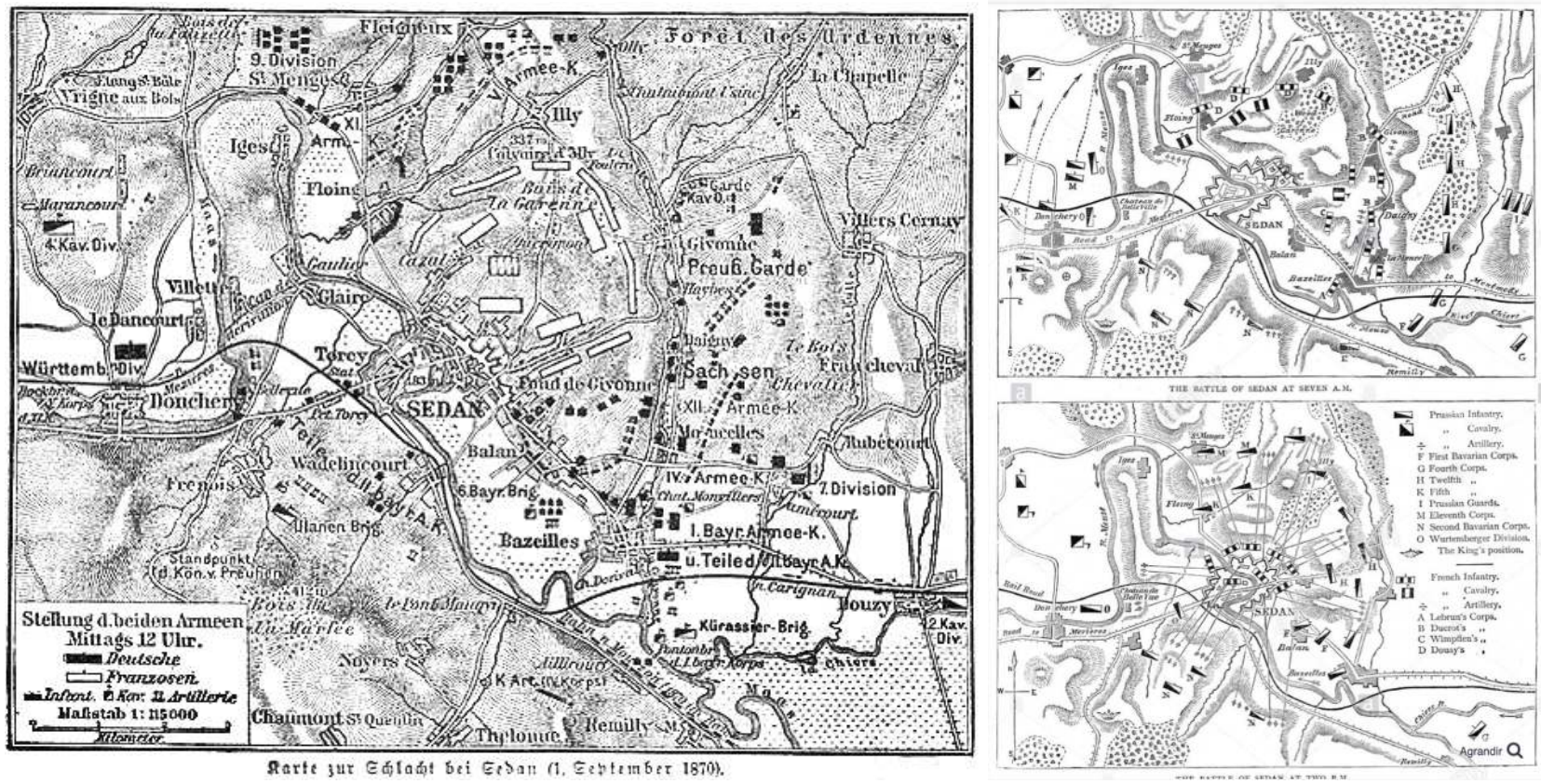
Im Folgenden werden die Aufenthalte und Fahrten des Kaisers in Sedan und Umgebung nachgezeichnet. Die Quellenlage ist allerdings schwierig, sind die vielen Darstellungen über den Krieg doch im Detail oft ein wenig widersprüchlich. So ist für die vom Kaiser benützten Wagen von geschlossenen Kutschen die Rede, von offenen Modellen, von einer Kalesche und auch von einem repräsentativen, beritten gezogenen Fahrzeug. Dies ist der Spiegel unterschiedlicher Aussagen in verschiedenen Quellen, wie man das für Kriegsberichterstattungen bis heute kennt.

Für den Krieg von 1870/71 und das hier im Mittelpunkt stehende Thema gibt es drei Arten von Quellen und zwar auf beiden Seiten der Kriegsparteien: verlässliche Augenzeugenberichte aus erster Hand, Nacherzählungen mit entsprechenden Ungenauigkeiten und je nach politischer Position tendenziös bis polemisch eingefärbte Schriften und Bilder. Eine wichtige Rolle spielten in diesem Krieg aber auch schon neutrale Berichterstatter wie etwa die Korrespondenten der englischen Times. Was für schriftliche Quellen gilt, gilt auch für bildliche Quellen. Auf beiden Seiten waren neben „Historienschreibern" auch Schlachtenmaler mit dabei, wie etwa Eelking 1871, 123 zur französischen Seite schrieb:

„Um die Thaten für die Nachwelt aufzuzeichnen und zu illustrieren, durften Historienschreiber und Illustratoren nicht fehlen. Als Schlachtenmaler befand sich der Künstler Meissonier mit im Gefolge des Kaisers."

Ernest Meissonier war um 1860 einer der bekanntesten französischen Maler (siehe Bild S. 207).

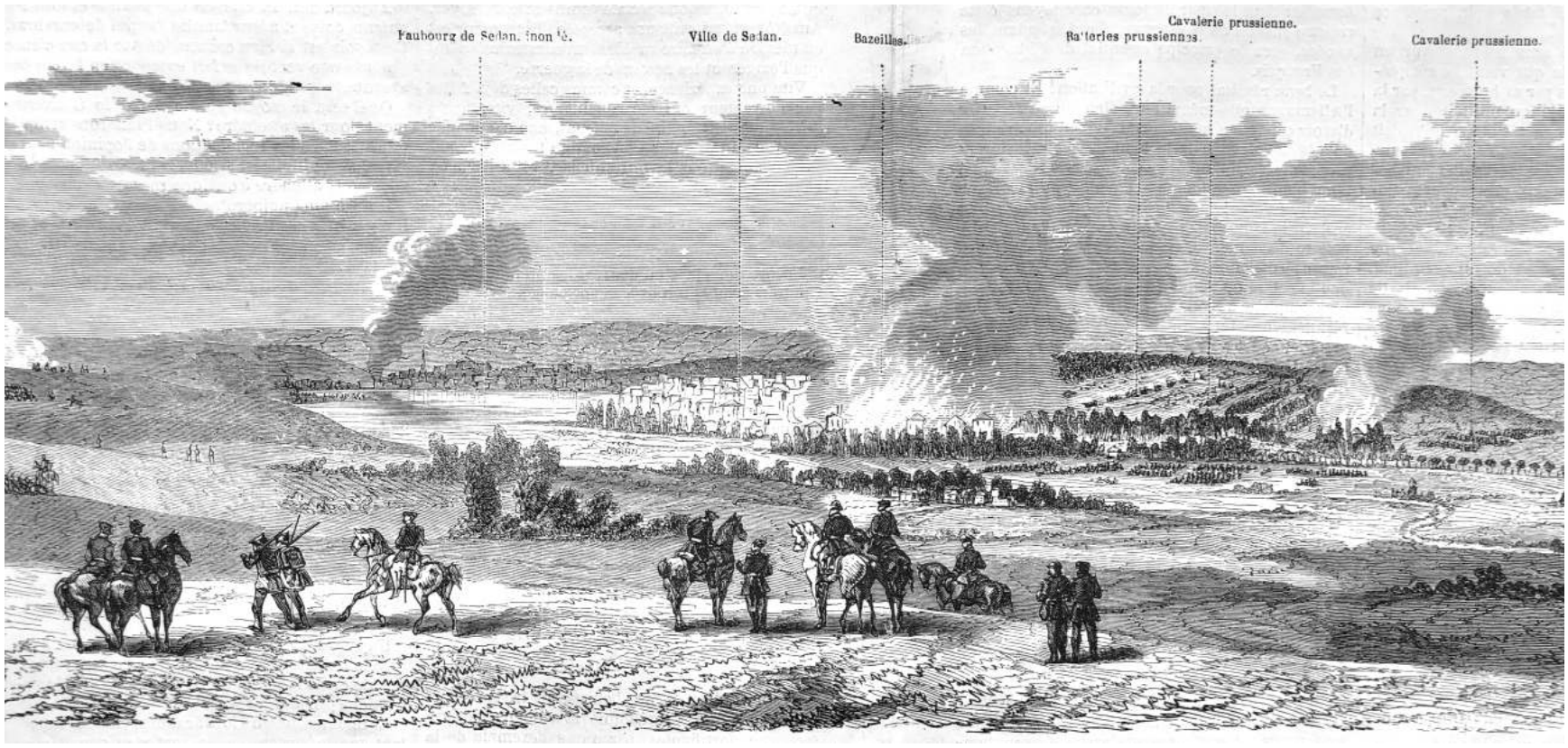
Den Kriegsschauplätzen folgten damals, vor der Zeit der Fotografie von bewegten Bildern, auch ausländische Illustratoren, so etwa Zeichner der „Illustrated London News". Auf deutscher Seite war Wilhelm Camphausen (1818-1885) als „malender Kriegsberichterstatter" vor Ort und skizzierte laufend das Gesehene, fertigte auf dieser Basis Zeichnungen für Magazine und schliesslich zu Hause entsprechende Gemälde an (vgl. S. 365).



Karte zur Schlacht bei Sedan (1. September 1870).

Cartes de la bataille de Sedan le 1er septembre 1870 avec les positions des deux armées.
À gauche : la situation à « midi 12h » (le château de Bellevue est à droite au-dessus du nom « Donchery », au nord du croisement.)
À droite : la situation à 7h du matin et à 14h.

Karten der Schlacht von Sedan am 1. September 1870 mit den Stellungen der beiden Armeen.
Links: Situation „Mittags 12 Uhr“ (Schloss Bellevue liegt rechts oberhalb des Schriftzugs „Donchery“, nördlich der Strassenkreuzung.)
Rechts: Situation morgens um 7 Uhr und mittags um 14 Uhr.



Champ de bataille le 1er septembre avec la place fortifiée de Sedan au milieu.

Schlachtfeld am 1. September mit der Festung Sedan in der Mitte.

La chronologie des événements du début septembre 1870

Les événements avant, pendant et après la bataille de Sedan ne sont pas décrits de la même manière dans toutes les sources. Ce qui suit est un résumé d'après les sources citées aux pages suivantes.

Jeudi 1er septembre
Bataille, encerclement de la place forte de Sedan, capitulation, Napoléon III passe la nuit à la sous-préfecture de Sedan. Le quartier général du roi adverse, Guillaume Ier de Prusse, est à Vendresse à env. 14km de Sedan. Son chancelier, Otto von Bismarck, loge à Donchery à env. 6km de Sedan.

Vendredi 2 septembre
- Peu après 5h du matin à l'aube : l'empereur quitte Sedan pour Vendresse dans une seule voiture ouverte.
- Bismarck est réveillé à 6h.
- Vers 7h, courte rencontre entre Napoléon III et Bismarck sur la route près de Frénois, environ 4km à l'extérieur de Sedan. Poursuite vers la maison d'un tisserand et discussion d'une heure entre l'empereur et le chancelier jusqu'à environ 8h du matin. Bismarck repart et l'empereur attend près de la maison du tisserand. Bismarck revient et propose le château de Bellevue comme lieu de séjour temporaire.
- Vers 9h, le convoi impérial jusqu'alors resté à Sedan quitte la ville et suit l'empereur.
- Vers 10h, Napoléon III part de la maison du tisserand avec sa suite, accompagné de Bismarck et de son escorte prussienne.
- Vers 11h, entrée de l'empereur dans le château de Bellevue près de Donchery, à env. 5km de Sedan.
- Vers 14h, rencontre ici avec le roi Guillaume Ier.

Samedi 3 septembre
Le matin, l'empereur prisonnier quitte le château de Bellevue dans une voiture fermée avec le convoi qui le suit, passage de la frontière belge vers Bouillon où il passe la nuit.

Dimanche 4 septembre
L'empereur et sa suite vont de Bouillon à la gare de Libramont, puis départ dans deux trains spéciaux.

Lundi 5 septembre
Nuit à Verviers.

Mardi 6 septembre
Arrivée des deux trains spéciaux à Kassel et trajet jusqu'au château de Wilhelmshöhe.

Die Agenda der Geschehnisse anfangs September 1870

Die Geschehnisse vor, während und nach der Schlacht von Sedan werden nicht in allen Quellen genau gleich geschildert. Das Folgende ist eine Zusammenfassung gemäss den auf den folgenden Seiten genannten Quellen:

1. 9. Donnerstag
Schlacht, Einkesselung der Festung Sedan, Kapitulation, Übernachtung des Kaisers Napoléon III. in der Unter-Präfektur von Sedan. Das Hauptquartier des gegnerischen Königs Wilhelm I. von Preussen liegt in Vendresse, etwa 14 km von Sedan entfernt, sein Kanzler Otto von Bismarck logiert in Donchery etwa 6 km ausserhalb von Sedan.

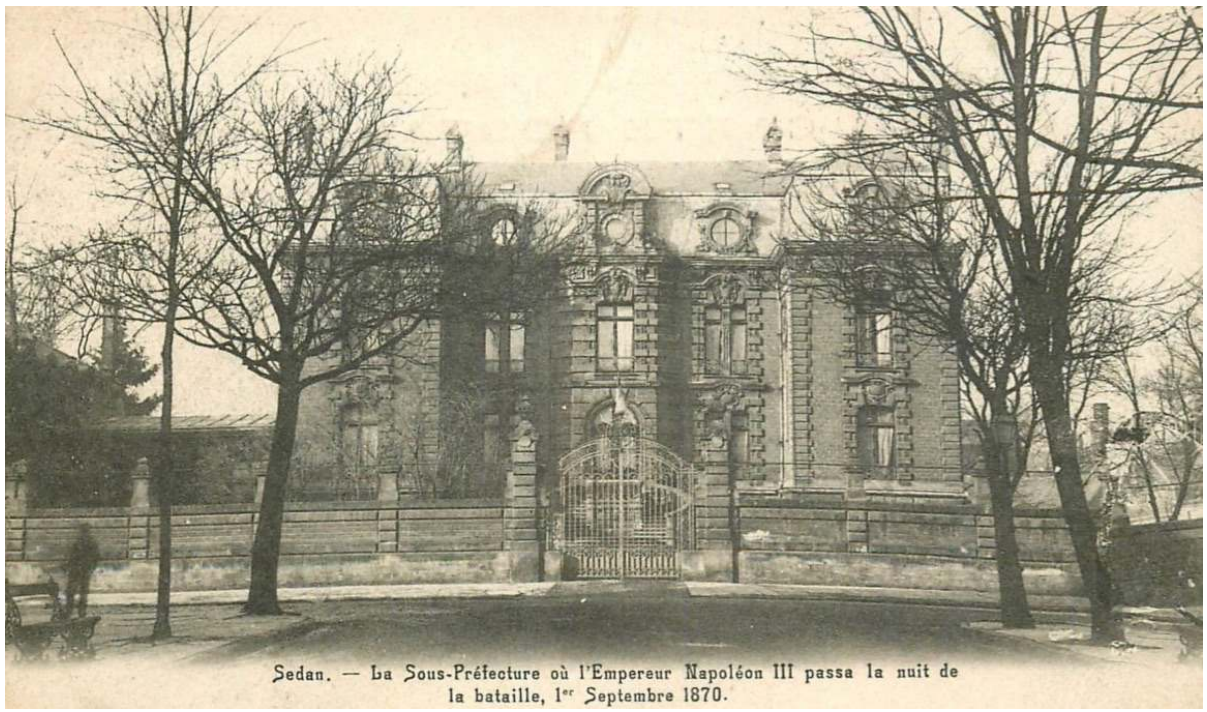
2. 9. Freitag
- Nach 5 Uhr und noch im Morgengrauen: Abfahrt des Kaisers in einem einzigen offenen Wagen aus Sedan heraus Richtung Vendresse.
- 6 Uhr wird Bismarck geweckt.
- Gegen 7 Uhr kurzes Treffen von Napoléon III. mit Bismarck auf der Strasse bei Frénois etwa 4 km ausserhalb von Sedan. Weiterfahrt zum Weberhaus und einstündige Unterredung zwischen Kaiser und Kanzler bis circa 8 Uhr. Bismarck entfernt sich zwischenzeitlich. Der Kaiser wartet weiter beim Weberhaus. Bismarck kehrt zurück und bietet Schloss Bellevue als kurzfristigen Aufenthaltsort an.
- Um circa 9 Uhr hat der bislang zurückgebliebene kaiserliche Tross Sedan verlassen und fährt dem Kaiser nach.
- Circa 10 Uhr Wegfahrt Napoléons III. mit Gefolge vom Weberhaus, begleitet von Bismarck samt preussischer Eskorte.
- Circa 11 Uhr Der Kaiser bezieht Schloss Bellevue bei Donchery, etwa 5 km ausserhalb von Sedan.
- Circa 14 Uhr daselbst Treffen mit König Wilhelm I.

3. 9. Samstag
Morgens Abfahrt des gefangen gesetzten Kaisers von Schloss Bellevue in geschlossenem Wagen samt ihm folgendem Tross über die belgische Grenze nach Bouillon. Übernachtung daselbst.

4. 9. Sonntag
Abfahrt des Kaisers von Bouillon mit Gefolge bis zum Bahnhof von Libramont, dann Abfahrt in zwei Extrazügen.

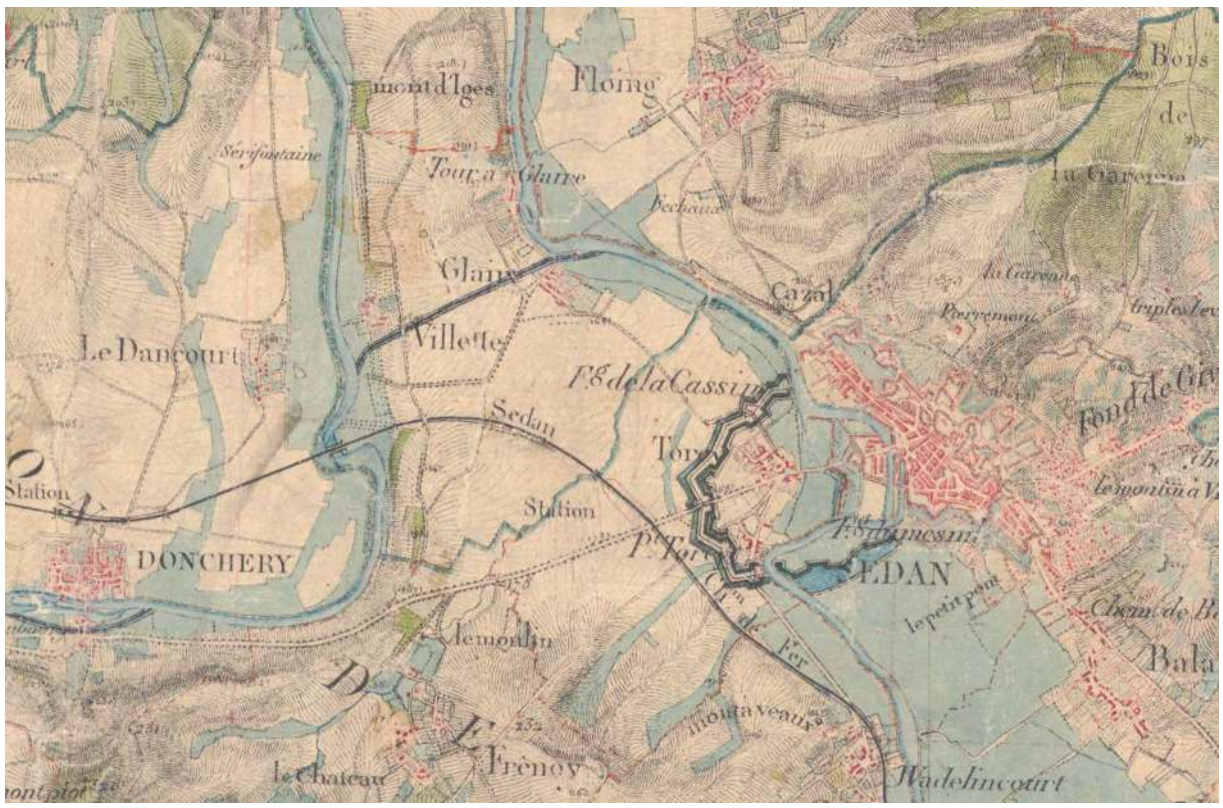
5. 9. Montag
Übernachtung in Verviers.

6. 9. Dienstag
Ankunft der beiden Extrazüge in Kassel und Fahrt auf Schloss Wilhelmshöhe.



La sous-préfecture de Sedan, un bâtiment neuf datant de 1868, où Napoléon III passa la nuit après la bataille et derrière laquelle se trouvait le convoi impérial.

Die Unter-Präfektur von Sedan, ein neuer Bau von 1868, in der Napoléon III. die Nacht nach der Schlacht verbrachte und hinter der der kaiserliche Tross lagerte.



La place forte de Sedan, à l'est de la Meuse, avec la ferme domaniale à l'ouest et la route vers Donchery. La sous-préfecture d'alors se trouvait à l'ouest de la Meuse et un peu au nord du pont. D'après le rapport cité p. 378, le convoi s'étend le matin de la bataille sur tout le trajet entre la Meuse et le portail de la ferme domaniale.

Die Festungsstadt Sedan östlich der Maas mit dem westlichen Vorwerk und der nach Donchery herausführenden Strasse. Die damalige Unter-Präfektur befand sich westlich der Maas und etwas nördlich der Brücke. Der Tross dehnte sich nach dem S. 378 zitierten Bericht am Morgen der Schlacht über die ganze Strecke zwischen Maas und dem Tor des Vorwerks aus.

Le 1er septembre 1870 : Napoléon en selle sur le champ de bataille, son initiative non concertée

Les descriptions du rôle de l'empereur sur le champ de bataille à Sedan divergent nettement d'un protagoniste à l'autre. (Plus tard, des acteurs français de premier plan se rejetèrent mutuellement la responsabilité de la débâcle.) D'après son propre récit écrit le 1er septembre, Napoléon III sillonna à cheval le champ de bataille de Sedan quatre heures durant. Fleury décrivit ses souffrances qui suivirent ces heures passées en selle (1920, tome II, 291) : « He was suffering terribly after those long hours passed in the saddle. » La place devant la forteresse et la forteresse elle-même essuyaient un feu nourri des nouveaux canons Krupp allemands. On sait que l'empereur – aussi de ses propres mots – rechercha la mort au champ d'honneur. La scène de l'empereur accablé en selle sur sa noble monture au milieu du champ de bataille a été immortalisée par le peintre allemand Camphausen (huile à droite).

Artilleur de formation, Napoléon III semble avoir jugé la situation comme sans espoir dans l'après-midi. (Jamais dans l'histoire des guerres, l'artillerie n'avait été aussi massivement utilisée contre des troupes ennemies.) Il ordonna de hisser le drapeau blanc – à ses dires, pour éviter le massacre des Français réfugiés dans la place forte de Sedan. D'après un passage de l'édition de 1870/71 du livre « Sedan » d'Emmanuel Félix de Wimpffen, qui reprit à main levée le haut commandement du maréchal Mac-Mahon blessé, cela se produisit sans son aval. Le général se plaignit aussi que l'empereur n'ait pas cherché le contact et qu'il soit allé déjeuner avec son entourage. Selon lui, l'empereur ne s'était trouvé sur le champ de bataille que le matin et n'était assurément pas resté en selle quatre heures durant.

En début de soirée, un cessez-le-feu fut déclaré et les tirs cessèrent. Mais les Allemands menacèrent de reprendre le feu dès le lendemain matin si l'acte de reddition n'était pas signé d'ici là. L'empereur s'avoua finalement vaincu à la fin de la journée du 1er septembre, mais uniquement pour sa propre personne, et envoya le soir même son adjudant général Reille avec une lettre personnelle au roi Guillaume Ier. Il lui proposait sa capitulation personnelle tout en restant vague sur le reste. Durant la nuit, la capitulation fut négociée entre les commandants en chef allemands et français, sans décision finale.

Napoléon III resta toute la nuit dans la place forte avec l'armée encerclée. Il s'était retiré avec sa suite dans la somptueuse sous-préfecture de Sedan. Son convoi était installé autour le bâtiment, protégé par les Cent-Gardes : en effet, l'empereur déchu appréhendait l'ire de ses soldats pour avoir fait hisser le drapeau blanc. Assiégés, ces derniers en avaient assez des officiers et étaient « d'humeur frondeuse » ; les officiers commençaient à craindre leurs propres soldats. Eelking en 1871, 288 : « Personne ne faisait plus confiance à personne ; les officiers se plaignaient de leurs soldats, ceux-ci insultaient même leurs officiers. »

Samstag 1. September 1870: Napoléon zu Pferd auf dem Schlachtfeld und sein eigenmächtiges Vorgehen

Über die Rolle des Kaisers auf dem Schlachtfeld von Sedan gehen die Darstellungen der verschiedenen Akteure deutlich auseinander. (Führende französische Akteure schoben sich später gegenseitig die Schuld am Debakel zu.) Nach seinen eigenen schriftlichen Stellungnahmen war Napoléon III. am 1. September vier Stunden zu Pferd auf dem Schlachtfeld vor Sedan unterwegs. Zu seiner Verfassung danach (Fleury 1920 Vol. II, 291): „He was suffering terribly after those long hours passed in the saddle." Das Vorfeld der Festung und diese selbst lagen unter starkem Beschuss der neuen deutschen Krupp-Geschütze. Der Kaiser suchte bekanntlich – auch nach seinen eigenen Worten – den ehrenvollen Tod auf dem Schlachtfeld. Die Szene des geknickten Kaisers im Sattel seines edlen Pferdes mitten auf dem Schlachtfeld hat der deutsche Maler Camphausen im rechts abgebildeten Ölbild verewigt.

Napoléon III. scheint als ausgebildeter Artillerist im Verlauf des Nachmittags die Lage als aussichtslos beurteilt zu haben. (Noch nie zuvor in der Kriegsgeschichte war Artillerie so massiv gegen Soldaten gegnerischer Truppen eingesetzt worden.) Auf sein Betreiben hin wurde die weisse Flagge gehisst, nach seinen Worten um das Abschlachten der in der Festungsstadt Schutz suchenden Franzosen zu vermeiden. Dies geschah nach einer Passage in dem 1871/72 in verschiedenen Auflagen erschienenen Buch „Sedan" von Emanuel Félix de Wimpffen, der kurzfristig den Oberbefehl vom verwundeten Marschall Mac-Mahon übernehmen musste, ohne sein Zutun. Der General beklagte sich auch, dass der Kaiser nicht den Kontakt mit ihm gesucht, sondern mittags mit seiner Entourage essen gegangen sei. Demnach ritt der Kaiser nur am Morgen der Schlacht und wohl kaum vier Stunden lang.

Gegen Abend kam es zum Waffenstillstand. Die Deutschen stellten das Feuer ein, drohten aber, am nächsten Morgen den Beschuss wieder aufzunehmen, falls bis dahin die Kapitulationsurkunde nicht unterschrieben sei. Schliesslich gab sich der Kaiser am späten Nachmittag des 1. September geschlagen,
aber nur für seine Person, und schickte noch am Abend seinen Generaladjutanten Reille mit einem entsprechenden Brief zum preussischen König Wilhelm I. Er bot seine persönliche Kapitulation an, blieb aber sonst vage. In der Nacht kam es zu langen Kapitulationsverhandlungen zwischen den deutschen und französischen Oberbefehlshabern, aber noch ohne finale Entscheidung.

Napoléon III. blieb die Nacht über mit dem eingekesselten Heer in der Festung Sedan. Er und sein Gefolge hatten sich in die herrschaftliche Unter-Präfektur von Sedan zurückgezogen. Sein Tross lagerte beim Gebäude, gut bewacht von den Hundertgarden. Er musste nach dem Hissen der weissen Fahne aggressive Reaktionen seiner Soldaten befürchten. Die eingeschlossenen Soldaten hatten genug von ihren Offizieren und waren „meuterisch gesinnt", die Vorgesetzten begannen sich vor ihren eigenen Soldaten zu fürchten. Eelking 1871, 288: „Keiner traute dem Anderen mehr; die Offiziere beklagten sich über die Soldaten, diese insultirten sogar Ihre Offiziere."



La défaite devenant toujours plus concevable, Napoléon III chercha à mourir en tout honneur sur le champ de bataille de Sedan, en selle sur son pur-sang Phœbus. Huile de Wilhelm Camphausen en 1877 (1818-1885).

Nachdem sich bei Sedan eine Niederlage abzeichnete, suchte Napoléon III. auf dem Schlachtfeld von Sedan auf dem Vollblüter Phoebus den ehrenvollen Tod. Ölgemälde von 1877 von Wilhelm Camphausen (1818-1885).



« L'empereur quitte le champ de bataille » d'après une gravure allemande de 1872. Dessin original de W. Simmler légendé « De la bataille de Sedan ».

„Der Kaiser verlässt das Schlachtfeld“ nach einem deutschen Druck von 1872. Originalzeichnung von W. Simmler mit der Legende „Aus der Schlacht von Sedan“.

La rencontre entre Napoléon III et Bismarck le 2 septembre sur la route de campagne

Peu après minuit, le général Wimpffen rejoignit l'empereur dans son campement. Il en fit plus tard le récit dans son livre de justification, citant les mots de Napoléon III : « ... à cinq heures du matin, je partirai pour le quartier général allemand et je verrai à ce que le roi nous soit plus favorable. »

Il en fut ainsi. Au petit matin du 2 septembre, l'empereur fit préparer son départ dans l'obscurité. Afin de ne pas éveiller l'attention des soldats, le convoi resta dans la place forte, et on n'attela pas la calèche habituelle de l'empereur, mais une petite voiture ouverte sans emblème sur le flanc et seulement tirée par deux chevaux. Napoléon III y prit place, enveloppé dans un manteau de cavalier, avec trois hommes de confiance en uniforme de généraux. Trois officiers de haut rang montés l'accompagnaient. Ce petit cortège quitta discrètement la ville par la porte ouest. D'après le journal « Deutschen Kriegs-Zeitung » de 1870, les choses se déroulèrent ainsi (p. 98) : « Il devait être sept heures lorsque la porte ouest des fortifications s'ouvrit ; un aide de camp camp en selle en sortit et interpella la garde qui était tenue par le 5e bataillon de chasse : „Sa Majesté l'Empereur". Avant même que les gardes puissent le signaler, la voiture, toute simple, était déjà passée et arriva au croisement de routes où se tenait notre bataillon. Où est le roi ? demanda Napoléon en allemand ; on lui montra le chemin .... »

Pourquoi Napoléon III fit-il donc atteler de si bonne heure ? Le secrétaire de Bismarck nota dans son journal personnel la réponse que lui donna le cousin du chancelier Bismarck-Bohlen (Busch 1878, 131) :

« Napoléon est parti si tôt de Sedan car il ne se sentait pas en sécurité au milieu des soldats hostiles qui, enserrés côte à côte dans la place forte, avaient détruit fusils et sabres en hurlant lorsque la nouvelle de la capitulation s'était répandue. »

Napoléon III avait auparavant envoyé son général Reille sur un cheval rapide en direction des positions allemandes afin qu'il annonce son arrivée. Il en informa Otto von Bismarck dans son campement à Donchery à environ 6 km de Sedan. (Le roi prussien, en revanche, se trouvait avec l'état-major à Vendresse, à plusieurs kilomètres de Donchery.) Le chancelier prussien s'habilla promptement et se rendit en selle dès l'aube à la rencontre de la voiture de Napoléon III, qu'il retrouva sur la route entre Donchery et Sedan au petit matin.

Cette scène a été immortalisée en 1882 en plusieurs versions par le peintre historique Anton von Werner (1843-1915). Il était un ami du prince héritier Frédéric Guillaume, un héros de la guerre de 1870. Le peintre avait lui-même vécu le conflit franco-allemand à partir d'octobre 1871.

Das Zusammentreffen von Napoléon III. und Bismarck am 2. September auf der Landstrasse

General Wimpffen suchte kurz nach Mitternacht den Kaiser in seinem Nachtlager auf. Diese Begegnung schilderte er in seinem Rechtfertigungsbuch und zitiert folgende Aussage Napoléons III. (französischer Wortlaut links): „Ich werde morgens um fünf Uhr in der Früh zum deutschen Oberbefehls-Quartier aufbrechen und für eine günstige Lösung für uns sorgen."

So geschah es. Am Morgen des 2. September liess der Kaiser noch in der Dunkelheit seine Wegfahrt vorbereiten. Wohl um kein Aufsehen unter den Soldaten zu erregen, blieb der Tross in der Festung, und es wurde nicht die übliche Kalesche des Kaisers angespannt, sondern eine kleine offene Kutsche ohne seitliche Embleme und mit nur zwei Pferden an der Deichsel. In diese Kutsche setzte er sich zusammen mit drei Vertrauten, in Generalsuniform gekleidet und von einem Reitmantel umhüllt. Dabei begleiteten ihn drei hohe Offiziere zu Pferd. Dieser kleine Zug fuhr diskret zum westlichen Stadttor hinaus. Nach der „Deutschen Kriegs-Zeitung" von 1870 geschah dort folgendes (S. 98): „Es mochte sieben Uhr sein, als das westliche Festungsthor sich öffnete; ein Adjutant reitet hervor und ruft die Wache an, die vom 5. Jägerbataillon gehalten ward: „Seine Majestät der Kaiser". Allein noch ehe die Posten es melden konnten, war der einfache Wagen schon vorübergefahren und kam zur Strassenkreuzung, an der unser Bataillon stand. Wo ist der König? frug Napoléon in deutscher Sprache; man wies ihm den Weg ...".

Warum liess Napoléon III. so früh anspannen? Der Sekretär Bismarcks gab in seinem Tagebuch die Antwort dazu, die ihm der Vetter des Kanzlers, Bismarck-Bohlen, mitgeteilt hatte (Busch 1878, 131):

„Napoléon ist deshalb so zeitig von Sedan aufgebrochen – weil er sich inmitten der wüthenden Soldaten, die in der Festung Kopf an Kopf zusammengedrängt gestanden, laut getobt, Gewehre und Säbel zerbrochen haben, als die Kunde von der Kapitulation sich verbreitet, nicht sicher gefühlt hat."

Napoléon III. hatte zuvor General Reille in Richtung der deutschen Stellungen auf einem schnellen Pferd vorausgeschickt, um sein Kommen anzukündigen. Otto von Bismarck bekam durch ihn die Nachricht des heranfahrenden Kaisers in seinem Nachtlager. Das lag in Donchery, etwa 6 km von Sedan entfernt. (Der preussische König hingegen befand sich mit dem militärischen Oberkommando in Vendresse, mehrere Kilometer weiter von Donchery entfernt.) Der preussische Kanzler fuhr schnell in die Kleider und ritt dem Wagen im Morgengrauen allein entgegen. Auf der Strasse zwischen Donchery und Sedan traf er auf den heranfahrenden Wagen von Napoléon III.

Diese Szene hielt der Historienmaler Anton von Werner (1843-1915) in verschiedenen Versionen 1882 fest. Er war ein Freund des preussischen Kronprinzen Friedrich Wilhelm, eines Kriegshelden von 1870. Der Maler hatte ab Oktober 1870 den deutsch-französischen Krieg selbst miterlebt.





Le chancelier Otto von Bismarck chevauche à l'aube à la rencontre de la voiture de Napoléon III sur la route entre Donchery et Sedan.
En haut : gravure d'après Anton von Werner (1843-1915).
En bas : huile, également du peintre historique Anton von Werner

Kanzler Otto von Bismarck reitet auf der Strasse zwischen Donchery und Sedan im Morgengrauen dem Wagen von Napoléon III. entgegen.
Oben: Druck nach einer Vorlage von Anton von Werner (1843-1915).
Unten: Ölbild, ebenfalls des Historienmalers Anton von Werner.

Récits allemands de la première rencontre

Dès le 2 septembre 1870, le chancelier prussien Otto von Bismarck envoya au roi Guillaume I^er^ de Prusse un rapport précis de ses activités de la journée :

« Ce matin vers 6h, le général Reille m'a annoncé que l'empereur Napoléon souhaithait me voir et se trouvait déjà en route depuis Sedan. Le général s'en est aussitôt retourné auprès de Sa Majesté pour lui dire que je le suivais, et je me retrouvais peu de temps après face à l'empereur, à mi-chemin environ entre ici et Sedan, près de Frénois. Sa Majesté avait pris place dans une voiture ouverte avec trois officiers de haut rang et autant en selle à ses côtés. ... Arrivé à la voiture, je descendis de cheval, rejoignit l'empereur et m'enquis des ordres de Sa Majesté. »

La rencontre eut lieu à environ 4 km de Sedan, sur la route de campagne près de Frénois. On remarquera que le chancelier mentionne explicitement une voiture ouverte. Le tableau en page 371 montre un modèle ressemblant à un sociable qui est aujourd'hui conservé à Arenenberg et qui, pour cette raison, est désigné comme la première « voiture de Sedan ». Eelking sur les passagers de la première voiture de Sedan (1871, 291) : l'empereur « se trouvait dans une voiture ouverte avec trois officiers de haut rang ; il s'agissait des généraux Castelnau, le prince de la Moskowa et Vaubert ; le général Reille montait à côté de la voiture. »

Sur l'iconographie de la rencontre, les passagers de la voiture sont toujours les mêmes, derrière à droite l'empereur, à côté de lui Ney, en face de lui Castelnau et en diagonale Vaubert en grand uniforme. Dans la gazette « Gartenlaube » fut publié le texte « Welthistorische Begegnungen », le rapport le plus détaillé des deux scènes clés entre l'empereur et le chancelier, à savoir la première rencontre sur la route puis la discussion qui suivit dans la maison d'un tisserand (cahier 43 de 1870) :

« Lorsque le comte de Bismarck reçut le message du général Reille, il se mit immédiatement en selle et se rendit au lever du jour aux devants de l'Empereur, qui – comme on le dit plus tard – ne se sentait plus en sécurité à Sedan et était donc si pressé d'être fait prisonnier du roi de Prusse. Le comte, qui était seul et sans escorte, se trouvait environ à mi-chemin entre Donchery et Sedan, à proximité de Frénois, lorsqu'il rejoignit Napoléon III, une rencontre qui – nous n'avons guère besoin de le souligner – compte parmi l'un des moments les plus importants de cette guerre si glorieuse et dont nous devons la description historique fidèle à un ami de la Gartenlaube, le Dr. Moritz Busch, qui qui appartient à l'entourage du comte de Bismarck. »

Deutsche Berichte zum ersten Zusammentreffen

Der preussische Kanzler Otto von Bismarck schrieb noch am 2. September 1870 einen ausführlichen Bericht an König Wilhelm von Preussen über seine Aktivitäten an diesem Tag:

„Heute früh gegen 6 Uhr wurde mir der General Reille angemeldet, welcher mir mittheilte, dass der Kaiser Napoléon mich zu sehen wünsche und sich bereits auf dem Wege von Sedan hierher befände. Der General kehrte sofort zurück, um Sr. Majestät zu melden, dass ich ihm folgte, und ich befand mich kurz darauf, etwa auf dem halben Wege zwischen hier und Sedan, in der Nähe von Frénois, dem Kaiser gegenüber. Se. Majestät befand sich in einem offenen Wagen mit drei höheren Offizieren und ebenso so vielen zu Pferde daneben. ... Am Wagen angekommen, stieg ich vom Pferde, trat an der Seite des Kaisers an den Schlag und fragte nach den Befehlen Sr. Majestät."

Das Treffen fand etwa 4 km von Sedan entfernt bei Frénois auf der Landstrasse statt. Interessant ist, dass der Kanzler ausdrücklich einen offenen Wagen erwähnt. Das Gemälde auf S. 371 zeigt ein dem erhaltenen Sociable vom Arenenberg ähnliches Modell, das hier deshalb als erster „Sedan-Wagen" bezeichnet wird. Eelking zu den Insassen des ersten Sedan-Wagens (1871, 291): Der Kaiser „befand sich mit drei höheren Offizieren in einem offenen Wagen; es waren die Generale Castelnau, der Fürst von der Moskwa und Vaubert; General Reille ritt neben dem Wagen her."

Die Insassen der Wagen sind auf den Bildern stets dieselben, nämlich hinten rechts der Kaiser, neben ihm Ney und vis-à-vis Castelnau sowie wohl schräg vis-à-vis in voller Montur de Waubert. Der zugehörige Text der „Gartenlaube" unter dem Titel „Welthistorische Begegnungen" ist der ausführlichste Bericht zu den beiden Schlüsselszenen zwischen dem Kaiser und dem Kanzler, dem ersten Treffen auf der Strasse und dem anschliessenden Gespräch beim Weberhaus (Heft 43 von 1870) unter dem Titel „Welthistorische Begegnungen":

„Als Graf Bismarck die Meldung des Generals Reille empfangen, stieg er sofort zu Pferde und ritt im Morgengrauen dem Kaiser entgegen, der, wie man später sagte, sich in Sedan nicht mehr sicher gefühlt und darum solche Eile hatte, in die Gefangenschaft des Königs von Preußen zu kommen. Der Graf, der ganz allein und ohne jede Begleitung war, befand sich etwa auf halbem Wege zwischen Donchery und Sedan, in der Nähe von Frénois, als er mit Napoléon zusammentraf, eine Begegnung, die – wir brauchen das kaum hervorzuheben – mit zu den bedeutungsvollsten Momenten dieses so glorreichen Krieges gehört und deren historisch treue Schilderung wir einem Freunde der Gartenlaube, dem in der Begleitung des Grafen Bismarck befindlichen Dr. Moritz Busch, verdanken."



La banquette arrière de la première voiture de Sedan, sur laquelle Napoléon III prit place pour sortir discrètement de Sedan à l'aube. Sous la jupe bleue du siège étaient dissimulés deux pistolets – tout comme sous le siège en vis-à-vis (p. 372). Cet équipement spécial est probablement l'une des raisons qui incita l'empereur à opter pour cette voiture : de fait, il sortit de Sedan sans escorte et devait craindre une attaque spontanée de ses propres soldats.

Hintere Sitzbank des ersten Sedan-Wagens, auf der Napoléon III. Platz nahm, um im Morgengrauen diskret aus Sedan herauszufahren. Unter der blauen Sitzklappe waren, wie unter der gegenüberliegenden Sitzbank auch, je zwei Pistolen versteckt (Bild S. 372). Diese spezielle Einrichtung dürfte mit ein Grund gewesen sein, dass der Kaiser diesen Wagen wählte. Denn er fuhr ohne Eskorte aus Sedan heraus und musste spontane Angriffe seiner eigenen Soldaten befürchten.

Rapport de Dr. Moritz Busch

Secrétaire privé et agent de presse de Bismarck, Moritz Busch publia ses mémoires sur le conflit en 1878 avec, notamment, la description suivante :

« La simple voiture de Napoléon, attelée en paire, s'arrêta sur la chaussée bordée de peupliers allemands. À travers les arbres, on voyait à droite en contrebas des prairies où serpentait la Meuse, à peu près de la même largeur que la Mulde ; à gauche de la route se trouvaient des champs en pente et derrière eux des collines plus raides. Dans la chaise étaient assis auprès de l'empereur trois officiers de haut rang, dont Castelnau et le prince de la Moskowa. D'autres, en selle, suivaient la voiture de près. Descendu de son cheval, Bismarck s'approcha de la portière, la main portée à la casquette blanche en salut militaire, alors que Napoléon et ses compagnons ôtaient leur casquette rouge. Ces derniers, comme l'empereur, étaient emmitouflés dans des manteaux bleu marine pour se protéger de la brume mouillée et froide qui couvrait les champs, alors que Bismarck portait le manteau militaire à col jaune, le long glaive à lame droite sur le côté et les sangles autour du corps où était accrochée la gaine de cuir de son revolver. De hautes bottes de cavalier parachevaient l'habit du premier ministre prussien. On sait que ce premier entretien ici au milieu de la route ne porta que sur la question de l'endroit où Napoléon devait se rendre d'abord et où il pourrait rencontrer le roi Guillaume. Bismarck proposa à cet effet son propre logis à Donchery ce que Napoléon sembla vouloir accepter. Toutefois, après s'être séparé de Bismarck pour se rendre dans le petit bourg tout proche, il s'arrêta à quelques centaines de pas du pont de la Meuse devant la petite maison d'un tisserand pour attendre de nouveau le chancelier. »

Cette scène a été illustrée et la légende de la gravure sur bois à droite indique : « Première rencontre du comte de Bismarck avec Napoléon sur la chaussée de Sedan à Donchery. D'après une esquisse de Prof. Camphausen et la description précise de Dr. Moritz Busch, attaché à la chancellerie du chancelier fédéral. »

Quelques heures après le départ de l'empereur, son convoi quitta aussi Sedan. Dans le « Tagebuch des deutsch-französischen Krieges : 1870-1871 » (tome 2, p. 1826) se trouve ce témoignage oculaire extrait du « Allgem. Ztg. » : « Nous trouvâmes la porte de la place forte de Sedan encore fermée, sur le pont étaient arrêtées les voitures de la cour impériale avec des laquais richement galonnés et des valets de chambre aux galons dorés. ... Les portes furent ouvertes une heure plus tard ... suivit alors la longue file de voitures de la cour impériale, parfois attelées à quatre ou à six, avec en fin de convoi les beaux chevaux de main arabes et anglais de Napoléon. » Deux éléments sont ici révélateurs. Premièrement, les chevaux personnels de Napoléon III font partie du convoi impérial et deuxièmement, le convoi de l'empereur avait déjà quitté Sedan à 9h, composé d'une longue « file de voitures ». Les attelages à quatre et à six mentionnés ont probablement surtout tiré les lourds fourgons.

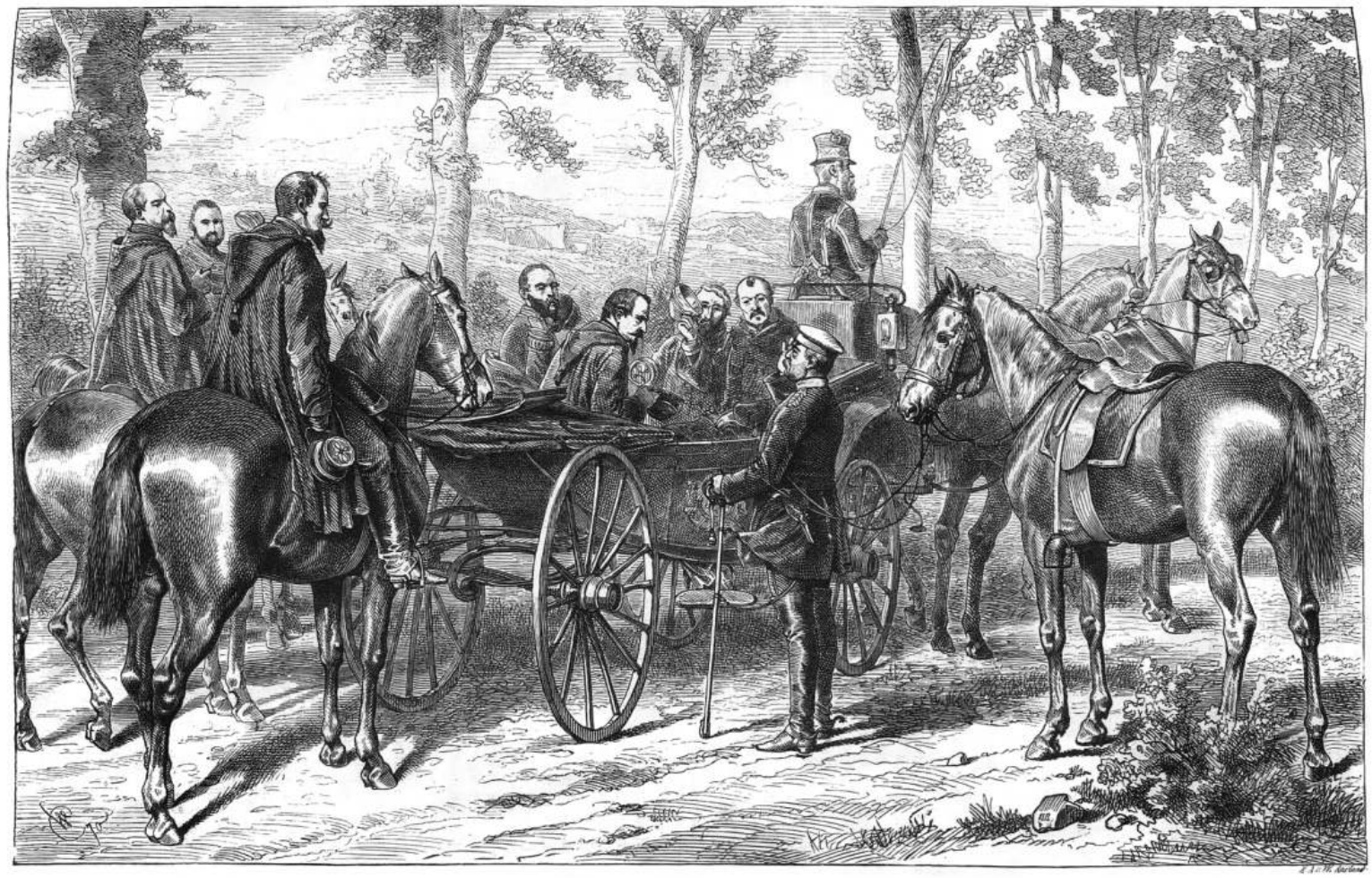
Bericht von Dr. Moritz Busch

Moritz Busch war eine Art Privatsekretär und Presseagent Bismarcks, der seine Erinnerungen zu den Kriegsereignissen 1878 publizierte. Daraus stammt die folgende Schilderung:

„Die einfache zweispännige Kutsche Napoléon's hielt auf der von deutschen Pappeln umsäumten Chaussee. Durch die Bäume sah man rechts auf etwas tiefer liegende Wiesen, durch welche sich die Maas etwa so breit wie die Mulde schlängelt; links von der Straße erheben sich Felder und darüber hin steilere Hügel. In der Chaise beim Kaiser befanden sich drei höhere Officiere, darunter Castelnau und der Fürst von der Moskwa. Andere waren beritten und folgten unmittelbar hinter dem Wagen. Bismarck, der vom Pferde gestiegen war, trat an den Wagenschlag, mit der Hand an der weißen Mütze militärisch grüßend, während Napoléon und seine Begleiter ihre rothen Mützen abnahmen. Letztere hielten sich gleich dem Kaiser vor dem naßkalten Nebel, der rings die Felder deckte, in ihre dunkelblauen Mäntel gehüllt, indeß Bismarck den langen Militärrock mit gelbem Kragen trug, den geraden Pallasch an der Seite und den Riemen um den Leib, an welchem in lederner Scheide der Revolver hing. Hoch herauf reichende Reiterstiefel vollendeten die Bekleidung des preußischen Ministerpräsidenten. Den Inhalt der hier, mitten auf der Straße gehabten ersten Unterredung bildete bekanntlich lediglich die Erörterung der Frage, wohin sich Napoléon zunächst zu begeben habe und wo er mit dem König Wilhelm zusammenkommen könne. Bismarck hatte hierfür seine eigene Wohnung in Donchery vorgeschlagen und Napoléon schien auch auf diesen Vorschlag eingehen zu wollen. Nachdem er sich aber von Bismarck getrennt, um nach dem nahen Städtchen zu fahren, hielt er einige hundert Schritt von der Maasbrücke und vor dem einem Weber gehörenden kleinen Hause, dort neuerdings den Bundeskanzler erwartend."

Dazu gibt es Bilder; in der Legende zum Holzstich rechts steht: „Erstes Begegnen des Grafen Bismarck mit Napoléon auf der Chaussee von Sedan nach Donchery. Nach einer Skizze und genauen Mittheilung des der Kanzlei des Bundeskanzlers attachierten Dr. Moritz Busch, von Prof. Camphausen".

Wenige Stunden nach dem Kaiser verliess auch sein Tross Sedan. Im „Tagebuch des deutsch-französischen Krieges: 1870 – 1871" (Band 2, S. 1826) wurde dazu der folgende Augenzeugenbericht aus der „Allgem. Ztg." zum gleichen Tag abgedruckt: „Das Thor der Festung Sedan fanden wir noch geschlossen, auf der Brücke hielten die Wagen des Kaiserlichen Hofstaates mit reich galonirten Lakaien und goldbetressten Kammerherren. ... Eine Stunde später wurden die Tore geöffnet ... dann folgte die lange Wagenreihe des Kaiserlichen Hofstattes, zum Theil mit vier oder sechs Pferden bespannt, den Abschluss bildeten die schönen Arabischen und Englischen Handpferde Napoléons." Zwei Fakten sind hier aufschlussreich. Erstens werden die Leibpferde Napoléons III. als Teil des kaiserlichen Trosses genannt, und zweitens geht aus dem Bericht hervor, dass der Tross des Kaisers schon um 9 Uhr Sedan verlassen hatte und aus einer langen „Wagenreihe" bestand. Die erwähnten Vierer- und Sechserzüge dürften vor allem schwere Fourgons gezogen haben.





Deux preuves par image de la première rencontre sur la route de campagne près de Frénois : Otto von Bismarck, descendu de cheval, parle avec l'empereur assis dans la voiture derrière à droite.
En haut : la gravure sur bois a été réalisée longtemps avant la planche de dessous, mais se base apparemment sur les mêmes esquisses de Camphausen.
En bas : tableau de Wilhelm Camphausen (1818-1885).

Zwei Bildbelege zum ersten Treffen auf der Landstrasse bei Frénois: Otto von Bismarck spricht – vom Pferd abgestiegen – mit dem im Wagen hinten rechts sitzenden Napoléon III.
Oben: Der Holzstich entstand lange Jahre vor dem unteren Bild, beruhte aber offenbar auf den gleichen Skizzen Camphausens.
Unten: Gemälde von Wilhelm Camphausen (1818-1885).



Gaines de pistolet sous la banquette arrière de la première voiture de Sedan.

Pistolenhalfter unter der Rückbank des ersten Sedan-Wagens.





Comparaison entre le tableau p. 371 et le sociable encore existant.
À gauche : détail du tableau de la page précédente avec le sociable. Il s'agit d'une voiture ouverte avec de longs garde-boues, elle ressemble beaucoup au sociable d'Arenenberg.
À droite : le sociable d'Arenenberg en vue oblique. Les similitudes avec l'image du dessus se retrouvent jusque dans les filets de la voiture.

Vergleich von Bild und erhaltenem Sociable.
Links: Ausschnitt aus dem Gemälde der vorangehenden Seite mit dem Sociable. Das Fahrzeug ist ein offener Wagen mit langen Kotflügeln, er sieht dem Sociable von Arenenberg sehr ähnlich.
Rechts: Der erhaltene Sociable in der Schrägansicht. Die Übereinstimmungen zum obigen Bild gehen bis zur Linierung des Wagens



Napoléon III et Bismarck se saluent. Extrait du tableau en page 371.

Napoléon III. und Bismarck begrüssen sich. Ausschnitt aus dem Gemälde von S. 371.

Entretien dans la maison du tisserand

L'empereur en voiture et le chancelier en selle avaient ainsi décidé de se rendre à Donchery pour y avoir un premier entretien. Toutefois, craignant une foule à l'entrée du village, l'empereur fit arrêter la voiture devant une simple maison en bord de route. C'est donc dans la maison d'un tisserand, puis ensuite à l'extérieur, qu'eut lieu la première discussion entre l'empereur et le chancelier. Napoléon III voulait rencontrer le roi prussien le plus rapidement possible et négocier, outre sa reddition personnelle, de bonnes conditions de repli pour l'armée encerclée, à savoir son passage vers la Belgique. Mais Bismarck refusa toutes les demandes de l'empereur, d'autant que tous les aspects militaires étaient concertés en interne avec le haut commandement allemand. Il ne voulait pas non plus prendre les devants du monarque prussien ni de son commandant en chef militaire von Moltke et escomptait, en tant que tacticien habile, gagner du temps jusqu'à une rencontre avec son roi. Après les premières discussions, Bismarck quitta la maison du tisserand. L'empereur, lui, y resta plus de deux heures. Bismarck revint seul plus tard, après avoir réglé où l'empereur et sa suite seraient emmenés.

Le prince héritier prussien fit une remarque intéressante à ce propos (Kaiser Friedrichs Tagebücher: Über die Kriege 1866 und 1870-1871) : « Moltke cherche un quartier convenable pendant que Bismarck et Napoléon font la conversation. » Le général von Molke avait l'impression que l'empereur « se faisait du souci pour ses voitures et fourgons ». Cette remarque peu flatteuse pour l'empereur concorde avec des observations qui racontent son soulagement quand les fourgons avec ses effets arrivèrent. (On reprocha plus tard à Napoléon III d'avoir été très soucieux de son bien-être personnel aux plus sombres heures et journées de Sedan.)

Moritz Busch assista lui-même à la première phase du séjour de l'empereur dans la maison du tisserand. Il avait passé la nuit précédente avec le chancelier à Donchery dans la maison du médecin Jeanjot. Il narra dans son journal personnel qu'il avait dormi dans une alcôve « mur contre mur » avec le chancelier. « Vers six heures », il entendit que le général Reille était arrivé. Il suivit alors Bismarck « le plus agilement possible » et le retrouva alors que celui-ci arrivait à la maison du tisserand. S'ensuit la description de la scène (Busch 1878, 116 suiv.) :

« Devant la maison du tisserand se trouvaient six officiers français de haut rang ... Sur la chaussée était arrêtée une voiture à quatre places, apparemment une voiture de louage. ... Napoléon semblait fatigué mais pas accablé, et pas aussi vieux que je croyais, il aurait pu simplement être un cinquantenaire passablement conservé. Au bout d'un moment, il s'approcha du chef et lui parla environ trois minutes, après quoi il refit les cent pas dans les champs de pommes de terre en fleur, seul, en fumant, les mains dans le dos. »

Unterredung beim Weberhaus

Kaiser und Kanzler hatten, wie oben geschildert, vereinbart, bis Donchery zu fahren beziehungsweise zu reiten, um dort ein erstes Gespräch zu führen. Aus Angst des Kaisers vor einer Menschenmenge am Dorfeingang von Donchery liess er aber vorher bei einem einfachen Haus am Strassenrand anhalten. In diesem Weberhaus fand das erste Gespräch zwischen Kaiser und Kanzler statt, danach im Freien. Napoléon III. wollte so schnell als möglich den preussischen König treffen, ihm seine persönliche Kapitulation anbieten und mit ihm über gute Abzugsbedingungen für das eingeschlossene Heer verhandeln, nämlich dessen Übertritt über die Grenze nach Belgien. Bismarck lehnte allerdings alle Bitten des Kaisers ab, zumal alles Militärische intern mit dem deutschen Oberbefehlshaber abgesprochen war. Er wollte dem preussischen Monarchen und seinem militärischen Oberbefehlshaber von Moltke nicht vorgreifen und als geschickter Taktiker Zeit bis zu einem Treffen mit seinem König gewinnen. Bismarck entfernte sich nach den ersten Gesprächen vom Weberhaus. Für den Kaiser dauerte der Aufenthalt beim Weberhaus mehr als zwei Stunden. Später kam Bismarck alleine zurück, nachdem abgeklärt war, wohin der Kaiser mit Gefolge verbracht werden konnte.

Vom preussischen Kronprinzen gibt es dazu eine interessante Bemerkung (Kaiser Friedrichs Tagebücher: Über die Kriege 1866 und l870-1871): „Moltke sucht ein schickliches Quartier, während Bismarck mit Napoléon Konversation führt." Bei General von Moltke entstand damals der Eindruck, der Kaiser „sei besorgt um seine Wagen und Fourgons". Diese Bemerkung erscheint wenig schmeichelhaft für den Kaiser und deckt sich mit Beobachtungen, dass dieser erleichtert war, als die Fourgons mit seinen Effekten nachgefahren kamen. (Später hatte man Napoléon III. vorgeworfen, in den schlimmsten Stunden und Tagen von Sedan zu sehr auf sein persönliches Wohl bedacht gewesen zu sein.)

Die erste Phase des Aufenthalts des Kaisers beim Weberhaus erlebte Moritz Busch selbst mit. Er hatte die Nacht zuvor mit dem Kanzler in Donchery im Haus des Arztes Jeanjot verbracht. Dabei schlief er, wie er im Tagebuch festhielt, „Wand an Wand" in einem Alkoven mit dem Kanzler. „Gegen sechs Uhr" hörte er die Ansage, dass General Reille gekommen sei. Dann folgte er Bismarck „so flink als ich vermochte". Er traf auf seinen Chef, als dieser eben beim Weberhaus angekommen war. Dann folgt die Beschreibung der selbst erlebten Szene (Busch 1878, 116f.):

„Vor dem Weberhaus befinden sich sechs höhere französische Offiziere ... Auf der Chaussee hält eine viersitzige Kutsche, anscheinend ein Miethwagen. ... Napoléon sah abgespannt, aber nicht niedergeschlagen aus, auch nicht so alt, als ich es mir vorgestellt hatte, er hätte ein leidlich conservierter Fünfziger sein können. Nach einer Weile ging er auf den Chef zu und sprach ungefähr drei Minuten mit ihm, worauf er wieder allein, rauchend, die Hände auf dem Rücken, an den weissblühenden Kartoffelfelde hin- und herwandelte."



Unterredung Bismarck's mit dem Kaiser Napoleon.
Nach einer Skizze des mitanwesenden Schriftstellers A. Salingré.



En haut : Napoléon III et Otto von Bismarck devant la maison du tisserand.
En bas : l'empereur vêtu de l'uniforme de général s'entretient avec Otto von Bismarck devant la maison du tisserand sur la route entre Sedan et Donchery. La voiture qui attend à l'arrière-plan est une calèche à huit ressorts avec un banc de valets à l'arrière. Un groom attend à côté.

Oben: Napoléon III. und Otto von Bismarck vor dem Weberhaus.
Unten: Der in Generalsuniform gekleidete Kaiser unterhält sich mit Otto von Bismarck vor dem Weberhaus an der Strasse zwischen Sedan und Donchery. Der im Hintergrund wartende Wagen ist eine achtfach gefederte Kalesche mit hinterem Dienersitz. Ein Groom steht daneben.

L'envoyé de la gazette « Gartenlaube » assista à la suite des événements (1870, cahier 43). Dans le texte suivant, le « Comte » est Otto von Bismarck. Quant à « Salingré », il s'agit du journaliste et écrivain Hermann Salingré (1833-1879) :

« Pour ce qui est de cette seconde rencontre avec le Comte, nous disposons d'une autre dépêche authentique de la plume de M. Salingré, attaché à l'administration du quartier général du roi, qui a été l'un des trois civils ayant eu la chance, comme il l'écrit, d'être un témoin oculaire de cet épisode historique de grande importance ; à part lui s'y trouvaient seulement M. Alippi, le reporter des „Leipziger Nachrichten" et Dr. Kaißler de Berlin, tous deux sur place par un heureux hasard. L'esquisse que nous a aussi envoyée M. Salingré, réalisée bien évidemment durant la rencontre, peut servir de rectificatif face à toutes les illustrations – faites bien sûr „selon nature" – jusqu'alors publiées dans toute une série de journaux anglais et allemands, et dont la dissimilitude entre elles est déjà révélatrice de leur fausseté et de leur absence de fiabilité. En route de Vendresse à Sedan, je venais, précise M. Salingré dans sa lettre concomitante, de passer Donchery lorsque la nouvelle incroyable de la présence de Napoléon m'atteignit. Je m'empressai à la maison que l'on m'avait décrite, mais ce que j'y trouvais était véritablement surprenant.

Sur le chemin qui conduisait à la maison isolée d'un étage du tisserand August Fournais, je vis l'empereur Napoléon entouré d'officiers français, dont ses deux généraux adjudants Reille et le prince de la Moskowa. Il était assis sur une simple chaise de ferme, parlait peu ou pas du tout, et regardait tout en fumant les groupes de soldats qui le dévisageaient. J'eus plus d'une demi-heure pour l'observer à loisir, et je profitais de ce temps au mieux. L'empereur ne semblait pas si mal en point que je l'aurais cru après toutes les rumeurs de maladie devenues bien bruyantes. Peut-être que l'uniforme coloré, composé d'un pantalon noir avec des bordures dorés, une redingote bleu marine et un large manteau bleu dont les revers laissaient voir la doublure rouge, y contribuait largement ; la couleur du visage était toutefois blême, les cheveux gris mêlés, la barbe blonde mais dérivant fortement vers le gris. L'empereur était donc assis ainsi devant la ferme décrite lorsque la scène – les huit heures approchaient sûrement à grands pas – fut animée par l'arrivée de plusieurs officiers et fonctionnaires prussiens de haut rang. Tout à côté de la maison de Fournais, on voyait les généraux v. Treskow, v. Podbielski, le chef des télégraphes de campagne prussiens, le colonel Maidam, et plusieurs hauts fonctionnaires de police qui, à l'aide de quelques cuirassiers, tentaient de garder la chaussée libre alors qu'elle était bordée de toutes parts. ... À cet instant apparut le chancelier, en selle, suivi de son aide de camp, le Rittmeister Comte de Bismarck-Bohlen. La discussion dura environ une demi-heure, puis Bismarck s'éloigna comme il était venu, une voiture en poste ouverte s'avança dans laquelle Napoléon prit place avec trois généraux ; Bismarck, lui, remonta en selle et s'installa à la tête d'un régiment de cuirassiers qui prit la voiture de l'empereur prisonnier en son centre et l'escorta vers le château de Bellevue. »

Den weiteren Verlauf der Geschehnisse bekam wieder der Gewährsmann der „Gartenlaube" mit (1870 in Heft 43). Mit dem „Grafen" ist im Folgenden Otto von Bismarck gemeint. Beim hier genannten Salingré handelt es sich um den Journalisten und Schriftsteller Hermann Salingré (1833-1879):

„Ueber diese zweite Zusammenkunft mit dem Grafen liegt uns eine weitere authentische Mittheilung aus der Feder des Herrn Salingré vor, welcher, der Verwaltung im Hauptquartier des Königs attachirt, eine der drei Civilpersonen war, welche allein, wie er schreibt, das Glück hatten, Augenzeugen dieses wichtigen historischen Actes zu sein; es waren dies außer ihm lediglich noch Herr Alippi, der Berichterstatter der „Leipziger Nachrichten", und Dr. Kaißler aus Berlin, beide von einem glücklichen Zufall an diese Stelle geführt. Die Skizze, welche uns Herr Salingré zugleich geschickt hat, und die natürlich noch während der Begegnung aufgenommen worden ist, mag auch als Berichtigung aller jener Illustrationen dienen, die bisher – selbstverständlich „nach der Natur aufgenommen" – in einer Reihe von englischen wie deutschen Journalen erschienen sind und ihre Unechtheit und Unzuverlässigkeit schon leicht genug durch die Unähnlichkeit verrathen, welche sie gegenseitig auszeichnet. Ich war eben, heißt es in dem begleitenden Briefe des Herrn Salingré, von Vendresse auf dem Wege nach Sedan, Donchery vorbei, als mich die ungeheuere Nachricht von der Anwesenheit Napoléon's traf. Ich eilte zu dem mir bezeichneten Hause, und hier allerdings bot sich mir ein überraschender Anblick. An dem Wege, welcher zu dem isolirt dastehenden einstöckigen Hause des Webers August Fournais führt, sah ich den Kaiser Napoléon, umgeben von französischen Officieren, darunter seine beiden Generaladjutanten Reille und Fürst von der Moskwa. Er saß auf einem einfachen Bauernstuhl, sprach wenig oder gar nicht, und blickte, fortwährend rauchend, auf die ihn angaffenden Soldatengruppen. Ich hatte über eine halbe Stunde Zeit, ihn zu beobachten, und nützte diese Zeit auch bestens aus. Der Kaiser sah nicht so schlimm aus, wie ich nach all den lautgewordenen Krankheitsgerüchten geglaubt hatte. Vielleicht trug auch die bunte Uniform, bestehend aus rothen Hosen mit goldenen Borten, dunkelblauem Rock und weitem blauen Mantel, der, zurückgeschlagen, das rothe Futter sehen ließ, viel dazu bei; die Farbe des Gesichtes war allerdings fahl, die Haare melirt, der Bart blond, aber stark in Grau übergehend. So saß der Kaiser vor dem bezeichneten Bauernhause, als sich – es mochte schon stark auf acht Uhr gehen – die Scene durch die Ankunft mehrerer höherer preußischer Officiere und Beamten belebte. In nächster Nähe des Fournais'schen Hauses sah man die Generale v. Treskow, v. Podbielski, den Chef des preußischen Feldtelegraphen, Oberst Maidam, und mehrere höhere Polizeibeamte, welche mit Hülfe einiger Kürassiere bemüht waren, die von allen Seiten umdrängte Chaussee frei zu halten. ... In diesem Augenblick erschien der Bundeskanzler, zu Pferde und gefolgt von seinem Adjutanten, Rittmeister Graf Bismarck-Bohlen. Die Unterredung dauerte etwa eine halbe Stunde, dann entfernte sich Bismarck, wie er gekommen, eine offene Postkutsche fuhr vor, in welcher Napoléon mit drei Generälen Platz nahm; Bismarck aber stieg wieder zu Pferde und stellte sich an die Spitze einer Kürassierabtheilung, welche den Wagen des gefangenen Kaisers in ihre Mitte nahm und nach Schloss Bellevue escortirte."

À propos des diverses désignations de la voiture

Conclusion à propos de la « voiture de Sedan » : d'après Bismarck, Napoléon III sortit de Sedan d'abord dans une voiture ouverte à quatre places derrière le siège du cocher. Mais au cours de la matinée, une seconde voiture plus adaptée (et d'autres encore) fut amenée pour l'empereur et ses généraux. Il s'agissait apparemment de la tête du convoi qui avait quitté la place forte à 9h. La « voiture en poste ouverte » est probablement la calèche de la page 379. Elle a été désignée ainsi car elle avait été identifiée grâce au grand garde-crotte aussi utilisé pour les voitures en poste (p. 355).

Dans le récit cité plus haut, Moritz Busch parle d'une « voiture à quatre places, apparemment une voiture de louage », ce qui semble indiquer un modèle plutôt discret. Plusieurs sources, dont les « Œuvres posthumes et autographes inédits de Napoléon III en exil » du comte de la Chapelle (1873, p. 245), parlent aussi d'un droschki utilisé d'abord par l'empereur. Et dans la version anglaise de Blanchard Jerrold « The life of Napoléon III », vol. IV : « Le 2 septembre au matin, Napoléon III, accompagné du prince de la Moskowa, monta dans un droski attelé de deux chevaux ... »

Le « droschki » ou « droski » était à l'origine un nom et modèle russes, ce qui explique les différentes orthographes en caractères latins et dans les autres langues (aussi droschki, droschky, etc.). Il s'agissait vers 1850 d'une voiture avec des marchepieds bas sur les flancs et dotée de longues ailes galbées, donc un modèle voisin du sociable ou du vis-à-vis.

Dans les livres de comptes déjà cités de 1853, on retrouve effectivement de telles voitures dans les remises impériales, par exemple le « droschky » n°46. Le terme de « droschki », donc la voiture correspondante avec un marchepied bas et des ailes galbées, devint au cours du XIX^{e} le synonyme de voiture de louage. Cela explique également pourquoi certaines sources colportèrent (de façon équivoque) que l'empereur serait parti de Sedan dans une voiture de louage.

Le sociable, également doté d'un marchepied bas à l'ancienne, était aussi appelé « wourst ». Pour Faverot de Kerbrech (1903, 431), le « sociable sans capote » était aussi une voiture sans capote, identique au wourst avec un « siège derrière mobile », donc précisément notre voiture.

Zu den verschiedenen Benennungen der Wagen

Fazit bezüglich der „Sedan-Wagen“: Napoléon III. fuhr nach Bismarck zunächst in einem offenen und hinter dem Kutschbock vierplätzigen (er selbst und drei Generäle) Wagen aus Sedan heraus. Es kam aber im Laufe des Morgens ein zweiter, besserer Wagen für den Kaiser und seine Generäle (und wohl weitere) dazu, offenbar der erste Teil des um 9 Uhr aus Sedan herausgefahrenen Trosses. Mit der „offenen Postkutsche“ dürfte die Kalesche von Seite 379 gemeint sein. Sie wurde wohl deshalb „Postkutsche“ genannt, weil sie mit dem grossen Spritzschirm auch als für die Postanspannung geeigneter Wagen kenntlich war (Bild S. 355).

Im oben zitierten Bericht spricht Moritz Busch von einer „viersitzigen Kutsche, anscheinend ein Miethwagen“, offenbar ein eher unscheinbares Wagenmodell. In einigen Quellen und vor allem in den „Œuvres posthumes et autographes inédits du Napoléon III en exil“ des Comte de La Chapelle wird 1873 auf Seite 245 das vom Kaiser zuerst benützte Wagenmodell auch „drowski“ genannt. In der englischen Fassung von Blanchard Jerrold „The life of Napoléon III.“ (Vol IV) steht:

„Le 2 septembre au matin, Napoléon III, accompagné du prince de la Moskowa, monta dans un droski attelé de deux chevaux ...“

Deutsch: Am Morgen des 2. September bestieg Napoléon III, begleitet vom Prinzen Moskowa, eine von zwei Pferden gezogene „droski“.

Unter „Drowski“ oder „Droski“, einem ursprünglich russischen Modell und Namen und deshalb in lateinischer Schrift und in anderen Sprachen unterschiedlich geschrieben (auch Drotski, Droschky usw.), verstand man um 1850 einen Wagen mit tiefen seitlichen Einstiegen, flankiert von langen geschweiften Kotflügeln, also ein dem Sociable oder Vis-à-vis ähnliches Modell.

In den oben genannten Rechnungsbüchern für das Jahr 1853 sind tatsächlich solche Wagen in den kaiserlichen Remisen erwähnt, nämlich etwa die „Droschky“ Nr. 46. Der Modellbegriff Drotschki, und somit das entsprechende Modell mit tiefen, von Kotflügeln flankierten Einstiegen, wurde später, im Verlauf des 19. Jahrhunderts, zum Synonym für Mietwagen. Das erklärt auch, wieso gewisse Quellen (missverständlich) kolportieren, der Kaiser sei in einem Mietwagen aus Sedan weggefahren.

Der Sociable wurde mit seinem ebenfalls tiefen Einstieg, wie schon ausgeführt, nach alter Art auch „Wourst“ oder ähnlich genannt. Auch für Faverot de Kerbrech 1903, 431 war der „Sociable sans capote“, ein Wagen ohne Halbverdeck, identisch mit einer „Wourst“; dazu gehörte ein „siège derrière mobile“ (abnehmbarer Dienersitz hinten) also ziemlich genau unser Wagen.

Trajet jusqu'au petit château de Bellevue

Entre 9h et 10h, on avait signalé à Otto von Bismarck que la délégation française de l'empereur près de Frénois pourrait attendre au petit château de Bellevue et qu'une rencontre avec le roi Guillaume I^{er} pourrait y avoir lieu plus tard. C'est donc ce que le chancelier proposa à l'empereur lors de leur seconde discussion devant la maison du tisserand. Bismarck dans son rapport : « Sa Majesté accepta de bon gré et je l'accompagnai jusqu'au château de Bellevue, devancé par une escorte d'honneur du régiment de cuirassiers rapprochés de Votre Majesté ; l'empereur y retrouva le reste de sa suite et de ses équipages impériaux entretemps arrivés de Sedan, il semblait avoir été inquiet de les savoir séjourner en un lieu peu sûr. » L'empereur et le chancelier avancèrent donc ensemble, l'un en voiture, l'autre en selle. Napoléon III n'avait plus besoin de se cacher de ses soldats dans une voiture modeste, il avait reçu à sa demande une puissante escorte prussienne.

Les illustrations françaises et allemandes du trajet de la maison du tisserand au château de Bellevue montrent une voiture similaire attelée en paire. La calèche jusqu'alors utilisée par l'empereur était apparemment arrivée de Sedan à la maison du tisserand, et c'est avec elle que l'empereur et ses compagnons se rendirent au château de Bellevue voisin. L'ouvrage de Eelking paru en 1871 raconte le séjour à la maison du tisserand et l'action de Bismarck (292 suiv.) : « Le comte ... fit aussi venir un régiment de cuirassiers rapprochés qui devança la voiture impériale en une escorte d'honneur. Les autres équipages arrivèrent bientôt de Sedan avec le reste de la suite. »

À droite en bas, on distingue une seconde voiture derrière. Apparemment, d'autres voitures transportant des passagers suivaient l'empereur, étant entendu que le gros du convoi avec les voitures de bagages le rejoignirent seulement au château. Dans « L'Illustration » de 1870 (238), un témoin oculaire évoqua le convoi au matin du 2 septembre se trouvant près des remparts de Sedan pour en sortir : « La suite de l'Empereur, ses voitures, ses fourgons de bagages, ses domestiques, ses chevaux encombraient l'espace entre la porte extérieure et la porte intérieure. » D'après la carte en page 363, la distance entre ces deux portes était d'environ 500 m.

Le tableau à huile en bas à droite de Wilhelm Camphausen, peint en 1877, devint et est jusqu'à aujourd'hui le symbole de la victoire allemande lors de la guerre franco-prussienne. La calèche avec cocher et groom en uniformes colorés et chapeautés de cylindres à galons d'or symbolise le faste en déclin du Second Empire ; le « chancelier de fer », casqué et chevauchant rapidement devant, et la garde des cuirassiers prussiens dans leur cuirasse scintillante soulignent la supériorité du vainqueur. Divers artistes ont immortalisé cette scène du trajet vers le château de Bellevue. La version à droite se trouve en possession du Deutsches Historisches Museum de Berlin.

Fahrt zum Schlösschen Bellevue

Zwischen 9 und 10 Uhr war Otto von Bismarck gemeldet worden, dass die französische Delegation mit dem Kaiser bei Frénois im kleinen Schloss Bellevue zwischenzeitlich untergebracht werden und dort später ein Treffen mit König Wilhelm stattfinden könne. Das schlug er dem Kaiser im zweiten Gespräch vor dem Weberhaus persönlich vor. In Bismarcks Bericht steht dazu wörtlich: „Seine Majestät ging darauf bereitwillig ein, und geleitete ich den Kaiser, dem eine Ehren-Escorte von Eurer Majestät Leib-Cuirassier-Regiment voranritt, nach dem Schlosse Bellevue, wo inzwischen das weitere Gefolge und die Equipagen des Kaisers, deren Ankunft aus der Stadt bis dahin für unsicher gehalten schien, von Sedan eingetroffen waren." Demnach bewegten sich Kaiser und Kanzler ein zweites Mal nebeneinander eine Station weiter, der eine im Wagen, der andere im Sattel. Jetzt musste sich der Kaiser nicht mehr in einem unscheinbaren Wagen vor den eigenen Leuten verstecken, er hatte auf seinen Wunsch eine starke preussische Eskorte mitbekommen.

Die deutsche wie die französische Bildversion der Fahrt vom Weberhaus auf Schloss Bellevue zeigen einen ähnlichen, von zwei Pferden gezogenen Wagen. Offenbar war inzwischen aus Sedan die bislang meist vom Kaiser verwendete Kalesche beim Weberhaus angekommen und dort vom Kaiser und seinen Begleitern für die Fahrt zum nahen Schloss Bellevue bestiegen worden. Im 1871 erschienenen Buch Eelkings steht S. 292f. dementsprechend zum Aufenthalt beim Weberhaus und den Aktionen Bismarcks: „Der Graf ... liess auch eine Abtheilung des Leibkuirassierregiments herbeikommen, das als Ehreneskorte dem kaiserlichen Wagen voranritt. Bald kamen auch die weiteren Equipagen mit dem Gefolge von Sedan her nach."

Auf dem Bild rechts unten ist hinten ein zweiter Wagen zu erkennen. Offenbar folgten dem Kaiser ab jetzt weitere Personenwagen. Der ganze Tross mit den Gepäckwagen traf aber erst später auf dem kleinen Schloss ein. In der Revue „L'Illustration" von 1870, 238 erschien der folgende Satz eines Augenzeugen zum Tross des Kaisers bei der Ausfahrt am Morgen des 2. September am Rand von Sedan zwischen den Wällen: „Das Gefolge des Kaisers, seine Wagen, Gepäck-Fourgons, seine Dienerschaft und seine Pferde nahmen den ganzen Raum zwischen dem äusseren und inneren Tor ein." – Nach der Karte auf S. 363 betrug die Distanz zwischen diesen beiden Toren etwa 500 Meter.

Das rechts unten gezeigte Ölbild von Wilhelm Camphausen von 1877 wurde bis heute zum Sinnbild des deutschen Sieges im Deutsch-Französischen Krieg. Die Kalesche mit Kutscher und Groom in bunten Uniformen und mit goldbetressten Zylindern steht für den untergehenden Pomp des Zweiten Kaiserreichs, der flott voranreitende, behelmte „eiserne Kanzler" mit den eskortierenden preussischen Garde-Kürassieren in ihren glänzenden Brustpanzern für die Überlegenheit des Siegers. Von dieser Szene zur Fahrt nach Schloss Bellevue gibt es verschiedene Fassungen aus der Hand desselben Künstlers. Die rechts abgebildete Version befindet sich im Besitz des Deutschen Historischen Museums in Berlin.





En haut : « Arrivée de Napoléon au camp prussien après la bataille de Sedan. » Le pendant français de la planche du bas montre aussi l'empereur et ses trois généraux dans une grande calèche attelée seulement en paire avec des ressorts en C et un grand garde-crotte devant. Ici, le personnel français porte des casquettes et non des cylindres.
En bas : « Napoléon III, Empereur des Français, est conduit par Otto von Bismarck au roi Guillaume Ier.de Prusse au lendemain de la bataille de Sedan, le 2 septembre 1870. » Huile de Wilhelm Camphausen (1818-1885).

Oben: „Ankunft von Napoléon III im preussischen Feldlager nach der Schlacht von Sedan". Das französische Pendant zum unteren Bild zeigt den Kaiser und seine drei Generäle ebenfalls in einer grossen, von nur zwei Pferden gezogenen Kalesche mit C-Federn und einem grossen Spritzschirm vorne. Das französische Personal trägt hier Kappe, nicht Zylinder.
Unten: „Napoléon III., Kaiser der Franzosen, wird am Morgen nach der Schlacht von Sedan am 2. September 1870 durch Otto von Bismarck zu König Wilhelm I. von Preußen geleitet". Ölbild von Wilhelm Camphausen (1818-1885).

Lettre du chancelier Bismarck à son épouse sur la bataille de Sedan et ses conséquences

Vendresse, 3 septembre.

Mon cher cœur !

Avant-hier, j'ai quitté mon quartier avant l'aube. Aujourd'hui, j'y rentre et ai entretemps vécu la grande bataille de Sedan du 1er, au cours de laquelle nous avons fait 30 000 prisonniers et poursuivi le reste de l'armée française, la chassant depuis Bar-le-Duc et la jetant dans les fortifications où il lui a fallu se rendre avec l'empereur, prisonnier de guerre. Hier, à 5h du matin, après avoir négocié la capitulation finale avec Moltke et les généraux français jusqu'à 1h, le général Reille que je connais m'a réveillé pour me dire que Napoléon souhaitait me parler. Je me suis rendu à Sedan à cheval, non lavé et sans petit-déjeuner, y ai trouvé l'empereur dans une voiture ouverte avec 3 aides de camp et 3 hommes en selle, au bord de la route de campagne vers Sedan. Je descendis de selle, le salua tout aussi respectueusement qu'aux Tuileries et lui demandai ses ordres. Il souhaitait voir le roi ; je lui répondis en toute vérité que Sa Majesté avait son quartier à 3 milles de l'endroit d'où j'écris à présent. À la question de Napoléon où il devait se rendre, je lui proposai, ne connaissant pas les environs, mon quartier à Donchery, un petit village près de Sedan ; il accepta et reprit son chemin accompagné de ses six Français, de moi-même et de Carl, qui m'avait entretemps rejoint en selle, à travers ce matin solitaire. Arrivé devant le village, il s'affligea de la possible foule et me demanda s'il pouvait s'arrêter à une maison ouvrière isolée qui se trouvait au bord du chemin ; j'ordonnai à Carl de l'inspecter qui me rendit compte qu'elle était pauvre et sale ; „N'importe" dit N. et je montai avec lui un escalier étroit en fort mauvais état. Nous restâmes assis pendant deux heures dans une pièce de 10 pieds au carré, avec une table en épicéa et deux chaises en joncs ; les autres étaient en bas. Un contraste gigantesque avec notre dernière rencontre en 67 aux Tuileries. Notre conversation était difficile car il me fallait aborder des choses que je ne voulais pas aborder et qui étaient douloureuses pour cet homme déchu de la main de Dieu. J'avais envoyé Carl en ville chercher des officiers et demander à Moltke de venir. Nous envoyâmes alors l'un des officiers en reconnaissance et découvrîmes à un demi-mille à Frénois un petit château avec un parc. Je l'y accompagnai escorté d'un régiment de cuirassiers gardes du corps désormais arrivé, et nous y conclurent la capitulation avec le général français Wimpffen, stipulant que leurs 40 à 60 000 Français, je ne sais pas encore exactement, deviennent nos prisonniers avec tout ce qu'ils ont. La veille et l'avant-veille coûtent à la France 100 000 hommes et un empereur. Ce matin, celui-ci est parti avec tous les gens de sa cour, ses chevaux et voitures pour Wilhelmshöhe près de Kassel.

C'est un événement historique, une victoire pour laquelle nous devons remercier Dieu le Seigneur en toute humilité, et qui décide de la guerre que nous devons encore mener contre la France sans empereur.

Je dois finir. Avec joie, j'ai vu aujourd'hui à travers ta lettre et celle de Maria qu'Herbert était arrivé auprès de vous. J'ai parlé à Bill hier, comme je l'ai déjà télégraphié, et l'ai embrassé depuis mon cheval devant Sa Majesté alors qu'il se tenait au garde-à-vous. Il est en très bonne santé et content. J'ai vu Hans et Fritz Karl, les deux Bülow de la 2ème div. de la Garde bien portants.

Porte-toi bien, mon cœur. Salue les enfants. Ton v. B.

« Carl » est son cousin Carl von Bismarck-Bohlen.

(George Hesekiel, « Buch vom Fürsten Bismarck » 1873, p. 282)

Brief des Kanzlers Bismarcks an seine Gattin zur Schlacht von Sedan und ihren Folgen

Vendrésse, 3. September.

Mein liebes Herz!

Vorgestern vor Tagesgrauen verließ ich mein hiesiges Quartier, kehre heute zurück und habe in der Zwischenzeit die große Schlacht von Sedan am 1. erlebt, in der wir gegen 30,000 Gefangene machten, und den Rest der französischen Armee, der wir seit Bar le Duc nachjagten, in die Festung warfen, wo sie sich mit dem Kaiser kriegsgefangen ergeben mußte. Gestern früh 5 Uhr, nachdem ich bis 1 Uhr früh mit Moltke und den französischen Generälen über die abzuschließende Kapitulation verhandelt hatte, weckte mich der General Reille, den ich kenne, um mir zu sagen, daß Napoleon mich zu sprechen wünschte. Ich ritt ungewaschen und ungefrühstückt gegen Sedan, fand den Kaiser im offenen Wagen mit 3 Adjutanten und 3 zu Pferde daneben auf der Landstraße vor Sedan haltend. Ich saß ab, grüßte ihn ebenso höflich wie in den Tuilerien und fragte nach seinen Befehlen. Er wünschte den König zu sehen; ich sagte ihm der Wahrheit gemäß, daß Se. Maj. 3 Meilen davon, an dem Orte, wo ich jetzt schreibe, sein Quartier habe. Auf Napoleons Frage, wohin er sich begeben solle, bot ich ihm, da ich der Gegend unkundig, mein Quartier in Donchery an, einem kleinen Orte in der Nähe dicht bei Sedan; er nahm es an und fuhr, von seinen sechs Franzosen, von mir und von Carl, der mir inzwischen nachgeritten war, geleitet, durch den einsamen Morgen nach unserer Seite zu. Vor dem Ort wurde es ihm leid, wegen der möglichen Menschenmenge, und er fragte mich, ob er in einem einsamen Arbeiterhause am Wege absteigen könne; ich ließ es besehen durch Carl, der meldete, es sei ärmlich und unrein; „N'importe" meinte N., und ich stieg mit ihm eine gebrechliche enge Stiege hinauf. In einer Kammer von 10 Fuß Geviert, mit einem fichtenen Tische und zwei Binsenstühlen, saßen wir eine Stunde, die Andern waren unten. Ein gewaltiger Contrast mit unserm letzten Beisammensein, 67 in den Tuilerien. Unsere Unterhaltung war schwierig, wenn ich nicht Dinge berühren wollte, die den von Gottes gewaltiger Hand Niedergeworfenen schmerzlich berühren mußten. Ich hatte durch Carl Offiziere aus der Stadt holen und Moltke bitten lassen zu kommen. Wir schickten dann einen der Ersteren auf Recognoscirung und entdeckten eine halbe Meile davon in Fresnois ein kleines Schloß mit Park. Dorthin geleitete ich ihn mit einer inzwischen herangeholten Escorte vom Leib-Kürassier-Regimente, und dort schlossen wir mit dem französischen Obergeneral Wimpffen die Kapitulation, vermöge deren 40- bis 60,000 Franzosen, genauer weiß ich es noch nicht, mit Allem, was sie haben, unsere Gefangenen wurden. Der vor- und gestrige Tag kosten Frankreich 100,000 Mann und einen Kaiser. Heut früh ging Letzterer mit allen seinen Hofleuten, Pferden und Wagen nach Wilhelmshöhe bei Kassel ab.

Es ist ein weltgeschichtliches Ereigniß, ein Sieg, für den wir Gott dem Herrn in Demuth danken wollen, und der den Krieg entscheidet, wenn wir auch letzteren gegen das kaiserlose Frankreich noch fortführen müssen.

Ich muß schließen. Mit herzlicher Freude ersah ich heut aus Deinen und Maria's Briefen Herbert's Eintreffen bei Euch. Bill sprach ich gestern, wie schon telegraphirt, und umarmte ihn Angesichts Sr. Maj. vom Pferde herunter, während er stramm im Gliede stand. Er ist sehr gesund und vergnügt. Hans und Fritz Karl sah ich, beide Bülow bei 2. G. Dr. wohl und munter.

Leb wohl, mein Herz. Grüße die Kinder. Dein v. B.

Mit „Carl" ist sein Vetter Carl von Bismarck-Bohlen gemeint).

(Aus George Hesekiel, „Buch vom Fürsten Bismarck" 1873, S. 282)

Lettre de l'empereur Napoléon III à son épouse sur la bataille de Sedan

« Ma chère Eugénie, il m'est impossible de te dire ce que j'ai souffert et ce que je souffre. Nous avons fait une marche contraire à tous les principes et au sens commun. Cela devait amener une catastrophe ; elle est aussi complète. J'aurais préféré la mort à être témoin d'une capitulation aussi désastreuse, et cependant, dans les circonstances présentes, c'était le seul moyen d'éviter une boucherie de soixante mille personnes.

Et encore, si tous mes tourments étaient concentrés ici ! Je pense à toi, à notre fils, à notre malheureux pays. Que Dieux le protège ! Que va-t-il se passer à Paris ?

Je viens de voir le roi. Il a eu des larmes aux yeux en me parlant de la douleur que je devais éprouver. Il met à ma disposition un de ses châteaux près de Hesse-Cassel. Mais que m'importe où je vais ? Je suis au désespoir. Adieu, je t'embrasse tendrement.

Napoléon »

Le texte révèle combien l'empereur a été surpris par le déroulement de la guerre et de la bataille décisive. Il avait apparemment longtemps cru à un retournement en faveur des Français.

Le ton montre par la même occasion combien il s'apitoie sur lui-même. Il semble qu'il ait vécu jusqu'au dernier moment dans un monde décalé et été soudain lourdement rappelé à la réalité.

Avant son départ pour la guerre, Napoléon III avait transféré la régence à son épouse – comme il le faisait à chaque absence prolongée. Ce qui explique la réflexion de Bismarck à la page suivante.

Brief des Kaisers Napoléon III. an seine Gattin zur Schlacht von Sedan

„Meine liebe Eugénie, mit Worten kann man nicht beschreiben, wie ich litt und noch leide. Wir sind auf eine Art und Weise vorgegangen, die allen Prinzipien und auch dem gesunden Menschenverstand widerspricht. Das musste zur Katastrophe führen; sie ist dementsprechend total. Ich hätte den Tod vorgezogen, als bei einer derart desaströsen Kapitulation Zeuge sein zu müssen; dennoch und vor dem Hintergrund der Lage war dies das einzige Mittel, die Abschlachtung von 60 000 Menschen zu verhindern.

Bei allen Qualen, die hier erleide, denke ich an Dich, an unseren Sohn und an unser unglückliches Vaterland. Dass Gott uns beschütze! Was wird in Paris geschehen?

Ich komme gerade vom König. Wie er mit mir darüber sprach, welchen Schmerz ich ertragen müsse, hatte er Tränen in den Augen. Er stellt mir eines seiner Schlösser zur Verfügung, bei Kassel in Hessen. Aber ist es nicht egal, wohin jetzt der Weg gehen soll? Ich bin in einer hoffnungslosen Situation. Auf Wiedersehen, ich umarme Dich zärtlich.

Napoléon“

Der Text offenbart, dass der Kaiser vom Verlauf des Krieges und der Entscheidungsschlacht überrascht wurde. Anscheinend hatte er noch lange an eine Wendung zugunsten der Franzosen geglaubt.

Der Wortlaut drückt gleichzeitig viel Selbstmitleid des Schreibenden aus. Er hatte offenbar bis zuletzt in einer abgehobenen Welt gelebt und war dementsprechend hart auf dem Boden der Realität gelandet.

Vor der Abreise in den Krieg hatte Napoléon III. übrigens, wie schon zuvor bei längeren Abwesenheiten, die Regentschaft seiner Frau übertragen. Das erklärt die auf der nächsten Seite referierte Bemerkung Bismarcks

Arrivée au château de Bellevue – le convoi suit

L'empereur arriva peu avant midi près de Frénois au château de Bellevue, qui avait été réquisitionné temporairement à cette fin par les Prussiens. L'édifice, construit au XIX^{e} dans un style médiéval, n'était pas habité alors.

Le livre d'Ernest Picard « 1870 – Sedan », paru en 1912 et non dénué de réflexions polémiques vis-à-vis de Napoléon III, décrivit l'empereur :

« Dès son arrivée au château, il aperçoit avec satisfaction sa suite et les fourgons impériaux ; il semblait avoir eu peur, assure Hatzfeldt, que ses équipages eussent été retenus à Sedan. »
Et à propos du luxe du convoi : « Les Allemands sont vivement frappés de l'apparat impérial : voitures de gala, fourgons, laquais galonnés, domestiques aux vêtements rehaussés de tresses d'or, cuisiniers nombreux, postillons poudrés, superbes chevaux arabes et anglais. Tout ce luxe contraste avec la simplicité des équipages du roi de Prusse. »

L'arrivée au château de Bellevue des fourgons et effets personnels si importants pour Napoléon III est ici explicitement soulignée. L'homme du nom de Hatzfeldt ici cité était un haut fonctionnaire de Bismarck.

Le général Wimpffen écrivit à ce propos (1872, 247 suiv.) :

« A dix heures du matin, je me rendis, à cheval, au quartier général prussien, et j'y vis arriver l'Empereur avec toute sa suite .... » Il qualifie ici le château de Bellevue comme quartier général allemand. C'est lui qui dut finalement signer en « remplaçant » l'acte de reddition honteux. Il se plaignit plus tard grandement que l'empereur ait tiré son épingle du jeu de façon si peu élégante (1872, 227) :

« L'Empereur, en agissant ainsi, a substitué son action à la mienne, à lui de signer la capitulation. »

De fait, ce dernier ayant provoqué le cessez-le-feu en faisant hisser le drapeau blanc contre le gré de Wimpffen, il aurait dû assumer l'acte de capitulation.

Le roi de Prusse écrivit à son épouse à propos du lendemain de la bataille :

« Devant Sedan, le 2 septembre, 1h30 de l'après-midi. La capitulation faisant prisonnière toute l'armée à Sedan vient d'être conclue avec le général Wimpffen, qui avait le haut commandement en lieu et place du maréchal Mac-Mahon blessé. L'empereur s'est désormais rendu à moi, car il n'a pas le commandement et a laissé la régence à Paris. Je déciderai de son lieu de séjour après lui avoir parlé lors d'un rendez-vous qui va avoir lieu de suite. Quelle tournure des événements par la grâce de Dieu ! »

Ankunft auf dem Schlösschen Bellevue, gefolgt vom Tross

Der Kaiser kam kurz vor Mittag auf dem Schlösschen Bellevue bei Frénois an, das kurzfristig zu diesem Zweck von den Preussen requiriert worden war. Das Gebäude, ein Bau des 19. Jahrhunderts im mittelalterlichen Stil, war damals gerade nicht bewohnt.

Im 1912 erschienenen Buch von Ernest Picard mit dem Titel „1870 – Sedan", das nicht frei von polemischen Äusserungen gegenüber Napoléon III. ist, wird zum Kaiser folgendes geschrieben (französischer Wortlaut links):

Bei seiner Ankunft auf dem Schloss nahm er mit Befriedigung die Ankunft der kaiserlichen Fourgons wahr; „es schien, bekräftigt Hatzfeldt, als ob der Kaiser befürchtet hatte, dass sein Tross in Sedan zurückgehalten worden sei." Zum Luxus des Trosses steht: Die Deutschen waren vom Tross des Franzosen verblüfft: Galawagen, Fourgons, Lakaien und Bedienstete in goldbetressten Livreen, einige Köche, Postillione mit gepuderten Perücken, elegante Pferde wie Araber und englische Vollblüter. Dieser ganze Luxus bildete einen deutlichen Kontrast zu den einfachen Equipagen der Preussen.

Hier wird die Ankunft der für Napoléon III. wichtigen Fourgons auf Schloss Bellevue mit seinen persönlichen Effekten explizit überliefert. Der genannte Hatzfeldt war ein politischer Beamter Bismarcks.

General Wimpffen schrieb dazu (französischer Wortlaut links):

„Um zehn Uhr brach ich ins deutsche Generalquartier auf und sah dort den Kaiser ankommen." Damit meinte er offenbar das Schlösschen Bellevue. Er hatte als „Ersatzmann" die schmachvolle Kapitulationsurkunde zu unterzeichnen. Im Nachhinein beklagte er sich bitter darüber, wie unschön sich der Kaiser aus der Affäre gezogen habe. Wenn der Kaiser schon gegen des Generals Willen mit der weissen Fahne den Waffenstillstand am Vortag ausgelöst habe, wäre es an ihm gewesen, auch die Kapitulation zu vollziehen.

König Wilhelm schrieb über den Morgen nach der Schlacht an seine Frau:

„Vor Sedan, den 2. September, ½2 Uhr nachmittags. Die Capitulation, wodurch die ganze Armee in Sedan kriegsgefangen, ist soeben mit dem General Wimpffen geschlossen, der an Stelle des verwundeten Marschalls Mac-Mahon das Commando führte. Der Kaiser hat nur sich selbst mir übergeben, da er das Commando nicht führt und Alles der Regentschaft in Paris überläßt. Seinen Aufenthaltsort werde ich bestimmen, nachdem ich ihn gesprochen habe in einem Rendezvous, das sofort stattfindet. Welch eine Wendung durch Gottes Fügung!"



Le petit château de Bellevue près de Frénois, le 2 septembre 1870.
En haut : militaires devant le château.
En bas : vers midi, des voitures du convoi impérial arrivent, dont un fourgon attelé à six. L'illustration s'appuie sur le croquis d'un correspondant de presse anglais.

Schlösschen Bellevue bei Frénois am 2. September 1870.
Oben: Militär vor dem Schlösschen.
Unten: Gegen Mittag treffen Wagen aus dem kaiserlichen Tross ein, darunter ein von sechs Pferden gezogener Fourgon. Die Abbildung beruht auf einem „croquis“ eines englischen Zeitungskorrespondenten.

Le roi Guillaume arrive

Le roi Guillaume Ier arriva au château de Bellevue peu avant 14h. Extrait de sa lettre du 3 septembre 1870 à son épouse Augusta (d'après Rittweger 1872) : « J'arrivai à la hauteur de Sedan vers 10h ; à 12h, Moltke et Bismarck débarquèrent avec l'acte de reddition signé ; à 1h, je me mis en route avec Fritz, accompagné de la cavalerie de l'état-major. Je descendis devant le château où l'empereur vint à ma rencontre. La visite dura un quart d'heure ; nous étions tous deux très émus de ces retrouvailles. Je ne peux décrire ce que je ressentais, 3 ans après avoir vu Napoléon au sommet de sa gloire. » Le roi fait ici allusion à sa visite à Paris en 1867 lors de l'exposition universelle. Apparemment, le roi, accompagné de son fils Friedrich Wilhelm (« Fritz »), avait pitié de l'empereur vaincu. Ce dont se doutait probablement Bismarck qui avait repoussé leur rencontre jusqu'après la capitulation qui scellait la capture de toute l'armée française par les troupes allemandes.

Au château de Bellevue, un court entretien en tête à tête entre les deux monarques eut ensuite lieu dans l'une des deux ailes vitrées. Le roi victorieux accorda à cette occasion à l'empereur (d'après Mels/Cohn, voir plus bas) que celui-ci sorte par la Belgique et emmène nombre de son escorte, de ses chevaux et voitures : « The King also gave him permission to take with him some of the officers of his household, his servants, horses, carriages, and baggage .... » En français : le roi lui donnait la permission d'emmener avec lui plusieurs de ses officiers de service, sa domesticité, ses chevaux et ses voitures avec les bagages.

Un témoin oculaire, Maxime Du Camp, raconta le convoi (« Souvenirs d'un demi-siècle : La chute du Second Empire et la IIIe République 1870-1882 ») : « Nous allons à travers les bivouacs bavarois à Bellevue, où se trouvent une calèche impériale et des fourgons avec valets et postillons poudrés à la Longjumeau. » Ce qui est corroboré par l'observation d'Henri Welschinger (« La guerre de 1870 : causes et responsabilités », 1911, 315) : « En entrant dans le parc, nous vîmes tout l'équipage de campagne en livrée de l'empereur, ce qui indiquait clairement qu'il avait quitté Sedan pour ne plus y revenir. »

Quant au « Deutschen Kriegs-Zeitung 1870 », il indiqua sur le convoi impérial : « Napoléon restant d'abord interné au château sous surveillance bavaroise, les jardins et la cour furent bientôt remplis de la suite impériale : le Service des écuries impériales apparut ; nous vîmes aussi ses deux chevaux personnels, deux superbes alezans, ainsi qu'un nombre infini de voitures, d'écuyers et de valets. »

Les alezans évoqués sont assurément Héros et Phœbus. Après avoir remis son épée au monarque prussien, le souverain français fut considéré comme prisonnier et suivit les instructions de Guillaume Ier. Il passa une nuit à Bellevue avant de partir dès le lendemain en exil à Kassel.

König Wilhelm trifft ein

König Wilhelm I. traf gegen 14 Uhr auf dem Schlösschen Bellevue ein. Im in Vendresse am 3. September 1870 geschriebenen Brief des Königs Wilhelm an seine Frau Augusta steht dazu (nach Rittweger 1872): „Um 10 Uhr kam ich auf der Höhe von Sedan an; um 12 Uhr erschienen Moltke und Bismark mit der vollzogenen Capitulations-Urkunde; um 1 Uhr setzte ich mich mit Fritz in Bewegung, von der Cavallerie-Stabswache begleitet. Ich stieg vor dem Schlösschen ab, wo der Kaiser mir entgegenkam. Der Besuch währte eine Viertelstunde; wir waren Beide sehr bewegt über dieses Wiedersehen. Was ich alles empfand, nachdem ich noch vor 3 Jahren Napoléon auf dem Gipfel seiner Macht gesehen, kann ich nicht beschreiben.“ Der König spielte im letzten Satz auf seinen Besuch in Paris im Rahmen der Weltausstellung von 1867 an. Offenbar hatte der König, der von seinem Sohn Friedrich Wilhelm („Fritz“) begleitet wurde, Mitleid mit dem geschlagenen Napoléon III. Das ahnte wohl Bismarck, auch deshalb hatte er das Treffen der beiden bis auf den Zeitpunkt nach der Kapitulation hinausgeschoben, welche die Gefangennahme der ganzen französischen Armee durch deutsche Truppen besiegelte.

Im Schlösschen Bellevue folgte in einem der beiden Glastrakte noch ein kurzes Gespräch unter vier Augen zwischen den beiden Monarchen. Der siegreiche König gestand dabei (nach Mels/Cohn, siehe unten) dem Kaiser zu, über Belgien ausreisen und viele seiner Begleiter, seine Pferde und Wagen mitnehmen zu können: „The King also gave him permission to take with him some of the officers of his household, his servants, horses, carriages, and baggage ...“. Deutsch: Der König gab ihm die Erlaubnis, einige Offiziere seines Haushalts, seine Dienerschaft, Pferde und Wagen samt Gepäck mitzunehmen.

Ein Augenzeuge namens Maxime Du Camp sagte zum Tross (Zitat und Wortlaut links): „Wir gingen zwischen den preussischen Nachtlagern zum Bellevue, wo sich die kaiserliche Kalesche, Fourgons und Postillone mit gepuderten Perücken befanden.“ Dies deckt sich mit der Beobachtung von Henri Welschinger (Zitat und Wortlaut links): „Beim Eintritt in den Park sahen wir den ganzen kaiserlichen Tross mit Dienerschaft in Livree; das zeigte klar, dass der Kaiser Sedan verlassen hatte, um nie mehr zurückzukehren.“

In der „Deutschen Kriegs-Zeitung 1870“ war ebenfalls vom kaiserlichen Tross die Rede: „Da Napoléon zunächst unter bayrischer Bewachung in dem Schlösschen interniert blieb, so waren Garten und Hof bald von dem kaiserlichen Gefolge überfüllt: der Service des écuries impériales erschien; auch seine beiden Leibpferde, zwei prachtvolle Fuchsen, kamen uns zu Gesicht, daneben zahllose Wagen, Stallmeister und Bediente.“

Hier werden mit den beiden Fuchsen offenbar die Pferde Héros und Phoebus genannt. Nach der Übergabe seines Degens an den preussischen Monarchen galt der französische Kaiser als Gefangener und folgte den Weisungen Wilhelms I. Er verbrachte nur eine Nacht in Schlösschen Bellevue, um bereits am nächsten Tag nach Kassel ins Exil zu reisen.





Le 2 septembre 1870, Napoléon III remet peu après midi son épée au roi Guillaume Ier de Prusse au château de Bellevue. Un équipage luxueux avec cocher en livrée vert foncé attend devant le château.

Napoléon III. übergibt am 2. September 1870 kurz nach Mittag auf Schloss Bellevue dem preussischen König Wilhelm I. seinen Degen. Vor dem Schloss wartet eine noble Equipage mit Kutscher in dunkelgrüner Livree.





Les lieux où s’entretinrent Napoléon III et Bismarck et Guillaume Ier sont aujourd’hui bien peu spectaculaires.
En haut : la maison du tisserand sur la route entre Sedan et Donchery est conservée bien que légèrement modifiée.
En bas : le petit château de Bellevue est une maison de location dans un état quelque peu négligé.

Die Schauplätze der Unterredungen zwischen Napoléon III. und Bismarck sowie Wilhelm I. wirken heute unspektakulär.
Oben: Das Weberhaus an der Strasse zwischen Sedan und Donchery hat sich in leicht umgebauter Form erhalten.
Unten: Das Schlösschen Bellevue bei Donchery dient heute in etwas verwahrlostem Zustand als Mietshaus.

Le départ du château de Bellevue le 3 septembre 1870

Le 3 septembre 1870, Napoléon III se mit en route pour sa captivité de plusieurs mois prévue au château de Wilhelmshöhe dans la cité de Kassel en Hesse. Le départ de Bellevue eut lieu vers 9h sous une pluie battante. Sur demande de l'empereur, qui avait honte face à ses soldats, on évita le plus possible tout contact avec les troupes françaises. La route vers l'exil prenait la direction de la Belgique. Jusqu'à la frontière, l'empereur fut escorté par des hussards gardes du corps prussiens, dits « hussards noirs » ou « hussards de la mort ».

Dans le petit livre paru en 1870 « The Battle of Sedan » de Fitz-George sont décrits le départ et le faste du convoi impérial :

« The Emperor, accompanied by Achille Murat, was in a brougham, and was dressed in the undress uniform of a Lieutnant-General, with the Legion of Honour on his breast. ... A long string of Imperial carriages followed containing French and German officers, and then a number of mounted French officers, grooms, led horses, fourgons, & c. It is worthy of remark that the Imperial servants and horses were as well turned out and as splendidly appointed as in the piping times of peace at Paris. »

En français : l'empereur accompagné d'Achille Murat était assis dans un coupé, vêtu de l'uniforme de général ... Le long convoi de voitures impériales était suivi d'officiers français et allemands dans diverses voitures, puis de Français en selle, de grooms, fourgons, etc. Il faut ajouter que les domestiques et les chevaux impériaux étaient apprêtés comme aux plus beaux jours à Paris.

Pour ce qui est de la voiture de Napoléon III, cette source anglaise corrobore le témoignage de Paul Guériot sur le départ du 3 septembre 1870 : « La voiture de l'Empereur était un coupé à deux places, aux volets de bois permettant d'isoler le voyageur .... »

Rudolph Lindau décrivit le passage de l'empereur de manière similaire (dans : Die Preussische Garde im Feldzuge 1870-71, 1872, 58) : en route vers la frontière belge, les hussards surgissaient à toute allure et faisaient libérer la voie. Ils étaient suivis de tout un escadron. Derrière eux arrivait alors « un homme d'un certain âge sur un pur-sang majestueux, et celui-ci était suivi d'une petite voiture fermée attelée à six, avec de beaux chevaux harnachés en daumont. C'était une voiture simple, noir et vert, puissante mais d'une élégance rare. ... le coupé impérial était suivi de douze voitures attelées à un, avec la suite et les bagages de l'empereur. Puis arrivait une longue file de beaux chevaux à main ... ».

Die Abreise vom Schlösschen Bellevue am 3. September 1870

Am 3. September trat Napoléon III. die Reise zum für seine mehrmonatige Gefangenschaft vorgesehenen Schloss Wilhelmshöhe bei der hessischen Stadt Kassel an. In strömendem Regen wurde circa 9 Uhr von Bellevue abgefahren. Auf speziellen Wunsch des sich vor seinen Soldaten schämenden Kaisers wurden so weit möglich Kontakte mit französischen Truppenteilen vermieden. Die Reiseroute führte Richtung Belgien. Bis zur Grenze wurde er von preussischen Gardehusaren, den sogenannten „schwarzen Husaren" beziehungsweise „Totenkopfhusaren" eskortiert.

Im 1870 erschienenen Büchlein „The Battle of Sedan" von Fitz-George steht zu Abreise von Schloss Bellevue am 3. September 1870 und zum „Pomp" des kaiserlichen Zuges:

„The Emperor, accompanied by Achille Murat, was in a brougham, and was dressed in the undress uniform of a Lieutnant-General, with the Legion of Honour on his breast. ... A long string of Imperial carriages followed containing French and German officers, and then a number of mounted French officers, grooms, led horses, fourgons, &c. It is worthy of remark that the Imperial servants and horses were as well turned out and as splendidly appointed as in the piping times of peace at Paris."

Deutsch: Der von Achille Murat begleitete Kaiser sass in einem Coupé, gekleidet in der Uniform eines Generals ... Dem langen Zug von kaiserlichen Kutschen folgten französische und deutsche Offiziere in verschiedenen Wagen und dann Franzosen zu Pferd, Grooms und Fourgons usw. Es ist anzufügen, dass die kaiserlichem Bediensteten und Pferde so herausgeputzt daher kamen wie in besseren Zeiten in Paris.

Diese englische Quelle deckt sich bezüglich des Wagens von Napoléon III. mit der Aussage von Paul Guériot bezogen auf die Abfahrt am 3. September 1870: „La voiture de l'Empereur était un coupé à deux places, aux volets de bois permettant d'isoler le voyageur ...". Deutsch: Der Wagen des Kaisers war ein zweiplätziges Coupé mit hölzernen Schiebeläden vor den Fenstern, so dass sich die Insassen dahinter verbergen konnten.

Rudolph Lindau beschrieb die Vorbeifahrt des Kaisers ähnlich (in: Die Preussische Garde im Feldzuge 1870-71, 1872, 58):

Auf dem Weg zur belgischen Grenze kamen Husaren angesprengt und baten den Weg frei zu machen. Ihnen folgte eine ganze Schwadron. Dieser folgte „ein älterer Herr auf einem prachtvollen Vollbluthengste, und diesem folgte ein kleiner geschlossener Wagen von sechs starken, schönen Pferden, à la daumont geschirrt, gezogen. Es war ein einfacher schwarzgrüner Wagen, stark und doch von seltener Eleganz. ... Dem kaiserlichen Koupée folgten zwölf einspännige Wagen mit dem Gefolge und Gepäck des Kaisers, dann kam eine lange Reihe schöner Handpferde ...".

Moritz Busch raconta le passage du convoi impérial le matin du 3 septembre à Donchery (Busch 1877, 129 suiv.) :

« Il y avait des voitures souvent fermées, suivies de voitures de bagages et de cuisine, enfin un certain nombre de chevaux de selle. Dans l'un des coupés fermés, directement derrière les hussards, était assis à côté du général Castelnau le „prisonnier de Sedan“ .... » Le convoi était suivi du général d'infanterie von Boyen, faisant office de guide allemand, « dans un char-à-bancs ouvert ».

Toutes ces sources, issues aussi de témoins oculaires, disent que la voiture de l'empereur était un coupé ou brougham, ce qui revient au même – une voiture adaptée à la pluie battante.

Associées à l'image à droite du coupé avec siège de cocher, ces descriptions font penser au coupé d'Arenenberg aux jalousies en bois peint et leur encadrement en bois verni. En revanche, le portrait par Lindau d'une voiture à la daumont, solide et fermée, évoque plutôt un coupé d'Orsay dit « coureuse » (p. 348 suiv.). L'un de ces deux coupés fut donc la troisième voiture de Sedan.

L'ouvrage déjà cité de Rittweger narre aussi le départ en se basant sur les indications précises du correspondant du Times présent sur place (1872, 460) :

« Le 3, peu avant 9h, par pluie battante, le convoi de voitures impérial traversa Donchery escorté d'un escadron de hussards noirs. Napoléon III portait un képi et l'uniforme d'intérim d'un général de division avec l'étoile de la légion d'honneur sur la poitrine. Son visage était las et éteint, et il avait des ombres profondes sous les yeux qui, par ailleurs, notaient tout ce qui se passait autour. Un officier était assis à ses côtés. Les chevaux étaient dignes des écuries impériales et les cochers aussi élégants que s'ils venaient de sortir du Bois de Boulogne par un jour de pluie. Derrière le brougham venait un char-à-bancs avec des percherons dans lequel étaient assis des officiers français et prussiens, la plupart engoncés dans des manteaux imperméables. ... Suivaient dix à onze voitures impériales, chars-à-bancs et fourgons, tirés par de somptueux chevaux et remplis d'officiers. Quelques officiers français en selle et une soixantaine de chevaux de selle et d'attelage, montés par des grooms, tout comme un cortège de hussards noirs fermaient ce convoi singulier, destiné à traverser la Belgique et rejoindre Wilhelmshöhe près de Kassel. »

Moritz Busch beschrieb die Durchfahrt des Zugs des Kaisers am Morgen des 3. Septembers in Donchery folgendermassen (Busch 1877, 129f.):

„Es waren meist verdeckte Kutschen, dann Gepäck- und Küchenwagen, zuletzt eine Anzahl von Reitpferden. In einem geschlossenen Coupé unmittelbar hinter den Husaren aber sass neben dem General Castelnau der „Gefangene von Sedan“ ...“. Dem Zug folgte der Infanterie-General von Boyen als deutscher Reisebegleiter „in einem offenen Charabanc“.

All diese Quellen, die auch von Augenzeugen stammen, nennen als Fahrzeug des Kaisers ein Coupé beziehungsweise Brougham, was dasselbe ist. Das passt auch zum Wetter, nämlich strömender Regen.

Diese Schilderungen erinnern zusammen mit dem Bild rechts (Coupé mit Kutschbock) an das auf dem Arenenberg erhaltene Coupé mit seinen Jalousien aus bemaltem Holz in naturgrundigen Rahmenn. Folgt man aber der geschilderten Quelle Lindaus, der einen à la daumont gezogenen, stark gebauten und geschlossenen Wagen erwähnt, denkt man eher an das „Coureuse“ genannte Coupé d'Orsay (S. 348f.). Dieses oder jenes Coupé war demnach der dritte Sedan-Wagen.

Auch im schon zitierten Buch von Rittweger wird die Abreise gemäss den Angaben des vor Ort befindlichen Times-Korrespondenten präzis beschrieben (1872, 460):

„Am 3., kurz vor 9 Uhr, bei strömendem Regen, fuhr der kaiserliche Wagenzug unter Escorte einer Schwadron schwarzer Husaren durch Donchery. Napoléon III. trug Käppi und Interims-Uniform eines Divisionsgenerals mit dem Stern der Ehrenlegion auf der Brust. Sein Gesicht sah müde und abgespannt aus und zeigte tiefe Linien unter den Augen, die übrigens alles wahrnahmen, was um ihn herum vorging. Neben ihm sass ein Offizier. Die Pferde waren des kaiserlichen Marstalls würdig und die auf denselben sitzenden Kutscher so elegant, als kämen sie eben erst an einem nassen Tage aus dem Bois de Boulogne. Hinter dem Brougham kam ein Char-à-bancs mit Percheronpferden, in dem französische und preussische Offiziere, meist in wasserdichten Mäntel gehüllt, sassen. ... Zehn bis elf kaiserliche Wagen, Char-à-bancs und Fourgons, von prächtigen Pferden gezogen und von Offizieren besetzt, folgten. Einige berittene französische Offiziere und einige 60 Sattel- und Vorspannpferde, von Grooms geritten, sowie ein Zug schwarzer Husaren schlossen diesen eigenthümlichen Zug, der die Bestimmung hatte, sich durch Belgien nach Wilhelmshöhe bei Kassel zu begeben.“



Le blason impérial sur le petit coupé similaire de Napoléon III, conservé au château d'Arenenberg (p. 486 suiv.)

Das kaiserliche Wappen auf dem ähnlichen, auf Schloss Arenenberg erhaltenen Coupé (S. 486ff.).



Le 3 septembre 1870, Napoléon III, accompagné du prince Achille Murat, est emmené dans un coupé par pluie battante et escorté de hussards prussiens du petit château de Bellevue vers la frontière belge.

Napoléon III. wird am 3. September 1870, begleitet von Prinz Achille Murat, bei strömendem Regen und eskortiert von preussischen Husaren in einem Coupé vom Schlösschen Bellevue Richtung belgische Grenze weggefahren.

Plusieurs sources ont en commun que le convoi de l'empereur comptait une douzaine de voitures et de 50 à 100 chevaux. Dans le livre de Eelking, on peut lire sur la suite de l'empereur (p. 300 suiv.) :

« Hormis les généraux français cités plus haut, la suite comptait aussi : 4 officiers d'ordonnance, dont le prince Achille Murat, un cousin impérial, 2 écuyers, le maréchal de logis, 2 médecins et le secrétaire privé. L'ensemble de la suite impériale faisait près de 100 personnes et près de 50 chevaux. Cela n'avait pas vraiment l'allure d'une captivité. »

Il y a d'autres récits ultérieurs sur la voiture utilisée par l'empereur. Dans son livre « Von der dritten Armee: Kriegsgeschichtliche Skizzen aus dem Feldzuge von 1870-1871 », Paul Hassel écrivit sur le départ de Bellevue (1872, 260 suiv.) :

« Le convoi impérial se mit en marche à 9h du matin par un temps terrible, traversa le pont de la Meuse et la place du marché entre les rangées de gardes allemands. Un escadron du 2e régiment de hussards (noirs) formait le cortège. Dans la voiture de tête attelée à quatre était assis l'empereur avec le général Castelnau à ses côtés. S'ensuivaient les généraux et officiers supérieurs prisonniers, plusieurs hauts fonctionnaires de la cour et la domesticité de l'empereur. Les voitures portaient toutes les armes impériales et étaient attelées avec des chevaux de l'écurie impériale. Un cortège de hussards clôturait ce train assez long dont le luxe des fourgons et le faste des chevaux et harnais se faisaient remarquer. Il était clair que l'on n'avait pas ici cherché à satisfaire les besoins d'un campement militaire ni pensé à l'impression que ferait cette pompe en pays ennemi. »

D'après Guériot (1926), l'empereur utilisa aussi temporairement un landau lors du voyage qui suivit : « Derrière le landau impérial, les généraux se sont installés dans un char-à-bancs. » Il existe des représentations dans des magazines illustrés montrant l'empereur dans une sorte de berline avec un sige pour valets derrière et attelée en daumont.

En revanche, on ne parle plus de la grande calèche, la seconde voiture de Sedan. Elle semble être restée à Sedan comme butin de guerre, ce qui correspondrait aux voitures « Taken at Sedan » en pages 400 et suiv.

De toutes les illustrations de l'époque, la gravure de la page précédente correspond au mieux aux sources écrites fiables, du modèle de la voiture à la météo. Mais il existe encore d'autres illustrations du départ des environs de Sedan en direction de la Belgique. Dont la voiture impériale à droite, une sorte de landau ou berline.

Einigen Quellen ist gemeinsam, dass der Tross des Kaisers aus etwa einem Dutzend Wagen und 50 bis 100 Pferden bestand. Im Buch von Eelking steht zum Gefolge am 3. September 1870 S. 300f.:

„Ausser den obengenannten französischen Generälen befanden sich noch im Gefolge: 4 Ordonanzoffiziere, darunter Prinz Achille Murat, ein kaiserlicher Vetter, 2 Stallmeister, der Maréchal de Logis, 2 Aerzte und der Privatsekretär. Das ganze kaiserliche Gefolge machte nahe an 100 Menschen und gegen ein halbes Hundert Pferde aus. Es sah das gerade nicht wie Gefangenschaft aus."

Zum vom Kaiser verwendeten Wagen gibt es auch andere, spätere Berichte. Paul Hassel schrieb in seinem 1872 erschienenen Buch „Von der dritten Armee: Kriegsgeschichtliche Skizzen aus dem Feldzuge von 1870-1871" zur Abreise von Schloss Bellevue (1872, 260f.):

„Bei dem furchtbarsten Unwetter bewegte sich der kaiserliche Zug morgens 9 Uhr über die Maasbrücke und den Marktplatz, durch die deutsche Postenkette. Eine Schwadron der 2. (schwarzen) Husaren bildete den Cortège. In dem ersten mit vier Pferden bespannten Wagen sass der Kaiser, zu seiner Seite General Castelnau. Es folgten die gefangenen Generale und Stabsoffiziere, einige Hofchargen und die Dienerschaft des Kaisers. Die Wagen trugen sämmtlich das kaiserliche Wappen und waren mit Pferden des kaiserlichen Marstalls bespannt. Ein Zug Husaren schloss den ziemlich umfangreichen Train, an welchem der Luxus der Fourgons, die Pracht der Pferde und Geschirre auffallen musste. Es war hierbei offenbar nicht sowohl auf die Bedürfnisse des Kriegslagers abgesehen als auf den Eindruck, den man mit diesem Pomp in Feindesland hervorbringen wollte."

Auch ein Landauer soll nach Guériot 1926 vom Kaiser zeitweise auf der folgenden Reise benützt worden sein: „Derrière le landau impériale les généraux se sont installés dans un char-à-bancs." Deutsch: Auf den kaiserlichen Landauer folgten die Generäle in einem Char-à-bancs. Es gibt auch Darstellungen in illustrierten Magazinen, die den Kaiser in einer Art Berline mit hinterer Dienerbank und Daumont-Anspannung zeigen.

Von der oben genannten grossen Kalesche, dem zweiten Sedanwagen, ist nicht mehr die Rede, sie blieb offenbar als Kriegsbeute in Sedan zurück, was zum unten zu besprechenden Wagen mit der Bezeichnung „Taken at Sedan" passt (S. 400f.).

Von allen zeitgenössischen Abbildungen entspricht der Druck auf der vorangehenden Seite den vertrauenswürdigeren schriftlichen Quellen am besten, vom Wagenmodell bis zum Wetter. Zur Abreise aus der Umgebung von Sedan Richtung Belgien gibt es aber auch andere Darstellungen. Dazu gehört die rechts mit einer Art Landauer oder Berline als vorderem kaiserlichen Fahrzeug.





Gravure sur bois extraite du « Monde illustré », diffusée aussi en carte postale. Ici, le texte et l'image indiquent que l'empereur serait passé en attelage à quatre deux jours après la défaite par le champ de bataille parsemé des cadavres encore chauds des soldats français. (Sur la carte postale, la date exacte devrait être le 3 septembre.) Cette version ne correspond pas aux sources analysées ici.

Holzstich aus „Le Monde illustré“, der auch als Postkarte verbreitet wurde. Hier wird in Text und Bild vorgegeben, der Kaiser sei zwei Tage nach der Schlacht vierspännig über das Schlachtfeld mit den noch warmen Leichen gefallener Franzosen gefahren worden. (Auf der Postkarte müsste es richtig heissen: 3. September). Diese Version deckt sich nicht mit den hier ausgewerteten Quellen.

Critiques massives du comportement de l'empereur à Sedan

L'empereur laissa derrière lui à Sedan des dizaines de milliers de prisonniers, ce qui provoqua l'amertume des soldats – et de bien d'autres : à Paris aussi, il fut tenu responsable de la capitulation de l'armée de Châlons. Cet état de fait et son comportement visiblement égocentrique à Sedan donnèrent lieu à des critiques massives, ainsi qu'on peut le lire dans « Le Monde illustré » du 17 septembre 1870 (p. 204). Toutefois, ces textes s'appuient sur des faits qui ne concordent pas entièrement avec les récits des témoins oculaires cités ici.
Il fut notamment écrit sur la rencontre avec Bismarck :

« Napoléon III se fit d'abord conduire auprès de M. de Bismark, qui était encore au lit, dans ses quartiers de Donchery. Il était cinq heures du matin. L'ex-empereur attendit deux heures, en dehors de la ville, que le ministre prussien fût habillé. L'entrevue eut lieu à quelque cent mètres de la petite ville, devant l'humble cabane d'un tisserand. »

Ce passage contredit dans ses détails d'autres sources, comme le récit de Bismarck lui-même. Même chose pour ce texte, paru dans la même édition :

« Après son entrevue avec Guilllaume, l'ex-empereur, honteux prisonnier des Prussiens, se mit en route pour la Belgique, qu'il devait traverser pour se rendre en Allemagne. C'est dans sa calèche, avec ses valets verts, ses coureurs, ses postillons et ses grelots, comme s'il allait aux courses, que cette fois il parcourut le champ de bataille. Il n'y avait plus de danger pour sa personne. Aussi fumait-il stoïquement sa cigarette. A droite et à gauche des cadavres encore chauds, et dont le dernier cri a été un cri de malédiction contre lui. Là, à sa gauche, sont entassés les vaillants escadrons des cuirassiers tombés. Ici a été fauchée l'infanterie dont les sacs ont été éventrés la nuit par les maraudeurs. ... Il passe impassible, fumant toujours sa cigarette. »

Cette description eut un impact particulièrement néfaste sur l'image de l'empereur jadis et aujourd'hui encore. On notera que la plupart des illustrations de l'époque mettant l'empereur sous un éclairage négatif montrent une voiture hybride ou intermédiaire. La gravure sur bois à droite, par exemple, montre une chose entre calèche et landau ou berline, un modèle qui n'a en fait jamais existé. (Les calèches n'avaient qu'une demi-capote, les landaus en avaient deux et les berlines étaient fermées.)

Massive Kritik an des Kaisers Verhalten in Sedan

Der Kaiser liess in Sedan zehntausende gefangene Landsleute zurück, was nicht nur die Soldaten erbitterte. Für die Kapitulation der Châlons-Armee wurde der Kaiser auch in Paris persönlich verantwortlich gemacht. Das und sein offensichtliches ichbezogenes Verhalten in Sedan führte zu massiver Kritik. Das drücken etwa Texte in der Revue „Le Monde illustré“ vom 17. September 1870 aus (S. 204). Sie sind allerdings mit Sachverhalten untermalt, die mit den hier referierten Augenzeugenberichten nicht übereinstimmen. So steht etwa zur Begegnung mit Bismarck (französischer Wortlaut links):

„Napoléon III. liess sich zunächst zu Bismarck fahren, der noch in seinem Quartier in Donchery weilte. Es war fünf Uhr morgens. Der Ex-Kaiser wartete zwei Stunden ausserhalb des Städtchens, bis der preussische Minister angekleidet war. Die Unterhaltung der beiden fand einige hundert Meter vor der kleinen Stadt vor einem Weberhaus statt.“

Diese Passage widerspricht im Detail anderen Quellen, wie den Überlieferungen von Bismarck selbst. Dasselbe gilt für den folgenden Abschnitt in derselben Revue (französischer Wortlaut links):

„Nach der Unterredung mit König Wilhelm machte sich der Ex-Kaiser voller Scham als Gefangener der Preussen auf den Weg nach Belgien. Dieser Aufbruch geschah in seiner Kalesche mit seinen grün livrierten Dienern, seinen Pikeuren, aber dieses Mal wurde er nicht vom Pferderennen, sondern vom Schlachtfeld weggefahren. Für ihn war die Gefahr vorbei. Also rauchte er stoisch seine Zigarette. Links und rechts die noch warmen Leichname. Hier lagen die gefallenen Kürassiere. Dort sah man das Gepäck von Fusstruppen, deren Gepäck nachts von Plünderern auseinandergerissen war. ... Er aber zog vorbei, stets weiter rauchend.“

Hier wird in Wort und Bild suggeriert, der Kaiser sei zwei Tage nach der Schlacht ohne Anteilnahme im geschlossenen, von vier Pferden gezogenen Wagen über das Schlachtfeld an nicht geborgenen, noch warmen Leichnamen vorbeigefahren worden. Dieses überzogene Bild hatte für das Kaiserbild bis heute Konsequenzen, wie im Folgenden gezeigt wird.

Interessanterweise zeigen die meisten zeitgenössischen bildlichen Darstellungen, die den Kaiser in ein besonders schlechtes Bild rückten, zwitterhafte Wagen. So bildet der Holzstich rechts unten ein Mittelding zwischen Kalesche und Landauer oder Berline ab, wie es dies nicht gegeben hat. (Die Kaleschen hatten nur ein Halbverdeck, die Landauer zwei Halbverdecke und die Berlinen waren fest verschlossen.)



La composition générale de cette gravure ressemble à celle de l’image en page 391, dont la mise en scène a probablement été utilisée pour cette gravure (au fond, des prisonniers surveillés par des cavaliers). Ici, la voiture est une sorte de landau ouvert avec deux demi-capotes.

Druck in ähnlicher Gesamtdisposition wie das Bild von S. 391. Jene Darstellung dürfte als Vorbild für diese Version gedient haben. (Im Hintergrund Gefangene, bewacht von Reitern.). Der Wagen ist hier eine Art offener Landauer mit zwei Halbverdecken.



Gravure anglaise intitulée « Napoléon a prisoner on his way to Wilhelmshöhe. », c.-à-d. Napoléon prisonnier en route pour Wilhelmshöhe. De telles représentations reprenaient apparemment la version de l’image en page 391 (en bas). Fut ainsi répandue l’image comme quoi l’empereur avait quitté le champ de bataille dans une élégante voiture attelée à quatre.

Englischer Druck mit dem Titel „Napoléon a prisoner on his way to Wilhelmshöhe.“ Also: Napoléon als Gefangener auf dem Weg zur Wilhelmshöhe. Solche Darstellungen nahmen offenbar die Version des Bildes von S. 391 unten auf. Damit wurde das Bild verbreitet, der Kaiser sei in nobler Aufmachung vierspännig vom Schlachtfeld weggefahren worden.

En France : pamphlets vs version de l'empereur

L'image de l'élégante voiture de ville attelée à quatre dans laquelle l'empereur fumait tranquillement en quittant le théâtre de la guerre est aujourd'hui encore dans les esprits. On la retrouve même dans l'article Wikipédia sur l'empereur. Or, le déroulement des événements après la bataille est souvent embrouillé dans l'iconographie comme dans les écrits français – surtout pour ce qui est de l'illustration de Sedan en bas à droite, une image encore répandue aujourd'hui et extraite d'un pamphlet sur l'empereur vaincu. On y voit une sorte de sociable, tout au plus un landau avec deux demi-capotes, donc à nouveau un modèle de voiture hybride. Y fut même ajoutée une housse en textile. Le grand N placé sur la portière souligne qu'il s'agit de la voiture impériale. (En réalité, les voitures utilisées pour le convoi militaire du Second Empire avaient des armoiries sur les portières.) Ici, l'empereur ne se contente pas seulement de fumer, mais aussi de passer indifférent devant un cavalier mort ou blessé et le cadavre de son cheval.

En littérature, c'est Victor Hugo, l'ennemi politique juré de Napoléon III, qui usa de ce stéréotype dès son célèbre pamphlet « Napoléon-le-petit » (1852), décrivant l'empereur en « petit Prince à l'usage du peuple ». Ce texte, et bien d'autres, contribua à la construction du mythe négatif de Napoléon III – une image qui passa à la postérité entérinée par la description d'un homme vaincu et hué au lendemain de Sedan par Émile Zola dans « La Débâcle ». Ce livre fut cité en 1909 dans l'ouvrage de Léon van Neck « 1870-71 illustré ». On y trouve aussi l'image en haut à droite d'Émile Bayart, qui fit des vagues dans toute la France après la guerre. Elle montre l'empereur assis dans une calèche élégante, indifférent, fumant, en plein cœur de la bataille avec une multitude de Français morts et blessés autour de lui.

L'ancien empereur se défendit face à ces portraits. Dans les « Souvenirs et notes intimes de Napoléon III à Wilhelmshoehe » de 1871, la phrase suivante est placée dans la bouche de l'empereur (p. 33) : « J'ai pleuré à Sedan – Ils ont menti, ceux qui ont dit que je fumais, calme et insoucieux, ma cigarette dans la calèche qui m'emportait au quartier général de Vendresse ; je me cachais le visage ... »

Dans son livre sur le couple impérial, Maurice Fleury consacra un chapitre entier aux événements de Sedan, se basant sur diverses sources de l'empereur lui-même et de son entourage direct ; à propos du 2 septembre, il cite l'empereur dans la traduction anglaise comme suit (1920 vol. II, 307 suiv.) : « On September 2nd, at break of day, I left Sedan with the Prince of Moskowa in an open carriage drawn by two horses. I mention the number of horses, because a chronicler had stated that the number was four ... » Donc : « Je quittai Sedan le 2 septembre dans une voiture ouverte attelée en paire. Je dis le nombre de chevaux, car un chroniqueur a parlé de quatre chevaux. » Cette version ne diffère pas vraiment de celle de Bismarck.

Französische Schmähschriften und die Version des Kaisers

Das Bild des Viererzuges vor einem eleganten Stadtwagen, in dem der gelassen rauchende Kaiser den Kriegsschauplatz verlassen haben soll, hält sich bis heute. Es ist weit verbreitet, bis hin zum Artikel von Wikipedia über den Kaiser. Dabei wurden und werden die nach der Schlacht erfolgten Abläufe in französischen Texten und Bildern vermischt. Das trifft vor allem auf die Darstellung rechts unten zu, ein bis heute weit verbreitetes Sedan-Bild. Es stammt aus einer Schmähschrift über den besiegten Kaiser. Dargestellt ist eine Art Sociable oder allenfalls ein Landauer mit zwei Halbverdecken, also wieder ein zwitterhaftes Kutschenmodell. Sogar eine textile Bockdecke wurde dem Wagen angedichtet. Das grosse „N" auf dem Schlag soll das Fahrzeug auf der Zeichnung als Kaiserwagen kenntlich machen. (In der Realität waren aber die für den Kriegstross verwendeten Fahrzeuge des Zweiten Kaiserreichs auf den Türen mit Wappen gekennzeichnet.). Hier raucht der Kaiser nicht nur, sondern fährt auch teilnahmslos an einem toten oder verwundeten Reiter und am Kadaver dessen Pferdes vorbei.

In der französischen Literatur war es Victor Hugo, der Napoléon III. mit seinem Werk von 1852, „Napoléon-le-petit", früh kritisierte und zu dessen negativem Image beitrug. Ebenso nachhaltig war der Roman „Der Zusammenbruch" („La Débâcle") von Emile Zola. Darin ist zu lesen, der Kaiser habe am 2. September vierspännig à la daumont, in einem vergoldeten Wagen und darin gemütlich Zigarette rauchend das Schlachtfeld verlassen. Solche Schilderungen wurden weiter kolportiert, auch im 1909 erschienenen Werk von Léon van Neck "1870-71 illustré". Darin ist die Szene rechts oben von Emile Bayard abgebildet, die nach dem Krieg in ganz Frankreich Wellen warf. Es zeigt, wie der Kaiser in einer noblen Kalesche sitzend und gelassen rauchend mitten durch das Schlachtgetümmel mit zahlreichen toten und verwundeten Franzosen gefahren wird.

Gegen solche Schilderungen wehrte sich der Ex-Kaiser. In den „Souvenirs et notes intimes de Napoléon III à Wilhelmshoehe" von 1871 werden Seite 33 dem Kaiser folgende Sätze in den Mund gelegt: „Ich weinte in Sedan - Sie lügen, wenn sie behaupten, ich hätte in der Kalesche geraucht, ruhig und teilnahmslos, die mich ins Hauptquartier von Vendresse gefahren hat, ich habe mein Gesicht abgewendet ...".

Maurice Fleury widmete den Vorgängen in Sedan ein ganzes Kapitel in seinem Buch über das Kaiserpaar, wobei er sich auf verschiedene Quellen des Kaisers selbst und seines direkten Umfelds berief; zum 2. September zitierte er den Kaiser in englischer Übersetzung folgendermassen (1920 Vol. II, 307ff.): „On September 2nd, at break of day, I left Sedan with the Prince of Moskowa in an open carriage drawn by two horses. I mention the number of horses, because a chronicler had stated that the number was four ...". Also: „Ich verliess Sedan in einem offenen, zweispännigen Wagen. Ich nenne die Anzahl der Pferde, weil ein Chronist von vier Pferden sprach." – Diese Version Napoléons III. weicht nicht gross von der Bismarcks ab.



Dessin au fusain d’Émile Bayard : « L’Empereur Napoléon III à Sedan ».

Kohlezeichnung von Emile Bayard: „Kaiser Napoléon III. in Sedan“.



Napoléon III quitte Sedan prisonnier, escorté par les hussards prussiens. Cette gravure française d’époque, extraite d’un pamphlet intitulé « Désastre de Sedan », exprime l’horreur face à l’empereur vaincu qui fume cependant son cigare en toute indifférence. Ses soldats tournent ostensiblement le dos au monarque.

Napoléon III. verlässt Sedan als Gefangener, eskortiert von preussischen Husaren. Dieser zeitgenössische französische Druck aus einer Schmähschrift mit dem Titel „Désastre de Sedan“ drückt den Abscheu gegenüber dem besiegten und trotzdem gelassen Zigarette rauchenden Kaiser aus. Dessen Soldaten wenden sich ostentativ vom gescheiterten Monarchen ab.

L’empereur rattrapé par son auto-mise en scène

Comment en arriva-t-on aux images caricaturales présentées plus haut ? L’empereur était parti en guerre en grande pompe et avait emporté de confortables voitures, son personnel en livrée ostentatoire ainsi que d’élégants chevaux de selle. C’est ce que montre clairement l’illustration p. 343 du départ de Saint-Cloud. (Par ailleurs : quel antagonisme par rapport au jeune homme de la page 23, caractérisé par son penchant pour les choses simples de la guerre et qui rejetait alors tout luxe !)

Suite à la bataille, la presse de l’époque exagéra toutefois quelque peu quant aux équipages de luxe de l’empereur. La gravure sur bois p. 391 fut probablement l’une des premières critiques. Les Français au premier plan sont déjà battus, on voit de nombreux prisonniers à l’arrière-plan. La voiture n’est pas la calèche habituelle (qui n’avait qu’une demi-capote), mais un landau avec deux demi-capotes.

Cette illustration a donc probablement servi de base à plusieurs images caricaturales – pour en arriver finalement à la célèbre représentation colorée de la page 395 en bas avec l’empereur fumant dans le landau de ville, auquel les soldats tournent ostensiblement le dos.

Le stéréotype de l’empereur indifférent et cigarette à la bouche devant ses soldats battus et morts s’est gravé dans la conscience collective française. À l’instar de ces soldats, la nouvelle république tourna le dos à l’empereur et brandit même le poing. Rendre le plus haut personnage de l’État responsable du désastre de Sedan était logique, d’autant plus que son faste affiché en faisait une cible parfaite.

Les récits sur le trajet vers l’exil firent régulièrement allusion à ses équipages chatoyants du Bois de Boulogne, non sans raison. Son immense convoi militaire et son attitude pendant la campagne du mois d’août 1870 contribuèrent aussi à cette réputation. Napoléon III a donc été en quelque sorte rattrapé par son auto-mise en scène tournant autour des chevaux de race et des équipages élégants. En outre, il fut pendant et après la bataille plus soucieux de son bien-être que de celui de ses soldats. Sur ce point, les sources françaises et allemandes concordent – jusqu’à sa crainte de perdre son convoi avec ses effets personnels face à l’exil qui l’attendait.

On le sait, on ne pardonne rarement à un perdant. Mais s’il avait été victorieux, l’empereur aurait eu une toute autre position. Un tableau l’aurait immortalisé en selle sur son cheval Héros au champ de bataille de Sedan et fièrement assis dans son élégante calèche. L’histoire montre que si les vainqueurs ont leur iconographie victorieuse, les perdants en ont aussi une, moins glorieuse.

Der Kaiser wird von seiner Selbstinszenierung eingeholt

Wie kam es zu den vorangehend vorgestellten Schmähbildern? Der Kaiser war mit grossem Pomp in den Krieg gezogen und hatte bequeme Wagen wie entsprechendes Personal in reichen Livreen ebenso mitgenommen wie auch edle Reitpferde. Das zeigt das Bild auf S. 343 in der Mitte von der Abfahrt in Saint-Cloud deutlich. (Was für ein Gegensatz übrigens zum S. 23 charakterisierten jungen Mann mit seinem Hang zum einfachen Militärischen, der damals noch dem Luxus entsagte!)

Im Nachgang zur Schlacht wurde aber, was den Equipagen-Luxus des Kaisers betrifft, von der damaligen Presse auch einiges etwas überzeichnet. Der Holzstich von S. 391 stand wohl am Anfang der kritischen Bilder. Die Franzosen im Vordergrund sind bereits geschlagen, im Hintergrund sind viele Gefangene zu sehen. Der Wagen ist nicht die übliche Kalesche des Kaisers (die nur ein Halbverdeck aufwies), sondern ein Landauer mit zwei Halbverdecken.

Dieses Bild dürfte als Vorlage für verschiedene Schmähbilder gedient haben. Es führte letztlich zur bekannten bunten Darstellung von S. 395 unten mit dem rauchenden Kaiser im Landau de ville, von dem sich die Soldaten ostentativ abwenden.

Das Stereotyp des ohne Anteilnahme an seinen geschlagenen und toten Soldaten vorbeifahrenden, eine Zigarette rauchenden Kaisers hat sich ins kollektive Bewusstsein Frankreichs eingegraben. So, wie sich die Soldaten auf dem Schmähbild vom Kaiser abwenden und sogar die Faust gegen ihn ballen, machte es auch die neue Republik. Es war naheliegend, den obersten politisch Verantwortlichen für das Desaster von Sedan auszuwählen, der dazu mit seinem Pomp im Alltag und im Feld eine gute Zielscheibe abgab.

Nicht ohne Grund wird in den Berichten über die Fahrt ins Exil immer wieder auf den Glanz seiner Equipagen im Bois de Boulogne angespielt. Das, sein umfangreicher Kriegstross und sein Auftreten während des Feldzuges den ganzen August 1870 über trugen mit dazu bei. Napoléon III. wurde gewissermassen von seiner Selbstinszenierung eingeholt, bei der edle Pferde und noble Equipagen eine wichtige Rolle spielten. Dazu kam, dass er offensichtlich während und nach der Schlacht mehr um sein eigenes Wohl als das seiner Soldaten besorgt war. Hier stimmen deutsche und französische Quellen überein, bis hin zu seiner Angst vor dem Verlust seines Trosses mit den persönlichen Effekten angesichts der vor ihm stehenden Exilzeit.

Einem Verlierer verzeiht man bekanntlich wenig. Als Gewinner aber wäre der Kaiser anders dagestanden. Man hätte ihn im Sattel des Leibpferdes Héros auf dem Schlachtfeld von Sedan in Öl ebenso verewigt wie stolz in seiner noblen Kalesche sitzend. So, wie Sieger die entsprechenden Bilder erhalten, trifft es umgekehrt in der Geschichte auch die Verlierer.






— Ne pouvant (voulant) mourir à la tête de mon armée, je viens déposer mon epée entre vos mains.



Après la bataille perdue et la captivité, on assista à une vague de caricatures sur l'empereur déchu. Certaines firent allusion à sa relation particulière aux chevaux, comme le montre cette sélection.
En haut : deux caricatures allemandes. Celle de gauche montre Napoléon III qui doit retourner en selle non pas à Berlin mais à Paris et son aigle qui virevolte précipitamment derrière lui. À droite, un âne marqué « Langmuth » [patience] rue contre Napoléon III.
Au milieu : l'empereur se rend chez les Prussiens dans son attelage à la daumont.
En bas : Napoléon III, balle de jeu entre le chancelier Bismarck et le roi Guillaume Ier.

Nach verlorener Schlacht und Gefangenschaft setzte eine Welle von Karikaturen zum gefallenen Kaiser ein. Darin wurde in einigen auf seine besondere Beziehung zum Pferd angespielt, wie diese Auswahl zeigt.
Oben: Zwei deutsche Karikaturen. Die linke zeigt Napoléon III., der statt nach Berlin zurück nach Paris reiten muss, und sein Adler flattert eilig hinterher. Rechts tritt ein mit „Langmuth" angeschriebener Esel nach Napoléon III.
Mitte: Der Kaiser fährt in einer Daumont-Kalesche zu den Preussen.
Unten: Napoléon III. als Spielball von Kanzler Bismarck und König Wilhelm I.

La route de l'exil : d'abord en voiture puis en train à partir de Libramont

Le 3 septembre, le convoi des voitures de l'empereur n'avança que lentement en direction de la frontière belge et ce, en raison des nombreux militaires sur les routes. La première nuit fut passée à seulement 16 km après la frontière dans la ville belge de Bouillon. Puis le convoi se dirigea, toujours en Belgique, vers Libramont. Cette étape est détaillée dans le livre de Franz Rittweger (1872, p. 467 suiv.). Selon lui, l'empereur était accompagné de plusieurs généraux et d'une vingtaine d'officiers : « Quelque 20 voitures avec les bagages du prisonnier » suivaient « la voiture de l'empereur ». À Libramont, le souverain monta dans le premier train spécial en direction de Liège, avant de voyager deux jours durant jusqu'à Kassel via Cologne. Ce train spécial fut suivi puis dépassé par un second, tout aussi spécial, transportant les équipages impériaux.

Les chevaux et voitures du convoi furent donc aussi acheminés dans les wagons de marchandises des chemins de fer. La traversée de Cologne est évoquée dans le « Tagebuch des deutsch-französischen Krieges: 1870-1871 » (tome 2, p. 1944) : « Louis Napoléon est passé ici à l'instant, quelques minutes après 2h de l'après-midi ... La domesticité et les équipages l'y avaient précédé il y a plusieurs heures déjà. » Le train comptait une dizaine de wagons chargés d'« un grand nombre de demi-chaises, de voitures ouvertes et fermées ».

Responsable des Français et de leur sécurité à Kassel, le gouverneur de la ville et général d'infanterie Carl Comte de Monts (1801-1886), lui-même descendant d'une famille issue de l'ancienne noblesse française, narra cette arrivée dans ses mémoires : 40 domestiques et 85 chevaux étaient annoncés, il en arriva bien plus. L'empereur était lui-même accompagné de quelque 150 fidèles, dont son premier et son second écuyer. Il écrivit sur ce soir-là : « Il pleuvait averse lorsque le train entra en gare, non pas à 8h comme prévu, mais à 10h seulement. La compagnie présenta les armes, et une foule de silhouettes sombres en capotes françaises descendit des wagons, les officiers reconnaissables uniquement aux casquettes brodées rouge. »

Les voitures du convoi impérial de Sedan ne furent pas toutes envoyées à Kassel. C'est ce que confirme notamment ce passage extrait du « Tagebuch des deutsch-französischen Krieges: 1870-871 » (tome 2, p. 2134) sur un épisode du 9 septembre 1870 rapporté par un militaire allemand près de Reims : « ... depuis Donchery, je voyageai dans une élégante voiture ouverte, chargée de sept paniers remplis de l'excellent champagne, sans nul doute, destiné à l'empereur Napoléon, mais tombé entre les mains de nos troupes le jour de la bataille de Sedan et rapportés au prince héritier du Prusse. » Il s'agit vraisemblablement d'un lot appartement aux 948 bouteilles évoquées p. 351.

Fahrt ins Exil, zuerst im Wagen, dann ab Libramont in der Eisenbahn

Der Wagenzug des Kaisers kam am 3. September Richtung belgische Grenze nur langsam voran, weil viel Militär auf den Strassen unterwegs war. Die erste Übernachtung fand schon nach 16 km in der belgischen Grenzstadt Bouillon statt. Danach ging es von Bouillon nach Libramont weiter über belgisches Territorium. Dieser Reiseabschnitt wird im 1872 erschienen Buch von Franz Rittweger genau beschrieben (S. 467ff.). Demnach wurde der Kaiser von mehreren Generälen und 20 Offizieren begleitet, und: „Dem Wagen des Kaisers" folgten „etwa 20 Wagen mit dem Gepäck des Gefangenen". In Libramont bestieg der Monarch den ersten Extrazug Richtung Lüttich, dann ging es während zweier Tage in der Eisenbahn über Köln nach Kassel. Diesem folgte ein zweiter Extrazug mit den Equipagen des Kaisers, der unterwegs den ersten Zug überholte.

Der Transport von Pferd und Wagen des Trosses erfolgte also auch hier auf Güterwagen der Eisenbahn. Im Tagebuch des deutsch-französischen Krieges: 1870 – 1871 (Band 2, S. 1944) steht zur Durchreise in Köln: „Eben wenige Minuten nach 2 Uhr nachmittags fuhr Louis Napoléon hier vorbei. ... Die Dienerschaft mit den Equipagen war bereits etliche Stunden früher vorausgegangen." Der Zug bestand aus zehn Wagen. Zu den Equipagen wird noch erwähnt, dass sie „aus einer grossen Zahl von Halbchaisen, offenen und geschlossenen Wagen" bestanden habe.

Der am Ankunftsort für die Franzosen zuständige und für deren Sicherheit verantwortliche Gouverneur von Kassel, General der Infanterie Carl Graf de Monts (1801-1886), der selbst aus einem altfranzösischen Adelsgeschlechts stammte, erwähnt in seinen ausführlichen Erinnerungen zur Ankunft des Kaisers in Kassel: Angekündigt waren 40 Bedienstete und 85 Pferde, es kamen aber mehr an. Der Kaiser selbst wurde von etwa 115 Getreuen begleitet, darunter von seinem ersten und zweiten Stallmeister. Er schrieb zur abendlichen Ankunft: „Es regnete in Strömen, als der Zug, nicht wie erwartet, um acht Uhr, sondern erst gegen zehn Uhr einlief. Die Kompanie präsentierte, und eine Menge dunkler Gestalten in französischen Kapotten, nur an roten, gestickten Mützen als Offiziere erkenntlich, entstieg den Waggons."

Nicht alle Wagen aus dem kaiserlichen Tross von Sedan kamen mit nach Kassel. Das belegt exemplarisch diese Passage aus dem „Tagebuch des deutsch-französischen Krieges: 1870 – 1871" (Band 2, S. 2134) zu einer von einem deutschen Armeeangehörigen überlieferten Episode vom 9. 9. 1870 in der Gegend vom Reims: „... ich fuhr seit Donchery auf einem eleganten offenen Wagen, der mit sieben grossen, für den Kaiser Napoléon bestimmt gewesenen Körben des ohne Zweifel vorzüglichsten Sectes befrachtet, aber am Schlachttage von Sedan in die Hände unserer Truppen gefallen und dem Kronprinzen von Preussen zugeführt worden war." Das war offenbar ein Rest der S. 351 erwähnten 948 Flaschen!



L’intérieur du coupé d’Arenenberg, qui était dans le convoi de Sedan transféré à Wilhelmshöhe.

Das Innere des Coupés vom Arenenberg, das Teil des Wagenzuges von Sedan auf die Wilhelmshöhe war.

La seconde voiture de Sedan (voir aussi p. 473-476)

Les versions susmentionnées confirment que, durant les deux jours suivant la bataille, Napoléon III utilisa au moins trois voitures différentes successivement. Au début, le sociable encore existant et à la fin, un coupé. Entre les deux, diverses illustrations montrent une calèche. Il semble que l'empereur l'ait utilisée par beau temps pour ses trajets pendant la guerre. D'après les planches de la page 379, il s'agissait d'une calèche à huit ressorts (quatre ressorts en C sur des ressorts à pincettes), attelée en paire ou à quatre et menée par un cocher, avec un siège pour valet à l'arrière. La caisse, dotée d'une capote à l'arrière et d'un siège avec un dossier rabattable à l'avant, pouvait accueillir quatre personnes. La voiture était nettement plus grande et plus confortable que le sociable. Devant la caisse se trouvait un grand garde-crotte galbé avec des ailes latérales, chose typique pour les voitures avec un siège de cocher amovible, pouvant être menées à la daumont ou en poste. Sur l'aile droite latérale (et probablement aussi sur la gauche) était accrochée à l'avant un bagage triangulaire, un accessoire assez rare. Les armes sur la caisse concordent à celles des voitures d'Arenenberg. Le siège du cocher et le siège pour valet étaient chacun pour au moins une personne.

D'autres sources attestent qu'une calèche à huit ressorts faisait partie du convoi militaire ; Napoléon III avait l'habitude d'utiliser ce modèle de haut rang. Il s'agissait aussi d'une voiture avec un siège de cocher amovible, pouvant être attelée à deux ou à quatre et menée en selle. L'empereur inspectait les champs de bataille dans un modèle semblable (p. 355). Guériot parla aussi de la présence d'une voiture à la daumont durant la campagne de 1870 (1926, 2) : « Bien que les équipages impériaux eussent été réduits au minimum dans la marche de Reims à Sedan, ils ne comprenaient guère que soixante-dix Cent-Gardes, cinq fourgons, une voiture à la daumont et une dizaine de chevaux de selle pour l'Empereur et ses aides. »

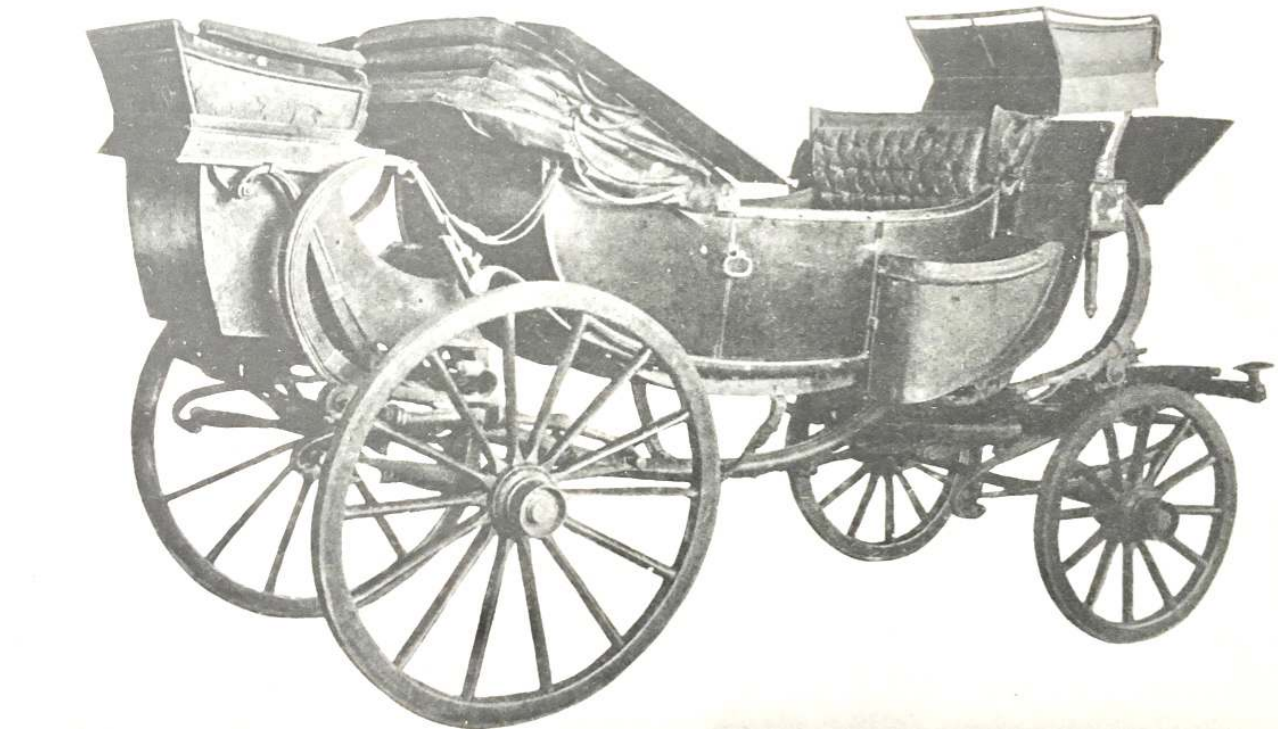
Une voiture correspondant à cette calèche existe encore : elle se trouve dans la collection privée de Jan de Clerck, près de Bruxelles, et est détaillée p. 473 et suiv. Une vieille photo est publiée dans un album paru en 1899 sur les voitures officielles européennes (en haut à droite). La légende « Taken at Sedan, 1871 » montre que la voiture faisait probablement partie du butin de guerre des Allemands. Cette calèche robuste concorde jusque dans les détails à l'illustration de la page 379, avec le siège du cocher à une place et l'étroit banc pour valet à l'arrière. Mais c'est surtout une particularité rare de la voiture que l'on remarque : le bagage en cuir triangulaire monté sur le côté au-dessus de l'aile latérale. La comparaison montre aussi que le peintre Wilhelm Camphausen n'avait donc rien inventé et qu'il s'était tenu à reproduire fidèlement une voiture réelle des écuries impériales (voir le tableau en page 371).

Der zweite Sedan-Wagen (siehe auch S. 473-476)

Die bisherigen Ausführen belegen den nacheinander erfolgten Einsatz von mindestens drei verschiedenen Kutschen durch Napoléon III. an den beiden Tagen nach der Schlacht. Zuerst war es der erhaltene Sociable und zuletzt ein Coupé. Dazwischen kam die auf verschiedenen Bildern sichtbare Kalesche zum Einsatz. Diese scheint der üblicherweise vom Kaiser bei gutem Wetter im Krieg und auf den damit verbundenen Reisen benützte Wagen gewesen zu sein. Nach den Bildern von S. 379 war dies eine achtfach gefederte (vier C-Federn über Druckfedern), vom Bock aus zwei- oder vierspännig gefahrene Kalesche mit hinterem Dienersitz. Der Kasten mit hinten angebrachtem Halbverdeck und vorderer Bank mit abklappbarer Rückenlehne bot gemäss den Abbildungen Platz für vier Personen. Der Wagen war deutlich grösser und bequemer als der Sociable. Vor dem Kasten wölbte sich ein grosser Spritzschirm mit seitlichen Kotflügeln hoch, wie das typisch war für Wagen, deren Bock abgenommen und auch „à la daumont" oder „en poste" gefahren werden konnte. Auf dem rechten seitlichen Kotflügel (und wohl auch linksseitig) war vorne ein dreieckiger Koffer aufgeschnallt, ein eher seltenes Accessoire. Das Wappen am Kasten korrespondierte mit denen der Arenenberg-Wagen. Bock- und Dienersitz boten Platz für mindesten eine Person.

Das Mitführen einer achtfach gefederten Kalesche im Kriegstross, das von Napoléon III. üblicherweise standesgemäss verwendete Fahrzeugmodell, belegen auch andere Quellen. Es handelte sich dabei ebenfalls um einen Wagen mit abnehmbarem Bock, der auch zwei- oder vierspännig vom Sattel aus gefahren werden konnte. In einem Wagenmodell dieser Art inspizierte der Kaiser die Schlachtfelder (Bild S. 355). Das Mitführen eines Daumont-Wagens während des Feldzugs von 1870 erwähnt auch Guériot (französischer Wortlaut links): Für die Fahrt von Reims nach Sedan wurde die Zahl der Wagen auf ein Minimum reduziert, der Tross bestand trotzdem aus 70 Hundertgarden, fünf Fourgons, einem Daumont-Wagen und einem Dutzend Reitpferde für den Kaiser und seine Entourage.

Tatsächlich hat sich ein Fahrzeug erhalten, das diesem Typ Kalesche entspricht. Es steht heute in der Privatsammlung von Jan de Clerck bei Brüssel und wird S. 473ff. eingehender beschrieben. Eine ältere Fotografie davon ist in einem Album von 1899 über europäische Staatswagen enthalten (Bild rechts oben). In der Legende steht dazu „Taken at Sedan, 1871", der Wagen war also offenbar Kriegsbeute der Deutschen. Diese robust gebaute Kalesche passt gut zum Bild von S. 379. Die Übereinstimmungen gehen bis in Details wie dem einplätzigen Bocksitz und dem ebenfalls schmalen Dienersitz hinten. Vor allem ist darauf eine seltene Eigenheit des Wagens zu sehen, der seitlich über dem Kotflügel montierte, dreieckige Lederkoffer. Der Vergleich dieses Wagens mit dem Bild zeigt auch: Der Maler Wilhelm Camphausen hat hier offenbar nichts erfunden, sondern sich, wie beim Gemälde von S. 371, eng an die Wiedergabe eines tatsächlich existierenden Wagens aus dem kaiserlichen Marstall gehalten.



La seconde voiture de Sedan, une calèche de voyage avec un bagage en cuir latéral.
En haut : l'état de la voiture vers 1900 dans une publication spécialisée anglaise, portant la légende « Travelling Barouche of the Emperor Napoléon III (Taken at Sedan, 1871) ».
En bas : l'état vers 1950, désormais sans aile à l'avant ni bagage latéral.

Der zweite Sedan-Wagen, eine Reisekalesche mit seitlichem Koffer.
Oben: Der Zustand des Wagens um 1900 aus einer englischen Fachpublikation, bezeichnet als „Travelling Barouche of the Emperor Napoléon III. (Taken at Sedan, 1871)".
Unten: Der Zustand um 1950, seit damals ohne Kotflügel und seitlichen Koffer.

Pedigree de la seconde voiture de Sedan

Le parcours de la seconde voiture de Sedan, probablement restée à Sedan comme butin de guerre, est établi quasiment sans lacune :

1872
Présentée à une exposition spéciale sur la guerre de 1870/71 (Lionel Renieu, Histoire des théâtres de Bruxelles : depuis leur origine jusqu'à ce jour, 1928). A. Dubois fut l'initiateur de cette exposition, qui se tint à Londres (Marlborough Rooms, Regent Street 307).

1873
Achat du fonds de l'exposition par le musée de cire londonien de Madame Tussaud où se trouve déjà la voiture de voyage de Napoléon Ier (p. 349). Remisée au rez-de-chaussée, la voiture plus récente n'est que légèrement endommagée par l'incendie de 1925.

1961
Vente de la calèche à la collection américaine John F. Cuneo (Carriage Journal Vol. 21, n°1 de 1983). Tom Ryder l'y découvre et est certain qu'il s'agit ici d'une voiture de Sedan (Carriage Journal Vol. 39, n°2, March 2001, 161).

1986
Enchères chez Thimberly and Shorland à Reading près de Londres.

1987
Par le biais de l'Anglais Brian Wicks, la voiture arrive Belgique où elle est aujourd'hui dans la collection privée de Jan De Clerck.

Pour ce qui est de sa facture et ses armoiries, la voiture remonte effectivement à Napoléon III et est probablement identique à la calèche en page 379. Le siège pour valet a les mêmes ressorts. Mais aujourd'hui, il manque le garde-crotte devant la caisse de la voiture, les bagages en cuir latéraux caractéristiques et les ailes de la capote. Apparemment, ces pièces en cuir – comme le toit – avaient été trop endommagées par l'incendie évoqué et donc démontées.

Cette voiture est nettement plus confortable et plus grande que le sociable. Tout concorde à affirmer qu'il s'agit de la seconde « voiture de Sedan », celle utilisée pour le trajet en compagnie de Bismarck de la maison du tisserand au château de Bellevue.

Par ailleurs, un dessin d'Ehrler montre aussi une calèche avec un bagage similaire sur l'aile avant (p. 328).

Sur la photo p. 401, l'image de la voiture a été découpée pour la publication, comme c'était l'usage alors. Le bagage à l'avant semble avoir été effacé par la même occasion.

Pedigree des zweiten Sedan-Wagens

Das Pedigree des zweiten Sedan-Wagens, der offenbar als deutsche Kriegsbeute in Sedan zurückblieb, ist fast lückenlos belegt:

1872:
Teil einer Sonderausstellung über den Krieg von 1870/71 (Lionel Renieu, Histoire des théâtres de Bruxelles: depuis leur origine jusqu'à ce jour, 1928). Der Initiator dieser Ausstellung in London in den „Marlborough Rooms" (Regent Street 307) war der Händler A. Dubois.

1873:
Kauf des Ausstellungsgutes durch das Wachsmuseum der Madame Tussaud in London, in dem schon der Reisewagen von Napoléon I. steht (S. 349). Der jüngere Wagen übersteht den Brand von 1925 nur leicht beschädigt, weil er im Erdgeschoss untergebracht ist.

1961:
Verkauf der Kalesche an die amerikanische Sammlung John F. Cuneo (Carriage Journal Vol. 21, Nr. 1 von 1983). Tom Ryder sieht ihn dort und ist sich sicher, dass es sich dabei um einen Sedan-Wagen handelt (Carriage Journal Vol. 39, no 2, March 2001, 161).

1986:
Auktion bei Thimberly and Shorland in Reding bei London.

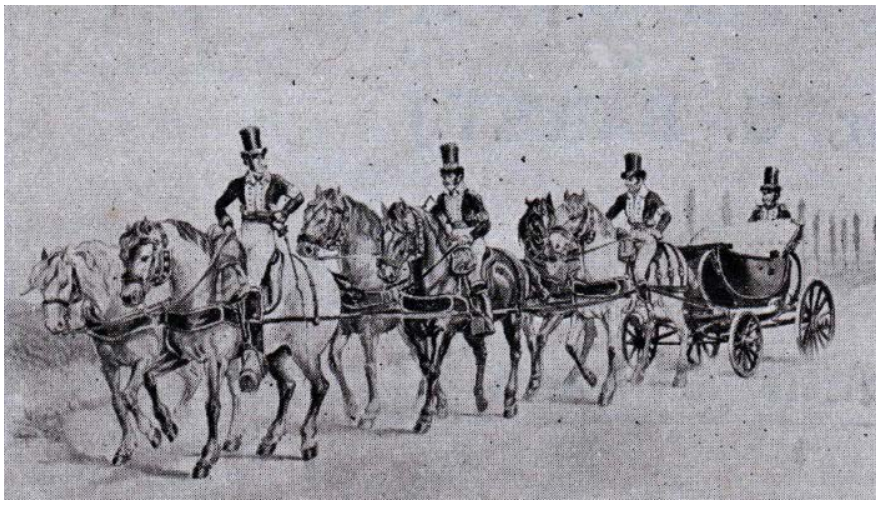
1987:
Über den Engländer Brian Wicks kommt der Wagen nach Belgien, wo er bis heute in der Privatsammlung Jan De Clerck steht.

Der Wagen geht nach der Machart und den Wappen tatsächlich auf Napoléon III. zurück und dürfte mit der auf S. 379 abgebildeten Kalesche identisch sein. So ist etwa der Dienersitz gleich abgefedert. Es fehlen heute aber der Spritzschirm vor dem Wagenkasten mit den charakteristischen seitlichen Lederkoffern und auch die Kotflügel am Halbverdeck. Offenbar waren diese Lederteile – wie das Dach – in London nach dem genannten Brand stark beschädigt und deshalb demontiert worden.

Dieser Wagen ist deutlich bequemer und grösser als der Sociable. Das passt alles zur Deutung als zweiter „Sedan-Wagen", also als der Wagen, der für die Fahrt vom Weberhaus auf das Schlösschen Bellevue in Begleitung von Bismarck benutzt wurde.

Übrigens zeigt die Zeichnung einer Kalesche von Ehrler ebenfalls einen ähnlichen Koffer über dem vorderen Kotflügel: Bild S. 328.

Auf der Fotografie von S. 401 oben ist der Wagen für die Buchpublikation freigestellt worden, wie das früher üblich war. Dabei wurde offenbar die Box zwischen den Vorderfedern wegretouchiert.





Vers 1900, on connaissait encore à Londres cette représentation historique à gauche de la seconde voiture de Sedan avec un attelage à six monté, reconstitué à Londres avec des « post-boys » apparemment pour le musée de cire de Madame Tussaud (à droite).

Um 1900 kannte man in London noch diese historische Darstellung links des zweiten Sedan-Wagens mit einem berittenen Sechserzug, die dann in London mit „post-boys“ wohl für das Wachsmuseum der Madame Tussaud nachgestellt wurde (rechts).









Grande calèche d’Ehrler, identique à la seconde « voiture de Sedan ». Les principales marques de distinction en sont le coffre sous le siège du cocher et le siège pour valet à l’arrière, comme sur le tableau p. 379 (détail en bas à droite).

Grosse Kalesche von Ehrler, die identisch mit dem zweiten „Sedan-Wagen“ ist. Wichtige Kennzeichen dafür sind die Box unter dem Bocksitz und der Dienersitz hinten wie auf dem Gemälde von S. 379 (rechts unten Ausschnitt davon).

Comparaisons avec la seconde voiture de Sedan

La seconde voiture de Sedan est le modèle particulier d'une calèche de voyage, de construction massive, avec bagage latéral et à huit ressorts. Comme déjà évoqué, Napoléon III souffrait de calculs vésicaux très douloureux, ce qui l'empêchait parfois de monter en selle. Il avait donc besoin d'une voiture dotée d'une bonne suspension pour éviter les secousses.

Cette seconde voiture utilisée par l'empereur au lendemain de la bataille correspond par sa taille et les huit ressorts à une voiture nettement plus haute que celle conservée à Arenenberg. Le modèle ressemble à la calèche viennoise à droite, sans être pour autant aussi richement équipé ni doré car il servait au voyage. L'exemplaire de Vienne permet toutefois de bien visualiser l'aspect du véhicule de l'empereur sans siège de cocher et celui du garde-crotte avec son aile latérale.

La seconde voiture de Sedan affiche déjà la « forme bateau » entièrement arrondie, à l'instar des anciennes berlines. La forme sobre de la caisse concorde avec celle des calèches en vogue vers 1870. Jusqu'en 1860, la ligne de la plupart des caisses de calèche était incurvée « à col de sygne » dans la partie basse avant (comme sur le dessin en haut à droite).

Ce genre de calèche de voyage lourde disposait non seulement d'un siège pour valet à l'arrière, mais aussi d'un grand coffre en bois sur l'avant-train, où étaient rangés le nécessaire de voyage et d'autres petits bagages.

La photographie en bas montre un modèle contemporain similaire de la carrosserie parisienne Kellner. On y voit très bien le type de marchepied, semblable à celui de la seconde voiture de Sedan.

Le harnais de la seconde voiture de Sedan a malheureusement disparu. Il était probablement semblable au lourd harnais en paire d'Arenenberg.

Vergleiche zum zweiten Sedan-Wagen

Beim erhaltenen zweiten Sedan-Wagen handelt es sich um das besondere Modell einer Reisekalesche massiver Bauweise mit seitlichen Koffern und acht Federn. Da Napoléon III., wie oben beschrieben, an Blasensteinen litt, die bei Erschütterungen starke Schmerzen auslösten und er deswegen zeitweise kaum mehr reiten konnte, war er beim Reisen auf einen gut gefederten Wagen angewiesen.

Dieser zweite, vom Kaiser am Tag nach der Schlacht benützte Wagen entspricht mit seiner Grösse und den acht Federn einem deutlich höher stehenden Fahrzeug als die auf dem Arenenberg erhaltenen Wagen. Er ist vom Modell ähnlich der rechts abgebildeten Leibkutsche von Wien, aber als Reisewagen nicht so reich ausgestattet und vergoldet wie diese. Das Exemplar von Wien zeigt aber schön, wie man sich das Fahrzeug des Kaisers ohne Bock vorstellen kann und wie der Spritzschirm mit den seitlichen Kotflügeln vorne gestaltet war.

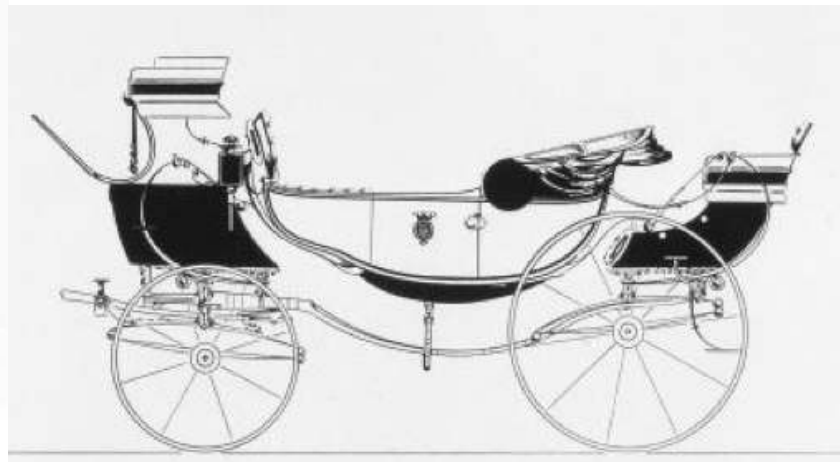
Der zweite Sedan-Wagen weist bereits die unten voll gerundete „forme bateau" auf, genau gleich wie die frühen Berlinen. Die Kastenform entspricht dabei der schlichten Form, wie sie bei den Kaleschen gegen 1870 der neuesten Mode entsprach. Vorher und noch bis um 1860 wurden die meisten Kaleschenkästen im vorderen unteren Bereich oft noch mit einem Einzug versehen, wie das die rechts oben abgebildete Zeichnung zeigt.

Zu einer solchen schweren Reisekalesche gehörte neben dem hinteren Dienersitz auf dem Vordergestell ein grosses Magazin. In dieser Holzbox konnten Necessaires und andere kleinere Gepäckstücke mitgeführt werden.

Die Fotografie rechts unten zeigt ein ähnliches zeitgenössisches Modell der Pariser Carrosserie Kellner. Darauf ist auch die Art des Aufstiegs in den Kasten ersichtlich, wie er auch zum zweiten Sedan-Wagen gehört.

Das Geschirr zum zweiten Sedan-Wagen fehlt leider. Es dürfte ähnlich ausgesehen haben wie das schwerere Zweispännergeschirr vom Arenenberg.







Comparaisons typologiques avec la seconde voiture de Sedan.
En haut à gauche : voiture personnelle de la cour autrichienne, 1857, construite en 1857 à Milan par Cesare Sala comme voiture de demi-gala.
En haut à droite : « calèche à 8 ressorts » de 1859 avec le siège de cocher placé sur le coffre avant.
En bas : modèle similaire de Kellner, Paris.

Typologische Vergleiche zum zweiten Sedan-Wagen.
Oben links: Leibkutsche des österreichischen Hofes, 1857 von Cesare Sala in Mailand als Halbgala-Wagen gebaut.
Oben rechts: „Calèche à 8 ressorts“ von 1859 mit dem dem vorderen Koffer aufgesetzten Bocksitz.
Unten: Ähnliches Modell von Kellner in Paris.

Les châteaux impériaux brûlent, l'écurie est dissoute

Après la défaite de Sedan, le nouveau gouvernement français continua la guerre. Mais l'avancée des Allemands vers Paris se poursuivit, et le siège de la cité commença dès septembre 1870. Devenu le quartier général de l'état-major allemand, le château de Saint-Cloud fut bombardé par les Français et brûla.

Domicile parisien des monarques, le Palais des Tuileries avait été pris d'assaut et incendié par la population en colère. Une fois la guerre terminée en 1871, les deux résidences de Napoléon III ne furent pas restaurées, mais rasées.

Aujourd'hui, le jugement de l'histoire est implacable : la guerre contre la Prusse avait été insuffisamment préparée par les Français, tant au niveau politique que militaire. Ce dont l'empereur et son entourage étaient principalement responsables. Le déshonneur de la capitulation de l'empereur à Sedan était profond. À l'inverse des récits français de l'époque, les récits de l'étranger nuancèrent le rôle personnel de l'empereur juste avant la reddition. Parmi les jugements plus cléments se trouvait celui de l'Américain Stevens Cabot Abbott dans son « History of Napoléon III, Emperor of the French » de 1873 : « It was impossible for the French to do otherwise than surrender. The emperor was not to be blamed. It was simply an act of humanity to have surrendered. The newspaper reports of the cruelty of the Prussians are not in the least exaggerated. » En français : pour les Français, il n'y avait pas d'alternative à l'armistice. L'empereur ne devait pas en avoir honte. La capitulation a été un acte d'humanité. Les rapports dans les journaux sur l'action cruelle des Prussiens ne sont pas exagérés. Il est ici fait allusion aux tirs incessants de l'artillerie contre les soldats adverses, dont l'ampleur n'avait jamais été égalée auparavant.

À Paris, on commença en 1871 à éradiquer nombre des signes du Second Empire. Ce qui eut un impact direct sur l'écurie impériale : on se défit systématiquement de ses chevaux, voitures et harnais. Les voitures et chevaux impériaux achetés avec les fonds de la « liste civile » furent mis à la vente. Seules les voitures plus anciennes entreposées à Versailles furent conservées regroupées, car elles avaient été la propriété de l'État bien avant le Second Empire. Certaines voitures de gala et demi-gala de l'écurie impériale durent, plus tard, être rendues à l'ex-impératrice après de longs procès (p. 406). Elles étaient probablement encore dans la nouvelle écurie au Quai d'Orsay (p. 549). Cette écurie continua d'être entretenue pour les nouveaux présidents de la République, mais dans une proportion plus modeste.

Bilan de l'histoire : dans le domaine des équipages, l'époque du Second Empire fut presque entièrement éliminée au cours des années 1871 et 1872. C'est la raison pour laquelle il faut, aujourd'hui, chercher les rares vestiges témoignant de l'écurie impériale surtout à l'étranger.

Die kaiserlichen Schlösser brennen, der Marstall wird aufgelöst

Nach der Niederlage von Sedan setzte die neue französische Regierung den Widerstand fort, die Deutschen stiessen aber weiter vor und begannen noch im September 1870 mit der Belagerung von Paris. Schloss Saint-Cloud wurde zum Hauptquartier des deutschen Generalstabs. In der Folge schossen die Franzosen das Schloss in Brand.

Der Stadtsitz der Monarchen wurde von der aufgebrachten Pariser Bevölkerung gestürmt und ging 1871 in Flammen auf. Beide Sitze Napoléons III. wurden nach dem 1871 beendeten Krieg nicht mehr instand gesetzt, sondern dem Erdboden gleichgemacht.

Heute ist das Urteil der Geschichte eindeutig: Der Krieg gegen Preussen war politisch und militärisch von Seiten Frankreichs ungenügend vorbereitet. Das hatten allen voran der Kaiser und seine nächste Umgebung zu verantworten. Die Schmach der vom Kaiser in Sedan initiierten Kapitulation sass tief. Zeitgenössische Berichte aus dem Ausland bewerteten dabei die persönliche Rolle des Kaisers kurz vor der Kapitulation etwas anders als französische Berichte. Zu den milderen Beurteilungen gehört etwa die des Amerikaners Stevens Cabot Abbott in seiner „History of Napoléon III., Emperor of the French" von 1873, der sich dabei auf einen Augenzeugen beruft (S. 629): „It was impossible for the French to do otherwise than surrender. The emperor was not to be blamed. It was simply an act of humanity to have surrendered. The newspaper reports of the cruelty of the Prussians are not in the least exaggerated." Deutsch: Es gab für die Franzosen keine Alternative zum Waffenstillstand. Der Kaiser musste sich dafür nicht schämen. Die Kapitulation war ein Akt der Humanität. Die Berichte in den Tageszeitungen über das grausame Vorgehen der Preussen sind nicht übertrieben. Damit war der Dauerbeschuss mit Artillerie von gegnerischen Soldaten gemeint, wie dies vorher in diesem Ausmass noch nie vorgekommen war.

In Paris begann man im Jahre 1871 viele Zeugnisse des Zweiten Kaiserreichs zu tilgen. Das hatte Auswirkungen auf den kaiserlichen Marstall. Dessen Pferde, Wagen und Geschirre wurden liquidiert. Die kaiserlichen Wagen und Pferde, die mit Mitteln der „liste civile" angekauft worden waren, kamen in Verkauf. Nur die lange in Versailles untergebrachten Galawagen, die aus älteren Zeiten stammten, blieben als Gruppe erhalten, weil sie alter Staatsbesitz waren. Einige Gala- und Halbgala-Wagen des kaiserlichen Marstalls mussten später nach langen Prozessen der Ex-Kaiserin zurückerstattet werden (S. 406). Sie standen offenbar weiter im neuen kaiserlichen Stall am Quai d'Orsay (S. 549). Dieser wurde in bescheidenem Masse für den neuen Präsidenten der Republik weiter betrieben.

Fazit der Geschichte: Die Zeit des Zweiten Kaiserreichs wurde im Bereich der Equipagen in den Jahren 1871 und 1872 fast vollständig getilgt. Dies ist der Grund, weshalb heute die wenigen verbliebenen Zeugnisse aus dem kaiserlichen Marstall vor allem im Ausland zusammengesucht werden müssen.





Deux châteaux de Napoléon III brûlent après sa chute.
En haut : le palais parisien des Tuileries brûla en 1871. Symbole de l'ancien empire, il ne fut pas reconstruit, mais détruit.
En bas : gravure d'époque « Sauvetage des trésors artistiques lors de l'incendie du château de Saint-Cloud par des militaires prussiens ».

Zwei Schlösser Napoléons III. gehen nach seinem Sturz in Flammen auf.
Oben: 1871 brannte das Pariser Stadtschloss der Tuilerien aus. Es wurde als Symbol des alten Kaiserreichs nicht wieder aufgebaut, sondern abgerissen.
Unten: Zeitgenössischer Druck: „Rettung der Kunstschätze bei dem Brand des Schlosses von St. Cloud durch preussisches Militär".

Voitures et chevaux impériaux mis aux enchères – une « damnatio memoriae » commence

En 1871/72, bien plus de 100 voitures impériales furent mises aux enchères en plusieurs étapes. D'après l'édition allemande du « Guide du carrossier » d'août 1871, les voitures furent vendues plus cher que prévu car leur qualité était encore très prisée. On nota : « Quelques jours plus tôt, 19 voitures du prince Napoléon furent aussi vendues aux enchères. » Et parmi elles, les modèles suivants : landau de poste (forme bateau et sans siège de cocher), landau de forme carrée, calèche de ville, coupé d'Orsay, petit coupé, mylord/cabriolet, vis-à-vis/sociable et omnibus. Toute personne tierce achetant une voiture était tenue d'enlever les armoiries impériales sous les 48 heures. Cet état de fait rend difficile d'identifier aujourd'hui d'éventuelles voitures encore existantes. Il est très probable qu'ici et là, il existe encore des voitures de l'écurie impériale repeintes (p. 443).

La vente des nombreux chevaux impériaux se fit, elle, en trois vagues. Les enchères débutèrent le 26 août 1871 avec plusieurs bêtes encore marquées par les épreuves de la phase finale de la guerre franco-prussienne et qui avaient, par conséquent, perdu une partie de leur valeur. Le rapporteur de l'enchère pour la revue « Le Monde illustré » avait pitié de ces chevaux. « La Vie parisienne » écrivit à ce propos le 2 septembre 1871 : « Dimanche 27. Hier, au Louvre, vente de quarante chevaux des écuries de l'Empereur. Bon nombre de ces chevaux étaient en assez médiocre condition. » Les enchères se poursuivirent les 1er et 2 septembre. Deux revues françaises rapportèrent les faits en détail (p. 411). Dans le premier fac-similé, il est explicitement noté que les chevaux Héros et Phœbus étaient à Arenenberg, tout comme la voiture de Sedan avec les coussins verts. Le rapporteur se réfère ici à la représentation pamphlétaire en page 395 du peintre Émile Bayart. Dans le second texte sont évoqués non seulement des chevaux russes et anglais, mais aussi 28 chevaux d'attelage.

La dissolution des écuries impériales se fit dans le contexte de la fin soudaine du Second Empire. En 1871, on laissa non seulement en ruines les deux résidences préférées de l'empereur, le palais des Tuileries et le château de Saint-Cloud, mais on commença à effacer la mémoire du couple impériale en d'autres endroits. Dans le cadre d'une sorte de « damnatio memoriae», la « rue Impériale » inaugurée en 1855 devint la « rue de Rivoli », l'« Avenue de l'Impératrice » achevée en 1854 devint l'« Avenue Foch », la nouvelle place du Louvre achevée en 1857 passa de la « Place Louis Napoléon » (plan p. 191) ou « Place Napoléon III » à « Place Napoléon », le « Cirque Napoléon » ouvert en 1852 fut rebaptisé « Cirque d'Hiver » (p. 557), etc.

Versteigerung der kaiserlichen Wagen und Pferde und eine Art beginnende „damnatio memoriae“

Insgesamt kamen 1871 weit über 100 kaiserliche Wagen in mehreren Etappen zur Auktion. Nach der deutschen Ausgabe der Fachzeitschrift „Guide du carrossier“ vom August 1871 erzielten die Fahrzeuge höhere Preise als erwartet. Dazu wurde auch bemerkt: „Einige Tage vorher waren, ebenfalls auf dem Versteigerungswege, 19 Wagen des Prinzen Napoléon verkauft worden.“ Darunter befanden sich folgende Modelle: Postlandauer (forme bateau ohne Bock), Landauer der forme carrée, Calèche de ville, Coupé d'Orsay, Petit Coupé, Mylord/Cabriolet, Vis-à-vis/Sociable und Omnibus. An den von Dritten erworbenen Wagen mussten innert 48 Stunden nach Erwerb die kaiserlichen Wappen entfernt werden. Das macht es heute so schwierig, allfällig noch erhaltene Wagen dieser Provenienz zu identifizieren. Mit grosser Wahrscheinlichkeit haben sich da und dort Wagen aus den kaiserlichen Stallungen in übermaltem Zustand erhalten (vgl. S. 449).

Der Verkauf der zahlreichen kaiserlichen Pferde erfolgte in drei Wellen. Die Versteigerungen begannen am 26. August 1871 mit manchen Tieren, die noch von den Strapazen der Endphase des Deutsch-Französischen Krieges gezeichnet waren und dementsprechend einen Teil Ihres Wertes verloren hatten. Der Berichterstatter der Auktion für die Revue „Le Monde illustré“ hatte Mitleid mit diesen Pferden. „La Vie parisienne“ schrieb am 2. September 1871 zu dieser Auktion (französischer Wortlaut links): „Gestern im Louvre, Versteigerung von 40 Pferden aus den kaiserlichen Stallungen. Eine gute Zahl der Pferde war in bedenklichem Zustand.“ Am 1. und 2. September ging es mit den Versteigerungen weiter. Darüber berichteten zwei verschiedene französische Zeitschriften ausführlich (Abbildungen S. 411). Im ersten faksimilierten Bericht wird ausdrücklich erwähnt, die Pferde Héros und Phoebus seien ebenso auf den Arenenberg gelangt wie der Sedan-Wagen mit den grünen Polstern. Im zweiten Bericht werden neben russischen und englischen Pferden auch 28 Fahrpferde erwähnt.

Die Auflösung der kaiserlichen Stallungen erfolgte vor dem Hintergrund eines neuen Umgangs mit dem eben zu Ende gegangenen Second Empire. 1871 liess man nicht nur die beiden bevorzugten kaiserlichen Wohnsitze, Tuilerienpalast und Schloss Saint-Cloud, in Ruinen liegen, sondern begann manchenorts mit der Auslöschung des Gedenkens an das Kaiserpaar. Im Rahmen einer Art „damnatio memoriae“ wurde die 1855 eingeweihte „rue Impériale“ zur „Rue de Rivoli“, die 1854 angelegte „Avenue de l'Impératrice“ zur „Avenue Foch“, der neue Platz im Louvre von der geplanten „Place Louis Napoléon“ (Plan S. 191) beziehungsweise der 1857 fertig gestellten „Place Napoléon III“ zur heutigen „Place Napoléon“, der 1852 eingeweihte „Cirque Napoléon“ zum Cirque d'Hiver (S. 557) usw.





À gauche : l’emblème du Second Empire, usé par les années, sur le fourgon impérial conservé en Suisse.
À droite : après Sedan, d’énormes quantité de pièces à l´effigie de l’empereur furent sur-frappées avec le mot SEDAN.

Links: Vom Alter gezeichnetes Emblem des Zweiten Kaiserreichs auf dem in der Schweiz erhaltenen kaiserlichen Fourgon.
Rechts: Nach Sedan wurden massenhaft Münzen mit dem Porträt des Kaisers mit dem Schriftzug „SEDAN“ überprägt.

Die interessanteste sich seit unserer letzten Rundschau zugetragene Thatsache ist die kürzlich stattgefundene öffentliche Versteigerung der 66 exkaiserlichen Wagen. Die übertriebenen Preise, zu welchen sie verkauft worden sind, müssen von allen Wagenbauern, insbesondere den Parisern, bestens aufgenommen werden, und sind die Pessimisten unserer Industrie wahrhaft damit überrascht worden, weil sie kaum vor drei Monaten noch eine Preisserniedrigung um die ganze Hälfte weissagten. Was mögen sie gegenwärtig denken, wenn alte, vor 15 Jahren gebaute und beschädigte Coupés, gänzlich ausser Mode, ja grösstentheils untauglich, bis zum Preise von 2,805 Fr. steigen? Ein anderes, wohl wahr fast neues Coupé wurde um 3,960 Fr. verkauft. Ein alter zum zerschlagen guter Postlandauer von kaum 150 Fr. Werth, hat 1,650 Fr. gegolten. Alle anderen Wagen sind in derselben Weise versteigert worden.

Ein Wagenbauer frug uns alsogleich nach der Versteigerung, « ob die Wagenliebhaber wirklich närrisch seien, für solche Wagen das doppelte, ja das dreifache ihres Werthes zu bezahlen. » « Närrisch » ist das rechte Wort nicht, und ist « verblendet » weit logischer. Warum bezahlt man 2,500 Fr. für einen Wagen, welcher kaum 1,000 Fr. werth ist?

Wir fügen die Versteigerungsunkosten hinzu, welche 10 % der erstandenen Summe betrugen :

Postlandauer	1,650 Fr.
150 Fr. geschätzt (zum zerschlagen gut);	
Viereckiger Landauer.	4,800
2,000 Fr. geschätzt;	
Stadtkalesche mit acht Federn	5,555
3,000 Fr. geschätzt;	
Coupé d’Orsay viereckiger Form	4,730
2,000 Fr. geschätzt;	
Einfaches fast neues Coupé.	3,960
2,800 Fr. geschätzt;	
Einfaches Coupé (vor 15 Jahren gebaut). .	2,805
800 Fr. geschätzt;	
Milord Cabriolet (alt).	2,530
600 Fr. geschätzt;	
Vis-à-vis oder Sociable	3,245
1,000 Fr. geschätzt;	
Phaéton ohne Dach.	2,392
1,400 Fr. geschätzt;	
Omnibus für 6 Plätze.	3,465
1,500 Fr. geschätzt.	

Rapport dans l’édition allemande du « Guide du carrossier » d’août 1871 sur la première enchère des voitures impériales.

Bericht in der deutschen Ausgabe des „Guide du carrossier“ vom August 1871 über die erste Auktion der kaiserlichen Wagen.

VENTE DES VOITURES DE LA LISTE CIVILE

Le 1er et le 2 septembre ont été continuées les ventes de la cour Visconti, au Louvre. La semaine précédente, comme nous l'avons raconté, quelques chevaux hors d'âge mais fort beaux encore, avaient été vendus ; c'était le tour des voitures et des attelages vendredi et samedi derniers. Nous compléterons les renseignements déjà donnés ici à propos des montures. On sait que Phébus et Héros, les chevaux historiques de Sedan et Saarbruck, sont à Arenemberg, sur les bords du lac de Constance, ainsi que la voiture découverte aux coussins verts qui conduisit Napoléon III de Sedan au château de Bellevue. C'est cette voiture que le crayon énergique d'Emile Bayard a retracée.

Quant au cheval de selle favori de l'impératrice, il a été adjugé pour un prix minime. L'un des écuyers de la cour, qui se trouvait à Paris et assistait à la vente, avait songé à le racheter, mais y a renoncé depuis. Les carrosses, les voitures et attelages ont été estimés fort cher. Une calèche à quatre places a été vendue cinq mille francs et une autre cinq mille cinquante. Une voiture à deux places, portant sur le catalogue le numéro 25 a été achetée dix-sept cents francs. C'est le général Vinoy qui en a fait l'acquisition. Un landau a monté à 4,400 fr., un phaéton à 2,175 fr., un dog-cart à 1,750 fr., une sociable à 2,950 fr., un omnibus à huit places, à 7,100 fr. Les victorias ont trouvé prix, l'une à 1,300 fr., l'autre à 1,659 fr.; une troisième à 2,150 fr., une quatrième à 4,000 fr. Toutes ces voitures qui étaient dans un assez piètre état, se sont vendues plus cher qu'elles ne valaient. Les carrossiers se sont retirés devant ces mises à prix et ces surenchères folles. La vanité guidait les acheteurs. Pourtant Me Escribe avait declaré officiellement, avant la vente, que les acquéreurs devraient s'engager à faire disparaître les armoiries des voitures avant l'expiration des 48 heures qui suivront la mise en possession.

VENTE DES CHEVAUX DE L'ANCIENNE LISTE CIVILE

On vient de procéder à la vente des chevaux provenant des écuries de l'ancienne liste civile.

C'est ce marché que représente notre gravure.

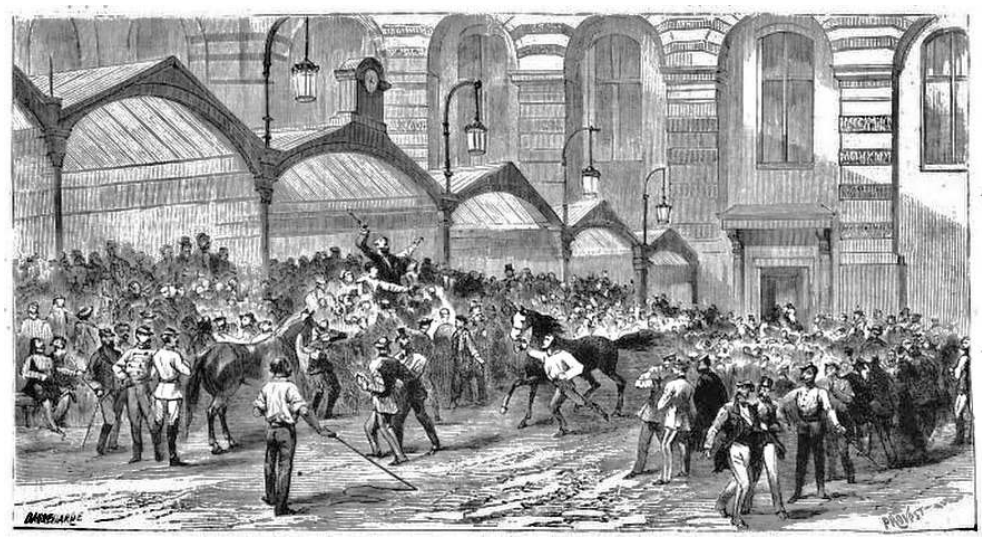
La vente a eu lieu le 26 août, de 2 à 4 heures, dans la cour Visconti, au Louvre. Les turfistes, les éleveurs, les maquignons, avaient été admis à examiner ces animaux, encore bien beaux, malgré de récentes fatigues et leur âge respectable. On les a visités dans les écuries, le 24 et le 25 août. Le 25, les amateurs avaient pu les faire sortir dans la cour et procéder à une inspection minutieuse. Les chevaux à vendre étaient au nombre de quarante. Il y avait huit chevaux de selle hongres, hors d'âge, anglais et russes, noir franc, bai marron, bai marron foncé, bai châtain, bai cerise, bons modèles, bien au monté, sagaces à la chasse, très-sages pour dame et ayant de saines traditions. Langeniecz, cheval hongre hors d'âge, 1m60, noir franc, bien mis, vraie monture anglaise d'anglaise damoiselle, a été adjugé à 3,800 francs. Lyon, 1m63, bai marron, s'attelant seul et à deux, bon monté d'ailleurs, s'est vendu 2,460 fr. Foy, 1m50, bai marron foncé, s'est vendu 3,000 fr. Toutes ces ventes se sont faites au comptant, à la charge de payer 5 p. 0/0 en sus du prix et sans aucune garantie de la part de l'État.

Les vingt-huit chevaux d'attelage, quoiqu'étant hors d'âge, se sont également vendus à des prix considérables, ce qui est de bon augure pour eux. Ils ne subiront pas la mélancolique vicissitude des chevaux de race, qui débutent par les palmes du champ de course, par les trophées de guerre, puis passent par les degrés décroissants de la chasse, de l'attelage, du fiacre, de la charrette, du tombereau d'ordures, et arrivent enfin misérablement au tourniquet, puis à l'équarrisseur. Buridan, très-beau cheval anglais, bai foncé, 1m64, a été adjugé à 4,050 fr. Une paire de chevaux de taille ordinaire, dont l'un très-âgé et l'autre hors d'âge, ont été vendus 5,800 fr. Les marchands de chevaux se réjouissaient en voyant l'entrain des enchères et les prix obtenus. Ces quarante chevaux ont, en effet, atteint le prix de 69,310 fr., qui, augmentés des frais, font 72,000 fr. en chiffres ronds.

PIERRE PAGET.

À gauche : récit des deuxième et troisième enchères des voitures et chevaux impériaux dans le « Journal universel ».
À droite : rapport de la revue « L'Illustration, journal universel » du 2/9/1871.

Links: Bericht zur zweiten und dritten Versteigerung von kaiserlichen Pferden und Wagen aus dem „Journal universel“.
Rechts: Bericht der Zeitschrift „L'Illustration“ vom 2. 9. 1871.





« La vente des chevaux de la liste civile dans la cour Caulaincourt, au Louvre », en vérité dans la cour Visconti (texte p. 410).
En haut : enchères de chevaux impériaux le 26 août 1871 dans l'écurie impériale du Louvre. On voit bien ici les toits vitrés du hall d'harnachement.
En bas : présentation d'un noble cheval de selle des écuries impériales dans le cadre des enchères du 26 août 1871.

Oben: Versteigerung von kaiserlichen Pferden am 26. August 1871 im Fahrpferdehof des Louvre, dem Cour Visconti. Hier sind die als Anspannhalle dienenden Glasüberdachungen deutlich zu sehen.
Unten: Vorführung eines edlen Reitpferdes aus den kaiserlichen Stallungen anlässlich der Versteigerung vom 26. August 1871.

Captivité au château de Wilhelmshöhe

La captivité de l'ancien empereur au château de Wilhelmshöhe près de Kassel dura près de six mois. Il n'y fut toutefois en aucun cas coupé du monde. Un grand château avait été mis à sa disposition, où résidait une suite importante et où il pouvait accueillir de nombreux visiteurs, y compris son épouse Eugénie ou son ami Émile-Félix Fleury. Il y avait un bureau de poste et de télégraphie duquel partaient aussi des messages codés vers la France. L'empereur, qui avait déjà fait plusieurs tentatives de putsch dans sa vie, n'avait pas entièrement jeté l'éponge. Sa maladie le faisait certes souffrir, mais il s'était remis au sport et sortait en selle pendant des heures dans les environs de Wilhelmshöhe. Publiées en 1909, les mémoires du gouverneur de Kassel, Carl Comte de Monts, « Napoléon III auf Wilhelmshöhe », nous renseignent sur les détails de cette captivité. La traduction française parut même en 1910.

Une seconde source de bonne qualité également permet de reconstruire précisément le séjour à Kassel, à savoir les mémoires du correspondant du Times Martin Cohn (ici Mels/Cohn 1880). Ayant gagné la confiance de l'ex-empereur, il put observer de près ce qui se passait au château. Cohn en esquissa une image plus clémente que les autres reporters de l'époque.

D'après les sources analysées, le convoi de l'ex-empereur était arrivé à Kassel avec quelques chevaux dans un autre train spécial. Mels/Cohn indiqua à propos des chevaux (1880, 50) : « L'Empereur n'en garda que deux, qui lui étaient particulièrement chers : Phébus, le cheval de l'Impératrice qu'il montait à Sedan, et Héros, son cheval de bataille de la guerre d'Italie. Quand la Reine l'apprit, elle lui envoya ses propres chevaux et ses voitures ; mais l'Empereur ne s'en servit plus de trois ou quatre fois pendant tout sa captivité. »

Apparemment, les chevaux d'attelage manquaient au début de son séjour à Wilhelmshöhe. La « Reine » citée dans le texte ci-dessus est Augusta, l'épouse de Guillaume I^{er}. Dans le même ouvrage, il est évoqué que du personnel équestre parisien séjournait aussi à Wilhelmshöhe, dont Monsieur Gamble, le « premier piqueur – un Anglais ... – et M. Zeller, le vétérinaire des écuries impériales ... ».

L'ex-empereur conserva d'abord certains de ses chevaux les plus chers, bien que sa femme lui ait conseillé de les vendre pour faire des économies, comme le comte de Monts le raconta. Selon lui, l'impératrice pressa son époux de « laisser ses chevaux en Belgique pour éviter des frais de transport élevés ou de les vendre ». Ce qu'il advint des nombreuses voitures de l'ancien convoi militaire, arrivées dans le train spécial à Kassel, n'est consigné nulle part de façon explicite.

Gefangenschaft auf Schloss Wilhelmshöhe

Die Gefangenschaft des Ex-Kaisers auf der Wilhelmshöhe bei Kassel dauerte fast sechs Monate. Er war dabei durchaus nicht von der Welt abgeschnitten. Ihm stand ein grosses Schloss zur Verfügung, in dem auch ein grösseres Gefolge wohnen und wo er zahlreiche Besucher empfangen konnte, auch seine Gattin Eugénie oder seinen Vertrauten, Emil-Félix Fleury. Dort gab es ein Post- und Telegraphenbüro, von dem aus auch chiffrierte Mitteilungen nach Frankreich abgingen. Der Kaiser, der schon einmal im Leben mit Putschversuchen aufgefallen war, hatte sich nicht ganz aufgegeben. Seine Krankheit machte ihm zwar zu schaffen, aber er war zwischenzeitlich auch wieder sportlich unterwegs, so leistete er sich vereinzelt mehrstündige Ausritte in der Umgebung der Wilhelmshöhe. Das alles wissen wir dank den 1909 publizierten Erinnerungen des schon genannten Militärgouverneurs von Kassel, Carl Graf de Monts in seinem Buch „Napoléon III. auf Wilhelmshöhe". 1910 erschien davon auch eine französische Übersetzung.

Für die Zeit des Aufenthalts bei Kassel gibt es eine zweite gute Quelle, die Erinnerungen des Times-Korrespondenten Martin Cohn (hier zitiert als Mels/Cohn 1880). Er hatte das Vertrauen des Ex-Kaisers gewonnen und konnte das Geschehen auf dem Schloss länger aus der Nähe verfolgen. Cohn zeichnete ein milderes Bild von ihm als andere Berichterstatter seiner Zeit.

Nach den ausgewerteten Quellen war der Begleittross des Ex-Kaisers mit einigen Pferden, wie oben erwähnt, in einem zweiten Extrazug mit nach Kassel gekommen. In den Überlieferungen von Mels/Cohn (1880, 50) steht zu den Pferden (französischer Wortlaut links):

„Der Kaiser behielt nur zwei Pferde, und zwar die, die ihm besonders lieb waren: Phoebus, das Pferd der Kaiserin, das er in Sedan geritten hatte, und Héros, sein Leibpferd im Italienkrieg. Als die Königin dies vernahm, stellte sie ihm ihre eigenen Pferde und Wagen zur Verfügung; aber der Kaiser bediente sich dieses Angebots nur zwei- oder dreimal während seiner Gefangenschaft."

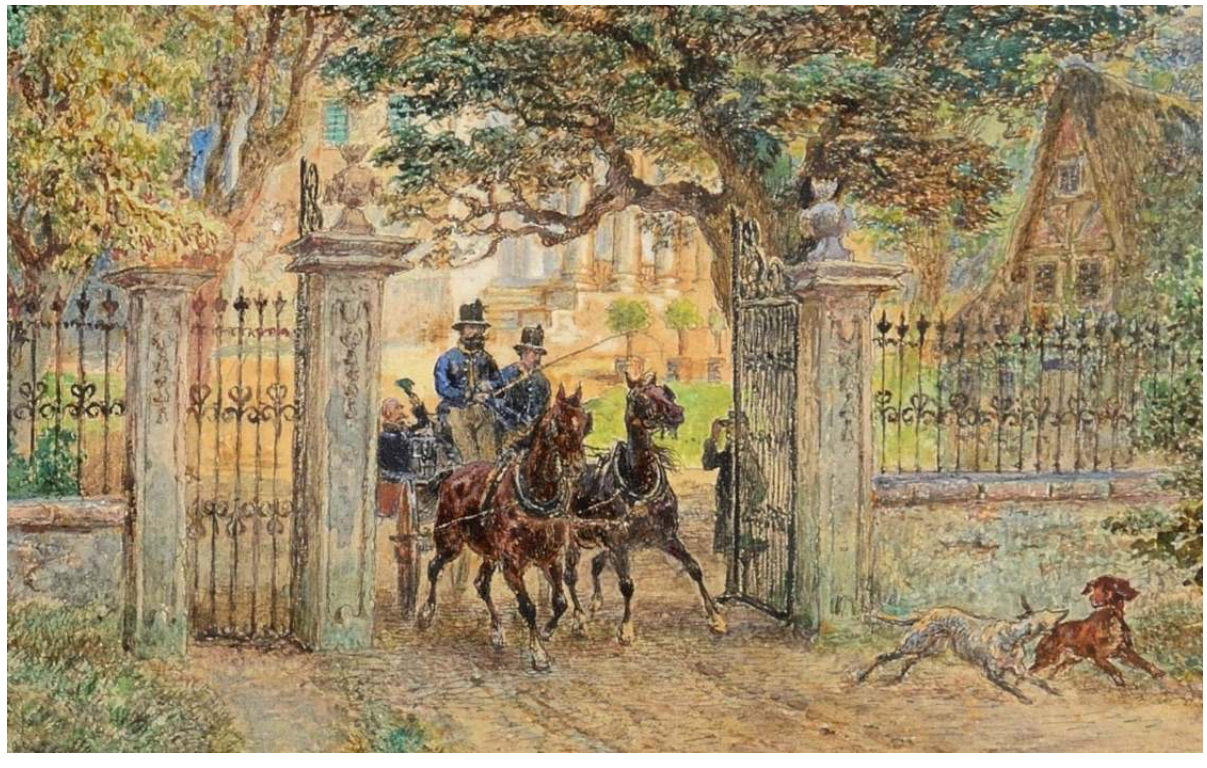
Offenbar bestand zu Anfang des Aufenthalts auf der Wilhelmshöhe noch Mangel an Wagenpferden. Mit der im Text genannten Königin ist Augusta, die Gattin Wilhelms I. gemeint. Im gleichen Werk wird erwähnt, dass auf Wilhelmshöhe Pferdepersonal aus Paris zur Verfügung stand, darunter Monsieur Gamble, „premier Piqueur – un Anglais ... – et M. Zeller, le vétérinaire des écuries impériales ...".

Der Ex-Kaiser behielt zunächst einige seiner teuren Pferde, obwohl ihn seine Frau aus Spargründen zu deren Verkauf geraten hatte, wie dies den Erinnerungen von Graf de Monts zu entnehmen ist. Demnach drängte die Kaiserin ihren Gemahl „zur Vermeidung grosser Transportkosten seine Pferde in Belgien zu lassen oder sie zu verkaufen". Was mit den vielen Wagen aus dem alten Kriegstross geschah, die im Extrazug nach Kassel kamen, wird nirgends explizit erwähnt.



L’ex-empereur à Wilhelmshöhe au bras du général Castelnau. À sa droite, un garde allemand, à sa gauche un valet français en livrée.

Der Ex-Kaiser „auf Wilhelmshöhe“ am Arm von General Castelnau. Rechts deutscher Wachsoldat, links französischer Diener in Livree.



L‘Empereur Napoléon III quittant le château de Wilhelmshöhe le 16 mars 1871 dans un équipage de l’impératrice Augusta de Prusse selon un dessin à l’encre de chine aquarellé d’Hermann Kauffmann (1808-1899). Sa captivité était désormais achevée.

Napoléon III. verlässt am 16. März 1871 Schloss Wilhelmshöhe in einer Equipage der Kaiserin Augusta von Preussen (Darstellung nach einer aquarellierten Tuschezeichnung von Hermann Kauffmann, 1808-1899). Damit war die Zeit seiner Gefangenschaft beendet.

Recherche d'un lieu d'exil et départ de la captivité

Durant sa captivité, l'empereur suivit l'évolution de la guerre. Dont la fin devint prévisible en février 1871. Napoléon III savait qu'il serait libéré à la fin de la guerre et se préparait donc à un exil approprié. D'après Paul Ganière (Le dernier exil de Napoléon III), l'empereur envisagea trois lieux d'exil possibles : Trieste dans une villa appartenant à la famille, un site en Espagne où vivait la famille de son épouse et enfin, Arenenberg où il avait passé son enfance avec sa mère.

La situation financière de l'ex-empereur était précaire, situation que son épouse avait pointée régulièrement. C'est probablement pour cela que De Monts crut apparemment que le cheval Héros avait été déjà vendu à Kassel en même temps que plusieurs chevaux d'officiers (1910, 73). Mais il se trompait. Le cheval resta encore longtemps la propriété de la famille.

Le 20 mars 1871, un dimanche, Napoléon III put enfin quitter le château de Wilhelmshöhe. Le correspondant du Times Mels écrivit alors :

« A dix heures, toute la garnison de Wilhelmshoehe était sous les armes. Les équipages de l'Impératrice Augusta allaient conduire l'Empereur libre à la station du chemin de fer, éloignée d'une demi-heure du château. »

Il s'agit avec « Augusta » toujours de l'épouse de Guillaume I^{er}, entre-temps devenue impératrice en janvier 1871. Pour le parcours du château à la gare, elle mit à la disposition de l'ex-empereur un équipage digne de son rang. L'empereur était forcé de recourir à l'équipage d'Augusta car ses dernières voitures et chevaux étaient déjà partis en direction de la Suisse ! Et parmi eux, ses deux chevaux personnels, Héros et Phœbus.

Prüfung verschiedener Exilorte und die Abreise aus der Gefangenschaft

Während seiner Gefangenschaft verfolgte der Kaiser den weiteren Verlauf des Krieges genau. Dessen Ende wurde im Februar 1871 absehbar. Napoléon III. wusste, dass er bei Kriegsende aus der Gefangenschaft entlassen werden würde und bereitete sich deshalb gezielt auf ein geeignetes Exil vor. Nach Paul Ganière in seinem Werk „Le dernier exil de Napoléon III" erwog der Kaiser drei Exilorte, nämlich Triest mit einer der Familie gehörenden Villa, einen Ort in Spanien, wo die Familie seiner Frau wohnte, oder eben den Arenenberg, die Stätte seiner Kindheit.

Damals war die finanzielle Situation des Ex-Kaisers noch prekär. Darauf hatte seine Gattin immer wieder hingewiesen, wie dies schon bemerkt wurde. (Wohl deswegen meinte De Monts 1910, 73 offenbar, das Pferd Héros sei mitsamt einigen Offizierspferden schon in Kassel verkauft worden. Hier irrte er aber. Das Pferd blieb noch lange im Besitz der Familie.)

Am 20. März 1871, einem Sonntag, war es soweit, Napoléon III. konnte Schloss Wilhelmshöhe verlassen. Der Times-Korrespondent Mels schrieb dazu (französischer Wortlaut links):

„Um 10 Uhr trat die ganze Garnison von Wilhelmshoehe an. Die Equipagen der Kaiserin Augusta führten den Kaiser als freien Mann zur Eisenbahnstation, die eine halbe Stunde vom Schloss entfernt lag."

Mit Augusta ist hier wiederum die Gattin von Wilhelm I. gemeint, die mittlerweile, im Januar 1871, Kaiserin geworden war. Sie stellte dem Ex-Kaiser einen standesgemässen Wagen für die Fahrt vom Schloss zum Bahnhof zur Verfügung. Der Kaiser musste wieder auf die Equipage von Augusta zurückgreifen, weil seine letzten Wagen und Pferde schon weggefahren waren, nämlich in Richtung Schweiz! Dazu gehörten die beiden berühmten Leibpferde Héros und Phoebus.





Château d’Arenenberg aujourd’hui. Ce domaine a été d’abord envisagé pour accueillir l’empereur en exil après sa captivité. Le château (en bas) et le bâtiment d’économie (en haut) furent donc transformés dès le début de l’année 1871 ; le premier fut réhaussé d’un étage et le second réaménagé.

Zwei Ansichten der kaiserlichen Domäne Arenenberg am Bodensee im heutigen Zustand. Dieses Anwesen war zunächst als Exilort für den aus der Gefangenschaft entlassenen Kaiser vorgesehen. Sowohl das Schloss (unten) wie das Ökonomiegbäude (oben) wurden dafür Anfang des Jahres 1871 aufgestockt beziehungsweise neu eingerichtet.

I. En exil – Arenenberg – la fin

En mars 1871, Napoléon III se rendit directement de Kassel au domaine de Camden Place à Chislehurst près de Londres, où résidaient son épouse et leur fils depuis la fin de l'empire. Le voyage devait ensuite se poursuivre jusqu'en Suisse. Les chercheurs suisses sont depuis longtemps unanimes : en 1871, Napoléon III avait opté pour Arenenberg comme lieu d'exil après sa captivité. Dans le Dictionnaire historique de la Suisse est écrit (par Hans Peter Mathis) : « Après la défaite durant la guerre franco-allemande, Arenenberg devait servir de lieu d'exil pour la deuxième fois ; toutefois, la mort de l'empereur en 1873 endigua le déménagement de la famille. » Christina Egli est du même avis dans le catalogue « Menschen im Schloss » de 2006 : « Après la défaite le 2 septembre à Sedan, son abdication et sa captivité, il eut d'abord l'intention de s'installer à long terme au château d'Arenenberg. »

La missive ci-contre d'Émile-Félix Fleury confirme cette thèse. Fin février, il écrivit depuis Lausanne à l'intendant du château d'Arenenberg, Friedrich Amman : « Mon cher monsieur Ammann – Je ne sais encore ce que l'empereur Napoléon va décider et s'il viendra de suite s'installer à Arenenberg en quittant Wilhemhöhe. »

Après la chute de l'empereur, Fleury, son homme de confiance, était rentré de Saint-Pétersbourg où il était ambassadeur de France. Installé en Suisse, il tirait désormais les ficelles à l'arrière-plan pour l'ex-empereur. À peine un mois plus tard, des effets personnels, voitures et chevaux de Napoléon III arrivèrent déjà à Arenenberg.

Le déroulement de l'opération a été reconstruit ci-après. Le domaine d'Arenenberg, avec la grande dépendance à côté du château telle qu'elle est présentée à droite, joua ici un rôle majeur. C'est là que les chevaux arabes, les pur-sang et les chevaux d'attelage du prince avaient été hébergés jusqu'en 1838 (chapitre A). Et c'est là qu'en 1871, 33 ans plus tard, ses chevaux préférés furent envoyés.

D'après diverses sources, le château et le bâtiment d'économie voisin avaient été rénovés en profondeur après leur rachat en 1855 (Erheiterungen am häuslichen Herd, tome 38, 1866, 416) : « On ... reconstruisit le bâtiment d'économie quasiment en ruine sous sa forme initiale, en plus solide et plus durable, et on redonna à l'aménagement extérieur comme intérieur ... l'agencement d'autrefois ... »

Ce qui fut réalisé sous l'égide de Friedrich Ammann.

I. Im Exil – der Arenenberg – das Ende

Napoléon III. reiste im März 1871 direkt von Kassel nach England auf das Gut Camden Place in Chislehurst bei London, Aufenthaltsort seiner Gattin und seines Sohnes seit des Kaisers Sturz. Nach diesem Besuch sollte es in die Schweiz gehen. Das ist seit längerer Zeit die Meinung der schweizerischen Forschung: Napoléon III. habe 1871 nach der Entlassung aus der Gefangenschaft den Arenenberg als Exilort vorgesehen. Im Historischen Lexikon der Schweiz steht dazu (Autor Hans Peter Mathis): „Nach dem verlorenen Dt.-Franz. Krieg hätte der Arenenberg ein zweites Mal Exilsitz werden sollen, doch verhinderte der Tod des Ks. 1873 ein Übersiedeln der Fam." Christina Egli sah es im Katalog „Menschen im Schloss" von 2006 ähnlich: „Zunächst hatte er noch vor, sich nach der Niederlage in Sedan am 2. September 1870, nach seiner Abdankung und seiner Haft in Wilhelmshöhe bei Kassel dauerhaft auf Schloss Arenenberg niederzulassen."

In diese Richtung weist auch der rechts abgedruckte Brief von Emile-Félix Fleury. Vom schweizerischen Lausanne aus schrieb er am 29. Februar dem Schlossverwalter des Arenenbergs Friedrich Ammann (französischer Wortlaut links):

„Mein lieber Herr Ammann - ich weiss noch nicht, was der Kaiser entscheiden wird und ob er gleich im Anschluss an Wilhelmshöhe auf den Arenenberg kommen wird."

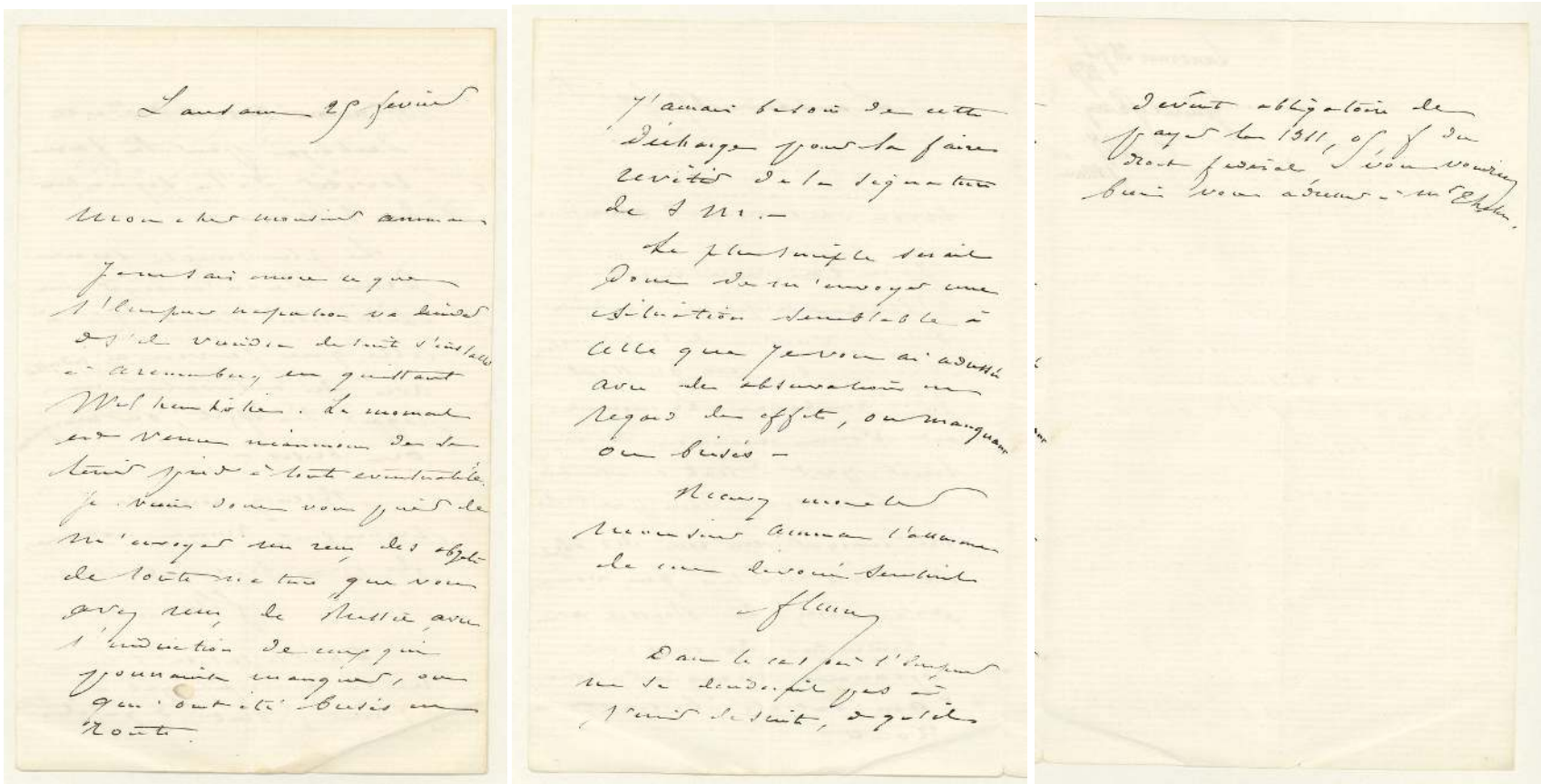
Der alte Kaiser-Vertraute Fleury war nach dem Fall des Kaisers von Sankt Petersburg zurückgekommen, wo er Frankreich als Botschafter vertreten hatte. Er wurde in der Schweiz wohnhaft und zog jetzt von dort für den Ex-Kaiser gewisse Fäden aus dem Hintergrund. Keinen Monat später kamen bereits persönliche Effekten, Wagen und Pferde Napoléons III. auf dem Arenenberg an.

Dieser Vorgang wird im Folgenden soweit möglich rekonstruiert. Dabei spielt die Domäne des Arenenbergs mit der grossen neben vom Schloss gelegenen „Dependance", wie sie auf dem Plan rechts abgebildet ist, eine wesentliche Rolle. Dort hatten bis 1838 die Araber, Vollblüter und Wagenpferde des Prinzen gestanden, wie dies in Kapitel A beschrieben wurde. Dorthin kamen 1871, nach 33 Jahren, wieder seine Lieblingspferde hin.

Gemäss verschiedenen Quellen war das Schloss und das daneben liegende Oekonomiegebäude nach dem Rückkauf von 1855 stark renoviert renoviert worden (Erheiterungen am häuslichen Herd Band 38, 1866, 416):

„Man ... baute das dem Zerfalle nahe Oekonomie-Gebäude in seiner früheren Gestalt fester und dauerhafter wieder auf und liess dem Ganzen nach seiner inneren und äusseren Einrichtung ... wieder seine frühere Gestalt geben ..."

Dies fand unter der Ägide von Friedrich Ammann statt.



Lettre d’Émile-Félix Fleury à l’administrateur d’Arenenberg, Friedrich Ammann, fin février 1871 sur l’arrivée éventuelle de l’ex-empereur à Arenenberg.

Brief von Emile-Félix Fleury an den Arenenberg-Verwalter Friedrich Ammann vom 29. Februar 1871 bezüglich der allfälligen Ankunft des Ex-Kaisers auf dem Arenenberg.



À gauche : détail du plan du domaine d’Arenenberg en page 15. La dépendance est le grand complexe en E à côté du château. L’écurie se trouvait dans le bâtiment longeant la grande cour du haut (à gauche).
À droite : détail d’un plan de situation vers 1860. Le bâtiment allongé est ici légendé « Bâtiment d’économie » et la cour la plus petite est appelée « bassecour ».

Links: Ausschnitt des Plans vom Schlossgut Arenenberg von S. 15. Der grosse E-förmige Baukomplex rechts neben dem Schloss wurde Dependance genannt. Im Längsbau gegen den grossen oberen (linken) Hof hin lagen die Stallungen.
Rechts: Situationsplan um 1860 (Ausschnitt). Der Längsbau ist mit „Bâtiment d’économie“ angeschrieben, der kleinere Vorhof mit „Bassecour“.

Le domaine d'Arenenberg à l'époque de Napoléon III

La rénovation d'Arenenberg des années 1850 achevée, on attendit le couple impérial à plusieurs reprises en Suisse. L'empereur et son épouse ne s'y rendirent qu'en 1865. Cette visite fut organisée par Émile-Félix Fleury, qui fut du voyage en uniforme (Hugentobler 1927, 24). Au retour, un accident se produisit à Neuchâtel. Effrayés par le sifflement d'une locomotive, les chevaux de la voiture suivant celle du couple impérial s'emballèrent (Hugentobler 1927, 31 suiv.). Trois dames furent blessées et l'empereur s'en occupa personnellement. Un télégramme fut envoyé à Friedrich Ammann depuis Neuchâtel par « Stierlin, Wagenfabrikant aus Schaffhausen », un carrossier de Schaffhouse, le 24 août 1865 (Staatsarchiv Thurgau 7702, 0/234) : « ... il y a eu un accident une dame au pied cassé. Empereur et Impératrice en bonne santé. »

Après sa visite, Napoléon III continua de s'occuper de l'entretien et de l'extension d'Arenenberg ; il avait donc déjà à l'époque une vision pour le domaine de sa jeunesse. Ainsi, il fit faire en 1867 des devis pour des chambres de domestiques dans le bâtiment d'économie, comme l'indique la lettre de son proche, Charles Thélin, à Friedrich Ammann en août 1867 : « à augmenter les nombres des chambres dans les bâtiments de la ferme » (Staatsarchiv Thurgau 7702, 0/ 234). La maison pour les invités fut construite en 1868/69 (Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau, tome IV de 2001, 283).

Quel était l'état des bâtiments au printemps 1871 ? Le chapitre A s'est penché sur la situation vers 1830. La comparaison entre la lithographie à droite et la représentation plus ancienne p. 18 montre de nombreuses différences : suppression du mur d'enceinte crénelé, construction de la chapelle à côté du château en 1831/32 et nouvelle maison pour les hôtes au-dessus du long bâtiment en E (ici représentée de trop petite taille, le plan p. 417 affiche la bonne échelle). Comme déjà évoqué, la partie occidentale du complexe constituait l'aile du prince, suivie directement des écuries. Sur son côté sud, un jardin potager fut cultivé et une serre aux grandes fenêtres construite.

Un inventaire de 1865 est présenté dans l'ouvrage publié en 2006 par Gügel/Egli (p. 123 suiv.). On y apprend qu'à l'époque, l'appartement du gardien, des bureaux et des salles privées se trouvaient au rez-de-chaussée de l'aile du prince. S'y ajoutait une « chambre à lait ». Au premier étage se trouvait l'appartement du prince avec une chambre à coucher, un salon, un bureau ainsi que plusieurs salles. L'inventaire se poursuit par la description de la remise avec, notamment, une chaise attelée à un, un fourgon et un « wurtz », c.-à-d. le sociable, ainsi qu'une chèvre. (Le coupé et le landau étaient apparemment entreposés dans une maison de fiacres.) Enfin, le texte parle aussi d'une grange, du grenier à fourrage et de la salle des harnais oudes outils de l'écurie dotée de bacs d'eau.

Die Domäne Arenenberg zur Zeit von Napoléon III.

Nach der Renovation des Schlossguts Arenenberg in den 1850er Jahren war das Kaiserpaar wiederholt in der Schweiz erwartet worden. Erst 1865 kam es schliesslich zu einem Besuch des Kaisers mit seiner Gattin. Dieser wurde von Emile-Félix Fleury organisiert, der in Uniform mit dabei war (Hugentobler 1927, 24). Während der Rückreise geschah in Neuchâtel ein Kutschenunfall. Infolge des Pfiffs einer Lokomotive gingen die Pferde der dem kaiserlichen Wagen hinterherfahrenden Kutsche durch (Hugentobler 1927, 31f.). Drei Damen wurden verletzt, der Kaiser kümmerte sich selbst um sie. Dazu hat sich ein in Neuenburg von „Stierlin, Wagenfabrikant aus Schaffhausen" an Friedrich Ammann aufgegebenes Telegramm vom 24. 8. 1865 erhalten (Staatsarchiv Thurgau 7'702, 0/234): „ ... ein Unglück pasiert eine Dame ein Fuss gebrochen. Kaiser und Kaiserin befinden sich wohl."

Napoléon III. sorgte sich nach seinem Besuch weiter um den Unterhalt und Ausbau des Arenenbergs, er hatte offenbar schon damals grösseres mit der Domäne seiner Jugend vor. So liess er etwa im Jahr 1867 Kostenvoranschläge für mehr Bedienstete-Zimmer in der Ökonomie einholen. Das steht in einem Brief des Kaiser-Vertrauten Charles Thélin an Friedrich Ammann vom August 1867: „à augmenter les nombres des chambres dans les bâtiments de la ferme" (Staatsarchiv Thurgau 7'702, 0/ 234). 1868/69 entstand das Gästehaus neu (Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau" (Band IV von 2001, 283).

Wie war im Frühjahr 1871 der Zustand der verschiedenen Bauten? In Kapitel A wurde die Situation für die Zeit um 1830 zusammengefasst. Der Vergleich der rechts abgebildeten Lithographie mit der älteren Darstellung von S. 18 zeigt viele Veränderungen: Entfernung der zinnenbewehrten Umfassungsmauer, 1831/32 Bau der Kapelle neben dem Schloss und neues Gästehaus bergseitig (hier zu verkleinert eingezeichnet; der Plan S. 417 zeigt die richtigen Grössenverhältnisse). Wie beschrieben, bildete der Prinzenflügel den westlichen Teil dieses Komplexes mit den anschliessenden Stallungen. Ihm wurde auf der Südseite ein Gemüsegarten vorgelagert und offenbar eine Orangerie ("serre") mit grossen Fenstern angebaut.

Im 2006 von Gügel/Egli publizierten Band ist ein Inventar von 1865 abgedruckt (123ff.). Demnach lag damals im Erdgeschoss des Prinzenflügels die Wohnung des Hausmeisters mit mehreren Büros und privat genutzten Räumen. Dazu kam ein „Milchzimmer". Im ersten Stock lag weiterhin das erwähnte „Appartement des Prinzen" mit Schlafzimmer, Salon und Arbeitszimmer. Daran schlossen weitere Zimmer an. Darauf folgt im Inventar die Beschreibung der Remise mit unter anderem einer einspännigen Chaise, einem Fourgon und einer „Wurtz", also dem Sociable, sowie einem Wagenbock. (Offenbar waren das Coupé und der Landauer bei einem Fuhrhalter eingestellt.) Darauf folgt in der Beschreibung neben einer Scheune, dem Heuspeicher und der Geschirr- oder Gerätekammer der Stall mit Wasserkübeln darin.





À gauche: gravure sur bois semblable à celle ci-dessous de 1863 « D'après une esquisse dessinée par E. Lichtenfels ». À droite: La situation actuelle.

Links: Ähnlicher Holzschnitt wie die Darstellung unten von 1863 „Nach einer Skizze gezeichnet von E. Lichtenfels“. Rechts: Die Situation heute.



Le domaine d'Arenenberg vers 1860 vu depuis le sud (côté montagne) avec la maison pour les invités à droite du château et le long bâtiment d'économie en E derrière. C'est dans sa partie longue que se trouvaient les écuries du temps de Napoléon III. Au fond, la rive allemande du lac de Constance (le petit lac avec l'île de Mainau).

Die Domäne Arenenberg um 1860 von Süden (Bergseite) her gesehen mit dem rechts des Schlosses liegenden Gästehaus und dem lang gestreckten Ökonomiegebäude auf E-förmigem Grundriss dahinter. In dessen Längsflügel lagen zur Zeit von Napoléon III. die Stallungen. Im Hintergrund ist das deutsche Ufer des Bodensees zu sehen (genauer der Untersee mit der Insel Mainau).

Les écuries à Arenenberg

Les écuries d'Arenenberg dans le bâtiment d'économie étaient tournées vers le lac. Il n'existe malheureusement pas de vue de la façade principale du complexe en E contemporaine à Napoléon III. On connaît tout de même la carte postale à droite avec la légende « Remise impériale » datant de 1906, alors que l'école agricole « Winterschule » du canton de Thurgovie occupait les anciennes installations et que les voitures y étaient encore entreposées. Elle montre, derrière le saule pleureur, le bâtiment transversal de 35 m de long, avec un grand porche au milieu et six fenêtres semi-circulaires de chaque côté. De tels puits de lumière étaient caractéristiques pour les écuries de la première moitié du XIX^{e} siècle, comme on le constate chez leurs homologues en France (p. 426).

Ces écuries ont probablement été aménagées vers 1825 dans le bâtiment construit quelques années auparavant pour la douzaine de chevaux du prince (chapitre A). Ce qui est corroboré par un plan typique en U avec une cour intérieure et une fontaine, le tout s'ouvrant sur l'imposant panorama du lac. À l'intérieur, sous chaque fenêtre semi-circulaire, se trouvait probablement une stalle, et dans les coins, il y avait éventuellement déjà des boxes. Une douzaine de chevaux pouvaient donc y prendre place dès 1830. Il était alors courant de mettre les chevaux de selle d'un côté et les chevaux d'attelage de l'autre.

Après le rachat de l'ensemble en 1855, les écuries laissées à l'abandon furent apparemment entièrement réaménagées, si bien qu'elles pouvaient accueillir des chevaux à tout moment (Waldheim's Illustrirte Zeitung 99, 21 nov. 1863, 1186) :

« Il peut lui-même amener une suite importante à Arenenberg – valets, chevaux et voitures. Tous y trouveront un toit. L'écurie d'Arenenberg est dans le plus beau des états et majestueusement aménagée. Elle est entièrement neuve, les écuries de la reine Hortense n'étaient pas aussi fastueuses et ne pouvaient pas accueillir douze chevaux. »

26 ans plus tard : en 1871 furent construites encore d'autres installations pour au moins six chevaux dans l'ancienne aile de l'écurie (p. 427). De 1871 à 1903, l'intérieur peut avoir ressemblé à l'écurie française présentée en page 426. Il y avait au moins deux boxes pour les deux pur-sang et quatre stalles (ou plus encore) pour les autres chevaux, si ce n'est pas six boxes. Cette écurie plus récente n'occupait que la moitié des anciennes écuries. D'après l'inventaire cité de 1865, l'autre partie servait apparemment de remise. Entre les deux se trouvait derrière le grand porche une salle d'environ quatre mètres sur sept, qui avait probablement servi de salle de harnachement par le passé – les grandes écuries adoptaient souvent cet agencement. Sur la photo, on note le landau impérial sorti à droite du porche, qui était très élevé pour permettre au cocher de sortir de la salle de harnachement assis sur son siège.

Die Stallungen auf dem Arenenberg

Die Stallungen des Arenenbergs innerhalb des Ökonomiegbäudes waren gegen den See hin orientiert. Leider gibt es von dieser Seite her, von der Hauptfassade der E-förmigen Anlage, keine Ansichten aus der Zeit Napoléons III. Immerhin kennt man die rechts abgebildete Postkarte mit der Bildlegende „Kaiserl. Remise" aus der Zeit, als 1906 bereits die landwirtschaftliche „Winterschule" des Kantons Thurgau die alte Stallanlage belegte, die Wagen indessen noch hier eingestellt waren. Sie zeigt den 35 Meter langen Längsbau hinter der Trauerweide mit einem hohen Tor in der Mitte sowie links und rechts davon je sechs Halbrundfenster. Diese Art Oberlichter sind typisch für Stallanlagen der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, wie die Parallelen aus Frankreich S. 426 zeigen.

Diese Stallungen dürften für den Prinzen, der hier etwa ein Dutzend Pferde hielt, um 1825 im wenige Jahre zuvor errichteten Gebäude eingerichtet worden sein (Kapitel A). Dazu passt der für Stallbauten typische U-förmige Grundriss mit Innenhof und Brunnen, der sich gegen das eindrückliche Seepanorama öffnet. Unter jedem Halbrundfenster befand sich wohl im Inneren ursprünglich ein Stand, in den Ecken waren allenfalls schon Boxen eingerichtet. Also war hier um 1830 durchaus Platz für 12 Pferde. Wie damals üblich, dürften im einen Flügel eher die Reit- und im anderen eher die Fahrpferde gestanden haben. Nach dem Rückkauf der Anlage im Jahre 1855 wurden die verwahrlosten Stallungen offenbar völlig neu eingerichtet, so dass hier jederzeit wieder Pferde untergebracht werden konnten.

Waldheim's Illustrirte Zeitung (99, 21. Nov. 1863, 1186) zum Zustand der Stallungen im Jahre 1863 im Hinblick auf einen Besuch des Kaisers:

„Er kann selbst ein zahlreiches Gefolge nach Arenenberg mitbringen – Lakaien, Pferde und Wagen. Sie werden alle Unterkunft finden. Der Marstall von Arenenberg ist im schönsten Zustande und mit fürstlicher Pracht hergerichtet."

Sieben Jahre später: In den Bereich des alten Stallflügels wurden, wie erwähnt, anfangs 1871 nochmals neue Stalleinrichtungen für mindestens sechs Pferde eingebaut (S. 427). Sie könnten zwischen 1871 und 1903 im Inneren etwa so ausgesehen haben, wie dies das S. 426 reproduzierte Vergleichsbild aus Frankreich zeigt. Dazu gehörten mindestens zwei Boxen für die beiden Vollblüter und vier oder mehr Ständer für die anderen Pferde, wenn nicht sechs Boxen. Dieser neuere Stall nahm wohl nur die Hälfte der alten Stallanlage ein. Nach dem genannten Inventar von 1865 wurde wohl inzwischen die andere Hälfte des alten Stalls als Remise genutzt. Dazwischen lag hinter dem grossen Tor ein Raum von etwa vier auf sieben Meter, der früher – wie in grösseren Stallungen üblich – als Anspannhalle gedient haben dürfte. Bezeichnenderweise steht im Torbereich auf der Fotografie rechts der herausgerollte kaiserliche Landauer. Das Tor selbst wurde so hoch gebaut, dass man auf dem Kutschbock sitzend aus der Anspannhalle herausfahren konnte.



Sur cette carte postale (vers 1906), la partie occidentale de la dépendance est désignée comme étant la « remise impériale ». Derrière les fenêtres semi-circulaires se trouvaient des deux côtés du porche les stalles et boxes des chevaux. Les fenêtres rectangulaires sous celles semi-circulaires doivent avoir été ajoutées autour de 1900. Devant ce bâtiment se trouvent le landau (au milieu), le coupé (à droite à demi-caché), le sociable (à gauche) et une simple chaise.

Auf dieser Postkarte wohl der Zeit um 1906 wird der westliche Teil der Dependance als „Kaiserl. Remise“ bezeichnet. Hinter den Halbrundfenstern lagen links und rechts des grossen Tores die Ständer und Boxen für die Pferde. Die rechteckigen Fenster unter den Halbrundfenstern dürften aus der Zeit um 1900 stammen. Vor dem Gebäude stehen in der Mitte der Landauer, rechts halb verdeckt das Coupé und links der Sociable sowie eine einfachere Chaise.

Témoignages des visiteurs

Après la mort de Napoléon III en 1873, sa veuve et son fils « Loulou » passèrent plusieurs étés à Arenenberg. Plus tard, cet ancien domaine impérial, tout comme Chislehurst, devint un lieu de pèlerinage pour les amis et partisans de la famille impériale. Plusieurs d'entre eux publièrent leur témoignage sur cette visite. Les écuries et les remises y sont aussi évoquées. Parmi les visiteurs d'Arenenberg, un ami de la famille du nom d'Évariste Bavoux (1809-1890) vint en 1874 – il était déjà venu à Chislehurst. Dans ses écrits de la même année « Les vacances du quatrième Napoléon à Arenenberg », il décrivit le site ainsi :

«... habitation modeste à laquelle appartiennent quelque dépendances, sous le nom générique de communs ; mais sans autre emploi aujourd'hui que celui de remise aux voitures nombreuses des visiteurs, courtisans fidèles du malheur ; car, l'Impératrice et le Prince n'y ont ni une voiture, ni un cheval. Dans cette partie du bâtiment, à l'extrémité d'une aile, séparée du corps de logis, un petit escalier, précédé d'un auvent, conduit à l'ancien appartement de garçon du Prince Louis, quand il était à Arenenberg avec sa mère. Trois chambres, toutes meublées de souvenirs. »

Les remises, explicitement citées, étaient donc à nouveau vides, toutes les voitures semblaient désormais se trouver dans une maison de fiacres – une pratique courante chez les familles de l'époque qui, n'ayant plus de chevaux, s'assuraient ainsi les services d'une société de fiacres proche ; leurs propres voitures y étaient entreposées et amenées sur demande. Il s'agissait ici de la société de fiacres « Droschkenanstalt Konstanz » ou du maître de poste de Tägerwilen (p. 442). Quand l'impératrice venait d'Angleterre, elle arrivait par le train à la gare de Constance et poursuivait dans sa propre voiture jusqu'au château. Le récit « Une visite à Arenenberg » d'A. Filippini en 1876 décrit l'arrivée à Arenenberg comme suit :

« ... j'arrive au haut de la côte. Une allée bordée de beaux arbres conduit au château qui n'est qu'un grand bâtiment carré sans aucun style. ... À gauche les communs et des écuries désertes. »

Ici le bâtiment d'économie (les communs) est décrit séparément des écuries vides. Il parlait probablement des bâtiments utilitaires autour de la cour basse à l'inverse des écuries autour de la grande cour supérieure.

La représentation à droite en bas n'est pas datée, mais s'appuie sûrement sur l'état en 1871, alors que les chevaux impériaux étaient dans les écuries. Un groom en livrée, reconnaissable à la cocarde sur le haut-de-forme, mène deux chevaux sellés à la main. L'un est protégé par des plaids comme on le faisait jadis surtout avec les pur-sang. La maison que l'on devine sur la droite montre l'aile du prince de deux étages. Relevons la construction du toit évasé avec la gargouille au coin, à l'image de la construction du château lui-même, ce qui parle en faveur d'un aménagement simultané des deux bâtiments.

Besucherbeschreibungen

Nach dem Tod Napoléons III. im Jahre 1873 wohnte seine Witwe mit ihrem Sohn „Loulou" mehrere Jahre die Sommermonate über auf dem Arenenberg. In der Folge wurde dieses alte kaiserliche Gut, wie Chislehurst auch, zu einem Art Pilgerort für Freunde und Anhänger der kaiserlichen Familie. Einige von ihnen publizierten ihre Besuche. In solchen Schriften werden auch die Stallungen und Remisen genannt. Zu den Besuchern des Arenenbergs gehörte 1874 ein Freund der Familie namens Évariste Bavoux (1809-1890), der vorher schon in Chislehurst gewesen war. In seiner Schrift des gleichen Jahres „Les vacances du quatrième Napoléon à Arenenberg" schreibt er zum Arenenberg (französischer Wortlaut links):

„Eher bescheidenes Wohngebäude, zu dem gewisse Nebengebäude gehören, eine Art Ökonomie; sie sind heute ohne Funktion, ausser dass die Remisen zum Unterstellen der Wagen der zahlreichen Besucher dienen; denn die Kaiserin und der Prinz verfügen dort weder über Wagen noch Pferde. In diesem Gebäudekomplex führt eine schmale Aussentreppe zur ehemaligen Junggesellen-Wohnung von Prinz Louis aus der Zeit, als er mit seiner Mutter auf dem Areneberg aufgewachsen war. Drei Zimmer, alle möbliert und mit Andenken darin."

Die hier erwähnten alten Remisen waren damals wieder leer, offenbar standen jetzt alle Wagen der Witwe bei einem Fuhrhalter. So machten es damals viele Familien, die keine Pferde mehr hielten und sich die Dienste einer nahen Droschkenanstalt sicherten; die eigenen Wagen wurden dort remisiert und jeweils auf Wunsch bespannt vorgefahren. Das war in diesem Falle wohl die genannte „Droschkenanstalt Konstanz" oder der S. 442 erwähnte Posthalter von Tägerwilen. Wenn die Kaiserin von England anreiste, kam sie mit der Eisenbahn am Bahnhof Konstanz an, von wo sie dann im eigenen Wagen aufs Schloss gefahren wurde. Von A. Filippini wird 1876 in der Schrift „Une visite à Arenenberg" 1876 die Ankunft auf dem Arenenberg folgendermassen beschrieben (französischer Wortlaut links):

„Ich erreichte die Höhe der Terrasse. Eine von schönen Bäumen gesäumte Allee führte zum Schloss, das kein grosses Gebäude ist und ohne Stil. Auf der linken Seite die Ökonomiegebäude und die verlassenen Stallungen."

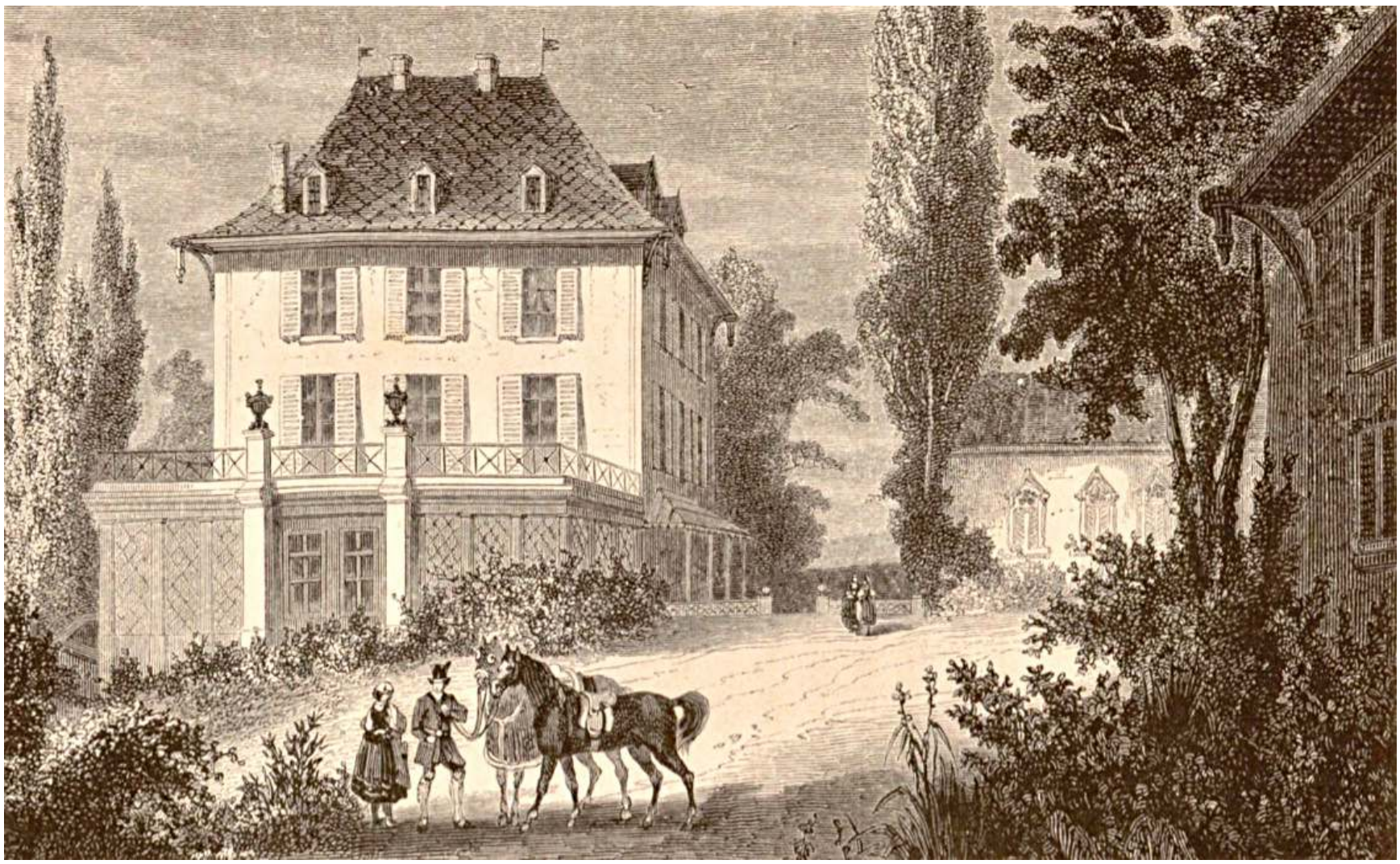
Hier wird der Wirtschaftsbereich klar von den leeren Stallungen getrennt beschrieben. Er meinte damit wohl die Nutzgebäude um den unteren Hof im Gegensatz zu den Stallungen um den grösseren oberen Hof.

Die Darstellung rechts unten ist undatiert, dürfte aber auf den Zustand Bezug nehmen, als dort 1871 kaiserliche Pferde eingestallt waren. Ein Groom in Livree, erkenntlich an der Kokarde am Zylinder, führt zwei gesattelte Pferde an der Hand. Das eine ist dick in Decken gehüllt, wie dies damals vor allem bei Vollblütern üblich war. Das rechts angeschnittene Haus zeigt den zweistöckigen Prinzenflügel. Interessanterweise ist die Konstruktion des auskragenden Daches mit dem Wasserspeier am Eck ganz ähnlich konstruiert wie am Schloss selbst. Das spricht für einen gleichzeitigen Ausbau der beiden Gebäude.



Carte postale vers 1900 avec la même vue qu’en bas. Ici, le côté de l’aile du prince est bien visible.

Postkarte der Zeit um 1900 mit der gleichen Ansicht wie unten. Hier ist die Seitenfront des Prinzenflügels gut erkennbar.



La maison principale d’Arenenberg et à droite, l’aile du prince. Au premier plan, un groom avec deux chevaux de selle. Détail d’une gravure sur bois non datée de H. Peyronnet (vers 1871 ?).

Das Haupthaus des Arenenbergs und rechts angeschnitten der Prinzenflügel. Im Vordergrund ein Groom mit zwei Reitpferden. Ausschnitt aus einem undatierten Holzstich von H. Peyronnet (um 1871?).

Reconstruction des écuries d'Arenenberg

Des plans des travaux de l'époque faisant défaut, il a fallu recourir à des plans plus récents pour visualiser l'agencement intérieur de l'écurie d'Arenenberg au XIX^{e} siècle, à savoir ceux de 1906 à l'occasion de l'aménagement du site par l'école agricole « Winterschule » du canton avec un budget de 50 000 CHF (Staatsarchiv Thurgau 7702, 0/234). La partie allongée entre l'aile du prince et l'aile perpendiculaire du milieu constituait donc la façade principale de la cour supérieure. La description du 21 juillet 1906 parle explicitement de l'aménagement d'une « salle d'enseignement dans l'écurie ». On voit à droite que cette salle de cours occupait l'ancienne écurie et ce, à côté d'un « laboratoire ». Le premier étage hébergeait une longue salle servant de dortoir. À l'origine, cet espace était – comme dans ce genre d'écurie jadis – le grenier à fourrage, installé au-dessus de l'enfilade de l'écurie de chaque côté du grand porche.

En 1906, l'école comptait aussi des logements pour le personnel et 60 élèves. Une description et des plans des travaux de 1906 montrent que tout le rez-de-chaussée de l'aile du prince fut divisé en huit pièces accessibles par un long couloir côté cour (aujourd'hui la boutique du musée). Cette répartition en huit pièces se répétait au premier étage, d'où descendait un escalier jusqu'en bas. Cet escalier se rapporte éventuellement à l'état en 1820. Il permettait au prince d'accéder directement à l'écurie depuis son appartement.

Quant à l'aile perpendiculaire côté est, elle était à l'origine occupée par un grand espace, utilisé par l'école comme seconde « salle d'étude » et « salle des professeurs ». Initialement, elle avait probablement servi de remise pour les voitures et éventuellement abrité les salles de harnais et de selles sur une enfilade de 5 m sur 10.

On peut donc arrêter que, durant la jeunesse du prince Louis, une écurie moderne pour l'époque avait été construite à Arenenberg, offrant de la place à plusieurs voitures et une douzaine de chevaux de selle et d'équipage. L'aménagement intérieur était sûrement en bois dans le style de l'époque ; il comptait une série de stalles où étaient attachés les chevaux debout et éventuellement quelques boxes pour les chevaux de valeur. Au cours du XIX^{e} siècle, sous l'influence des Anglais, les conditions de garde des chevaux se transformèrent de façon fondamentale, surtout pour les chevaux de selle de sang prestigieux (Liévaux 2005, 224 suiv.). Les écuries furent équipées de rigoles d'évacuation pour des raisons d'hygiène, on recourut généralement au métal pour équiper les intérieurs, et les chevaux de selle étaient désormais placés dans des boxes. Réalisés en quelques semaines au « début 1871 », les travaux de construction évoqués par Hugentobler intégraient probablement ces nouvelles pratiques. Les nouvelles écuries prenant moins de place que les anciennes, on put utiliser dès 1871 la partie non rénovée de l'ancienne écurie comme remise pour six voitures impériales. La vieille remise dans l'aile perpendiculaire du milieu servait désormais sûrement à autre chose.

Rekonstruktion der Stallanlage des Arenenberg

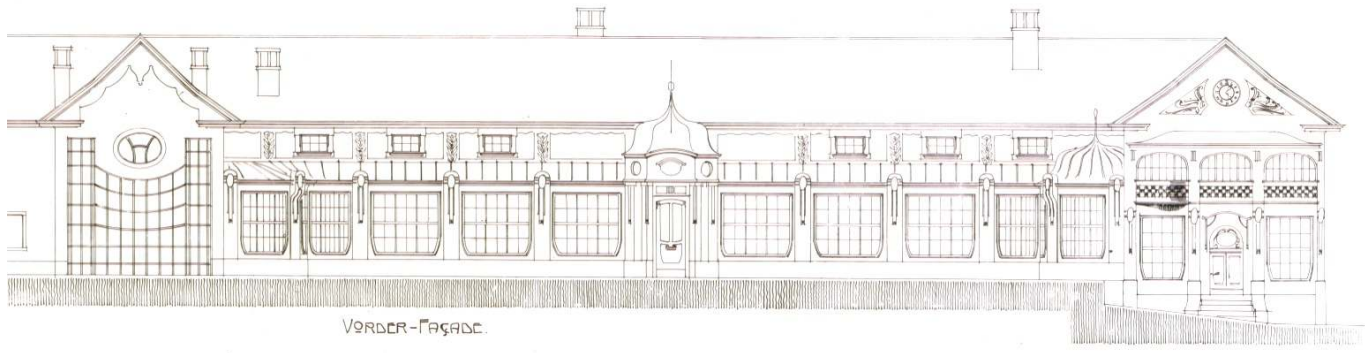
Die genaue Innenaufteilung der Stallanlage des Arenenberg im 19. Jahrhundert muss wegen des Fehlens von zeitgenössischen Bauaufnahmen aus jüngeren Plänen rekonstruiert werden. Solche liegen für das Jahr 1906 vor, als mit einem Kredit von Fr. 50'000.- die schon genannte kantonale Winterschule für Landwirtschaft in diesen Räumen eingerichtet wurde (Staatsarchiv Thurgau 7'702, 0/234). Der Längsbau zwischen dem Prinzenflügel und dem zweiten Querflügel formte, wie erwähnt, die Hauptfassade des oberen Hofs der E-förmigen Anlage. Im Baubeschrieb vom 21. Juli 1906 wird ausdrücklich die Einrichtung eines „Lehrsaals im Pferdestall" erwähnt. Dieses Schulzimmer nahm gemäss dem rechts reproduzierten Plan zur Zeit der frühen Schule neben einem „Labor" den alten westlichen Stallteil ein. Der erste Stock wurde durch einen langen Raum gebildet, der von der Schule als „Schlafsaal" genutzt wurde. Dies war ursprünglich – wie üblich bei solchen Stallanlagen – der Heuboden über den beiden Stallfluchten links und rechts des Haupttores.

Zur Schule gehörten 1906 auch Wohnräume für Personal und 60 „Zöglinge". Aus einem Baubeschrieb von 1906 und entsprechenden Projektplänen geht eindeutig hervor, dass mittlerweile das Erdgeschoss des ganzen Prinzenflügels mit acht Kammern ausgestattet wurde, die hofseitig durch einen langen Gang erschlossen waren (heute Museumsshop). Im ersten Stock dieses Flügels wiederholte sich diese Raumeinteilung mit acht Zimmern. Von dort führte eine Treppe ins Erdgeschoss. Diese könnte auf den Zustand um 1820 zurückgehen. Demnach konnte der Prinz direkt von seinem Appartement in den Stall gelangen.

Der östliche Querflügel bestand ursprünglich aus einer grossen Raumfläche, von der Schule als zweiter „Lehrsaal" und als „Lehrerzimmer" genutzt. Dieser Flügel dürfte ursprünglich als Wagenremise und zusätzlich allenfalls für Geschirr- und Sattelkammern angelegt worden sein, immerhin eine Raumflucht von etwa 5 auf 10 Meter.

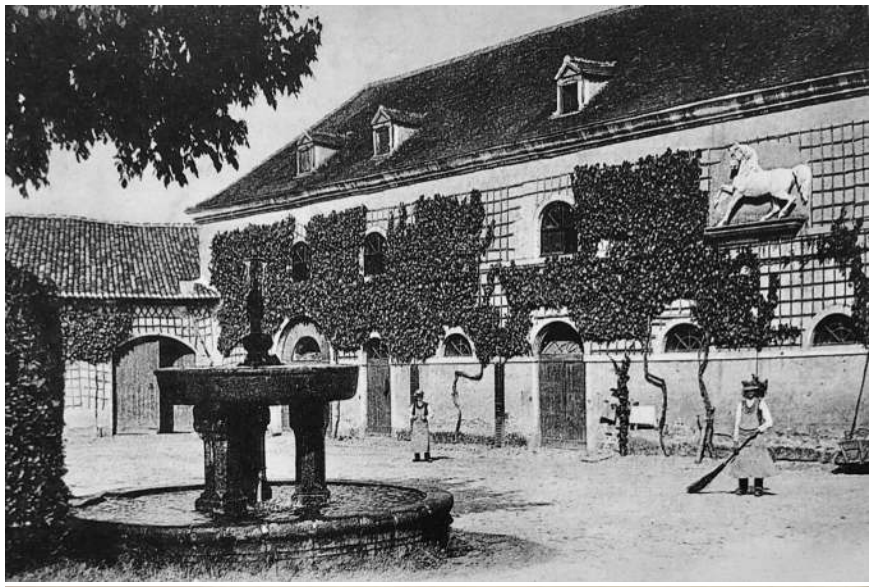
Zusammengefasst entstand also in der Jugendzeit von Prinz Louis auf dem Arenenberg eine für jene Zeit moderne, grosszügig angelegte Stallanlage für mehrere Wagen und etwa 12 Reit- und Fahrpferde. Der Innenausbau dürfte zeitgemäss aus Holz bestanden haben . Dazu gehörten Ständer, in denen die Pferde angebunden standen, und wohl auch wenige Boxen für die edleren Pferde. Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts veränderten sich die Haltungsbedingungen für Pferde grundlegend, vor allem für hoch im Blut stehende Reitpferde unter englischem Einfluss (Liévaux 2005, 224ff.). Die Stallanlagen wurden aus hygienischen Gründen mit Abflüssen versehen, meist für die Inneneinrichtung Eisen verwendet, und für die Reitpferde kamen nur noch Boxen in Frage. Die von Hugentobler erwähnten, in wenigen Wochen erfolgten Baumassnahmen „anfang 1871" dürften in diese Richtung gegangen sein. Die neuen Stallungen für nur sechs Pferde nahmen weniger Platz ein als die alten. So konnte der nicht neu ausgebaute Teil des alten Stalls 1871 wohl als Remise für sechs kaiserliche Wagen genutzt werden. Die alte Remise im mittleren Querflügel war wahrscheinlich inzwischen anders genutzt worden.





En haut : projet pour l'école agricole d'Arenenberg en 1906 dans le bâtiment de l'écurie, avec des éléments de l'ancienne répartition et la reconstruction de la répartition des salles entre 1830 et 1905 (en rouge) :
1 enfilade de l'écurie d'origine, conçue pour une douzaine de chevaux, avec le grenier à fourrage au-dessus ; écurie pour six chevaux et remise à partir de 1871.
2 remise initiale vers 1820 ?
3 salle des harnais et des selles ?
4 appartement de l'administrateur et appartement du prince jusqu'en 1838, plus tard aile habitée avec environ 16 pièces sur deux étages.
5 cour intérieure avec fontaine, dite jadis « cour supérieure ».
En bas : projet de 1906 pour la transformation de l'ancien bâtiment de l'écurie en école agricole dans le style de l'époque. L'épure de la façade principale montre les dimensions du bâtiment de l'écurie et des remises avec l'aile du prince à droite.

Oben: Projektplan für die landwirtschaftliche Schule Arenenberg von 1906 im alten Stallbau mit Resten der älteren Raumeinteilungen und Rekonstruktion der Raumeinteilungen zwischen 1830 und 1905 (rot):
1 Ursprünglich Stallflucht für ein Dutzend Pferde mit Heuboden darüber, ab 1871 Stall für sechs Pferde und Remise.
2 Ursprüngliche Remise der Zeit um 1820?
3 Geschirr- und Sattelkammer?
4 Verwalter-Wohnung und darüber Appartement des Prinzen bis 1838, später Wohnflügel mit etwa 16 Kammern auf zwei Stockwerken.
5 Innenhof mit Brunnen, früher oberer Hof genannt.
Unten: Projekt von 1906 zum Umbau des alten Stallbaus zur Winterschule im Stil der Zeit. Der Aufriss der Hauptfassade zeigt die Dimensionen des Stall- und Remisenbaus mit dem Prinzenflügel rechts.









Comparaisons du début du XIX^{e} siècle entre des écuries françaises et l'écurie d'Arenenberg. Les fenêtres semi-circulaires sont semblables.
En haut : l'écurie de Nexon avec la remise mitoyenne à gauche et l'écurie du Viviers-des-Landes avec, sur deux étages, l'espace de vie mitoyen des domestiques (droite).
En bas : aménagement intérieur ancien en bois à Nexon, début du XIX^{e} siècle, et plus récent à Valmirande, avec deux boxes et quatre stalles, seconde moitié du XIX^{e} siècle.

Französische Vergleiche des frühen 19. Jahrhunderts zum Stallbau auf dem Arenenberg mit ähnlichen Halbrundfenstern über den Ställen.
Oben: Stallbau von Nexon mit links anschliessender Remise und Stallanlage von Le Viviers-des-Landes mit rechts anschliessendem, zweistöckigem Wohnbereich für Domestiken.
Unten: Ältere Inneneinrichtung aus Holz von Nexon des frühes 19. Jahrhunderts und jüngere von Valmirande der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit zwei Boxen und vier Ständern.

Préparatifs du lieu d'exil

Durant le règne de Napoléon III, Arenenberg faisait partie de ses biens privés et était administré par intérim par le Conseiller cantonal Friedrich Ammann. Celui-ci recevait les ordres de Paris, les faisait exécuter et réglait avec l'argent qui lui était viré par le trésorier de la Maison de l'Empereur si les revenus du domaine ne suffisaient pas. Friedrich Ammann, ou plus exactement Friedrich Ferdinand Ammann-Merkle (1809-1873), était un ami d'enfance de Napoléon III et un négociant influant d'Ermatingen. Il habitait dans un domaine voisin d'Arenenberg, celui d'Hertler à Tägerwilen. Il endossa le rôle d'intendant impérial pour Arenenberg et surveilla le personnel qui y travaillait. Vers 1860/70, ce personnel comptait 14 personnes, dont un administrateur, un jardinier, une cuisinière et diverses servantes et valets (Gügel/Egli 2006, 36).

Alors que Napoléon III était encore en captivité à Wilhelmshöhe, le bâtisseur de Constance originaire d'Ermatingen, Heinrich Blattner, fut mandaté par Friedrich Ammann début 1871 pour « faire en sorte que soient réalisés au plus vite des salles de service et des écuries pour les chevaux, car Napoléon avait décidé de s'installer définitivement à Arenenberg dans un futur très proche. » C'est ce que narra Jakob Hugentobler (1885-1966), gardien du château d'Arenenberg depuis 1925 et auteur de nombreux écrits sur le domaine et ses habitants. Pour ce qui est de son récit, il n'est pas, hélas, toujours possible de savoir à quel moment il s'appuie sur des sources écrites et quand il se rapporte à une transmission orale des témoignages de l'époque. D'une façon ou d'une autre, des travaux furent réalisés en 1871. Au château, un second étage fut construit au-dessus de la partie salon « Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau » (tome IV de 2001, 283).

Le registre des comptes de 1871 du château d'Arenenberg indique qu'en prévision de l'arrivée des chevaux impériaux, on aménagea une nouvelle écurie et acheta de grandes quantités d'avoine, de paille, etc. (Gügel/Egli 2006, 37). Bref : en mars 1871, le domaine d'Arenenberg était parfaitement prêt à accueillir l'empereur et sa suite.

En 1870/71, des informations confidentielles furent échangées entre l'entourage de l'empereur et Ammann. Il faut ici noter le rôle majeur de la relation de confiance vieille de plusieurs années entre Friedrich Ammann et le médecin de l'empereur, Henri Conneau. Ce dernier, depuis longtemps très lié à l'empereur et compagnon de captivité (comme déjà auparavant à Ham), connaissait Ammann bien avant 1871. Au cours de l'année 1871, Friedrich Ammann reçut toujours plus souvent des instructions de la part de Charles Thélin, un proche de l'empereur, du secrétaire du cabinet Franceschini Pietri et du premier écuyer impérial, le comte Edmond Davillier. Tous trois furent aux côtés de l'ex-empereur à Wilhelmshöhe comme plus tard à Chislehurst. Les virements bancaires se firent par le biais de la banque anglaise Barring. (La correspondance à ce propos avec Friedrich Ammann est à la Staatsarchiv Thurgau: StATG 7702, 0/227 et 234.)

Vorbereitungen zum Exilort

Arenenberg war zur Regierungszeit von Napoléon III. ein Privatgut des Kaisers. Es wurde kommissarisch von Kantonsrat Friedrich Ammann verwaltet. Dieser erhielt von Paris Aufträge, führte sie aus und bezahlte sie mit Geld, das er vom „trésorier de la Maison de l'Empereur" überwiesen bekam, wenn die Einkünfte der Domäne dafür nicht ausreichten. Friedrich Ammann, genauer Friedrich Ferdinand Ammann-Merkle (1809-1873), ein einflussreicher Ermatinger Handelsherr, war ein Jugendfreund Napoléons III. Er wohnte auf einem benachbarten Herrengut, genannt Hertler im nahen Tägerwilen. Amman nahm für Arenenberg die Position eines kaiserlichen Intendanten ein und überwachte das dortige Personal. Dieses bestand um 1860/70 aus 14 Personen, darunter einem Verwalter, einem Gärtner, einer Köchin sowie verschiedenen Mägden und Knechten (Gügel/Egli 2006, 36).

Noch während Napoléon III. als Gefangener auf Wilhelmshöhe weilte, erhielt Anfang 1871 der Konstanzer Baumeister Heinrich Blattner, gebürtig aus Ermatingen, durch Friedrich Ammann den Auftrag, "auf Arenenberg schleunigst für Herstellung von Dienstzimmern und Pferdestallungen Sorge zu tragen, da Napoléon beschlossen habe, in möglichster Bälde seinen definitiven Wohnsitz auf Arenenberg zu nehmen." Dies überlieferte Jakob Hugentobler (1885-1966), seit 1925 Schlosswart des Arenenberg und Verfasser vieler Schriften über diese Domäne und ihre Bewohner. Leider weiss man bei Hugentoblers Ausführungen nicht immer, welche seiner Äusserungen auf schriftlichen Quellen beruhen und welche Informationen ihm noch mündlich von Zeitzeugen vermittelt worden sind. Jedenfalls wurde 1871 gebaut. Dem Schloss wurde ein zweites Geschoss auf den Salonbau gesetzt (Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau" (Band IV von 2001, 283).

Dem Rechnungsbuch des Jahres 1871 von Schloss Arenenberg ist zu entnehmen, dass im Hinblick auf die Ankunft der kaiserlichen Pferde dort nicht nur ein neuer Stall eingerichtet, sondern auch im grossen Stil Hafer, Stroh usw. eingekauft wurde (Gügel/Egli 2006, 37). Bref: Das Schlossgut Arenenberg war im März 1871 für die Ankunft des Kaisers mit seinem Gefolge bestens vorbereitet.

1870/71 wurden manche vertrauliche Informationen zwischen der Entourage des Kaisers und Ammann ausgetauscht. Dabei spielte das Vertrauensverhältnis von Friedrich Ammann mit dem kaiserlichen Leibarzt Henri Conneau eine wichtige Rolle. Mit diesem, der dem Kaiser schon früh eng verbunden war und der ihm wieder (wie schon einst in Ham) in die Gefangenschaft gefolgt war, hatte er Jahre vor 1871 schon in Kontakt gestanden. Im Verlaufe des Jahres 1871 erhielt Friedrich Ammann seine Anweisungen zunehmend vom langjährigen Diener des Kaisers namens Charles Thélin, dem Kabinettsekretär Franceschini Pietri und dem ersten kaiserlichen Stallmeister, Graf Edmond Davillier. Alle drei standen dem Ex-Kaiser auf der Wilhelmshöhe ebenso bei wie später in Chislehurst. Die Banküberweisungen liefen über das englische Bankhaus Barring. (Die entsprechenden Korrespondenzen mit Friedrich Ammann liegen im Staatsarchiv Thurgau: StATG 7'702, 0/227 und 234.)

1870 : arrivée de la première voiture à Arenenberg

La captivité de Napoléon III au château de Wilhelmshöhe près de Kassel débuta donc le 5 septembre 1870. Les premières lettres envoyées de là-bas parvinrent peu de jours après à Friedrich Ammann en Thurgovie. C'est le médecin personnel de l'empereur, Henri Conneau, qui en était l'auteur. Le 14 septembre, il parla d'abord des « tristes circonstances » avant de devenir plus concret : l'empereur faisait savoir que des effets seraient éventuellement envoyés à Arenenberg incessamment sous peu et il priait de bien les garder. Quatre jours plus tard, la lettre ci-contre, toujours de Conneau, arriva ; elle indiquait que des voitures et de l'argenterie étaient en route pour la Suisse. L'intendant était prié de les garder jusqu'à ce que suivent de nouvelles instructions. Il s'agissait apparemment d'une partie du convoi qui avait suivi l'empereur de Sedan.

Les traces des réponses d'Ammann à Conneau et aux autres membres de l'entourage de Napoléon III ont malheureusement disparu – hormis la double-page à droite en bas, qui semble être l'ébauche (ou la copie manuscrite) d'une missive d'Ammann envoyée le 29 septembre 1871. Son contenu en dit long : la veille, dixit le jardinier d'Arenenberg, un certain Comte de Contades, chambellan de l'ex-empereur, serait arrivé à Arenenberg pour voir si l'empereur pourrait y résider avec une vingtaine de personnes. Ammann demandait des éclaircissements sur l'identité et la mission du chambellan. La réponse n'existe plus. Mais cela montre que l'entourage de l'empereur s'activait en toute discrétion pour préparer un éventuel séjour de Napoléon III avec sa suite à Arenenberg après sa captivité.

Le 30 septembre 1870, Ammann reçut une première courte missive de l'homme de confiance de l'empereur, Charles Thélin, envoyée de Wilhelmshöhe et commençant par « Je ne vous parle pas de nos malheurs ». Il demandait à Ammann d'envoyer ses lettres à Wilhelmshöhe via la Suisse. Le 22 octobre 1871, une autre lettre de Thélin aborda une chose confidentielle : des caisses au contenu non détaillé allaient être envoyées en Suisse. Thélin ajouta dans un autre pli le 27 octobre : « L'Empereur vous prie de conserver avec soin tous les effets envoyés par le général Fleury. » Il s'agissait apparemment de matériel de l'ambassade de Saint-Pétersbourg (p. 438). Il instruisait aussi Ammann de limiter les dépenses à Arenenberg au « strict nécessaire », car le couple impérial avait des problèmes de liquidité.

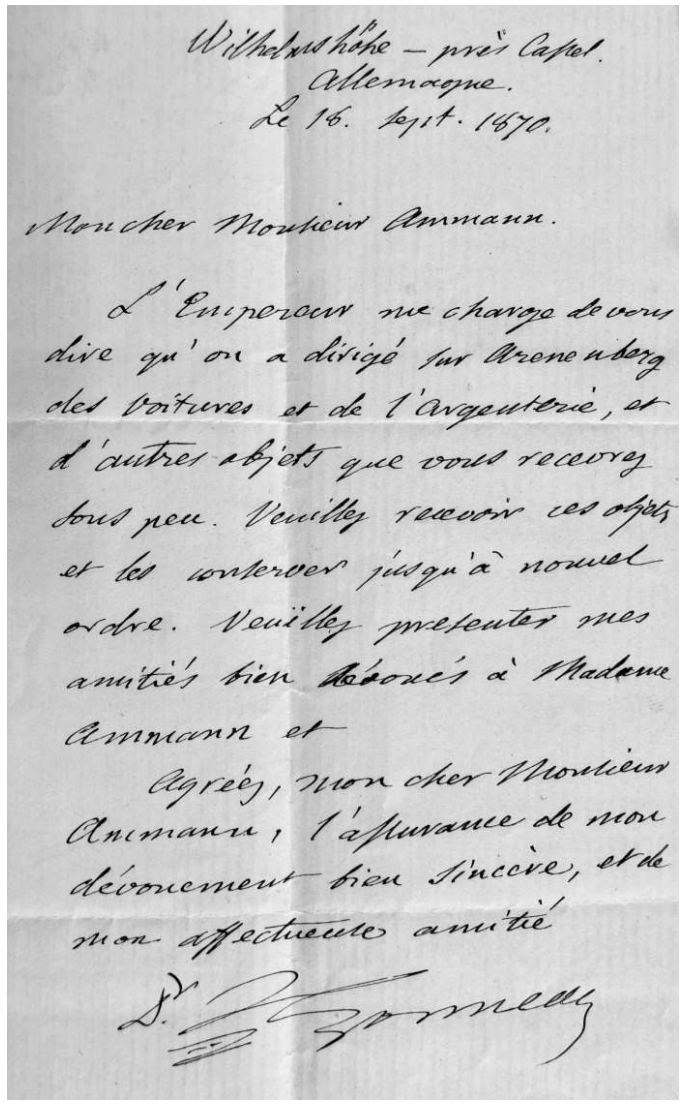
Le 19 mars 1871, Napoléon III put quitter Wilhelmshöhe. Le départ et la répartition des effets et chevaux de l'ex-empereur utilisés en Allemagne avaient été préparés de longue date. Y compris l'aménagement de l'écurie d'Arenenberg. Dans le même temps, l'empereur s'inscrivit en bienfaiteur autour du lac de Constance. Dès le 12 février 1871, il avait fait virer 100 thalers à Friedrich Ammann, pour des vêtements chauds destinés aux prisonniers internés (sûrement des Français) à Arenenberg et dans les environs (allemands).

1870: Ankunft von ersten Wagen auf dem Arenenberg

Am 5. September 1870 hatte, wie schon ausgeführt, Napoléon III. seine Gefangenschaft auf Schloss Wilhelmshöhe bei Kassel angetreten. Schon wenige Tage danach waren bei Friedrich Ammann im Thurgau die ersten Briefe von Schloss Wilhelmshöhe eingegangen. Verfasser war der erwähnte Leibarzt Henri Conneau. Er schrieb am 14.9.1870 zunächst von den „tristes circonstances". Dann wurde er konkret: Der Kaiser lasse ausrichten, dass vielleicht schon demnächst Objekte nach Arenenberg geschickt würden, die er bitte aufbewahren solle. Vier Tage später ging der rechts abgebildete Brief desselben Absenders mit dem Inhalt ein, jetzt seien Wagen und Silberwaren in die Schweiz unterwegs. Diese solle der Verwalter aufbewahren, bis neue Anweisungen kämen. Offenbar war dies ein Teil des Trosses, der dem Kaiser von Sedan gefolgt war.

Leider sind die Antwortschreiben Ammanns an Conneau und andere im Gefolge Napoléons III. nicht erhalten. Dabei gibt es eine Ausnahme. Die rechts unten abgebildete Doppelseite ist offenbar der Entwurf (oder eigenhändige Abschrift) eines von Ammann am 29.9.1871 („écrit") abgeschickten Briefes. Dessen Inhalt spricht Bände: Am Tag zuvor sei gemäss Aussage des Arenenberg-Gärtners ein Mann namens Comte de Contades, Kammerherr des Ex-Kaisers. auf dem Arenenberg aufgetaucht um abzuklären, ob der Kaiser mit etwa 20 Personen dort wohnen könnte. Ammann verlangte Abklärung über die Identität und die Mission des Comte de Contades. Eine Antwort ist leider nicht vorhanden. Aber offenbar fanden damals seitens der Kaiser-Entourage stille Abklärungen statt, was nach der Gefangenschaft für die allfällige Wohnstätte des Kaisers mit seinem Gefolge auf dem Arenenberg konkret vorzukehren sei. Am 30.9.1870 traf bei Ammann ein erster kurzer Brief von Charles Thélin von der Wilhelmshöhe mit dem Einleitungssatz „Je ne vous parle pas de nos malheurs" ein. Dann bat er Ammann darum, seine Briefe über die Schweiz auf die Wilhelmshöhe zu senden. Am 22.10.1871 ging es in einem weiteren Brief Thélins um eine geheimnisvolle Sache: Es würden Kisten nicht näher bezeichneten Inhalts in die Schweiz geschickt. Thélin schrieb am 27. 10. 70 an Ammann zusätzlich: „L'Empereur vous prie de conserver avec soin tous les objets envoyés par le général Fleury." Das war offenbar Material aus der französischen Botschaft in Sankt Petersburg (vgl. S. 438). Im gleichen Brief wies Thélin Amman an, die Kosten des Arenenbergs auf das „strict nécessaire", auf das unbedingt Nötige zu begrenzen.

Am 19.3.1871 konnte Napoléon III. Schloss Wilhelmshöhe verlassen. Die Abreise und die Verteilung der dort benützten Effekten und Pferde des Ex-Kaisers auf neue Standorte waren von langer Hand vorbereitet. Dazu gehörte der schon erwähnte Stallausbau auf dem Arenenberg. Der Kaiser betätigte sich im gleichen Zeitraum auch als Wohltäter in der Bodenseeregion. So hatte er schon am 12.2.1871 an Friedrich Ammann 100 Thaler überweisen lassen, die für Winterkleider von gefangenen Internierten (offenbar Franzosen) auf dem Arenenberg und in der (deutschen) Umgebung gedacht waren.



Wilhelmshöhe – près Cassel.
Allemagne.
Le 16. Sept. 1870.

Mon cher Monsieur Ammann.

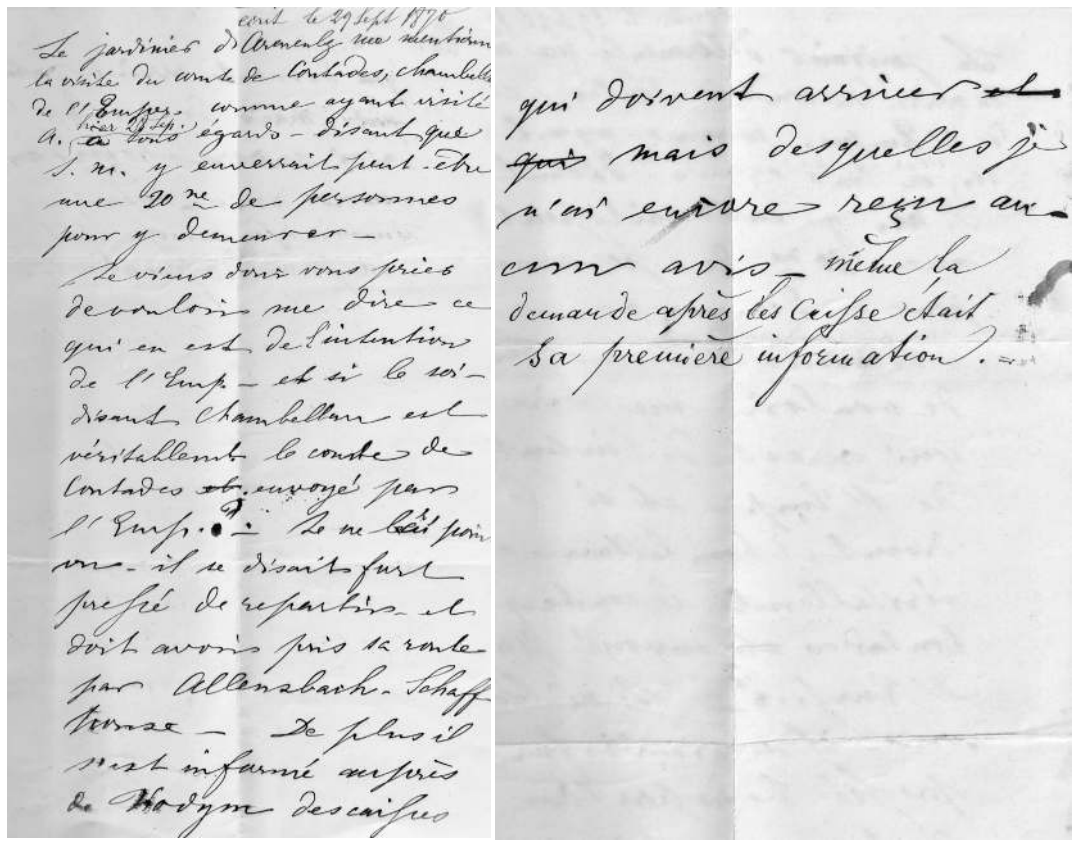
L'Empereur me charge de vous dire qu'on a dirigé sur Arenenberg des voitures et de l'argenterie, et d'autres objets que vous recevrez sous peu. Veuillez recevoir ces objets et les conserver jusqu'à nouvel ordre. Veuillez présenter mes amitiés bien dévouées à Madame Ammann et

Agréez, mon cher Monsieur Ammann, l'assurance de mon dévouement bien sincère, et de mon affectueuse amitié

Dr Conneau

Les voitures et l'argenterie du convoi de Napoléon III vont bientôt arriver de Wilhelmshöhe à Arenenberg. C'est ce qu'indique cette lettre du 18 septembre 1870 envoyée par le médecin personnel de l'empereur, Henri Conneau, à l'intendant du château, Friedrich Ammann.

Wagen und Silberwaren aus dem Tross Napoléons IIII. kommen im September 1870 von Schloss Wilhelmshöhe auf dem Arenenberg an. Das steht in diesem Brief des kaiserlichen Leibarztes Henri Conneau an den Schlossverwalter Friedrich Ammann vom 18.9.1870.



Arenenberg est envisagé par l'homme de confiance de l'empereur comme lieu d'exil. Dans cette copie manuscrite de la lettre de Friedrich Ammann (?), ce dernier demande des éclaircissements.

Arenenberg wird von Kaiser-Vertrauten als Exilort abgeklärt. In dieser Briefkopie Friedrich Ammanns (?) vom 29. September 1870 verlangt dieser als Schlossverwalter nähere Aufklärung über den Stand der Dinge.

1871 : arrivée de six chevaux

Le récit du reporter du Times, Cohn, rapporte qu'un convoi avec des voitures et des chevaux appartenant à Napoléon III est parti le 19 mars 1871 de Wilhelmshöhe pour la Suisse : « La veille, ses chevaux, équipages et bagages étaient partis pour Arenenberg. » Ce qui concorde avec une lettre de Charles Thélin du 17 mars 1871 (aussi dans Gügel/Egli 2006, 199) :

« Cher Monsieur Ammann, Un valet de pied et trois hommes d'écurie partiront dimanche matin pour Areneneberg, avec six chevaux de selle et deux voitures. Ils arriveront lundi à Constance où vous aurez la bonté de faire préparer des chevaux. Les hommes seront logés à Arenenberg, mais non nourris. Vous voudrez bien payer leurs gages suivant l'état qui vous sera remis. Vous voudrez bien vous charger aussi de nourrir les chevaux et enfin de vous entendre avec le comte Davillier, Ecuyer de l'Empereur, à Chislehurst, pour tout le détail de cette affaire. Un valet de pied vous remettra tous les objets linge, argenterie etc. dont l'état vous est adressé dans un pli cacheté. ... »

Le transport se fit en train jusqu'à Constance. Ensuite, les trois hommes se mirent en selle tout en prenant chacun un autre cheval à la main. Les voitures, elles, furent probablement emmenées au château avec leurs chevaux par la maison de fiacres où elles étaient entreposées. (D'après le registre des comptes d'Arenenberg de 1867, on détenait des actions chez la maison « Droschkenanstalt Konstanz ».) Les hommes évoqués furent plus tard rejoints par leurs épouses ; mais, selon des instructions arrivées d'Angleterre, ils ne devaient pas résider à Arenenberg. Le 18 mars 1871, une nouvelle lettre (non conservée) de Thélin arriva, cette fois avec « L'Etat des Objets de Sellerie ». Le secrétaire de l'ex-empereur, Francheschini Pietri, aborda le même sujet dans un pli envoyé de Chislehurst le 19 mars 1871. Il annonçait aussi l'arrivée de chevaux. Les deux voitures sont probablement le dorsay (p. 438) et une victoria.

Vers le 20 mars 1871, quatre hommes arrivèrent avec chevaux et voitures à Arenenberg : le valet de pied nommé Bache ou Bach et les trois palefreniers Lauzet, Levebre et Brousse. Il y eut bientôt des difficultés avec trois d'entre eux. Le valet commit apparemment un vol et dut repartir, Levebre et Brousse voulurent rentrer à Paris. Il ne resta donc que le cocher de ville Gustave Lauzet (p. 530). Une nouvelle aide fut recrutée et tous deux se consacrèrent fidèlement aux chevaux, parmi lesquels se trouvaient les superbes chevaux de selle Héros et Phœbus. Le 4 avril 1871, le comte Davillier écrivit en sa qualité de premier écuyer de l'ancien empereur et donna l'ordre à Lauzet par le biais d'Ammann d'atteler les chevaux seulement une à deux fois par semaine et de ne pas oublier que les colliers étaient probablement trop grands. Ce qui indique clairement que quatre des six chevaux étaient des chevaux d'attelage et non des pur-sang de selle.

1871: Ankunft von sechs Pferden

Im Bericht des Times-Berichterstatters Cohn steht, ein Konvoi mit persönlichen Pferden und Wagen Napoléons III. sei am 19. 3.1871 von der Wilhelmshöhe in die Schweiz abgegangen: „Am Tag vor der Abreise waren seine Pferde, Equipagen und sein Gepäck nach Arenenberg aufgebrochen." Das passt zu einem Brief Charles Thélins vom 17.3.1871 mit folgendem Inhalt (auch zitiert im Band Gügel/Egli 2006, 199 – französischer Wortlaut links):

„Ein Diener und drei Stallangestellte werden Sonntag früh nach Arenenberg reisen, mit sechs Reitpferden und zwei Wagen. Sie werden montags in Konstanz ankommen und ich bitte Sie, dort für Wagenpferde zu sorgen. Die Männer sollen in Arenenberg wohnen, aber nicht verköstigt werden. Ich bitte Sie, sie gemäss den Beträgen zu entlohnen, die ich ihnen noch mitteilen werde. Ich bitte Sie auch, sich um das Futter für die Pferde zu kümmern und sich dementsprechend für alle Details ins Einvernehmen mit dem Grafen Davillier zu setzen, dem in Chislehurst weilenden kaiserlichen Stallmeister. Ein Diener wird Ihnen die Liste der mitgelieferten Wäsche des Silbers usw. in einem verschlossenen Umschlag übergeben."

Der Transport erfolgte bis Konstanz in der Eisenbahn. Danach ritten die drei Männer wohl die Pferde aufs Schloss mit je einem zweiten Pferd an der Hand. Die Wagen dürften von einem Fuhrhalter in Konstanz mit seinen Pferden auf das Schloss geführt worden sein. (Nach dem Rechnungsbuch des Jahres 1867 des Arenenbergs hielt man Aktien bei der „Droschkenanstalt Konstanz".) Den genannten Männern folgten später auch ihre Ehefrauen; sie sollten aber nach Anweisung aus England nicht auf dem Arenenberg wohnen. Am 18.3.1871 traf wieder ein Brief von Charles Thélin ein, diesmal mit dem beigelegten „L'Etat des Objets de Sellerie" (nicht erhalten). Auch der Sekretär des Ex-Kaisers, Francheschini Pietri, meldete sich am 19.3. 1871 von Chislehurst aus in gleicher Sache. Er kündigte ebenfalls das Kommen von Pferden an. Bei den beiden Wagen dürfte es sich um das S. 438 noch zu beschreibende Dorsay und eine Victoria gehandelt haben.

Um den 20.3.1871 waren die vier Männer mit den Pferden und Wagen auf dem Arenenberg eingetroffen. Es handelte sich beim "valet de pied" um einen Mann namens Bache oder Bach, die Stallleute hiessen Lauzet (Lozet), Levebre und Brousse. Mit drei von ihnen gab es bald Schwierigkeiten. Der Diener beging Diebstahl und musste gehen, Levebre und Brousse wollten nach Paris zurück. Also verblieb nur Gustave Lauzet, der ausgebildeter „cocher de ville" war (S. 530). Dieser Kutscher bekam eine neue Hilfe und kümmerte sich mit diesem Stallburschen treu um die Pferde, zu denen die edlen Vollblüter Héros und Phoebus gehörten. Am 4. 4. 1871 äusserte sich Graf Davillier als Stallmeister des Ex-Kaisers brieflich und wies Lauzet überAmmann an, die Fahrpferde seien nur ein- oder zweimal die Woche anzuspannen und es sei daran zu denken, dass die Kumte wohl zu gross seien. Demnach waren eindeutig vier der sechs Pferde Wagenpferde und nicht Vollblut-Reitpferde.

Après l'intervention de Davillier, le cocher Lauzet put loger avec sa femme dans la dépendance. Le 18 juin 1871, le comte Davillier en remercia Friedrich Ammann et joignit à sa lettre les rations de fourrage précises pour les chevaux (p. 432) : « 2 livres d'avoine, 9 livres de foins, 17 livres de son par semaine, 14 livres de paille ... C'est plus que suffisant pour des chevaux ne faisant que des promenades sans fourni aucun travail ... » Les chevaux étaient nourris non seulement avec du foin et de l'avoine, mais aussi avec de la paille et du son de blé (un produit annexe de la mouture) – celui-ci étant aussi donné sous forme de mash (cuit avec d'autres ingrédients).

Jakob Hugentobler écrivit dans son « Arenenberg und die Kaiserin Eugenie » à propos de l'arrivée des chevaux et du matériel (1927, 35 suiv.) :

« Arenenberg s'anima à nouveau. Commencèrent des allées et venues empressées de chevaux, coffres et bagages, de valets et de convoi ; dans le voisinage d'Arenenberg, des liens secrets entre le préfet de police Pietri (à ne pas confondre avec le secrétaire privé d'Eugénie qui portait le même nom) et l'homme de l'empereur, le général Fleury, furent tissés jusqu'au lieu de séjour forcé de l'ancien souverain. Arrivèrent bientôt à Arenenberg cinq voitures chargées de tableaux et de meubles à répartir dans les pièces du château. Les témoins se souviennent encore comment on déballa dans la cour à côté de la fontaine les grandes caisses, laissant apparaître beaucoup de vaisselle en porcelaine, de couverts en argent et de verrerie. Tous ces objets avaient été entassés et emballés en toute hâte par la domesticité le jour de la fuite de l'impératrice. Les écuries accueillirent six pur-sang anglais, dont le somptueux alezan « Héros », le cheval personnel de l'empereur qu'il montait le jour de Sedan, alors que son destin se scellait, ainsi qu'un hongre anglais, qui avait porté Sa Majesté lors de la courte « victoire » de Saarbruck. Les remises se remplirent de voitures impériales et de grands fourgons équipés de roues puissantes ; il faut noter la présence de la petite calèche ouverte, empruntée par Napoléon et quelques aides de camp pour se rendre au petit matin du 2 septembre 1870 de Sedan à Donchery aux devants de Bismark. C'est sur ce chemin que se trouvait la maison du tisserand où avait eu lieu l'entretien historique entre l'empereur et le chancelier de la Confédération de l'Allemagne du Nord. Parmi les nombreux effets envoyés alors à Arenenberg, on relève aussi les équipements équestres précieux que la ville de Paris avait offerts à l'Empereur à son mariage avec l'Impératrice Eugénie ; les brides étaient plaquées d'argent doré et on dit que le tapis de selle était un chef d'œuvre de la passementerie. »

Il semble que Hugentobler confond ici un peu les faits, regroupant plusieurs transports en un seul et y ajoutant quelques erreurs (Héros à Sedan au lieu de Phœbus, que des pur-sang, etc.). On note aussi que ce texte souligne que des effets personnels avaient aussi été envoyés de Paris à Arenenberg. D'autres remarques de Hugentobler sont en revanche très précises : il savait notamment que la première voiture de Sedan avait été uniquement utilisée pour le trajet vers Donchery.

Kutscher Lauzet durfte auf die Intervention von Davillier hin mit seiner Frau in der Dependance wohnen. Am 18.6.1871 dankte Graf Davillier Friedrich Ammann dafür und legte im gleichen Brief die Futterrationen für die Pferde fest (Bild S. 432): „12 Liter Hafer, 9 Pfund Heu, 17 Pfund Kleie und 14 Pfund Stroh pro Woche .... Diese Rationen sind mehr als genügend für Pferde, mit denen man nur ausfährt und die nicht arbeiten müssen." Als Futter dienten nicht nur Heu und Hafer, sondern auch Stroh und viel Weizenkleie (ein Nebenprodukt des Mahlvorgangs von Weizen), wobei diese auch als Mash verabreicht wurde (mit anderen Zusätzen aufgekocht).

Jakob Hugentobler publizierte in seiner Schrift "Arenenberg und die Kaiserin Eugenie" das Folgende zur Ankunft der Pferde und von viel Material (1927, 35ff.):

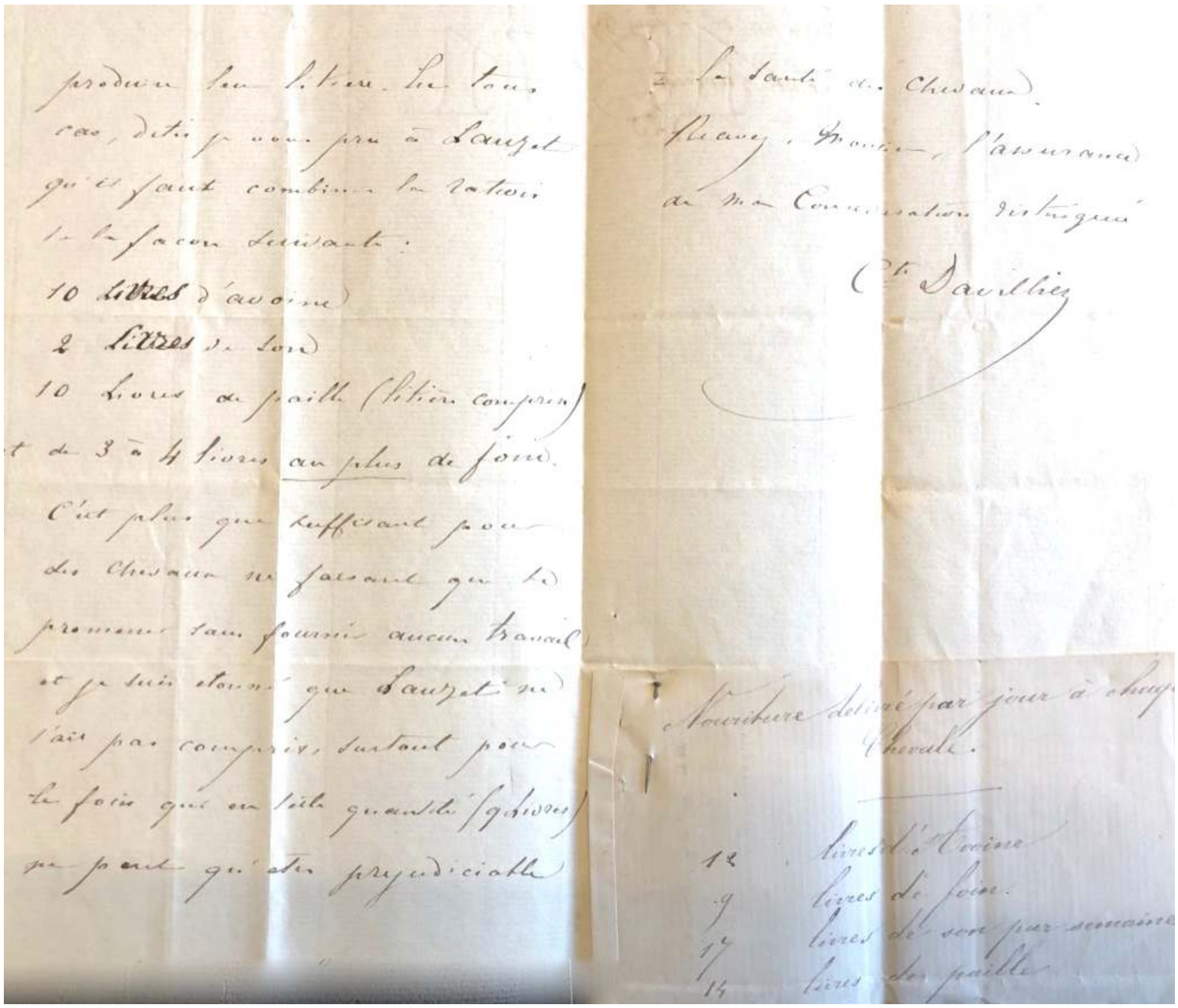
"Da wurde es auch auf Arenenberg wieder lebendig. Ein eifriges Kommen und Gehen von Pferden, Kisten und Koffern, Dienern und Tross setzte ein; von der Nähe Arenenbergs aus liefen die geheimen Fäden, die vom Polizeipräfekten Pietri (nicht zu verwechseln mit dem Privatsekretär Eugénies gleichen Namens) und dem Getreuen des Kaisers, dem General Fleury, gesponnen wurden, hinaus zum unfreiwilligen Aufenthaltsort des einstigen Kaisers. Bald langten auf Arenenberg fünf Möbelwagen mit Gemälden und Möbeln an, um in den Räumen des Schlosses verstaut zu werden, und noch erinnern sich Augenzeugen, wie damals in grossen Kisten verstaut, viel Silber-, Porzellan- und Glasgeschirr zum Vorschein kam, als sie im Hofe beim Brunnen ausgepackt wurden. Alle diese Sachen waren von der Dienerschaft am Tage der Flucht der Kaiserin in aller Hast zusammengerafft und eingepackt worden. Die Ställe wurden mit sechs englischen Vollblutpferden belegt, unter denen sich der prächtige Fuchs "Hero" befand, das Leibpferd des Kaisers, das er am Tag von Sedan, der über sein Schicksal entschied, ritt, ferner ein englischer Wallach, der seinen kaiserlichen Herrn zum kurzen "Siege" von Saarbrücken getragen hatte. Die Remisen füllten sich mit den kaiserlichen Wagen und den grossen Fourgons mit enorm massiven Rädern; speziell sei die kleine offene Kalesche erwähnt, in welcher Napoléon in der Frühe des 2. September morgens 1870, in Begleitung nur weniger Adjutanten, Bismarck von Sedan aus nach Donchery entgegengefahren ist. Unterwegs fand in jenem kleinen Weberstübchen die historische Unterredung statt zwischen dem Kaiser und dem Kanzler des Norddeutschen Bundes. Unter den vielen kostbaren Sachen, die damals nach Arenenberg kamen, ist auch das kostbare und wertvolle Reitzeug zu nennen, das die Stadt Paris dem Kaiser bei seiner Vermählung mit der Kaiserin Eugénie schenkte; die Riemen waren mit vergoldetem Silber plattiert und die Satteldecke soll ein wahres Prachtstück von Posamentierarbeit gewesen sein."

Offenbar vermischte hier Hugentobler die Fakten etwas, machte die verschiedenen Transporte zu einem und gab auch andere Ungereimtheiten wider (Héros statt Phoebus in Sedan, alles Vollblüter usw.). Interessant ist in seinem Text, dass auch persönliche Gegenstände aus Paris nach Arenenberg kamen. Einige der Bemerkungen Hugentoblers waren wieder sehr präzis. So wusste er, dass der erste Sedan-Wagen, von der Fahrt von Sedan nach Donchery und nicht weiter gedient hatte.



Le Francais Gustave Lauzet s’occupa en 1871 des chevaux impériaux à Arenenberg. C’est probablement l’homme ici à gauche sur le siège du cocher (détail du tableau p. 371).

Der Franzose Gustave Lauzet kümmerte sich 1871 um die kaiserlichen Pferde auf dem Arenenberg. Er ist wohl identisch mit dem hier abgebildeten Mann links auf dem Kutschbock (Ausschnitt aus dem Gemälde von S. 371).



Juin 1871 : six chevaux sont arrivés à Arenenberg, la ration alimentaire est fixée. Lettre envoyée le 18 juin 1871 à Friedrich Ammann depuis Chislehurst par le comte Davillier, premier écuyer de l’ex-empereur.

Juni 1871: Sechs Pferde sind auf dem Arenenberg angekommen, die Futterration wird festgelegt. Brief des Comte Davillier, des Ersten Stallmeisters des Ex-Kaisers, vom 18.6.1871 aus Chislehurst an Friedrich Ammann,

Les voitures et chevaux impériaux à Arenenberg – une attraction pour les visiteurs

Au printemps 1871, la nouvelle d'un exil prochain de Napoléon III en Suisse se répandit à travers l'Europe. Préparé à cette fin, le domaine d'Arenenberg devint alors une attraction pour les voyageurs étrangers. À l'inverse de la situation en France, l'image de l'ex-empereur n'était pas aussi négative à l'étranger, d'autant moins en Angleterre. Le plus célèbre visiteur à Arenenberg fut le tsar de Russie, Alexandre II. Lors d'un séjour chez le Grand Duc de Bade voisin, il fit un détour par Arenenberg. Lucian Herbert (pseudonyme de Julius Gundling, correspondant de presse et écrivain) publia un récit de cette visite le 3 mai 1872 dans le journal « Neues Fremden-Blatt » sous le titre « L'Empereur de Russie à Arenenberg » :

« Après avoir visité les appartements napoléoniens, l'empereur Alexandre II s'en alla aussi inspecter l'écurie. L'écuyer de Napoléon, qui avait amené les voitures et chevaux impériaux de Wilhelmshöhe à Arenenberg, présenta au tsar de toutes les Russies Phébus, l'alezan que Napoléon III avait monté près de Saarbruck, et Héros, l'animal monté par l'empereur déchu le jour de Sedan. Les deux alezans historiques se tenaient paisiblement côte à côte ; le premier écuyer les monta pour les présenter au tsar qui, pour finir, se rendit dans la remise où se trouvait la calèche de voyage ouverte, garnie de coussin vert, qu'avait utilisée Napoléon III en quittant le champ de bataille de Sedan pour aller rejoindre le roi Guillaume. À côté était rangé le fourgon vert qui avait transporté sa toilette, son linge, son approvisionnement et ses livres, manuscrits et cartes. »

Si les détails sont quelque peu confus voire embrouillés (Héros au lieu de Phœbus à Sedan), cette source apporte néanmoins une précision importante. Lauzet était probablement le premier écuyer à Arenenberg évoqué ici. La calèche de voyage ici citée était assurément le coupé d'Orsay, ou « coureuse », détaillé en page 348. Dans le même récit, on peut aussi lire que des appartements avaient été préparés au premier et au deuxième étage du château pour l'arrivée de Napoléon. « De fait, on disait à l'époque que l'ex-empereur allait quitter Chislehurst pour rejoindre Arenenberg. »

Ce n'était pas la première fois que le « Fremden-Blatt » parlait des nouveautés à Arenenberg – il avait en l'occurrence rapporté le 10 août 1871 la chose suivante (aussi publiée dans « Bohemia » en 1871) : « Mais il y a du nouveau dans l'écurie ! Mélancolique, le premier écuyer se tient devant la porte et opine poliment en souriant lorsque mon aimable guide, le directeur du parc Kodyn, l'interpella : „ Un de mes compatriotes souhaite voir les chevaux et les voitures ! “ Ils sont là, les chevaux et les chaises historiques. »

Die kaiserlichen Pferde und Wagen auf dem Arenenberg als Besucher-Attraktion

Im Frühjahr 1871 verbreite sich in Europa die Kunde, Napoléon III. käme ins Exil in die Schweiz. Die darauf vorbereitete Domäne Arenenberg wurde demzufolge zu einer Attraktion für ausländische Reisende. Im Gegensatz zu Frankreich war das Ansehen des Ex-Kaisers im Ausland nicht auf den gleichen Tiefpunkt gesunken, vor allem nicht in England. Der prominenteste Besucher auf dem Arenenberg war der Zar von Russland, Alexander II. Als er in der Nähe beim Grossherzog von Baden weilte, machte er einen Abstecher auf den Arenenberg. Dazu erschien am 3. Mai 1872 in der Zeitung „Neues Fremden-Blatt“ ein Bericht von Lucian Herbert (Pseudonym für Julius Gundling, Zeitungskorrespondent und Schriftsteller) unter dem Titel „Der Kaiser von Russland in Arenenberg“:

„Nachdem Kaiser Alexander II. die napoleonischen Wohnzimmer besichtigt hatte, nahm er auch den Stall in Augenschein. Der Stallmeister Napoleon's, der die kaiserlichen Pferde und Wagen von Wilhelmshöhe nach Arenenberg gebracht hatte, zeigte dem Czar aller Russen Phöbus, den Fuchs, den Napoléon III. bei Saarbrücken geritten hatte, und Heros, das Thier, auf welchem der gefallene Kaiser den Tag von Sedan mitgemacht hatte. Friedlich standen die beiden historischen Füchse nebeneinander und wurden vom Stallmeister dem Kaiser vorgeritten, der zuletzt auch noch der Remise einen Besuch abstattete, in welcher der offene, mit grünem Tuche ausgeschlagene Schwimmer, in welchem Napoleon III vom Sedaner Schlachtfelde zum König Wilhelm gefahren war, neben dem grünen Fourgon stand, in welchem dem Kaiser von Frankreich seine Toilette, seine Wäsche, sein Speisegeräthe und seine Bücher, Manuskripte und Karten nachgeführt worden waren.“

Im Detail brachte der Autor manche Details durcheinander (Héros statt Phoebus in Sedan), aber aus dieser Quelle geht Wichtiges hervor. Mit dem Stallmeister auf dem Arenenberg war wohl Lauzet gemeint. Ein Wagen wird hier als „Schwimmer“ und als „mit grünem Tuche ausgeschlagen“ bezeichnet. „Schwimmer“ war damals eine im Deutschen übliche Bezeichnung für einen eher noblen, meist C-gefederten Wagen (vgl. Furger 2004, 299). Damit könnte das schon genannte und S. 348 näher besprochene Coupé d'Orsay, also die Coureuse gemeint gewesen sein. Im gleichen Bericht wird auch erwähnt, dass im ersten und zweiten Stock Zimmer des Schlosses für die Ankunft von Napoléon fertig hergerichtet waren, denn: „Gerade damals hiess es nämlich, dass der Exkaiser Chislehurst verlassen und sich nach Arenenberg wenden würde.“

Schon vorher hatte das „Fremden-Blatt“ über Neues auf Arenenberg berichtet und zwar am 10. August 1871 (auch erschienen in „Bohemia“ 1871): „Aber im Stallgebäude ist etwas Neues! Melancholisch steht der Stallmeister vor der Thür und nickt höflich lächelnd, als mein freundlicher Führer, der Garten-Direktor Kodyn, zu ihm sagt: „Ein Landmann von mir möchte die Pferde und Wagen sehen!“ Da stehen sie, die historischen Rosse und Chaisen.“



S’agit-il du cheval Héros ? Une photo datant des jours meilleurs : Napoléon III sur son cheval devant le pavillon impérial du camp de Châlons. Le cheval, probablement son cheval de guerre préféré Héros.

Pferd Héros? Ein Bild aus besseren Tagen: Napoléon III. auf seinem Pferd vor dem kaiserlichen Pavillon des Lagers von Châlons. Hier ist wohl der englische Vollblüter Héros abgebildet, das bevorzugte Kriegspferd des Kaisers.







Scènes d’écurie, vers la fin du XIX^{e} siècle. Un garçon d’écurie prend une ration d’avoine dans la cuve dédiée (ornement d’une tête de pipe), un cavalier avec un cheval à main et un palefrenier conduit un alezan hors de l’écurie.

Stallimpressionen des späten 19. Jahrhunderts. Ein Stallbursche holt in einem Pferdestall eine Ration Hafer aus der Haferkiste (Verzierung eines Pfeifenkopfs), Reiter mit Handpferd und ein Stallmann führt einen Fuchs aus dem Stall

Le texte publié dans le « Fremden-Blatt » du 10 août 1871 se poursuit ainsi :

« Ils sont là, côte à côte, les deux alezans, ils symbolisent le début et la fin ! Phœbus, que monta Napoléon III à Sedan, côtoie paisiblement Héros, le cheval de Saarbruck ! C'était le 2 août 1871... il y a un an jour pour jour, à l'heure près peut-être, l'empereur montait Héros, Loulou à côté de lui, sur le terrain de parade de Saarbruck ! Et dans la remise mitoyenne se trouve la chaise ouverte avec les sièges en toile verte qu'utilisa Napoléon pour se rendre de Sedan au château de Bellevue afin d'y rencontrer le roi Guillaume ! À côté de cette chaise historique est garé le grand fourgon qui transporta la vaisselle et les ustensiles de cuisine, le linge, les cartes militaires de Napoléon de Paris à Saarbruck puis à Metz, de Metz à Châlons, de Châlons à Sedan, de Sedan à Wilhelmshöhe ! De là, alors qu'il partait pour Chislehurst, il envoya les chevaux et les voitures à Arenenberg. »

Loulou est bien sûr le fils de l'ex-empereur du nom de Louis. Phœbus et Héros sont ici bien attribués. Phébus avait été, comme beaucoup d'autres chevaux de Napoléon III, acheté à un marchand de chevaux en Angleterre (« The English illustrated Magazine », tome 44, 1911, 9). Les chevaux d'Arenenberg sont décrits plus précisément dans le récit publié dans une revue londonienne et reproduit à la page suivante. Y est évoqué le prix colossal versé à l'époque pour un cheval exceptionnel. Ledit « Iron Count » se rapporte à Otto von Bismarck. Le contenu du second texte, en allemand, est similaire. Les visiteurs sont guidés par un « petit Français » qui porte encore l'ancienne casquette ornée d'un N. Les visiteurs virent six voitures napoléoniennes dans les remises. La visite ici décrite eut apparemment lieu peu après la mi-mars 1871. Un récit en français, au contenu semblable, est reproduit à la page 436 en bas. Ici, on identifia les quatre chevaux en plus de Héros et Phœbus comme de « très-beaux chevaux de carrosse ». Le petit Français y est également évoqué, il se présenta comme le cocher de l'empereur :

« C'est moi, nous dit-il, qui ai fait la campagne avec Sa Majesté Impériale. J'étais avec lui à Saarbruck, et à Sedan aussi, d'où je conduisis six chevaux de selle et six voitures à Bouillon, de Bouillon à Wilhelmshöhe et de Wilhelmshöhe à Arenenberg. »

Longtemps, la présence en Suisse des deux célèbres chevaux Phébus et Héros eut de grandes répercussions. En 1876 encore, la revue française « La chasse illustrée » écrivit ceci (tome 9) :

« Quant à Phœbus et Héros, les chevaux historiques de Sedan et Saarbruck, ils sont encore à Arenenberg, sur les bords du lac de Constance, avec la voiture découverte aux coussins verts qui conduit Napoléon III de Sedan au château de Bellevue. »

Der weitere Text aus dem „Fremden-Blatt" vom 10. August 1871:

„Da stehen sie nebeinander, die beiden Füchse, den Anfang und das Ende repräsentierend! Phöbus, das Thier, das Napoléon III. bei Sedan ritt, steht friedlich neben dem Heros, dem Pferde von Saarbrücken! Und es war der 2. August 1871. ... heute vor einem Jahre, zur selben Stunde vielleicht, sass der Kaiser auf dem Heros, Lulu neben ihm, auf dem Exerzierplatz von Saarbrücken! Und nebenan in der Remise steht die offene Chaise mit den grünen Tuchsitzen, in welcher Napoleon von Sedan nach Schloss Bellevue zu König Wilhelm fuhr! Neben der historischen Chaise steht der grosse Fourgon, in welchem Napoleon das Ess- und Küchengeschirr, die Lingerie, die Kriegskarten nachgeführt wurden von Paris nach Saarbrücken, von da nach Metz, von Metz nach Châlons, von Châlons nach Sedan, von Sedan nach Wilhelmshöhe! Von da hat er, als er nach Chislehurst ging, Pferde und Wagen nach Arenenberg geschickt."

Mit Lulu ist natürlich wieder der Sohn des Ex-Kaisers namens Louis gemeint. Phoebus und Héros werden hier richtig zugeordnet. Phoebus war einst, wie viele andere Pferde Napoléons III., von einem Pferdehändler in England angekauft worden („The English illustrated Magazine", Band 44, 1911, 9).

Auch im auf der folgenden Seite abgebildeten Bericht eines Londoner Magazins werden die Pferde vom Arenenberg genauer beschrieben. Darin wird der enorme Preis genannt, der damals für ein herausragendes Pferd bezahlt wurde. Mit dem dort genannten „Iron Count" ist Otto von Bismarck gemeint. Im zweiten, deutschsprachigen Bericht klingt es ähnlich. Die Besucher werden von einem „kleinen Franzosen" geführt, der noch die alte Mütze mit dem „N" darauf trug. In den Remisen sahen die Besucher sechs napoleonische Kutschen. Offenbar erfolgte der geschilderte Besuch bald nach Mitte März 1871. Ein Bericht ähnlichen Inhalts ist der S. 436 unten reproduzierte, französisch geschriebene Bericht. Darin wurden die vier Pferde neben „Héros" und „Phébus" als „sehr schöne Wagenpferde" identifiziert. Wieder wird der kleine Franzose erwähnt, der sich als Kutscher des Kaisers vorstellte:

„Ich, sagte er uns, machte den Feldzug mit seiner kaiserlichen Majestät mit. Ich war in Saarbrücken und auch in Sedan, von wo aus ich sechs Reitpferde und sechs Wagen nach Bouillon, von Bouillon auf die Wilhelmshöhe und von der Wilhelmshöhe nach Arenenberg verbrachte."

Die Anwesenheit der beiden berühmten Pferde Phoebus und Héros in der Schweiz klang noch lange nach. Noch 1876 schrieb die französische Zeitschrift „La chasse Illustré" (Wortlaut links):

„Phoebus und Héros, die historischen Pferde von Sedan und Saarbrücken, sie sind noch auf dem Arenenberg am Ufer des Bodensees zusammen mit dem offenen Wagen mit grünen Polstern, in dem der Kaiser von Sedan zum Schlösschen Bellevue gefahren wurde."

The stable is very good, but simple, and not half as luxurious as that of a sporting country squire in England. There were *six* horses in it, all saddle horses. Though I should have been well satisfied with the plainest of them, the two standing in the right wing put me into ecstasies.

The coachman presented to us first "Heros," a powerful horse, which the Emperor rode at Saarbrück, which historical reminiscence produced a smile on all the faces of the visitors. Heros is the favourite steed of Napoleon III., and he is frequently represented sitting on him. It is a splendid horse, and shows that its master is a better judge of horseflesh than of generals.

I took the horse for half-blood, but the groom assured us that it was thoroughbred, and that £600 had been paid for it. Sportsmen will know more about the pedigree of Heros than I do, but certainly it is a very noble animal. I was sorry to see it only in its stall.

Its neighbour is "Phebus," a bay horse, which at once won all my love, and which had the doubtful honour of carrying his master at the battle of Sedan, where it failed of being killed, as did the Emperor. Phebus looks every inch thoroughbred, though it is much smaller than Heros. It has a most charming fine head, and splendid large expressive eyes. The other horses did not boast of any historical renown.

After having seen the horses, we were introduced to the imperial carriages. Amongst the carriages stood the light vehicle in which Napoleon, accompanied by Prince Edgar Ney, drove to the interview with the King of Prussia, and sitting in which he met his real conqueror, the "Iron Count."

Ein kleiner Franzoſe und ein Schweizer Gehülfe, der ein N an ſeiner ſchmutzigen Mütze trug, führten uns in den Stall, in welchem ſich ſechs Pferde des Exkaiſers befanden. Der kleine Franzoſe, der ungewöhnlich vernünftig und beſcheiden war, hatte dem Kaiſer im letzten Kriege als Kutſcher gedient und war mit ihm bei Saarbrücken und Sedan und ſpäter in Wilhelmshöhe geweſen. Er hatte die Pferde und ſechs Wagen von Sedan nach Bouillon und von dort nach Wilhelmshöhe und endlich nach Arenenberg gebracht. Der kleine Kutſcher machte uns auf einen ſchönen Vollblutfuchs, Heros, aufmerkſam, welcher auf dem rechten Flügel ſtand. Dies war das Lieblingspferd des Kaiſers, der bei Pferden die Fuchsfarbe vorzieht, und hat fünfzehntauſend Franken gekoſtet. Es iſt ein ſtarkes ſchönes Pferd, und ich bedauerte, es nur im Stand zu ſehen. Der Kaiſer iſt häufig auf demſelben abgebildet. Es verurſachte ein allgemeines Lächeln, als der Kutſcher uns mit wichtiger Miene ſagte, daß Napoleon dies Pferd bei — Saarbrücken geritten habe. Der daneben ſtehende kleinere Vollblutbraune, Phébus, war von ihm bei Sedan geritten worden. Es iſt dies ein wunderſchönes Thier mit prächtigem, feinem Kopf und großen, klugen Augen, wenn auch nicht ſo kräftig und werthvoll wie Heros. Wagenpferde waren noch nicht angekommen.

Wir wurden auch in die Remiſe geführt, wo ſechs Wagen des Kaiſers ſtanden, und auch hier machte uns der Kutſcher auf den einen leichten Wagen aufmerkſam, in welchem Napoleon mit Prinz Ney gefahren war, um den deutſchen Kaiſer — ſo nannte ihn der Kutſcher — zu treffen. Einige nicht eben delicate Fragen anweſender Schweizer beantwortete der Kutſcher beſcheiden und mit vielſagendem Achſelzucken.

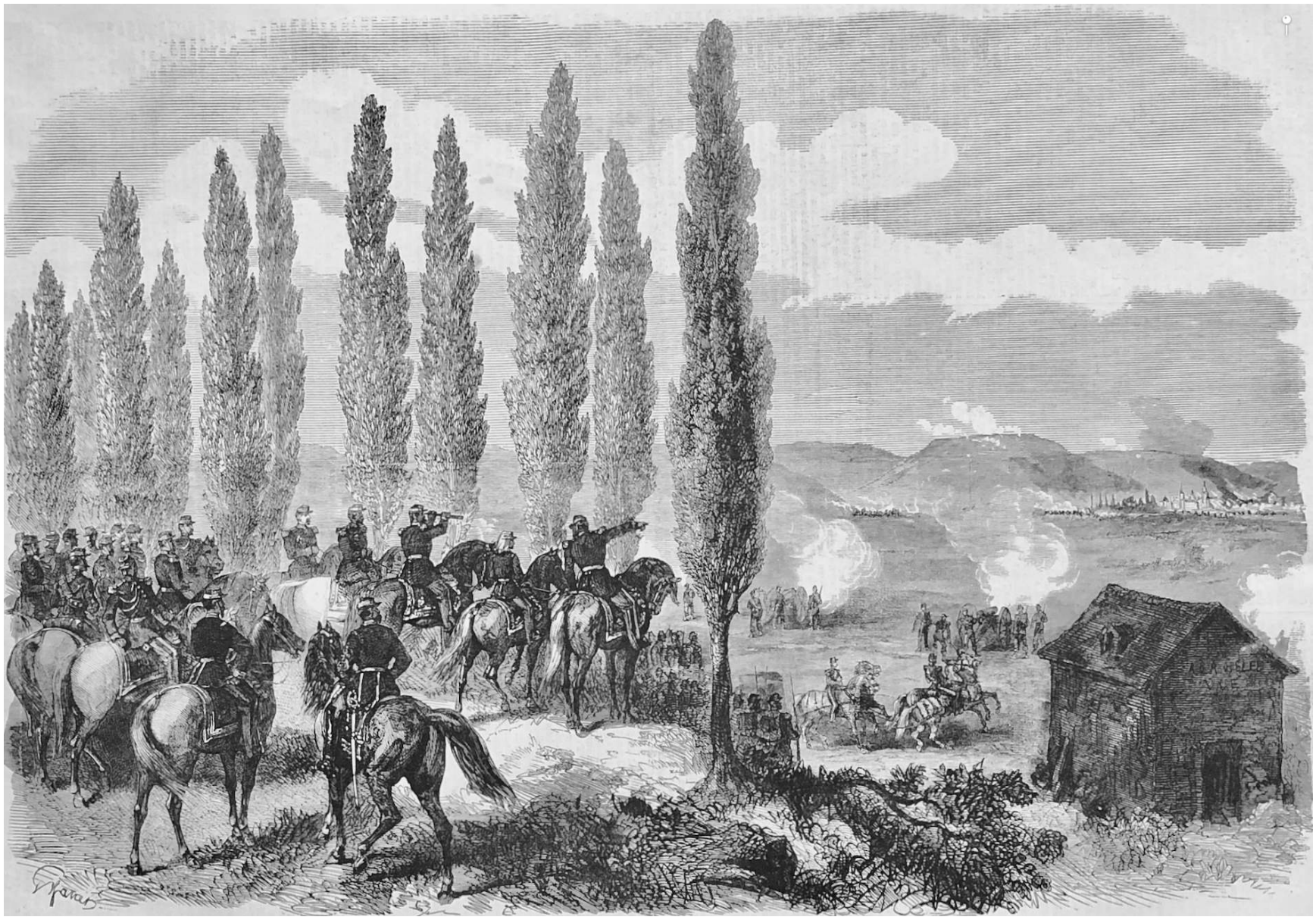
Nous fûmes rejoints par d'autres visiteurs venus de Saint-Gall et nous commençâmes notre visite tous ensemble par les écuries, que nous ouvrit un palefrenier suisse passablement sale et dont la vieille casquette était ornée d'un N majuscule; mais dans l'écurie même se présenta à nous un petit Français, qui s'empressa de s'annoncer comme cocher de l'ex-empereur :

« C'est moi, nous dit-il, qui ai fait la campagne avec Sa Majesté Impériale. J'étais avec lui à Saarbruck, et à Sedan aussi, d'où je conduisis six chevaux de selle et six voitures à Bouillon, de Bouillon à Wilhemshöhe et de Wilhemshöhe à Arenenberg. »

Tout cela était dit très-modestement, et à quelques questions des visiteurs suisses, le petit Français répondit fort discrètement, sans sortir de son rôle de cocher, évitant de parler des personnes et se contentant de nous faire admirer les chevaux : d'abord « Héros », le cheval favori de Napoléon III, très-noble animal, qui a eu l'honneur d'être peint sur mainte toile avec son maitre, et de ne pas avoir été payé moins de quinze mille francs; puis « Phébus », que l'empereur montait à Sedan, où il faillit être tué, comme l'empereur lui-même. Les autres quatre chevaux n'avaient aucun souvenir historique pour les recommander; mais c'étaient de très-beaux chevaux de carrosse.

Récits sur les chevaux impériaux à Arenenberg dans des revues des années 1871 à 1873.

Berichte über die kaiserlichen Pferde auf dem Arenenberg aus Magazinen der Jahre 1871 bis 1873.



Le légendaire cheval de bataille Héros monté par l'empereur au centre de l'image (avec téléscope). Ce pur-sang était considéré comme le cheval personnel impérial lors de la campagne d'Italie et surtout comme le « cheval de Saarbruck » (p. 435). Cette gravure sur bois extraite du « The illustrated London News » de 1870 montre l'empereur en selle sur ce cheval, avec son fils de 14 ans à côté de lui sur les hauteurs de Saarbruck (p. 274), sur le site de la première victoire française dans la guerre franco-prussienne (« The Emperor and his staff whatched the attack on Saarbruck from the heights of Spicheren »). Son cheval personnel Héros serait donc resté, avec son propriétaire, l'objet des représentations guerrières (p. 207) si cet épisode n'avait pas été l'ultime moment victorieux du dernier empereur français. Mais la réalité était alors déjà autre que les images présentées au public. En particulier en ce qui concerne l'empereur. Selon des rapports de l'époque, l'empereur n'apparut sur le champ de bataille de Saarbruck que vers la mi-journée du 2 août 1870 (Edgar Rodrigues, Le Casque prussien – Souvenirs anecdotiques de la guerre, 1870-1871) : « … ils avaient pris le train, qui les conduisit de Metz à Forbach, où stationnaient les daumonts impériales. À la descente du wagon, ils gagnèrent – toujours en voiture – la route qui monte à Saarbruck (« The illustrated London News“: „ ... travelled from Metz by railway. ...drove out from Forbach in an open carriage, and mounted their horses when they reached Spicheren »). Les chevaux de bataille, sous les ordres de l'écuyer comte Davillier, attendaient au tournant de la route boisée, c'est à dire à 200 mètres de la frontière. Aussitôt en selle, Napoléon III, montant Solférino, le prince impérial, sur un poney alezan, avec le maréchal Lebœuf, les généraux Frossard, de la Moskowa, Castelnau et M. Bachon, écuyer, gagnèrent assez lentement la hauteur de Saint-Jean. L'ennemi était déjà en fuite. » Le prince eut le droit de tirer une salve en l'air qui entra dans l'histoire comme son « baptême du feu ». L'empereur, lui, était « immobile sur la selle, le visage morne, l'œil éteint » : pour soulager la douleur, il prenait régulièrement de grandes doses de morphine, ce qui avait une incidence sur son état d'esprit général. Les suites de sa maladie, des coliques et une incontinence, furent cachées avec des linges. Après un court arrêt sur la colline, le groupe rentra déjeuner par le même chemin en voiture et en train.

Das legendäre Kriegspferd Héros mit dem Kaiser in der Bildmitte (mit Fernrohr). Der Vollblüter galt als das kaiserliche Leibpferd des Italienfeldzugs und vor allem als „das Pferd von Saarbrücken“ (S. 435). Dieser Holzstich aus “The illustrated London News“ von 1870 zeigt den Kaiser im Sattel dieses Pferdes mit seinem 14jährigen Sohn neben ihm auf den Höhen über Saarbrücken (vgl. S. 274), genauer auf dem Schauplatz des ersten Sieges der Franzosen im Deutsch-Französischen Krieg („The Emperor and his staff whatched the attack on Saarbruck from the heights of Spicheren“). So wäre der Kaiser mit seinem Leibpferd Héros weiter im Zentrum der bildlichen Kriegsberichterstattung gestanden (vgl. S. 207), wäre dies nicht der letzte Sieg des letzten Kaisers Frankreichs gewesen. – Die Realität aber sah damals bereits anders aus als die der Öffentlichkeit präsentierten Bilder. Besonders, was den Kaiser persönlich betraf. Nach zeitgenössischen Berichten erschien der Kaiser erst gegen Mittag des 2. August 1870 auf dem Schlachtfeld bei Saarbrücken (Edgar Rodrigues, Le Casque prussien - Souvenirs anecdotiques de la guerre, 1870-1871). Er war mit seinem Sohn und seiner Entourage von Metz mit dem Zug nach Forbach gereist, wo die kaiserlichen Daumont-Kaleschen auf sie warteten. In diesen fuhren sie die fünf Kilometer Richtung Spicheren (“The illustrated London News“: „ ... travelled from Metz by railway. ...drove out from Forbach in an open carriage, and mounted their horses when they reached Spicheren“). Erst 200 Meter von der Grenze entfernt warteten in einer Kurve die von Stallmeister Graf Davillier bereitgestellten Kriegspferde auf sie. Der Kaiser setzte sich in den Sattel von Solferino, wie offenbar Héros seit dem Italienfeldzug auch genannt wurde, der kaiserliche Prinz bestieg seinen Pony-Fuchs (vgl. S. 274). So erreichte die kleine Gruppe mit Marschall Lebœuf, den Generälen Frossard, de la Moskowa und Castelnau sowie dem Stallmeister des Prinzen, Bachon, die Anhöhe von Sankt Johann. Der Feind war bereits auf der Flucht, der Prinz durfte noch eine Salve ins Leere abfeuern, die als „Feuertaufe“ in die Geschichte einging. Der Kaiser selbst sass schmerzgeplagt und unbeweglich im Sattel, mit versteinertem Gesicht und ausgelöschtem Blick. Zur Linderung der Schmerzen nahm er regelmässig in grösseren Mengen Morphium aus der Reiseapotheke zu sich, was seinen geistigen Allgemeinzustand beeinträchtigte. Die Folgen seiner Krankheit, Blutungen verbunden mit Inkontinenz, wurden mit Tüchern kaschiert. – Nach dem kurzen Aufenthalt auf der Anhöhe ging die Gruppe auf dem gleichen Weg und wieder in Wagen und der Eisenbahn zurück zum Essen nach Metz.

Pas d'exil à Arenenberg – Napoléon meurt en Angleterre

En août 1871, l'ex-empereur renonça à passer son exil à Arenenberg. Selon une lettre de six pages du comte Davillier à Friedrich Ammann du 26 août 1871, les six chevaux devaient être envoyés en Angleterre, accompagnés de Gamble et Lauzet : « D'après des ordres de l'Empereur, je vous envoie Mr. Gamble qui vous remettra cette lettre et devra avec Lauzet ramener les six chevaux en Angleterre. » Deux voitures, « le Dorsay et la Victoria » devaient aussi y être transportées dans un autre convoi, avec leur harnais à deux et un grand nombre d'équipements annexes. Dont des couvertures de cheval, des chaînes, une peau d'ours et des cocardes. Des objets du lot arrivé de Wilhelmshöhe furent explicitement listés. Mais on y trouve aussi du matériel arrivé de Saint-Pétersbourg. Comme évoqué plus haut, Émile-Félix Fleury, alors ambassadeur de la France auprès du tsar, avait fait envoyer le matériel utilisé en Suisse !

Ammann avait fait emballer le tout dans de solides caisses et organisé le transport vers Bâle, où la société spécialisée anglaise Pickford prit le relais pour la suite du transport, d'abord par bateau sur le Rhin puis via la Manche jusqu'en Angleterre. Le dorsay évoqué est probablement la coureuse dont nous avons déjà parlé. Dans la même lettre (reproduite p. 531), le comte Davillier liste précisément quelles voitures peuvent rester à Arenenberg : « Le landau, le brougham, le wourtz, le fourgon », « 1 paire de harnais du landau, 1 paire de harnais à deux pour coupé, 1 harnais à un cheval » ainsi qu'une paire de brides et deux fouets. Cela correspond au fonds encore existant à Arenenberg – hormis les brides et les fouets.

Au bout d'un voyage de sept jours, le tout arriva en Angleterre à bon port et Lauzet envoya une missive précise à Friedrich Ammann (p. 531). Il y remerciait l'intendant du château pour tout et lui passait le salut de Gamble. L'empereur fut, selon lui, très heureux de retrouver ses chevaux en bonne santé. Le 28 décembre 1871, Lauzet envoya une seconde lettre de remerciement à Amman. Gustave Lauzet était le fils de Sylvestre Lauzet, également employé aux écuries en tant que « Cocher du corps, 1ere classe » (voir p. 159). Le cheval Héros resta longtemps en Angleterre. Hugentobler écrivit à ce propos (1927, 35) : « Ce cheval s'est retrouvé bien plus tard à Farnborough où il put évoluer à l'air libre avec Stag, le cheval du prince impérial. » On ne sait pas ce qui arriva aux autres chevaux d'Arenenberg. Certains ont été éventuellement vendus en Angleterre. Ce qui concorderait avec la lettre de l'ex-empereur du 17 septembre 1871 à son épouse et citée par Ch. Egli en 2006: « Tu as bien raison de me recommander l'économie, j'ai déjà vendu une partie de mes chevaux et j'en vendrai encore. »

Au fil des mois, il semble surtout que l'état de santé s'aggravant de l'ex-empereur ait contrecarré tous ses projets. Il mourut finalement dès 1873 en Angleterre des suites de coliques occlusives, d'urosepticémie et de plusieurs anesthésies au chloroforme.

Kein Exil in Arenenberg – Napoléon stirbt in England

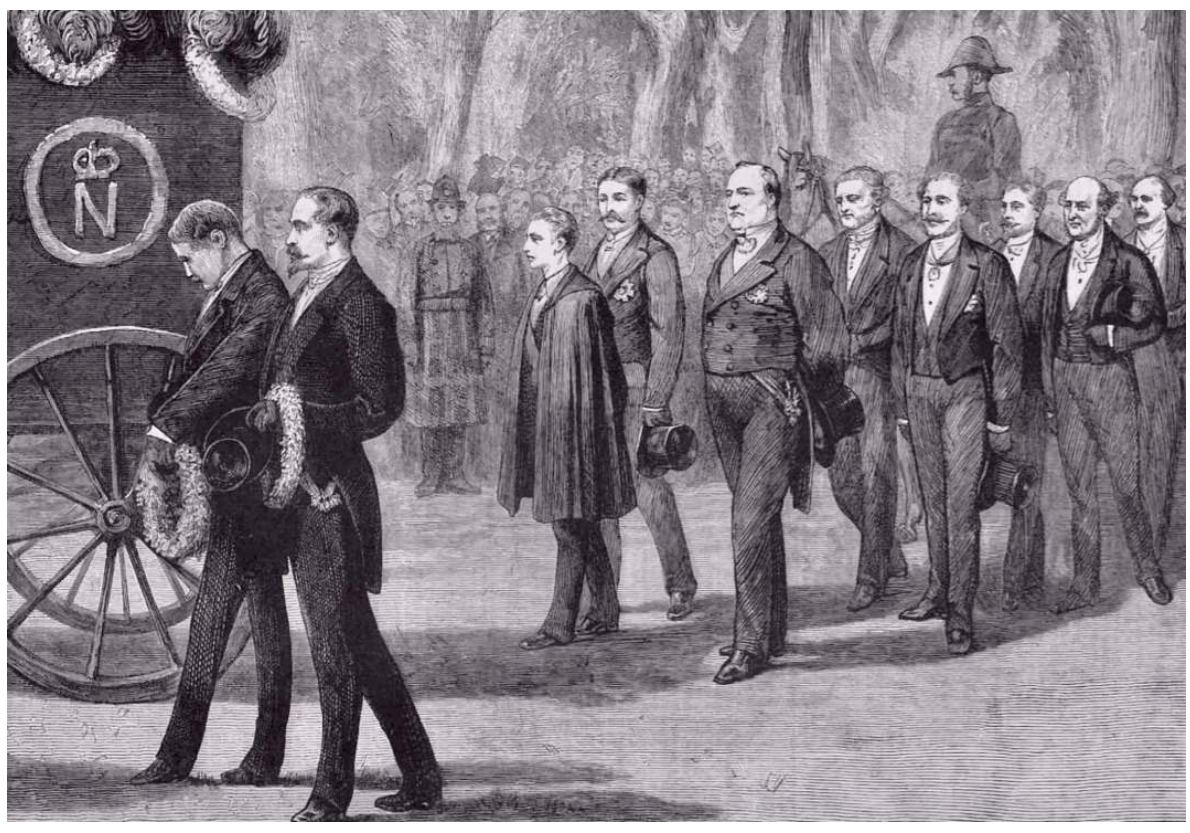
Im August 1871 wurde der Arenenberg als Exilort vom Ex-Kaiser verworfen. Gemäss einem sechsseitigen Brief von Comte Davillier an Friedrich Ammann vom 26.8.71 waren die sechs Pferde, begleitet von Gamble und Lauzet, nach England zu überführen: Zu deutsch: „Den Befehlen des Kaisers folgend schicke ich Ihnen Mr. Gamble, der Ihnen diesen Brief überreichen und mit Lauzet die sechs Pferde nach England bringen wird." In einem getrennten Transport waren auch zwei Wagen, „le Dorsay et la Victoria", mit ihren Zweispännergeschirren und viel anderem Material abzutransportieren. Dazu gehörten Pferdedecken, Stallketten, ein Bärenfell sowie Kokarden. Ausdrücklich wurden Sachen aus dem Lot von der Wilhelmshöhe genannt. Aber es wird auch von Sankt Petersburg angeliefertes Fahrmaterial angeführt. Wie schon erwähnt, hatte Emile-Félix Fleury einiges Material aus der Botschafter-Residenz Frankreichs im Zarenreich in die Schweiz schaffen lassen!

Ammann hatte den Transport dieser Sachen in feste Kisten verpackt nach Basel zu organisieren. Von dort erfolgte der Weitertransport durch die englische Firma Pickford zu Schiff auf dem Rhein und dann über den Kanal nach England. Bei dem genannten Dorsay dürfte es sich um die schon besprochene Coureuse gehandelt haben. Im gleichen, S. 531 abgebildeten Brief listete Comte Davillier auf, welche Wagen auf dem Arenenberg verbleiben durften: „Le landau, le brougham, le wourtz, le fourgon" und „1 paire de harnais du landau, 1 paire de harnais à deux pour Coupé, 1 harnais à un cheval" sowie ein Paar Leinen und zwei Peitschen. Das entspricht – ausser den Leinen und Peitschen – dem in Arenenberg erhaltenen Bestand.

Nach der siebentägigen Reise und wohlbehaltenen Ankunft in England schickte Gustave Lauzet an Friedrich Ammann einen akkurat geschriebenen Brief (S. 531). Er dankte darin dem Schlossverwalter für alles und liess auch Grüsse von Gamble ausrichten. Der Kaiser sei erfreut gewesen, seine Pferde in gutem Zustand vorzufinden. Am 28.12.1871 schickte Lauzet Ammann einen zweiten Dankesbrief. – Gustave Lauzet war der Sohn des ebenfalls im Marstall angestellten Sylvèstre Lozet", der als „Cocher du corps, 1ere classe" diente (siehe auch den Beleg S. 159). Das Pferd Héros verblieb lange in England. Hugentobler schrieb dazu (1927, 35): „Dieses Pferd ist erst viel später in Farnborough umgestanden, wo es mit „Stag", dem des kaiserlichen Prinzen, viel im Freien sich bewegen konnte." Was mit den anderen Pferden vom Arenenberg geschah, ist nicht bekannt; sie dürften in England verkauft worden sein. Das würde zum Inhalt des von Ch. Egli 2006 zitierten Briefs des Ex-Kaisers vom 17. September 1871 an seine Frau passen: „Recht hast du, mir Sparsamkeit zu empfehlen, ich habe schon einen Teil meiner Pferde verkauft und werde noch weitere verkaufen."

Im Laufe der Monate durchkreuzte der sich verschlimmernde gesundheitliche Zustand des Ex-Kaisers seine weiteren Pläne. Bekanntlich starb er schliesslich schon im Jahre 1873 in England an den Folgen von Stauungskoliken, Urosepsis und nach mehreren Narkosen mit Chloroform.





En haut : vignette de la lettre reproduite en page 531 avec la résidence d'exil à Chislehurst, ici désignée « résidence de Napoléon III ».
En bas : enterrement de Napoléon III le 25 janvier 1873 à Chislehurst d'après une gravure sur bois anglaise. Le char funèbre est suivi par son fils, puis par le prince Achille Murat et le prince Napoléon (« Plon-Plon ») ainsi que, tout derrière, son médecin Conneau et son secrétaire Pietri. En selle, derrière, probablement le comte Davillier et tout à gauche devant, probablement, Émile-Félix Fleury.

Oben: Vignette des Briefes von S. 531 mit dem Exilsitz in Chislehurst, hier als Residenz Napoléons III. bezeichnet.
Unten: Begräbnis von Napoleon III. am 25. Januar 1873 in Chislehurst nach einem englischen Holzstich. Dem Sargwagen folgen sein Sohn, gefolgt von Prinz Achille Murat und Prinz Napoléon („Plon-Plon“) sowie zuhinterst der Arzt Conneau und der Sekretär Pietri. Zu Pferd dahinter wohl Graf Davillier und ganz links vorne wohl Emile-Félix Fleury.

Pourquoi l'empereur partit-il finalement en exil en Angleterre et non à Arenenberg ?

La raison pour laquelle l'empereur ne s'installa finalement pas en Suisse après son séjour en Angleterre n'est pas claire, d'autant plus que les sources fiables à ce propos font défaut. Une version indique que l'impératrice y aurait incité son époux et que les problèmes financiers auraient joué un rôle décisif. Nous savons déjà qu'Eugénie poussait l'ex-empereur à faire des économies, comme le montre la lettre du 17 septembre 1871. Les perspectives s'ouvrant en Angleterre à son fils en matière d'études et de carrière militaire ont probablement aussi été déterminantes pour Eugénie.

Le recueil d'anecdotes déjà cité de Julius Grundling montre l'influence croissante de l'impératrice sur Napoléon III toujours plus malade :« La grande influence qu'exerce l'impératrice depuis un certain temps sur son époux s'explique en partie par une raison fort bourgeoise. Napoléon n'est plus l'homme enjoué et pétillant qui cherche et trouve comme jadis ses plaisirs hors du foyer. L'empereur s'est ici embourgeoisé. Le tempérament joyeux, voire exalté dans l'expression de sa gaieté, de l'impératrice renforce son penchant à lui pour l'hypocondrie ; c'est elle qui s'occupe des divertissements et a de l'attention pour son époux jusque dans le moindre détail. Les hommes vieillissants sont facilement assujettis par ces choses. »

Warum ging der Kaiser schliesslich nicht auf den Arenenberg, sondern nach England ins Exil?

Wieso der Kaiser schliesslich nach seinem Aufenthalt in England nicht in die Schweiz umsiedelte, ist nicht ganz klar, zumal diesbezüglich klare Aussagen aus vertrauenswürdigen Quellen fehlen. Eine Version lautet, die Kaiserin habe ihren Gatten dazu bewogen, und dabei hätten finanzielle Erwägungen eine wesentliche Rolle gespielt. Dass Eugénie den Ex-Kaiser zum Sparen drängte, wurde schon erwähnt und geht auch aus dem zitierten Brief vom 17.9.1871 hervor. Für Eugénie waren wohl auch die Möglichkeiten, welche England ihrem Sohn in schulischer und militärischer Hinsicht bot, von Bedeutung.

In der schon genannten Anekdotensammlung von Julius Grundling ist zum wachsenden Einfluss der Kaiserin auf den zunehmend kranken Napoléon III. zu lesen: „Der erhebliche Einfluss, den die Kaiserin seit geraumer Zeit auf ihren Gatten genommen, hat zum Theil eine sehr bürgerliche Begründung. Napoléon ist nicht mehr der lebensfrische Mann, der seine Vergnügungen auch ausserhalb seines Hauses suchte und fand. Der Kaiser ist in dieser Beziehung mehr Bourgeois geworden. Das heitere, oft bis zur übersprudelnden Lustigkeit sich steigernde Naturell der Kaiserin belebt seinen zur Hypochondrie sich zuneigenden Sinn, sie sorgt für die Erheiterung, ist aufmerksam für ihn bis ins Detail, und alternde Männer werden durch solche Dinge leicht unterjocht.“



Cortège d'enterrement du fils de l'empereur Louis Napoléon le 12 juillet 1879 à Chislehurst. Alexander Gamble mène à la main Stag le cheval préféré du prince derrière son cercueil.

Begräbniszug für den Kaisersohn Louis Napoléon am 12. Juli 1879 in Chislehurst. Alexander Gamble führt das Lieblingspferd Stag des Prinzen seinem Sarg hinterher.

Alexander Gamble, compagnon d'exil

Connaisseur des chevaux et fidèle de l'empereur et son fils, Alexander Gamble (1817-1880) resta à ses côtés durant l'exil. Le ménage vivant désormais dans une certaine modestie, Gamble se chargeait désormais de nombreuses tâches à l'écurie et dans la remise de Chislehurst. Il menait apparemment lui-même le coupé impérial et s'occupait du cheval du prince. Edmund Yates, Celebrities at Home 1877, 169 : « The faithful Gamble, who waited upon the Emperor while he was an exile in London, and who was deputy Master of the Horse throughout the Second Empire, is still true to his benefactor, and, modest as the stables of Camden Place are, has taken up his residence at Chislehurst, and will allow nobody but himself to drive the imperial brougham or saddle Prince Louis' hack. »

Alexander Gamble promenait souvent le couple impérial à Chislehurst ainsi qu'on le lit dans le « Temple Bar » (1883, 500) : « There was a common looking cab standing on the Quai du Louvre, but the driver was no less a person than the Emperor's Deputy Master of the Horse – Mr. Gamble, an Englishman. Mr. Gamble had been servant to Prince Louis Napoléon, while the latter was living as a refugee in London in 1847, and with touching fidelity he insisted upon resuming his menial position when his master went into exile again after losing his throne. He always drove the Emperor and Empress at Chislehurst. »

Plusieurs chevaux se trouvaient à Chislehurst : selon Auguste Filon, le précepteur du prince, le prince Loulou qui y vivait avec sa mère, sortait ici souvent « comme en France, de deux à quatre » et montait aussi fréquemment son cheval personnel Stag, accompagné du piqueur Démolliens (1920, 252).

À Chislehurst, le très cultivé Alexander Gamble devint bientôt une légende car il n'était pas seulement un connaisseur pointu des chevaux mais aussi, en tant que fils d'un compositeur (John Gamble), un flûtiste de talent.

En 1879, il eut la rude tâche de porter en terre Louis Napoléon dit Loulou, le fils de Napoléon III, qu'il avait accompagné tout au long de sa vie. Il suivit à Chislehurst le cercueil du prince en tenant son cheval préféré Stag à la main comme le narra « The illustrated London News » (1879, 70).

Selon le « Sheffield & Rotherham Independent », Alexander Gamble tomba très malade en 1880 (Monday, August 16, 1880) : « Alexander Gamble, the stud groom of the late Emperor Napoléon, and a venerable and trusted follower of the Imperial dynesty, is lying seriously ill at Chislehurst, while little hope is entertained of his recovery. The ex-Empress Eugenie has called several times recently to inquire after her old servant. Gamble was a great favourite with the late Emperor, and occupied a prominent place in the funeral at Chislehurst ... »

Alexander Gamble mit im Exil

Der dem Kaiser und seinem Sohn treu ergebene Pferdemann Alexander Gamble (1817-1880) blieb mit ihnen im Exil. Wie beschrieben, gab es dort nur noch einen bescheidenen Haushalt. So war der Engländer in Chislehurst jetzt für vieles im Stall und der Remise zuständig. Er fuhr offenbar selbst das kaiserliche Coupé und besorgte das Pferd des Prinzen. Edmund Yates, Celebrities at Home 1877, 169: „The faithful Gamble, who waited upon the Emperor while he was an exile in London, and who was deputy Master of the Horse throughout the Second Empire, is still true to his benefactor, and, modest as the stables of Camden Place are, has taken up his residence at Chislehurst, and will allow nobody but himself to drive the imperial brougham or saddle Prince Louis' hack."

Noch zu Lebzeiten des Ex-Kaisers fuhr Alexander Gamble das kaiserliche Paar in Chislehurst öfters aus, wie dem „Temple Bar" (1883, 500) zu entnehmen ist: „There was a common-looking cab standing on the Quai du Louvre, but the driver was no less a person than the Emperor's Deputy Master of the Horse — Mr. Gamble, an Englishman. Mr. Gamble had been servant to Prince Louis Napoléon, while the latter was living as a refugee in London in 1847, and with touching fidelity he insisted upon resuming his menial position when his master went into exile again after losing his throne. He always drove the Emperor and Empress at Chislehurst."

In Chislehurst verblieben gewisse Pferde, weil der dort mit seiner Mutter lebende Prinz Loulou sowohl ritt wie selbst fuhr, und zwar zwei- wie vierspännig. Nach Auguste Filon, dem Erzieher des Prinzen, fuhr dieser in England öfters aus „comme en France, de deux à quatre" und ritt auch häufig, begleitet vom Pikeur Démolliens, sein Leibpferd „Stag" (1920, 252).

In Chislehurst wurde der kultivierte Alexander Gamble bald eine legendäre Figur, er, der nicht nur ein ausgezeichneter Pferdemann, sondern als Abkömmling eines Komponisten (John Gamble) auch ein begnadeter Flötist war.

1879 hatte er die schwierige Aufgabe, den Sohn Louis Napoléon, den er zeitlebens begleitet hatte, schliesslich mit zu Grabe zu tragen. Er führte in Chislehurst dem Sarg des Prinzen dessen Lieblingspferd „Stag" hinterher, wie „The illustrated London News" vermeldete (1879, 70).

1880 wurde Alexander Gamble ernsthaft krank, wie der „Sheffield & Rotherham Independent" (Monday, August 16, 1880) berichtete: „Alexander Gamble, the stud groom of the late Emperor Napoléon, and a venerable and trusted follower of the Imperial dynesty, is lying seriously ill at Chislehurst, while little hope is entertained of his recovery. The ex-Empress Eugenie has called several times recently to inquire after her old servant. Gamble was a great favourite with the late Emperor, and occupied a prominent place in the funeral at Chislehurst ..."

L’ex-impératrice et ses voitures en exil

Après la mort de son époux, Eugénie vécut à Chislehurst jusqu’en 1885, continuant d’utiliser le dorsay et la victoria. De 1873 à 1876 ainsi qu’en 1878, elle passa les étés en Suisse, toujours avec son fils. À ces occasions, elle recourut aux voitures impériales restées à Arenenberg. Il existe sur ceci une source datant de 1874, citée dans le livre de Gügel/Egli (2006, 65). D’après cette dernière, l’ex-impératrice se rendit un jour dans une « calèche couverte vert foncé » sur l’île de Mainau afin d’y retrouver le Grand Duc de Bade et son épouse qui y séjournaient dans leur résidence estivale. Hugentobler explique qu’elle utilisait surtout le sociable. Le « Fremden-Blatt » en 1874 : « L’ex-impératrice n’a pas de chevaux à Arenenberg, seulement des voitures qui datent de l’époque où Napoléon III voulait faire de ce domaine campagnard sa résidence ; les chevaux pour les trajets sont fournis par le maître de poste du village thurgovien de Tägerwilen. »

Depuis son exil, l’ex-impératrice attaqua l’État français en justice afin qu’il lui rende plusieurs de ses biens qui, selon elle, avait été retenus illégalement depuis 1871. Le tribunal donna raison à Eugénie. Vers 1880, des œuvres d’art lui furent restituées, dont apparemment le tableau à l’huile en couverture de cet ouvrage. Elle fit transporter une partie de ces objets en Angleterre, un autre lot fut envoyé à Arenenberg et une troisième partie fut vendue par manque de place.

En 1881, sept berlines de gala et de demi-gala tout comme les harnais correspondants furent rendus à l’impératrice (Conegliano, 1897, 192 suiv.). Elle offrit l’une d’entre elles au prince Joachim Murat (photo p. 242), quatre autres à des amis de la famille (Duc de Mouchy, Duc d’Albe, Vicomte Aguado et Rainbeaux), toutes avec leurs harnais assortis. Quant aux deux berlines les plus somptueuses (à sept glaces), elle les fit amener en Angleterre. Il y avait, de fait, suffisamment de place à Camden Place. D’après Auguste Filon (1920, 251), le précepteur du prince, il existait là-bas « un grand bâtiment carré des écuries, qui paraissait plus ancien que la maison ».

En 1885, la veuve alla s’installer à Farnborough dans le comté du Hampshire. Elle y fit construire un mausolée pour son époux et pour son fils, mort entre-temps. Elle avait désormais cessé toute vie active en rapport avec les chevaux, et les écuries qui se trouvaient sur le domaine furent transformées : « depuis que l’Impératrice a renoncé aux voitures et aux chevaux pour adopter exclusivement les automobiles » (Filon 1920, 324). Toutefois, les deux berlines de gala de 1852 (n^{os}1 et 2) y furent transportées et conservées en souvenir comme le montrent les photos ci-contre en bas, extraites de l’ « Album of Illustrations of Imperial & Royal State Carriages » de 1899.

Il est intéressant de noter qu’à l’époque, on savait encore le rang élevé des deux voitures. Celles-ci furent ensuite léguées et arrivèrent à Bruxelles des décennies plus tard (p. 458 suiv.). Celles-ci furent ensuite léguées et arrivèrent à Bruxelles des décennies plus tard (p. 458 suiv.).

Die Ex-Kaiserin und ihre Wagen im Exil

Eugénie lebte bis 1885 weiter in Chislehurst. Dabei dürfte sie das Dorsay und vor allem die Victoria weiter benützt haben. Sie kam auch wiederholt in die Schweiz, jeweils zusammen mit ihrem Sohn im Sommer der Jahre 1873 bis 1876 und 1878. Dabei wurden die dort verbliebenen kaiserlichen Wagen von der Ex-Kaiserin weiter benützt. Dazu gibt es eine Quelle von 1874, die im Buch von Gügel/Egli zitiert wird (2006, 65). Demnach fuhr die Ex-Kaiserin in einer „bedeckten dunkelgrünen Kalesche“ auf die Insel Mainau, um den Grossherzog von Baden und seine Gattin auf dem dortigen Sommersitz zu besuchen. Nach Hugentobler verwendete sie vor allem den Sociable für ihre Fahrten. Dazu steht im „Fremden-Blatt“ von 1874: „Pferde hat die Exkaiserin nicht auf dem Arenenberg, nur Wagen, welche noch seit der Zeit da sind, als Napoleon III. den ländlichen Sitz zum Aufenthalt nehmen wollte; die Pferde liefert für die Fahrten der Posthalter des thurgauischen Ortes Tägerwilen.“

Vom Exil aus prozessierte die Ex-Kaiserin gegen den französischen Staat um die Herausgabe von einigen Gütern, die nach ihrem Verständnis seit 1871 unrechtmässig zurückbehalten wurden. Das Gericht gab Eugénie recht. Um 1880 kam es zu Rückgaben von Kunstwerken, zu denen auch das Ölbild auf dem Umschlag gehörte. Einen Teil der restituierten Objekte liess sie nach England kommen, ein Teil wurde auf den Arenenberg geschickt und ein dritter Teil wegen Platzmangels verkauft.

1881 erhielt die Kaiserin sieben Gala- und Halbgala-Berlinen samt den zugehörigen Geschirren zurück (Conegliano 1897, 192f.). Eine davon schenkte sie Prinz Joachim Murat (Bild S. 242), vier andere weiteren Freunden der Familie (Duc de Mouchy, Duc d’Albe, Vicomte Aguado und Rainbeaux), alle samt den Geschirren. Die zwei reichsten Berlinen (mit sieben Fenstern) aber liess sie nach England kommen. In Camden Place war genügend Platz dafür vorhanden. Nach Auguste Filon (1920 251), dem Erzieher des Sohnes, gab es dort „un grand bâtiment carré des écuries, qui paraissait plus ancien que la maison“, also ein grosses viereckiges Gebäude als Stallbau.

Im Jahre 1885 zog die Witwe nach Farnborough in die Grafschaft Hampshire um. Dort errichtete sie übrigens ein Mausoleum für ihren Mann und ihren Sohn. Jetzt war für sie das aktive Leben mit Pferden vorbei. Die dort noch vorhandenen Stallungen wurden bald umgebaut „depuis que l’Impératrice a renoncé aux voitures et aux chevaux pour adopter exclusivement les automobiles“ (Filon 1920, 324). Also hatte die Kaiserin auf Automobile umgestellt. Aber die zwei Gala-Berlinen von 1852 (Nr. 1 und Nr. 2) kamen dorthin offenbar trotzdem als Erinnerungsstücke mit, wie die Bilder rechts unten aus dem englischen „Album of Illustrations of Imperial & Royal State Carriages“ von 1899 zeigen.

Interessanterweise wusste man damals noch um den Rangunterschied der beiden Wagen. Diese wurden weiter vererbt und kamen, wie erwähnt, Jahrzehnte später nach Brüssel (dazu S. 458ff.).



Cette carte postale autour de 1900 est légendée « Château de Mouchy – Remise Napoléon ». Elle montre le même sujet que sur la carte reproduite p. 239, à savoir une voiture de gala de Napoléon III et l'équipement d'un postillon impérial. Quatre harnais y appartenant sont accrochés au mur. Cette photographie interpelle : il semble s'agir de la berline n°2 avec tous ses harnais, mais quand et comment est-elle arrivée ici ? Ou bien s'agit-il d'une troisième berline de gala quasiment identique, et donc du cadeau fait en 1881 au duc de Mouchy et évoqué par Conegliano (citation à gauche) ? Le duc avait épousé en 1865 aux Tuileries la princesse Anne Murat, une nièce de l'empereur, qui fut une confidente d'Eugénie encore après 1870. Il y avait donc suffisamment de liens de parenté pour un cadeau si particulier, qui fut exposé au château en question – du moins un certain temps.

Diese Postkarte der Zeit um 1900 trägt die Legende „Château de Mouchy - Remise Napoléon". Sie zeigt das gleiche Sujet wie die auf S. 239 abgebildete Postkarte, nämlich einen Gala-Wagen Napoleons III. und die Ausrüstung eines kaiserlichen Postillions. Hier sind an der Wand noch vier zugehörige Geschirre zu sehen. Diese Fotografie gibt Rätsel auf: Es könnte die Berline Nr. 2 samt dem zugehörigen Geschirr sein. Aber wie und wann kam die Berline dorthin? Oder handelt es sich um eine fast gleiche, dritte Gala-Berline und damit um das von Conegliano genannte Geschenk von 1881 an den Duc de Mouchy (Zitat links)? Dieser hatte 1865 in den Tuilerien Prinzessin Anne Murat, eine Nichte des Kaisers, geheiratet. Sie wurde eine enge Vertraute Eugénies über das Jahr 1870 hinaus. Familiäre Bezüge für ein besonderes Geschenk gab es also genug, das mindestens eine Zeitlang im dortigen Schloss präsentiert wurde.



Fig. 45.—State Coach of the Empress Eugenie, at Farnborough.



Fig. 44.—Dress Coach of the Empress Eugenie, at Farnborough.

Les deux berlines de gala n°1 et n°2 de 1852 conservées en Angleterre par l'ex-impératrice. La berline la plus riche est légendée en anglais « State Coach » (1899), c.-à-d. voiture officielle de l'État ou voiture de grand gala, alors que la seconde n'est appelée que « Dress Coach », c.-à-d. berline de gala. Elles étaient à l'époque encore en parfait état, jusque dans la lampe du toit qui éclairait les passagers la nuit pour permettre au public de les voir.

Die beiden von der Ex-Kaiserin in England aufbewahrten Gala-Berlinen Nr. 1 und Nr. 2 von 1852. Die reichere Berline wird in diesen englischsprachigen Bildlegenden 1899 „State Coach" genannt, also Staats- oder Vollgala-Wagen, die schlichtere nur „Dress Coach", also Gala-Berline. Sie waren damals noch in perfektem Zustand bis hin zur Laterne mitten im Dach beim Wagen rechts, der bei Nacht die Insassen so beleuchtete, dass sie für das Publikum gut sichtbar waren.

Patrimoine culturel éparpillé

Entre 1852 et 1870, des équipements, accessoires et autres ustensiles avaient été achetés en grande quantité pour les chevaux de selle et les équipages de la maison impériale. Beaucoup furent détruits ou perdus, mais il en existe probablement encore beaucoup, surtout des objets avec les armes ou des marques du Second Empire. Aujourd'hui, quatre des sept berlines de gala et demi-gala données en cadeau par l'ex-impératrice (p. 442) ainsi que toutes celles des ateliers d'Ehrler ne peuvent plus être localisées.

De telles voitures sont évoquées dans la revue « Saddlers, Harness Makers, Carriage Builders' Gazette » de 1884 : « … by auction at Sheffield, there were two carriages built for the State processions of the Emperor Napoleon III. These equipages, it is stated, were supplied shortly before Sedan, and on the downfall of the Second Empire were among the valuables sent to England. In London the two carriages found a purchaser at a hundred pounds a piece. » Colin Henderson, l'ancien Head-Coachman de la souveraine britannique se souvient : « It was said that the berlin went to the circus and finished its life in the sawdust ring. Maidstone museum had one pair of the 4 lamps from that carriage. » Maidstone est ici le « Tyrwhitt-Drake Museum of Carriages ».

Certains musées français possèdent encore de petits objets ayant appartenu à Napoléon III, telles les cravaches à droite. Même chose pour la sellerie et les pièces de harnais. Cet ouvrage ne peut donner une vue d'ensemble exhaustive des objets conservés, d'autant plus que certains encore inconnus réapparaissent régulièrement lors d'enchères.

Pour ce qui est de la carrosserie Ehrler, on sait que des pièces qui y furent démontées et non réutilisées, par exemple sur le « Sacre » et probablement sur tous les autres modèles, ont été soigneusement conservées. Ainsi, les panneaux de l'époque de Charles X passèrent directement au musée. Encore aujourd'hui, d'anciens stocks d'Ehrler sont égulièrement mis aux enchères, à l'instar des panneaux de la voiture de l'attentat de 1858 (p. 155). Les armes impériales avec la couronne de laurier à droite pourraient avoir la même origine. Des musées détiennent depuis longtemps des objets similaires. Comme le musée de Compiègne, où est conservé le panneau à droite avec le grand écusson impérial encadré de rouge. On y trouve plusieurs panneaux semblables avec d'autres armoiries, offerts au musée par plusieurs carrosseries ou remontant à des collections de l'État.

Quand la voiture d'un monarque était vendue, transformée voire mise au rebut, on effaçait généralement les armes ou on sciait les panneaux concernés. Réalisées par des peintres spécialement formés, ces grandes armoiries étaient très onéreuses ; elles représentaient parfois jusqu'à un dixième du prix d'achat de la voiture entière. C'est aussi pour cette raison que de tels objets furent volontiers conservés.

Verstreutes Kulturgut

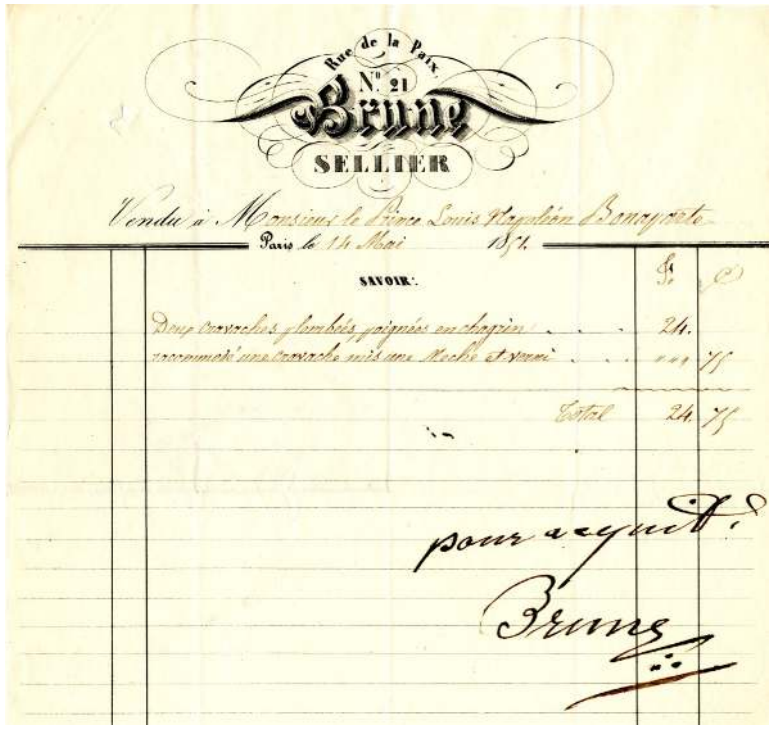
Für die Reitpferde und Equipagen des Kaiserhauses wurden zwischen 1852 und 1870 grosse Mengen von Ausrüstungsgegenständen, Accessoires und anderen Utensilien angeschafft. Viel davon ist zerstört worden oder verloren gegangen, aber eine beträchtliche Menge davon dürfte erhalten geblieben sein, vor allem Gegenständen mit Wappen des Second Empire.

Heute können vier der sieben S. 442 erwähnten Gala- und Halbgala-Berlinen, die die Ex-Kaiserin weiter verschenkt oder verkauft hat, nicht mehr geortet werden. Etwas davon verblieb offenbar in England. Im „Saddlers, Harness Makers, Carriage Builders' Gazette" von 1884 ist die Rede von solchen Wagen: „... by auction at Sheffield, there were two carriages built for the State processions of the Emperor Napoleon III. these equipages, it is stated, were supplied shortly before Sedan, and on the downfall of the Second Empire were among the valuables sent to England. In London the two carriages found a purchaser at a hundred pounds a piece." Colin Henderson, der ehemalige Head-Coachman der englischen Königin, erinnert sich folgendermassen: „It was said that the berlin went to the circus and finished its life in the sawdust ring. Maidstone museum had one pair of the 4 lamps from that carriage." Mit Maidstone ist das „Tyrwhitt-Drake Museum of Carriages" gemeint.

In manchen französischen Museen liegen noch kleinere Gegenstände aus dem Besitz Napoleons III., wie die Reitpeitsche rechts zeigt. Dasselbe gilt für Sattelzeug und Geschirrteile. Eine vollständige Übersicht der erhaltenen Objekte kann diese Arbeit nicht geben, zumal auch immer wieder neue Gegenstände an Auktionen auftauchen.

Von der Carrosserie Ehrler weiss man, dass dort demontierte und nicht wiederverwendete Teile von kaiserlichen Wagen wie etwa des „Sacre" und wohl auch von vielen anderen Modellen sorgsam aufbewahrt wurden. So kamen etwa die Paneele aus der Zeit von Charles X. von dort ins Museum. Alte Sammelbestände aus dem Hause Ehrler kommen heute immer wieder auf Auktion, wie die Paneele des Attentat-Wagens S. 155 zeigen. Auf den gleichen Ursprung könnte das Kaiserwappen mit Lorbeerkranz rechts zurückgehen. Ähnliche Objekte befinden sich schon länger in Museen. Dazu gehört in den Beständen des Museums von Compiègne das schöne Paneel rechts mit dem grossen Kaiserwappen in rotem Rahmen. Dort gibt es eine ganze Menge ähnlicher Paneele auch mit anderen Wappen. Sie waren Geschenke verschiedener Wagenbaufirmen an das Museum oder gehen auf staatliche Sammlungen zurück.

Wurde der Wagen eines regierenden Geschlechts verkauft, abgeändert oder gar verschrottet, machte man die grossen Wappen meist unkenntlich oder sägte die entsprechenden Paneele heraus. Grosse Wappen waren von speziell geschulten Malern angefertigt worden und deshalb extrem teuer; sie machten manchmal bis zu einem Zehntel des Anschaffungspreises eines ganzen Wagens aus. Auch aus diesem Grund wurden solche Zeugnisse gerne aufbewahrt.


Rue de la Paix
N° 21
Brune
SELLIER
Vendu à Monsieur le Prince Louis Napoléon Bonaparte
Paris le 14 Mai 1851
SAVOIR:
Deux cravaches à plombées poignées en chagrin . . . 24.
raccommodé une cravache mis une Meche et vernis . . . 1.1 75
Total 24. 75
pour acquit
Brune



À gauche : facture du sellier parisien Brune datée du 14 mai 1851 concernant l'achat par le Prince Louis Napoléon Bonaparte de deux cravaches plombées à poignées en chagrin et la restauration d'une cravache.
À droite : cravache et fourreau de l'empereur conservés à Compiègne.

Links: Rechnung der Pariser Sattlerei Brune vom 14. Mai für zwei Reitgerten und die Reparatur einer dritten für Prinz Louis Napoléon Bonaparte.
Rechts: In Compiègne erhaltene Reitgerte samt des Kaisers Futteral.





À gauche : panneau de portière à Compiègne avec armes impériales.
À droite : panneau de portière avec armes impériales dans le commerce, 1991.

Links: Türpaneel in Compiègne mit Kaiserwappen.
Rechts: Paneel mit Kaiserwappen 1991 im Handel.

Ironie de l'histoire : l'empereur Guillaume II connut la même destinée que Napoléon III !

L'ironie de l'histoire ne se fit guère attendre : moins de 50 ans après la guerre franco-allemande, la Prusse ou plus exactement Guillaume II (1859-1941) fut vaincu à son tour. On relève entre lui et Napoléon III de surprenants parallèles : ici le petit-fils du vainqueur de Sedan, là le neveu du grand Napoléon I^{er}.

Guillaume II profita aussi du renom de son glorieux ancêtre éponyme. Cette gloire, qui s'appuyait sur des victoires, l'incita à se lancer dans de grandes entreprises ; lui aussi se surestima, sous-estima son adversaire et courut à sa perte. Guillaume II était tout aussi féru de pompe, frôlant le théâtral.

L'auto-mise en scène du roi de Prusse et empereur d'Allemagne, s'affichait – en dépit du début de l'ère automobile – par de superbes chevaux de selle et des équipages somptueux. À Berlin, on érigea encore vers 1900 de nouvelles écuries près du palais ! Comme du temps de Napoléon III, 300 chevaux et plus de 100 hippomobiles y prirent place, de la voiture sportive à celle de gala. Malgré son bras atrophié, Guillaume II était un amateur de chevaux qui aimait monter et mener lui-même.

Toute cette splendeur disparut à la fin de la Première Guerre mondiale, l'Allemagne devint aussi une république. Guillaume II dut abdiquer et partir en exil aux Pays-Bas. Il voulut aussi continuer d'y entretenir des chevaux et des voitures, mais rejeta les voitures communes, simples à utiliser. Il se fit livrer par wagons de marchandises des voitures de demi-gala représentatives avec leurs harnais et les livrées pour le personnel.

Tout fut envoyé à son domaine hollandais de Doorn, où il passait l'exil et où il vécut 22 ans. C'est de là qu'il félicita Adolf Hitler en 1940 pour sa victoire sur la France, offensant non seulement les Français, mais aussi les Hollandais qui l'accueillaient et dont le pays avait été annexé par Hitler.

Après la mort de l'ex-empereur, les voitures restèrent à Doorn jusqu'à ce que les Pays-Bas les confisquent à la fin de la guerre. Au final, les harnais précieux, une berline et un coupé furent transportés au musée de Leek. Comme les voitures de Napoléon III à Arenenberg, les voitures de Guillaume II y périclitent dans l'oubli.

Ironie der Geschichte: Kaiser Wilhelm II. ereilte das gleiche Schicksal wie Napoléon III.!

Die Ironie des Schicksals traf keine 50 Jahre nach Ende des Deutsch-Französischen Krieges das siegreiche Preussen selbst, genauer Wilhelm II. (1859-1941). Zwischen ihm und Napoléon III. gibt es erstaunliche Parallelen: Hier der Enkel des Siegers von Sedan, dort der Neffe des grossen Napoléon I.

Wilhelm II. zehrte ebenfalls vom Ruhm seines erfolgreichen gleichnamigen Vorgängers. Dessen auf Siegen beruhender Ruhm trieb den Nachfahren ebenso zu grossen Taten an, auch er aber unterschätzte seine Gegner und ritt ins Verderben. Auch Wilhelm II. hatte den Pomp bis zur Theatralik geliebt.

Zur Selbstinszenierung von Wilhelm II., König von Preussen und Kaiser des Deutschen Reiches, gehörten – trotz der beginnenden Auto-Zeit – edle Reitpferde ebenso wie glänzende Equipagen. Dafür wurde in Berlin noch um 1900 ein neuer Marstall beim Stadtschloss errichtet. Darin fanden, wie einst bei Napoléon III., 300 Pferde und über 100 Kutschen Platz, vom Sport- bis zum Gala-Wagen. Denn auch Wilhelm II. war ein Pferdefreund, der, trotz seines gelähmten Arms, gerne ritt und selbst fuhr.

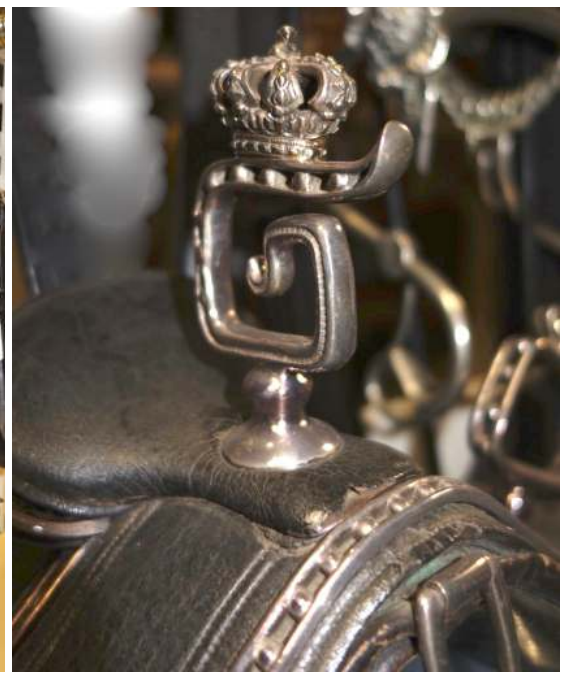
Die ganze Herrlichkeit fand Ende des Ersten Weltkrieges in Berlin ein Ende, Deutschland wurde ebenfalls zur Republik. Wilhelm II. musste abdanken und ins Exil gehen. Dafür gewährten ihm die Niederlande Gastrecht. Auch er wollte dort weiter über Pferde und Wagen verfügen. Ihm genügten aber nicht leicht einsetzbare Alltagswagen. Er liess sich Besseres in Güterwaggons anliefern, nämlich repräsentative Halbgala-Wagen samt den zugehörigen Geschirren und Livreen für das entsprechende Personal.

All das kam in seinen Exilsitz, einen Herrensitz in Doorn, den er 22 Jahre lang bewohnte. Von dort aus gratulierte er noch im Jahre 1940 Adolf Hitler zum Sieg über Frankreich und düpierte damit nicht nur die Franzosen, sondern auch die gastgebenden Niederländer, deren Land von Hitler ebenfalls annektiert worden war.

In Doorn blieben die Wagen nach dem Tod des Ex-Kaisers, bis die Niederlande bei Kriegsende dessen Besitz konfiszierten. Schliesslich kamen die wertvollen Geschirre mitsamt einer Berline und einem Coupé ins Museum nach Leek. Wie die Wagen von Napoléon III. auf dem Arenenberg fristen die von Wilhem II. dort heute auch ein Schattendasein.






V
estiges des équipages somptueux de l’empereur allemand Guillaume II.
En haut : berline à housse/berline de demi-gala et coupé (fabriqués par Kühlstein à Berlin).
Au milieu : housse et chapeau de cocher au galon d’or tressé.
En bas : harnais correspondant et détails des bronzes.

Reste der glanzvollen Equipagen des deutschen Kaisers Wilhelm II.
Oben: Halbgala-Berline und Coupé (gebaut von Kühlstein in Berlin).
Mitte: Bockdecke und goldbetresster Kutscherhut.
Unten: Zugehöriges Geschirr mit Details der Beschläge.

À propos du don de 1906 en Suisse

Avec l'âge, Eugénie ne se rendit plus à Arenenberg et fit don en 1906 du domaine et des voitures au canton de Thurgovie pour qu'il soit transformé en musée commémoratif. À l'époque, les quatre voitures étaient déjà les témoins d'un passé révolu. Dans l'inventaire du domaine d'Arenenberg de 1906, qui s'y trouve encore aujourd'hui, sont listées les voitures suivantes (p. 59) : 1 landau, 1 vis-à-vis, 1 coupé, 1 fourgon, 4 roues en réserve, 1 petite voiture, 5 harnais complets sans mors, 7 porte-harnais, 4 porte-selles. La plupart de ces biens existe encore aujourd'hui, sauf les porte-harnais et les porte-selles. La « petite voiture » est la chaise sur la photo en page 421. Elle apparaît aussi dans le « Lagerbuch für Schloss-Arenenberg » (régistre de l'entrepôt du château d'Arenenberg), avec p. 7 : « 1 chaise à un ou à deux ». La facture et le style indiquent qu'il s'agit très probablement d'un modèle de voiture plus récent pour le personnel régional du château.

Le 25 mai 1906, Friedrich Ammann reçut une lettre à la signature indéchiffrable qui abordait l'avenir du domaine et de ses biens (expédiée du « Yacht Thistle », le bateau de l'ex-impératrice, et de « Naples »). Cette missive faisait état de plusieurs directives d'Eugénie sur le don. « L'installation du musée » à Arenenberg y était notamment évoquée. On notera qu'il y a aussi un petit paragraphe sur les voitures :

« Voitures – Si le Canton veut les conserver, qu'il les conserve, mais elles ne doivent pas être vendues, sinon qu'en pièces, après avoir être démolies. Ne faut pas ... les exposer dans un magasin de curiosité. »

Cette précision est apparemment due au fait que la seconde voiture de Sedan avait entre-temps fait son entrée au cabinet de cire de Madame Tussaud à Londres.

Peu après le don de l'ex-impératrice en 1906, le canton de Thurgovie commença avec les travaux d'installation de l'école agricole évoquée plus haut « Winterschule », pour laquelle furent sacrifiées les écuries et les remises de l'empereur rénovées en 1871. D'après la carte postale reproduite en page 421, les voitures restèrent encore un certain temps à Arenenberg après l'ouverture de l'école. Lorsqu'il n'y eut plus de place pour elles, elles furent transférées à l'arsenal cantonal de Frauenfeld. Vers 1970, elles furent prêtées au nouveau musée des voitures hippomobiles de Robert Sallmann à Amriswil. Ce dernier mouilla la première voiture pour la laver, mais le contact avec l'eau fit apparaître sur toute la surface quelque peu huileuse une émulsion blanche qui ne pouvait plus être enlevée. Sallmann écrivit plus tard que seuls des scientifiques de l'Institut d'histoire de l'art de l'Université de Zurich parvinrent à la supprimer. En 2010, Sallmann réduisit sa collection et rendit par la même occasion tous les prêts au canton de Thurgovie. Aujourd'hui, les voitures se trouvent ainsi qu'elles furent rendues dans un dépôt du musée Napoléon – Château d'Arenenberg.

Zur Schenkung von 1906 in der Schweiz

Als die Ex-Kaiserin Eugénie älter wurde und Arenenberg nicht mehr besuchte, schenkte sie im Jahre 1906 das Gut mitsamt den Kutschen dem Kanton Thurgau zur Einrichtung einer Erinnerungsstätte. Im 1906 aufgenommenen Inventar des Gutes Arenenberg, das dort noch aufbewahrt wird, werden folgende Kutschen erwähnt (S. 59): 1 landau, 1 vis-à-vis, 1 coupé, 1 fourgon 4 roues en reserve, 1 petite voiture. 5 harnais complet sans mors, 7 porte-harnais, 4 porte-selles. Das meiste davon ist heute noch erhalten, allerdings nicht die Geschirr- und Sattelträger. Mit der „petite voiture" ist die auf der Fotografie von S. 421 abgebildete Chaise gemeint. Sie erscheint auch im „Lagerbuch für Schloss-Arenenberg". Dort steht S. 7: „1 Chaise ein- und zweispännig". Dabei handelt es sich nach Machart und Stil sehr wahrscheinlich um einen jüngeren Fahrzeugtyp aus der Region für das Schlosspersonal.

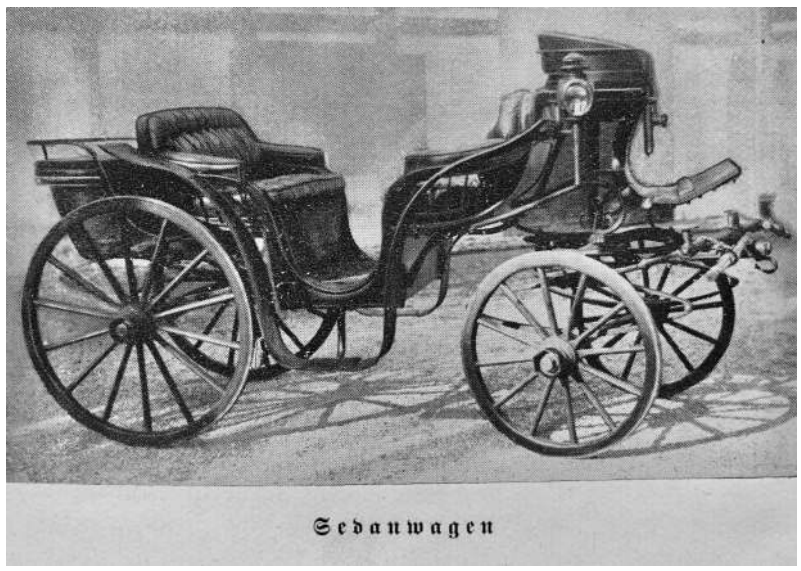
Friedrich Ammann erhielt am 25. Mai 1906 einen Brief mit unleserlicher Unterschrift, in dem es um die Zukunft des Schlossgutes und seines Inhalts ging (Absender „Yacht Thistle", also das Schiff der Ex-Kaiserin, und die Stadt „Naples"). Darin wurden verschiedene Vorgaben Eugénies zur Schenkung übermittelt. Unter anderem wurde auch „l'installation du musée" in Arenenberg erwähnt. Interessanterweise gibt es darin einen kurzen Abschnitt zu den Wagen:

„Voitures - Si le Canton veut les conserver, qu'il les conserve, mais elles ne doivent pas être vendues, sinon qu'en pièces, après avoir être démolies. Ne faut pas ... les exposer dans une magasin de curiosité."

Es blieb dem Kanton also freigestellt, die Wagen zu erhalten, sie durften aber nicht als Ganzes verkauft werden, allenfalls Teile nach der vorherigen Demolierung der ganzen Wagen. Sie sollten auch nicht anderswo als Kuriositäten ausgestellt werden. Letzteres wurde offenbar deshalb erwähnt, weil der zweite Sedan-Wagen mittlerweile in London in Madame Tussauds Kabinett Eingang gefunden hatte.

Bald nach der Schenkung der Ex-Kaiserin im Jahre 1906, begann der Kanton Thurgau im grossen Oekonomiegebäude die besagte landwirtschaftliche „Winterschule" einzurichten, der die 1871 erneuerten Stallungen und Remisen des Kaisers zum Opfer fielen. Gemäss der S. 421 abgebildeten Postkarte blieben die Kutschen noch eine Weile nach der Eröffnung der Schule auf dem Arenenberg. Als dort kein Platz mehr dafür vorhanden war, wurden sie ins kantonale Zeughaus Frauenfeld verlegt. Um 1970 gingen sie leihweise in das neu eingerichtete Kutschenmuseum von Robert Sallmann in Amriswil. Als Sallmann den ersten Wagen pflegen respektive waschen wollte und er mit Wasser in Berührung kam, entstand auf der etwas öligen Oberfläche eine weisse Emulsion, die nicht zu entfernen war. Erst Wissenschaftern vom Kunsthistorischen Institut in Zürich gelang es, diese zu beseitigen, schrieb später Sallmann. 2010 reduzierte der Sammler seinen Bestand und gab in diesem Zug auch alle Leihgaben des Kantons Thurgau zurück. Heute stehen sie noch so, wie sie zurückerstattet wurden, in einem Depot des Napoleonmuseums Arenenberg.







En haut : l'ex-impératrice Eugénie âgée.
En bas : le sociable décrit par Jakob Hugentobler en 1927 comme « voiture de Sedan » et la même voiture en 1910 devant l'arsenal de Frauenfeld.

Oben: Die Ex-Kaiserin Eugénie im Alter.
Unten: Der von Jakob Hugentobler 1927 als „Sedanwagen" bezeichnete Sociable und derselbe Wagen 1910 vor dem Zeughaus in Frauenfeld um 1910.



Berline de la société de fiacres bâloise Keller qui aurait été, selon des dires, achetée aux enchères à Paris en 1871 lors de la liquidation des voitures impériales. Elle servit dès lors de voiture de mariage à Bâle et fut offerte en 1959 au Musée des transports de la Suisse (Verkehrshaus der Schweiz) où elle est remisée aujourd'hui, (A. Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz, 1993, 186, note 168). La facture de la voiture et sa datation rendent cette attribution possible (le carrossier reste inconnu jusqu'ici).

Berline der Basler Droschkenanstalt Keller, die nach mündlicher Überlieferung 1871 in Paris bei der Liquidation der kaiserlichen Wagen ersteigert worden war. Sie diente in Basel fortan als Hochzeitswagen und wurde 1959 dem Verkehrshaus der Schweiz geschenkt, wo sie noch heute in den Depots aufbewahrt wird (A. Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz, 1993, 186 mit Anm. 168). Von der Machart und der Datierung her ist diese Zuweisung gut möglich (Hersteller bislang unbekannt).

Récapitulatif des stocks de voitures et de harnais de Napoléon III évoqués dans cet ouvrage

Compiègne F
1 phaéton léger, 1 berline de demi-gala avec harnais pour deux chevaux, 1 traîneau et 1 harnais de gala pour deux chevaux, 1 voiture d'enfant au « Musée de la Voiture et de Tourisme ».

Versailles F (avec Chantilly)
À la « Galerie des Carrosses » dans la grande écurie de l'époque de Louis XIV sont exposés ou entreposés : 2 berlines de grand gala – « Le Sacre » et « Le Baptême » – , 7 berlines de grand gala – « La Brillante », « La Topaze », « La Turquoise », « La Victoire », « La Cornaline », « L'Améthyste » et « L'Opale » (époque Napoléon I^{er}) –, de nombreux harnais de grand gala (attelages à six et à huit) en maroquin rouge, 7 coffres de voyage et 1 chèvre.

Paris
1 harnais de gala, 1 selle, 1 panneau aux armes impériales et divers documents dans la collection Émile Hermès Paris.

Apremont-sur-Allier F
1 voiture d'enfant fait partie de la collection d'anciens véhicules d'Eugène Schneider.

Bruxelles B
1 berline de gala de 1853/55 prêtée par les « Musées royaux d'art et d'histoire/ Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis » belges pour l'exposition « Autoworld », 1 berline et deux harnais de gala dans lesdits musées.

Belgique
Dans la collection privée de Jan De Clerck se trouve la seconde voiture de Sedan (calèche) et un harnais de demi-gala acquis ultérieurement.

Mannheim D
1 voiture d'enfant et 2 fouets dans la collection privée de Heinz Scheidel.

Arenenberg CH
4 voitures sont remisées dans le dépôt du château d'Arenenberg, dont la première voiture de Sedan (sociable), 3 harnais (1 à un et 2 à deux) de Roduwart, 2 supports de rangement de harnais et 1 cric à monture en fer.

Bilan : toutes les voitures de grand gala réutilisées au Second Empire existent encore. Mais seules 12 voitures des 300 commandées par l'écurie impériale ont pu être identifiées : 2 voitures de gala en Belgique (p. 263 suiv.), 1 berline de demi-gala, 1 phaéton et 1 traîneau à Compiègne (p. 240 suiv. et 266 suiv.), 1 calèche de Sedan en Belgique (p. 400 suiv.) et 4 voitures du convoi militaire de 1870 en Suisse (p. 428 suiv.) ; viennent s'y ajouter 3 voitures d'enfant.

Rekapitulation der in diesem Band erwähnten Bestände von Fahrzeugen und Geschirren Napoléons III.

Compiègne F
Im „Musée de la Voiture et de Tourisme" sind folgende Bestände erhalten: 1 leichter Phaeton, 1 Halbgala-Berline mit Geschirr für zwei Pferde, 1 Schlitten und 1 Galageschirr für zwei Pferde und 1 Kinderkutsche.

Versailles F (mit Chantilly)
In der „Galerie des Carrosses" in der Grande Ecurie aus der Zeit Louis XIV. sind folgende Fahrzeuge und Geschirre ausgestellt oder magaziniert: 2 Grossgala-Berlinen: „Le Sacre" und „Le Baptême" , 7 Grossgala-Berlinen: „La Brillante", „La Topaze", „La Turquoise", „La Victoire", „La Cornaline", „L'Améthyste" und „L' Opale" (aus der Zeit Napoléons I.). Dazu kommen viele Grossgala-Geschirre (Achter- und Sechserzüge) aus rotem Maroquinleder, 7 Reisekisten und 1 Wagenheber.

Paris
In der Collection Émile Hermès, Paris befinden sich 1 Gala-Geschirr, ein Sattel, ein Paneel mit Kaiserwappen und verschiedene Dokumente. Im Musée de l'Armée befinden sich ein Sattel mit Zaumzeug und andere Objekte.

Apremont-sur-Allier F
1 Kinderkutsche befindet sich in der Sammlung von Eugène Schneider unter anderen alten Fahrzeugen.

Brüssel B
1 Gala-Berline in der Ausstellung „Autoworld" als Leihgabe der belgischen „Musées royaux d'art et d'histoire/ Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis" und im genannten Museum selbst eine weitere Berline. Dort befinden sich auch die zugehörigen Gala-Geschirre.

Belgien
In der Privatsammlung von Jan De Clerck befindet sich der zweite Sedan-Wagen (Kalesche) und ein später zugekauftes Halbgala-Geschirr.

Mannheim D
1 Kinderkutsche und 2 Peitschen befinden sich in der Privatsammlung von Heinz Scheidel.

Arenenberg CH
In Depots von Schloss Arenenberg sind 4 Wagen eingestellt, davon der erste Sedan-Wagen (Sociable), 3 Geschirre (1 Einspänner und 2 Zweispänner) von Roduwart, 2 Geschirrböcke und 1 Wagenheber.

Bilanz: Alle 9 im Second Empire wieder verwendeten Grossgala-Wagen haben sich erhalten, von den 300 vom Marstall neu bestellten Wagen sind aber nur 12 Fahrzeuge identifiziert: 2 Gala-Wagen in Belgien (263ff.), 1 Halbgala-Berline, 1 Phaeton und 1 Schlitten in Compiègne (240ff. und 266ff.), 1 Sedan-Kalesche in Belgien (S. 400ff.) und 4 Wagen aus dem Kriegstross von 1870 in der Schweiz (S. 428f.); dazu kommen 3 Kinderwagen.

https://www.andresfurger.ch

Où pourrait-on retrouver d'autres voitures ?

La liste des voitures, des harnais et des accessoires présentée à gauche n'affiche, en toute certitude, qu'une partie des anciens biens encore existants de Napoléon III. Comme indiqué dans le prologue, cet ouvrage ne peut être que la première étape de la reconstruction des grandes collections de voitures, de harnais et de chevaux impériaux. La question se pose donc : quelles traces suivre pour retrouver d'autres collections ? La plupart des lots non identifiés sont probablement restés en France, et c'est donc là qu'il faut poursuivre les recherches. De fait, il est fort probable que les enchères évoquées plus haut aient surtout attiré des acheteurs français, qui furent contraints d'éliminer les insignes impériaux des voitures acquises. Le quadrillage de recherche implique donc les paramètres suivants : signature « Ehrler Paris » sur le chapeau de roue, beaux modèles datant des années 1860/70, couleur de base vert foncé et rechampi rouge.

Le fait que l'État ait pu restituer plusieurs voitures à l'ex-impératrice vers 1880 montre que nombre des voitures de l'ex-empereur n'ont pas été mises aux enchères en 1871. Si bien que des recherches à ce niveau sont nécessaires. Il est aussi possible que l'État français ait transféré dès 1871 certaines voitures du Louvre à ses autres instituts équestres, surtout aux haras nationaux, dans le but de les utiliser. De fait, les écuries impériales comptaient plusieurs modèles robustes comme des breaks et des omnibus. Axer la recherche sur des numéros d'écurie similaires (p. 230) semble prometteur.

Le catalogue « Exposition universelle 1900 – Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport (Paris 1901) » montre que plusieurs voitures et autres équipements de l'écurie impériale existant encore en 1900 ont disparu aujourd'hui – dont des séries entières de dessins de la « collection Ehrler », qui appartenait à l'époque à son successeur Jeantaud, ainsi qu'un harnais à six du prince J. Murat. Faire des recherches ciblées auprès des proches de l'ex-couple impérial serait également pertinent. Dans le chaos de la dissolution du Second Empire en 1870/71, les membres de son entourage ont assurément mis de côté des biens leur paraissant importants, tels les fouets dorés p. 45. On sait aussi que l'ex-impératrice mit aux enchères quelques uns des objets lui ayant été restitués ; certains se sont ainsi probablement retrouvés dans le commerce. Plusieurs voitures du convoi militaire de 1870 pourraient aussi avoir atterri en Prusse comme butin de guerre. Les fourgons ont sûrement eu le même sort que moult grandes hippomobiles : ils furent mis au rebut à la fin de l'ère des chevaux.

Certaines voitures de gala connurent peut-être un destin meilleur. Ainsi qu'évoqué p. 444, d'autres voitures – ou certaines de leurs pièces – furent d'abord conservées en Angleterre.

Wo könnten weitere Bestände an Fahrzeugen gefunden werden?

Mit Sicherheit repräsentiert die links zusammengestellte Liste von Wagen, Geschirren sowie Reit- und Fahr-Accessoires nur einen Teil der erhaltenen Bestände aus dem ehemaligen Besitz von Napoléon III. Wie schon im Vorwort angesprochen, kann dieser Band nur das erste Kapitel bei der Rekonstruktion der grossen Bestände an kaiserlichen Wagen, Geschirren und Pferden sein. Deshalb stellt sich die Frage: Auf welchen Spuren können am ehesten weitere Bestände entdeckt werden? Die meisten unerkannten Bestände dürften in Frankreich verblieben sein, weshalb vor allem hier weiter zu suchen ist. Denn bei den besprochenen Auktionen von kaiserlichen Fahrzeugen dürften vor allem Franzosen zugegriffen haben. Die Käufer wurden verpflichtet, die kaiserlichen Insignien zu entfernen. Der Suchraster nach solchen Fahrzeugen kann dementsprechend wie folgt umschrieben werden: Kapselsignatur „Ehrler Paris", gefällige Modelle der Zeit um 1860/70 mit dunkelgrüner Grundfarbe und roter Linierung.

Offenbar wurden 1871 längst nicht alle Wagen des Ex-Kaisers versteigert, sonst hätte der Staat um 1880 der Ex-Kaiserin nicht mehrere Wagen zurückerstatten können. Hier ist noch Forschungsbedarf. Möglich wäre auch, dass der französische Staat 1871 Wagen aus dem Louvre seinen anderen Pferde-Institutionen zur Benützung weitergegeben hat, vor allem nationalen Gestüten. Denn im Marstall standen durchaus einige robust gebaute Modelle wie Breaks und Omnibusse. Auch die Suche nach ähnlich gehaltenen Marstall-Nummern, wie sie auf S. 230 abgebildet sind, scheinen vielversprechend.

Noch um 1900 waren Bestände aus dem kaiserlichen Marstall vorhanden, die heute vermisst werden. Das geht aus dem folgenden Katalog hervor: „Exposition universelle 1900 - Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport (Paris 1901)". Dazu gehören die erwähnten Zeichnungen aus der „collection Ehrler", die damals im Besitz des Nachfolgers Jeantaud waren und ein Sechserzug-Geschirr aus dem Besitz des Prinzen J. Murat. Weiter müsste auch gezielt bei weiteren Vertrauten des Ex-Kaisers und der Ex-Kaiserin gesucht werden. Im Chaos nach der Auflösung des Second Empire 1870/71 haben dem Kaiserhaus nahe stehende Personen sicherlich ihnen lieb und wichtig gewesene Bestände beiseite geschafft. Dazu gehören etwa die S. 45 abgebildeten vergoldeten Peitschen. Bekanntlich liess die Ex-Kaiserin vom Staat restituierte Objekte teilweise verauktionieren. Auch auf diesem Weg können also wichtige Objekte in den Handel gekommen sein. Gewisse Wagen aus dem Kriegstross von 1870 könnten auch als Beutestücke nach Preussen gelangt sein. Grosse Fahrzeuge wie die Fourgons dürften hingegen das gleiche Schicksal erlitten haben wie viele grosse Pferdewagen, sie wurden wohl Ende der Pferdezeit verschrottet.

Etwas besser könnte es gewissen Galawagen ergangen sein. Wie S. 444 erwähnt, sind in England zunächst noch weitere Wagen oder Teile davon erhalten geblieben.

https://www.andresfurger.ch

Les équipages après la fin du Second Empire : la quantité et non la qualité

La qualité des équipages français du Second Empire était indéniable. Un état de fait aussi lié au contexte global : au XIX^{e}, de la haute bourgeoise aux rangs les plus élevés de la monarchie, on accordait beaucoup d'importance à une apparition publique avec chevaux et voitures – ce qui ne fut plus le cas à l'ère de la république, où les équipages très élégants furent souvent supprimés. Ce fut aussi le cas en France à la fin du Second Empire. Les présidents n'habitaient plus dans des châteaux, n'entretenaient plus de grandes écuries et n'utilisaient plus d'équipages à six ou à huit. De plus, la haute bourgeoisie et le reste de la noblesse adoptèrent ce style nouveau. D'où les souvenirs comme ceux du duc de Conegliano (1897, 166) : « Il faut dire aussi que les mœurs parisiennes se démocratisent tous les jours, il n'existe plus à Paris une seule voiture à housse, une seule d'Aumont .... »

Les représentants de la vieille école confirmèrent ce témoignage, à l'instar du célèbre dessinateur spécialisé dans les livres sur les chevaux Crafty (de son vrai nom Victor Géruzez). Dans son « Paris à cheval » de 1882, il indique aux pages 75 et suiv. que les splendides vieilles calèches sont devenues des voitures de louage. Et que si, jadis, on allait à Longchamps en attelage à quatre à la daumont, on s'y rendait désormais en coupé à un : « Le niveau démocratique fait son œuvre ... »

Des constats similaires furent aussi faits en demi-teinte par le baron Faverot de Kerbrech dans son ouvrage de 1903. Toutes ces évocations quelque peu mélancoliques datent des années 1900, alors que la fin dramatique du régime impérial commençait à dater.

Mais ce n'était pas seulement la splendeur différemment appréciée que l'on regrettait, il s'agissait aussi ici de l'aspect économique lié à cette évolution. En effet, le duc de Conegliano souligna qu'après l'essor de l'industrie de luxe et de la construction hippomobile française évoqué plus haut, un recul s'amorça à partir de 1871. Ainsi, après la guerre, les riches étrangers recommencèrent d'acheter leurs voitures neuves à Londres. Toutefois, ce ne fut que pour une courte durée car la croissance de l'industrie hippomobile française enregistrée entre 1850 et 1870 était durable. Paris resta la Mecque de la carrosserie. Mais le mode de fabrication tout comme les modèles se transformèrent fondamentalement : la production en série avec des machines et l'achat de composants chez des fournisseurs spécialisés devinrent courants. Dans le même temps, la structure de la clientèle s'élargit : toujours plus de personnes voulaient avoir une voiture personnelle, mais le prix devait rester raisonnable. Ces deux aspects eurent pour conséquence une uniformisation des scènes de rue, ce que Crafty caricatura à plusieurs reprises. En d'autres mots : la quantité produite augmenta, mais la qualité baissa car il y avait moins de produits de luxe. Néanmoins, la nouvelle voie qu'avait empruntée par Napoléon III à son époque resta la même, ainsi qu'on peut le lire aux pages suivantes.

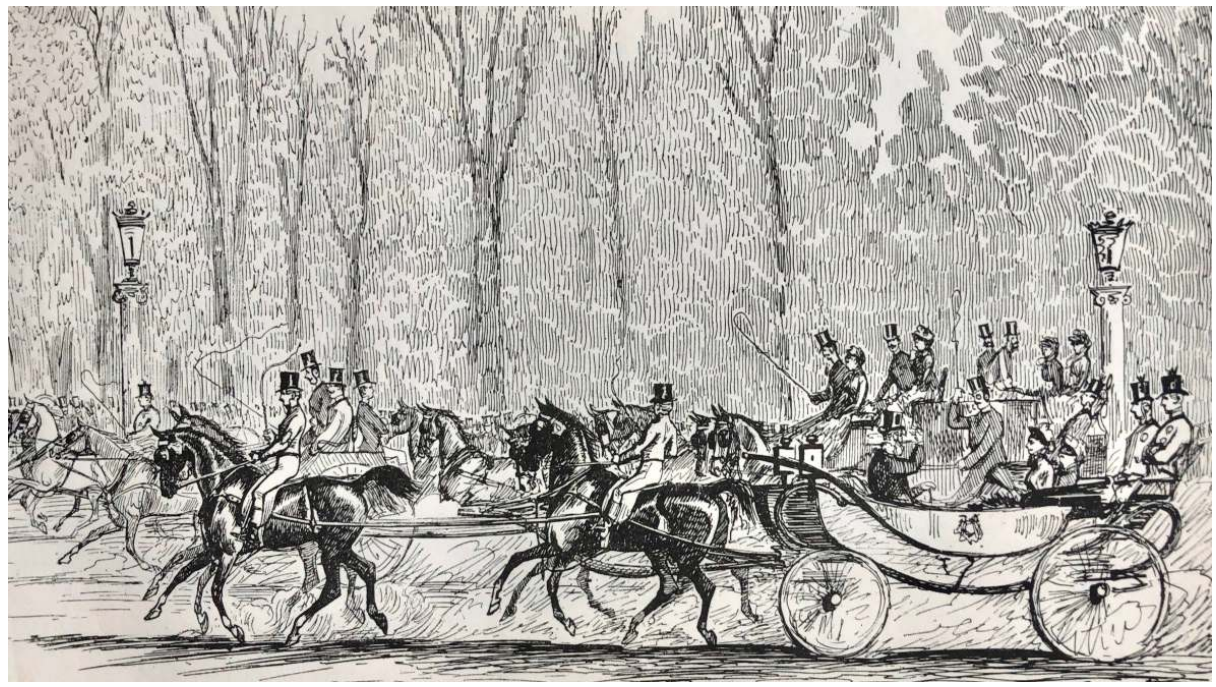
Quantität statt Qualität bei vielen Equipagen nach Ende des Zweiten Kaiserreichs

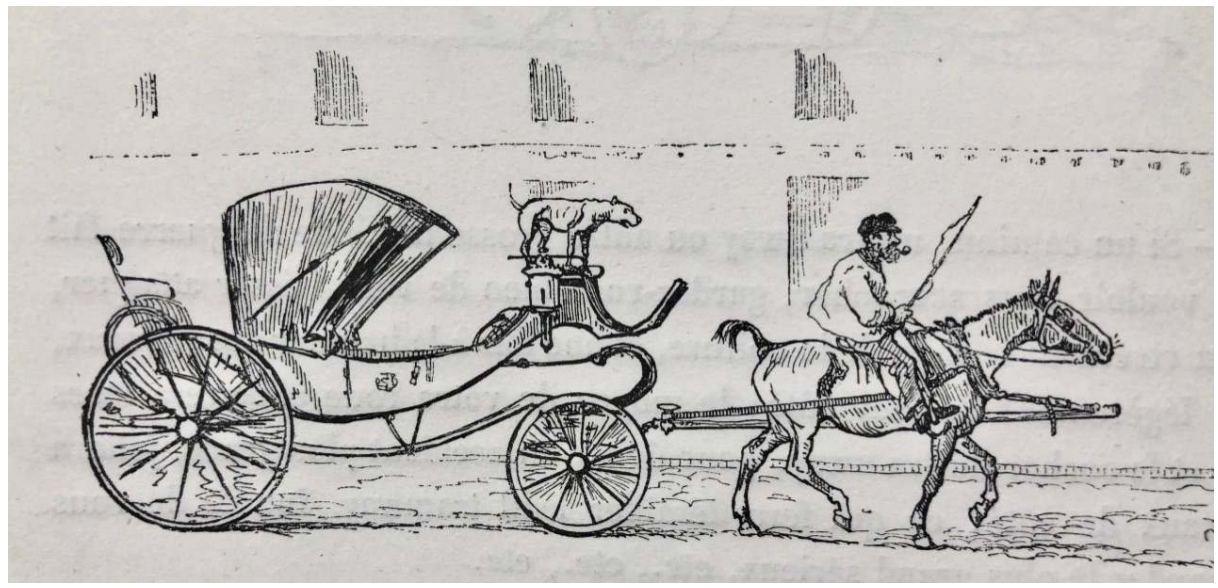
Im Zweiten Kaiserreich war die Qualität der Equipagen in Frankreich unbestritten hoch. Das hing auch mit einem allgemeinen Phänomen zusammen: In Monarchien des 19. Jahrhunderts spielte die Repräsentation mittels Pferd und Wagen generell eine grössere Rolle als in Republiken, von den Spitzen der Gesellschaft bis zum gehobenen Bürgertum. Kam es zum Übergang in eine Republik, wurden die vornehmsten Equipagen oft als alter Zopf abgetan. So geschah es auch in Frankreich nach Ende des Zweiten Kaiserreichs. Die Präsidenten residierten nicht mehr in Schlössern, unterhielten keine grossen Marställe mehr und fuhren nicht mehr sechs- oder achtspännig vor. Nicht nur das. Auch das gehobene Bürgertum und die verbliebenen Adligen passten sich dem neuen Stil an. Das führte zu retrospektiven Äusserungen wie die des Duc de Conegliano (französischer Wortlaut links): „In Paris kam es mehr und mehr zu einer Demokratisierung, man sah keinen einzigen Wagen mit Bockdecke mehr, kein Daumont-Gespann."

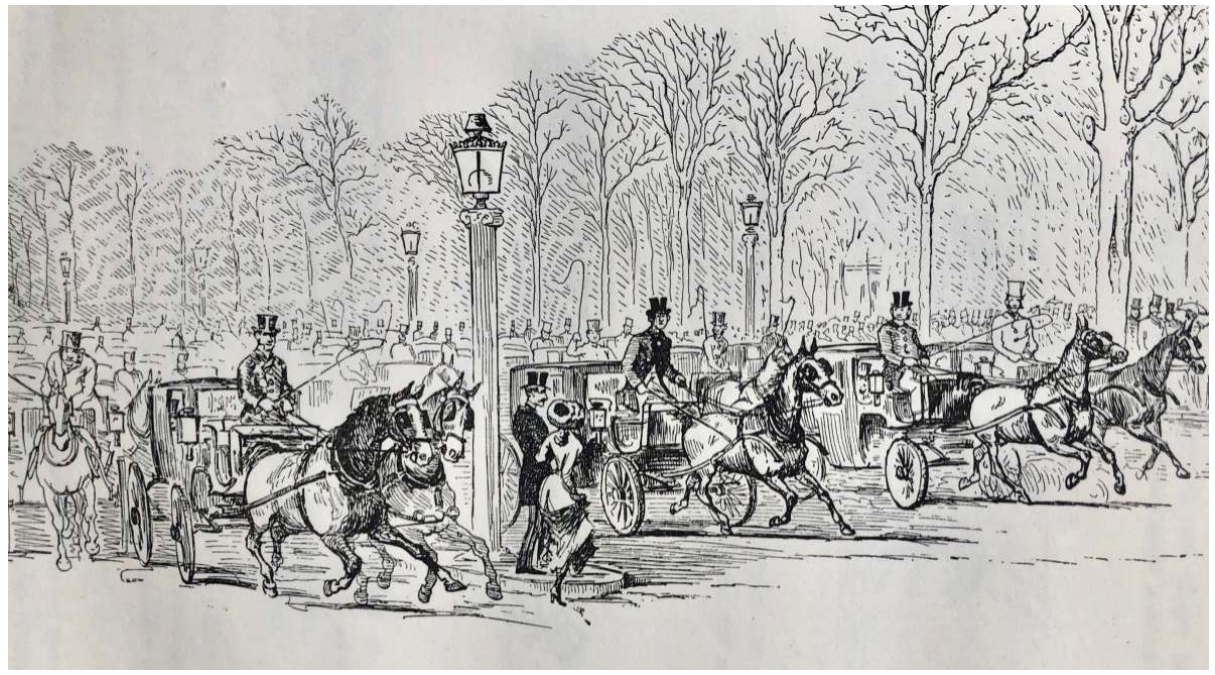
Ganz ähnlich klang es bei Vertretern der alten Schule, etwa beim bekannten Pferdemann und Zeichner Crafty (Pseudonym für Victor Géruzez). In seinem Werk „Paris à cheval" von 1882 erwähnte dieser S. 75ff., die schönsten alten Kaleschen seien zu Mietwagen geworden. Und: Nach Longchamps sei man früher vierspännig à la daumont gefahren und heute im einspännigen Coupé: „Le niveau démocratique fait son œuvre ...". Also: Das demokratisierte Niveau machte sich breit.

Ähnliche Zwischentöne sind auch aus dem grossen Werk von Baron Faverot de Kerbrech des Jahres 1903 herauszulesen. Alle diese etwas wehmütigen Erinnerungen stammen aus der Zeit um 1900, als bereits etwas mehr Distanz zum dramatischen Ende des Zweiten Kaiserreichs entstanden war.

Es wurde aber nicht nur dem Glanz nachgetrauert, über den man in guten Treuen unterschiedlicher Auffassung sein konnte, sondern es ging auch um wirtschaftliche Aspekte. So erwähnte der Duc de Conegliano, nach dem erwähnten Aufschwung der Luxusindustrie und des französischen Wagenbaus sei es nach 1871 zu einem Rückfall gekommen. So hätten die reichen Ausländer nach dem Krieg von 1870/71 ihre neuen Wagen eher wieder in London eingekauft. Diese Entwicklung war allerdings nur kurzfristig. Der zwischen 1850 und 1870 erfolgte Aufstieg der französischen Wagenbauindustrie erwies sich als nachhaltig. Paris blieb für den Wagenbau ein Mekka. Allerdings entwickelten sich die Produktionsweise und das Modellspektrum in eine neue Richtung. Immer mehr wurde in Serie und mit Hilfe von Maschinen produziert. Dazu kam der vermehrte Einkauf von Komponenten bei spezialisierten Zulieferern. Gleichzeitig verbreitete sich das Kundenspektrum; immer mehr wollten einen eigenen Wagen, der aber nicht zu teuer sein durfte. Diese beiden Entwicklungen führten zu einem – gegenüber früher – uniformeren Bild auf der Strasse, wie dies Crafty wiederholt karikiert hat. Mit anderen Worten: Quantitativ wurde mehr produziert, qualitativ gesehen gab es weniger Luxusprodukte. Aber die unter Napoléon III. eingeschlagene Moderichtung blieb grundsätzlich dieselbe, wie die folgenden Seiten zeigen.







Dessins de Crafty sur la disparition à Paris après 1871 de la splendeur des anciens équipages.
En haut : équipages élégants d'antan avec des daumonts et des mails.
Au milieu : une ancienne calèche à huit ressorts est conduite seulement à un par le maître de fiacres.
En bas : l'uniformité des nouveaux riches vers 1900– petits coupés, tous quasiment de la même facture, encombrent les rues de Paris.

Zeichnungen Craftys zum Verschwinden des alten Glanzes der Equipagen in Paris nach 1871.
Oben: Nobler Auftritt von früher mit Daumonts und Mails.
Mitte: Eine alte vornehme, achtfach gefderte Kalesche wird vom Fuhrhalter noch einspännig gefahren.
Unten: Uniformität der Neureichen um 1900: kleine Coupés in fast gleicher Aufmachung füllen die Strassen von Paris.

Les présidents de la République reprennent le style lancé par Napoléon III

Après 1871, les présidents de la République acquirent pour leurs apparitions officielles seulement quelques voitures de gala neuves, aussi chez Ehler, par ailleurs fort semblables à celles de Napoléon III. Des voitures fabriquées par d'autres carrossiers vinrent s'y ajouter un peu plus tard ; en effet, Paris s'apprêtait à accueillir un personnage de haut rang (J-D. Devauges, La Berline 11, 2000/1, 16 suiv.). On fit alors appel à Faverot de Kerbrech, l'ancienne écurie impériale du Quai d'Orsay fut réactivée, et les équipages à la daumont et en poste réapparurent.

Pour la visite du tsar Nicolas II en 1896, une nouvelle berline de gala à sept glaces fut commandée à Mühlbacher (en haut à droite). Cette voiture avec sa galerie était quasiment identique à la voiture de gala de Napoléon III en 1852. Dans le même temps, l'écurie présidentielle fut agrandie, et une calèche à la daumont de Rothschild et fils vint renforcer les effectifs. Une berline de gala à trois glaces, construite en 1880 par Hooper, fut transférée à Paris depuis l'ambassade de France à Londres (en haut), et un coupé de gala fabriqué jadis par Ehrler fut ramené de Madrid. Ces deux voitures furent adaptées aux nouvelles fonctions par Jeantaud, le successeur d'Ehrler. Les voitures officielles de la République reprirent le style que celles du Second Empire – ce qui fut le cas pour toutes les voitures de haut rang des dernières décennies du XIX^{e} siècle. Le style sobre qu'affectionnait Napoléon III s'était ancré dans les esprits, le Second Empire était donc ici à l'origine d'un mouvement durable.

On dit souvent que le gouvernement républicain n'utilisa point les voitures impériales. Cela semble toutefois ne pas être tout à fait exact. Sur le site Web « attelage patrimoine », on parle d'au moins une voiture impériale, une calèche à la daumont, mise à la disposition du shah de Perse. Plusieurs voitures impériales se trouvaient encore dans les grandes écuries du Quai d'Orsay (p. 222). C'est ce que confirme l'épisode des voitures de gala avec ceux de 1852 restituées à l'impératrice en 1881 : elles étaient y entreposées jusque-là (p. 549).

La comparaison d'un grand duc du président (en bas à gauche) avec une voiture de l'empereur (en bas à droite) met en évidence des similarités surprenantes : si les éléments en cuir sont différents, les caisses avec le marchepied démodé semblent être les mêmes. On peut ici supputer que des éléments fondamentaux d'anciennes voitures aient été réutilisés. De fait, au XIX^{e} siècle, les éléments de base d'une vieille voiture bien conservée étaient fréquemment repris pour être intégrés, une fois retravaillés, dans une voiture neuve. Ce procédé n'était, bien sûr, pas vraiment officialisé. Mais c'est pour cela qu'en 1900, le président de la République fut mené dans la caisse d'une voiture de l'ex-empereur.

Der von Napoléon III. eingeführte Stil blieb, auch bei den Präsidenten der Republik

Die Präsidenten der Republik schafften nach 1871 für offizielle Auftritte einige wenige neue Gala-Wagen an, auch bei Ehrler, die sehr ähnlich wie die von Napoléon III. waren. Einige Zeit später kamen dann weitere Wagen von anderen Pariser Carrossiers dazu. Der Hintergrund war (J-D. Devauges, La Berline 11, 2000/1, 16ff.), dass hoher Besuch in Paris erwartet wurde. Dafür wurden, wie erwähnt, Faverot de Kerbrech zugezogen und der alte kaiserliche Stall am Quai d'Orsay weiter belegt beziehungsweise reaktiviert. Jetzt wurde wieder „à la daumont" und "en poste" gefahren.

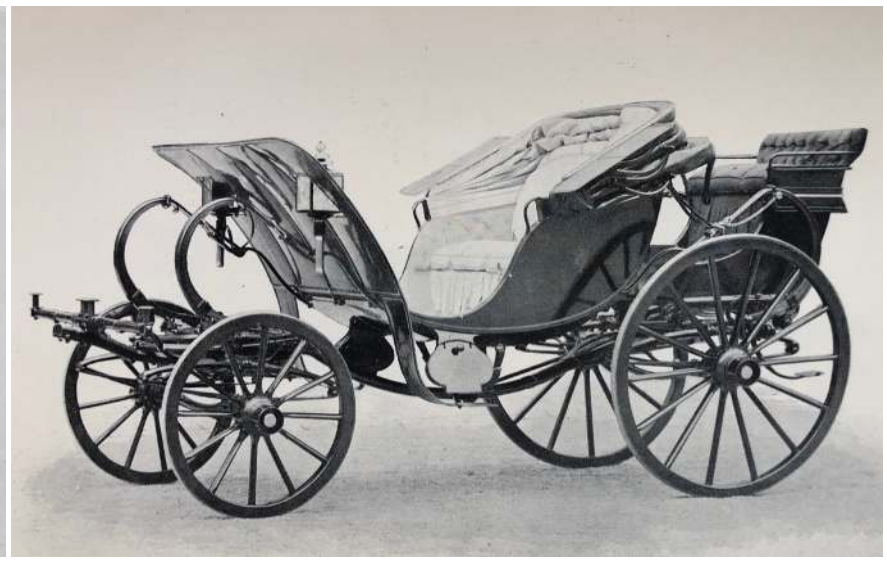
Für den Besuch des Zaren Nicolas II. im Jahre 1896 wurde bei Mühlbacher eine neue Gala-Berline mit sieben Fenstern angeschafft (Bild oben auf der rechten Seite). Dieser Wagen mit Dachbekrönung war fast identisch mit dem Galawagen Napoléons III. von 1852. Gleichzeitig wurde der präsidiale Stall weiter bestückt, etwa mit einer Daumont-Kalesche von Rothschild et fils. Aus der Botschaftsresidenz von London wurde eine 1880 von Hooper in London gebaute Berline zurückgeholt und aus der in Madrid ein ehemals von Ehrler gebautes Gala-Coupé (Bilder in der Mitte auf der rechten Seite). Beide Wagen wurden jetzt vom Ehrler-Nachfolger Jeantaud an die neue Funktion angepasst. Die offiziellen Repräsentationswagen der Republik waren noch im gleichen Stil gehalten wie die des Second Empire. Das gilt auch für alle hochstehenden Wagen der letzten Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts. Das heisst nichts anderes, als dass sich der von Napoléon III. favorisierte schlichte Stil der Wagen konsolidiert hatte.

Nach gängiger Meinung wurden von der nachfolgenden Regierung der Republik die kaiserlichen Wagen nicht weiter benützt. Das scheint aber nicht ganz zuzutreffen. Auf der Website „attelage patrimoine" ist von mindestens einem kaiserlichen Wagen die Rede, der 1873 dem Schah von Persien zur Verfügung stand, eine Daumont-Kalesche. Einige kaiserliche Wagen standen weiter im grossen Stallkomplex am Quai d'Orsay (S. 222). Das zeigt auch die referierte Geschichte um die Gala-Wagen von 1852, die 1881 an die Kaiserin zurückerstattet werden mussten. Sie waren bis zu diesem Zeitpunkt dort eingestellt (S. 549).

Vergleicht man andere Wagen der Präsidenten – wie den rechts unten links abgebildeten Grand Duc – mit Wagen des Kaisers stellt man überraschende Ähnlichkeiten fest. Die ganzen Lederteile sind anders, aber der Kasten mit dem altmodischen Klapptritt scheint identisch sein. Hier könnten sehr wohl Teile älterer Wagen wiederverwendet worden sein. Im 19. Jahrhundert war es durchaus üblich, wesentliche Teile eines gut erhaltenen älteren Wagens überarbeitet in ein neues Fahrzeug zu integrieren. Das wurde jeweils nicht an die grosse Glocke gehängt. So kam es wohl, dass der Präsident der Republik um 1900 nicht wissentlich im Kasten eines Wagens des Ex-Kaisers herumgefahren wurde.





En haut: berline de gala de 1896 par la maison Mühlbacher à Paris.
Au milieu : coupé de gala d'Ehrler et berline de gala de Hooper (Londres) vers 1880, adaptée par Jeantaud en 1896 (état actuel à Versailles).
En bas : grand duc de Mühlbacher vers 1900 pour le président de la République à gauche et, en comparaison, le grand duc de Napoléon III. à droite.

Wagen der Präsidenten der Republik.
Oben: Gala-Berline des Jahres 1896 von Mühlbacher (links alter Zustand und rechts heutiger Zustand in Compiègne).
Mitte: Gala-Coupé von Ehrler und Berline von Hooper (London) um 1880, von Jeantaud 1896 angepasst (heutiger Zustand in Versailles).
Unten: Grand Duc von Mühlbacher der Zeit um 1900 für den Präsidenten der Republik links und als Vergleich der Grand Duc von Napoléon III. rechts.

Épilogue : des répercussions jusqu'à l'ère automobile

Les voitures plus simples privilégièrent, elles aussi, le style sobre de l'époque de Napoléon III. Jusqu'en 1900, la mode hippomobile française fut bien-sûr aussi soumise à d'autres influences comme le renouveau des formes baroques. Celles-ci connurent du succès, notamment sous l'ascendance américaine : la mode lancée au Second Empire des trotteurs américains rapides fut reprise vers 1900 par d'autres couches sociales, et les voitures américaines légères devinrent en vogue – importées ou fabriquées en France en reproduisant les modèles d'outremer. Mais, pour ce qui est des voitures plus formelles tels les coupés, le style sobre continua de s'imposer.

Tel était le contexte lorsque l'automobile commença à émerger vers 1890 ; la France avac la ville de Paris endossa alors un rôle pionnier sur le continent (Christoph Maria Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, 2002).

Désormais, les carrossiers parisiens misaient sur des caisses très similaires, placées au-dessus de châssis équipés d'un moteur – et ils donnèrent à ces nouveaux véhicules les mêmes noms (coupés, etc.). Toutefois, leur créativité était désormais nettement plus restreinte car de nombreux éléments techniques devaient être pris en compte.

La similitude entre les hippomobiles et les automobiles au niveau de la caisse dura une vingtaine d'années. Le design s'émancipa et les automobiles eurent bientôt des formes plus fluides et plus aérodynamiques. Bref : la direction prise sous Napoléon III en matière de style persista une cinquantaine d'années après la fin du Second Empire. Le succès européen de la carrosserie française du Second Empire contribua de façon déterminante au succès de l'industrie automobile à l'orée de la Première Guerre mondiale. Aujourd'hui encore, la branche profite de cette renommée ancestrale.

Deux courants de développement avaient vu le jour vers 1900. Les moteurs et châssis des premières automobiles étaient souvent fabriqués dans des ateliers mécaniques avant que les caisses ne soient montées par des carrossiers établis de longue date comme Kellner. En parallèle toutefois, des constructeurs commencèrent à produire eux-mêmes toute l'automobile, à l'instar de Charles Jeantaud (1843-1906), le successeur d'Ehrler, qui devint avant 1900 l'un des pionniers des automobiles à moteur électrique. Dans ses ateliers, tout comme dans de nombreux autres, on fabriquait vers 1890 à la fois des hippomobiles et des automobiles.

Epilog: Nachhall bis in die Zeit der Automobile

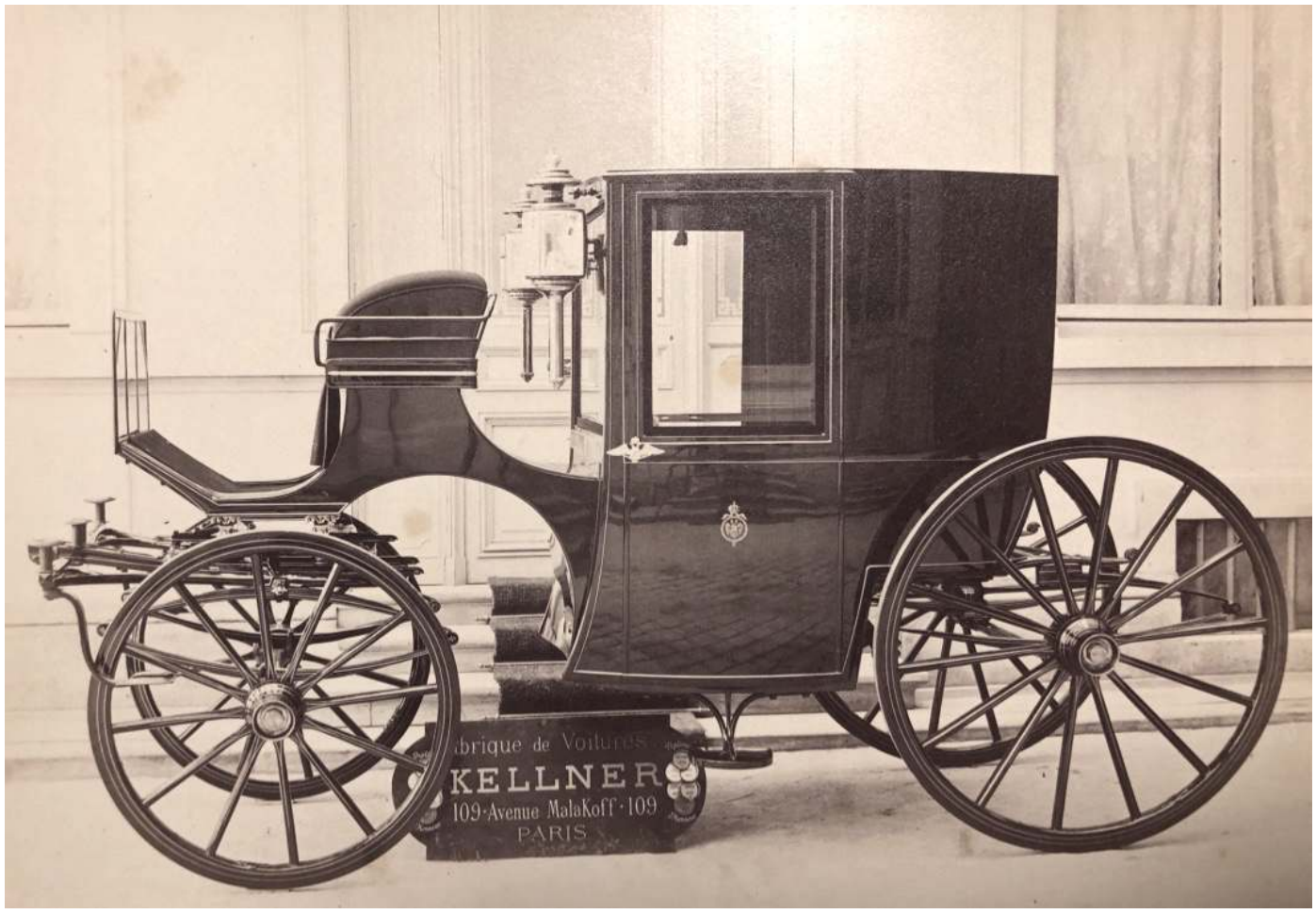
Bei den einfacheren Wagen blieb es um 1900 beim schlichten Stil, wie er unter Napoléon III. eingeführt worden war. Es gab zwar bis in diese Zeit durchaus andere Einflüsse auf die französische Wagenmode, nämlich wieder barockere Formen. Diese sind unter anderem unter amerikanischem Einfluss populär geworden. Was im Second Empire schon begonnen hatte, nämlich das Fahren mit schnellen amerikanischen Trabern, breitete sich um 1900 auf weitere Schichten aus, und dementsprechend wurden dafür auch leichte amerikanische Wagen en vogue, importierte oder in Frankreich nachgebaute Modelle nach überseeischen Vorbildern. Aber die schlichte Mode setzte sich bei den formelleren Modellen wie Coupés usw. durchaus fort.

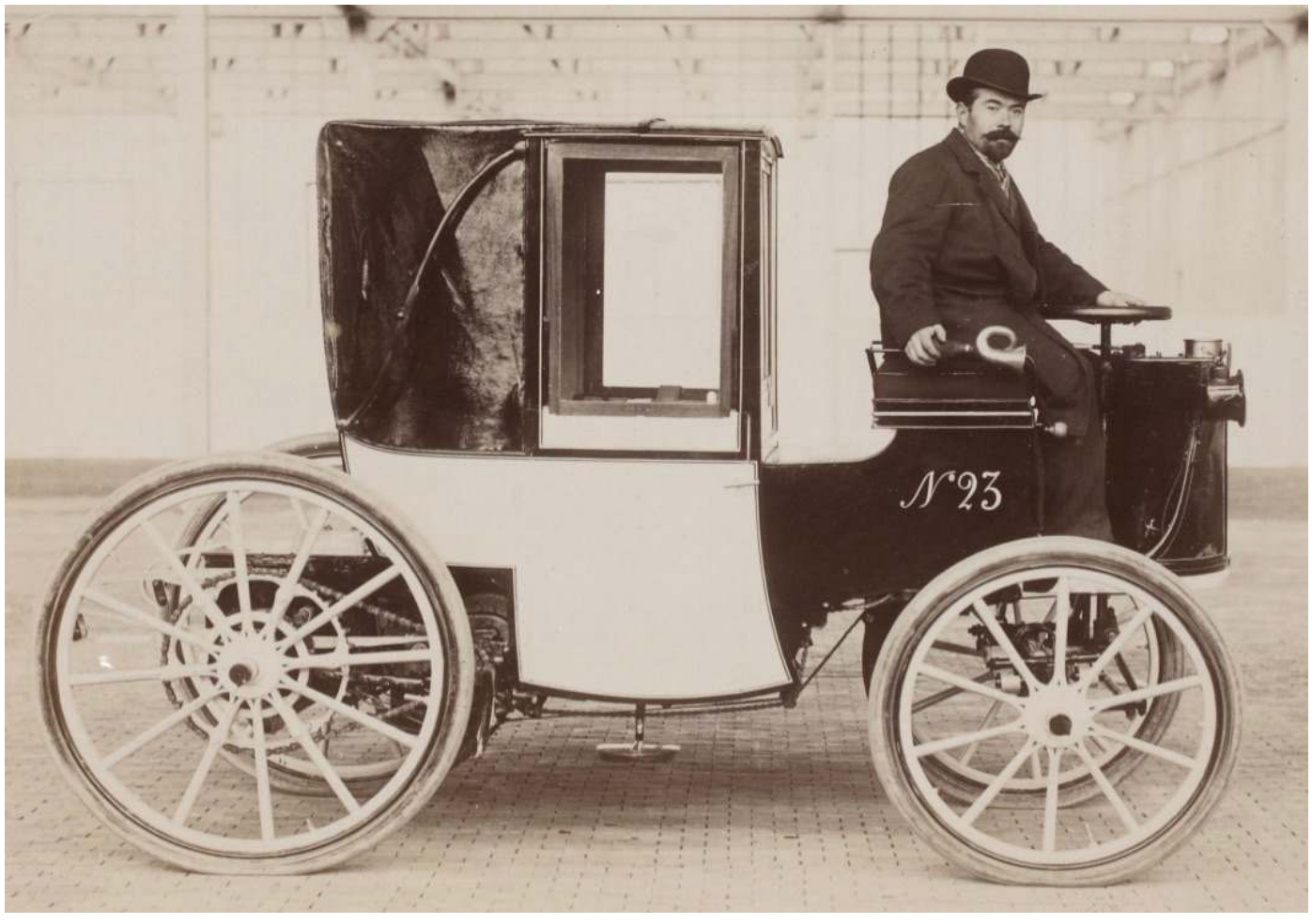
Das war die Situation, als um 1890 langsam die Automobile aufkamen, ein Bereich, in dem bekanntlich Frankreich mit Paris eine Pionierrolle auf dem Kontinent einnahm (Christoph Maria Merki, Der holprige Siegeszug des Automobils 1895-1930, 2002).

Jetzt setzten die Pariser Wagenbauer zunächst sehr ähnliche Kästen auf die mit Motor ausgestatteten Chassis und nannten sie auch gleich (Coupé usw.). Allerdings war jetzt der Gestaltungs-Spielraum der Carrossiers deutlich kleiner, weil sehr viel technisch bedingte Elemente berücksichtigt werden mussten.

Automobile sahen zunächst im Kastenbereich fast 20 Jahre lang wie Kutschen aus. Dann erst „emanzipierte" sich das Design; Automobile bekamen fliessende, windschnittigere Formen. Mit anderen Worten: Der in der Zeit von Napoléon III. eingeschlagene Gestaltungsweg hielt sich nach Ende des Zweiten Kaiserreichs fast 50 Jahre. Und: Der Erfolg des französischen Wagenbaus während des Zweiten Kaiserreichs innerhalb Europas trug wesentlich zum frühen Erfolg der französischen Automobilindustrie bei. Diese begann vor dem Ersten Weltkrieg und dauert bis heute an.

Dabei gab es um 1900 zwei Entwicklungsstränge. Die Motoren und Chassis vieler früher Automobile entstanden in mechanischen Werkstätten, und diesen wurden dann von alteingesessenen Wagenbaufirmen die Kästen aufgesetzt, wie etwa von Kellner. Daneben gab es aber durchaus Wagenbaufirmen, die ganze Automobile selbst zu produzieren begannen, wie etwa der Ehrler-Nachfolger Charles Jeantaud (1843-1906), der noch vor 1900 zu einem Pionier von elektrisch betriebenen Automobilen wurde. In seinen Atelier wurden, wie in vielen anderen Carrosserie-Werkstätten, seit der Zeit um 1890 in denselben Werkstätten nebeneinander hippo- und automobile Fahrzeuge hergestellt.





En haut : coupé de style sobre du grand carrossier parisien Kellner vers 1880.
En bas : landaulet de Jeantaud de 1898 dans le même style, ici déjà avec un moteur électrique.

Oben: Coupé im schlichten Stil der grossen Pariser Wagenfabrik Kellner um 1890.
Unten: Landaulet von Charles Jeantaud des Jahres 1898 im gleichen Stil, hier schon mit einem Elektromotor betrieben.

Annexe 1:
Catalogue des voitures et harnais conservés en Belgique et en Suisse

L'auteur a pu examiner en janvier 2020 trois des voitures qui se trouvent en Belgique et ont appartenu à Napoléon III ; ce qu'il avait déjà fait avec les quatre exemplaires en Suisse quelques années plus tôt. Ces sept véhicules sont, au-delà des trois modèles à Compiègne et des trois voitures d'enfant, les seuls exemplaires subsistants fabriqués pour les écuries impériales. Elles sont donc présentées ici en images avec leurs harnais et commentées. Le tout commence par les deux voitures de gala de 1852, sises à Bruxelles, suivies par la calèche de Sedan se trouvant dans une collection privée belge. Les quatre voitures du convoi militaire de 1870 se trouvant maintenant au château d'Arenenberg viennent parachever cette rétrospective.

Les sept voitures en Belgique et en Suisse sont d'autant plus importantes que le lot substantiel de voitures impériales se trouvant en France ne contient aucun modèle similaire : soit ils n'existent plus, soit ils n'ont pas pu être retrouvés. À elles seules, les voitures présentées couvrent toute la gamme de la voiture de gala dorée au simple coupé attelé à un, en passant par une voiture de transport (fourgon).

Ces voitures portent toutes les armes impériales, elles sont de couleur vert foncé et noir et les filets vermillon. Les photos sélectionnées se concentrent sur les détails, montrant notamment le soin et le niveau de perfection avec lesquels les voitures ont été fabriquées. Quatre des voitures sont signées par Ehrler, un témoignage idéal de ce grand carrossier parisien. Les voitures affichent entre elles non seulement des similitudes, mais aussi des différences. Il est impressionnant de constater que chaque voiture a ses particularités. En d'autres mots : chaque voiture commandée par la cour a été apparemment conçue et fabriquée comme une pièce unique. Avec un agencement cohérent et une certaine « ligne décoratrice ».

Cela se voit sur la berline de gala n°1, la plus riche, qui a été réalisée par Joachim Ehrler et représente l'apogée de son savoir-faire (p. 323 suiv.). Cette berline du « roi des carrossiers parisiens » est aussi considérée de grand gala et couronne en quelque sorte la construction hippomobile du Second Empire.

Anhang 1:
Katalog der in Belgien und in der Schweiz erhaltenen Wagen und Geschirre

Im Januar 2020 konnten drei in Belgien stehende Wagen aus dem ehemaligen Besitz Napoléons III. ebenso untersucht werden wie Jahre zuvor vier in der Schweiz erhaltene Exemplare. Diese sieben Fahrzeuge sind neben den drei in Compiègne stehenden Fahrzeugen und den drei Kinderwagen die einzigen erhaltenen Exemplare unter den neu für den Marstall gebauten Wagen. Sie werden deshalb hier samt den zugehörigen Geschirren in ergänzenden Bildfolgen mit entsprechenden Kommentaren vorgestellt. Den Anfang machen die beiden Gala-Wagen von 1852 in Brüssel, gefolgt von der Sedan-Kalesche in einer belgischen Privatsammlung, und den Abschluss bilden die vier auf Schloss Arenenberg verbliebenen Wagen aus dem Kriegstross von 1870.

Die sieben in Belgien und der Schweiz stehenden Wagen sind umso wichtiger, als sonst aus dem grossen kaiserlichen Bestand keine ähnlichen Modelle in Frankreich erhalten sind beziehungsweise nicht mehr geortet werden können. Sie decken das breite Spektrum vom vergoldeten Gala-Wagen bis zum einfachen, auch einspännig gefahrenen Coupé und sogar Transportfahrzeug (Fourgon) ab. Alle diese Wagen tragen das kaiserliche Wappen, sind dunkelgrün und schwarz bemalt, die Linierung ist im gleichen Zinnoberrot (Vermillon) gehalten.

Bei der folgenden Auswahl der Bilder wurde das Schwergewicht auf Detailaufnahmen gelegt. Diese zeigen unter anderem, mit welcher Sorgfalt und auf welchem Niveau die Wagen hergestellt worden sind. Vier der Wagen sind von Ehrler signiert und sind damit ein ausgezeichneter Leistungsausweis dieser herausragenden Pariser Wagenbaufirma. An diesen Wagen sind Gemeinsamkeiten, aber auch Unterschiede feststellbar. Beeindruckend ist, dass jedes Fahrzeug seine Eigenheiten besitzt. Mit anderen Worten: Jeder vom Hof bestellte Wagen wurde offensichtlich als Einzelstück entworfen und gefertigt. Dabei wurde der Wagen konsequent durchgestaltet und eine gewisse „Dekorlinie“ durchgezogen.

Das zeigt sich an der reichsten, ganz von Ehrler gefertigten Gala-Berline Nr. 1. Sie repräsentiert den Höhepunkt des Schaffens von Joachim Ehrler (S. 323ff.). Diese auch Grossgala-Wagen genannte Berline des als „König der Pariser Wagenbauer“ bezeichneten Carrossiers stellt eine Art Krönung des Wagenbaus des Zweiten Kaiserreichs dar.

La berline de grand gala n°1 des Musées royaux d'art et d'histoire, Bruxelles

Cette berline, la plus riche d'Ehrler, date de 1852 et a été présentée dès la page 236 (et p. 442 suiv.) avec la seconde berline, plus sobre. Toutes deux sont visiblement identiques aux berlines n°1 et n°2 de la liste de l'écurie impériale (p. 229). Vers 1900, cette voiture était encore connue en Europe comme étant le « State Coach » de la France, c.-à-d. la voiture officielle de l'État (p. 443). Cela concorde avec l'évocation du duc de Conegliano (1897, 191) : « Une berline de grand gala à sept glaces, train doré, frise en bronze ciselé et doré entourant l'impériale, aigles dorées aux coins, écussons aux Armes Impériales au milieu, housse écarlate avec les armes brodées, intérieur en satin blanc ... » Hormis les écussons, la description concorde en tous points. Conegliano étant généralement fiable, on se demande si cette différence est due à une erreur ou si la voiture a été modifiée au fil du temps. Cette seconde hypothèse est fort plausible comme les procès-verbaux d'Ehrler en témoignent. De fait, des modifications furent apportées en 1853, notamment au niveau des armes (AN O/5/804). Selon les documents, la voiture fut aussi rafraîchie et adaptée pour le baptême en 1856 (p. 142).

La berline présente des ressemblances stylistiques avec les pièces ajoutées par Ehrler en 1852/53 à la berline « Le Baptême », par exemple sur la galerie d'impériale (p. 63 suiv. / p. 113). Cette voiture neuve fut apparemment le substitut plus moderne des vieilles voitures dorées de grand gala, et donc aussi du « Baptême ». Aujourd'hui, le numéro 17 est peint sur son avant-train (p. 461). Il ne peut toutefois s'agir d'un numéro d'écurie tel que décrit à partir de la page 228, mais d'un marquage ultérieur, éventuellement du musée.

Cette voiture neuve de grand gala, la seule du Second Empire, fut entretenue régulièrement par Ehrler car beaucoup utilisée – la première fois à l'occasion du mariage en janvier 1852 (p. 461), par ailleurs avec son harnais à huit en cuir noir et aux bronzes dorés richement ciselés (p. 466). Cela démontre que la berline a été commandée dès 1851 avant même la nomination officielle du président au titre d'empereur !

Comme on le lit dans les « Papiers Secrets et Correspondance du Second Empire » de 1871, Émile-Félix Fleury avait passé de grosses commandes auprès de selleries et carrosseries dès 1849 « conformément aux instructions du Président ». Il avait à sa disposition d'énormes sommes d'argent et confié de nombreux gros travaux à Ehrler.

La gravure sur bois de la page 239 illustre une autre sortie la même année. Cette situation est aussi évoquée chez Conegliano (vers p. 190), mais est associée à l'exposition universelle de 1867 avec un arrière-plan différent (Légende : « Cortège de Grand Gala – Distribution des récompenses »). À Bruxelles aussi, cette berline est considérée comme la voiture de baptême du fils de Napoléon III. Ainsi, elle a fort probablement été utilisée en 1856 pour transporter l'enfant durant le cortège (discussion p. 142).

Die Vollgala-Berline Nr. 1 der Musées royaux d'art et d'histoire in Brüssel

Die reichste Ehrler-Berline von 1852 wurde schon S. 236ff. zusammen mit der zweiten, schlichteren Berline vorgestellt und S. 442f. erwähnt. Beide sind offensichtlich identisch mit den Berlinen Nr. 1 und Nr. 2 des Marstall-Inventars (S. 229). Um 1900 war dieser Wagen in Europa noch als „State Coach" Frankreichs bekannt, also als höchstrangiger Staatswagen (S. 443). Das passt zur Erwähnung dieses Wagens durch den verlässlichen Duc de Conegliano (1897, 191): „Eine Vollgala-Berline mit sieben Scheiben, vergoldetem Gestell, ziseliertem und vergoldetem Dachfries mit vier Adlern auf den Ecken, Wappenschilde mit den kaiserlichen Insignien in der Mitte, scharlachrote Bockdecke mit gestickten Insignien, das Innere aus weissem Satin." Ausser den Wappenschilden stimmt die Beschreibung genau überein. Geht die Differenz auf einen Fehler Coneglianos zurück oder wurde der Wagen im Verlaufe der Zeit verändert? Letzteres ist durchaus möglich, wie Protokolle von Ehrler belegen. So wurde etwa 1853 einiges am Wagen verändert, auch im Bereich der Wappen (AN O/5/804). Auch für die Taufe des Jahres 1856 wurde der Wagen nach den Akten nochmals auf neuen Glanz gebracht und wohl angepasst (S. 142).

Die Berline weist stilistische Ähnlichkeiten mit gewissen in den Jahren 1852/53 der Berline „Baptême" zugefügten Teilen auf, etwa dem Dachkranz (vgl. S. 63ff. und S. 113). Dieser neue Wagen war offensichtlich der zeitgemässere Ersatz der alten vergoldeten Vollgala-Wagen und damit auch des „Baptême". (Auf dem Vordergestell dieses Wagens ist heute die Nummer 17 aufgemalt. Dabei kann es sich nicht um eine der S. 228f. behandelten Marstall-Nummern handeln, sondern um eine spätere Markierung, eventuell des Museums.)

Dieser einzige neue Vollgala-Wagen des Second Empire wurde regelmässig von Ehrler unterhalten, weil er viel im Einsatz war. Den Anfang machte die Teilnahme rings um die Hochzeitsfeier im Januar 1852 (S. 461), übrigens samt dem zugehörigen Achterzuggeschirr in schwarzem Leder und mit vergoldeten, reich ziselierten Beschlägen (S. 466). Demnach war die Berline schon im Jahre 1851 (vor der Einsetzung des Präsidenten zum Kaiser) bestellt worden!

Aus den „Papiers Secrets et Correspondance du Second Empire" von 1871 geht hervor, dass Emil-Félix Fleury schon 1849 „conformément aux instructions du Président" bei Sattlern und Wagenbauern grosse Bestellungen aufgab. Ihm standen dafür enorme Summen zur Verfügung, und er hatte bei Ehrler grosse Aufträge laufen.

Einen Auftritt mit der Berline Nr. 1 im Jahr 1855 zeigt der Holzstich von S. 239. Dieselbe Situation ist bei Conegliano auch abgebildet (bei S. 190), wird aber dort (mit anderem Hintergrund) mit der Weltausstellung von 1867 in Verbindung gebracht (Legende: Cortège de Grand Gala – Distribution des récompenses"). In Brüssel gilt diese Berline auch als Taufwagen des Sohnes von Napoléon III. Die Berline dürfte 1856 sehr wohl im Cortège des Taufzuges eingesetzt worden sein, vermutlich als Wagen für den Täufling (Diskussion dazu S. 142).







La voiture neuve de grand gala de 1852.
En haut : vue latérale de la nouvelle et riche berline d'Ehrler en 1852, le n°1 sur la liste de l'écurie impériale.
En bas : vue de face de la même berline et détail de l'avant-train.

Der neue Vollgala-Wagen von 1852 des Second Empire.
Oben: Seitenansicht der reichsten neuen Ehrler-Berline von 1852, die Nr. 1 des Marstall-Inventars.
Unten: Vorderansicht derselben Berline und Detail am Vordergestell.

Pourquoi de Paris à Bruxelles ?

L'intérieur et l'extérieur de la berline n°1 sont en bon état, à l'instar des pièces liées comme le timon et le harnais (p. 466 suiv.). Cela parle en faveur d'un trajet direct de Paris à Bruxelles via l'Angleterre. Conegliano a connu la première étape du parcours (1897, 192 suiv.). D'après lui, les voitures de gala restèrent au Louvre jusqu'en 1881, date à laquelle les salles accueillirent un ministère : « L'Impératrice dut alors reprendre les voitures et harnais lui appartenant ; elle fit venir à Farnborough la berline de grand gala à sept glaces avec les harnais d'un attelage à huit chevaux et une voiture de demi-gala avec les harnais d'un attelage à six chevaux ... ». Cette description contient cependant des erreurs : les berlines arrivèrent d'abord à Chislehurst, car Eugénie ne résida à Farnborough qu'à partir de 1885. Pour ce qui est de la seconde berline, il s'agissait plutôt d'une berline de gala, à savoir le n°2 de la liste. Enfin, Conegliano se contredit : après avoir affirmé explicitement que « ces voitures appartenaient à la Liste civile de Napoléon III » (191), il parle à la page suivante des voitures « appartenant » à l'impératrice. D'après les photographies p. 549, la voiture de grand gala se trouvait après 1871 non plus au Louvre, mais dans l'écurie du Quai d'Orsay – avec la seconde berline. La restitution fut donc plutôt la conséquence des procès menés par l'impératrice contre la République (p. 406 et p. 442).

Dans tous les cas, les berlines n°1 et n°2 furent envoyées de Paris à la veuve de l'empereur en 1881. Elle semble aussi les avoir considérées comme de précieux témoins d'un passé glorieux, car elle conserva uniquement ces deux-là et fit don des quatre autres autour d'elle (p. 442). Ces deux voitures étaient-elles celles utilisées par l'impératrice et son entourage le jour de son mariage pour rejoindre les Tuileries depuis l'Élysée (Conegliano 1897, 285) ? Les initiales N et E réunies sur la galerie d'impériale en armes d'alliance pourraient l'indiquer ; d'autant plus que l'agencement était le même sur les portières du « Sacre » (p. 71). La berline n°2 fut probablement la voiture que l'impératrice utilisa le soir après la cérémonie de mariage (p. 56).

Le voyage de ces deux voitures depuis l'Angleterre est facilement traçable : en 1920, le fils de Jérôme Bonaparte, Victor Napoléon (18632-1926), devint le principal héritier d'Eugénie et devint le propriétaire du château de Farnborough où il y fit établir une collection d'objets napoléoniens auxquels appartenaient les deux berlines et leurs harnais. Il mourut en 1926, et son successeur en tant que chef de la maison impériale fut Louis Napoléon (1914-1997) qui n'avait que 14 ans. En 1927, le château de Farnborough fut vendu et les deux voitures arrivèrent cette année-là, ou peu après, au musée bruxellois à titre de dépôt. (La mère de Louis Napoléon étant la princesse Clémentine de Belgique, celui-ci passa sa jeunesse en Belgique.) Lorsque le prince s'installa à Prangins en Suisse (où l'auteur de cet ouvrage fit sa connaissance en 1990 en tant que directeur de musée), les voitures et les harnais demeurèrent au musée et furent achetés en 1976. Le lot entier arriva donc au musée en seconde main.

Warum von Paris nach Brüssel?

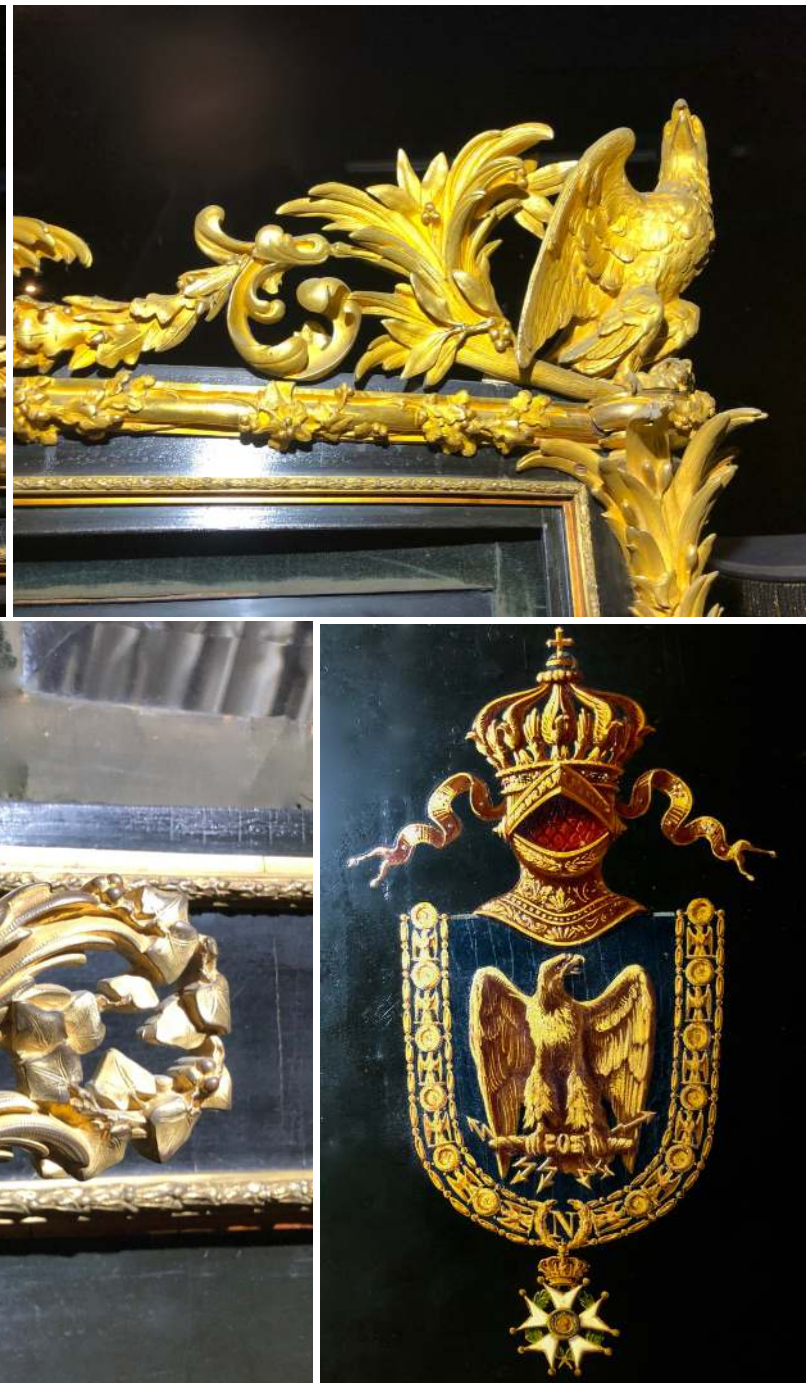
Die Vollgala-Berline Nr. 1 ist innen und aussen gut erhalten und zwar mit den zugehörigen Teilen wie der Deichsel und dem Geschirr (Besprechung S. 466f.). Das spricht für einen direkten Weg von Paris über England nach Brüssel. Duc de Conegliano kannte die erste Station des Pedigree noch (1897, 192f.). Demnach seien die Galawagen bis 1881 im Louvre verblieben, bis dann die Räume für ein Ministerium beansprucht wurden. Dann hätte die Ex-Kaiserin die ihr gehörenden Wagen und Geschirre übernehmen müssen. Sie habe die Vollgala-Berline samt dem Achterzuggeschirr und eine Halbgala-Berline samt dem Sechserzuggeschirr nach Farnborough kommen lassen (Wortlaut links). Bei dieser Schilderung sind Conegliano allerdings Fehler unterlaufen. Die Berlinen kamen zunächst nach Chislehurst, Eugénie zog erst 1885 nach Farnborough. Bei der zweiten Berline handelt es sich eher um eine Gala-Berline, nämlich die im Folgenden zu besprechende Berline Nr. 2 des Marstalls. Conegliano widerspricht sich auch: Er erwähnte S. 191 ausdrücklich, dass die neuen Gala-Wagen Teil der „Liste civile" waren, und eine Seite danach sprach er von den der Kaiserin gehörenden Wagen („lui appartenant"). Nach den Fotografien S. 549 stand der Vollgala-Wagen mit der zweiten Berline nach 1871 auch eher im neuen Stallgebäude am Quai d'Orsay und nicht mehr im Louvre. Demnach dürfte die Rückgabe eher die Folge der S. 406 und 442 erwähnten Prozesse der Kaiserin gegen die Republik gewesen sein.

Wie auch immer: Die beiden Berlinen Nr. 1 und Nr. 2 kamen 1881 von Paris in das Eigentum der Kaiser-Witwe zurück. Für sie waren offenbar genau diese beiden Wagen besondere Zeugen besserer Zeiten. Denn nur diese zwei behielt sie bei sich, die anderen wurden verschenkt (S. 442). Waren dies die beiden Wagen, in denen die Kaiserin und ihre Entourage am Hochzeitstag vor der grossen Feier vom Elysée in die Tuilerien gefahren wurden (Conegliano 1897, 285)? Dafür könnten die in der Art eines Allianzwappens nebeneinander gestellten Initialen „N" und „E" im Dachkranz sprechen, wie sie damals auch der „Sacre" auf den Türen aufwies (S. 71). Die Berline Nr. 2 war vermutlich der Wagen, den die Kaiserin am Abend nach der eigentlichen Hochzeitsfeier benützte (S. 56).

Der weitere Weg der beiden Gala-Wagen ist gut zu rekonstruieren: 1920 wurde der Sohn von Jérôme Bonaparte, Victor Napoléon (1862-1926), Haupterbe von Eugénie. Er baute im Schloss Farnborough eine Sammlung von napoleonischen Gegenständen auf, zu der auch die beiden Berlinen gehörten. Victor Napoléon starb 1926. Nachfolger als Chef des Maison impériale wurde der 14jährige Louis Napoléon (1914-1997). 1927 kam es zum Verkauf des Exilsitzes Schloss Farnborough. Danach gelangten die beiden Wagen als Deposita ins Museum in Brüssel. (Die Mutter von Louis Napoléon war die Prinzessin Clémentine de Belgique. Er verbrachte dementsprechend seine Jugend in Belgien.) Auch als der Prinz später nach Prangins in die Schweiz umzog (wo der Schreibende als Museumsdirektor ihn 1990 noch kennen lernte) verblieben die Wagen und Geschirre im Museum und wurden 1976 käuflich erworben. Das ganze Lot kam also aus zweiter Hand ins Museum.







Détails de la berline de gala n°1.
En haut : signature sur le chapeau de roue, ornée de feuilles de chêne et d'une fleur au milieu, et détail de la housse écarlate avec des broderies en fils de métal précieux (très oxydé aujourd'hui).
Au milieu : groupe sur le dôme avec des feuilles d'acanthe, de laurier et de chêne.
En bas : poignée de portière et armes sur la portière latérale de la caisse.

Details an der Gala-Berline Nr. 1.
Oben: Kapselsignatur, verziert mit Eichenlaub und einer Blüte in der Mitte sowie Ausschnitt der scharlachroten Bockdecke mit Stickereien in Edelmetallfäden (heute stark oxidiert).
Mitte: Dachbekrönung mit Motiven von Akanthusblättern, Lorbeer- und Eichenlaub.
Unten: Türgriff und Wappen auf dem Seitenpaneel des Kastens.



Berline de grand gala n°1 : vue de l’arrière-train avec soupente et ressort en C à côté de la planche des valets, bélière en forme de serpent et ressort en C doré.

Vollgala-Berline Nr. 1: Blick auf das Hintergestell mit Trageriemen der C-Feder neben der Lakaibrücke, Tragearm in Form einer Schlange und vergoldete C-Feder.





Garniture intérieure de la berline de grand gala n°1. Le satin de soie clair est capitonné par des petits boutons en forme d’abeilles. Le motif des larges rubans de passementerie ou galons bicolores correspond au dessin de la moquette.

Innengarnierung der Vollgala-Berline Nr. 1. Der helle Seidensatin ist mit kleinen Knöpfen in Form von Bienen abgeheftet. Das Muster der zweifarbigen breiten Posamenten korrespondiert mit dem Dessin des Teppichs.





Garnitures autour les fenêtres et revêtement intérieur du marchepied de la berline de grand gala n°1.

Garnierungen rund um die Fenster und innere Abdeckung des Einstiegtritts der Vollgala-Berline Nr. 1.

Les deux harnais de gala des berlines n°1 et n°2 aux Musées royaux d'art et d'histoire de Bruxelles

En 1927, au même moment (ou peu après) que les berlines n°1 et n°2, le musée de Bruxelles reçut aussi d'Angleterre les deux harnais correspondants, évoqués par Conegliano. Si l'attelage à huit d'origine (p. 239) n'existe plus au complet, il reste néanmoins suffisamment de pièces pour pouvoir comparer l'agencement du harnais avec le décor de la voiture. On constate alors que les feuilles de palme et d'acanthe sont un motif qui se répète sur la caisse, la garniture et le harnais. Le harnais ressemble à l'un de ceux reproduits par Faverot de Kerbrech (p. 141), sans être identique pour autant. C'est ce que montre la comparaison des détails des pièces avec les photos ci-contre en bas. Celles-ci montrent assurément l'état du harnais en 1900, qui arriva ensuite en Belgique. Cette photo est extraite du catalogue « Exposition universelle 1900 – Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport (Paris 1901) » avec un texte lié résumé en page 43/44: « Nous trouvons ensuite, sous le N°784, l'attelage de gala fait en 1852 pour la cérémonie du mariage de sa Majesté l'Empereur. L'attelage se compose de huit harnais avec une selle de postillon, de deux harnachements pour les chevaux des garçons d'attelage, plus celui du piqueur à cheval qui précédait la voiture. Ces harnais sont en cuir verni, la bouclerie et les ornements en bronze ciselé et doré, spécialement composés et dessinés pour la circonstance; les passementeries, à la française, sont en soie et or. Ils sont aujourd'hui la propriété de sa Majesté l'Impératrice Eugénie. »

Dans ce passage, le harnais est rapporté à celui de l'année 1852 et, donc, à celui du mariage prévu. Mais il ne servit point à l'attelage de la très riche voiture nuptiale pour le trajet des Tuileries à la cathédrale Notre-Dame : de fait, les chevaux de la voiture la plus importante furent, comme décrit, attelés avec des harnais en maroquin rouge. Toutefois, les deux berlines servirent de première et deuxième voiture tout autour du mariage même.

Le musée expose aujourd'hui une maquette équestre qui mélange entre elles des pièces des deux harnais. Le mantelet et le collier sur le cheval appartiennent au harnais de la berline n°1, alors que les autres pièces se rapportent à la berline n°2, plus sobre, qui est décrite à la page suivante.

Le texte évoqué plus haut souligne explicitement que le harnais le plus luxueux était adapté à l'agencement particulier de la voiture. Ce fut aussi le cas pour le harnais plus sobre. Ici, les boucles et les bronzes sont par exemple lisses, comme la poire de la fausse martingale (en haut à droite).

Ce harnais a probablement été fabriqué par le sellier parisien Brune (p. 516), alors que Roduwart s'est chargé du plus riche – ce qu'indique aussi le musée.

Die Gala-Geschirre zu den Berlinen Nr. 1 und Nr. 2 in den Musées royaux d'art et d'histoire in Brüssel

Mit den Berlinen Nr. 1 und Nr. 2 kamen aus England 1927 oder kurz danach auch die beiden von Conegliano erwähnten zugehörigen Geschirre ins Museum von Brüssel. Vom ursprünglichen Achterzug (vgl. das Bild S. 239) ist nicht mehr alles erhalten, allerdings genug, um die Gestaltung des Geschirrs mit dem Dekor des Wagens abgleichen zu können. Dabei zeigt sich, dass sich Motive wie Akanthus- und Lorbeerblätter am Wagenkasten und seiner textilen Ausstattung wie auch am Geschirr wiederholen. Das Geschirr ähnelt einem von Faverot de Kerbrech abgebildeten Geschirr (S. 141). Es ist aber nicht identisch. Das zeigt ein Detailvergleich mit einzelnen Teilen und der Abbildung rechts unten. Diese gibt den Zustand des später nach Belgien gekommenen Geschirrs im Jahre 1900 wieder. Das Bild stammt aus dem Katalog „Exposition universelle 1900 - Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport (Paris 1901)". Im zugehörigen Text steht S. 43/44 zusammengefasst (französischer Wortlaut links): „Unter der Nummer 784 ist das Gala-Geschirr ausgestellt, das als Zeremonialgeschirr bei der Hochzeit des Kaisers diente. Es besteht aus acht einzelnen Geschirren samt dem Sattel des Postillions und zwei Geschirren für die hinterher reitenden Grooms und den vorausreitenden Pikeur. Die Geschirre bestehen aus Lackleder, die Schnallen und Zierbeschläge aus ziselierter und vergoldeter Bronze, zusammengestellt und entworfen für ihren speziellen Einsatz; die gewebten Teile bestehen aus Seide und Goldfäden („soie et or"). Die Geschirre sind heute Eigentum ihrer Majestät der Kaiserin Eugénie."

In dieser Passage wird das Geschirr auf das Jahr 1852 und die damals geplante Hochzeit zurückgeführt. Es diente aber nicht für die Züge der reichsten Hochzeitswagen zur Fahrt von den Tuilerien zur Kathedrale Notre Dame, denn die Pferde vor den wichtigsten Wagen waren bei diesem Aufzug, wie beschrieben, in Geschirren aus rotem Maroquinleder eingespannt. Aber die beiden Berlinen dienten offenbar, wie erwähnt, sonst rings um das Hochzeitsgeschehen als erster und zweiter Wagen.

In der heutigen Präsentation im Museum auf einer Pferdemaquette sind Teile aus beiden Geschirren zusammengewürfelt. Der rechts abgebildete Kammdeckel und der Kumt auf dem Pferd gehören zum Geschirr der reicheren Berline, die übrigen Teile zum schlichteren Wagen.

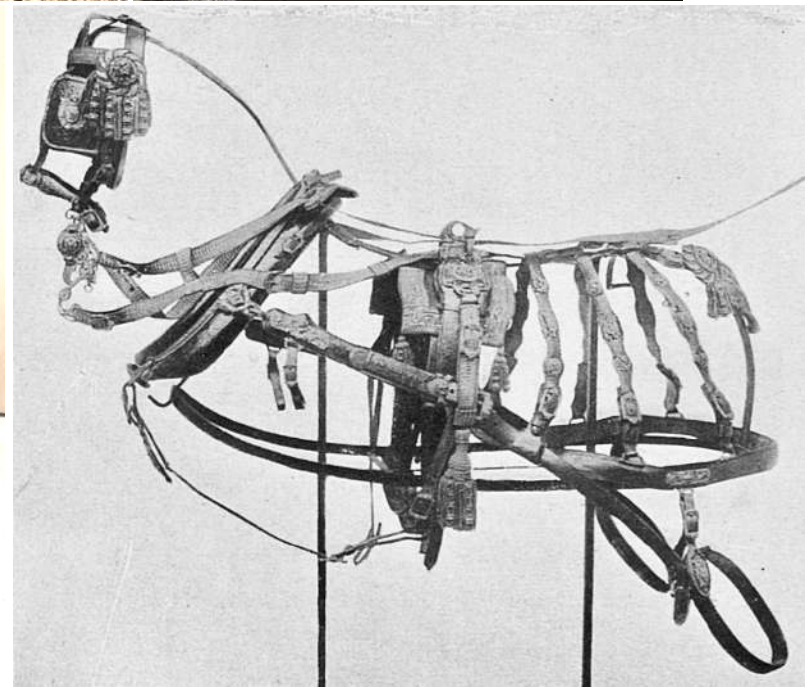
Aus dem obigen Wortlaut geht eindeutig hervor, dass das reichere Geschirr einem speziellen, auf den Wagen abgestimmten Design folgt. Dies traf auch für das zweite, weniger reich gestaltete Geschirr zu, das auf den im Folgenden zu besprechenden Wagen abgestimmt wurde. Bei diesem sind beispielsweise die Rahmen um die Zierbeschläge glatt gehalten, wie dies der Spieler am Sprungriemen rechts oben in der Mitte zeigt.

Das etwas schlichtere Geschirr dürfte vom Pariser Sattler Brune hergestellt worden sein (vgl. S. 516), das reichere Geschirr aber, auch nach internen Angaben des Museums in Brüssel, von Roduwart.









Détails des pièces des harnais des berlines de gala n°1 et n°2.
En haut : mantelet avec des cadres richement ornementés appartenant à la berline la plus luxueuse ; fausse martingale et boucle lisse pour la berline la plus sobre ; les bronzes d'un porte-traits, l'un avec un N, de la deuxième voiture.
Au milieu : détail d'un bronze de palonnier et signature sur l'une des boucles de la caisse, apparemment de BRUNE.
En bas : présentation actuelle dans le musée de pièces des deux harnais de gala de 1852, avec des restes d'accessoires en textile comme des rosettes frontales et des frontaux (p. 141) et état d'un harnais de l'attelage à huit en 1900.

Details von Geschirrteilen zu den beiden Gala-Berlinen Nr. 1 und Nr. 2.
Oben: Kammdeckel mit reich verziertem Rahmen zur reicheren Berline und Sprungriemen, Spieler mit glattem Rahmen zur schlichteren Berline sowie Beschläge eines Strangträgers, darunter einer mit der Initiale „N", ebenfalls zum schlichteren Wagen.
Mitte: Ausschnitt eines Deichselbeschlags und Signatur auf einer Kastenschnalle, wohl von BRUNE.
Unten links: Heutige museale Präsentation von Teilen beider Gala-Geschirre von 1852 mit Resten von textilen Accessoirs wie Stirnrosetten und Stirnriemen (vgl. Bild S. 141).
Unten rechts: Zustand eines Geschirrs des Achterzugs zur Berline Nr. 1. im Jahre 1900.

La berline de gala n°2, plus sobre, aux Musées royaux d'art et d'histoire de Bruxelles

Cette seconde berline de gala a été présentée dès la page 236 et suiv. Une vieille photo de la voiture, qui a eu le même parcours que celle présentée plus haut, est reproduite en page 470. Si les dimensions des deux sont similaires avec 4,4 m de long et 2,4 m de haut, le second modèle est un peu plus sobre. Il est moins doré, n'a pas de galerie d'impériale ni d'ornements sous la caisse. Comme pour la voiture n°1, le cocher est assis à une hauteur d'env. 2,20 m – mais la housse de son siège est plus simple. Cette berline était, depuis 1852, la seconde plus riche en son genre. À l'inverse de Conegliano, Faverot de Kerbrech la désigna clairement en 1903 comme une « berline de gala » (361).

Cette berline s'inscrivait parmi les voitures de plus haut rang de l'écurie ; elle était, au-delà de la voiture de grand gala, la seule avec une garniture en soie. Comme on peut le voir sur la gravure sur bois en page 239, la voiture était attelée à six pour les grandes apparitions en public. Il est possible que la gravure sur bois de la page 174 la montre aussi attelée en paire (le numéro 18 est peint sur l'avant-train, une numérotation plus récente comme pour les voitures plus riches).

Cette berline à sept glaces compte aussi quatre lanternes richement ciselées, ce qui permettait de l'utiliser de nuit. Si des personnes de haut rang y prenaient place, une lanterne était accrochée au milieu de l'impériale comme lampe d'intérieur (cf. description du général Fleury p. 152 et photos p. 239 & 443). À cette fin, l'insert rond dans le ciel d'impériale (p. 472) était retiré.

La finition de garniture intérieure est ici également très soignée. Les bordures rouges aux motifs floraux contrastent largement avec le satin de soie clair. La moquette manque, mais les parties latérales encore conservées affichent un motif en harmonie avec les bordures. La moquette est fixée avec des clous fins, dont les têtes sont en nacre (comme pour la voiture n°1). Des boutons en forme de petites fleurs, maintenant le capitonnage, répondent à la couleur rouge des galons et bordures. À l'instar de la berline n°1, il était possible de descendre ici des stores en soie à toutes les fenêtres. Les deux berlines avaient aussi chacune un cordon de cocher.

Dans l'écurie, il y avait encore une seule autre berline à sept glaces et avec un train doré, comme décrit par Conegliano (191) ; la vignette en page 141 et l'image en haut en page 174 montrent un modèle similaire non conservé, probablement acheté vers 1855.

Le harnais à six de la berline de gala n°2, évoqué à partir de la page 466, se trouve aussi à Bruxelles, tout comme les pièces à cadres lisses et bronzes avec un N sur les attelles des colliers (p. 476).

Die schlichtere Gala-Berline Nr. 2 in den Musées royaux d'art et d'histoire in Brüssel

Die zweite Gala-Berline wurde schon S. 236 bis 239 vorgestellt. Eine alte Fotografie des Wagens ist auf S. 470 zu sehen. Die Berline nahm den gleichen Weg wie der vorangehend vorgestellte Wagen. Das 4,4 m lange und 2,4 m hohe Fahrzeug ist jenem recht ähnlich, aber ein wenig schlichter gestaltet. Es ist weniger reich vergoldet, weist keinen Dachkranz und auch keine Verzierung unterhalb des Kastens auf. Wie beim vorangehend beschriebenen Wagen sitzt der Kutscher hier auch auf einer Höhe von circa 2.2 m. Die Bockdecke ist hier einfacher gestaltet. Diese Berline war seit 1852 im Marstall die zweitreichste ihrer Art. Faverot de Kerbrech nennt sie eindeutig (im Gegensatz zu Conegliano) „Berline de Gala" (1903, 361).

Diese Berline zählte zu den hochstehendsten Wagen des Marstalls; sie ist neben dem Vollgala-Wagen die einzige mit hellem Ausschlag in Seide. Der Wagen wurde, wie auf dem Holzstich von S. 239 zu sehen, bei grossen öffentlichen Auftritten sechsspännig gefahren. Möglicherweise zeigt der Holzstich S. 174 oben diesen Wagen auch in zweispänniger Anspannung. (Auf dem Vordergestell ist die Nummer 18 aufgemalt, wie beim reicheren Wagen eine jüngere Nummerierung.)

Zu dieser siebenfenstrigen Berline gehören vier reich ziselierte Laternen. Dementsprechend wurde der Wagen auch nachts eingesetzt. Sassen hochstehende Personen darin, wurde in der Dachmitte eine Laterne als Innenleuchte eingesetzt, wie dies General Fleury beschrieb (S. 152) und der Abzug der Laterne auf den Fotografien S. 239 und 443 zu sehen ist. Dafür konnte der S. 472 abgebildete, runde, gepolsterte Dacheinsatz entfernt werden.

Die innere Garnierung ist hier ebenfalls sehr sorgfältig ausgeführt. Zum hellen Seidensatin bilden die rot durchwirkten Borten mit floralem Muster einen starken farblichen Kontrast. Der ehemals eingelegte Bodenteppich fehlt, aber die seitlich erhaltenen Partien zeigen ein auf die Borten harmonisch abgestimmtes Muster. Der Teppich ist mit feinen Nägeln fixiert, die Köpfe aus Perlmutt aufweisen (übrigens auch beim vorangehend vorgestellten Wagen). Zu diesen roten Partien passen die entsprechenden Abheftknöpfe in Form von kleinen Blüten. Wie bei der reicheren Berline können hier vor allen Fenstern Rouleaus aus Seide niedergelassen werden. Zur Ausrüstung beider Berlinen gehört auch je eine Signalschnur zum Kutscher.

Im Marstall gab es noch eine einzige weitere Berline mit sieben Scheiben und vergoldetem Gestell, wie dies Conegliano S. 191 erwähnt; die Vignette S. 141 und das Bild S. 174 oben zeigen ein entsprechendes, nicht erhaltenes Modell. Diese dürfte nach circa 1855 angeschafft worden sein.

Zur Gala-Berline Nr. 2 hat sich in Brüssel das S. 466f. angesprochene Sechserzug-Geschirr erhalten. Vor allem die Geschirrteile mit glattem Rahmen und die Kumtbeschläge mit einem eingesetzten „N" in den Zugkrampen sind dazuzurechnen, ähnlich dem Beschlag oben rechts auf dem Bild von S. 476.

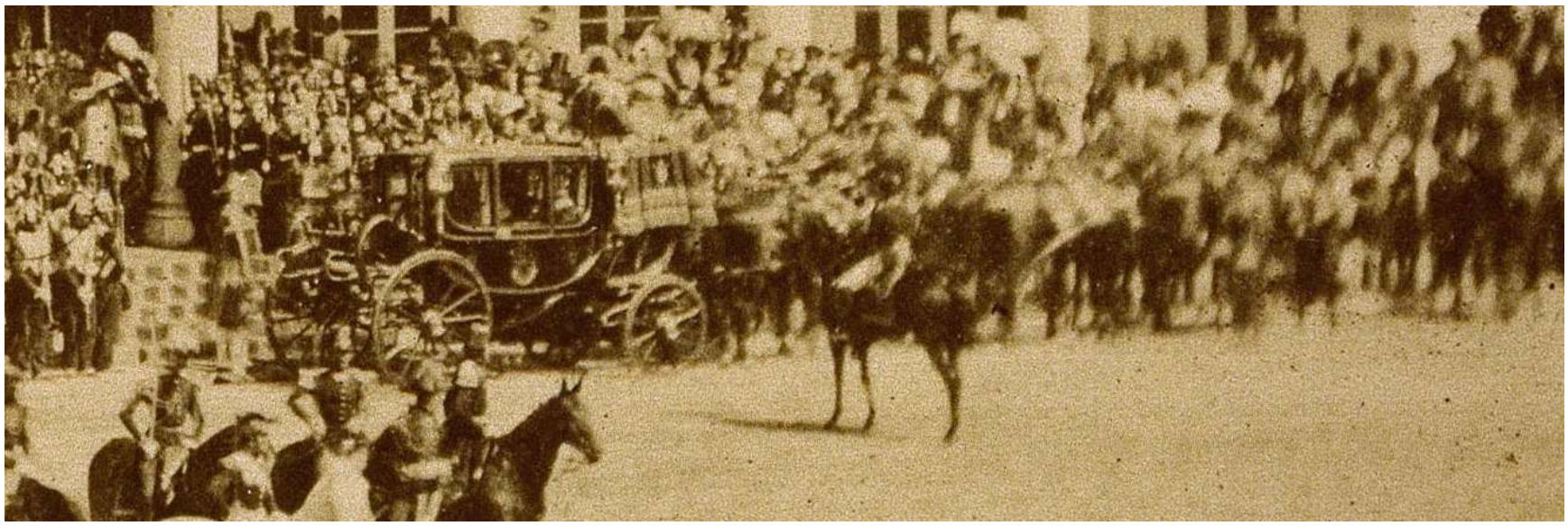


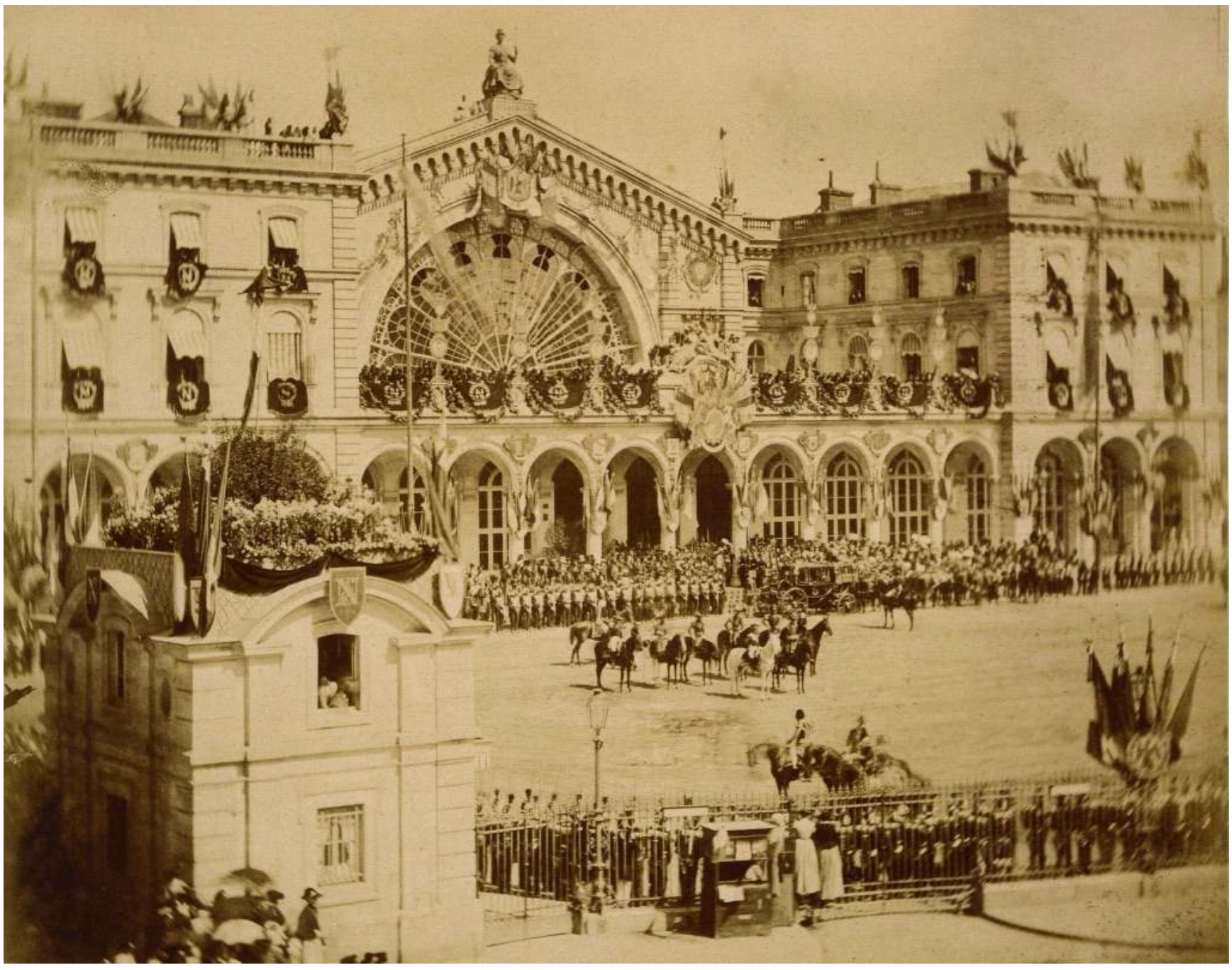




La berline de gala n°2.
En haut : vue arrière et grandes armes sur la portière droite.
En bas : vue de diagonale de l’exposition actuelle dans le musée.

Die Gala-Berline Nr. 2.
Oben: Hinteransicht und das grosse Wappen der rechten Türe.
Unten: Schrägansicht in der heutigen Museumsaufstellung.





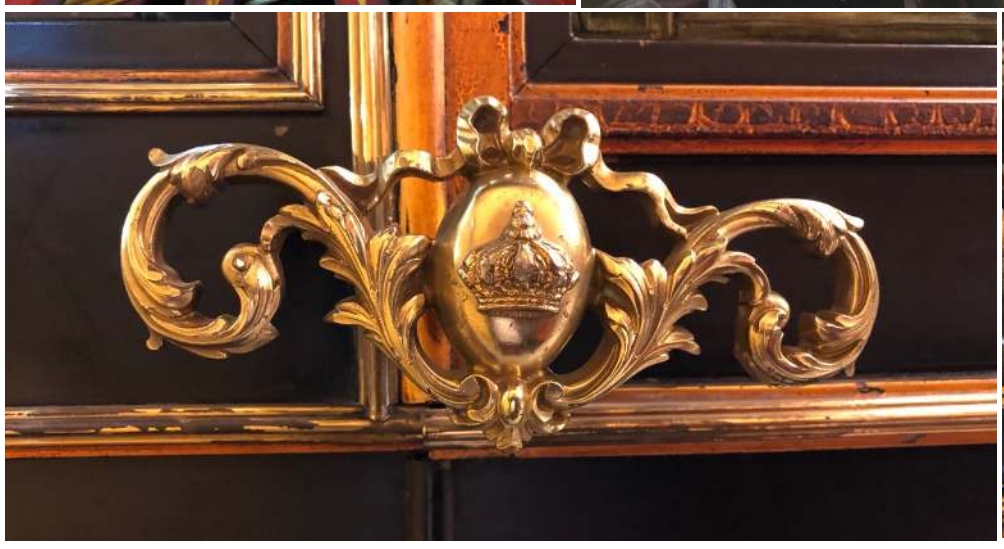
Le 18 août 1855, la berline de gala n°2 fit office de « corps » pour l’arrivée de la reine Victoria à la Gare de l’Est à Paris. C’est ce que montre cette photographie anonyme, agrandie en haut (p. 150 et 239).

Die Gala-Berline Nr. 2 stand am 18. August 1855 bei der Ankunft der englischen Königin Victoria in Paris als Hauptwagen vor der Gare de l’Est. Das zeigt diese anonyme Fotografie mit der Vergrösserung oben (vgl. S. 150 und 239).



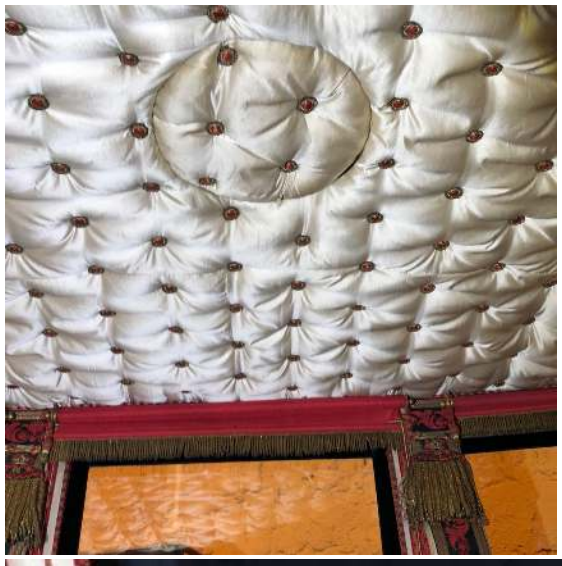







Détails de la berline de gala n°2.
En haut : vue du dessous de la planche de coquille, vue sur l’avant-train.
Au milieu : signature sur un chapeau de roue doré, boucle d’une soupente et lanterne richement ciselée.
En bas : poignée de portière et bélière de soupente en forme de serpent.

Details an der Gala-Berline Nr. 2.
Oben: Untersicht des Fussbretts und Blick auf das Vordergestell.
Mitte: Kapselsignatur in einer vergoldeten Nabenschüssel, Schnalle eines Trageriemens und reich ziselierte Laterne.
Unten: Türgriff und Tragearm in Form einer Schlange.









Détails de la garniture de la berline de gala n°2.
En haut : insert dans le ciel d'impériale pour une lampe intérieure, décoration extérieure du marchepied replié et revêtement en moquette de la marche supérieure.
En bas : riche garniture en satin de soie, ici le siège avant avec les deux tirants de la glace frontale.

Details der Garnitur der Gala-Berline Nr. 2.
Oben: Dacheinsatz in der Öffnung für eine Innenleuchte, äussere Abdeckung des zusammengelegten Einstiegstritts und Teppichbelag des obersten Tritts.
Unten: Reiche Garnitur in Seidensatin, hier an der vorderen Bank mit den beiden Fensterzugriemen des Frontfensters.

La calèche de Sedan dans la collection privée belge de Jan de Clerck

Détaillée plus haut (p. 400 suiv.), la calèche de voyage est de construction lourde et particulièrement grande – sur la photo, elle semble plus petite qu'elle n'est en réalité. Pesant plus d'une tonne, cette voiture est à peu près deux fois plus lourde que le sociable présenté comme la première voiture de Sedan (p. 368 suiv.). Le cocher était assis à environ 2,20 m du sol et la calèche était généralement attelée à quatre. La prolonge gainée de cuir (p. 477) a pu être conservée (p. 475).

Les soupentes des ressorts en C sont renforcées de tôle de fer, comme on le voit en page 475 (équipement spécial pour une utilisation en campagne ou bien apport ultérieur ?). Le siège du cocher est amovible, ce qui permet de mener aussi le véhicule à la daumont ou en poste (p. 355).

On trouve encore des traces des anciennes fixations des bagages latéraux décrits plus haut et désormais manquants, du garde-crotte et les ailes latérales.

Toute la voiture est aujourd'hui comme enduite d'une couleur sombre, probablement due à l'incendie de 1925 à Londres. L'intérieur en reps de soie décoré de feuilles de chêne présente aussi d'incontestables traces de combustion.

Le siège de valets de 1 à 2 (petites) places dispose d'une double suspension, avec des ressorts en S derrière et à pincettes devant. Le coffre en dessous peut être ouvert par un clapet sur son devant et sur sa partie arrière.

Il y a aussi un compartiment sous la planche du sol. Le coffre à l'avant a, quant à lui, un clapet devant. Sous le siège principal se trouve un compartiment divisé en trois parties, où l'on pouvait glisser trois tiroirs (disparus).

Certains des bois rouges du train ont été repeints en couleur sombre. La facture et le design indiquent que la voiture a dû être fabriquée après 1860. Sous la planche de coquille se trouve le même N peint surmonté d'une couronne, comme sur les côtés du coffre de devant. Les portières affichent aussi les armes impériales en petit format.

Si la voiture est solide, elle n'en est pas moins raffinée : sur l'avant-train, sous le coffre, le bois est sculpté comme on ne le voit sur aucune autre voiture de l'écurie.

Le harnais napoléonien pour attelage en paire de la même collection a été probablement acheté ultérieurement et s'inscrit au niveau d'un harnais de demi-gala.

Die Sedan-Kalesche in der belgischen Privatsammlung von Jan de Clerck

Die S. 400ff. schon ausführlich beschriebene Reisekalesche ist sehr gross und schwer gebaut. Sie sieht auf den Fotos kleiner aus, als sie in Wirklichkeit ist. Der Wagen dürfte etwa doppelt so schwer sein, nämlich über 1000 kg, als der Sociable, der S. 368ff. als erster Sedan-Wagen vorgestellt wurde. Der Kutscher sitzt hier auf einer Höhe von circa 2,20 m. Dieser zweite Sedan-Wagen wurde in der Regel vierspännig gefahren. Dementsprechend hat sich der Unterzug in Form einer mit Leder eingefassten Kette von S. 477 erhalten, an der die S. 475 abgebildete Vorwaage eingehängt werden konnte.

Die Trageriemen der C-Federn sind mit Eisenblech verstärkt, wie dies S. 475 zeigt (Spezialausrüstung für den Einsatz im Feld oder spätere Ergänzung?). Der Kutschbock ist abnehmbar eingerichtet, sodass das Fahrzeug auch in Daumont- oder Postanspannung gefahren werden konnte, wie dies das Bild S. 355 zeigt.

Von den heute fehlenden seitlichen Koffern und dem Spritzschirm sind, wie auch von den ehemals vorhandenen Kotflügeln, Spuren der alten Fixierungen erhalten.

Der ganze Wagen ist heute mit einem dunklen Überzug versehen, der wahrscheinlich auf den beschriebenen Brand von 1925 in London zurückgeht. Das Innere aus hellem Seidenreps mit Eichenlaub-Muster zeigt deutliche Schmauchspuren.

Der ein- bis knapp zweiplätzige Dienersitz ist doppelt abgefedert, hinten mit S-Federn und vorne mit einer Druckfeder. Die Box darunter ist von hinten und von vorne mit einer Klappe zugänglich. Dazu kommt ein Fach unter dem Bodenbrett. Der vordere Koffer weist vorne eine Klappe auf.

Unter dem Hauptsitz befindet sich ein in drei Abteile gegliederter Stauraum, in dem drei (nicht erhaltene) Schubladen eingefahren werden konnten.

Zum Teil sind ehemals rote Gestellhölzer dunkel übermalt. Nach der Machart und dem Design des Wagens entstand dieser eher vor als nach 1860. Unter dem Fussbrett ist dasselbe „N“ mit einer Krone darüber aufgemalt wie seitlich an der vorderen Box. Die Schläge zeigen das kleine Wappen des Kaisers.

Der Wagen ist recht solide und doch kunstvoll gebaut. Er zeigt, etwa am Vordergestell unter der vorderen Box, Schnitzereien, wie dies bei keinem anderen erhaltenen Wagen aus dem Marstall zu beobachten ist.

Das napoleonische Zweispänner-Geschirr in der gleichen Sammlung wurde nachträglich zugekauft. Es stammt aus dem Handel und ist als Halbgala-Geschirr einzustufen.









L’état actuel de la calèche, deuxième voiture de Sedan, dans la collection privée de Jan de Clerck.
En haut : vue du dessous de la planche de coquille, signature sur chapeau de roue et armes sur la portière gauche.
En bas : le siège du cocher peut être démonté pour pouvoir mener la calèche à la daumont ou en poste.

Der heutige Zustand der Kalesche, des zweiten Sedan-Wagens, in der Privatsammlung von Jan de Clerck.
Oben: Untersicht auf das Fussbrett, Kapselsignatur und Wappen auf der linksseitigen Türe.
Unten: Seitenansicht. Der Kutschbock kann zum Daumont-Fahren oder mit Postzug abgeschraubt werden.









Détails de la calèche, deuxième voiture de Sedan.
En haut : volée à quatre chevaux.
Au milieu : vue sur le siège de valets et sur la soupente de la caisse, renforcée de tôle de fer.
En bas : l'avant-train avec un crochet pour la prolonge et le grand rond d'avant-train avec des taquets pour limiter le braquage.

Details der Kalesche, des zweiten Sedan-Wagens.
Oben: Zugehörige Vorwaage.
Mitte: Blick auf den Dienersitz und einen mit Eisenblech verstärkten Tragegurt des Kastens.
Unten: Das Vordergestell mit Unterzughaken und der grosse Drehkranz mit Nasen zur Begrenzung des Einschlags.



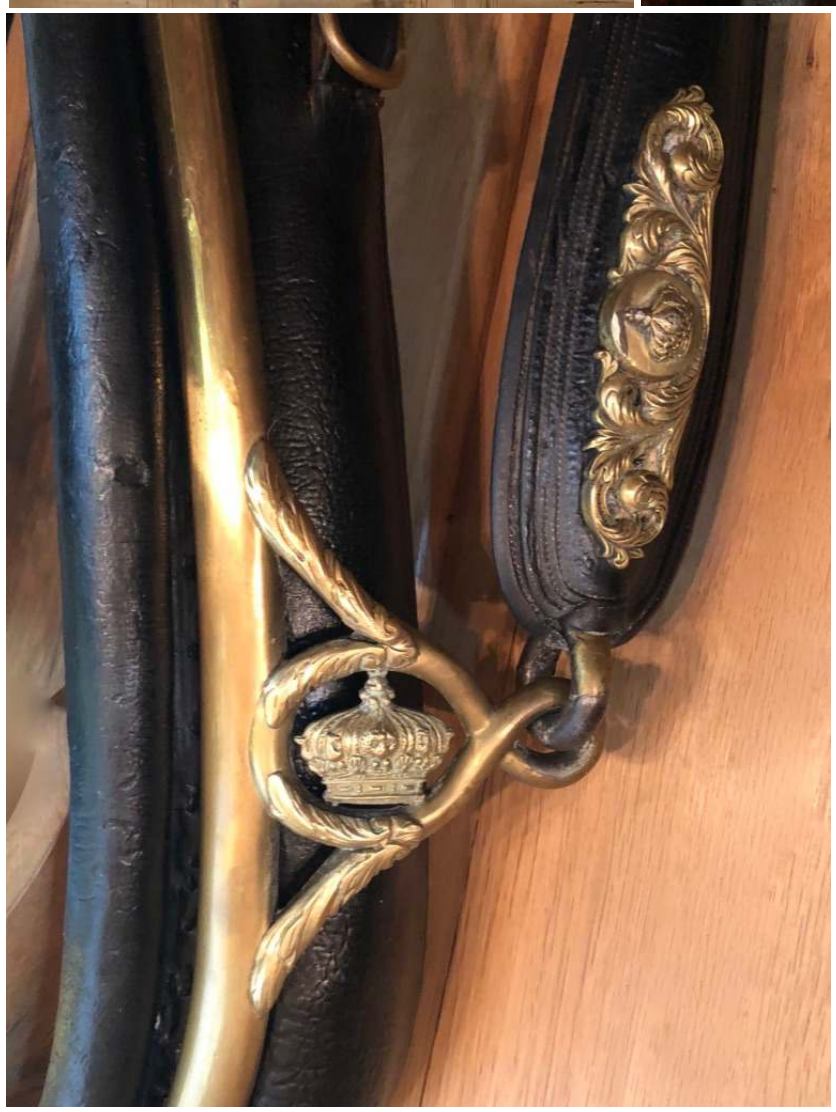


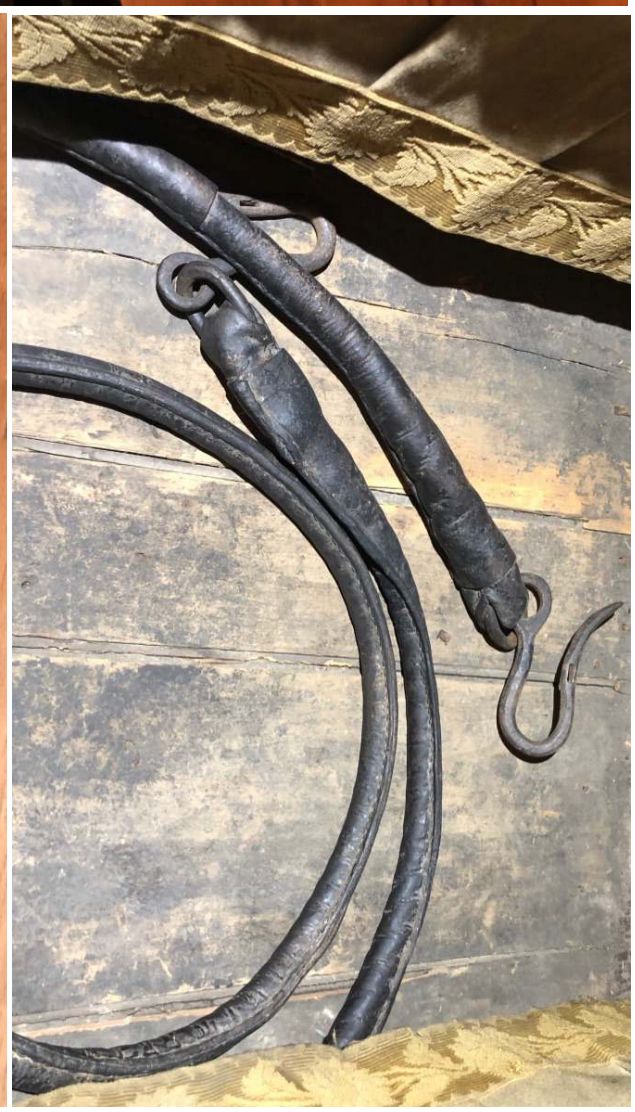
Couverture du marchepied et banquette principale de la calèche, la deuxième voiture de Sedan. L’intérieur et, surtout, le ciel d’impériale présentent des traces dues à l’incendie du musée londonien de Madame Tussaud en 1925.

Abdeckung des Einstiegstrittes und Blick auf den Hauptsitz der Kalesche, des zweiten Sedan-Wagens. Das Innere und vor allem der Dachhimmel zeigen Schmauchspuren vom Brand in Madame Tussauds Londoner Ausstellung im Jahre 1925.









Harnais de demi-gala acheté pour la collection de Jan de Clerck. Il a probablement appartenu à une berline, et sa facture est similaire à celle du harnais de la berline de ville en page 170.
En bas à droite : la prolonge pour la volée à quatre chevaux de la calèche de Sedan.

Zugekauftes Halbgala-Geschirr in der Sammlung von Jan de Clerck. Es dürfte zu einer Berline gehört haben und zeigt eine ähnliche Machart wie das Geschirr zur S. 170 vorgestellten Stadtberline. Unten rechts: Unterzug-Kette der Sedan-Kalesche.

Les voitures et harnais au château d'Arenenberg, Suisse

Les quatre voitures suivantes conservées à Arenenberg proviennent des écuries impériales :

− sociable ou vis-à-vis, aussi appelé wurst (ou sim.)
  = 1ère voiture de Sedan
− coupé, aussi appelé brougham ou « petit coupé »
− landau
− fourgon.

Le grand fourgon est un modèle particulier et, pour la recherche, une chance exceptionnelle car peu de modèles lourds de ce genre existent encore en Europe.

Les trois autres voitures sont nettement plus petites. Ce sont des modèles pour le « petit service » (voir p. 256 suiv.), c.-à-d. des voitures sur ressorts à pincettes utilisées pour le service quotidien. Ici, le cocher n'était pas assis à une hauteur de 2,2 m, mais seulement à 1,5 m du sol – à l'inverse des voitures servant personnellement à l'empereur et à son épouse. Les trois voitures ont un siège de cocher fixe et n'étaient pas menées à la daumont, qui représentait un mode de menage élégant. De construction robuste, les quatre modèles sont tous équipés de freins mécaniques, ce qui n'était pas encore d'usage vers 1860/70. Les quatre voitures d'Arenenberg affichent les mêmes armes impériales que celles reproduites par Faverot de Kerbrech en 1903 au sujet des écuries impériales de Napoléon III. Cependant, aucun de ces véhicules n'est identique aux illustrations dans l'ouvrage de Kerbrech. Ce qui n'est par ailleurs guère surprenant si l'on se rappelle que les remises impériales avaient compté 300 voitures impériales et que Faverot de Kerbrech n'en a montrées que quelques-unes.

L'état de conservation de tous les modèles est excellent, les voitures n'ont jamais été restaurées à mauvais escient. Au contraire, elles ont conservées l'état qu'elles avaient à leur arrivée à Arenenberg, il y plus de 140 ans. Les couches de laque sont aujourd'hui recouvertes d'un revêtement craquelé, dû probablement à un essuyage répété des voitures avec un chiffon imbibé d'huile de lin. C'est ainsi que l'on faisait jadis briller les voitures après leur nettoyage. Il est possible que l'on ait aussi traité les voitures de façon impropre à l'arsenal cantonal de Frauenfeld (p. 448).

En revanche, les voitures présentent toutes à l'intérieur les mêmes dommages dus aux mites. Dans le coupé et le landau, les stores sont en partie arrachés et la soie déchirée. On trouve aussi à Arenenberg deux brancards avec le numéro de production 2014 d'Ehrler et le numéro d'écurie 250 d'une voiture non conservée (p. 230).

Die Wagen und Geschirre auf Schloss Arenenberg in der Schweiz

Die vier auf dem Arenenberg erhaltenen Wagen aus dem kaiserlichen Marstall vertreten folgende Modelle:

- Sociable oder Vis-à-vis, auch Wurst oder ähnlich genannt
  = 1. Sedanwagen
- Coupé, auch Brougham oder „petit coupé" genannt
- Landauer
- Fourgon.

Der schwere und grosse Fourgon ist ein ganz besonders Modell und auch ein Glücksfall; in Europa haben sich ganz wenige dieser Wagen erhalten.

Die drei anderen Wagen sind alle deutlich kleiner. Es sind Modelle für den S. 256ff. beschriebenen „petit service", also Fahrzeuge auf Druckfedern, die für den Dienst im Alltag gedacht waren. Der Kutscher sass hier nicht, wie bei den vorangehend vorgestellten Fahrzeugen, die dem Kaiser und seiner Gattin persönlich dienten, auf einer Höhe von um 2.2 m, sondern nur auf 1.5 m über Boden. Die drei Kutschen weisen einen festen Kutschbock auf und wurden üblicherweise nicht vornehm à la daumont gefahren. Die robust gebauten vier Wagen sind alle mit mechanischen Bremsen ausgerüstet, was um 1860/70 noch keineswegs die Regel war. Sie weisen dieselben kaiserlichen Wappen auf, wie sie Faverot de Kerbrech 1903 an Wagen aus dem Marstall Napoléon III. abbildete. Keines der erhaltenen Fahrzeuge ist aber mit einer der Abbildungen identisch, wie sie im Werk von 1903 reproduziert sind. Das ist allerdings auch nicht zu erwarten, gab es doch in den kaiserlichen Remisen – wie erwähnt – etwa 300 Wagen und davon wurde nur ein kleiner Teil von Faverot de
Kerbrech publiziert.

Der Erhaltungszustand ist bei allen Fahrzeugen ausgezeichnet, die Wagen sind nie falsch restauriert worden, sondern haben sich weitgehend in dem Zustand erhalten, wie sie vor über 140 Jahren nach Arenenberg kamen. Über den Lackschichten der Wagen liegt heute ein krakelierter Überzug, der wohl vom wiederholten Abwischen der Wagen mit einem in Leinöl getränktem Lappen stammt. So hat man früher die Wagen oft nach der Reinigung wieder auf Hochglanz gebracht. Vielleicht hat man auch im Zeughaus von Frauenfeld die Wagen etwas unsachgemäss behandelt (S. 448).

Bei allen Wagen sind allerdings im Inneren ältere Mottenschäden zu konstatieren. Teilweise sind im Inneren von Coupé und Landauer auch die Springrouleaus über den Fenstern abgerissen und der Seidenstoff zerrissen. Bei den Wagen vom Arenenberg befinden sich zwei Scherbäume von einem nicht erhaltenen Wagen mit der Produktionsnummer 2014 von Ehrler und der Marstallnummer 250 (Bild S. 230).





En haut : sociable (vis-à-vis), la première voiture de Sedan, signé « Ehrler à Paris ».
En bas : coupé signé « Ehrler à Paris ».

Oben: Sociable (Vis-à-vis), der erste Sedan-Wagen, signiert „Ehrler à Paris“.
Unten: Coupé, signiert „Ehrler à Paris“.

Le sociable, le landau et le fourgon ont une particularité encore jamais vue sur les voitures datant de 1860/70, à savoir des étuis à pistolets sous les jupes de siège. Ils sont agencés si habilement que les armes restaient bien cachées tout en pouvant être sorties rapidement en cas d'urgence. Apposé par les selliers, cet équipement supplémentaire indique que ces voitures d'accompagnement avaient été spécialement préparées pour un convoi militaire. Les quatre ont été vraisemblablement fabriquées entre 1855 et 1870. C'est à cette époque que la mode hippomobile est passée des formes rondes aux formes carrées, ce que Faverot de Kerbrech a souligné en 1903 (293). Le sociable, de forme ronde, adopte encore l'ancienne mode et est probablement un peu plus ancien que le coupé et le landau. Ce qui est corroboré par les traces d'usure sur le véhicule. Les différences avec les deux autres voitures se voient jusque dans les détails des tasseaux sculptés et des lanternes (encore rondes pour le sociable, déjà angulaires chez le coupé et le landau).

Des exemples sont listés dans le catalogue suivant. À l'instar des harnais, les voitures sont quasiment entièrement conservées. Tous affichent les mêmes emblèmes avec l'aigle, le collier de l'ordre et la couronne impériale. Les aigles des armes sont placés sur un fond foncé. Les quatre modèles sont peints à l'identique, les caisses dans un vert anglais très sombre, le reste noir. (Le vert foncé était aussi la couleur des livrées du Second Empire.) Dans ses descriptions, Ehrler insiste sur l'utilisation d'une laque anglaise. Les larges filets des voitures sont vermillon, un rouge éclatant (en anglais dragon red).

À l'intérieur, les garnitures combinent un cuir vert foncé et une toile bleu foncé. Les bordures sobres en passementerie couleur pétrole (cyan) sont typiques des voitures impériales. La teinte des galons, entre bleu et vert, pourrait indiquer que le drap tendu à l'intérieur, aujourd'hui bleu foncé, a perdu son éclat et était aussi jadis de cette teinte. En effet, les galons étaient harmonisés avec soin à la garniture en drap des voitures. Cette supposition semble être confirmée par la description originale de l'intérieur du coupé en p. 489 (« garniture intérieur en drap, maroquin et galons verts »). Les porte-harnais reproduits p. 507 et le cric des écuries impériales présentent, par ailleurs, la même couleur pétrole que les galons.

Le fourgon richement équipé était la plus chère des quatre voitures, soit environ 10 000 fr. (p. 499). Il a donc coûté plus de deux fois plus que le coupé dont nous connaissons le prix, à savoir 3800 fr. Le landau a probablement coûté autour de 5000 fr. (p. 262). Les voitures ne sont pas pesées. Si l'on se réfère à des véhicules comparables, on peut estimer que le sociable pèse environ 450 kg, le coupé 600 kg, le landau 700 kg et le fourgon au moins le double. Chargé, il dépassait même les deux tonnes, ce qui explique pourquoi un attelage à quatre voire à six était nécessaire (planche p. 383). Pour les trois autres voitures, un attelage à deux suffisait si les routes étaient bonnes, le cas échéant avec des chevaux de devant (crochet pour une prolonge sous l'avant-train du sociable, p. 484).

Der Sociable, der Landauer und der Fourgon zeigen eine Besonderheit, die bisher für keine andere Kutsche der Zeit um 1860/70 publiziert wurde, nämlich Pistolenhalfter unter den Sitzklappen. Sie sind so raffiniert angebracht, dass die Waffen gut versteckt waren und im Notfall trotzdem schnell gezogen werden konnten. Diese von Wagensattlern angebrachte Zusatzausrüstung spricht für speziell vorbereitete Begleitwagen eines militärischen Zuges. Die vier Wagen dürften in der Zeit zwischen 1855 und 1870 gebaut worden sein. In dieser Zeitspanne wechselte die Wagenmode gerade von der runden („forme ronde“) zur eckigen Kastenform („forme carrée“), was Faverot de Kerbrech 1903, 293 schon bemerkte. Der Sociable folgt mit seiner gerundeten Gestaltung noch der älteren Mode und ist als etwas älter als das Coupé und der Landauer zu datieren. Dies stimmt mit den daran sichtbaren Gebrauchsspuren überein. Die Unterschiede zu den beiden folgenden Wagen gehen bis in die Details der Schnörkel und der Laternen (noch gerundet beim Sociable, schon eckig beim Coupé und dem Landauer).

Die Wagen sind wie die Geschirre fast vollständig erhalten und weisen dieselben Embleme mit Adler, Ordenskette und Kaiserkrone auf. Auf den Wagen stehen bei den Wappen die Adler auf dunkelblauem Grund. Alle vier Wagen sind gleich bemalt, nämlich die Kästen in einem sehr dunklen englischen Grün, sonst schwarz. (Dunkelgrün war auch die Farbe der Livreen des Zweiten Kaiserreichs.) In Beschreibungen von Ehrler wird die Verwendung von englischem Lack betont. Die breite Linierung der Wagen wurde in Vermillon ausgeführt, also in Zinnoberrot, einem leuchtenden Rot (scharlachrot, englisch „dragon red“).

Im Inneren bestehen die Ausschläge der Wagen aus einer Kombination von dunkelgrünem Leder mit heute dunkelblauem Tuch. Typisch für die Innengarnierung der kaiserlichen Wagen sind die schlicht posamentierten, petrolfarbenen Borten. Diese zwischen Blau und Grün liegende Farbe (auch Cyan genannt) ist ein Indiz dafür, dass das heute dunkelblau wirkende Tuch der Innenausschläge einst auch diese Farbe aufwies und inzwischen verblich. Denn üblicherweise sind die Borten auf die Tuchgarnierung der Wagen fein abgestimmt. Für diese Interpretation spricht die S. 489 abgedruckte, originale Beschreibung des Interieurs des Coupés („mit grünem Stoff, Leder und Borten“). Die gleiche petrolfarbene Fassung wie die Borten zeigen auch die S. 507 abgebildeten Geschirrböcke und der Wagenheber aus den kaiserlichen Stallungen.

Der teuerste der vier Wagen war der luxuriös ausgestattete Fourgon mit etwa Fr. 10‘000.- (S. 499). Damit war dafür mehr als doppelt so viel zu bezahlen wie für das Coupé, von dem wir den Kaufpreis von Fr. 3‘800.- kennen. Der Landauer dürfte etwa 5‘000.- gekostet haben (vgl. S. 262). Die Wagen sind nicht gewogen. Nach Vergleichsbeispielen ist von etwa 450 kg für den Sociable, 600 kg für das Coupé, 700 kg für den Landauer und mindestens das doppelte Gewicht für den Fourgon auszugehen. Mit der Zuladung war der Fourgon über zwei Tonnen schwer. Das erklärt, wieso dafür ein vier- bis sechsspänniger Zug nötig wurde (Bild S. 383). Bei den übrigen drei Wagen reichte auf guten Strassen der zweispännige Zug, notfalls mit Vorspann (Unterzughaken am Vordergestell des Sociable; S. 484).





En haut : landau, signé « Peters & Sons, London ».
En bas : fourgon de bagages, non signé, probablement aussi d'Ehrler à Paris.

Oben: Landauer, signiert „Peters & Sons, London".
Unten: Fourgon de bagages, unsigniert, wahrscheinlich ebenfalls von Ehrler in Paris.

Le sociable (vis-à-vis), la première voiture de Sedan

Garnie de coussins bleu foncé et rembourrée de maroquin vert foncé, la caisse de la voiture a devant et derrière deux étuis de pistolets sous chaque jupe de siège en toile bleu. Les banquettes sont équipées de barre circulaire pour l'utilisation estivale, les ailes sont étirées vers le bas comme chez un mylord. Les rideaux en cuir latéraux, permettant de fermer les entrées, n'existent plus – les boutons sont encore là. La voiture était attelée généralement en paire.

C'est avec cette voiture à quatre places que l'empereur quitta Sedan le 2 septembre 1870 au matin pour aller retrouver Otto von Bismarck. La concordance des détails de cette voiture avec le tableau à l'huile reproduit en page 371 est incontestable (ressorts, laque, filets, forme des ailes, etc.). La forme plutôt peu conventionnelle des lanternes, avec deux glaces ovales, confirme la thèse. (Toutefois, le tableau les montre avec une couronne vissée dessus, un ajout probable de l'artiste ; les voitures des écuries impériales avec des ressorts elliptiques et présentées par Faverot de Kerbrech n'ont pas non plus de couronnes vissées.) Datant entre 1855 et 1860, les voitures impériales reproduites en page 216 et 280 ont de petites lanternes similaires avec des glaces ovales.

Le banc de valets à l'arrière n'est pas visible sur le tableau cité : il était amovible (8 vis) et pouvait être démonté pour la campagne. Le véhicule est signé par le fournisseur de la cour, Ehrler.

En raison des traces d'usure, on peut déduire que la voiture a été utilisée plus souvent que les autres. Le style de la voiture et des lanternes pourrait indiquer qu'elle a déjà été fabriquée autour de 1855/60 ; la caisse est encore ronde et non angulaire comme pour le coupé et le landau. Le sociable ressemble à plusieurs des voitures présentes dans les remises du Second Empire et signalées par Faverot de Kerbrech ; d'ordinaire, ces voitures étaient appelées sociable et non vis-à-vis, comme on aurait pu s'y attendre. C'est pourquoi ce modèle est aussi désigné comme sociable. Le modèle reproduit en page 257, certes ressemblant mais nettement plus élégant, a aussi été appelé « wourst ». Cette désignation supplémentaire n'est pas vraiment surprenante et laisse supposer que le wurtz dans la liste de 1906 évoquée plus haut désigne le sociable conservé. Maurice Fleury utilise aussi cette désignation dans son livre sur Eugénie (192, 339) : « The Empress used the same carriages as the Emperor, berlins, barouches and wurts. »

Nous avons déjà dit à la page 377 que le sociable aux ailes étirées vers le bas jusqu'au marchepied était aussi appelé droschki (ou sim.). Qui plus est, de nombreuses gravures contemporaines ont donné dans leur légende des désignations assez différentes à divers modèles de voitures d'une même époque.

Der Sociable (Vis-à-vis) – der erste Sedan-Wagen

Der mit dunkelgrünem Saffianleder ausgepolsterte und mit heute dunkelblauem Tuch garnierte Wagen weist im Kasten hinten und vorne unter den Sitzklappen je zwei Pistolenhalfter auf. Die Sitzbänke sind als Sommerwagen mit Rundstäben versehen, die Kotflügel wie bei einem Mylord tief heruntergezogen. Nicht erhalten sind die seitlichen Ledervorhänge, mit denen die Einstiege verschlossen werden konnten (Knöpfe vorhanden). Der Wagen wurde vor allem zweispännig gefahren.

Mit diesem hinten vierplätzigen Wagen fuhr der Kaiser am 2. September 1870 aus Sedan heraus zum Treffen mit Otto von Bismarck. Die Übereinstimmungen von Details dieses Wagens mit dem auf S. 371 reproduzierten Ölgemälde sind eindeutig (Federung, Lackierung, Linierung, Form der Kotflügel etc.). Dies trifft auch für die eher ungewöhnliche Form der Laternen mit zwei ovalen Gläsern zu. (Allerdings sind diesen auf dem Bild Kronen aufgeschraubt, wohl eine Zutat des Künstlers; die von Faverot de Kerbrech publizierten Wagen mit Elliptikfederung aus dem kaiserlichen Marstall zeigen auch keine Schraubkronen.) Die auf S. 216 und S. 280 abgebildeten kaiserlichen Wagen der Zeit um 1855 und 1860 weisen ähnliche kleine Laternen mit ovalen Fenstern auf.

Nicht sichtbar ist auf dem genannten Gemälde der hintere Diensitz. Dieser ist abschraubbar (8 Schrauben) und könnte im Feld demontiert gewesen sein. Das Fahrzeug ist vom Hoflieferanten Ehrler signiert.

Auf Grund der Abnützungsspuren wurde der Wagen häufiger benutzt als die anderen Wagen. Er könnte nach dem Stil des Wagens und der Laternen auch schon in der Zeit um 1855/60 gebaut worden sein; der Kasten ist – wie erwähnt – noch gerundet gestaltet, noch nicht eckig, wie das Coupé und der Landauer. Der Sociable ist mehreren von Faverot de Kerbrech 1903 publizierten Wagen aus den Remisen des Zweiten Kaiserreichs ähnlich, die dort durchgängig „Sociable" genannt werden und nicht Vis-à-vis, wie das zu erwarten wäre. Deshalb wird dieses Modell hier auch als Sociable bezeichnet. Das S. 257 abgebildete, ähnliche, aber deutlich vornehmer gestaltete Wagenmodell wurde auch „Wourst" genannt. Diese Zusatzbezeichnung überrascht nicht und lässt vermuten, dass der im oben erwähnten Inventar von 1906 „Wurtz" genannte Wagen tatsächlich der erhaltene Sociable ist. In seinem Buch über Eugénie benützt Maurice Fleury auch diese Bezeichnung (192, 339): „The Empress used the same carriages as the Emperor, berlins, barouches and wurts."

Seite 377 wurde schon besprochen, dass der Sociable mit den tief nach unten bis zum Einstieg gezogenen Kotflügeln auch Drowski oder ähnlich genannt worden sein dürfte. Dass verschiedene Kutschenmodelle in ein- und derselben Zeit unterschiedlich bezeichnet wurden, belegen viele zeitgenössische Drucke mit den zugehörigen Bildunterschriften.









Le sociable (vis-à-vis) vu de côté et détails : armes sur le panneau arrière, signature de chapeau de roue et lanterne.

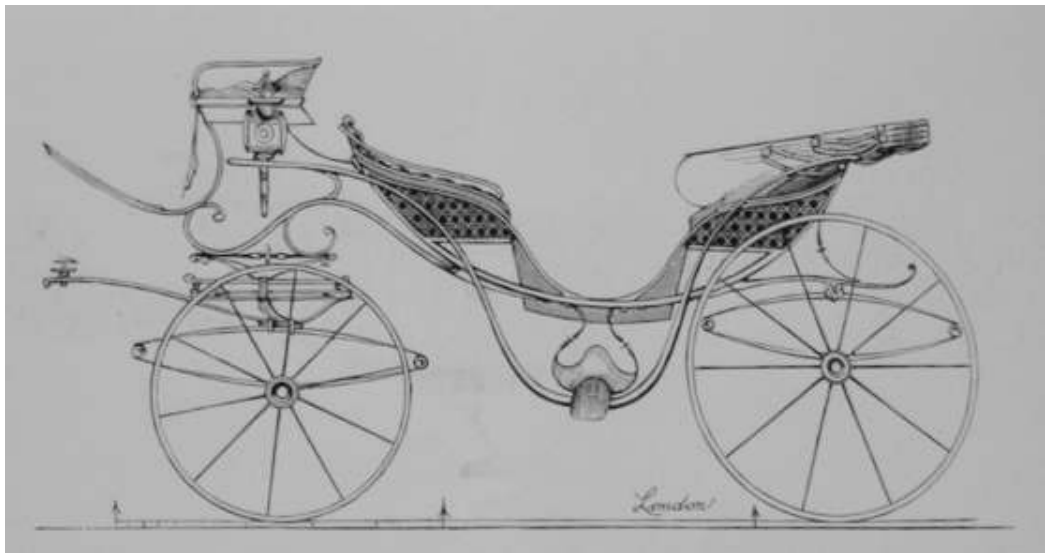
Der Sociable (Vis-à-vis), der erste Sedan-Wagen, in der Seitenansicht mit Details: Wappen auf dem Rückenpaneel, Kapselsignatur und Laterne.





Détails du sociable.
En haut : l’avant-train avec volée fixe, palonnier et crochet pour une prolonge.
En bas : traces d’usure sur le sol.

Details am Sociable, dem ersten Sedan-Wagen.
Oben: Das Vordergestell mit fester Sprengwaage, Waagscheiten und Unterzughaken.
Unten: Abnützungsspuren im Fussbodenbereich.



Vis-à-vis semblable d’après le carrossier et dessinateur Guillon (n°754) de 1862. La forme du siège du cocher avec les barres en fer galbées est ici particulièrement semblable. Cette voiture était exposée à l’exposition universelle de Londres en 1862.

Ähnliches Vis-à-vis nach dem Wagenbauer und Zeichner Guillon (Nr. 754) von 1862. Vor allem ist hier die Bockform mit dem geschweiften Eisengestänge ähnlich. Dieser Wagen war an der Weltausstellung von 1862 in London ausgestellt.











En haut : les deux fontes de pistolet fort bien dissimulées sous les jupes de siège du siège arrière.
En bas : détail du capitonnage en maroquin vert foncé et vue de derrière du sociable avec les armes.

Oben: Die beiden unter den doppelten Klappen der hinteren Bank raffiniert verborgenen Pistolenhalfter.
Unten: Detail der Polsterung in dunkelgrünem Saffianleder und Rückansicht des Sociable mit Wappen.

Le coupé

Le demi-coupé a une forme angulaire, réputée moderne à une certaine période après 1860. Avec que deux places à l'intérieur (et un strapontin en vis-à-vis), il était, selon d'anciennes sources, désigné dans les écuries parisiennes comme « petit coupé » ou « brougham » en anglais.

Le rapport d'Ehrler sur ce coupé portant le n°255 de l'écurie est reproduit p. 490. Il a été livré le 12 avril 1870 pour la somme de 3800 francs or, était donc neuf lorsqu'il fut emmené pour la campagne militaire.

Il y avait plus de 20 exemplaires de ce genre dans les remises impériales. La caisse, légèrement angulaire, est reliée par la gorge à un lourd siège de cocher incliné vers l'avant. Celui-ci est tout aussi caractéristique de la mode hippomobile vers 1870 que la forme arrière des ressorts en col de cygne. Les lanternes angulaires s'harmonisent à la voiture signée par Ehrler. Des stores, dans un châssis de bois clair, pouvaient être montés devant les glaces. Le siège du cocher et l'intérieur sont tendus de drap bleu, et les sièges intérieurs sont en maroquin vert foncé. La voiture pouvait être attelée à un ou en paire. Le n° d'écurie 255 est peint sur les brancards, et le n° de production 2055 y est gravé – on le retrouve aussi sur la clé de roue. La voiture richement équipée à l'intérieur avec un nécessaire et un cordon de cocher a un compartiment plat sous le tapis et un autre dans le panneau de gorge.

Parmi les quatre voitures à Arenenberg, ce coupé est le véhicule le plus opulent.

Selon la source citée p. 388, c'est avec un tel «brougham» ou coureuse que l'empereur prisonnier quitta sous la pluie battante le château de Bellevue près de Sedan le 3 septembre 1870 pour rejoindre la frontière belge: « The Emperor, accompanied by Achille Murat, was in a brougham, and was dressed on the undresse uniform of a Lieutnant-General ... »

La seconde source se rapporte au départ le 3 septembre 1870 : « La voiture de l'Empereur était un coupé à deux places, aux volets de bois permettant d'isoler le voyageur ... »

Das Coupé

Das ½-Coupé entspricht einer eckigen Form, wie sie nach 1860 für eine gewisse Zeit als modern galt. Es ist innen nur zweiplätzig (mit Notsitz vis-à-vis) und wurde im Pariser Marstall nach alten Quellen „petit coupé“ oder englisch „brougham“ genannt.

Zu diesem Coupé mit der Marstallnummer 255 hat sich der Rapport von Ehrler erhalten (abgedruckt S. 489). Es wurde am 12. April 1870 für Fr. 3‘800.- ausgeliefert, war also neu, als es mit auf den Feldzug genommen wurde.

Von diesem Modell standen über zwanzig Exemplare in den kaiserlichen Remisen. Der leicht eckig geformte Kasten ist über den Kastenhals mit einem nach vorne geneigten, schweren Bock verbunden. Letzteres ist ebenso ein Charakteristikum der Wagenmode der Zeit um 1870 wie die hintere Federform mit Schwanenhals. Die eckigen Laternen passen gut zum von Ehrler signierten Wagen. Vor den Fenstern können Jalousien in naturgrundigen Rahmen hochgezogen werden. Bock und Inneres sind mit heute blauem Tuch ausgeschlagen, im Sitzbereich innen mit dunkelgrünem Saffianleder. Der Wagen konnte ein- und zweispännig gefahren werden. Auf den zugehörigen Scherbäumen ist die Marstall-Nummer 255 aufgemalt und die Produktionsnummer 2055 eingeschlagen, die sich auch auf dem zugehörigen Radschlüssel wieder findet. Der im Inneren mit Necessaire und Signalschnur reich ausgestattete Wagen weist unter dem Boden ein flaches Staufach auf, ebenfalls eines im Bockhals.

Dieses Coupé ist unter den vier Wagen auf dem Arenenberg das am reichsten ausgestattete Fahrzeug.

Mit einem solchen „Brougham“ oder der Coureuse fuhr der Kaiser nach den S. 388 referierten Quellen von 1870 als Gefangener am 3. September 1870 in strömendem Regen von Schloss Bellevue bei Sedan über die belgische Grenze:

„The Emperor, accompanied by Achille Murat, was in a brougham, and was dressed on the undresse uniform of a Lieutnant-General ...“.

Die zweite Quelle bezieht sich auf die Abfahrt am 3. September 1870:

„La voiture de l'Empereur était un coupé à deux places, aux volets des bois permettant d'isoler le voyageur ...“. Deutsch: „Der Wagen des Kaisers war ein zweiplätziges Coupé mit Schiebeläden, so dass man den Insassen nicht sehen konnte.“



Détails du coupé: garniture intérieure, détail de la bordure d’un tirant de glace et signature sur un chapeau de roue.

Details am Coupé: Innenausstattung, Detail der Borte eines Fensterhebers und Kapselsignatur.



Vue latérale du coupé d’Ehrler à Paris aux volets de bois fermés.

Seitenansicht des Coupés von Ehrler in Paris mit hochgezogenen hölzernen Schiebeläden vor den Seitenfenstern.











Détails du coupé.
Avant-train avec un rond à double portée.
Détails du nécessaire à l'intérieur avec un miroir déplié, le cordon de cocher au-dessus et la bande décorative avec des ornements autour du siège du cocher. Détails de l'intérieur de la portière avec les stores levés et un sac avec un rabat sous la glace. La clé de roue du coupé porte le n° de production 2055.

Details am Coupé.
Vordergestell mit doppeltem Drehkranz im hinteren Bereich (sog. Ankerkranz).
Details des Necessaires im Inneren mit ausgeklapptem Spiegel und der Signalschnur darüber sowie der Zierleiste der Bockumrandung mit Verzierung. Detail des Türbereichs von innen mit hoch gezogenen Schiebeläden und Tasche mit Klappe unter dem Fenster. Der zum Coupé gehörige Radschlüssel mit der Produktionsnummer 2055.

Somme é

Décompte des Fournitures faites pour le service d'Attelages,
par M. Ehrler, fabricant de voitures,
demeurant à Paris rue de Pontbieu N°. 55. /.

Lithot. Pap. Delarue

DATES DES FOURNITURES.	NUMÉROS DES BONS DE COMMANDE.	N°s D'INSCRIPTION AU LIVRE D'INVENTAIRE	N°s D'INSCRIPTION AU REGISTRE D'ENTRÉE	NATURE DES FOURNITURES.	QUANTITÉS	PRIX DE L'UNITÉ.
1870 Avril 12	349	255.	136. ~~255.~~	Vendu et livré **Un petit coupé**, neuf, suivant dessin et ressorts; = Les glaces avec boites pantalon; caisse à passage de roues carré avec coffre à fond de coquille attenant au devant; = grande crotte et tablier; = Siège à une seule traverse couvert et garni en drap Vert tendre; = un surtout en toile noire couvrant le siège; = La garniture intérieure en drap, moyennes et galons Vert; = Les stores en taffetas Vert; = une boite à mirroir mobile; = Deux marches avec renforcements attenant aux portes; = Deux calés aux portes; = Soleuses à glaces jointes dans les portières; Baguettes noires à la caisse et au siège; les quatre de portes, chapeaux de roues cuivre poli; = Les lanternes carrées, noires à double vasque et fanaux à quatre pans et renvoi aux côtés du devant de la caisse; = timon, Volée et brancards; La peinture de la caisse et du train Vert impérial avec filets Vermillon à la caisse colorié et couronne peints sur les 2 panneaux de portières; le train rehaussé d'une bande Vermillon le tout verni au Vernis anglais, chef de roues et dessous: cette voiture portera le N° de fabrique de 2055;		
				Prix convenu: Trois mille huit cents francs		3800 ..
				Fourni un strapontin à la Doublure intérieur du devant de la caisse, prix		75 ..
				Total: Trois mille huit cent soixante quinze francs ci		

ARCHIVES NATIONALES

Selon ce rapport détaillé, Ehrler livra le coupé conservé à Arenenberg (n° d'écurie 255) le 12 avril 1870 pour la somme de 3800 francs or.

Am 12. April 1870 lieferte Ehrler für Fr. 3'800.- das auf dem Arenenberg erhaltene Coupé mit der Marstall-Nummer 255 aus, das in diesem Rapport genau beschrieben wird.

Le landau

Signé par Peters & Sons à Londres, ce landau correspond à un modèle courant du célèbre carrossier anglais (p. 262 suiv.). Si son train est différemmment construit que celui du sociable et du coupé, la forme de sa caisse ressemble en revanche à celle du coupé. Des fontes de pistolet sont dissimulées sous le siège du cocher, à l'instar de celles sous les jupes des sièges du sociable.

Les bandages sont très arrondis, des marchepieds portefeuilles pour dames se trouvent sous les portières. Les lanternes placées à l'intérieur d'un sur-boîtier sont tournées en fonction jour ou nuit. La voiture présente plusieurs caractéristiques d'ancienne facture : le loquet des portières n'est pas encore doté de ressort et les glaces n'ont pas encore de rails dans la partie haute. (Pour pouvoir ouvrir les portières, il faut descendre les glaces latérales dans les compartiments de vitre.) Les porte-lanternes et les lanternes elles-mêmes sont fabriquées à la mode continentale (et non à l'anglaise avec des chapiteaux ovales-coniques).

La garniture ressemble à celle du coupé, donc du maroquin vert foncé combiné à du drap bleu foncé et des bordures couleur pétrole. Certaines similitudes avec le sociable se retrouvent même dans le dessin de la moquette.

Comme déjà évoqué, les voitures de l'empereur étaient régulièrement révisée et rafraîchies par Ehrler à Paris. Trois hypothèses peuvent expliquer les similitudes avec les modèles d'Ehrler : Peters à Londres utilisait les mêmes matériaux qu'Ehrler à Paris, la voiture arrivait « en blanc » de Londres à Paris pour y être garnie, ou le landau était révisé chez Ehrler qui l'équipait de certaines pièces neuves. Plusieurs signes (traces d'usure, vernissage secondaire et loquet de portière sans ressort) plaident en faveur d'un âge plus ancien que le coupé.

Ce landau est caractéristique de par la forme angulaire de sa caisse, semblable à celle du coupé, et par la ligne droite de la gorge du siège du cocher – une tendance des années 1860/70. Un modèle similaire (p. 257), avec les armes du Second Empire aussi mais conçu en landau à 5 glaces, a été reproduit par Faverot de Kerbrech en 1903 (321).

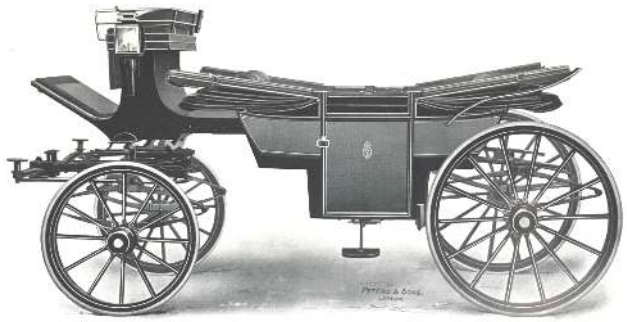
Der Landauer

Der Landauer ist signiert von Peters & Sons in London und entspricht einem gängigen Modell jenes berühmten englischen Wagenbauers (vgl. S. 262ff.). Der englische Wagen ist im Gestellbereich anders konstruiert als der Sociable und das Coupé. Die Formgestaltung des Kastens ist jedoch wieder dem Coupé ähnlich. Wie beim Sociable sind unter den Sitzklappen je zwei Pistolenhalfter versteckt, hier aber nur unter dem Bocksitz.

Die Radreifen sind stark gerundet. Unter den Türen sind abklappbare Damentritte angebracht. Die Laternen können – je nach Tag- oder Nachtfahrt – in einem Übergehäuse gedreht werden. Der Wagen zeigt gewisse ältere Merkmale: Die Türschliessung weist noch keine Feder auf und die Fenster noch keine ablegbaren Schienen im oberen Bereich. (Die Seitengläser müssen in die Fensterschächte heruntergelassen werden, um die Türen öffnen zu können.) Die Lampenhalter und die Laternen sind nach kontinentaler Art angefertigt (nicht nach englischer Art mit oval-konischen Tüllen).

Innen ist der Wagen ähnlich wie das Coupé garniert, nämlich in einer Kombination von dunkelgrünem Saffianleder mit heute dunkelblauem Tuch und petrolfarbenen Borten. Gewisse Übereinstimmungen zum Sociable gehen bis zum Dessin des Teppichs. Wie schon ausgeführt, wurden die Wagen des Kaisers regelmässig durch Ehrler in Paris gewartet und aufgefrischt. Für die Übereinstimmungen mit den Wagen von Ehrler gibt es drei Erklärungsmöglichkeiten: Peters verwendete in London dieselben Materialien wie Ehrler in Paris, der Wagen kam „en blanc“ von London nach Paris und wurde hier fertig garniert oder der Landauer wurde bei Ehrler revidiert und dort in gewissen Bereichen neu ausgerüstet. Gewisse Anzeichen (Gebrauchsspuren, sekundäre Lackierung und der Türverschluss ohne Feder) sprechen für ein etwas höheres Alter des Landauers im Vergleich zum Coupé.

Charakteristisch für den Landauer ist der eckig geformte Kasten, ganz ähnlich dem Coupé, und vor allem die gerade untere Linie des Bockhalses. Das waren modische Tendenzen, wie sie um 1860/70 aktuell waren. Ein ähnliches Modell, auch mit Wappen des Zweiten Kaiserreichs, aber als Glas-Landauer konzipiert, bildete Faverot de Kerbrech 1903, 321 ab (hier S. 257).







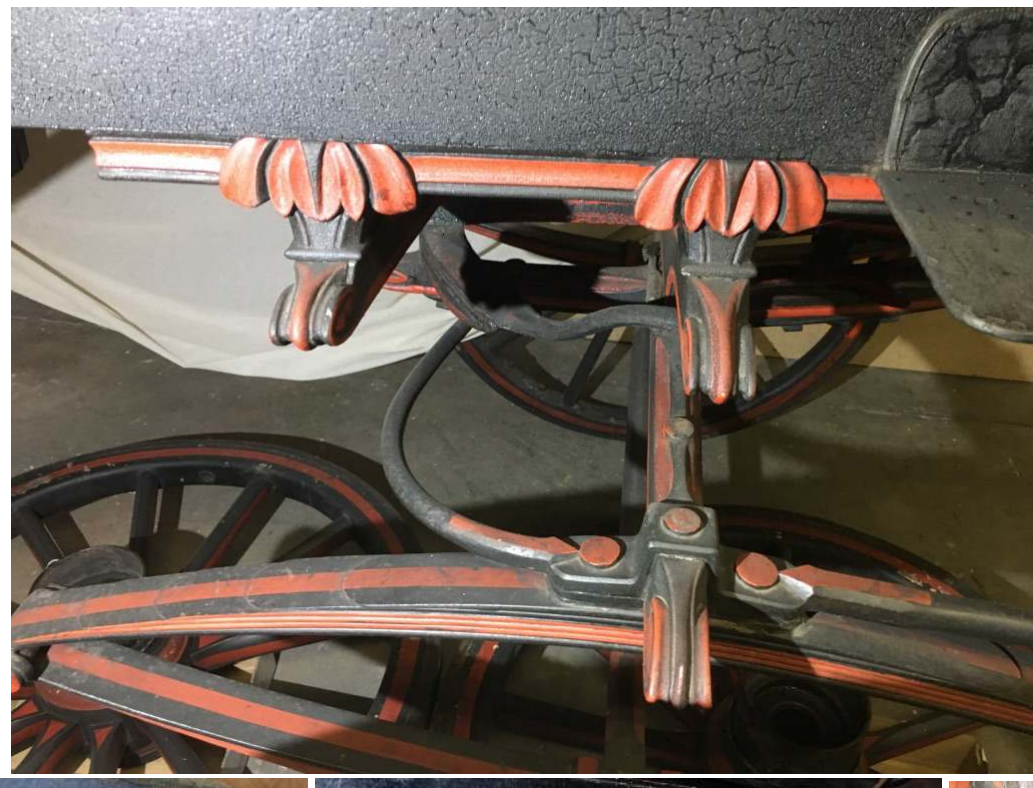




En haut : landau dans un catalogue de Peters & Sons vers 1880.
Au milieu : vue latérale du landau de Peters & Sons à Londres.
En bas : avant-train avec cheville ouvrière placée devant le lisoir. Détails des armes sur la portière et signature sur un chapeau de roue.

Oben: Landauer aus einem Katalog von Peters & Sons in London. um 1880.
Mitte: Seitenansicht des erhaltenen Landauers von Peters & Sons.
Unten: Vordergestell mit nach vorne versetztem Königsnagel. Detail des Wappens auf dem Schlag und Signatur einer Radkapsel.











En haut et au milieu : vue sur l’avant-train du landau. On distingue le vernis rouge plus ancien sous la couche foncée.
En bas : forme plus sobre du landau par rapport au coupé, dans les détails également avec la bande décorative sans ornements. Détails des fontes de pistolet sous les jupes du siège du cocher et la jante de roue arrondie avec les patins de frein en fer.

Oben und in der Mitte: Blick auf das Vordergestell des Landauers. Unter der dunklen Lackschicht drücken ältere, rot bemalte Stellen durch.
Unten: Schlichtere Gestaltung des Landauers gegenüber dem Coupé auch im Detail: Zierleiste der Bockumrandung ohne Verzierung. Details der Pistolenhalfter unter der Sitzklappe des Bocksitzes und der gerundeten Radfelgen mit dem eisernen Bremsklotz.





Détail de l’intérieur du landau avec le maroquin vert foncé des sièges, le drap bleu foncé tendu et les bordures sous les glaces (rabat et tirant de glace).

Detail der Innenausstattung des Landauers mit dunkelgrünem Saffianleder im Sitzbereich und heute dunkelblauem Tuchausschlag sowie der Borten unter dem Fensterbereich (Klappe und Fensterheber).

Le fourgon

Daté vers 1870, le fourgon d'Arenenberg est un modèle de base courant avec une grande caisse derrière et un siège devant protégé par une capucine, dit cabriolet. Toutefois, ce modèle est particulièrement lourd et haut, avec un siège de cocher supplémentaire dévissable pour pouvoir mener la voiture en poste. Le cabriolet à l'avant, bien protégé, bien capitonné et accessible par des portières latérales, offrait suffisamment de place pour deux aides-de-camp ou autres employés impériales. Une capote repliable et des persiennes frontales vitrées permettaient de le fermer entièrement. Les armes sur les panneaux latéraux sont à peu près deux fois plus grosses que sur les autres voitures. L'équipement du cabriolet est, comme pour le coupé, en maroquin vert foncé et drap bleu foncé. Les bordures des tirants de glace et des crémaillères sont les mêmes !

On retrouve des fontes de pistolet et, au-dessus du siège, un long sac en cuir, probablement pour des fusils ou des parapluies. Les lourds essieux à graisse avec des écrous de roue portent devant le boutoir le n°1509 et sont signés « O. COMMUNAY PARIS », un célèbre fabricant d'essieux et de ressorts. À l'avant, la voiture a des ressorts doubles elliptiques et à l'arrière, un ressort à demi-pincettes à crosse avec un ressort de travers. On trouve à l'arrière un frein massif, pouvant être actionné par une manivelle depuis le cabriolet. La caisse a deux portes de derrière battantes, à sécuriser de l'extérieur par une barre et un cadenas. Une grande caisse à fourrage peut être accrochée sous la voiture. On retrouve aussi les lanternes d'origine, signées « A. MAIRET A PARIS » (Système jour et nuit), un sabot de frein avec une chaîne bordée de cuir, le timon, un palonnier pour un attelage à quatre et un pour un attelage à cinq avec le rond d'avant-train et une prolonge gainée de cuir. Il y a aussi un palonnier de rechange et la lourde clé de roue.

Cette voiture a aussi probablement un second jeu de roues (sans boîtes) avec des bandages arrondis comme ceux du landau ; ces derniers présentent des traces d'usure importantes.

Le fourgon à bagages, d'excellente facture, ne présente que peu de traces d'usure et a dû être fabriqué peu de temps avant 1870 ; si le constructeur reste inconnu, Jean-Louis Libourel mise sur Ehrler dont on sait définitivement qu'il a livré au moins un fourgon de ce genre à la maison impériale (p. 499). Il est démontré qu'il y avait plusieurs fourgons dans les remises impériales (p. 233).

Pendant les voyages, les fourgons à bagages civils suivaient les voitures des voyageurs de haut rang. À la connaissance de l'auteur, il ne reste que très peu de modèles de ce type bien qu'il y en ait existé beaucoup jadis. Des photos de d'entre eux sont reproduites en page 498.

Der Fourgon

Beim erhaltenen Fourgon vom Arenenberg handelt es an sich um ein gängiges Fourgon-Grundmodell der Zeit um 1870 mit grossem Kasten hinten und überdachter Bank vorne, Cabriolet genannt. Hier liegt aber eine besonders schwere und hohe Variante mit zusätzlichem Kutschbock vor. Letzterer konnte abgeschraubt werden, wenn der Wagen in Postanspannung gezogen wurde. Im gut geschützten, fein ausgepolsterten und durch seitliche Türen zugänglichen Cabriolet konnten vorne zwei Adjutanten oder andere kaiserliche Angestellte bequem Platz nehmen. Ein faltbarer Deckel und verglaste Frontläden erlauben es, das Cabriolet vollständig zu verschliessen. Die Wappen auf den Seitenpaneelen sind hier etwa doppelt so gross aufgemalt wie auf den drei anderen Wagen. Die Ausstaffierung des Cabriolets besteht wie beim Coupé aus dunkelgrünem Saffianleder, kombiniert mit heute dunkelblauem Tuch. Die Borten der Fensterheber und Armschlingen sind sogar dieselben!

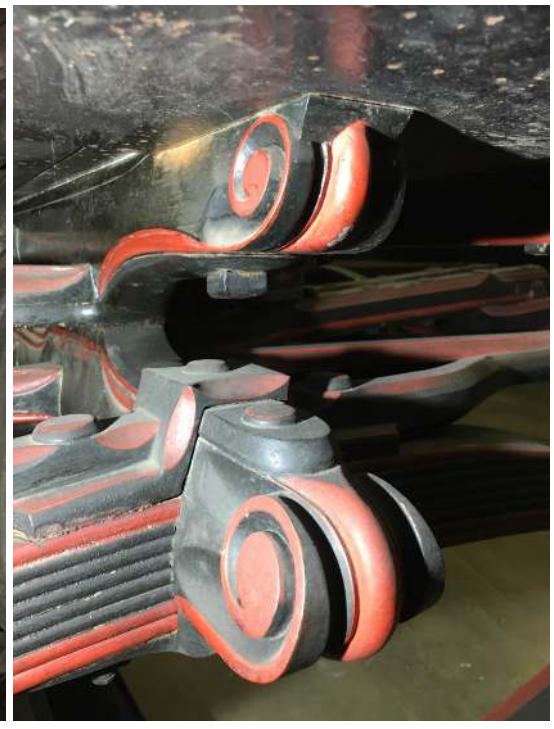
Hier sind im Inneren wieder Pistolenhalfter angebracht, über der Bank auch ein langer Ledersack, wohl für Gewehre oder Regenschirme. Die schweren Schmierachsen mit Radmuttern tragen vor der Stossscheibe die Nummer 1509 und sind signiert von „O. COMMUNAY PARIS“, einem bekannten Achs- und Federhersteller. Vorne weist der Wagen doppelelliptische Federn auf, hinten Dreiviertelfederung. Hinten ist eine massive Bremse eingebaut, die über eine Kurbel vom Cabriolet aus bedient werden kann. Der Kasten weist auf der Rückseite zwei Flügeltüren auf, die mit einer Stange und einem Vorhängeschloss von aussen gesichert werden können. Unter dem Wagen lässt sich eine grosse Futterkiste einhängen. Zum Wagen gehören die originalen Laternen mit der Signatur „A. MAIRET A PARIS“ (System jour et nuit), ein Bremsschuh mit in Leder eingefasster Kette, die zugehörige Deichsel, je eine Vorwaage für vierspännigen Zug und eine für fünfspännige Anspannung samt Unterzug und ein entsprechendes, in Leder eingenähtes Seil. Ebenfalls vorhanden sind ein Ersatz-Waagscheit und der schwere Radschlüssel.

Wohl zu diesem Wagen gehört ein zweiter Satz Räder (ohne Büchsen) mit gerundeten Reifen wie beim Landauer; diese zeigen deutliche Gebrauchsspuren.

Der hervorragend gefertigte Bagage-Fourgon weist wenige Gebrauchsspuren auf und dürfte erst kurz vor 1870 fertiggestellt worden sein; Jean-Louis Libourel zieht beim unbekannten Hersteller am ehesten Ehrler in Erwägung, der nachweislich mindestens einen ähnlichen Fourgon an das Kaiserhaus geliefert hat (S. 499). Für die kaiserlichen Remisen sind überdies mehrere Fourgons nachgewiesen (S. 233).

Zivile Gepäckfourgons fuhren den Wagen mit den Herrschaften auf Reisen hinterher. Von den einstmals vielen Wagen dieses Typs haben sich nach dem Kenntnisstand des Schreibenden nur sehr wenige erhalten, von denen hier zwei in Bildern vorgestellt werden (S. 498).





Détails du fourgon : armes sur le panneau latéral, garniture du cabriolet à deux places (avec manivelle de frein) et deux tasseaux sculptés parfaitement conservés sur l’avant-train dans le rouge vermillon typique.

Details am Fourgon: Wappen auf dem Seitenpaneel, Innenausstattung des zweiplätzigen Cabriolets (mit Bremskurbel) und zwei Schnörkel am Vordergestell in bester Erhaltung in der typischen zinnoberroten Farbgebung (vermillon).




Vue latérale du fourgon.

Seitenansichten des Fourgons.






Détails du fourgon.
En haut : vue sur l'avant-train avec le crochet pour la prolonge (les roues ont été enlevées) et une fonte de pistolet dans le cabriolet.
En bas : la grosse clé de roue pèse plusieurs kilos, détails de la signature d'une fusée

Details am Fourgon.
Oben: Blick auf das Vordergestell mit Unterzughaken (Räder entfernt) und eines Pistolenhalfters im Cabriolet.
Unten: Der grosse, mehrere Kilogramm schwere Radschlüssel und Details der Signatur eines Achsschenkels.





Détails de la lanterne signée par A. Mairet, Paris (ici en mode nuit), du sabot encore cousue dans le cuir d'origine avec la chaîne et de la fermeture de la caisse à l'arrière.

Details der von A. Mairet, Paris signierten Laterne (hier im Nachtmodus eingesteckt), des Radschuhs, der noch original samt der Kette in Leder eingenäht ist, und des Kastenverschlusses im hinteren Bereich.



Cabriolet du fourgon avec la lanterne en mode jour (cf. à gauche).

Cabriolet des Fourgons mit im Tagesmodus eingestecktem Laternenkörper (vgl. links).

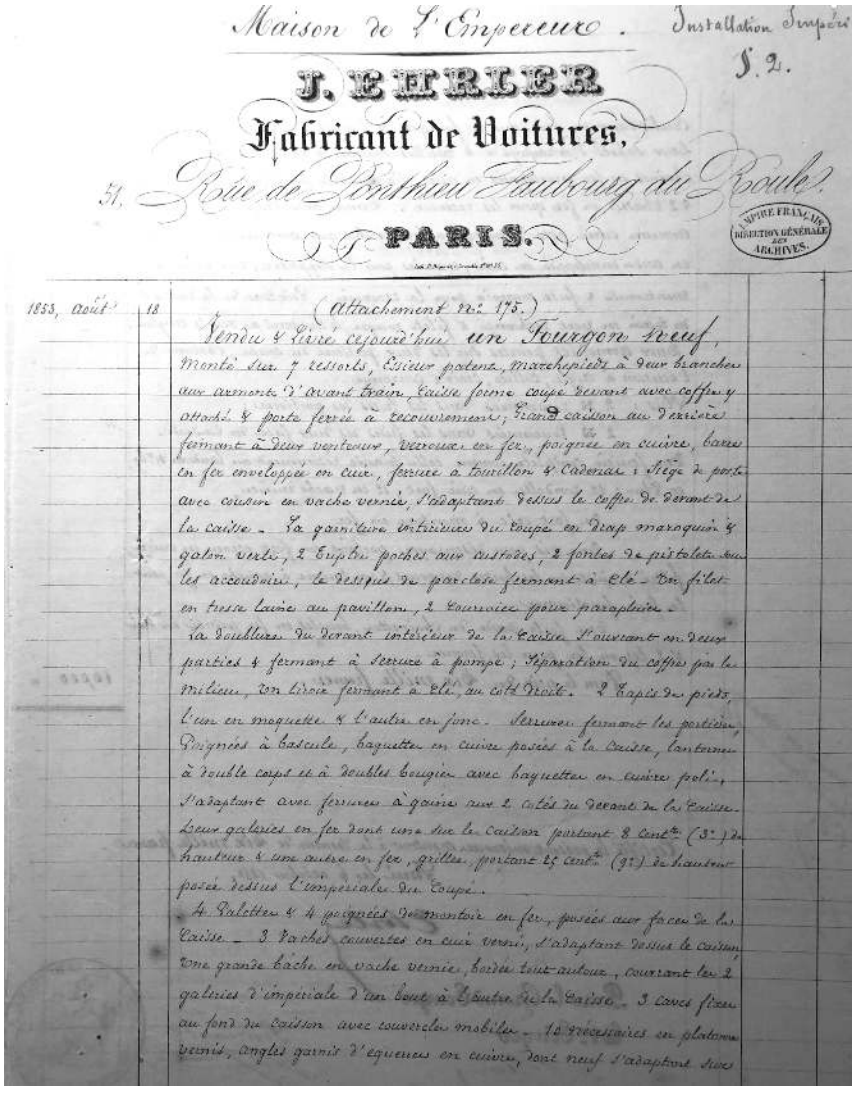






Comparaison avec le fourgon impérial.
En haut : dessin d’un fourgon commercial extrait du « Guide du carrossier » vers 1860.
Au milieu : fourgon (pourvoyeuse) de l’écurie viennoise construit en 1884 à Vienne par Jacob Lohner.
En bas : fourgon du comte Émile d’Oultremont en Belgique, vers 1840.

Vergleiche mit dem kaiserlichen Fourgon.
Oben: Zeichnung eines gewerblichen Fourgons aus dem „Guide du carrossier“ der Zeit um 1860.
Mitte: In Wien von Jacob Lohner 1884 gebauter Fourgon des Wiener Marstalls („Victualien-Wagen“, also eine Pourvoyeuse).
Unten: Fourgon des belgischen Grafen Emile d’Oultremont der Zeit um 1840.



Maison de S. Empereur. Installation Impériale

S. 2.

J. EHRLER

Fabricant de Voitures,

31. Rue de Ponthieu Faubourg du Roule.

PARIS.

1853, août 18 (Attachement n°. 175.)

Vendu & livré cejourd'hui un Fourgon neuf,
monté sur 7 ressorts, Essieux patents, marchepieds à deux branches aux armoirs, Avant train, Caisse forme coupé devant avec coffre y attaché & porte fermée à recouvrement; Grande caisson au derrière fermant à deux ventaux, serrures en fer, poignée en cuivre, barre en fer enveloppé en cuir, ferrure à tourillon & cadenas; Siège à porte avec coussin en vache vernie, s'adaptant dessus le coffre devant de la caisse. La garniture intérieure du coupé en drap maroquin & galon vert, 2 Fontes poches aux accoudoirs, 2 fontes de pistolets sous les accoudoirs, le dessus de parclose fermant à clé. Un filet en tresse laine au pavillon, 2 Courroies pour parapluies.
La doublure du devant intérieur de la Caisse l'ouvrant en deux parties & fermant à serrure à pompe; Séparation du coffre par le milieu, son siège fermant à clé, au côté droit. 2 Tapis de pieds l'un en moquette & l'autre en jonc. Serrures fermant les portières, Poignées à bascule, baguettes en cuivre posées à la Caisse, lanternes à double corps et à double bougies avec baguettes en cuivre poli, s'adaptant avec ferrures à gaine aux 2 côtés du devant de la Caisse. Deux galeries en fer dont une sur le Caisson portant 8 Cent.s (3.") de hauteur & une autre en fer, grillée, portant 25 cent.s (9.") de hauteur posée dessus l'impériale du Coupé.
4 Valettes & 4 poignées de montoir en fer, posées aux faces de la Caisse. 3 Bâches couvertes en cuir verni, s'adaptant dessus le Caisson. Une grande bâche en vache vernie, bordé tout autour, couvrant les 2 galeries d'impériale d'un bout à l'autre de la Caisse. 3 caves fixes au fond du Caisson avec couvercles mobiles. 12 Necessaires en platine verni, angles garnis d'équerres en cuivre, sont neufs s'adaptant dans

F. C.

Coulisseaux en fer dans le fourgon & l'autre dans la Cave du milieu.
Deux sabots d'enrayage à 4 oreilles chacun & semelle en acier, deux chaines en fer enveloppées en cuir, six crochets fixés aux côtés de la Caisse & 2 Chassis en fer pour les recevoir. Timon avec crapaud en fer & anneau carré posé dessous; Un fort crochet avec armons; une prolonge en corde enveloppée en cuir; courroies pour les supporter; Une volée à mentonnets & forte courroie pour la recevoir. Peinture de la Caisse & du train en vert rechampi & filets rouges, le tout verni au vernis anglais.
Deux armoiries peintes sur les deux portières du coupé, chacune d'écusson à aigle, collier, croix & couronne.
Plus: 2 N couronnées dans les frises des portières;
2 N couronnées dans les frises des deux faces du Caisson.
Une ferrière complète comme celle fournie récemment au Landeau n°69,
en Plus: 12 rondelles en cuir fort, 12 en vache mince,
Un fort cric à monture en fer,
Une vis pour désenrayer portant son fort écrou en cuivre filté et ajusté sur les boites des roues & un tourne à gauche en fer pour la faire fonctionner.
Une forte paire de chainettes, boucles en fer peintes en noir & 2 tes en fer pour les fermer.
Pour le prix de Dix mille francs. 10,000 "

Certifié le présent mémoire montant à la Somme de Dix mille francs.
Paris les 6 octobre 1853.
Ehrler

Document portant sur un fourgon d'Ehrler, semblable à celui d'Arenenberg (p. 495 suiv.). Le 18 août, Ehrler factura à l'écurie impériale un grand fourgon pour la grosse somme de 10 000 francs. La description correspond en de nombreux points à la voiture décrite plus haut : « caisse en forme coupé avec coffre y attaché ». Grande caisse arrière avec deux portes battantes. Intérieur tendu de drap et de maroquin avec deux fontes de pistolet sous les accoudoirs. Est livré aussi un fort cric à monture en fer. Toutefois, la voiture décrite ici avait des essieux patents. Elle n'est donc pas identique à celle d'Arenenberg.

Beleg zu einem Fourgon von Ehrler, ähnlich dem auf dem Arenenberg erhaltenen Fahrzeug (S. 495ff.). Am 18. August stellte der Wagenbauer für die hohe Summe von Fr. 10'000.- dem Marstall einen grossen Fourgon in Rechnung. Die Beschreibung stimmt in vielen Punkten mit dem eben vorgestellten Wagen überein: Kasten in Coupéform mit angesetztem Kutschersitz, grosser hinterer Kasten mit zwei hinteren Türflügeln, innerer Ausschlag in Drap und Maroquin mit zwei Pistolenhalfter. Mitgeliefert wurde ein starker Wagenheber. Der hier beschrieben Wagen wies aber Patentachsen auf, war also mit dem vom Arenenberg nicht identisch.

Les trois harnais

On trouve à Arenenberg trois harnais complets de l'écurie impériale : deux harnais doubles et un harnais simple. L'auteur a pu les examiner le 20 décembre 2017 dans un dépôt près de Salenstein. À l'instar des voitures, les harnais portent les armes du Second Empire, sont décorés de bronzes et sont conservés dans leur totalité – guides et enrênements compris. Tous les harnais présentent les mêmes mors de poste avec des branches doublées de bronze dont les filets à panurges manquent. Deux des trois harnais sont estampés Roduwart. Les Frères Roduwart comptaient, d'après Faverot de Kerbrech (1903, XI), parmi les fabricants de harnais préférés de la maison impériale, les ateliers de ces selliers-harnacheurs étaient installés sur les Champs-Élysées (p. 339 suiv.).

Le harnais simple

Le harnais simple n'est pas signé, mais de facture similaire à ceux signés par Roduwart. Il s'agit d'un harnais de luxe courant en France vers 1870, travaillé finement et avec croupière. Il s'adapte très bien au coupé, la seule voiture des quatre pouvant être attelée en simple.

Le harnais double sobre (harnais au landau)

Ce harnais double et ses croupières sont agencés de la même manière que le harnais simple. Le nom de Roduwart est inscrit sur les boucles carrées des courroies. Ce harnais est parfaitement adapté au landau et au sociable attelé en paire. Il est le seul à présenter des traces d'usure notables. Il a été probablement utilisé à plusieurs reprises après 1873 pour les sorties de l'ex-impératrice avec l'une des trois voitures. Ce harnais est probablement celui que le premier écuyer Davillier décrivait comme harnais de landau (p. 438).

Le harnais double riche (harnais au coupé)

Le second harnais double est un harnais ornementé de bronzes plus riches et de boucles plates. Il est aussi signé par Roduwart. Il n'y a plus de croupières, mais un jeu de porte-traits existe en revanche. Ce modèle est adapté au coupé, ainsi que l'indiquait le comte Davillier (p. 438).

Die drei Geschirre

Auf dem Arenenberg haben sich drei komplette Geschirre aus dem kaiserlichen Marstall erhalten, zwei Zweispännergeschirre und ein Einspännergeschirr. Sie konnten am 20.12.2017 in einem Depot bei Salenstein untersucht werden. Die Geschirre tragen, wie die Wagen, das Wappen des Zweiten Kaiserreichs, haben Messingbeschläge und sind komplett erhalten, samt den Leinen und Aufzäumungen. Alle Geschirre weisen dieselben französischen Postkandaren mit messingplattierten Bäumen auf, die Unterlegtrensen fehlen. Zwei der drei Geschirre sind von Roduwart gestempelt. Die Gebrüder Roduwart waren nach Faverot de Kerbrech 1903, XI ein bevorzugter Geschirrhersteller des Kaiserhauses. Diese waren so genannte „selliers-harnacheurs" an den Champs-Elysées (siehe ausführlich Seite 339f.).

Das Einspännergeschirr

Das Einspännergeschirr ist nicht signiert, aber ähnlich gefertigt wie die von Roduwart signierten Zweispännergeschirre. Es handelt sich um ein für das Frankreich der Zeit um 1870 übliches, sehr fein gearbeitetes Luxusgeschirr mit Hintergeschirr. Es passt von der Art gut zum Coupé, dem einzigen der vier erhaltenen Wagen, der auch einspännig gefahren werden konnte.

Das schlichtere Zweispännergeschirr (Landauer-Geschirr)

Das schlichtere Zweispännergeschirr mit Hintergeschirren ist ähnlich gestaltet wie das Einspännergeschirr. Auf den Kastenschnallen der Strangvorstösse ist der Name „RODUWART" zu lesen. Dieses Geschirr passt bestens zum Landauer und auch zum Sociable. Es zeigt als einziges deutliche Abnützungsspuren. Es dürfte nach 1873 vor allem für Ausfahrten der Ex-Kaiserin mit einem der drei erhaltenen Wagen wiederholt eingesetzt worden sein. Dieses Geschirr dürfte identisch sein mit dem, das Stallmeister Davillier als Landauergeschirr bezeichnete (S. 438).

Das reichere Zweispännergeschirr (Coupé-Geschirr)

Beim zweiten Zweispännergeschirr handelt es sich um ein Geschirr mit reicheren Beschlägen und flachen Schnallen. Es ist wiederum von Roduwart signiert. Ein Hintergeschirr ist hier nicht vorhanden, dafür ein Satz Strangträger. Vom Modell her passt dieses Geschirr zum Coupé, wenn es zweispännig gefahren wurde. So vermerkte es auch Graf Davillier (S. 438).



Les trois harnais : le plus riche des deux harnais doubles devant, le plus sobre des deux au milieu et derrière le harnais simple

Die drei Fahrgeschirre: vorne das reichere Zweispännergeschirr, in der Mitte das schlichtere Zweispännergeschirr und hinten das Einspännergeschirr.





Le harnais simple, détail de la bride.

Das Einspännergeschirr mit Detail des Kopfgestells.









Le harnais double sobre (harnais au landau selon comte Davillier) avec détails de la bride, signature de Roduwart et mantelet.

Das schlichtere Zweispännergeschirr (Landauer-Geschirr gemäss Graf Davillier) mit Details des Kopfgestells, der Signatur von Roduwart und des Kammdeckels.







Détails du harnais double sobre.
En haut : traces d’usure sur l’emblème d’un mantelet et sur le mantelet lui-même.
En bas : détails d’un mors et d’une rosette avec couronne sur la bride

Details des schlichteren Zweispännergeschirrs.
Oben: Abnützungsspuren auf dem Emblem eines Kammdeckels.
Unten: Details einer Kandare und einer Rosette mit Krone am Kopfgestell.









Le harnais double riche (harnais au coupé selon comte Davillier).
En haut : vue d'ensemble et détail du frontal.
En bas : détail de la bride et rosette avec la couronne impériale.

Das reichere Zweispännergeschirr **(**Coupé-Geschirr gemäss Graf Davillier**).**
Oben: Gesamtansicht und Detail des Stirnspielers.
Unten: Detail des Kopfgestells und Rosette mit Kaiserkrone.









Détails du harnais double riche (harnais au coupé)
En haut : détail du frontal avec chaîne frontale, couronne et œillère portant l'emblème, bronze ornemental.
En bas : détail d'un mantelet et détail du tableau de la page 379 ; le harnais y ressemble mais n'est pas identique.

Details des reicheren Zweispännergeschirrs (Coupé-Geschirr).
Oben: Detail des Stirnriemens mit Stirnkette und Krone sowie der Scheuklappe mit Emblem und Zierbeschlag.
Unten: Detail eines Kammdeckels und Ausschnitt des Bildes von S. 379; das Geschirr ist nicht identisch, aber ähnlich.





À gauche : il existe, avec les harnais présentés, deux chevalets peints en vert impérial, affichant le N et la couronne impériale. Deux porte-harnais avec le N et la couronne aux couleurs impériales.
À droite : avec les voitures se trouve à Arenenberg un cric peint dans les mêmes couleurs et signé « BARBOU BREVETE ».

Links: Zu den vorgestellten Geschirren gehören zwei Putzböcke, bemalt im kaiserlichen Grün und mit der Initiale „N“ sowie der Kaiserkrone versehen.
Zwei Geschirrböcke mit „N“ und Krone in den kaiserlichen Farben.
Rechts: Zu den Wagen gehört in Arenenberg ein in den gleichen Farben wie die Kutschen bemalter Wagenheber mit der Signatur „BARBOU BREVETE“.

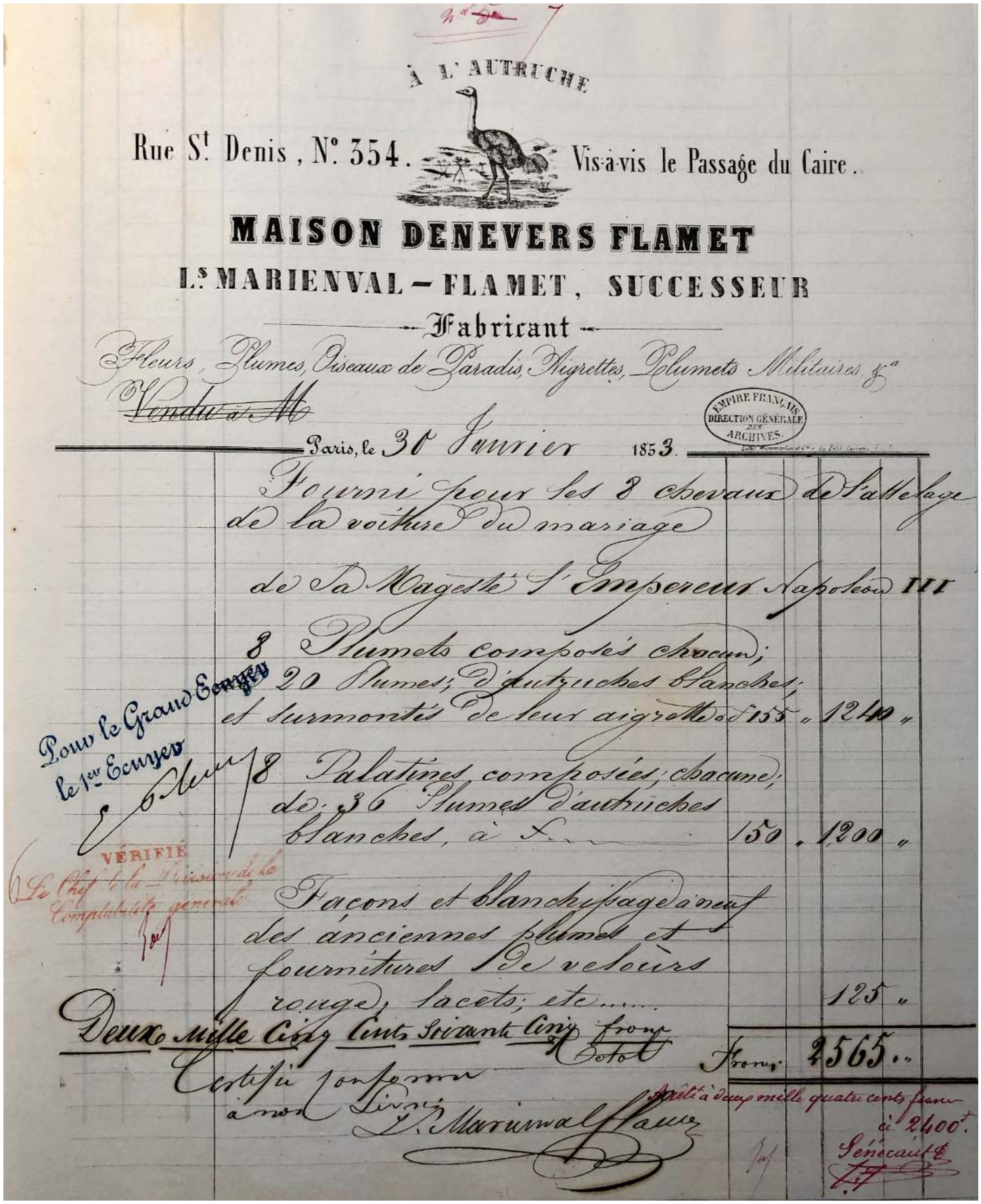




Cheville et porte-essieu conservés à Versailles dans les mêmes couleurs et avec les mêmes insignes que les porte-harnais d’Arenenberg.

Wagenheber und Achsenbock in Versailles mit gleicher Farbgebung und Markierung wie die Geschirrböcke vom Arenenberg.

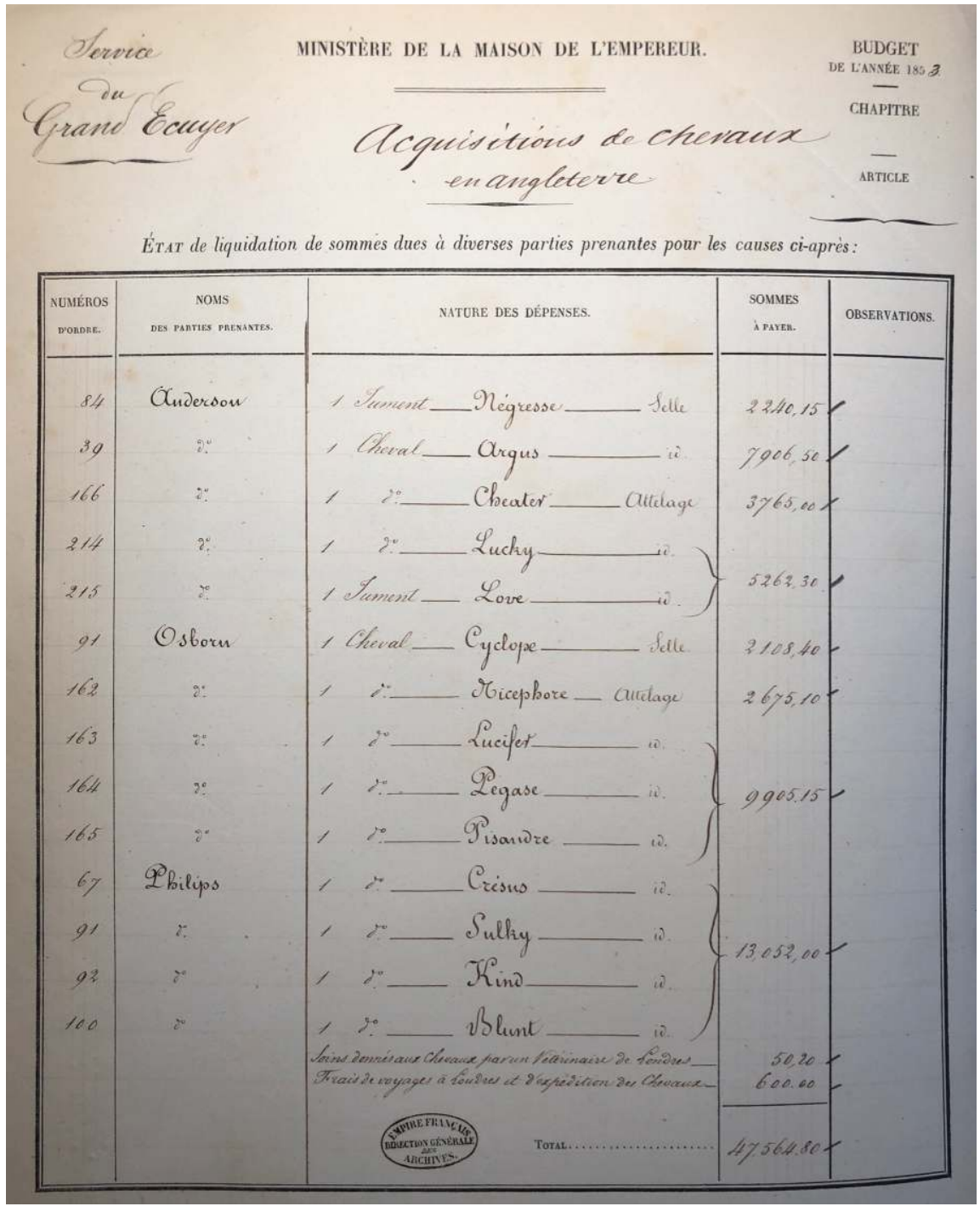
Annexe 2: Sources
Anhang 2: Schriftliche Quellen zu den Wagen, Geschirren und Pferden



Ordonnance avisant l'acquisition de panaches en plumes d'autruches blanchies destinés au cortège du mariage en 1853 (p. 54). La somme de 2565 francs or équivalait à peu près à la valeur d'une petite voiture.

Rechnung für den Pferdeschmuck in Form von gebleichten Straussenfedern für den Hochzeitszug von 1853 (vgl. S. 54). Der Preis von 2'565.- Goldfranken entsprach etwa dem Wert einer kleineren Kutsche.





Service du Grand Ecuyer

MINISTÈRE DE LA MAISON DE L'EMPEREUR.

BUDGET DE L'ANNÉE 185 3

CHAPITRE

ARTICLE

Acquisitions de chevaux en angleterre

État de liquidation de sommes dues à diverses parties prenantes pour les causes ci-après :

NUMÉROS D'ORDRE.	NOMS DES PARTIES PRENANTES.	NATURE DES DÉPENSES.	SOMMES À PAYER.	OBSERVATIONS.
84	Anderson	1 Jument — Négresse — Selle	2240,15	
89	id.	1 Cheval — Argus — id.	7906,50	
166	id.	1 id. — Cheater — Attelage	3765,00	
214	id.	1 id. — Lucky — id.	5263,30	
215	id.	1 Jument — Love — id.		
91	Osborn	1 Cheval — Cyclope — Selle	2108,40	
162	id.	1 id. — Nicephore — Attelage	2675,10	
163	id.	1 id. — Lucifer — id.	9905,15	
164	id.	1 id. — Pegase — id.		
165	id.	1 id. — Pisandre — id.		
67	Philips	1 id. — Crésus — id.	13052,00	
91	id.	1 id. — Sulky — id.		
92	id.	1 id. — Kind — id.		
100	id.	1 id. — Blunt — id.		
		Soins donnés aux Chevaux par un Vétérinaire de Londres	50,20	
		Frais de voyages à Londres et d'expédition des Chevaux	600,00	
		TOTAL.....	47564,80	

EMPIRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES

Ordonnance pour l'acquisition de neuf chevaux pour l'écurie (p. 56 et 100) : en 1852 et 1853, de nouveaux chevaux furent bientôt achetés dans le cadre de l'« installation impériale » et en vue du mariage impérial. Beaucoup d'entre eux furent acquis auprès de John Anderson à Londres qui travaillait pour Wilkinson & Kidd. Émile-Félix Fleury alla lui-même choisir de nombreux chevaux à Londres.

Beleg für den Erwerb von neuen Pferden für den kaiserlichen Marstall (vgl. S. 56 und 100): In den Jahren 1852 und 1853 wurden im Rahmen der „Installation impériale“ und im Hinblick auf die kaiserliche Hochzeit zügig neue Pferde angeschafft. Viele wurden bei John Anderson in London, der für Wilkinson & Kidd tätig war, erworben. Emile-Félix Fleury wählte viele Pferde in London selbst aus.

Mémoire des Travaux de Dorure faits pour les Voitures d'Apparat aux Ecuries de L'Empereur.

Par

Divernaresse, Dubois et Compagnie;

Entrepreneurs de peinture, Rue de Sèvres N°. 15.

Du 22 Janvier 1853.

EMPIRE FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.

Savoir:

			f. c.	f. c.
88	Journées de Doreur à		6.50	572.00
172	Heures Supplémentaires à		0.75	129.00
Feuille 1/2	Or, le Mille		80.00	280.00
	Livres de vernis gomme laque à		2.20	15.40
	Livres Mixtion à		6.00	36.00
	Eponge Blonde à		10.00	15.00
100	feuilles de papiers de verre à		6.50	6.50
	Mastic à l'huile à		0.35	1.75
10	Brosses à Mixtion à		0.70	7.00
10	Suivis à		3.00	30.00

Arrêté le présent Mémoire à la somme de mille francs. Le quantième maître Lenoir

Pour le Grand Ecuyer
le 1er Ecuyer

Total 1,092.65

à déduire 92.65

Certifié le présent mémoire montant à 1,000.00
Restant à payer

à la somme De mille quatre vingt douze francs cinq soixante centimes Paris Ce 9 Mars 1853.

VÉRIFIÉ

Divernaresse

L'ancienne voiture de grand gala restaurée et rafraîchie rapidement en vue du mariage en 1853 (p. 52 suiv.) : ordonnance avisant l'acquisition des matériaux nécessaires à son redorage. Le montant le plus élevé est la livraison de minces feuilles d'or qui furent appliquées avec une mixtion.

Beleg für die schnelle Restaurierung und Auffrischung der alten Grossgala-Wagen im Hinblick auf die Hochzeit des Jahres 1853 (S. 52ff.): Rechnung von Materialien für die Neuvergoldung der Grossala-Wagen. Den grössten Posten machte die Lieferung von dünnem Blattgold aus, das mithilfe von Mixtion aufgetragen wurde.

n° 3.

FABRIQUE DE PASSEMENTERIE.

POUR MEUBLE & NOUVEAUTÉ.

A. DÉFORGE.

4, Rue Saint-Sauveur, 4.

Monsieur Le Colonel, Premier Ecuyer de L'Empereur Doit

à l'occasion du mariage de sa majesté.

Paris, le 30 janvier 1853

Voiture de L'Empereur

EMPIRE FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES

8	Couronnes argent doré, monté sur bronze doré	75	„	600	„
40	Nattes en galon Sergé de 4.80, noir	1	50	60	„
45m	galon moiré 58mm/m soie cramoisie	3	25	146	25
21	Cocardes soie cramoisie et or fin, réparations et fournitures	16	„	336	„
15	palatines d° d° d°	20	„	300	„
1	„ fournie entièrement neuve	480	„	480	„
32	glands avec palatine brodée d°	20	„	640	„
1	garniture de poignées de laquais, composée de 4 glands et galons	60	„	60	„
8	glands de parade, avec galon	15	„	120	„
4	„ avec galons, pour rênes de portières	10	„	40	„
1	gland pour longe de cheval avec galon	8	„	8	„
15m	petite frange pour les draperies de l'intérieur	2	„	30	„
25m	frange à jasmins soie cramoisie et or fin pour les housses, crête fournie pour les têtes de frange	40	„	1000	„
10	glands avec câblé pour les draperies	10	„	100	„
6	Cartisannes feuille satinée, satin soie et or fin	12	„	72	„
10	petites cordelières à 2 glands pour draperie d'intérieur	2	50	25	„
1	gland d'intérieur pour cocher	6	„	6	„
10	poignées d'intérieur, retourné les poignées d'intérieur, nettoyé les franges du haut et bas des sièges avec les galons	5	50	55	„
		300	„	200	„	4278	25
	Reporté					4278	25

Achat de matériaux en textile destinés à un ajustement rapide de la voiture de grand gala en vue du mariage en 1853 : ordonnance avisant l'acquisition des franges, passementeries, glands, etc. de Déforge, présentés p. 141. La livraison coûta 4278,25 francs or, soit plus que le prix d'achat d'un coupé neuf.

Beleg für die Beschaffung von textilen Materialien für die schnelle Neugarnierung der Grossgala-Wagen im Hinblick auf die Hochzeit des Jahres 1853: Rechnung für die S. 141 von Déforge abgebildeten Paradebehänge und Posamenten, Quasten usw. Die Lieferung kostete 4'278,25.- Goldfranken, mehr als der Anschaffungspreis eines neuen Coupés.

N° 2

Fourni à Mr. le Colonel Fleury
Aide-de-Camp de Sa Majesté l'Empereur
par Michel Ange Napoléon Marion

Savoir:

28 Janvier 1853

Un coussin semé d'abeilles avec torsade et glands en or, surmonté de la Couronne Impériale dorée, pour la voiture du mariage de l'Empereur 500,00

Onze Aiglots de drapeau en bronze à 100,00 1100,00

Pour avoir démonté la galerie de la voiture, l'ajusté, disposé les Aigles &c &c 300,00

Pour dorer au mat les Aigles, la galerie et les appliques du dessus de la voiture 500,00

Dix grandes plaques (armes Impériales de Gilbert) obtenues par le procédé Galvanoplastie, dorées mates et brunies à 100,00 1000,00

Cent trente plaques id. id. id. à ... 15,00 1950,00

5350,00

Pour le Grand Ecuyer
le 1er Ecuyer

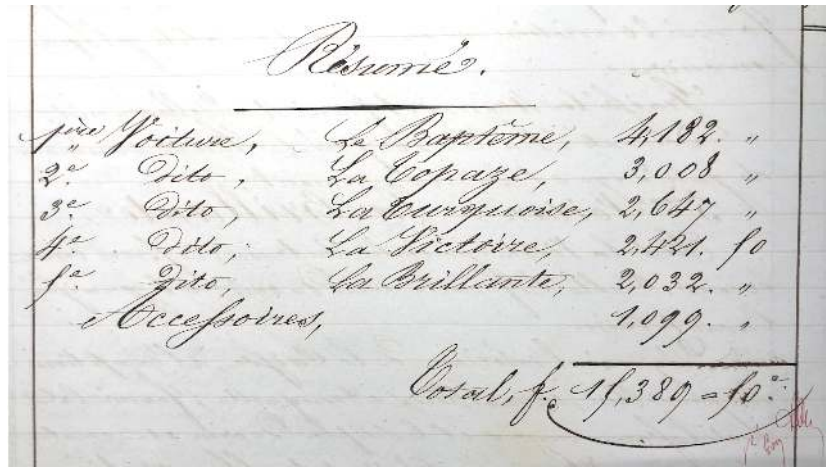
Certifié la présente facture montant à la somme de Cinq mille trois cent cinquante francs
Paris le 15 février 1853.
Michel Ange Marion

VÉRIFIÉ
Pour la Liquidation de la Comptabilité générale.

Arrêté le présent mémoire à la somme de Cinq mille trois cent cinquante francs. — Le quartier maître trésorier
Senécaut

Ordonnance pour le nouveau décor de l'impériale du « Sacre », la voiture nuptiale, remplaçant le groupe de l'époque de Charles X (p. 68) : l'ordonnance du « fabricant de broderies » Marion à Paris liste la confection de 11 aigles et de la nouvelle galerie en bronze doré. S'y ajoutent la fabrication de 10 plaques dorées obtenues par le procédé de galvanoplastie et de 130 plaquettes ainsi que leur montage. Les quelque lignes en haut décrivent le nouveau décor de l'impériale en forme de coussin doré parsemé d'abeilles sur lequel était posée la couronne impériale. Comme décrit en page 56, celle-ci tomba de l'impériale durant le trajet. Après le mariage, ce nouveau décor ne fut plus utilisé ; Joachim Ehrler fabriqua lui-même une nouvelle couronne et rallongea le support en métal du toit pour que le fâcheux contretemps ne se reproduise pas.

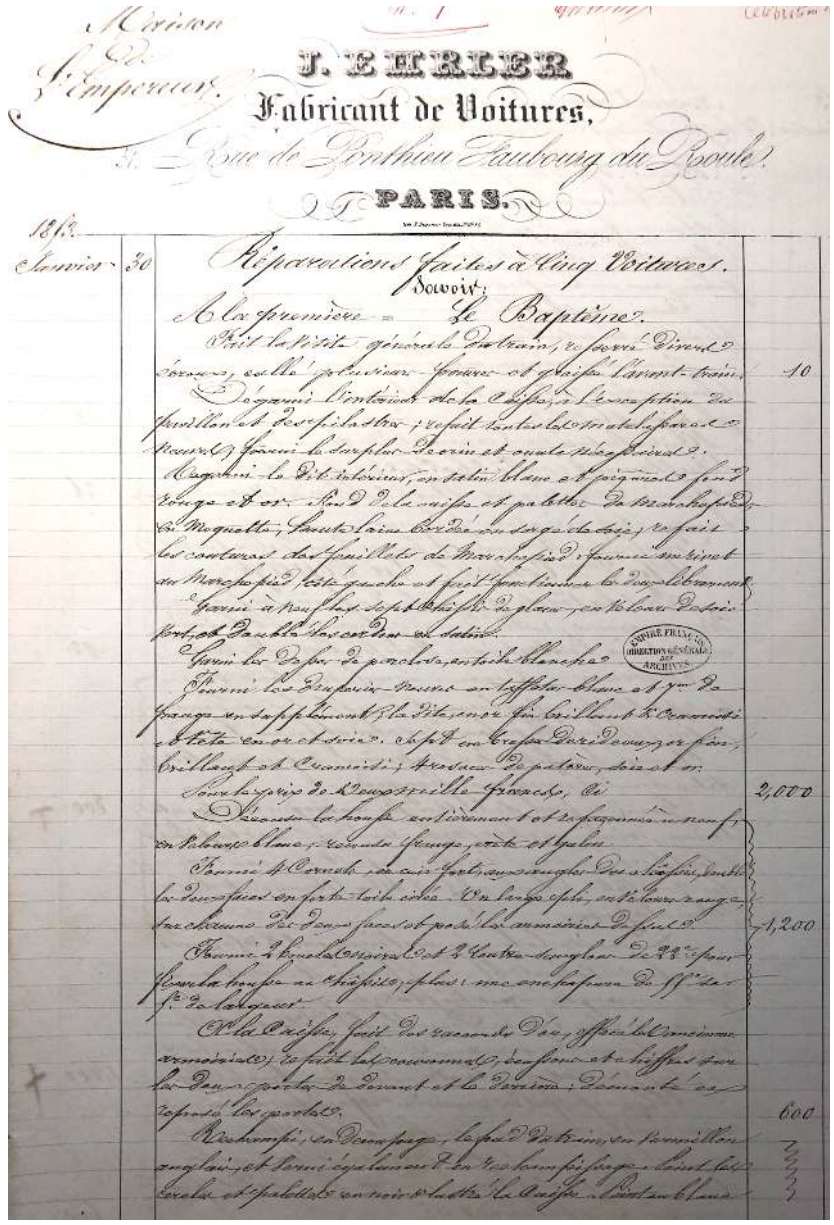
Beleg für den neuen Dachschmuck des „Sacre“ als Hochzeitswagen anstelle der Dachgruppe aus der Zeit von Charles X. (vgl. S. 68): Die Rechnung des „Fabricant de Broderies“ Marion in Paris führt die Anfertigung von 11 Adlern und der neuen Dachgalerie aus vergoldeter Bronze auf. Dazu kamen zehn galvanoplastisch angefertigte und vergoldete Plaketten sowie 130 kleinere Plaketten samt der Montagearbeit. Die obersten Zeilen beschreiben den neuen Dachschmuck in Form eines mit Bienen verzierten, vergoldeten Kissens und der darauf platzierten Kaiserkrone. Diese fiel, wie S. 56 beschrieben, bei der Wegfahrt ab. Nach der Hochzeit wurde diese Dachverzierung nicht mehr verwendet; Joachim Ehrler fertigte selbst eine neue Krone an und verlängerte die eiserne Dachstütze, so dass sich das Missgeschick nicht wiederholen konnte.



Résumé.

1ère	Voiture,	Le Baptême,	fr. 182. "
2e	Dito,	La Topaze,	3,008 "
3e	Dito,	La Turquoise,	2,647 "
4e	Dito,	La Victoire,	2,421. 50
5e	Dito,	La Brillante,	2,032. "
	Accessoires,		1,099. "

Total, fr. 11,389 - 50 c.



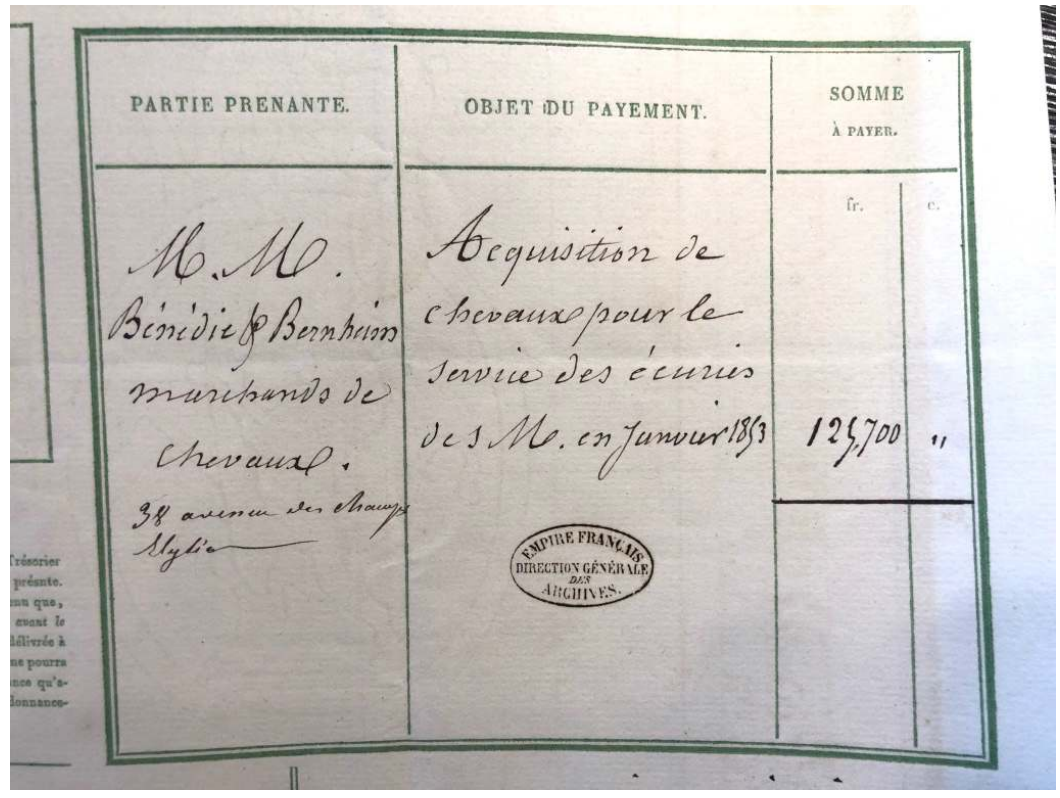
Maison de l'Empereur.

J. EHRLER
Fabricant de Voitures,
31. Rue de Ponthieu Faubourg du Roule.
PARIS.

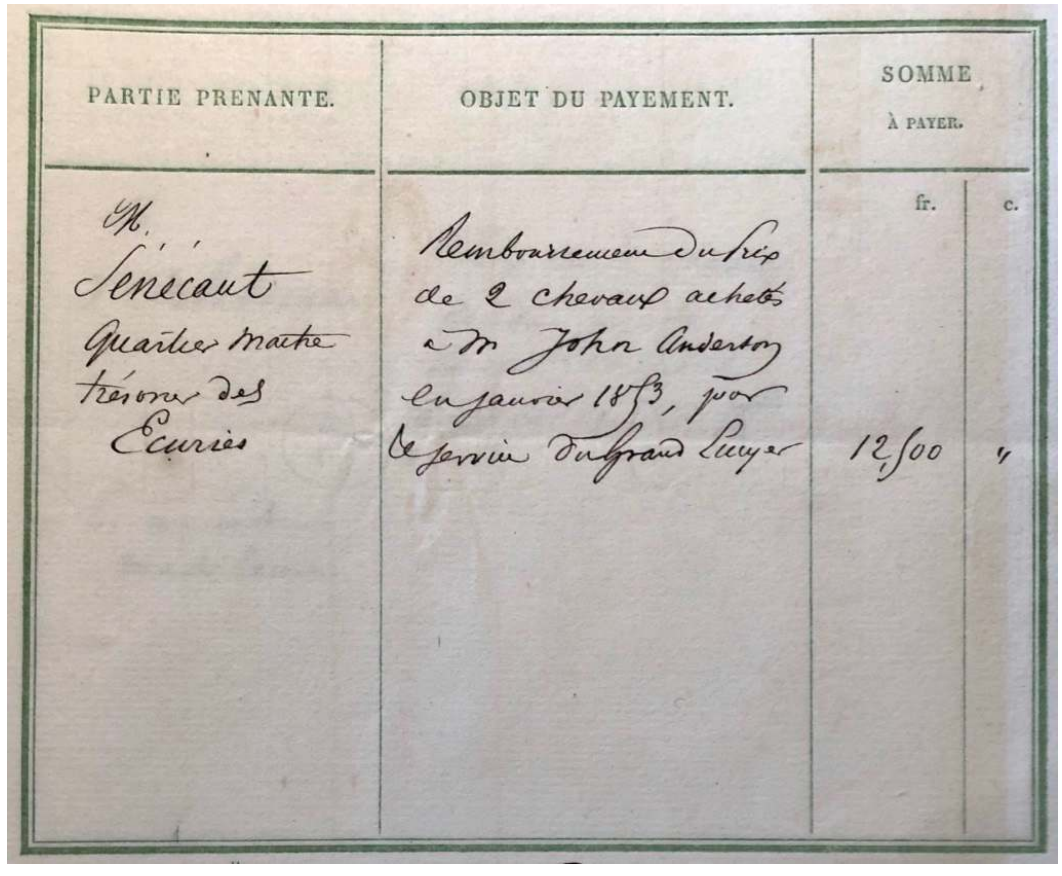
1853.
Janvier 30 Réparations faites à cinq Voitures.
Savoir:
N.o 1re première = Le Baptême.
Fait la Visite générale du train, le Corps Direct.
Corps, essieux, roues, sellerie, garnitures et peinture. Garant trois ans. 10
Déposé l'intérieur de la Caisse. Exception faite
des feuilles des pilastres, refait toutes les moulures
Garni le dessus de cuir et quatre Marchepieds.
Regarni le Dit intérieur, en satin blanc et Broderies fond
rouge et or. Rideaux et palatine de Marchepieds,
en Moquette, Haute laine bordée en soie et doré, refait
les contours des feuillets de Marchepieds, fourni un tiroir
au Marchepied côté gauche et fait fonctionner le Double abattant.
Garni à neuf les deux Marchepieds de glaces en Velours Broderie
fond Double Broderie et dentelle.
Garni les Dessus de portières en toile blanche.
Fourni les Banquettes Drap en Cuir glacé blanc et Vrs de
franges en soie pour le Siège, avec Cul brillanté et Crémaillère
à tête en or et soie. Refait en Cuir glacé Derrière, avec Cul
brillanté et Crémaillère, Broderie de palatine, soie et or.
Pour le prix de Deux oreilles françois, ci 2,000
Recouvert la housse entièrement et refait comme neuf
en Velours Blanc, relevés fonds rouge, frisé et galon.
Fourni et Cousu sur les Joints anglais des Chassis, toute
la Dessus en toile cirée. Un large Pli, entièrement rangé
sur chacune des Deux faces et posé à la Cannelière du Pavillon. 1,200
Fourni à neuf la Corniche et refait à Cuir les anglais des Pans pour
fournir la housse au Chassis, plus une en Chassis Derrière
pour le Laquais.
A la Caisse fait des raccords Deux, Appui de Cannelière
Cannelière, refait les moulures, les fonds et le Chassis sur
les Deux portes de Devant et le Derrière, Démonté les
ressorts des portes. 600
Rechampi, en Dessous, le Pas d'Ane, en Vermillon
anglais, et fermé également en Velours frisé rouge. Cuir glacé
Evalé et peinturé en noir et Cuir le Chassis. Rideaux en Velours

Ordonnances avisant la modernisation diligente de cinq voitures de grand gala par Joachim Ehrler en vue du mariage en 1853 (p. 52 suiv.).
En haut : résumé des coûts de 15 389,10 fr. pour la remise en état de cinq voitures – celle du « Baptême » fut la plus coûteuse. Les berlines « Topaze » et « Turquoise » furent chacune équipées d'une housse et d'un intérieur neufs. L'intérieur de la « Brillante » ne fut regarni qu'en partie.
En bas : première page du rapport du 30 janvier 1853 sur la restauration du « Baptême ». L'ancienne structure en cuir fut recouverte d'une toute nouvelle housse en textile et d'une garniture intérieure neuve en satin de soie clair, les superbes ornements du ciel d'impériale furent, eux, épargnés (p. 114 suiv.). Les marchepieds à tiroir furent remis en état et revêtus de neuf.

Belege für die in kurzer Zeit erfolgte Aufrüstung von fünf Grossgala-Wagen durch Joachim Ehrler im Hinblick auf den Hochzeitszug von 1853 (S. 52ff.).
Oben: Résumé der Kosten für die Instandstellung von fünf Wagen in der Höhe von Fr. 15‘389.10. Den grössten Posten machten die Arbeiten an der Berline „Baptême“ aus. Die Berlinen „Topaze“ und „Turquoise“ erhielten je eine neue Bockdecke und ein neues Interieurs. Die Berline „Brillante“ wurde im Inneren nur teilweise neu garniert.
Unten: Erste Seite des Rapports zur Restaurierung der Berline „Baptême“ vom 30. Januar 1853. Dieser Wagen erhielt über der alten Lederstruktur eine völlig neue textile Bockdecke und ein neues Interieur aus hellem Seidensatin, wobei die schöne alte Arbeit des Daches erhalten blieb (vgl. die Bilder S. 114ff.). Die Schubladentritte wurden wieder gängig gemacht und neu bezogen.



PARTIE PRENANTE.	OBJET DU PAYEMENT.	SOMME À PAYER. fr.	c.
M. M. Bénédic & Bernheim marchands de chevaux. 38 avenue des Champs Elysées	Acquisition de chevaux pour le service des écuries de S. M. en janvier 1853	125,700	"



PARTIE PRENANTE.	OBJET DU PAYEMENT.	SOMME À PAYER. fr.	c.
M. Sénécaut Quartier Maître trésorier des Ecuries	Remboursement du prix de 2 chevaux achetés à M. John Anderson en janvier 1853, par le service du grand Ecuyer	12,500	"

Deux ordonnances pour l’acquisition de chevaux pour le cortège du mariage de Napoléon III en janvier 1853.
En haut : une importante somme de 125 700 fr. fut virée aux marchands de chevaux Bénédic & Bernheim pour l’achat d’au moins une douzaine de chevaux.
En bas : exemple de l’achat de deux chevaux anglais pour 12 500 fr. auprès du marchand de chevaux londonien John Anderson.

Zwei Belege für die Beschaffung von Pferden für den Hochzeitszug Napoléons III. im Januar 1853.
Oben: Den Pariser Pferdehändlern Bénédic & Bernheim wurde die grosse Summe von 125’700.- für etwa ein Dutzend Pferde ausbezahlt.
Unten: Beispiel für den Erwerb von zwei englischen Pferden beim Londoner Pferdehändler John Anderson für 12’5000.-.

5e CHAPITRE Service du Grand Ecuyer

ARTICLE Mariage de l'Empereur

PAYABLE à Paris

A M.

Le Ministre d'État et de la Maison de l'Empereur a délivré, sous la date de ce jour, une ordonnance de payement dont extrait suit :

PARTIE PRENANTE.	OBJET DU PAYEMENT.	SOMME À PAYER. fr.	c.
M. Senécaut 2e quartier Maître Trésorier du Service des Ecuries	Remboursement des sommes qu'il a payées à divers : Savoir 1° Gruyer, Sellier, fournitures de Sellerie — 28.. 2° Divers hommes employés p' nettoyer chevaux, à titre de gratification — 122.. 3° C. Briet, Coiffeur, p' fourniture de coiffures poudrées — 30.. 4° Picot, peintre, p' travaux de peinture héraldique — 200.. 5° Jamand, pour frais de tambours — 30.. 6° Giguet, pour transport de chamias 37.. 7° Employés et Agens du Service des Ecuries pour frais de Déplacement — 781.50 8° Supplément pour dº et Gratifications — 135.25 Total F. 1363.75	1363	75

EMPIRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.

PARTIE PRENANTE.	OBJET DU PAYEMENT.	SOMME À PAYER. fr.	c.
M. A. Déforge Passementier rue St Honoré 4	Fournitures de passementeries pour le Service du Grand Ecuyer à l'occasion du mariage de l'Empereur	7289.	80.

EMPIRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.

PARTIE PRENANTE.	OBJET DU PAYEMENT.	SOMME À PAYER. fr.	c.
M. J. Ehrler Fabricant de voitures Faubourg Montmartre	Réparations faites à cinq voitures pour le mariage de l'Empereur	14400.	

EMPIRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.

Dépenses à l'occasion du mariage en 1853 affectées au personnel, aux réparations des voitures et à la livraison de nouveaux équipements comme des bordures tissées.

Ausgaben für die Hochzeit im Jahre 1853 für Personal, Reparaturen an Wagen und Lieferungen von neuen Ausstattungen wie gewebte Borten.


Exercice 1853

1er Trimestre de 1853

Rue de la Paix
No. 21
Brune
SELLIER

Vendu à S. Majesté L'Empereur Napoléon

Paris le 185

Un attelage à 8 chevaux riche contourné en cuivre les
ateles y copiés entierement avec ornements ciselé la bouclerie
pleine, les garnitures à crochets avec couronnes, frontons
ornés et ciselé; guides plattes doublées et piquées, guides de
Surete dite reculements à double barres, barres de Sur dos
des garnies Sur les mantelets, oillières, cocardes, croisières,
Martingales, portebraits de reculements et de barres Sur
les barres de fesses et froscels, agraffes d'attele, et de
reculements, ornements au dessus de nez Composé
d'une paire de harnais de derriere avec reculement à 3580. ""
Une paire de harnais de deuxieme, Sans reculement, 3290. ""
Une paire de harnais de Troisieme dito 3290. ""
Une paire de harnais de devant à un Seul mantelet. 3040. ""
Un autre attelage à 8 chevaux pareil à celui ci dessu. 13200. ""
Un attelage à 6 chevaux en cuivre pareil à ceux à 8
la bouclerie non ciselée. Composé d'une paire de harnais
de derriere avec reculements 3000. ""
Une paire de harnais de deuxieme Sans reculement, 2810. ""
Une paire de harnais de devant à un Seul mantelet. 2590. ""
Un attelage à 6 chevaux pareil à celui ci dessu 8400 ""
huit Brides pareilles aux attelages pour garcons à 225 "" 1800. ""
Douze Selles en cuir noir pour postillons et garcons d'attelage 130 "" 1560. ""
Trente Six Bresses en Soie Ecarlatte avec glands et macarons 42. "" 1512. ""
Six paires de reculements avec barres doubles, boucleteaux, crans
et agraffes 290 "" 1740. ""
huit housses en drap vert bordées en galon pour garcons
d'attelage 70. "" 560. ""

T.S.V.P. 50972. ""

Ordonnance démontrant des dépenses importantes aussi après le mariage en 1853 (p. 128) : l'« installation impériale » fut poursuivie dès mars 1853. La sellerie Brunebei joua ici un rôle majeur avec l'achat de selles et de harnais neufs. Un harnais d'attelage à huit tout neuf fut livré en 1853 pour la somme de 56 400 fr., apparemment en cuir noir et avec des boucles et bronzes richement ciselés. S'agissait-il du harnais présenté p. 466 et suiv. ?

Beleg für grosse Ausgaben auch nach der kaiserlichen Hochzeit im Januar 1853 (vgl. S. 128): Ab März 1853 wurde die „installation impériale" zügig fortgesetzt. Dabei spielte die Sattlerei Brune bei der Beschaffung von neuen Sätteln und Geschirren eine zentrale Rolle. Für Fr. 56'400.- wurde 1853 ein neuer Achterzug geliefert, offenbar in schwarzem Leder und mit reich ziselierten Schnallen und Beschlägen. Handelte es sich um das S. 466f. vorgestellte Geschirr?

Maison de S.M. l'Empereur.

Chapitre 5 du Budget

Article 10.

Exercice 1853

Mois de Juillet

Relevé Général des Fournitures faites pendant le Mois de
par M.
pour le service de sa Maison.

Transport de 3 Chevaux offerts à l'Empereur, par l'Imam de Mascate.

EMPIRE FRANÇAIS
DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES

Payé aux Dragons qui ont amené ces chevaux	"	"	200 00
Payé au Palefrenier arabe qui les conduisait	"	"	200 00
Total F.	"	"	400 00

Arrêté le présent Mémoire
à la somme de Quatre cents francs.
Le Quartier-maître-trésorier
Sénécaut

Nota. — Les trois Chevaux sont
enregistrés sous les Nos 130, 131, 132.
Sénécaut

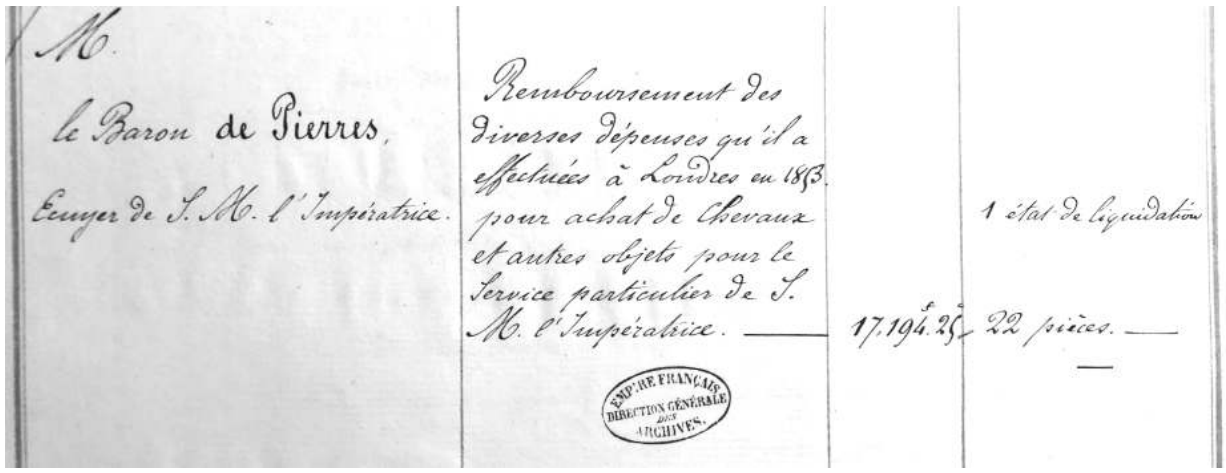
Pour le Grand Ecuyer
le 1er Ecuyer

MAISON DE L'EMPEREUR
SERVICE DES ÉCURIES

Omar porté au No 130
Caddour F. 131
Mohamed F. 132

Transport de chevaux arabes offerts en 1853 (p. 208) : l'ordonnance liste les deux montants versés aux dragons et au palefrenier arabe qui ont accompagné le transport depuis Mascate, la principale ville d'Oman. D'autres sources évoquent d'autres chevaux arabes aussi offerts à Napoléon III. Son amour pour cette race de chevaux était apparemment notoire ; il les avait montés très jeune déjà et avait financé des expéditions au Proche-Orient destinées à acquérir des chevaux arabes pour l'écurie impériale.

Beleg für das Geschenk von arabischen Pferden im Jahre 1853 (vgl. S. 208): Der Zahlungsbeleg weist die beiden an die arabischen Betreuer der Pferde bezahlten Beträge aus, welche den Transport ab Mascate, dem Hauptort von Oman, im Jahre 1853 begleiteten. In anderen Quellen werden weitere Geschenke von arabischen Pferden an Napoléon III. erwähnt. Er war als Liebhaber dieser Pferderasse bekannt, ritt er sie doch schon in jungen Jahren. Er finanzierte auch Expeditionen in den Nahen Orient zum Erwerb von arabischen Pferden für den Marstall.



M.

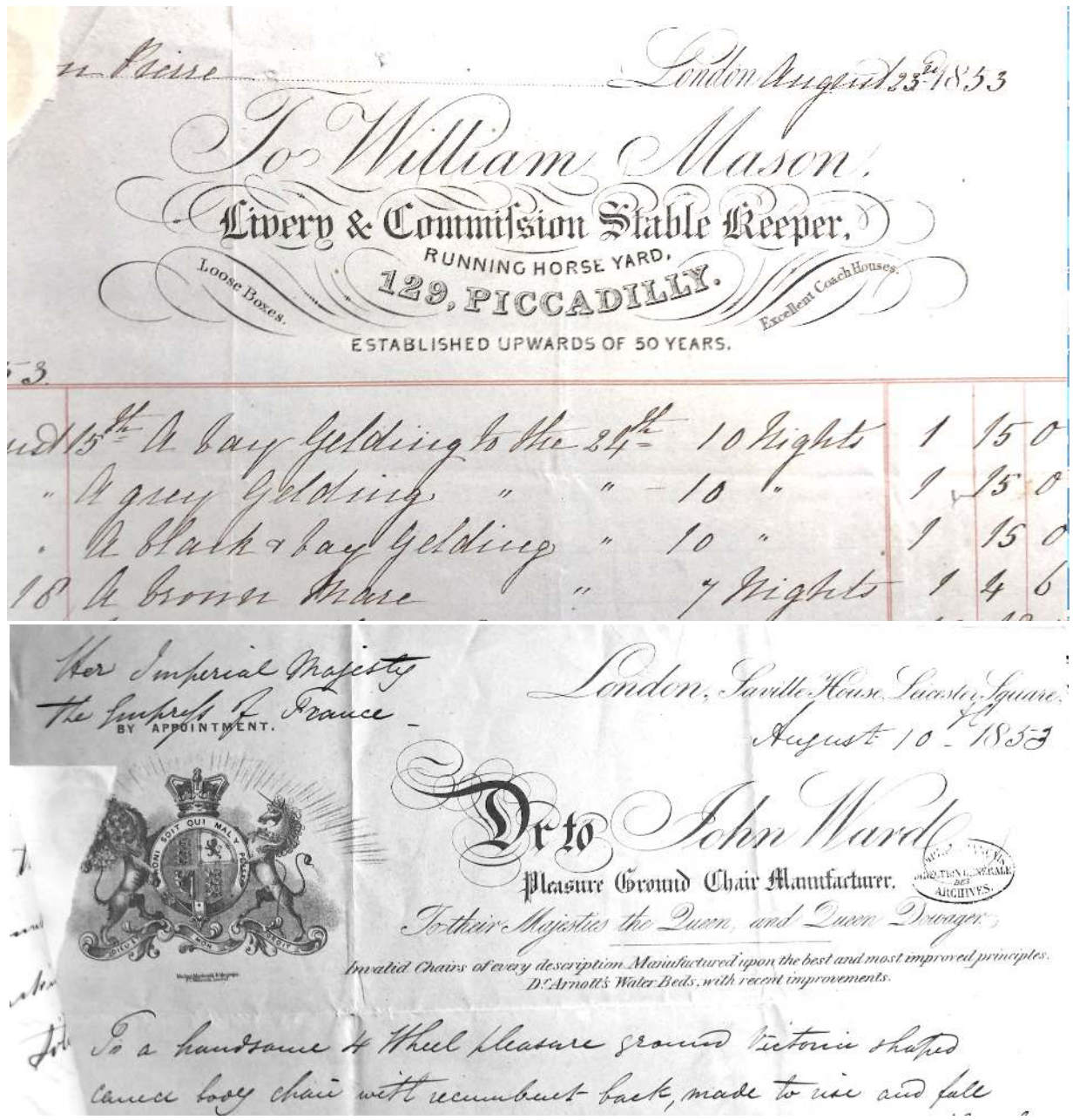
le Baron de Pierres,

Ecuyer de S. M. l'Impératrice.

Remboursement des diverses dépenses qu'il a effectuées à Londres en 1853. pour achat de Chevaux et autres objets pour le Service particulier de S. M. l'Impératrice. ——— 17,194.25 — 22 pièces. ———

1 état de liquidation

EMPIRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.



London August 23rd 1853

To William Mason,

Livery & Commission Stable Keeper,

RUNNING HORSE YARD,

129, PICCADILLY.

Loose Boxes. Excellent Coach Houses.

ESTABLISHED UPWARDS OF 50 YEARS.

53.

Aug 15	A bay Gelding to the 24th	10 Nights	1	15	0
"	A grey Gelding " "	10 "	1	15	0
"	A black bay Gelding "	10 "	1	15	0
18	A brown Mare "	7 Nights	1	4	6

Her Imperial Majesty the Empress of France

BY APPOINTMENT.

London, Saville House, Leicester Square,

August 10th 1853

Dr to John Ward

Pleasure Ground Chair Manufacturer.

To their Majesties the Queen and Queen Dowager

Invalid Chairs of every description Manufactured upon the best and most improved principles.

D.r Arnott's Water Beds, with recent improvements.

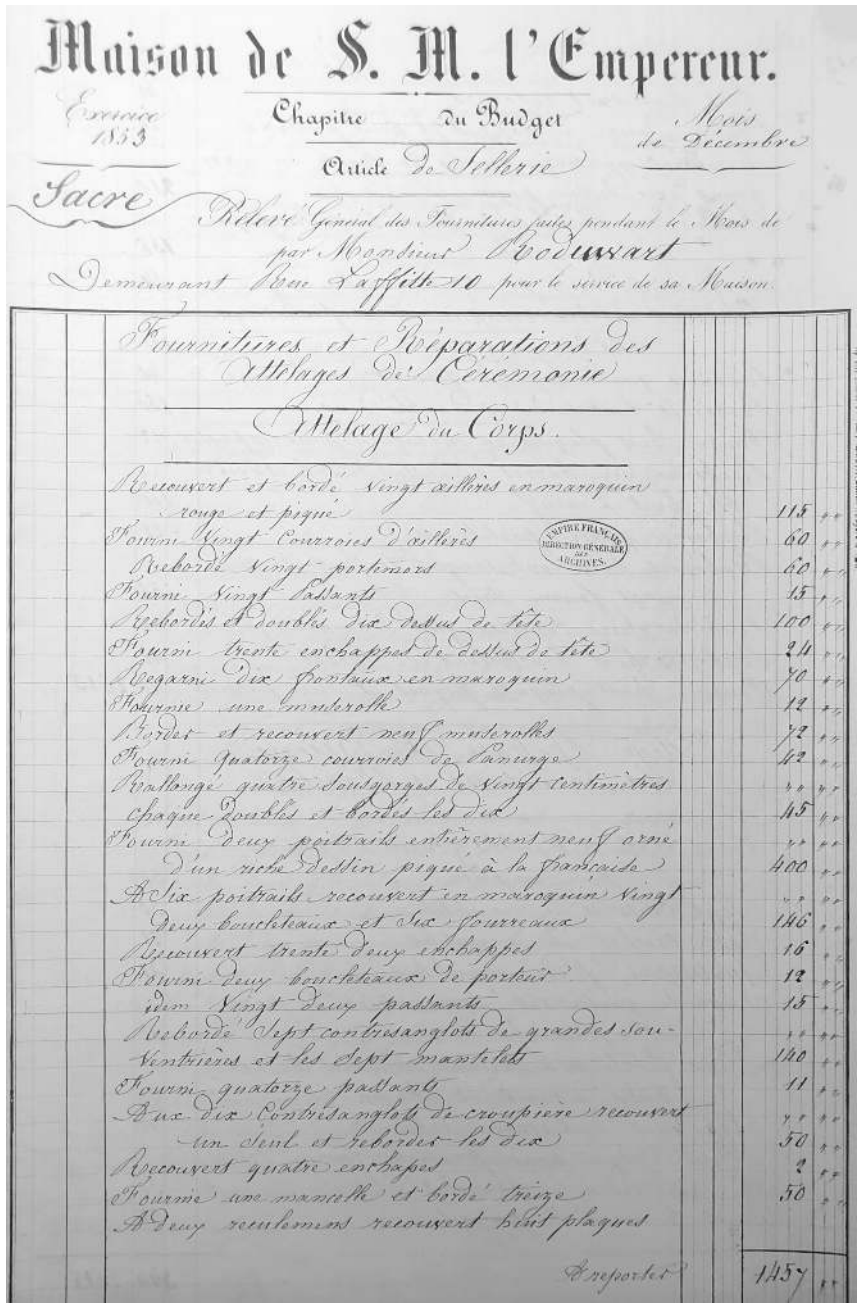
To a handsome 4 Wheel Pleasure ground Victoria shaped

Canee body chair with recumbent back, made to rise and fall

EMPIRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES.

Ordonnance pour l'acquisition de chevaux anglais pour l'écurie (p. 270 suiv.) : aussi bien le premier écuyer de l'empereur que le premier écuyer de l'impératrice se rendirent à Londres pour acheter des chevaux. L'ordonnance ci-dessus affiche la somme forfaitaire de plus de 17 000 fr. que le baron de Pierres a dépensée à Londres en 1853 pour acheter chevaux et autres équipements (p. 173 et 270). Il le fit principalement chez William Mason et John Ward.

Beleg für den Einkauf von englischen Pferden für den Marstall (vgl. S. 270ff.): Nicht nur die Stallmeister des Kaisers reisten zum Pferdekauf nach London, sondern auch der Stallmeister der Kaiserin. Der abgebildete Zahlungsbeleg führt die pauschale Summe von über Fr. 17'000.- auf, die Baron de Pierres in London 1853 für den Einkauf von Pferden und anderen Objekten ausgegeben hatte (vgl. S. 173 und 270). Er tätigte seine Einkäufe vor allem bei William Mason und John Ward.



Maison de S. M. l'Empereur.

Exercice 1853 — Chapitre — du Budget — Mois de Décembre

Article de Sellerie

Sacre

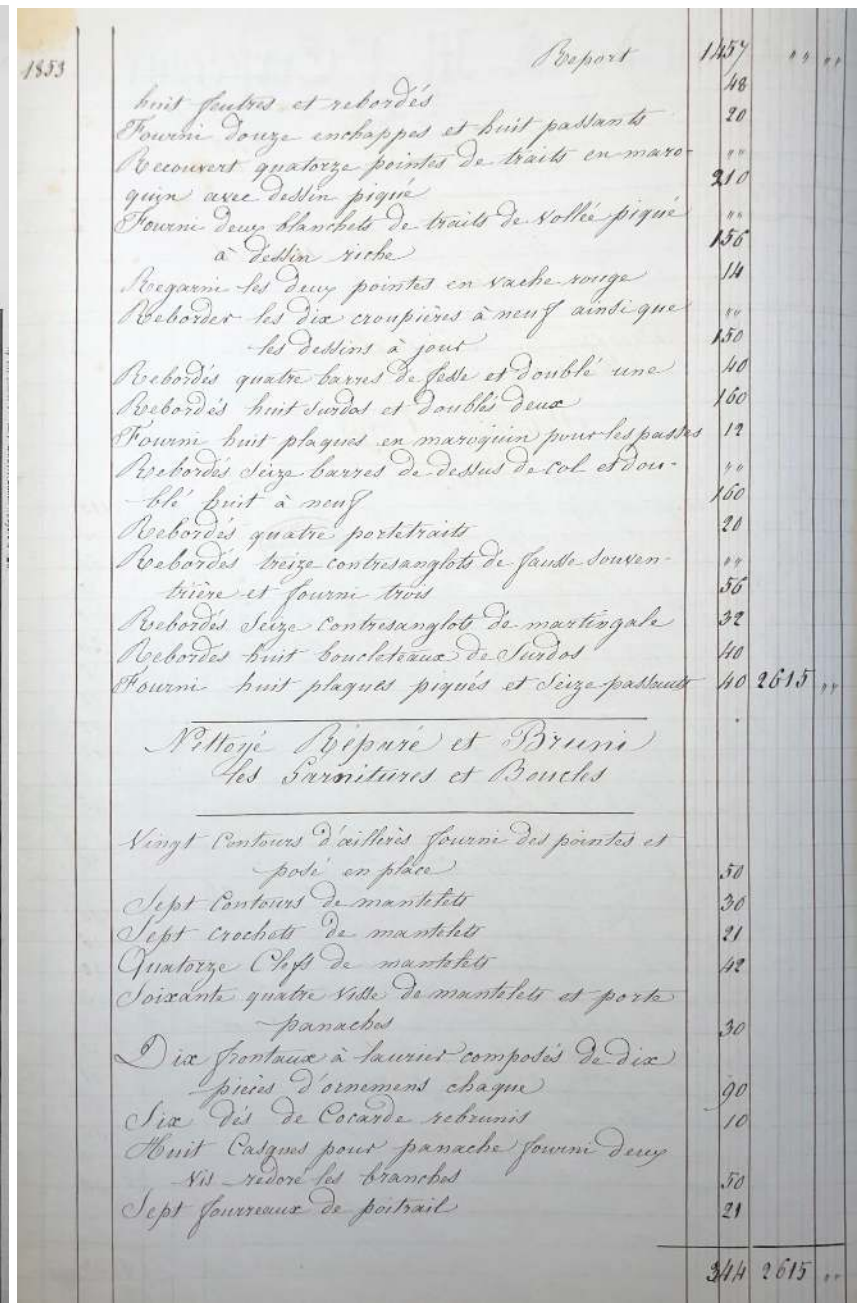
Relevé Général des Fournitures faites pendant le Mois de par Monsieur Roduwart

Demeurant Rue Laffitte 10 pour le service de sa Maison.

Fournitures et Réparations des Attelages de Cérémonie

Attelage du Corps.

Recouvert et bordé vingt cailloux en maroquin rouge et piqué	115	,,
Fourni Vingt Courroies d'ailleres	60	,,
Reborde vingt portemors	60	,,
Fourni Vingt Passants	15	,,
Reborder et doubler dix dessus de tête	100	,,
Fourni trente enchappes de dessus de tête	21	,,
Regarni dix frontaux en maroquin	70	,,
Fourni une muserolle	12	,,
Border et recouvert neuf muserolles	72	,,
Fourni Quatorze courroies de Camuses	42	,,
Rallonger quatre soudgorges de vingt centimetres	,,	,,
Espagne Doubles et bordés les dix	45	,,
Fourni deux poitrails entierement neuf orné d'un riche dessin piqué à la Française	400	,,
A Six poitrails recouvert en maroquin Vingt deux bouchetaux et Six fourreaux	146	,,
Recouvert trente deux enchappes	16	,,
Fourni deux bouchetaux de portoir idem Vingt deux passants	12	,,
Reborde Sept contresanglots de grandes sous Ventrieres et les Sept mantelets	15	,,
Fourni quatorze passants	120	,,
Aux dix Contresanglots de croupiere recouvert en Seul et reborder les dix	11	,,
Recouvert quatre enchapes	50	,,
Fourni une manteille et bordé treize	2	,,
A Deux reculements recouvert huit plagues	50	,,
Reporter	1457	,,



1853

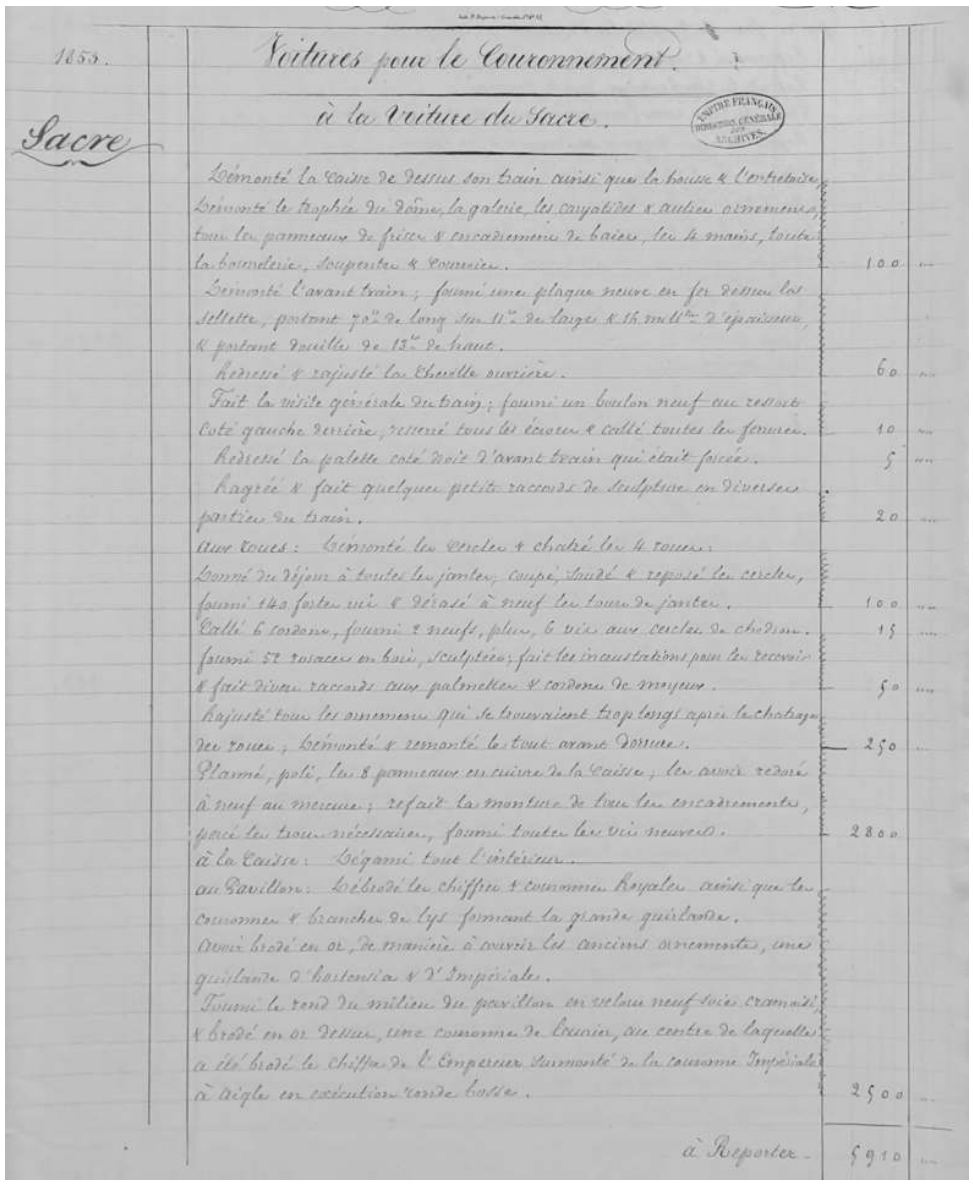
Report	1457	,, ,,
huit fentes et rebordés	48	
Fourni douze enchappes et huit passants	20	
Recouvert quatorze pointes de traits en maroquin avec dessin piqué	210	
Fourni deux blanchets de traits de sellé piqué à dessin riche	156	
Regarni les deux pointes en vache rouge	14	
Reborder les dix croupieres à neuf ainsi que les dessins à jour	150	
Rebordés quatre barres de Coté et doublé une	40	
Rebordés huit Surdos et doubles deux	160	
Fourni huit plagues en maroquin pour les passes	12	
Rebordés seize barres de dessus de col et doublé huit à neuf	160	
Rebordés quatre portetraits	20	
Rebordes treize contresanglots de sangle souventriere et fourni trois	56	
Rebordés seize contresanglot de martingale	32	
Rebordes huit bouclerteaux de Surdos	40	
Fourni huit plagues piqués et seize passants	40	2615 ,,

Nettoyé Repuré et Bruni les Garnitures et Bouches

Vingt Contours d'ailleres fourni des pointes et posé en place	50	
Sept Contours de mantelets	30	
Sept Crochets de mantelets	21	
Quatorze Chefs de mantelets	42	
Soixante quatre Ville de mantelets et porte panaches	30	
Dix frontaux à laurier composés de dix pieces d'ornements chaque	90	
Six Dés de Cocarde rebrunis	10	
Huit Casques pour panache fourni deux Vis redore les branches	50	
Sept fourreaux de poitrail	21	
	344	2615 ,,

Ordonnances pour la restauration d'envergure des harnais de parade rouges de 1853 et l'acquisition de pièces rajoutées par le sellier Roduwart (p. 110 et 120 suiv.). Roduwart a fait une description de 17 pages des travaux effectués pour un total de six attelages et facturé à l'écurie la gigantesque somme de 73 545 fr. La description commence par l'« Attelage du Corps », c.-à-d. l'attelage à huit pour le « Sacre ». Une garniture complète de guides en soie et or fin fut livrée pour ce dernier. Sept glands de parade (plus de 2000 fr.) ainsi que 32 autres glands en or (plus de 7000 fr.) furent aussi livrés. À lui seul, ce harnais d'attelage à huit a coûté 26 585 fr., soit la moitié d'un harnais de gala neuf pour un attelage à huit. Deux selles de maroquin à la française étaient aussi dans le lot.

Belege zur aufwändigen Restaurierung und Ergänzung der roten Paradegschirre des Jahres 1853 durch den Sattler Roduwart im Hinblick auf den Krönungszug (vgl. S. 110 und 120ff.). Dieser beschrieb auf 17 Seiten seine Arbeiten an insgesamt sechs Zügen und stellte dafür dem Marstallamt die enorme Summe von Fr. 73‘545.- in Rechnung. Die Beschreibung beginnt mit dem „Attelage du Corps“ also dem Achterzug für den „Sacre“. Dazu wurde eine komplette Garnitur von neuen Leinen in feingolddurchwirkter Seide geliefert. Auch sieben Paradequasten wurden geliefert sowie 32 weitere Quasten in Gold für über 2‘000.- beziehungsweise über 7‘000.-. Allein dieses Achterzuggeschirr kostete 26‘585.-, also die Hälfte eines neuen Gala-Achterzuggeschirrs. Auch zwei mit Maroquin überzogene Sättel in der Machart „à la française“ waren dabei.



1853.

Sacre

Voitures pour le Couronnement.

à la Voiture du Sacre.

CENTRE FRANÇAIS DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES

Démonté la Caisse de dessus son train ainsi que la housse & l'entretoise, démonté le trophée du Dôme, la galerie les coyatides & autres ornements, tous les panneaux de frises & encadrements de baies, les 4 marches, toutes la boiserie, soupentes & cuirs. 100 ...

Démonté l'avant train; fourni une plaque neuve en fer dessus les sellette, portant 70m de long sur 11m de large & 5m mill.m d'épaisseur, & portant feuille de 13m de haut.

Refait & rajusté la cheville ouvrière. 60 ...

Fait la visite générale du train; fourni un boulon neuf aux ressorts côté gauche derrière, refait tous les écrous & taillé toutes les fermures. 10 ...

Redressé la palette côté droit d'avant train qui était forcée. 5 ...

Rogréé & fait quelques petits raccords de sculpture en diverses parties du train. 20 ...

Aux roues: Démonté les cercles & chaîné les 4 roues.

Donné du dégom à toutes les jantes, coupé, soudé & reposé les cercles, fourni 144 fortes vis & dérasé à neuf les tours de jantes. 100 ...

Taillé 6 rondons, fourni 2 neufs, plus, 6 vis aux cercles de chaînons. 15 ...

fourni 52 rosaces en bois, sculptées; fait les incrustations pour les recevoir & fait deux raccords aux palmettes & rondons de moyeux. 50 ...

Rajusté tous les ornements qui se trouvaient trop longs après le chargement des roues, démonté & remonté le tout comme dessus. 250 ...

Blanni, poli, les 8 pommeaux en cuivre de la Caisse, les avoir redoré à neuf au mercure; refait la monture de tous les encadrements, percé les trous nécessaires, fourni toutes les vis neuves. 2800 ...

à la Caisse: Regarni tout l'intérieur.

au Pavillon: Brodé le chiffre & couronne Impériale avec les couronnes & branches de lys formant la grande guirlande.

Avoir brodé en or, de manière à couvrir les anciens ornements, une guirlande d'hortensia & d'Impériales.

Fourni le rond du milieu du pavillon en velour neuf soie cramoisi & brodé en or dessus, une couronne de Comte, au centre de laquelle a été brodé le chiffre de l'Empereur surmonté de la couronne Impériale à aigle en exécution ronde bosse. 2500 ...

à Reporter 5910 ...

1853. Suite de la Voiture du Sacre. Report 5910 ...

Débouré & découvert les Coussins.

Aux Glands des dits Coussins, Débroidé les fleurs de lys & un coupon de boiserie altéré; refait à neuf le coupon en broderie d'or & remplacé les lys par des ornements exécutés en relief. 550 ...

Débroidé les lys sur les velours des deux portières; les avoir remplacé par des fleurs d'Impériale exécutés en relief. 600 ...

Refaconné & regarni entièrement tout l'intérieur de la Caisse.

Refait le rembourrage des 4 Coussins.

Garni le fond avec la même moquette & même galon.

Reposé la triple dragonne au dessus & aux devants. 350 ...

Regarni les 8 chassis de glaces; donné du jeu aux feuillures de la Caisse & rajusté les chassis dessus.

Regarni les 8 Chassis à neuf en dessus & au dehors avec 32 feuilles bordées en velour de soie cramoisi, brodées en or & exécutées riches avec relief.

Reposé les glaces dans les chassis; raccourci les rideaux aux deux portes & reposé les vis. 3450 ...

Fait aller librement les portes & marchepieds; resserré les rivets du marchepied gauche. 5 ...

au Trophée du Dôme: fourni le chiffre N sculpté en bois sur les écussons & drageons en remplacement des emblèmes de la Royauté; raccourci & rogréé les ornements aboutissant aux angles & fait divers raccords aux autres ornements. 220 ...

Fait & modelé la Couronne & fourni une couronne en bois, fournée, sculptée, à aigles.

Modelé, fondu en cuivre & ciselé une boule surmonté de la Croix s'adaptant dessus la Couronne.

Rallongé la tringle en fer qui supporte la Couronne, retaraudé la tige, fourni un écrou & une rondelle. 433 ...

Fait l'ouverture du dessous de la Couronne, ajusté la boule en cuivre & monté la croix; bordé aux deux dernières pièces montées à vis sur la tringle en fer. 50 ...

Fourni 4 ornements en bois sculptés d'après dessin, à l'imitations de ceux posés comme entourage aux armoiries de la Caisse.

Posé sur les 4 faces du Dôme. 450 ...

Restauré Caisse & train; donné une couche de vernis & une de teinte, Rebouchage important, Caisse donné une 2de couche de teinte.

Ponçage à la pierre, les roues, fournes & ornements raccordés, donné ensuite deux couches.

Apprêté de mixion & doré entièrement à neuf Caisse & train, Corps des grands ornements du Dôme, entretoises, guirlandes & planches, & verni le tout de 2 couches. 4100 ...

Redoré les pommeaux par suite du changement de couronne dont les armoiries peintes. 200 ...

à Reporter 22518 ...

Description détaillée des travaux de restauration et de transformation par Joachim Ehrler sur « Le Sacre » en 1853 pour plus de 83 899 fr. Ordonnances pour les préparatifs du cortège du couronnement de Napoléon III (p. 102 suiv.). Les huit panneaux de la caisse ont été poncés à fond et redorés. L'intérieur a été entièrement regarni. Les insignes royaux sur le ciel d'impériale ont été rebrodés et un nouveau « rond du milieu » avec des broderies au fil d'or a été inséré. La housse est neuve et a coûté plus de 20 000 fr. Les ornementations sur les frises et leurs embases dorées sont également neuves, tout comme les poignées de portière

Detaillierter Beschrieb der Restaurierungs- und Umbauarbeiten von Joachim Ehrler an der Berline „Le Sacre“ im Jahre 1853 für die geplante Kaiserkrönung (S. 102ff.) Der fünfseitige Rapport des Carrossiers führt Arbeiten und Material in der Höhe von über 83’899.- Goldfranken auf. Alle acht Kastenpaneele wurden bis auf den Grund abgeschliffen und neu vergoldet. Das ganze Innere wurde neu garniert. Beim Dachhimmel wurden die alten königlichen Insignien überstickt und das mittlere Medaillon mit Goldstickereien neu eingesetzt. Die Bockdecke wurde für über 20‘000.- neu angefertigt. Die Verzierungen auf den Friesen und deren vergoldeten Grundplatten wurden ebenso neu angefertigt wie die Türgriffe.

1853.

Suite de la voiture du Sacre, apport

Peint sur les 2 portières & les panneaux du devant & du derrière de la caisse, les armoiries de l'Empereur d'un écusson à aigle, entouré d'un grand Collier surmonté d'un Casque, Sceptre & main de justice.	22 518	...
Pour avoir peint à nouveau toutes les couronnes, c'est à dire, remplacé celles de Charlemagne par celles à aigle.	1600	...
Fourni 2 gros cornets d'abondance à fleurs, modelés sur place, fondus très légers en 4 coquilles en cuivre, ciselés, ajustés à forets perdus, montés à vis sur les 2 galettes du marchepied supprimés, les recouvrant entièrement, le tout fait exprès & prêt à dorer.	600	...
Fourni 4 grands aigles sculptés sur 2 modèles, faits exprès, le regardé, posés sur boules et entourés de couronnes & branches de laurier, le tout en cuivre fondu, ciselés avec soin, montés à vis & dorés à l'or mat, pour aller avec le reste de la voiture.	750	...
Fourni 14 palmettes feuilles à graines, modèle fait exprès, pour aller avec les palmettes restant à la galerie, ajustées entre chacune d'elles, en cuivre fondu, ciselé, doré au mat.	6000	...
Ajusté 14 palmettes vieilles pour aller avec les nouvelles, les avoir redoré à neuf & reposés.	2800	...
Déposé tous les bronzes du train & de la caisse; remis le tout complètement à neuf & reposé en place, y compris les 200 ornements des roues & les feuilles.	400	...
Fourni 8 palmettes neuves aux roues.	9500	...
Reglagé & doré 20 fortes vis à tête refendues en 4.	30	...
Bridé 3 en morceaux à 2 grands ornements de roues; réparé les têtes, doré & reposé.	30	...
Fourni un très gros aigle tenant un foudre, modèle fait exprès, en cuivre fondu, ciselé, doré à l'or moulu, ajusté sous le siège au milieu du devant train.	40	...
Fourni 8 m 30 c de petits 4 olives en cuivre, tournées, dorées au mat & posés; pareil à ceux les pommeaux de la caisse.	1500	...
Regarni le dessus extérieur du pavillon; l'avoir regarni à neuf en velour de soie cramoisi, bordé autour de l'ancien galon d'or portant crête, remis à neuf, cloué autour du pavillon recouvert d'une lézarde en soies.	150	...
Fourni une housse entièrement en velour de soie avec draperies sur les faces.	600	...
Broderies: la dite housse ornée à sa base d'une bordure en or d'une frise en relief de 20 c de haut, 12 m de longueur, 4 ornements richement brodé en or dans les angles avec 4 N surmontés des 4 couronnes Impériales, exécution ronde bosse.	1200	...
Sur les 2 draperies des faces, brodé en or les armoiries de l'Empereur, ronde bosse, entourées d'une bordure haute de 6 c & d'ornements avec le haut, formant ensemble une longueur de 5 m 40 c.	20900	...
à Reporter	62618	...

1853.

Suite de la voiture du Sacre, apport

Fourni une bordure en or de 5 m de contour du haut de la housse, formant une longueur de 6 m dans son ensemble.	62618	...
Plus, dessins & découpes de toutes les broderies.		
Passementerie & Ornementation,		
Fait servir les franges hautes & bas de l'ancienne housse; les avoir nettoyé, remis à neuf, retourné toutes les torsades; fourni la dite neuves en or à paillettes frisées - (12 m 0 c)		
Nettoyé & remis à neuf les 78 glands gros & petits; fourni les cordons neufs en or brillanté & mat, suivis que les cables.		
Nettoyé, retourné & relevé les franges aussi que les torsades qui ont été retournées		
fourni 2 faces neuves à la dite housse; la frange en dessus en or, (frange en largeur) & celle de dessus en torsade toute en or. (18 m 70 c de long pour chaque face.)		
Fourni 32 torsades à glands de chêne en or mat & brillanté, avec rosette haut & bas.		
Nettoyé les gros cables formant guirlande autour de la housse.		
fourni 10 cocardes tout en or brillanté à crêtes en harmonie.		
fourni un bridé neuf en or tout autour en haut de la housse.		
Nettoyé & remis à neuf le bord du bas de l'ancienne housse & fourni en supplément 7 m 50 c de bridé neuf.	10000	...
Doublures, Façon & Etoffes,		
Le velour de la housse est doublé en drilles reconnue par un taffetas cramoisi; les contours des faces & rentes sont en cuir, doublé en toile & soieries.		
Façonné la housse entièrement; fourni 12 couvois pour les contes.		
Fourni un chalits neuf en bois pour le recevoir, le dit à fond sangle, matelassé, couvert en drilles & garni de ses fermoirs, tirasses & courroies pour le fixer.	1200	...
Surtout de la housse,		
Fourni un Surtout en taffetas gommé, façonné, bordé & couvrant la housse entièrement.	240	...
Volée de laquais,		
Fourni une volée neuves pour laquais, la dite en beau plusche soie & or 4 bords tout or, historiés avec frise & remplissage, feuillage & glands de chêne, torsades tout or. (Sert aussi les anciennes housses contre danglons & crochets.)	2550	...
Au Etrier,		
Garni 6 paletots en maroquin rouge, bordé autour, Reposé les anciennes baguettes.	60	...
Matelassé à neuf le plancher d'entretoise; Couvert en maroquin rouge bordé tout autour; Reposé les anciennes baguettes.	60	...
à Reporter	82728	...

1853.

Suite de la voiture du Sacre, apport

Fourni 2 aigles en bois, sculptés, dorés, posés sur les 2 traverses du plancher d'entretoise.	82728	...
Remis à neuf toute la garniture des boucles de suspentes & autres bouclerie N toute la garniture du timon, de l'entretoise & du paletots de marchepieds.	75	...
Bourrelerie,	400	...
Fourni & posé neuves les 4 suspentes 4 barres en maroquin rouge, chacune de 2 m de long sur 9 c de largeur.	36	...
Fourni une petite cornoie en cuir, enveloppée de maroquin, piqué à 2 rangs, (cinquième bordé) pour la trompe du timon.	5	...
à l'un des bouts en cuir du bas du timon, l'avoir enveloppé en maroquin de 32 c sur 16 c plus, fourni 4 petits morceaux de cuir & fait un matelas de couleurs. Plus, enveloppé en maroquin la manille allemand au reste.	8	...
Levé toute la bourrelerie, suspentes & coussinets; fait tous les raccords nécessaires en remise & remis le tout au remisage spécial.	120	...
Remonté la caisse sur son train & mis tous les accessoires en place.	50	...
Graissé les 4 roues à grande fourni 2 voitelles fortes en vache à l'un des timon de rechange;	5	...
Fourni un boulon de 25 c à tête formant D, traversant le bout du timon & formant le crochet de suspente avec une cornoie de 55 c de long.	50	...
Peint le timon volée d'attelage, palonniers & les 2 ranges de rechange d'une couches de vermillon français, & verni.	50	...
au berceau en bois d'acajou sur le timon.		
Nettoyé & suppose; fourni 15 m de fer & fait une soudure à chaud, fourni 4 suppots neufs en fer à patte coudée & pliée, portant chacun 45 c de long; posé les 8 avec les vis nécessaires & enveloppé chacun en cuir de 22 c de longueur.	30	...
Fourni une chemise en baptiste verte couvrant la caisse en entier, y compris le dôme, se divisant en deux parties, le tout cousu, ourlé, garni de rubans, agraffes, attaches & étiquettes nécessaires.	38 c	...
Blanchissage de la grande chemise en toile, vieille en plusieurs parties, couvrant la voiture entièrement.	12	...
	83899	...

https://www.andresfurger.ch

1853.

à la Voiture dite le Baptême,

Démonté la Caisse de dessus son train, flasque, entretoise ; démonté la galerie de la Caisse, les Cuyattons & tous les panneaux. 50 ...

Fait la visite générale du train ; battu les fusées & resserré les écrous, retaraudé les 4 boulons d'entretoise & fourni les écrous. 6 ...

à la Caisse, démonté les diagonales & chassis de glaces & dégarni tout l'intérieur à l'exception du pavillon, de la moquette du fond & des parcloses ; Emballé le tout en papier, calicot & toile cirée, pour les pose des panneaux. 25 ...

Fourni une galerie en bronze composée d'ornemens de Chêne & Lauriers, faisant le tour de la Caisse, avec des angles avancés disposés pour recevoir des aigles & des écussons avec chiffres surmonté de la couronne Impériale, le tout en cuivre fondu, ciselé, doré & monté en place à vis sur l'impériale. 5900 ...

à 4 aigles ajustés seulement sur les angles, fourni 4 boules en fonte, dorées & brunies, pour les recevoir ; fait l'ouverture ; redoré les 4 aigles à neuf & posé en place. 900 ...

Fourni un grand panneau en cuivre fort, plombé, ajusté à vis & doré, pour le derrière de la caisse. 200 ...

Fourni un grand ornement d'un mètre de long, à ruban & feuilles de Chêne & Lauriers, monté, ajusté à vis sur le panneau ci dessus ; fraisé tous les écrous dans la caisse ; le dit ornement en cuivre fondu, ciselé & doré. 400 ...

Fourni un grand panneau formant l'équerre de chaque bout ; ajusté les 2 parties sur le devant de la caisse pour masquer la frise & les montants, en cuivre fort, plombé, doré & posé. 450 ...

Fourni un grand ornement à ruban avec feuilles de chêne & lauriers, semblable à celui de derrière, ajusté sur le panneau de devant. 350 ...

Fourni 4 panneaux en cuivre fort, formant l'equerre, plombés, montés à vis & dorés, pour les 4 accoudoirs & montants de la Caisse. 700 ...

Fourni 4 ornemens à fleurs, Chêne & Lauriers, en cuivre fondu, ciselé & doré, ajustés sur les 4 panneaux d'accoudoirs ; Fraisé tous les travaux de la caisse & posé. 1400 ...

Fourni 2 panneaux d'onglets en cuivre, plombés, dorés, montés à vis sur les frises de portières. 300 ...

Fourni 2 ornemens à palmes & lauriers, en cuivre fondu, ciselés & dorés, ajustés sur les panneaux de frises de portes. 575 ...

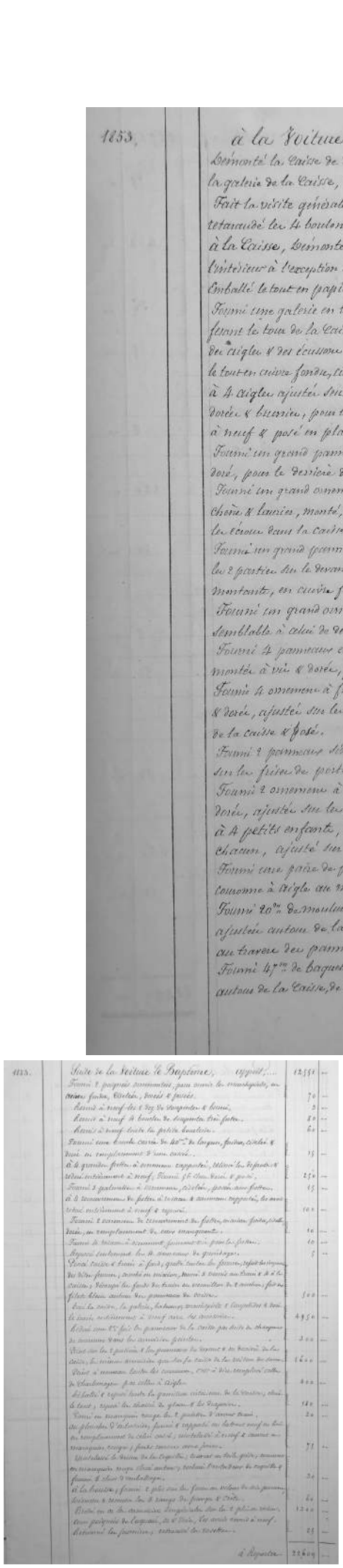
à 4 petits enfants, soudé des petits morceaux pour faire un pied à chacun, ajusté sur l'ornement & redoré à neuf. 150 ...

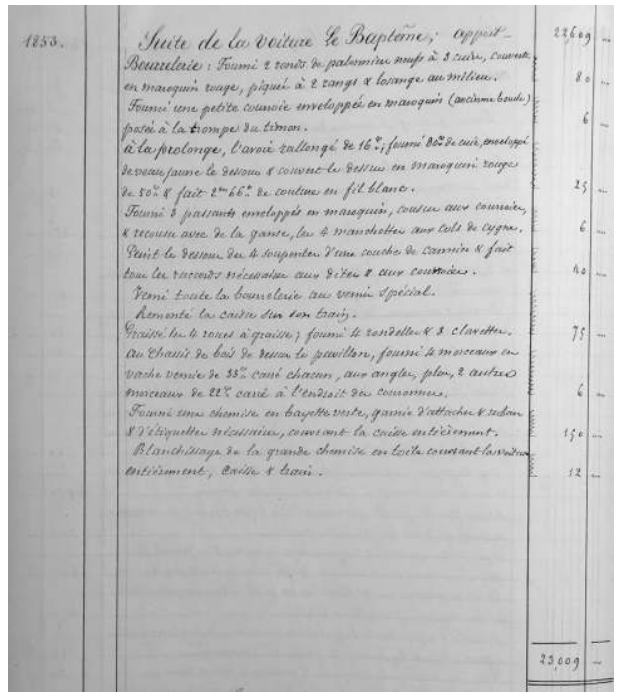
Fourni une patte de poignée grand modèle, riche, avec ornemens & couronne à l'aigle au milieu, en cuivre fondu, ciselées, dorées & posées. 120 ...

Fourni 20m/n de moulures à ornemens, en cuivre fondu, ciselées & dorées, ajustées autour de la caisse avec pointes montées à vis & passant au travers des panneaux en cuivre. 325 ...

Fourni 47m/n de baguette estampée en cuivre, pointillé les fonds, posé autour de la Caisse, de l'entretoise, coquille & palette, doré à l'or moulu 700 ...

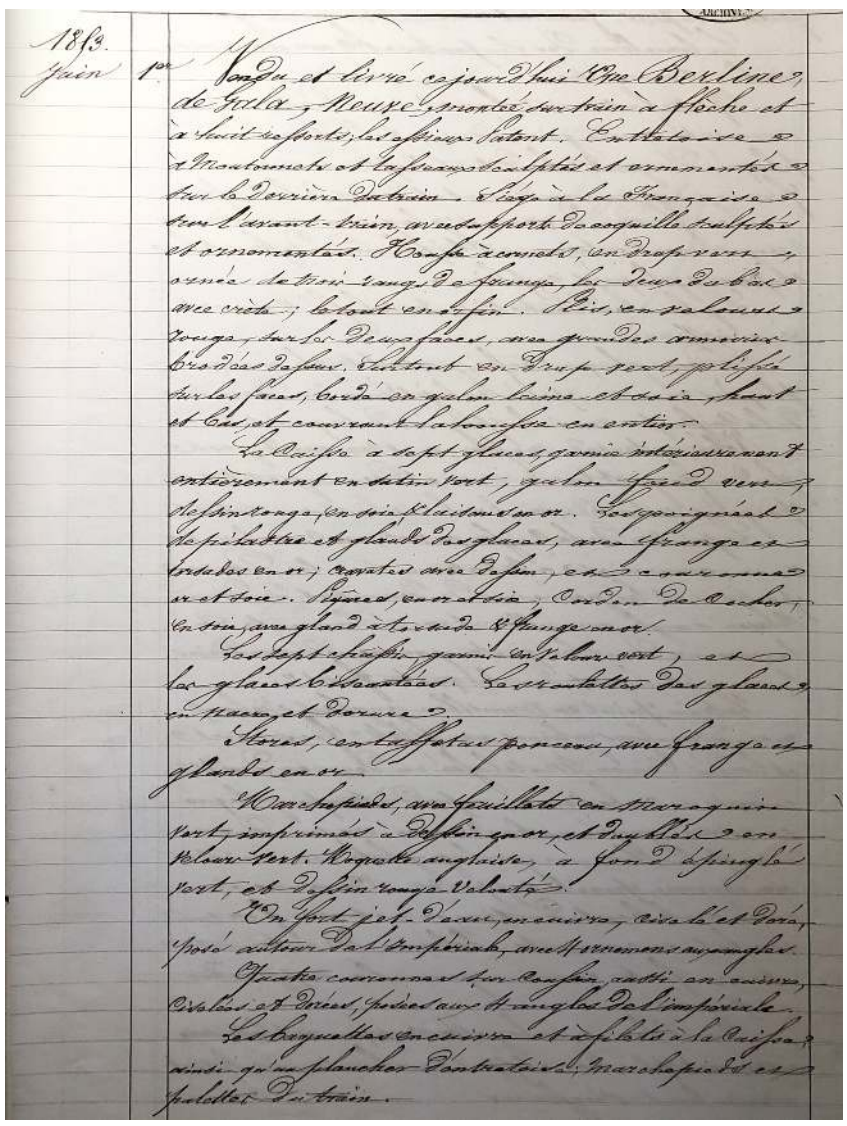
à Reporter 12551 ...

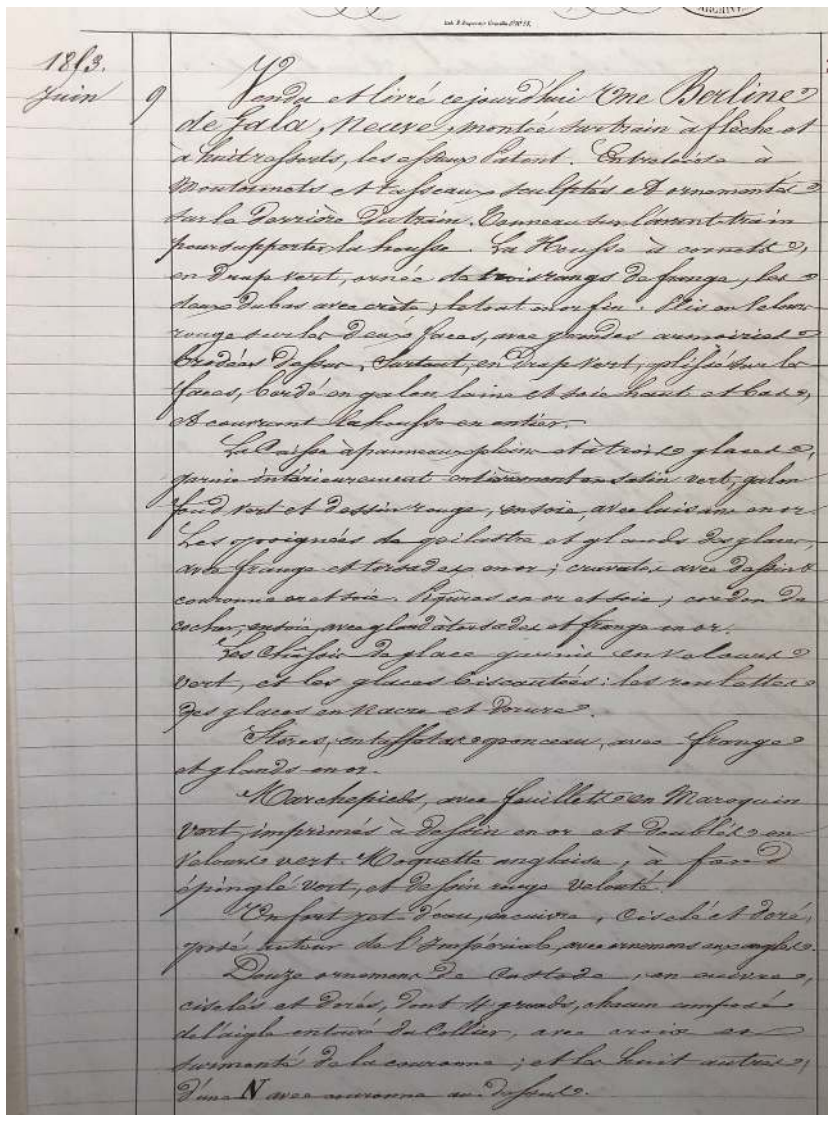




Description détaillée d'Ehrler des travaux de restauration et de transformation effectués sur « Le Baptême » pour plus de 20 000 fr. en vue du mariage en 1853 (p. 111). La berline fut notamment entièrement redorée (4950 fr.), un nouveau dôme fabriqué (5900 fr.) et de nouveaux ornements floraux en bronze ciselé et doré appliqués. Ce n'est qu'à ce moment-là que la huitième glace a été obstruée par un nouveau « panneau en cuivre fort » (p. 64 et suiv.).

Detaillierter Beschrieb der Restaurierungs- und Umbauarbeiten an der Berline „Le Baptême" von Ehrler im Hinblick auf den geplanten Krönungszug (S. 111): Die Arbeiten Ehrlers beliefen sich ab Februar 1853 an diesem Wagen auf über 20'000.- Goldfranken. Unter anderem wurden der ganze Wagen für 4'950.- neu vergoldet, ein neuer Dachaufsatz für 5'900.- hergestellt und neue florale Verzierungen in ziselierter und vergoldeter Bronze aufgesetzt. Erst jetzt wurde die achte Scheibe hinten durch ein neues Paneel in starkem Kupfer verschlossen (S. 64f.).





Ordonnance pour l’acquisition d’une voiture de gala de Joachim Ehrler. En juin 1853, Ehrler livra deux berlines de gala neuves. Chacune coûtait 32 000 fr. La voiture décrite à gauche, le n°60 de l’écurie, comptait sept glaces ; celle de droite, le n°61, en comptait trois. Elles ne sont pas pareilles à celles de 1852 décrites p. 459 et suiv., qui étaient des voitures de gala dorées à la garniture claire. De fait, le rapport ci-dessus précise que la garniture intérieure était ici « en satin vert ».

Beleg für die Lieferung eines Galawagens von Joachim Ehrler. Im Juni 1853 lieferte dieser gleich zwei neue Gala-Berlinen aus. Die Wagen kosteten je 32‘000.- Goldfranken. Der links beschriebene Wagen mit der Marstallnummer 60 wies sieben Scheiben auf, der rechts beschriebene mit der Marstallnummer 61 drei Scheiben. Sie waren nicht identisch mit den S. 459ff. besprochenen beiden vergoldeten und innen hell ausgeschlagenen Galawagen von 1852, denn im Rapport wird das Innere bei diesen beiden neuen Berlinen als aus grünem Satin bestehend beschrieben.

Article 2.

J. EHRLER

Fabricant de Voitures,

51, Rue de Ponthieu Faubourg du Roule.

PARIS.

Livré à l'Inventaire sous le N°. 66

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DIRECTION GÉNÉRALE DES ARCHIVES

1853

Juillet 8 Vendu & livré ce jourd'hui un Phaeton Carrikle, monté sur train à flèche & à quatre ressorts, dont deux en C derrière & deux en col de Cygne devant, posés sur les lisoirs, Barre tournée avec embase s'y adaptant pour recevoir les deux ressorts attenant au devant de la Caisse; Caisse à pied de Coquille, garde-crotte & tablier. L'Intérieur doublé en drap maroquin & galon vert, ailes aux cotés de Capote, Baguettes & boucleries cuivre poli. Marchepieds à tiroir se developpant à volonté de chaque coté de la caisse; Courroies de Guindage & de déballement; Timon garni en deux endroits avec trompe plaquée en cuivre & Evapard en acier poli. La peinture de la Caisse & du train en vert rechampi & filets rouges, le tout verni au vernis Anglais. Armoiries peintes sur les trois pannaux de la Caisse.

Pour le prix convenu de Quatre mille Cinq Cents francs 4500 ..

(La dite voiture prend le numéro d'ordre 66.)

Je Certifie le présent mémoire s'élevant à la Somme de Quatre mille cinq cents francs.

Paris le 11 Juillet 1853.

Ehrler

Reçu la Présente Mémoire de la Somme de Quatre Mille Cinq Cents Francs

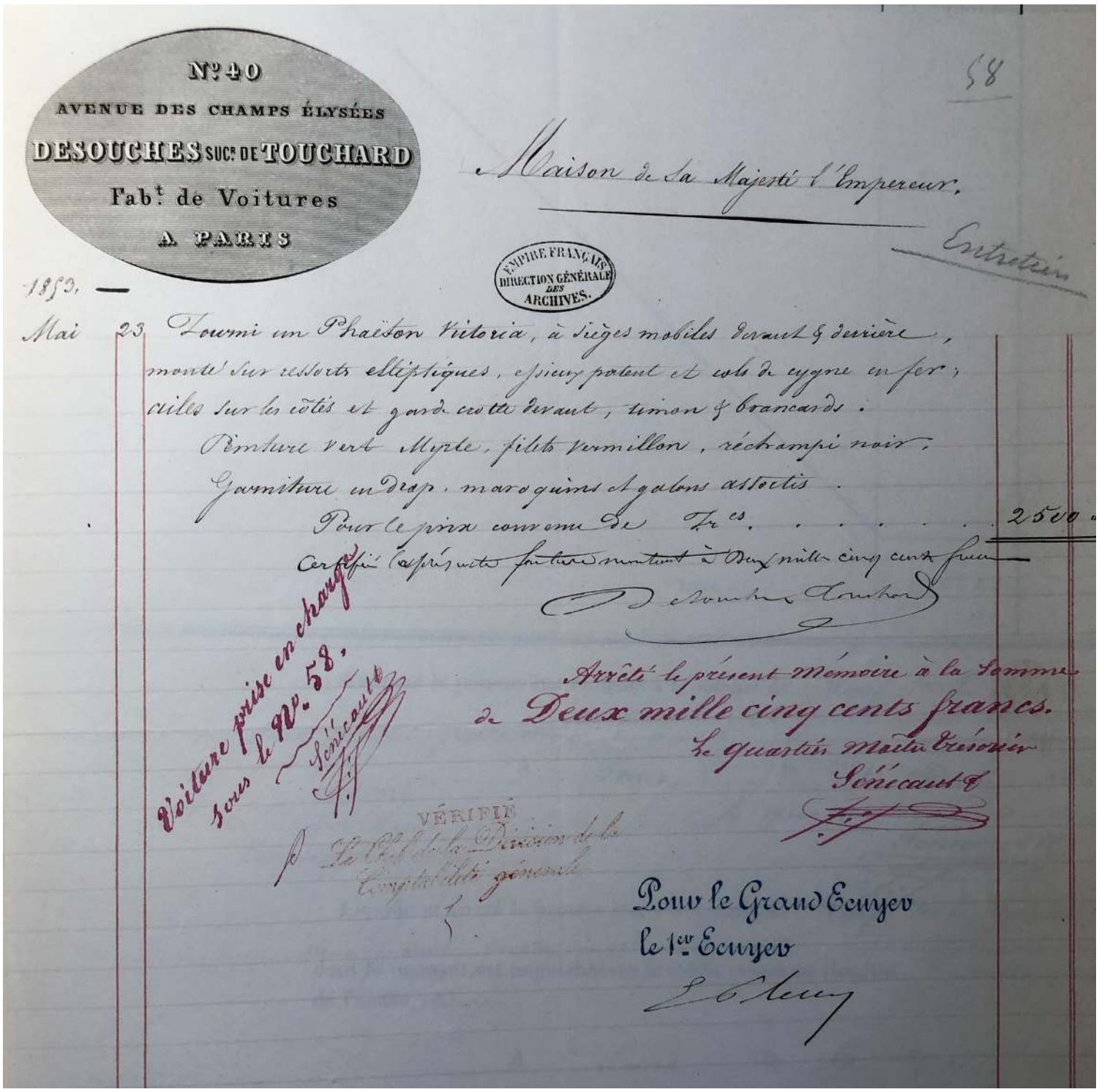
Paris le 12 Juillet 1853.

Pour le Grand Ecuyer
le 1er Ecuyer

Pour Timbre Mairie Extérieur
Lenoncourt

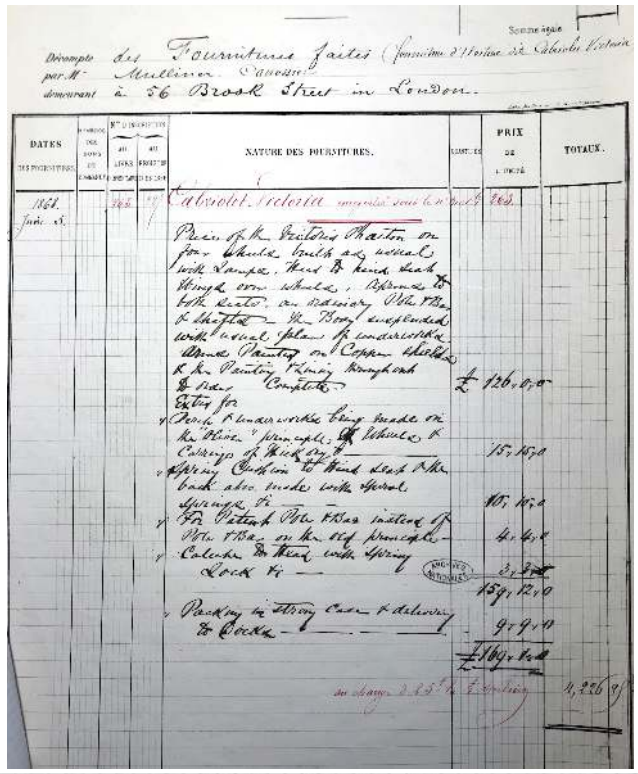
Livraison d'une voiture de sport de Joachim Ehrler (p. 39) : ordonnance pour l'acquisition d'un autre phaéton carrickle, avec une flèche pour le train et un marchepied à tiroir pour la caisse.

Beleg für die Lieferung eines Phaéton Carrikle von Joachim Ehrler (vgl. S. 39). Das Gestell des Sportwagens wies einen Langbaum auf, der Kasten Schubladentritte.



Livraison d'une voiture à l'écurie impériale d'un autre carrossier qu'Ehrler : ordonnance pour l'acquisition d'un phaéton-victoria avec sièges mobiles du carrossier parisien Desouches pour 2500 fr.

Beleg für die Lieferung eines Wagens an den Marstall von einem anderen Wagenbauer als Joachim Ehrler: Rechnung der Pariser Carrosserie Desouches für einen „Phaëton Victoria" mit austauschbaren Bänken für 2'500.-.



Décompte des Fournitures faites (fournies) d'ordre de Sa Majesté Victoria
par Mr Mullinor Carossier
demeurant à 56 Brook Street in London.

DATES DES FOURNITURES	NATURE DES FOURNITURES.	PRIX DE L'UNITÉ	TOTAUX.
1868. Juin 5.	263 1 Cabriolet Victoria immatriculé sous le n° 263.		
	Price of the Victoria Phaeton on four wheels, with adjustable head, with Lamps, Hind & head Springs, iron wheels, Patents to both seats, on Arabian, Otto Hide & Shafts — the Body suspended with usual Splans & underbody Mouldings Painted on Copper shields & the Panels, Linings throughout & Sides Complete	£ 126.0.0	
	Extra for Pannels & under sides being made in the Plain principle of Cabriolet & Carriage of that Class	15.15.0	
	Spring Cushion for the Hind seat & the back also made with Spiral Springs &c	10.10.0	
	For Patent Otto Hide instead of Otto Hide on the old principle	4.4.0	
	Calash for Hind with Spring Lock &c —	3.3.0	
		159.12.0	
	Packing in strong Case & delivering to Docks —	9.9.0	
		£ 168.1.0	
	au change de 25f. 1 £ soit Frs		4,226 f

Traduction du Décompte d'une Voiture rendue aux Ecuries de l'Empereur, le 5 Juin 1868, par Mr Mullinez, Carossier à Londres, et immatriculée sous le no. 263 —

Prix du Cabriolet Victoria sur quatre roues, construit comme d'habitude avec lanternes, capote, ailes sur les roues, tabliers aux deux sièges, timon et brancards ordinaires. La voiture suspendue avec des ressorts ordinaires, armes peintes sur écussons mobiles en cuivre, peinture et garniture complètes, sur commande.	Prix en argent anglais	Change	Prix en argent français
	£ 126.00.00		
Supplément, savoir:			
Flèche et timon faits d'après le système Olivier, roues et caisse en frêne	£ 15.15.00		
Coussins à ressorts aux sièges de derrière et dossier à ressorts.	£ 10.10.00		
Timon et volée patent au lieu du timon et volée ancien système	£ 4.4.00		
Capote supplémentaire avec attache à ressort (contre la pluie et le soleil)	£ 3.3.00		
Ensemble.	£ 159.12.00	à 25f. la £	3,990.00 f
Emballage dans une enveloppe forte et remise aux Docks	£ 9.9.00	25f la £	236.25f.
Total,			4,226.25 f

Ordonnance pour l'acquisition en 1868 d'un cabriolet-victoria pour l'écurie chez du carrossier londonien Mulliner (p. 262 suiv.). En haut, le texte original en anglais ; en bas, la traduction de l'écurie à Paris.

Beleg für den Erwerb eines Marstall-Wagens von einem englischen Wagenbauer (S. 262ff.): Im Jahre 1868 wurde eine Cabriolet Victoria bei Mulliner in London angeschafft. Oben ist der der englische Originaltext, unten die Übersetzung des Marstalls in Paris abgebildet.

Septembre 1868	219	Foin	Paille	Avoine	Son	Farine d'orge	Orge	Féverolles	Lin	Paille de Seigle
Ecuries d'Orsay		1350	5533	637.40	54.25	" 85	" "	" "	60	"
Louvre		995	2645	198 "	27 "	" 82	" "	" "	45	"
Fontainebleau		724	2486	121.50	29 "	" 60	" "	" 50	" 15	337
St Cloud (Attelage)		500	1610	103.20	20 "	" 25	" "	" "	" 50	"
St Cloud (Selle)		441	1771	95 "	21 "	" 25	" "	" "	" 50	"
Porte Jaune		724	2355	178.30	30 "	1 "	" 75	" "	" 50	"
Annas de St Cloud		"	600	51 "	5 "	" 75	" 75	" "	" "	"
Meudon		60	60	7.50	2 "	" "	" "	" "	" "	"
Camp de Chalons		351	1262	84.50	36 "	5 "	" "	2 "	1 "	34
Divers		"	10	" 40	" "	" "	" "	" "	" "	" "
Total		5145	18232	1480.80	224.25	9.52	1.50	2.50	3.70	371
Réduction des 4%		206	729	" "	" "	" "	" "	" "	" "	"
Reste		4939	17503	1420.80	224.25	9.52	1.50	2.50	3.70	371

ARCHIVES NATIONALES

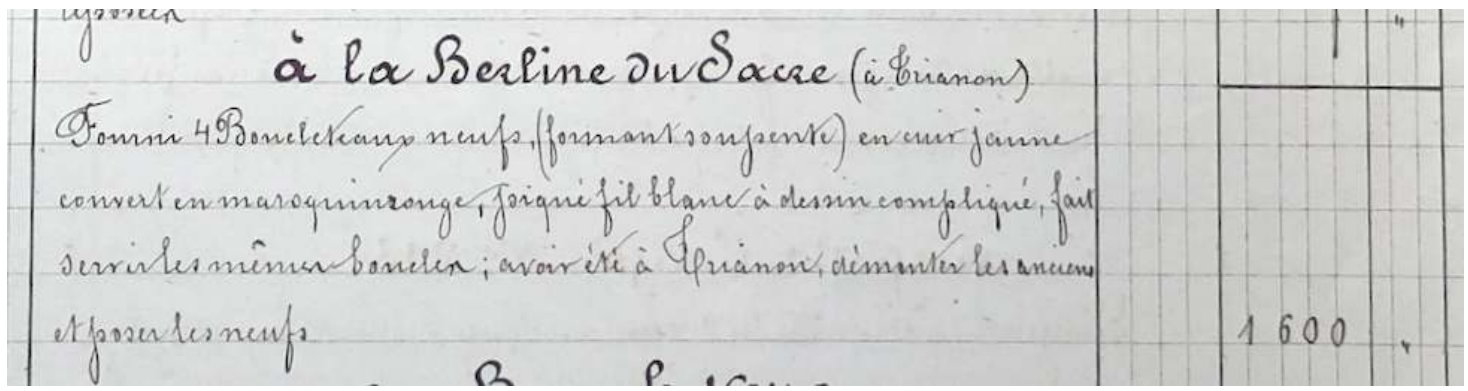
Décompte

					f	c
Foin	Bottes	4939	- 60	"	2 963	40
Paille	d°	17503	- 33	"	5 775	99
Avoine	Hectolitres	1420.80	- 12	"	17 769	60
Son	d°	224.25	- 4	50	1 009	12
Farine d'orge	d°	9.52	- 18	"	171	36
Orge en Grains	d°	1.50	- 18	"	27	"
Féverolles	d°	2.50	- 18	"	45	"
Graine de Lin	d°	3.70	- 45	"	166	50
Paille de Seigle	Bottes	371	- 1	50	556	50
			Total		28 484	47

Ordonnance de 1868 avisant des livraisons de fourrage par Dardel, le « Munitionnaire des Écuries », aux neuf écuries impériales à Paris et dans les environs. À l'époque, il y avait au Louvre déjà un peu moins de chevaux que dans la nouvelle écurie du Quai d'Orsay près du Pont de l'Alma. En bas de page sont énumérés les différents fourrages : foin, paille, avoine, son et d'autres ingrédients pour le mash (p. 431 suiv.).

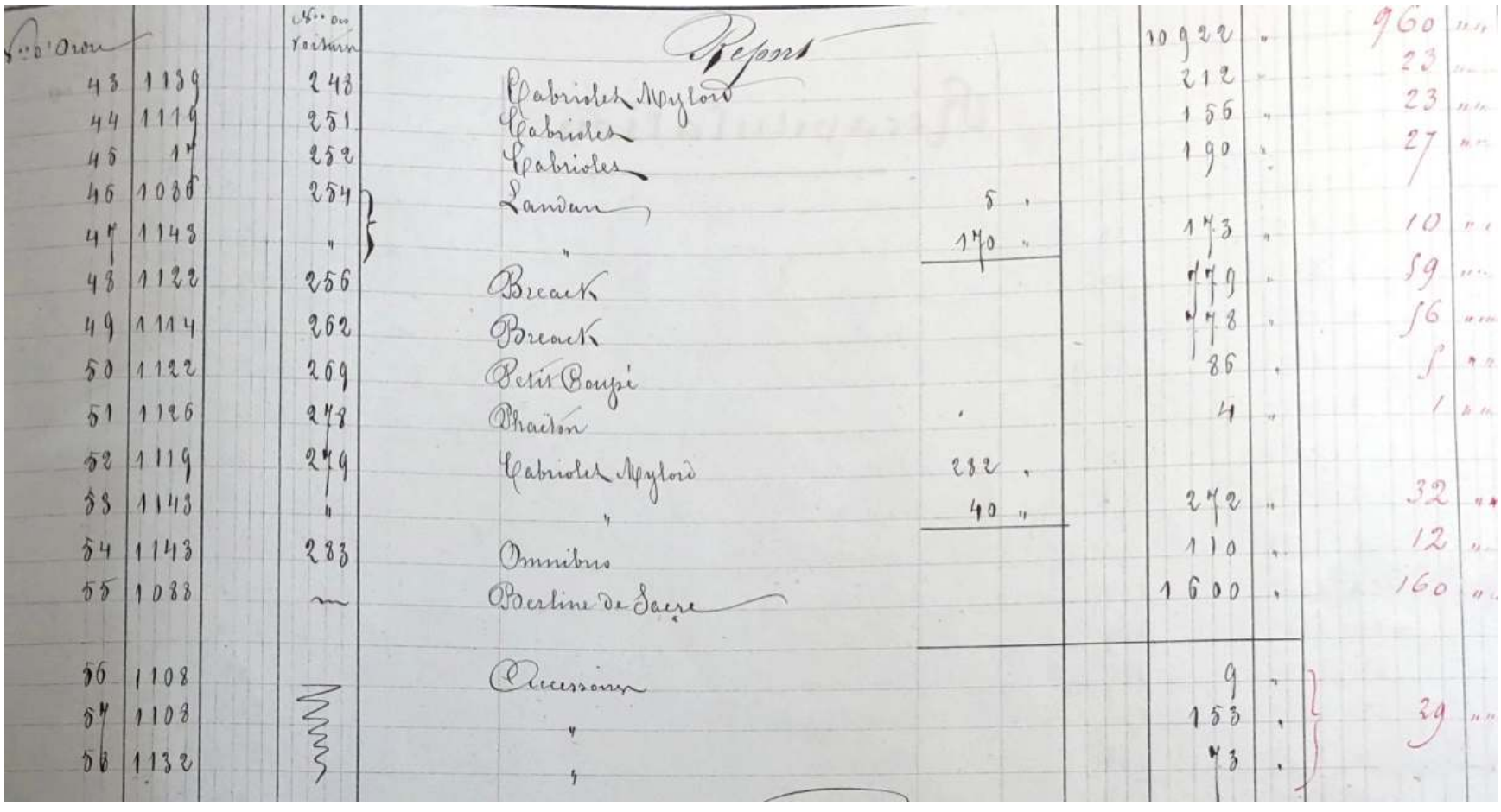
Beleg für Futterlieferungen im Jahre 1868 an neun kaiserliche Stallungen in Paris und Umgebung durch den„Munitionnaire des Écuries“ namens Dardel. Damals standen im Louvre bereits etwas weniger Pferde als in den neuen Stallungen am Quai d'Orsay bei der Alma-Brücke. Unten sind die verschiedenen Futtermittel aufgeführt: Heu, Stroh, Hafer, Weizenkleie und andere Zutaten für die Herstellung von Mash (vgl. S. 431f.).





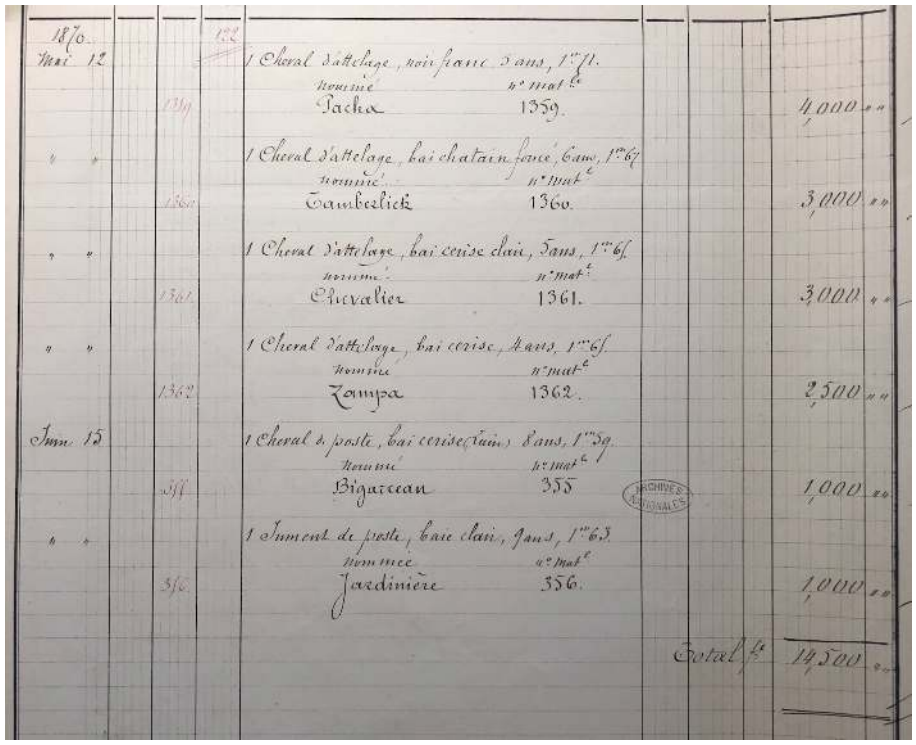
En haut : une soupente datant probablement de l'année 1870 (?) en cuir fort, gaine de maroquin rouge et piqûres ornementales claires. Sous le bout de l'attache près de la boucle, on aperçoit le maroquin déchiré et, par la même occasion, le cœur en solide cuir de vache.
En bas : en 1870, de nouveaux boucleteaux pour le « Sacre » furent fabriqués par un sellier d'Ehrler et montés au Trianon. Réalisées selon le modèle existant, les soupentes avaient un cœur en cuir solide recouvert de maroquin et des piqûres blanches « à dessin compliqué ».

Oben: Ein heute noch vorhandener Trageriemen wohl des Jahres 1870 (?) aus starkem Leder mit Überzug aus rotem Maroquin und hellen Zierstichen. Der rote Überzug ist unter dem Ende der Strippe am Trageriemen gerissen. Demzufolge wird der starke Kern aus festem Rindsleder sichtbar. Unten: Im Jahre 1870 wurden durch Sattler von Ehrler auch neue Trageriemen für den „Sacre“ angefertigt und im Trianon montiert.
Die Riemen wurden nach dem bestehenden Vorbild im Kern aus starkem Leder gefertigt, mit Maroquinleder überzogen und mit weissen Zierstichen „à dessin compliqué“ versehen.



Ordonnances pour des travaux de maintenance et de réparation de la carrosserie Ehrler pour l'écurie : au second trimestre 1870, la carrosserie travailla sur 58 voitures. Cet extrait de la récapitulation des travaux liste dans les premières colonnes le nº de référence interne ainsi que les nºs de commande et de l'écurie.

Belege für Unterhalts- und Reparaturarbeiten der Carrosserie Ehrler für den Marstall: Im zweiten Trimester 1870 bearbeitete die Carrosserie 58 Wagen. Der Ausschnitt der Rekapitulation listet jeweils in der ersten Kolonne die interne Bearbeitungsnummer sowie die Auftrags- und Wagennummer des Marstalls auf.

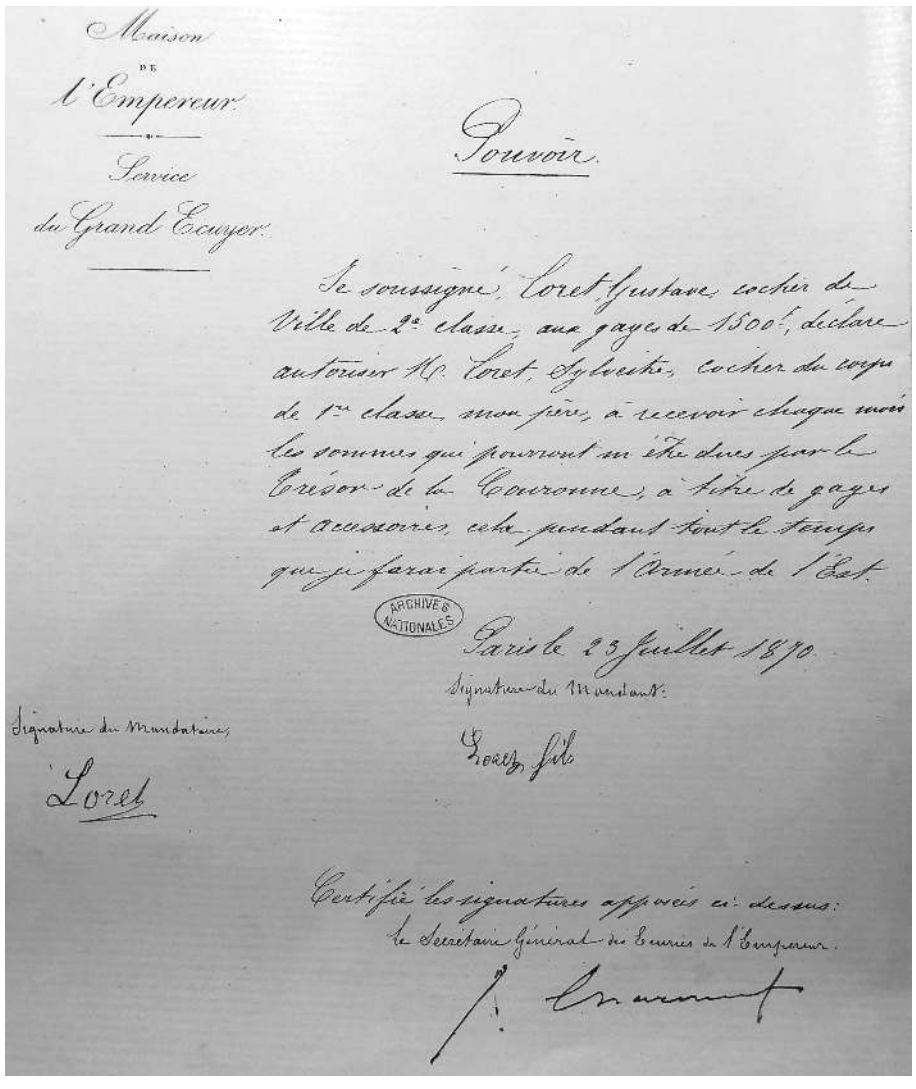


1870.
Mai 12 — 1 Cheval d'attelage, noir franc 5 ans, 1m 71. — nommé Sacha — n° mat.le 1359. — 4,000 ""
" " — 1 Cheval d'attelage, bai chatain foncé, 6 ans, 1m 67 — nommé Tamberlick — n° mat.le 1360. — 3,000 ""
" " — 1 Cheval d'attelage, bai cerise clair, 5 ans, 1m 65 — nommé Chevalier — n° mat.le 1361. — 3,000 ""
" " — 1 Cheval d'attelage, bai cerise, 4 ans, 1m 65 — nommé Zampa — n° mat.le 1362. — 2,500 ""
Juin 15 — 1 Cheval de poste, bai cerise clair, 8 ans, 1m 59 — nommé Bigarreau — n° mat.le 355 — 1,000 ""
" " — 1 Jument de poste, baie clair, 7 ans, 1m 63 — nommée Jardinière — n° mat.le 356. — 1,000 ""
Total fr. 14,500 ""

ARCHIVES NATIONALES

Ordonnance pour l'acquisition de chevaux avant la campagne militaire de 1870 (p. 340 suiv.) : de fait, beaucoup de nouveaux chevaux furent achetés en 1870. Ce document datant de mai montre surtout l'acquisition de robustes chevaux d'étape.

Beleg zur Beschaffung von Pferden vor dem Feldzug von 1870 (S. 340ff.): Damals wurden viele neue Wagenpferde angeschafft. Bei dem hier ausgewiesenen Ankauf im Mai waren es vor allem Postpferde.



Maison
DE
l'Empereur
Service
du Grand Ecuyer.

Pouvoir.

Je soussigné, Loret, Gustave, cocher de Ville de 2e classe, aux gages de 1500 f, déclare autoriser M. Loret, Sylvestre, cocher du corps de 1re classe, mon père, à recevoir chaque mois les sommes qui pourront m'être dues par le Trésor de la Couronne, à titre de gages et accessoires, cela pendant tout le temps que je ferai partie de l'Armée de l'Est.

ARCHIVES NATIONALES

Paris le 23 juillet 1870.

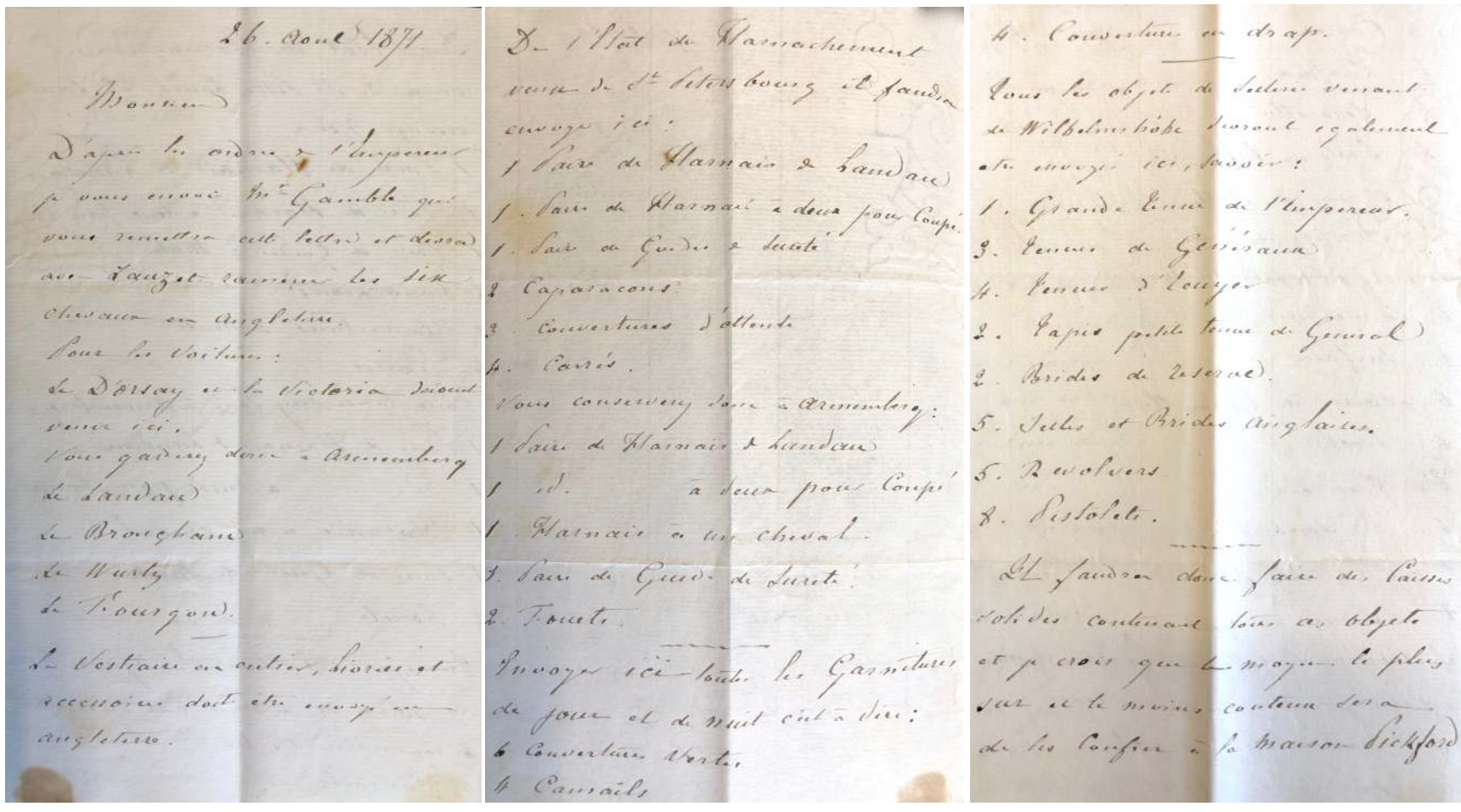
Signature du Mandataire,
Loret

Signature du Mandant:
Loret, fils

Certifié les signatures apposées ci-dessus:
le Secrétaire Général des Ecuries de l'Empereur.

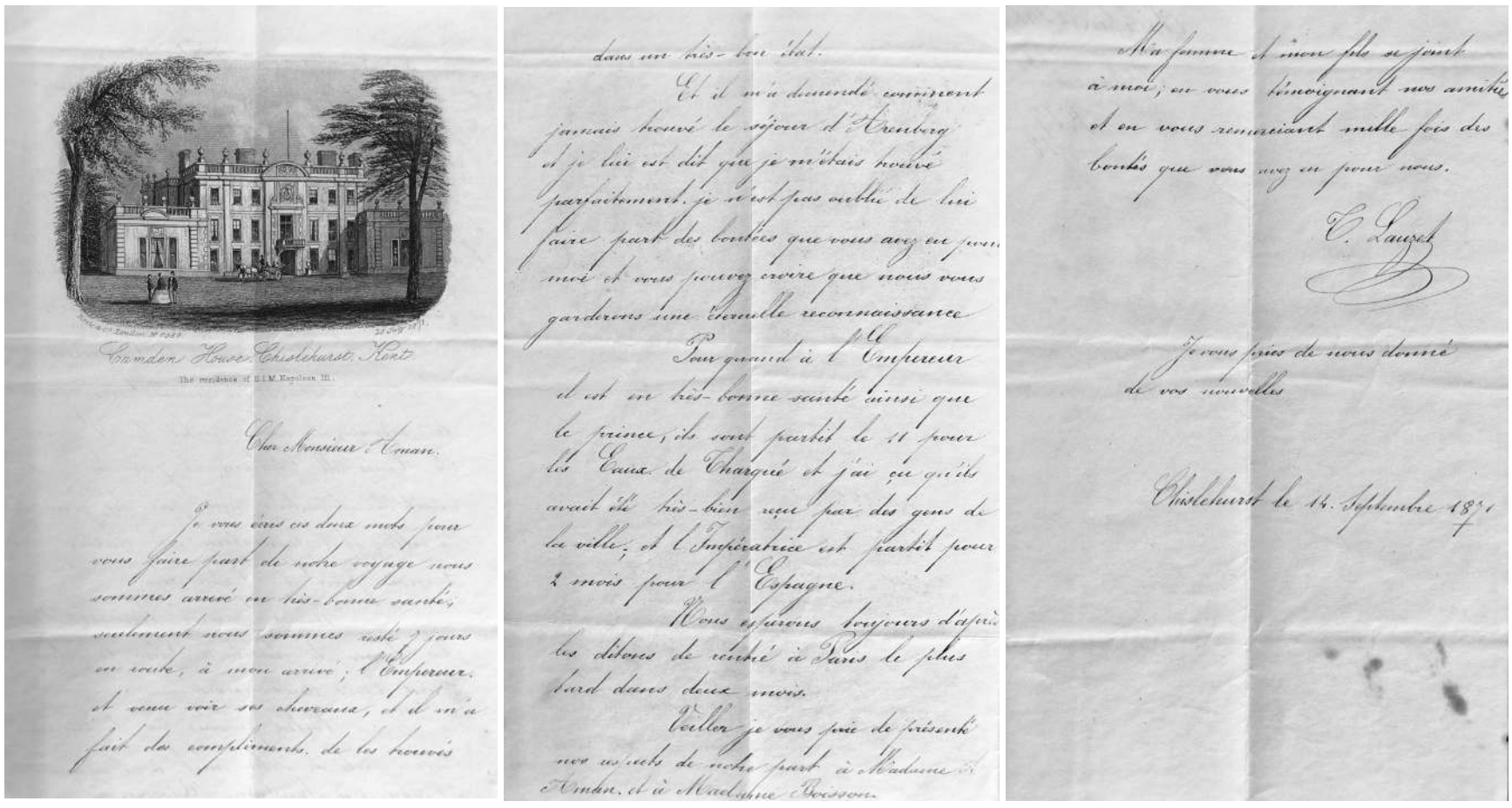
Document écrit sur les mesures particulières au début de la guerre en 1870 (p. 340 suiv.) : avant de partir en guerre, les employés de l'écurie devaient signer des attestations indiquant où leurs gages étaient à verser durant leur absence. Il s'agit ici de celle du cocher Gustave Lozet (Lauzet), qui autorise son père restant à l'écurie à Paris, Sylvestre Lozet, à recevoir les gages.

Schriftlicher Beleg zu den besonderen Massnahmen bei Kriegsbeginn 1870 S. 340ff.): Vor der Abreise in den Krieg mussten die Stallangestellten Vollmachten unterschreiben, wohin während ihrer Abwesenheit ihr Lohn ausbezahlt werden sollte. Das galt auch für den Stallmann und Kutscher Gustave Lozet (Lauzet); sein Vater, Sylvestre Lozet, verblieb im Marstall in Paris.



26 août 1871 : six chevaux, deux voitures et un important équipement équestre doivent quitter Arenenberg. Trois pages de la lettre du comte Davillier à Friedrich Ammann.

26. August 1871: Sechs Pferde, zwei Wagen und viel Reitmaterial werden vom Arenenberg abgezogen. Drei Seiten des Briefes von Comte
27. Davillier an Friedrich Ammann.
28.



14 septembre 1871 : Cocher Gustave Lauzet informe Friedrich Ammann de la bonne arrivée des six chevaux en Angleterre.

14. September 1871: Kutscher Gustave Lauzet informiert Friedrich Ammann über die gute Ankunft der sechs Pferde in England.

Annexe 3: suppléments

À propos de la voiture de voyage de sa mère Hortense (p. 22 suiv.)

On peut voir dans le dessin d'un mail-coach attelé à quatre réalisé par le prince en 1835 (p. 24) la reproduction d'un attelage anglais tel que Louis Napoléon a pu en voir lors de ses séjours en Angleterre – à moins qu'il ne s'agisse de la voiture de voyage de sa mère comme il est supposé à Malmaison où se trouve aujourd'hui le dessin.

Au départ, l'auteur penchait plutôt pour la première hypothèse. Toutefois, après avoir découvert la photo à droite en bas, la plausibilité du second postulat s'affirme. Cette photographie historique montre un modèle très similaire qui appartenait à un homme qui connaissait bien Hortense (et donc sa voiture), à savoir le grand écuyer de Napoléon I^{er}, Armand de Caulaincourt (1773-1827). Cette photo est extraite du catalogue « Exposition universelle 1900 – Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport (Paris 1901) » (p. 7/8) :

« M. le comte d'Espeuilles nous a envoyé une curieuse relique que la nomenclature qualifie : berline de poste, dite dormeuse. Est-ce bien une dormeuse? En effet, la disposition des sièges fait plutôt songer à un vieux mail-coach anglais. … La caisse, au gondolage exagéré, est perchée très haut et montée sur une flèche droite en bois avec quatre ressorts en châssis devant et trois ressorts derrière. … Ce véhicule a des essieux à graisse du genre mail … Tout comme dans les vieux coaches, une boîte qui contenait sans doute la poudrière, le moule à balles et les pistolets, est fixée à la partie supérieure du panneau de derrière…. Cette voiture aurait appartenu au général de Caulaincourt, … grand écuyer de l'Empereur et ambassadeur de France en Russie. Le général s'en servit en 1807 pour faire le voyage de Saint-Pétersbourg, aller et retour, et l'employa encore en 1814 …. »

Ces modèles étaient donc déjà connus en France au début du XIX^{e}. Il est ainsi fort possible qu'Hortense ait utilisé un tel véhicule pour se rendre de Paris et des environs à Arenenberg en Suisse. Un autre argument en faveur du second postulat est la légende du dessin « fait et donné par le prince – Arenenberg 15 février 1835 », soulignant ainsi que l'œuvre a été réalisée en Suisse et ce, d'après un modèle de visu. (Il est difficilement imaginable qu'un jeune homme de 27 ans y ait copié l'image – anglaise – d'un tiers.)

Il est aussi possible que le prince, cavalier et meneur adroit, ait lui-même conduit cette voiture, lui permettant donc de reproduire cette situation avec soin. En page 25, il est dit qu'en 1838, il a quitté la région du lac de Constance dans une voiture de voyage attelée à quatre. S'agissait-il de la grande voiture de sa mère décédée ?

Anhang 3: Nachträge

Zum Reisewagen der Mutter Hortense (vgl. S. 22ff.)

Die S. 24 schon vorgestellte, vom Prinzen Louis Napoléon Bonaparte 1835 selbst angefertigte Zeichnung eines Viererzugs mit einem Wagen in der Art der Mail-Coach kann entweder als Darstellung eines englischen Gespanns, wie er es bei seinen Aufenthalten in England selbst gesehen hat, angesehen werden oder als Reisewagen seiner Mutter, wie dies in Malmaison, wo die Zeichnung verblieben ist, vermutet wird.

Der Schreibende tendierte zunächst eher zum ersten Vorschlag. Der Fund des Fotos rechts unten erhöht indessen die Wahrscheinlichkeit, die Zeichnung in die zweite Richtung zu interpretieren. Diese historische Fotografie zeigt erstens ein ganz ähnliches Modell wie das auf der Zeichnung. Zweitens gehörte es einem Mann, den Hortense gut gekannt hat, nämlich dem Oberststallmeister von Napoleon I., Armand de Caulaincourt (1773-1827). Die Fotografie stammt aus einem Katalog zur Weltausstellung des Jahres 1900 von Paris, dazu steht zusammengefasst (Quelle und französischer Wortlaut links):

Der hoch gesetzte Wagenkasten sitzt auf einem Gestell mit geradem Langbaum und speziellen Druckfedern. Die Schmierachsen sind nach Art der Mail-Achsen mit drei Schraubenbolzen konstruiert. General de Caulaincourt, der zeitweise auch Gesandter in Sankt Petersburg gewesen war, benützte diesen Wagen für die Reise im Jahre 1807 dorthin und zurück und setzte ihn auch noch im Jahre 1814 ein.

Der Wagentyp weist viele Ähnlichkeiten mit einer englischen Mail Coach jener Zeit auf, ist aber nicht ganz identisch mit dem Standardmodell. Offensichtlich wurde dieses Fahrzeug speziell als Reisewagen des Generals konzipiert, wohl in Frankreich nach englischen Planunterlagen. Diese Coach belegt, dass solche Modelle im frühen 19. Jahrhundert in Frankreich bekannt waren. Damit scheint es durchaus möglich, dass auch Hortense für ihre Reisen von Paris und seiner Umgebung in die Schweiz ein ähnliches Gefährt benützte. Ein weiteres Argument für die zweite Erklärung ist die Bildunterschrift « fait et donné par le prince – Arenenberg 15 février 1835 ». Sie besagt, dass die Zeichnung vom Prinzen selbst und zwar auf dem Arenenberg angefertigt wurde. Die Notiz ist am ehesten so zu verstehen, dass er diesen Wagen dort nach der Natur gezeichnet hat. (Von einem 27-jährigen ist weniger anzunehmen, dass er dort nur ein schon bestehendes, englisches Bild kopiert hat.)

Möglich ist zudem, dass der Prinz als geschickter Reiter und Fahrer diesen Wagen selbst gelenkt hat und deshalb diese Situation mit Sorgfalt festgehalten hat. Seite 25 wird erwähnt, dass er 1838 bei seinem Abschied aus der Bodenseeregion ab Konstanz in einem Reisewagen vierspännig wegfuhr. In eben diesem grossen Wagen seiner verstorbenen Mutter?





En haut : détail du dessin (p. 24) réalisé en 1836 par le jeune prince et futur Napoléon III présentant une voiture du style d'un mail-coach anglais.
En bas : modèle de voiture similaire qui servait de voiture de voyage au grand écuyer de Napoléon Ier, Armand de Caulaincourt, vers 1810.

Oben: Ausschnitt der von Napoléon III. als Prinz im Jahr 1836 selbst angefertigten Zeichnung von S. 24 mit einem Wagen in der Art der englischen Mail-Coach.
Unten: Ähnliches Wagenmodell, das dem Oberststallmeister Napoléons I., Armand de Caulaincourt, um 1810 als Reisewagen diente.

À propos des harnais de grand gala rouge

Une question est posée p. 130 à propos des harnais de grand gala rouge, traités à partir de la page 120 : certaines pièces de ces harnais remontent-elles à l'époque de Napoléon Ier ? Conegliano en parlait déjà lui aussi (1903, 191) : « Ils dataient du Premier Empire et du règne du Roi Charles X ... ».

Une comparaison s'impose avec le détail du tableau en bas à droite, présentant fort précisément les chevaux et leurs harnais lors du cortège du sacre en 1804 (p. 185). Comme il était d'usage, seuls les timoniers portaient des croupières. Celles-ci et les autres harnais semblent être différents des harnais conservés. Toutefois, il faut s'interroger sur la fidélité de l'artiste dans sa représentation du réel.

Avec le croquis en haut, on a retrouvé une illustration détaillée des anciens harnais en maroquin rouge de l'écurie. Il s'agit d'une étude d'Horace Vernet, réalisée en préparation d'un tableau sur l'entrée du roi Louis XVIII à Paris le 3 mai 1814. Comment dater les harnais qui y sont représentés ? La nomination de Louis XVIII en tant que roi a eu, on le sait, un certain préambule. Si bien que son entrée dans Paris n'a pas pu être préparée de longue date. Au final, l'homme fort corpulent a fait son entrée dans Paris un jour de mai, dans une calèche ouverte tirée par huit chevaux blancs. (Vernet n'en représente apparemment que six, car les deux paires du milieu étaient pareilles.) Le texte « Entrée solennelle de Sa Majesté Louis XVIII dans sa capitale, le 3 mai 1814 » précise que les chevaux blancs étaient un cadeau de la reine d'Angleterre. Mais ces chevaux furent accompagnés « par des piqueurs encore à la livrée impériale », c.-à-d. du temps de Napoléon Ier. De fait, ici aussi, le temps fut trop court pour organiser des équipements et des habits neufs – ce qui fut, vraisemblablement, aussi valable pour les harnais en maroquin rouge, que l'on emprunta en toute probabilité dans les salles de harnais de l'écurie de l'empereur en exil. Ces harnais ressemblent aussi beaucoup à ceux du célèbre tableau de Garnier (Roulez carrosses ! p. 157).

On peut donc en déduire qu'il y a de fortes chances que le croquis de Vernet représente un harnais de grand gala du Premier Empire. En revanche, on y voit de nettes différences avec les harnais encore existants, avec notamment les portetraits derrière les mantelets fixés bien plus près et doublés. Les deux planches à droite montrent par ailleurs que la croupière était attachée nettement plus haut, comme cela était encore en vogue au début du XIXe siècle. Ce dispositif de retenue fut plus tard placé bien plus bas, comme on le voit sur les harnais conservés.

Cette comparaison montre d'une part que les harnais de maroquin rouge pour l'attelage à huit de Napoléon Ier ressemblaient certes aux harnais ultérieurs, mais d'autre part que les harnais de l'époque transmis par le biais des dessins ne sont pas les harnais conservés « soie et or ».

Zu den roten Grossgala-Geschirren

Im Rahmen der Seite 120ff. erfolgten Besprechung der roten Grossgala-Geschirre wurde S. 130 die Frage gestellt, ob Teile davon auf die Zeit Napoléons I. zurückgehen könnten, wie dies auch Conegliano erwähnte (S. 191: „ils dataient du Premier Empire et du règne du Roi Charles X ...").

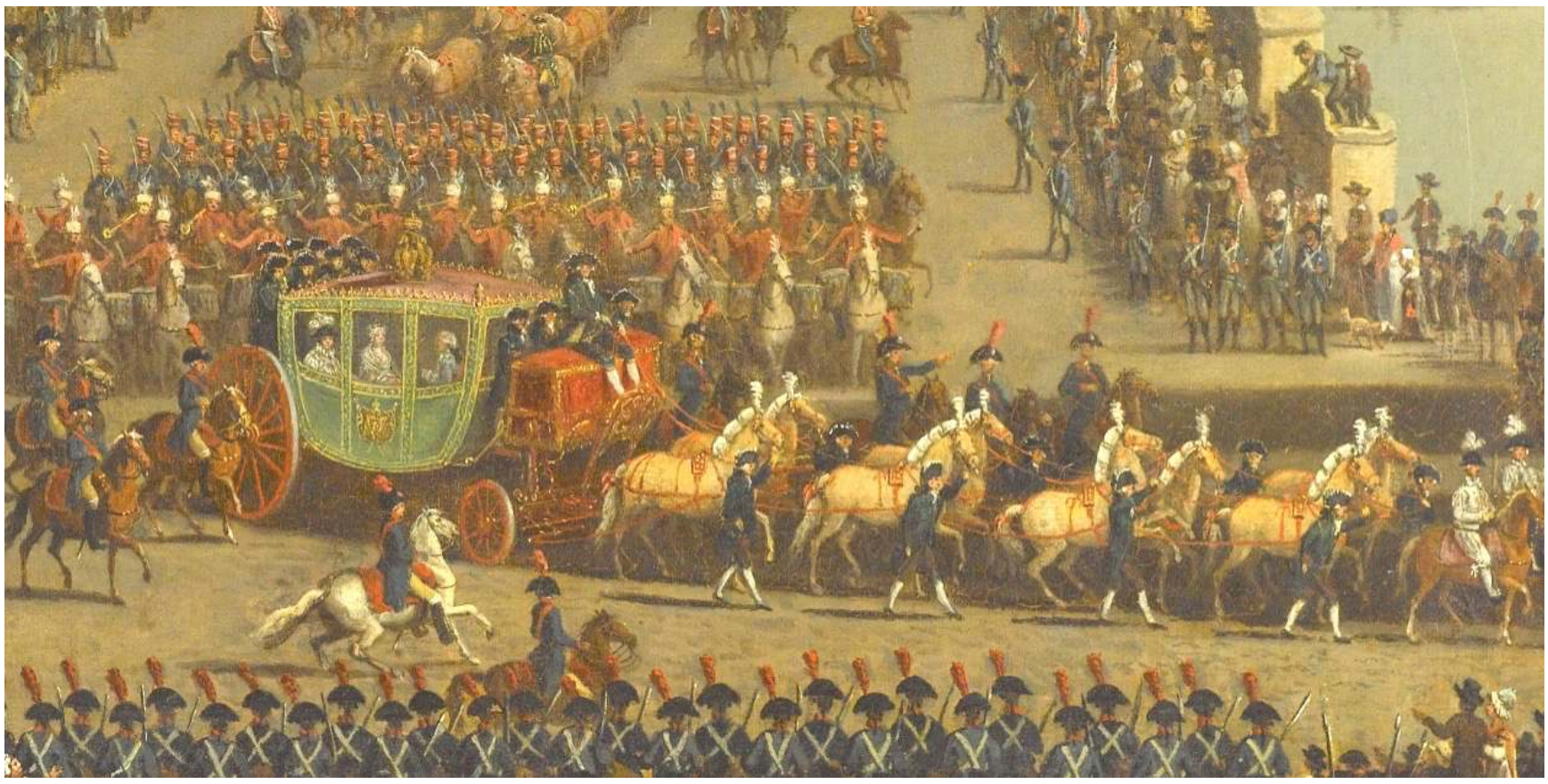
Dazu bietet sich der Vergleich mit dem Ausschnitt des Gemäldes unten rechts an, das die Pferde des Krönungszuges von 1804 und deren Geschirre recht deutlich zeigt (vgl. S. 185). Wie üblich tragen nur die Stangenpferde Hintergeschirre. Diese und die übrigen Geschirre weichen von den erhaltenen Geschirren – soweit erkennbar – ab. Allerdings stellt sich hier auch die Frage, wie genau der Künstler die Realität abgebildet hat.

Mit der Studie oben rechts wurde eine Darstellung gefunden, die die älteren roten Marstall-Geschirre detaillierter wiedergibt. Hier handelt es sich um eine Studie von Horace Vernet zu einem geplanten Gemälde, den Einzug von König Louis XVIII. am 3. Mai 1814 in Paris darstellend. Wie sind die darauf abgebildeten Geschirre zu datieren? Die Einsetzung von Louis XVIII. als König hatte bekanntlich eine kurze Vorgeschichte. Somit konnte sein Einzug in Paris nicht von langer Hand vorbereitet werden. An jenem Tag im Mai fuhr der beleibte Mann schliesslich in einer sehr grossen, offenen Kalesche in Paris ein, die von acht Schimmeln gezogen wurde. (Vernet bildet offenbar nur sechs davon ab, weil die beiden Mittelpferd-Paare, wie üblich, gleich aussahen.) In der Schrift „Entrée solennelle de Sa Majesté Louis XVIII dans sa capitale, le 3 mai 1814" wird berichtet, die Schimmel seien ein Geschenk der Königin von England gewesen. Diese Pferde wurden von Lakaien in den alten grünen Livreen der Zeit Napoléons I. begleitet. Denn auch hier hatte die Zeit nicht gereicht, neue Ausrüstungen und Kleider zu beschaffen. Das müsste auch für die roten Geschirre gegolten haben. Sie dürften also den Geschirrkammern des Marstalls des exilierten Kaisers entnommen worden sein. Diese Geschirre ähneln auch stark denen auf dem berühmten Bild von Garnier (S. 59).

Damit ist auf der Studie von Vernet mit einiger Wahrscheinlichkeit ein Grossgala-Geschirr des Premier Empire dargestellt. Dieses zeigt wiederum deutliche Unterschiede zu den erhaltenen roten Geschirren. Besonders auffällig: Die Strangträger hinter den Kammdeckeln sind hier viel näher an diesen fixiert und doppelt geführt. Auf beiden Darstellungen rechts ist übrigens der Umlauf des Hintergeschirrs viel höher geschnallt, nämlich so, wie das anfangs des 19. Jahrhunderts noch üblich war. Später wurde diese Rückhalte-Vorrichtung tiefer angesetzt, wie dies auch die erhaltenen Geschirre zeigen.

Diese Vergleiche zeigen einerseits, dass die roten Geschirre für die Achterzüge Napoleons I. zwar ähnlich wie die späteren ausgesehen haben, aber die zeichnerisch überlieferten roten Geschirre jener Zeit mit den erhaltenen Geschirren „soie et or" nicht identisch sind.





Comparaisons plus anciennes avec les harnais de grand gala en maroquin rouge p. 120 et suiv.
En haut : les harnais des chevaux blancs à l'entrée du roi Louis XVIII dans Paris, le 3 mai 1814, selon une étude d'Horace Vernet (1789-1863).
En bas : les harnais des chevaux isabelle tirant la voiture du sacre de l'empereur Napoléon Ier le 2 décembre 1804 d'après le tableau de Jacques Bertaux (env. 1745-env. 1818).

Ältere Vergleiche zu den S. 120ff. besprochenen roten Grossgala-Geschirren.
Oben: Die Geschirre der Schimmel beim Einzug von König Louis XVIII. am 3. Mai 1814 in Paris nach einer Studie von Horace Vernet (1789-1863).
Unten: Die Geschirre der Isabellen vor dem Krönungswagen von Kaiser Napoléon I. am 2. Dezember 1804 nach einem Gemälde von Jacques Bertaux (circa 1745-circa 1818).

Constat majeur concernant l'antidatation au Premier Empire de la caisse du « Sacre » (p. 80 suiv.)

Pour vérifier le postulat comme quoi le corps du « Sacre » serait celui de la voiture de sacre et de mariage de Napoléon Ier, l'auteur a approfondi ses examens sur la voiture en mars 2020. L'objectif était de contrôler plus précisément la partie basse de la caisse qui aurait été réutilisée à l'époque de Charles X et de Napoléon III pour la construction et la transformation du « Sacre ». Il s'est plus particulièrement concentré sur les marchepieds à tiroir glissés à droite et à gauche dans le fond double de la caisse et les a comparés à ceux de la berline « Le Baptême », dont la caisse remonte indubitablement au Premier Empire (p. 64 suiv.). Ces marchepieds à tiroir ont donc le rôle d'un témoin capital. De fait, ces pièces peu sollicitées mais de fabrication complexe ne durent pas être remplacées à la Restauration et au Second Empire : les rapports détaillés d'Ehrler sur la remise en état et la transformation des voitures n'évoquent pas le renouvellement des marchepieds (p. 522).

Quasiment toutes les berlines de l'époque de Napoléon Ier encore à Versailles affichent la particularité d'un double fond et de deux marchepieds glissés à l'intérieur. D'après les planches reproduites plus haut, cela était aussi le cas pour la voiture de sacre de Napoléon Ier. Cette construction fut, par ailleurs, un phénomène passager ; la plupart des voitures avant et après avaient des marchepieds portefeuilles repliés derrière les portières (p. 405 en bas, 465 en bas, 471 et 475).

Pour ce qui est du « Sacre », l'accès au marchepied était intégré depuis l'époque de Charles X dans le tore de laurier (p. 83) qui suit la forme du sol et est purement décoratif. (La structure en fer semi-circulaire et porteuse, vissée dans l'axe du châssis en bois de la caisse, se trouve derrière.) En tournant vers la gauche la poignée placée au milieu, il est possible de sortir l'échelle à droite. (Du temps de Napoléon Ier, la poignée du tiroir avait la forme d'une petite tête de lion, p. 87.) La partie centrale creuse du tore se rabaisse alors à 90°, et quatre marches reliées se déplient entièrement (p. 97). Cette structure en fer de fabrication très minutieuse est dorée ; du cuir rouge doré à la manière des relieurs est tendu entre les marches qui sont elles-mêmes recouvertes d'une moquette rouge avec un cadre doré. Mises à part quelques petites marques de frottements, la construction semble neuve.

La comparaison avec les marchepieds du « Baptême » révèle la même construction ; elle est si identique qu'elles sortent probablement du même atelier (Auguste Getting ou l'un de ses fournisseurs ?). Même l'épaisseur du métal du barreau supérieur est égale, à savoir 60 mm. Seule la construction de l'escalier est un peu plus large pour le « Sacre » (592 mm) que pour le « Baptême » (562 mm). Ces pièces très protégées à l'intérieur de la caisse de la voiture parlent donc en faveur d'une fabrication des deux caisses quasiment au même moment (1804 et 1810) et corrobore l'antidatation de la partie basse de la caisse du « Sacre » à l'époque du Premier Empire.

Wichtiger Befund zur Rückdatierung des Kastens des „Sacre" ins Premier Empire (vgl. S. 80f.)

Zur Abklärung des Vorschlags, der „Sacre" gehe im Kern auf den Krönungs- und Hochzeitswagen von Napoleon I. zurück, wurden im März 2020 weitere Untersuchungen am Wagen selbst unternommen. Das Ziel war, den Unterteil des Berlinenkastens, der offenbar in der Zeit von Charles X. und Napoleon III. beim Bau und Umbau der „Sacre" wiederverwendet wurde, genauer unter die Lupe zu nehmen. Im Detail untersucht wurden die im doppelten Kastenboden links und rechts eingeschobenen Schubladentritte. Diese wurden mit denen der „Baptême" verglichen, zumal dessen Kasten sicher auf die Zeit des Premier Empire zurückzudatieren ist (S. 64ff.). Die Schubladentritte wurden deshalb als Kronzeugen ausgewählt, weil diese aufwändig hergestellten und trotzdem wenig beanspruchten Wagenteile kaum der Erneuerung in der Zeit der Restauration und des Second Empire bedurften. In den detaillierten Rapporten Ehrlers zum Umbau der „Sacre" wird denn auch keine Erneuerung der Metallteile erwähnt (S. 522).

Die meisten in Versailles erhaltenen Berlinen Napoleons I. zeigen die Besonderheit der in doppelten Böden verborgenen Schubladentritte. Dies gilt gemäss den vorhandenen Bildern auch für den Krönungswagen des älteren Napoleon. Diese Konstruktion war eine vorübergehende Erscheinung; die meisten Wagen davor und danach haben hinter den Türen stehende Klapptreppen (Bsp. S. 405 unten, 465 unten, 471 und 475).

Beim „Sacre" ist seit der Zeit von Charles X. der Zugang zur Leiter in die Lorbeerblätter-Girlande integriert (Bild der Schubladenfront S. 83), die dem Kastenboden folgt und rein dekorative Wirkung hat. (Der tragende, das Holzwerk der Länge nach unterstützende und mit dem hölzernen Längsträger des Kastens verschraubte halbrunde Eisenschweller liegt dahinter.) Nach Drehen des Mittelknaufs kann die rechtsseitige Leiter ausgezogen werden. (Zur Zeit von Napoleon I. hatte der Knauf der Schublade die Form eines kleinen Löwenkopfs; S. 87.) Darauf kann das hohle Mittelstück der Girlande um 90 Grad nach unten abgelegt werden. Ganz ausgezogen kommen vier ineinander geschachtelte Tritte zum Vorschein (Bild S. 97). Das aus Eisen präzis gefertigte Gestänge ist vergoldet, dazu kommen rote Lederbespannungen, die in Buchbindermanier vergoldet sind (nach dem Dokument S. 513 1853 erneuert) und rote Teppichbeläge mit Goldeinfassung. Ausser wenigen Scheuerstellen präsentiert sich die Konstruktion in bestem Zustand.

Der Vergleich mit den beiden Leitern des „Baptême" zeigt die genau gleiche Konstruktion; so genau gleich, dass an die gleiche Werkstätte zu denken ist (Auguste Getting oder ein Zulieferer?). Sogar das Mass der Eisenstärke in der Höhe des obersten Trägers ist identisch, nämlich genau 60 mm, nur ist die Treppenkonstruktion beim grösseren Sacre etwas breiter (592 mmm) als beim etwas kleineren „Baptême" (562 mm). – Diese gut geschützten Teile im Inneren des Wagenkastens sprechen also für eine etwa gleichzeitige Herstellung der beiden Wagenkästen (in den Jahren 1804 und 1810) und unterstützen die Rückdatierung des Unterteil des Kastens des „Sacre" in die Zeit des Premier Empire.









Comparaison du marchepied à tiroir de droite du « Sacre » de 1804 (à gauche) à celui du « Baptême » de 1810 (à droite) ; le type de construction est identique. Le mécanisme raffiné du marchepied du « Sacre » a déjà été admiré dans des textes de l'époque et décrit comme un « chef d'œuvre » (p. 66). Une fois l'escalier sorti, la partie avant avec la moulure en forme de bourrelet du tore est rabaissée à 90° et chacune des quatre marches peut être dépliée à 270° puis à 90° vers le bas pour être bien placée.

Vergleich der rechtsseitigen Schubladentreppe der Berline „Sacre“ von 1804 (links) mit der des „Baptême“ von 1810 (rechts): Die Konstruktionsart ist identisch. Der ausgeklügelte Mechanismus der Leiter des „Sacre“ wurde schon in zeitgenössischen Berichten bewundert und als Meisterwerk bezeichnet (S. 66). Nach Ausziehen der Leiter kann der Vorderteil mit der wulstförmigen Blende um 90 Grad nach unten geklappt und danach jeder der vier Tritte durch Ausklappen um 270 Grad und nochmals um 90 Grad nach unten in die richtige Stellung gebracht werden.

Comparaison stylistique entre le « Sacre » et le « Baptême » (p. 82)

Les examens refaits en mars 2020 dans la Galerie des Carrosses de Versailles ont aussi permis une comparaison stylistique entre le « Sacre » et le « Baptême » qui y sont exposés en angle. (Les voitures étant des structures tridimensionnelles fort complexes, examiner seulement des photos ou des dessins – donc en deux dimensions – ne suffit jamais entièrement.)

À l'époque du style sobre du Premier Empire, la sphère ou le cube constituaient les formes de base non seulement de l'architecture, mais aussi des voitures de gala (souvent conçues par de grands architectes comme Percier). Ce qui explique l'apparition vers 1800 de caisses de voiture sphériques pour les berlines et les coupés. Cette tendance est encore visible sur la caisse du « Baptême » : des côtés fortement bombés, un pourtour galbé (frise entre la partie haute des glaces et la partie basse des panneaux) et surtout une galerie d'impérial voûtée. L'harmonie de l'ensemble confère une certaine légèreté à la caisse relativement grande – légèreté accrue par les glaces latérales à l'avant et à l'arrière placées un peu plus haut.

Ce phénomène n'est plus visible qu'en partie sur la caisse du « Sacre » avec les côtés très bulbeux au niveau des portières en-deçà du pourtour ; les panneaux de devant et de derrière sont également bombés. Le pourtour du « Sacre » s'étire quasiment à l'horizontal, tout comme la galerie d'impériale. Cela confère à ses glaces presque carrées une lourdeur bien plus marquée que celles du « Baptême », qui sont pourtant pratiquement de même taille. Toute la partie supérieure du « Sacre » semble ainsi peser sur la partie inférieure de la caisse (p. 84).

Apparemment, l'architecte Percier a pour ainsi dire coupé l'ancienne caisse au milieu et dû poser dessus, pour le sacre de Charles X, un haut de corps plus lourd, plus linéaire et plus solide : de fait, il lui fallait répondre au souhait de Charles X et au goût de l'époque pour le faste. Ce qui veut dire ici que les sculptures d'angle élancées et insérées avec raffinement (p. 91) furent remplacées par des caryatides en relief apposées relativement grossièrement (détail à droite) et un groupe colossal de près de deux mètres avec une couronne fut posé sur le dôme. Ce décor de sculptures attire désormais à lui tous les regards sur le carrosse : la partie supérieure de la caisse n'est plus en quelque sorte que le porteur du décor en relief, perdant ainsi son élégance d'antan qui soulignait avec délicatesse et harmonie le décor de la voiture.

Cette transformation au style de la Restauration alourdit tant la berline que les roues et le train durent être adaptés et entièrement repensés pour supporter le grand poids. Une flèche plus solide devint indispensable, ce qui explique qu'on y trouve la signature de D'Aldringen.

Stilistischer Vergleich des „Sacre" mit dem „Baptême" (vgl. S. 82)

Die im März 2020 erfolgten erneuten Untersuchungen in der Galerie des Carrosses von Versailles wurde für einen stilistischen Vergleich der „Sacre" mit dem „Baptême" an Ort genutzt. Die beiden Berlinen stehen dort über Eck nebeneinander. (Wagen sind letztlich sehr komplizierte dreidimensionale Gebilde, denen man in der zweiten Dimension, also mittels Zeichnungen, Fotos usw., nie ganz gerecht werden kann.)

Zur Zeit des schlichten Stils des Premier Empire waren bekanntlich in der Architektur und bei den Galawagen (die meist von grossen Architekten, wie Percier, entworfen wurden) Grundkörper wie die Kugel oder der Würfel die Vorlagen. So kam es um und nach 1800 zum bekannten Phänomen der kugelförmigen Wagenkästen, bei den Berlinen wie bei den Coupés. Dieser Trend ist dem Kasten des „Baptême" noch abzulesen: starke Bombierungen der Seiten, geschweifte Gürtellinie (Fries zwischen Oberteil mit den Fenstern und Unterteil mit den Paneelen) und vor allem gewölbter Dachkranz. Dies alles gibt ein harmonisches Ganzes, das dem relativ grossen Kasten eine gewisse Leichtigkeit vermittelt. Dazu tragen die vorne und hinten etwas hochgezogenen Seitenfenster bei.

Dasselbe Phänomen ist am Kasten des „Sacre" mit den unter der Gürtellinie stark gegen die Türen hin auskragenden Seiten und den bombierten Front- und Rückenpaneelen nur noch teilweise ablesbar. Beim „Sacre" verläuft die Gürtellinie fast horizontal wie vor allem auch der Dachkranz. Dadurch wirken die fast zu Quadraten gewordenen Fenster, die in etwa gleich gross wie die des „Baptême" sind, deutlich schwerer. Der ganz Oberteil „drückt", wie S. 84 schon erwähnt, beim „Sacre" auf den Unterteil des Kastens.

Offenbar hat hier Architekt Percier für Charles X. gewissermassen den alten Kasten in der Mitte abgeschnitten und diesem notgedrungen einen schwereren, linearen und damit solideren Oberkörper aufgesetzt, musste er doch dem Wunsch von Charles X. und dem damaligen Geschmack nach mehr Prunk nachkommen. Das hiess in diesem Fall: Ersatz der sich bisher elegant einfügenden, schlanken Eckfiguren (vgl. S. 91) durch vier relativ grob aufgesetzte, fast vollplastische Karyatiden (siehe das Detailbild) und die schwere und fast zwei Meter hohe Dachgruppe mit Riesenkrone (S. 49). Dieser Skulpturenschmuck zieht seither hauptsächlich die Blicke des Betrachters auf sich. Das Oberteil des Kasten wurde gewissermassen zum Träger des plastischen Dekors und nicht wie früher umgekehrt, als die Eleganz des Kasten an sich mit harmonisch zugefügtem Schmuck den Wagen prägte.

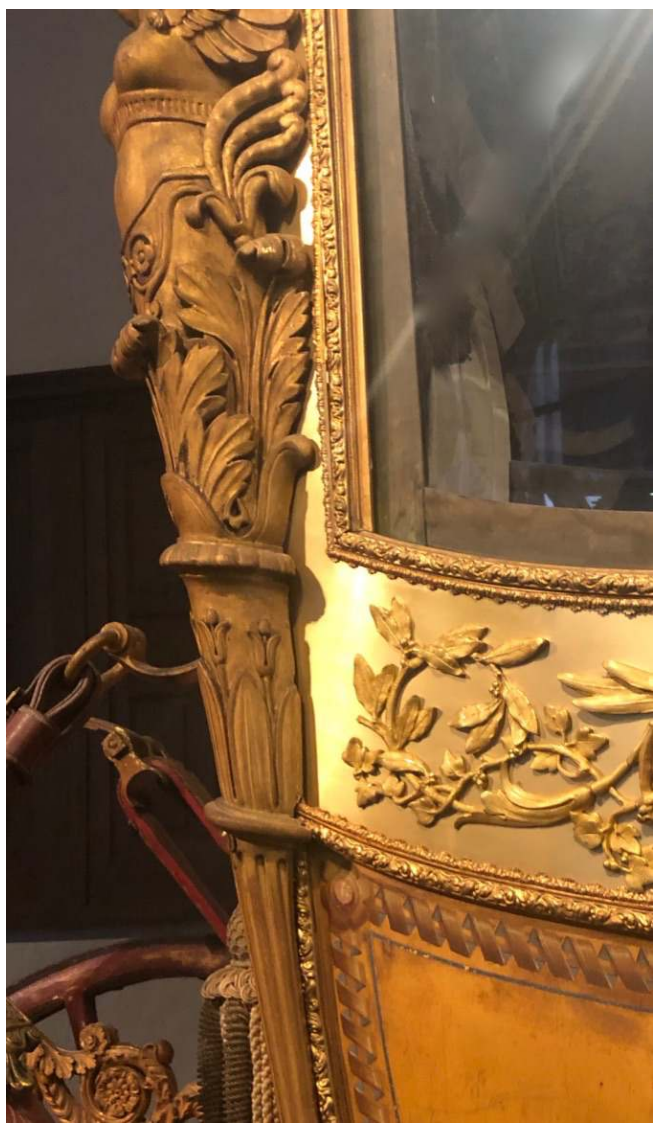
Die Berline wurde durch den Umbau im üppigen Restaurations-Stil schliesslich so schwer, dass die Räder und die Gestelle dem erhöhten Gewicht angepasst und neu konzipiert werden mussten. Dazu gehörte auch ein stärkerer Langbaum; dementsprechend findet sich darauf die Signatur von D'Aldringen.





Les emplacements aujourd'hui du « Baptême » (à gauche) et du « Sacre » (à droite) à Versailles ainsi que la signature de D'Aldringen avec l'année 1825 sur la flèche du « Sacre ».

Die heutige Aufstellung der Berlinen „Baptême“ links und „Sacre“ in Versailles und Signatur von D'Aldringen mit der Jahreszahl 1825 am Langbaum der Berline „Le Sacre“.





Les caryatides placées aux angles des caisses s'intègrent mieux sur le « Baptême » (à gauche) que sur le « Sacre » (à droite). Sur cette berline, elles ressemblent davantage à un élément apposé et cachent en partie les ornements en relief de la frise de pourtour et du décor autour de la glace de devant. Ce fut le prix de la transformation de la berline, à l'origine dans le style sobre du Premier Empire, en un carrosse de cérémonie somptueusement décoré pour le roi Charles X qui affectionnait la grande pompe.

Die den Ecken der Kästen applizierten Karyatiden fügen sich bei der Berline „Baptême“ (links) besser ein als bei der Berline „Sacre“ (rechts). Bei der letzteren wirken sie mehr aufgesetzt und überlagern teilweise die plastischen Verzierungen des Mittelfrieses und den das vordere Fenster umrahmenden Dekor. Das war der Preis für den Umbau der im Stil des Premier Empire ursprünglich schlichter gehaltenen Berline zu einem üppiger ausgestatteten Zeremonialwagen für den gerne pompös auftretenden König Charles X.

Auguste Getting, carrossier de la maison de l'empereur (p. 165 suiv.)

Auguste Getting est considéré comme *le* carrossier de Napoléon Ier. J.-L. Libourel a écrit à ce propos dans le catalogue « Roulez Carrosses ! » (p. 174) : Auguste Getting « ... est sans doute le plus productif parmi les nombreux carrossiers fournisseurs des écuries impériales de Napoléon Ier ». Cela concerne l'époque après 1805, ainsi que décrit dans l'ouvrage de A. Maze-Sencier, « Les fournisseurs de Napoléon Ier et des deux impératrices » paru en 1898. À l'instar de Joachim Ehrler quelques années plus tard en 1852/53, l'atelier d'Auguste Getting a apparemment réussi le morceau de bravoure de produire vers 1810 plusieurs voitures de gala en quelques semaines ou quelques mois.

L'ascension d'Auguste Getting ne se fit cependant pas en une nuit. D'après la copie d'un inventaire conservé à Compiègne, l'écurie de Napoléon Ier comptait en 1804 déjà plus de 100 voitures. Les carrossiers y étant aussi listés, on découvre que d'autres maisons furent d'abord les fournisseurs attitrés de la cour, à savoir Malingre, Lachapell et Devaux, avec chacun plus d'une douzaine de voitures livrées ; Getting, lui, n'en avait fourni que quatre à cette date.

Parmi toutes ces voitures, il y avait vraisemblablement d'anciens modèles et des véhicules d'occasion, comme sous Napoléon III. De fait, cet inventaire a été réalisé l'année même du sacre, quelques années seulement après que Napoléon ne devienne consul à vie.

À l'époque, Getting avait livré deux « garick » (probablement des voitures à deux roues), une « berline de ville » et ladite « voiture du sacre ». L'exécution de cette commande semble avoir été si satisfaisante qu'il reçut après 1804 plus de mandats de la cour que les autres carrossiers.

D'après J. Driancourt-Girod (« L'Insolite histoire des luthériens de Paris, 1992 »), Getting devint aussi le « carrossier de Sa Majesté l'Impératrice et Reine ».

Les sources allemandes le citent aussi : en 1810, le « Morgenblatt für gebildete Leser » (vol. 4, p. 150), écrivait que la « voiture du sacre du roi de Westphalie, réalisée par Monsieur Götting, un Allemand et le carrossier de l'impératrice, Faubourg Montmartre, attire bien des curieux dans ses ateliers. »

La source devient encore plus précise à la page suivante.

Auguste Getting als Carrossier von Napoléon I. (vgl. S. 165ff.)

Auguste Getting gilt als *der* Carrossier von Napoléon I. Der Kenner J.-L. Libourel schrieb dazu im Katalog „Roulez Carrosses!" S. 174: Auguste Getting „ist ohne Zweifel der produktivste Wagenbauer unter den Lieferanten der Stallungen von Napoleon I." Das trifft für die Zeit nach etwa 1805 zu, wie sie im 1898 erschienenen Werk von A. Maze-Sencier („Les fournisseurs de Napoléon Ier et des deux impératrices") beschrieben wird. Der Betrieb von Auguste Getting hat in den Jahren um 1810 offenbar, wie nach ihm Joachim Ehrler in den Jahren 1852/53, fast unglaubliches in kurzer Zeit geleistet, nämlich mehrere Gala-Wagen nebeneinander in wenigen Wochen oder Monaten für den Kaiserhof produziert.

Auguste Gettings Aufstieg erfolgte aber nicht über Nacht. Nach der Kopie des in Compiègne vorhandenen, rechts abgebildeten Inventars gab es im Marstall von Napoléon I. im Jahre 1804 schon etwas mehr als 100 Wagen. In dieser Liste sind auch die entsprechendenWagenbauer aufgeführt. Demnach standen zunächst andere Wagenbauer als bevorzugte Hoflieferanten im Vordergrund, nämlich Malingre, Lachapell und Devaux, mit je über einem Dutzend vertretenen Wagen; Getting hingegen hatte damals erst vier Wagen geliefert.

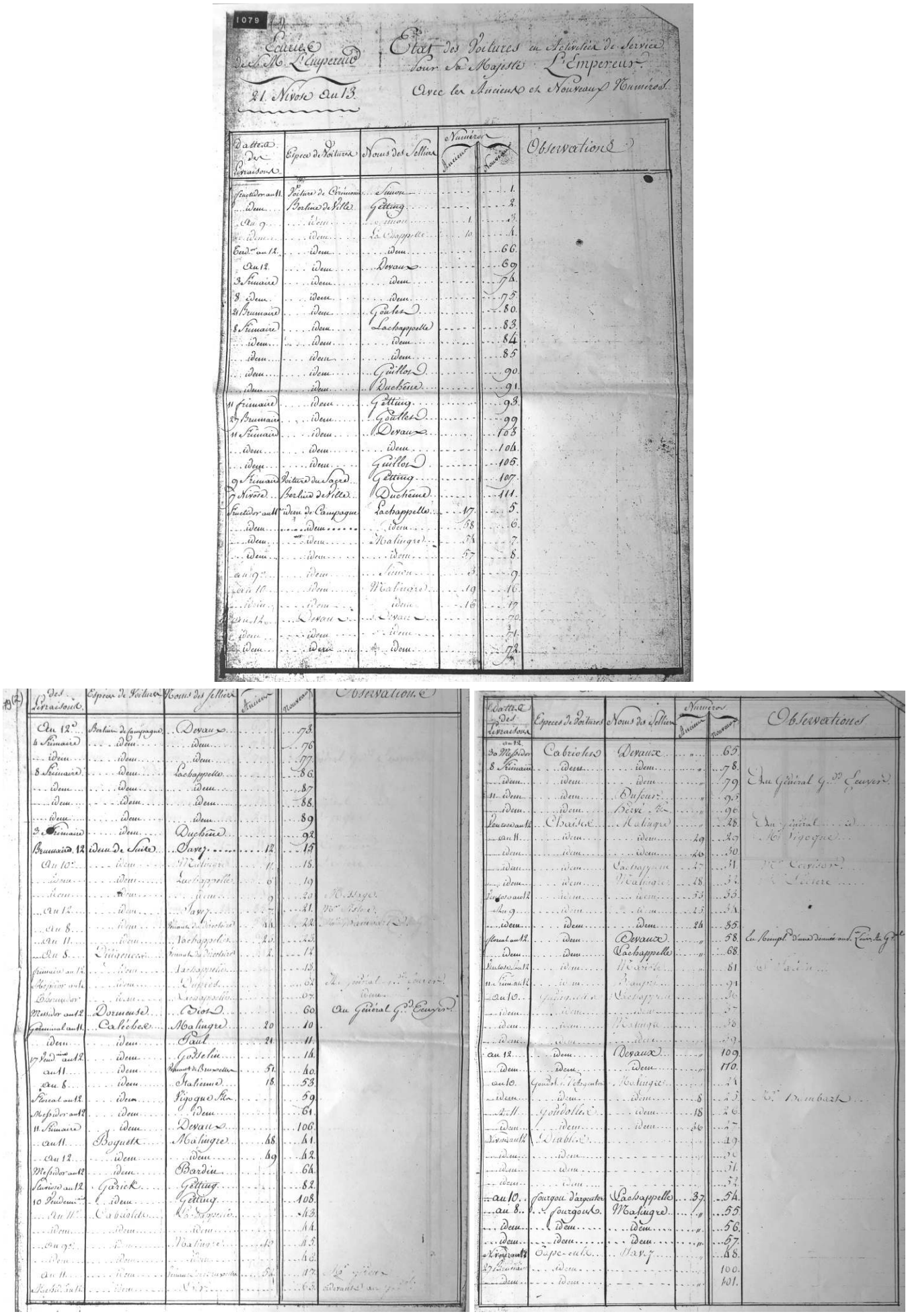
Unter all diesen Wagen dürften sich auch Altbestände befunden haben und Wagen, die – wie nachher bei Napoléon III. auch – als Occasionen erworben worden sind. Denn dieses Inventar wurde schon im Jahre der Krönung aufgenommen, die nur wenige Jahre nach Napoleons Ernennung zum Ersten Konsul auf Lebenszeit erfolgte.

Von Getting stammten damals zwei „Garick" (wohl Zweiradwagen), eine „Berline de ville" und eben die „voiture du sacre". Dabei könnte es sich um den im Zitat von S. 312 genannten, 1802 schon in Arbeit befindlichen ersten Gala-Wagen gehandelt haben. Diesen renommierten Auftrag hatte er offenbar so erfolgreich ausgeführt, dass er nach 1804 mehr Aufträge vom Hof erhielt als alle anderen Carrossiers.

Nach J. Driancourt-Girod („L'Insolite histoire des luthériens de Paris, 1992"), wurde Getting auch der „carrossier de Sa Majesté l'Impératrice et Reine".

In deutschen Quellen wird er ähnlich bezeichnet. So schrieb 1810 das „Morgenblatt für gebildete Leser" in Band 4 (S. 150): „Der Krönungswagen des Königs von Westphalen, von Herrn Götting, einem Deutschen und Wagenmeister der Kaiserinn, faubourg Montmartre, verfertigt, zieht eine Menge Neugierige in seine Werkstätte."

Noch genauer sagt es die Quelle auf der übernächsten Seite.



1079

Ecurie de S.M. l'Empereur

21. Nivose an 13.

Etat des Voitures en Activité de Service pour Sa Majesté l'Empereur.

Avec les Anciens et Nouveaux Numéros.

Dattes des Réceptions	Espèces de Voitures	Noms des Selliers	Numéros Anciens	Numéros Nouveaux	Observations
Fructidor an 11	Voiture de Cérémonie	Simon		1.	
Idem	Berline de Ville	Getting		2.	
An 9	Idem	Simon	1	3.	
Idem	Idem	La Chappelle	10	4.	
Card.al an 12	Idem	Idem		66.	
An 13.	Idem	Devaux		69	
3 Frimaire	Idem	Idem		74.	
8 Idem	Idem	Idem		75.	
21 Brumaire	Idem	Goudet		80.	
8 Frimaire	Idem	Lachappelle		83.	
Idem	Idem	Idem		84.	
Idem	Idem	Idem		85.	
Idem	Idem	Guillot		90.	
Idem	Idem	Duchêne		91.	
11 Frimaire	Idem	Getting		93.	
8 Brumaire	Idem	Goudet		99.	
11 Frimaire	Idem	Devaux		103.	
Idem	Idem	Idem		104.	
Idem	Idem	Guillot		105.	
9 Frimaire	Voiture de Voyage	Getting		107.	
9 Nivose	Berline de Ville	Duchêne		111.	
Fructidor an 11	Idem de Campagne	Lachappelle	17	5.	
Idem	Idem	Idem	58	6.	
Idem	Idem	Montagne	54	7.	
Idem	Idem	Idem	57	8.	
an 9	Idem	Simon	3	9.	
an 10	Idem	Montagne	10	16.	
Idem	Idem	Idem	16	17.	
an 12	Devaux	Devaux		70.	
Idem	Idem	Idem		71.	
Idem	Idem	Idem		72.	

Dattes des Réceptions	Espèces de Voitures	Noms des Selliers	Numéros Anciens	Numéros Nouveaux	Observations
An 12	Berline de campagne	Devaux		73.	
4 Frimaire	Idem	Idem		76.	
Idem	Idem	Idem		77.	
8 Frimaire	Idem	Lachappelle		86.	
Idem	Idem	Idem		87.	
Idem	Idem	Idem		88.	
Idem	Idem	Idem		89.	
3 Frimaire	Idem	Duchêne		92.	
Brumaire 12	Idem de Suite	Savez	12	15.	
An 10	Idem	Montagne	11	18.	
Idem	Idem	Lachappelle	6	19.	
Idem	Idem	Idem	9	20.	
An 12	Idem	Savez		21.	
An 8	Idem	Idem	10	22.	
An 11	Idem	Lachappelle	20	23.	
An 8	Duchesse	Idem	2	14.	
Germinal an 12	Idem	Lachappelle		13.	
Thermidor an 12	Idem	Dupied		52.	
Idem	Idem	Lachappelle		57.	
Messidor an 12	Dormeuse	Diot		60.	
Germinal an 11	Cabriolet	Montagne	20	10.	
Idem	Idem	Paul	21	11.	
17 Vend.re an 12	Idem	Godelle		15.	
an 11	Idem	Chemin de Bruxelles	51	40.	
an 8	Idem	Italienne	18	53.	
Floreal an 12	Idem	Pipoque Ra		59.	
Messidor an 12	Idem	Idem		61.	
11 Frimaire	Idem	Devaux		106.	
an 11	Boguette	Montagne	48	41.	
An 12	Idem	Idem	49	42.	
Messidor an 12	Idem	Bardin		64.	
Nivose an 12	Gondole	Getting		82.	
10 Prairial	Idem	Getting		108.	
An 11	Cabriolet	Ve Lepeintre		43.	
Idem	Idem	Idem		44.	
An 12	Idem	Montagne	19	45.	
Idem	Idem	Idem		46.	
An 11	Idem	Chemin de Versailles	54	47.	Le Grand Ecuyer
Fructidor an 11	Idem	Vve		63.	Idem

Dattes des Réceptions	Espèces de Voitures	Noms des Selliers	Numéros Anciens	Numéros Nouveaux	Observations
an 12					
30 Messidor	Cabriolet	Devaux		65.	
8 Frimaire	Idem	Idem		78.	
Idem	Idem	Idem		79.	Du Général Gd Ecuyer
11 Idem	Idem	Dufour		95.	
Idem	Idem	Veuve Ra		96.	
Fructidor an 12	Chaise	Montagne		48.	Du général de Mr Vigogne
an 11	Idem	Idem	29	29.	
Idem	Idem	Idem	26	30.	
Idem	Idem	Lachappelle	27	31.	Mr Cessac
Idem	Idem	Montagne	28	32.	Le Sr Lecuyer
Fructidor an 12	Idem	Idem	33	33.	
Thermidor an 12	Idem	Idem	25	34.	
Idem	Idem	Idem	24	35.	
Floreal an 12	Idem	Devaux		58.	Le Remplacé d'une donnée au Sr Ecuyer
Idem	Idem	Lachappelle		68.	
Fructidor an 12	Idem	Montagne		81.	Le Sr Lecuyer
11 Frimaire	Idem	Dupied		91.	
an 10	Gondole Persane	Lachappelle		36.	
Idem	Idem	Idem		37.	
Idem	Idem	Idem		38.	
Idem	Idem	Idem		39.	
an 12	Idem	Devaux		109.	
Idem	Idem	Idem		110.	
an 10	Gondole Persane	Montagne		24.	
Idem	Idem	Idem	8	25.	Le Sr Nombart
An 11	Godelle	Idem	18	26.	
Idem	Idem	Idem	36	27.	
Thermidor an 12	Diable			49.	
Idem	Idem			50.	
Idem	Idem			51.	
Idem	Idem			52.	
an 10	Fourgon d'argenterie	Lachappelle	37	54.	
an 8	Fourgon	Montagne		55.	
Idem	Idem	Idem		56.	
Idem	Idem	Idem		57.	
Vendemiaire 12	Coupe-culle	Mary		88.	
27 Brumaire	Idem			100.	
Idem	Idem			101.	

Inventaire du parc de voitures de l'écurie de Napoléon Ier en 1804, l'année de son sacre. La « Voiture du Sacre » de l'empereur y est déjà listée sous le n° 107.

Inventar des Wagenbestandes im Marstall von Napoléon I. von 1804, dem Jahr seiner Krönung. Darin ist dessen Krönungswagen als „Voiture du Sacre“ mit der Nummer 107 schon erwähnt.

À propos de l'état original du « Baptême » en 1810 (p. 165 suiv.)

Auguste Getting a été non seulement le carrossier préféré de l'empereur, mais aussi celui de son plus jeune frère, Jérôme Bonaparte, comme le montre ce texte sur la voiture de couronnement du même Jérôme roi de Westphalie (Journal de Paris lundi 22 janvier 1810, p. 144) :

« M. Getting, carrossier de l'Empereur, de l'Impératrice Joséphine & du Roi de Westphalie, rue des Martyrs n°9, construit depuis quelque mois, un superbe & magnifique carrosse qui doit servir à la Cérémonie du couronnement du Roi de Westphalie. La caisse, d'un style grand & majestueux, est formée de huit glaces biseautées, entourée de châssis garnis en velours nacarat, ornés d'étoiles en bronze. Les quatre angles sont décorés de figures de femmes ailées & dorées. Les frises de pourtour sont cramoisi, enrichies de bronze. On y remarque 8 têtes en médaillon de bronze, supérieurement ciselés & dorées : elles représentent Cassel, Midelbourg, Marbourg, Brunswick, Heiligenstadt, Halberstadt, Osnabruck & Goettingen. Sur les portières & les panneaux du devant & du derrière de cette voiture, sont les armes du Roi. Sur les autres panneaux sont des figures allégoriques. L'intérieur doublé en velours blanc de soie, est brodé en or dans un encadrement bleu céleste. Le train, le siège de cocher, l'avant-train, sont d'un travail parfait. Les quatre ressorts qui portent la caisse, sont d'une forme très-heureuse, ainsi que les quatre autres ressorts sur lesquels est posé le siège du cocher. Tous les cuirs & soupentes sont en maroquin rouge brodé de blanc. La cheville ouvrière est surmontée d'un aigle impérial doré ; la garniture des moyeux des roues renferment les écrous des essieux, est en or & en argent. Tout le train est doré sur un fond rayé, glacé. Le couronnement de l'impériale est composé de quatre lions artistement sculptés, posés sur un socle ou est placé un autel surmonté de la couronne royale – le tout doré & orné de pierreries de différentes couleurs. L'impériale en bleu de ciel est ornée de nuages & d'étoiles en or. Elle sera entourée d'une galerie en bronze ciselé & doré. Tous les bronzes employés dans ce chef d'œuvre sont dorés d'or mat. »

Le véhicule était donc presque fini dès janvier 1810 et fut probablement livré peu après. (Il n'a donc pas été fabriqué pour le couronnement de Jérôme Bonaparte à Kassel en 1807/08, mais apparemment pour une fête à Paris.)

Cette description montre que la caisse avec des figures d'angle resta à peu près la même, mais que le dôme fut fortement modifié. Il est aussi intéressant de constater l'évocation d'un aigle sur l'avant-train (sur la cheville ouvrière) comme pour le « Sacre » (p. 90 suiv.). Le siège de cocher disposait de ressorts séparés (sûrement semblable à celui des berlines de 1808 p. 307 en haut), la voiture a dû être ici fortement modifiée également après 1810. L'intérieur, en revanche, affichait déjà des couleurs similaires.

Zum Ursprungszustand der Berline „Baptême" im Jahre 1810 (vgl. S. 165ff.)

Auguste Getting wurde nicht nur der bevorzugte Carrossier des grossen Kaisers, sondern auch von dessen jüngstem Bruders Jérôme Bonaparte. Auf den Krönungswagen dieses Hieronymus als König von Westphalen bezieht sich der folgende Bericht, eine zeitgenössische Übersetzung der französischen Quelle links, im „Intelligenzblatt von Salzburg 11, vom 17. März des Jahres 1810 (S. 165f.):

„Herr Götting, Wagenmacher des Kaisers Napoleon, der Kaiserin Josphine und des Königs von Westphalen, baut seit einigen Monaten einen prachtvollen Wagen, der bey der Krönung des Königs von Westphalen dienen soll. – Der in einem grossen und majestätischen Styl angefertigte Kasten besteht aus 8 geschliffenen Spiegeltafeln in Rahmen von nakaratfarbigem Sammet mit bronzenen Sternen. Die 4 Ecken sind mit geflügelten und vergoldeten weiblichen Figuren verziert. Die Friese rund umher sind dunkel Carmoisin mit Bronze, und deren 8 vorzüglich schöne vergoldete Köpfe in erhabener Arbeit, welche Kassel, Magdeburg, Marburg, Braunschweig, Heiligenstadt, Halberstadt, Osnabrück und Göttingen vorstellen. Auf den Thüren und an den vorderen und hinteren Feldern allegorische Figuren. – Inwendig ist er mit weissem goldgestickten Sammet mit einer himmelblauen Einfassung ausgeschlagen. Das Gestell, der Bock, der Vorderwagen sind von vollendeter Arbeit. Die 4 Federn, in welchem der Wagen, und die 4 andern Federn, in welchem der Bock hängt, sind sehr schön geformt. Alles Leder- und Riemenwerk ist von weissgesticktem rothem Maroquin. Der Schlussnagel trägt einen vergoldeten königl. Adler, die Naben an den Rädern, in welchem die Achsen laufen, sind von Gold und Silber. Das ganze Gestell ist auf einem streifigen, glänzenden Grunde vergoldet. Oben auf dem Wagen stehen vier kunstreich geformte Löwen auf einem Sockel, auf dem sich ein Altar mit der königl. Krone erhebt, das Ganze vergoldet, und mit vieljährigen Steinen besetzt, die himmelblaue Oberdecke selbst ist mit Wolken und Sternen geschmückt. Eine Galerie von vergoldeter Bronze in erhabener Arbeit soll rund herum gehen. Alle Bronze an diesem Meisterstück ist matt vergoldet."

Nach der Aussage über die geplante Dachgalerie war das Fahrzeug im Januar 1810 fast fertig und dürfte kurz danach ausgeliefert worden sein. (Demnach entstand dieser Wagen nicht für die Einsetzung von Jérôme Bonaparte als König in Kassel in den Jahren 1807/8, sondern offenbar für eine spätere Feier in Paris).

Diese Beschreibung zeigt, dass der Kasten des Wagens mit den Eckfiguren in etwa derselbe blieb, aber der ganze Dachbereich stark verändert wurde. Interessant ist auch an diesem Wagen die Erwähnung eines Adlers auf dem Vordergestell (über dem „Schlussnagel" wie bei der Sacre (S. 90f.). Der Kutschbock war separat abgefedert (wie bei den S. 307 oben abgebildeten Berlinen von 1808); demnach ist der Wagen nach 1810 in diesem Bereich stark verändert worden. Das Innere aber war damals schon in ähnlicher Farbgebung ausgeschlagen.



Accompagnés de leurs épouses respectives, l’empereur Napoléon Ier et son frère Jérôme Bonaparte en tant que roi de Westphalie assistèrent ensemble à la cérémonie de lancement du vaisseau « Le Friedland ». On voit à droite trois berlines dorées.

An der Taufe des Kriegsschiffes „Le Friedland“ in Antwerpen im Frühjahr 1810 nahmen Kaiser Napoléon I. und Jérôme Bonaparte als König von Westphalen gemeinsam mit ihren Gattinnen teil. Rechts stehen gut sichtbar in voller Anspannung ihre Wagen (Ausschnitt oben).

Le « char funèbre de Louis XVIII » sous une autre lumière

Après avoir daté l'origine du « Baptême » et du « Sacre » à l'époque du Premier Empire, il est temps de se pencher sur le parcours du troisième des plus célèbres carrosses de la France du XIX^{e} siècle, le char funèbre de Louis XVIII. Cette voiture monumentale connut au XX^{e} siècle une destinée similaire aux deux autres en matière de recherches historiques. La voiture de taille imposante (plus haute que le « Sacre ») a longtemps été associée à un seul souverain, Louis XVIII. Toutefois, son parcours fut long, il commença en 1809 et s'acheva vers 1900. En plus d'associer son nom *exclusivement* à celui de l'avant-dernier Bourbon sur le trône de France, on a récemment remis la voiture à l'état qu'on lui suppose avoir eu lorsqu'elle servit de char funèbre pour ce dernier en 1824 ! Une restauration justifié par le fait que cet état aurait été le plus simple à reconstituer (catalogue « Roulez carrosses ! » p. 184 suiv.). En tous les cas : depuis l'éthique de restauration fixée dans la Charte de Venise (p. 114), un objet historique important doit conserver les traces de son histoire et ne peut être réduit à un certain état répondant à l'esprit contemporain à la recherche.

Ce char funèbre ne peut donc pas être évincé du débat sur les voitures du Second Empire, car c'est dans ce corbillard qu'eurent probablement lieu les plus grandes funérailles de l'époque, à savoir le cortège funéraire du dernier des frères de Napoléon I^{er}, Jérôme Bonaparte, en 1860. Cet événement est bien documenté, tant en photos qu'en dessins comme ci-contre.

Dans la lignée des réflexions de la page 92, cette voiture – comme le « Baptême » et le « Sacre » – peut être vue comme le parfait exemple d'une voiture officielle de l'État français ayant servi à plusieurs reprises des décennies durant et transformée à chaque occasion. La métamorphose de ce véhicule se décline ainsi : assemblage en 1809 à partir d'une ancienne berline de Prelot (signature sur la flèche) et de pièces d'une voiture de Devaux (signature sur l'avant-train), ajout de roues par le carrossier D'Aldringen à une date inconnue, soit pour sa réutilisation en 1820 à l'occasion des funérailles du duc de Berry ou plutôt pour un service en 1824 (des travaux importants sont consignés par écrit). Il fut ensuite réutilisé en 1830, 1835 et 1842. Au Second Empire, il fut transformé pour Jérôme Bonaparte avec les insignes napoléoniens dans l'état présenté ci-contre. Il servit encore des dernières fois en 1894 et 1899 à deux présidents de la République.

Conclusion : les voitures officielles de l'État étaient une sorte de monuments mobiles. Et comme les monuments bâtis, elles étaient conçues par des architectes, modifiées selon la tendance de l'époque et réutilisées sous de nouvelles formes. Cette perspective rend bien plus justice à ces voitures de haut rang qu'une attribution arbitraire à un utilisateur précis.

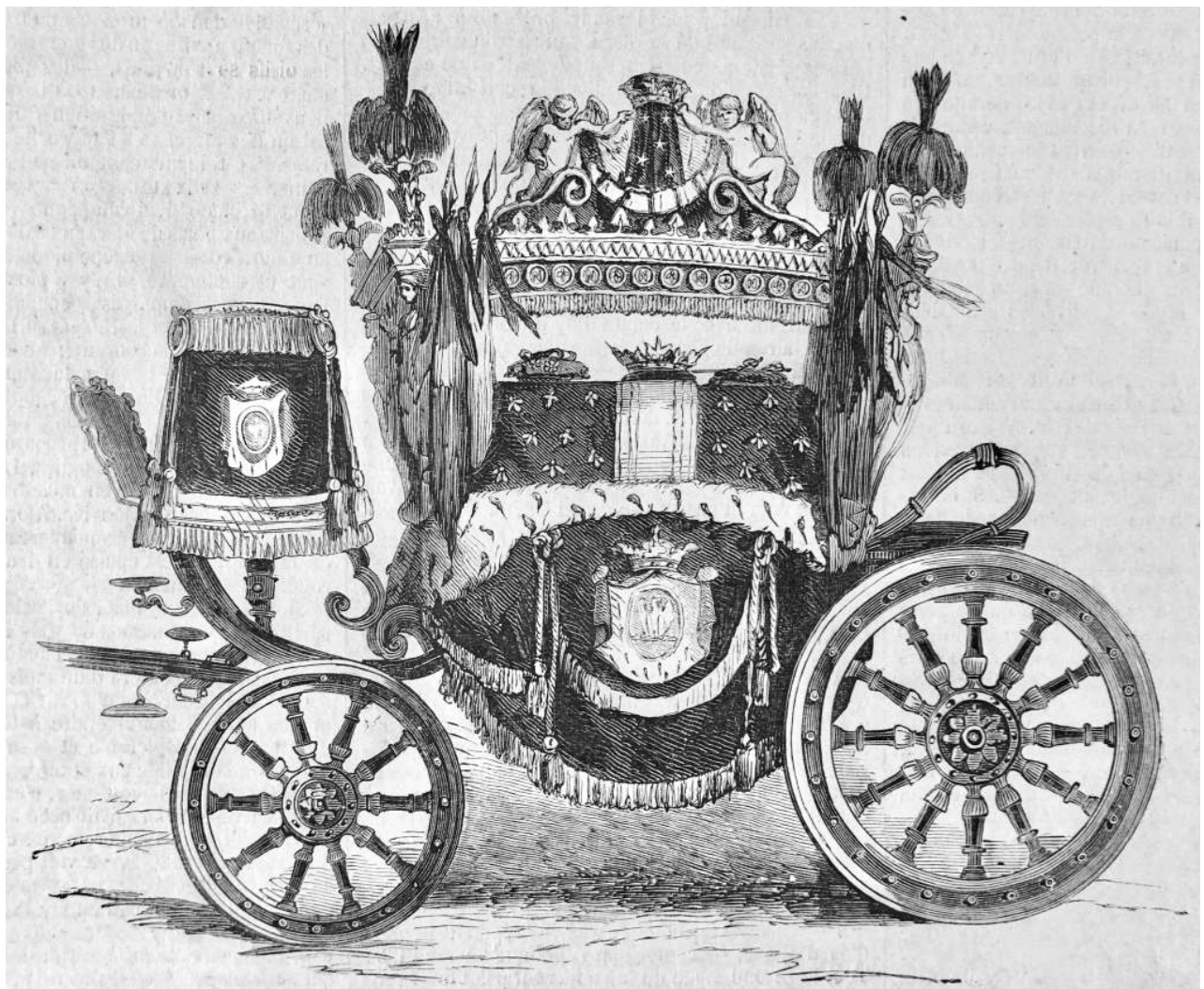
Eine andere Sicht auf den „Leichenwagen von Louis XVIII."

Nachdem die Entstehung des „Baptême" und des „Sacre" in die Zeit des Premier Empire datiert wird, erinnert dies an das Pedigree der drittbekanntesten Karosse Frankreichs des 19. Jahrhunderts, an den so genannten Leichenwagen von Louis XVIII. Dieser monumentale Wagen erlebte im 20. Jahrhundert ein ähnliches forschungsgeschichtliches Schicksal wie die beiden anderen genannten Staatswagen. Das imposante Fahrzeug (in der Höhe grösser als der „Sacre") mit seinem langen, 1809 beginnenden und um 1900 endenden Pedigree wurde vor allem mit *einem* Herrscher in Verbindung gebracht, mit Louis XVIII. Man versah es nicht nur mit dem Namen des bis heute wohlgelittenen zweitletzten Bourbonen auf dem Throne Frankreichs, sondern der Wagen wurde sogar jüngst in den Zustand, wie er beim Begräbniseinsatz 1824 ausgesehen haben könnte, zurückgebaut. Dies erfolgte angeblich, weil jener Zustand am besten zu rekonstruieren war (Katalog „Roulez carrosses!" S. 184ff.). Wie auch immer; seit der in der Charta von Venedig festgelegten Restaurierungsethik (vgl. S. 114) sollte einem wichtigen historischen Objekt seine Geschichte ablesbar bleiben und es nicht auf einen bestimmten, vom Zeitgeist der Forschung bestimmten Zustand zurechtgestutzt werden.

Dieser Leichenwagen kann in Zusammenhang mit dem Thema Wagen des Second Empire nicht unerwähnt bleiben, denn in diesem „corbillard" erfolgte das wohl grösste Begräbnis jener Zeit, nämlich der Leichenzug für den zuletzt verstorbenen Bruder Napoléons I. im Jahre 1860, Prinz Jérôme Bonaparte. Dieses Ereignis ist in Zeichnungen und sogar Fotos gut dokumentiert, wie die beiden Darstellungen auf der rechten Seite zeigen.

Den auf S. 92 dargelegten Gedankengängen folgend kann dieser Wagen – wie der „Baptême" und der „Sacre" – als Musterbeispiel für einen Staatswagen Frankreichs gesehen werden, der über Jahrzehnte wiederholt benützt und dafür immer wieder neu angepasst wurde. Die Metamorphose dieses Fahrzeugs war: 1809 zusammengestückt aus einer älteren Berline von Prelot (Signatur auf dem Langbaum) und Teilen eines Wagens von Devaux (Signatur am Vordergestell), Zufügung von Rädern des Carrossiers D'Aldringen zu einem unbekannten Zeitpunkt, entweder schon anlässlich der Wiederverwendung 1820, zum Begräbnis des Duc de Berry, oder eher erst 1824 (aufwändige Arbeiten schriftlich überliefert). Erneute Einsätze fanden 1830, 1835 und 1842 statt. Im Second Empire wurde der Leichenwagen für Prinz Jérôme Bonaparte mit den napoleonischen Insignien in den rechts abgebildeten Zustand versetzt. Danach folgten noch letzte Einsätze 1894 und 1899 für zwei Präsidenten der Republik.

Fazit? Staatswagen waren eine Art fahrende Monumente. Wie die repräsentativen Bauten wurden sie von Architekten entworfen und von ihnen je nach Zeitgeist umgebaut und in veränderter Form neu genutzt. Diese Sichtweise wird den hochstehenden Wagen gerechter als die selektive Zuschreibung an einen bestimmten Nutzer.



Funérailles du prince Jérôme Bonaparte en 1860.
En haut : le char funèbre de Jérôme Bonaparte avec les insignes napoléoniens d'après une gravure sur bois de l'époque.
En bas : le char funèbre attelé à six, d'autres voitures et une garde d'honneur d'après une photographie de P.-A. Richebourg.

Begräbnis von Prinz Jérôme Bonaparte im Jahre 1860.
Oben: Der Leichenwagen von Jérôme Bonaparte mit den napoleonischen Insignien nach einem zeitgenössischen Holzstich.
Unten: Aufstellung des Leichenwagens mit einem Sechserzug, weiteren Wagen und einer Ehrengarde nach einer Fotografie von P.-A. Richebourg.

La grande variété des modèles pour le « petit service » de l'écurie impériales

Bien que le parc de voitures de l'écurie impériale (chapitre F) ait compté plusieurs douzaines de modèles différents, aucun exemplaire n'a subsisté jusqu'à aujourd'hui. Voilà pourquoi des modèles de l'époque équivalents sont présentés ci-après et ce, en complément des rapprochements déjà faits p. 231 et à partir de p. 243.

À droite, on a – à l'exception du landau – surtout des modèles plus simples sur ressorts à pincettes, ainsi qu'ils servaient pour le « petit service » et dominaient le paysage hippomobile des rues de Paris. Les planches ont été réalisées par Baslez et Dick, qui étaient à côté de Guillon les concepteurs de voiture les plus prolixes à la moitié du siècle (Furger 2004, 430-434). Ils publiaient régulièrement dans toute l'Europe des dessins à l'échelle de voitures à la dernière mode parisienne. Ces feuillets contribuèrent de façon déterminante à la nouvelle primauté de la mode des voitures françaises dans de nombreux pays ; elles n'avaient, par ailleurs, que peu de concurrents dignes de ce nom dans les autres villes importantes en matière de construction hippomobile, c.-à-d. Londres, Vienne et Bruxelles, et furent des pionnières en matière de « design de produit » de la production industrielle d'hippomobiles.

Ces dessins reflètent largement le style de chaque époque, il s'agit toujours de véhicules bien conçus avec une forme claire sans trop de fioritures.

C'est à cette époque que naquit la silhouette qui resta valable jusqu'au début du XX^{e} siècle, du break à la wagonnette.

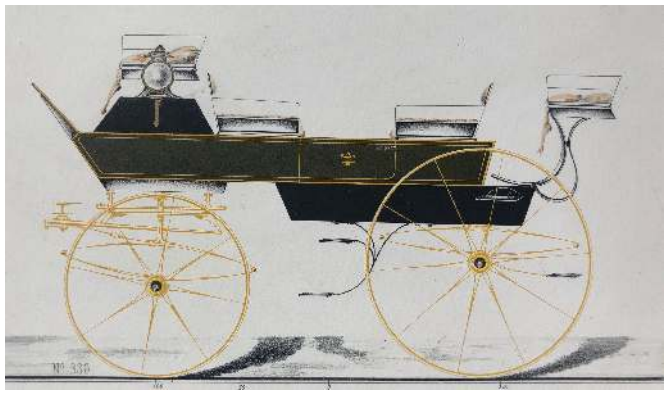
Breite Variation von einfacheren Wagenmodellen im kaiserlichen Marstall: zeitgenössische Vergleiche

Der in Kapitel F rekonstruierte Wagenbestand im kaiserlichen Marstall listet einige Dutzend verschiedene Modelle auf, von denen sich keine Vertreter mit entsprechender Herkunft erhalten haben. Aus diesem Grund werden rechts und auf den folgenden Seiten entsprechende zeitgenössische Modelle vorgestellt. Dies erfolgt in Ergänzung zu den schon S. 231 und 243f. vorgestellten Vergleichen.

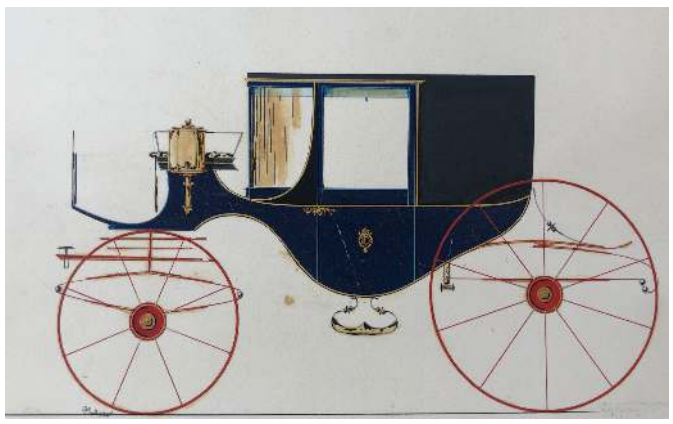
Rechts sind – mit Ausnahme des Landauers – vor allem einfachere Modelle auf Druckfedern abgebildet, wie sie dem Marstall für den „petit service" dienten und damals auch das Strassenbild von Paris prägten. Die Bilder stammen von den um die Jahrhundertmitte neben Guillon produktivsten Pariser Entwerfern von Wagen, Baslez und Dick (Furger 2004, 430-434). Diese gaben in regelmässigen Abständen massstabgerechte Zeichnungen von Wagen nach der neuesten Pariser Mode heraus, die in ganz Europa Verbreitung fanden. Solche Blätter trugen erheblich zur neuen Vorrangstellung der französischen Wagenmode in vielen Ländern bei und hatten in London, Wien und Brüssel, den anderen wichtigen Städten im Wagenbau, wenig ernsthafte Konkurrenten. Sie waren letztlich Pioniere im „Produktedesign" der industrialisierten Kutschenproduktion, wie man heute sagen würde.

Diesen Zeichnungen ist der Stil jener Zeit deutlich abzulesen, es handelt sich durchweg um gut durchgestaltete Fahrzeuge klarer Form ohne starke Verschnörkelungen.

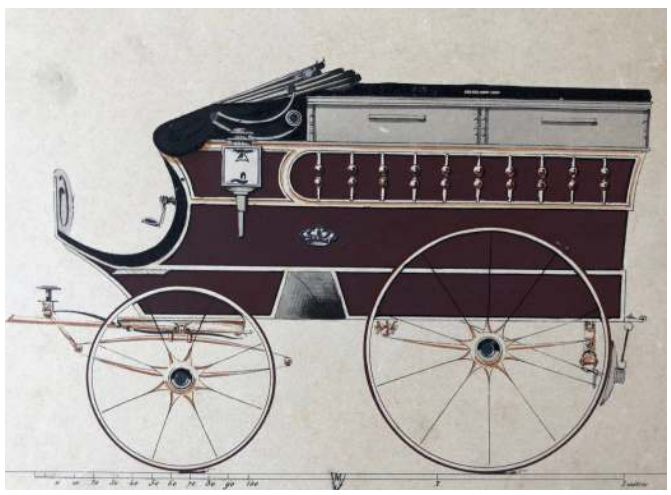
In jener Zeit bildete sich der Modellkanon aus, wie er bis ins frühe 20. Jahrhundert gültig blieb, von der Break bis zur Wagonnette.



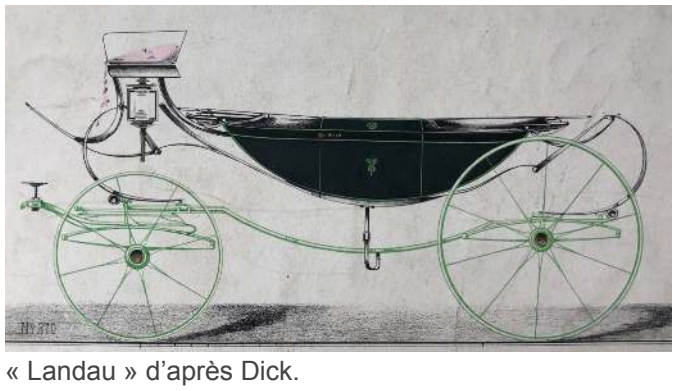
« Break de promenade » d’après Dick.



« Clarence » d’après Baslez (et « Roduwart » !).



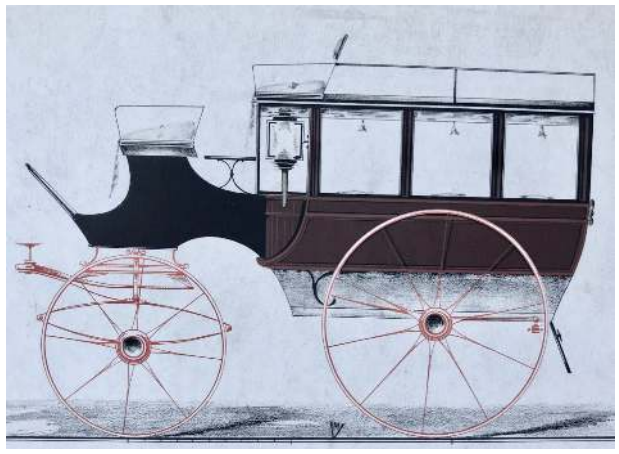
« Fourgon » d’après Baslez.



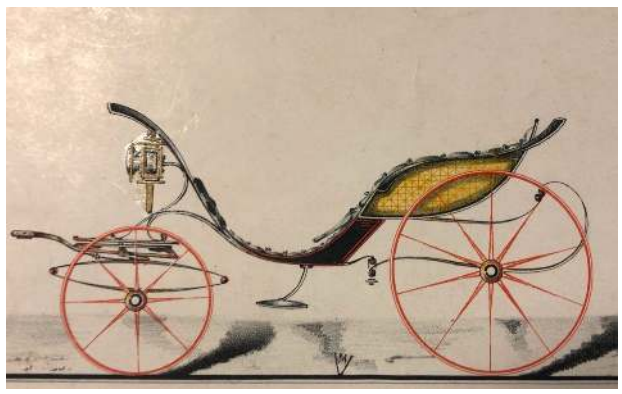
« Landau » d’après Dick.



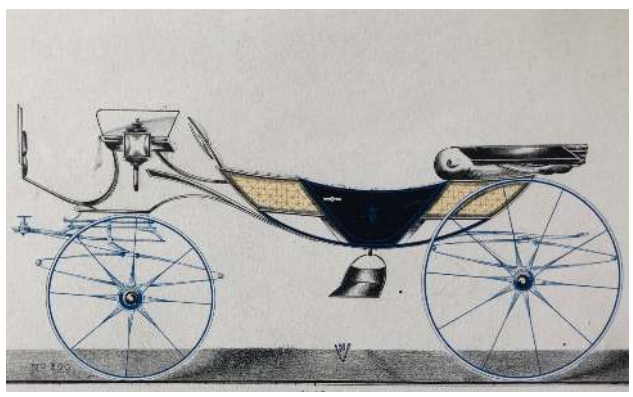
« Cabriolet Mylord » d’après Dick.



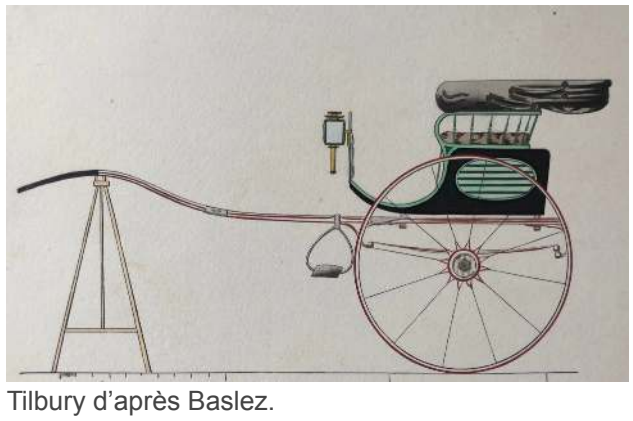
« Omnibus » d’après Dick.



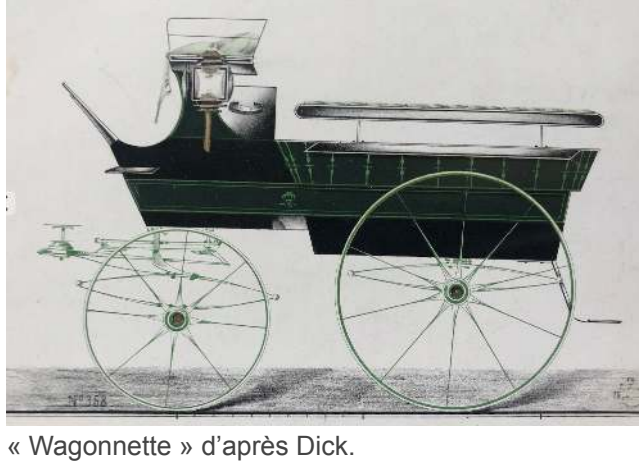
Pony (Duc) d’après Dick.



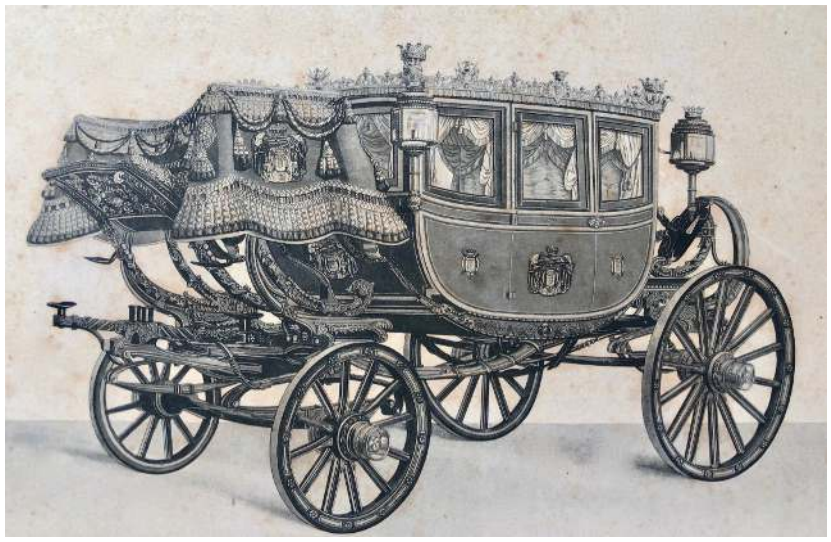
« Sociable » d’après Dick.



Tilbury d’après Baslez.



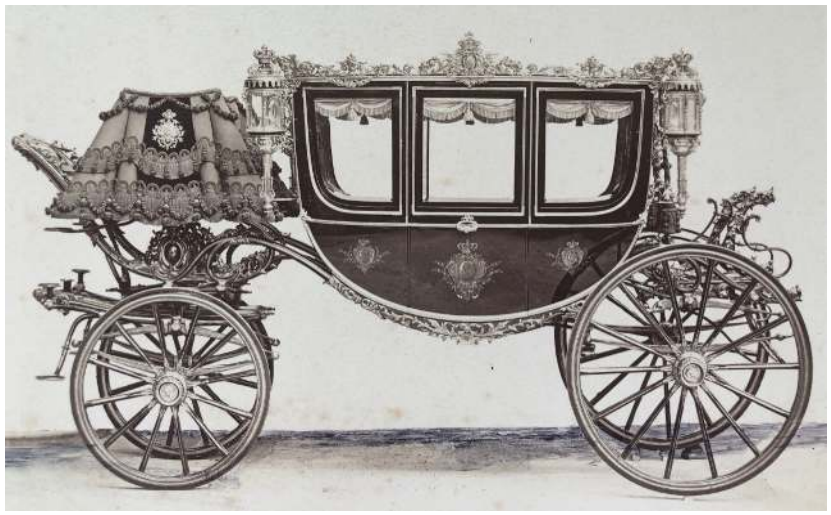
« Wagonnette » d’après Dick.



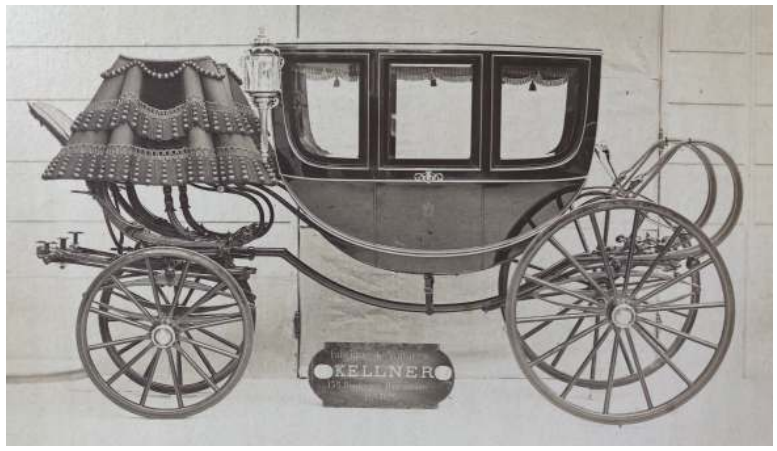
1



2



3



4



5

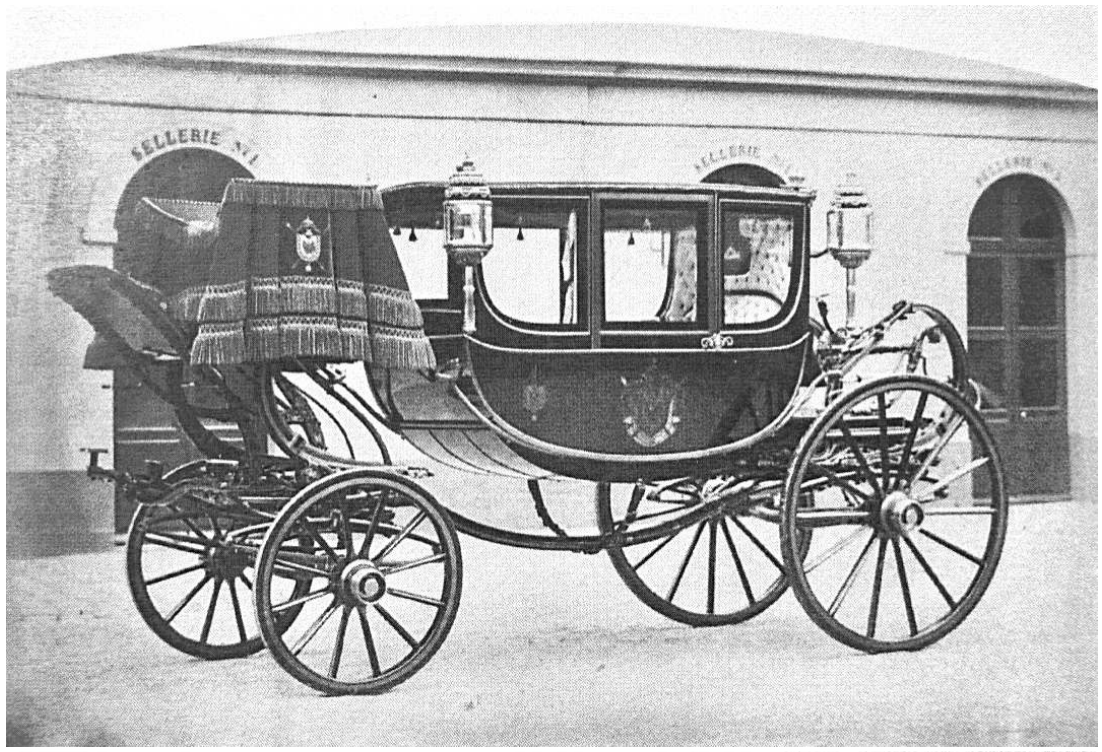


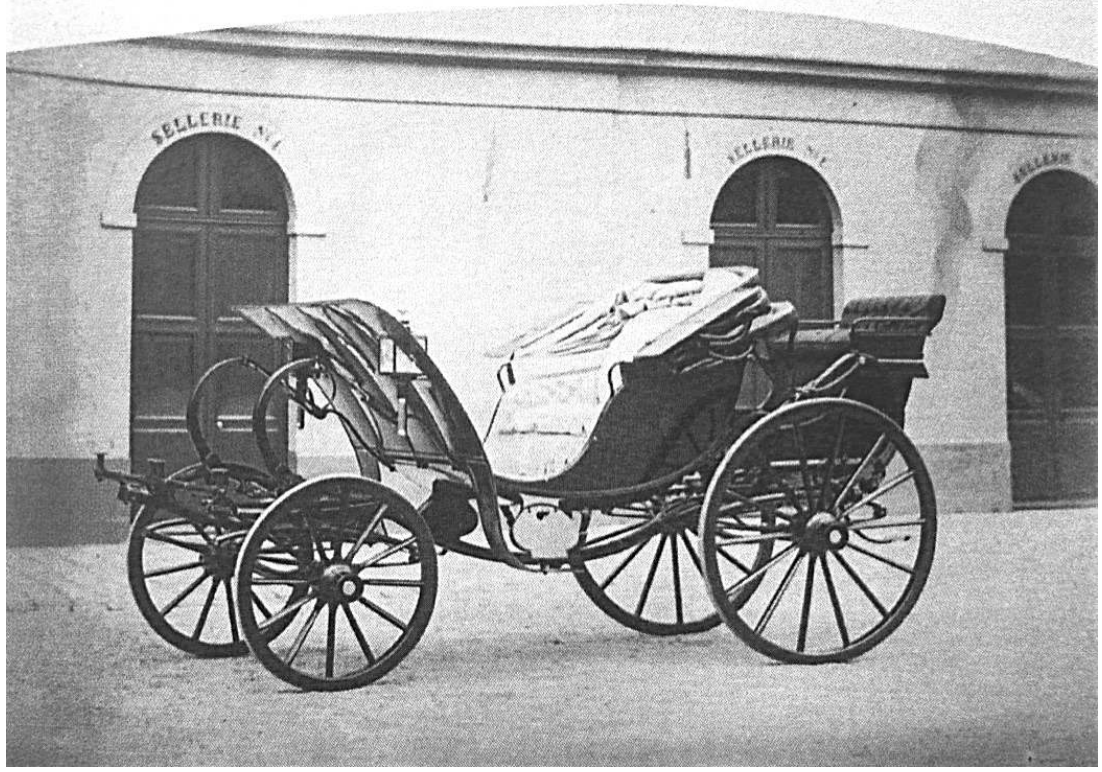
6

Comparaisons d’époque avec les berlines de gala du Second Empire à six glaces ou plus
1. Voiture de l’envoyé spécial français en Angleterre, le maréchal Soult, à l’occasion du sacre de la reine Victoria en 1838
2. Voiture de Binder Frères de 1859 pour Don Pedro, l’empereur du Brésil
3. Voiture de 1867 d’un carrossier parisien inconnu pour le vice-roi d’Égypte dans l’Empire ottoman, Ismail
4. Voiture de la carrosserie Kellner pour un acheteur inconnu ; il s’agit ici d’une berline de demi-gala (seulement deux lanternes)
5. Voiture (ressorts à pincettes) d’un carrossier parisien inconnu pour un souverain oriental inconnu
6. Voiture du demi-frère de Napoléon III, le duc de Morny, ambassadeur de France en Russie en 1856 ; construite par Binder Frères.

Zeitgenössische Vergleiche zu den Gala-Berlinen des Second Empire mit sechs oder mehr Fenstern:
1 Wagen des französischen Sonderbotschafters in England, Marschall Soult, anlässlich der Krönung von Königin Victoria im Jahre 1838.
2 Wagen von Binder Frères des Jahres 1859 für Don Pedro, Kaiser von Brasilien.
3 Wagen eines unbekannten Pariser Wagenbauers des Jahres 1867 für den Vizekönig von Ägypten im Osmanischen Reich, Ismail.
4 Wagen der Carrosserie Kellner für einen unbekannten Besteller. Es handelt sich um eine Halbgala-Berline (nur zwei Laternen).
5 Wagen (nur auf Druckfedern) eines unbekannten Pariser Carrossiers für einen unbekannten orientalischen Herrscher.
6 Wagen des Stiefbruders von Napoléon III., Duc de Morny, Sonderbotschafter Frankreichs in Russland 1856, gebaut von den Binder Frères.







Les nouvelles écuries au Quai d'Orsay (p. 222 suiv.) : ces photographies vers 1860 montrent à l'arrière-plan les portes typiques (avec des linteaux de porte arrondis) du nouveau bâtiment. On y voit trois entrées vers les salles de selles et de harnais ainsi que quatre portails vers les remises. Ces voitures sont des berlines de gala plus sobres de 1852 et le grand-duc au marchepied rond décrit p. 246. Les photos sont légendées « Voiture de LL. MM. L'Empereur et L'Impératrice », « Voiture de la Cour » et « Victoria de S.M. L'Impératrice ». Le grand-duc appartenait donc à l'impératrice. (Extraites de : P.A. Richbourg, Album photographique, voitures royales et impériales 1859/60).

Zu den neuen Stallungen am Quai d'Orsay (vgl. S. 222ff.): Die Fotografien der Zeit um 1860 zeigen im Hintergrund die typischen Türen (mit halbrundem Türsturz) der neuen Liegenschaft. Zu sehen sind jeweils drei Eingänge zu Sattel- und Geschirrkammern sowie vier Tore zu den Remisen. Es handelt sich bei den Wagen um die schlichtere Gala-Berline von 1852 und um den S. 246 beschrieben Grand-Duc mit gerundetem Fusstritt. Die Fotos tragen die Legende "Voiture de LL. MM. L'Empereur et L'Impératrice", „Voiture de la Cour" und „Victoria de S.M. L'"Impératrice". Offenbar galt demnach der Grand-Duc als Fahrzeug der Kaiserin.



Parmi les célèbres photographies équestres de Jean-Louis Delton (1807-1891), autour de 1867, se trouvent aussi des clichés de superbes chevaux de l’écurie impériale. Ces deux étalons ont été offerts à l’empereur en 1867 par des souverains étrangers à l’occasion de leur visite à l’exposition universelle de Paris.
À gauche : Fazan Etalon pur-sang russe, Exposition Universelle de 1867, offert à l’Empereur Napoléon par l’Empereur de Russie.
Artist/Maker :
À droite : Aladin, étalon de pur-sang arabe offert par le Sultan Abd ül-Aziz à l’Empereur Napoléon en 1867.



Unter den berühmten Pferde-Fotografien von Jean-Louis Delton (1807-1891) der Zeit um 1867 finden sich auch Aufnahmen von edlen Pferden aus dem kaiserlichen Marstall. Diese beiden Hengste wurden dem Kaiser im Jahre 1867 von ausländischen Monarchen anlässlich ihres Besuches der Weltausstellung in Paris geschenkt.
Links: Russischer Hengst namens „Fazan“, Geschenk des russischen Zaren.
Rechts: Arabischer Hengst namens „Aladin“, Geschenk des Sultans Abd-ul-Azis.



Au cours du Second Empire, la position sociale élevée conférée par la possession d'une voiture et d'un attelage personnels s'est consolidée pour devenir un phénomène historique et culturel. Vers 1870, faire poser son équipage devant un décor peint pour être photographier devint à la mode chez les beaux et les riches de la capitale. L'Atelier Delton accéda à ces nouveaux besoins avec un grand studio au Bois de Boulogne dans lequel il suffisait de faire rentrer la voiture attelée. Son fondateur Louis-Jean Delton, lui-même connaisseur de chevaux, était déjà réputé pour ses photographies de chevaux. Ces deux prises de vue sont de beaux exemples à comparer avec les équipages de l'impératrice (p. 270 suiv.). On y voit le même attelage avec un poney, ainsi que ces dames aimaient les mener à l'époque.
À gauche : cabriolet-mylord de forme angulaire avec un petit cocher sur le siège et un tout jeune groom enfant. Pour les attelages de dame, on optait généralement pour des valets de petite taille afin qu'ils ne soient pas plus grands que la personne principale.
À droite : poney-duc sans capote. Cette voiture à mener soi-même est ici conduite par un cocher et est équipée du banc pour valet obligatoire dans les voitures pour dame. Les chevaux portent un harnais semblable à celui de gauche ; on voit toutefois sur cette voiture menée par la dame dans la rue et au parc plusieurs éléments rajoutés tels des porte-traits richement ornementés.



Im Laufe des Second Empire hatte sich der hohe gesellschaftliche Stellenwert eines eigenen Wagens und Gespanns als Statussymbol konsolidiert. Um 1870 wurde es dementsprechend unter den Reichen und Schönen von Paris Mode, ihre Equipage fotografisch in gestellter Pose vor einer gemalten Staffage verewigen zu lassen. Dieses neue Bedürfnis deckte das Atelier Delton mit einem grossen Studio im Bois de Boulogne ab, in das die Wagen angespannt eingefahren werden konnten. Vorher schon hatte der Gründer und Pferdemann Louis-Jean Delton sich einen Namen mit Pferde-Fotografien gemacht (S. 550f.). Diese beiden Aufnahmen sind gute Vergleichsbeispiele zu den Equipagen der Kaiserin (S. 270ff.). Dargestellt ist ein- und dasselbe Ponygespann, wie es damals bevorzugt von Damen gefahren wurde.
Links: Cabriolet-Mylord der eckigen Form mit kleinem Kutscher auf dem Bock und zierlichem Groom im Kindesalter davor. Für Damengespanne wurde kleine Bedienstete bevorzugt, damit sie die Hauptperson nicht überragten.
Rechts: Pony-Duc ohne Halbverdeck. Der hier vom Kutscher gelenkte Selbstfahrer ist mit dem für Damenwagen obligatorischen Dienersitz ausgerüstet. Die Pferde tragen ein ähnliches Geschirr wie links, aber bei diesem von der Dame auf den Strassen und im Park selbst gelenkten Gespann wurden weitere Elemente wie reich verzierte Strangträger zugefügt.

Le nouveau sport et son contexte

Les sources sont unanimes : l'empereur sortait tous les jours ou quasiment au Bois de BouIogne, habituellement l'après-midi. Si l'impératrice se laissait généralement conduire, lui montait ou menait. Peint sur commande de la famille impériale, le tableau en couverture de l'ouvrage, qui les montre tous les deux, resta longtemps accroché dans leurs appartements (p. 146). Il n'est pas seulement le témoignage de la nouvelle élégance de la garde-robe du couple impérial, de leur équipage et de la magnificence des chevaux, mais diffuse au travers de ce décor une affirmation programmatique. Il s'agit ici d'une oisiveté affichée en/au public dans une atmosphère choisie, à la fois sportive et représentative.

Toutefois, il faut considérer l'essor du sport au XIX^{e} siècle dans un contexte plus vaste, de portée historique et culturelle majeure. (Le terme de sport semble dû au verbe français « se de(s)porter », se divertir.) De fait, tout le monde s'accorde à dire que l'émergence des disciplines sportives, avec un accent mis sur les sports équestres, est un acquis du XIX^{e}.

Mais dans quel contexte le sport est-il né ? Ses tout premiers débuts sous la forme de tournois de chevaliers furent compris comme une nouvelle forme civilisée d'équilibre du pouvoir ayant la possibilité de se développer en France car le monarque français se concevait comme « le premier Gentilhomme » (Norbert Elias, Das höfische Ritterspiel als ein Symbol gesamtgesellschaftlicher Machtbalance, 1982). Pour ce qui est du sport né au cours du XIX^{e} siècle et dont la notion reste actuelle, le lien avec le développement industriel parallèle est flagrant. Le sport s'inscrivit en transfert du principe de performance. Son émergence était aussi un moyen permettant à la classe dirigeante riche de se démarquer du prolétariat toujours plus nombreux à l'époque de l'industrialisation – celui-ci n'avait, de fait, guère le temps de s'adonner aux loisirs.

Plusieurs facteurs contribuèrent donc à la propagation du sport au cours de ce siècle mouvementé. Et parmi eux, Louis Napoléon Bonaparte, passionné de sport dès son jeune âge et dont les descriptions de l'époque sont explicites (p. 12 suiv.). Devenu président puis empereur, il resta grand amateur de chevaux, chasseur, cavalier et meneur, et encouragea les lieux consacrés comme le Bois de Boulogne, les hippodromes et les territoires de chasse. Napoléon III aimait s'afficher comme un homme sportif, en selle sur des chevaux de race ou menant des attelages rapides, les rênes à la main. En tant que plus haut personnage du pays, il se mit en scène en meneur de l'État, affirmant sa présence dans une société et une capitale en pleine mutation.

La conduite et la selle étaient-elles jadis vraiment considérées comme des sports ? Assurément ! C'est ce que montre explicitement le livre d'Eugène Chapus « Le sport à Paris » de 1854.

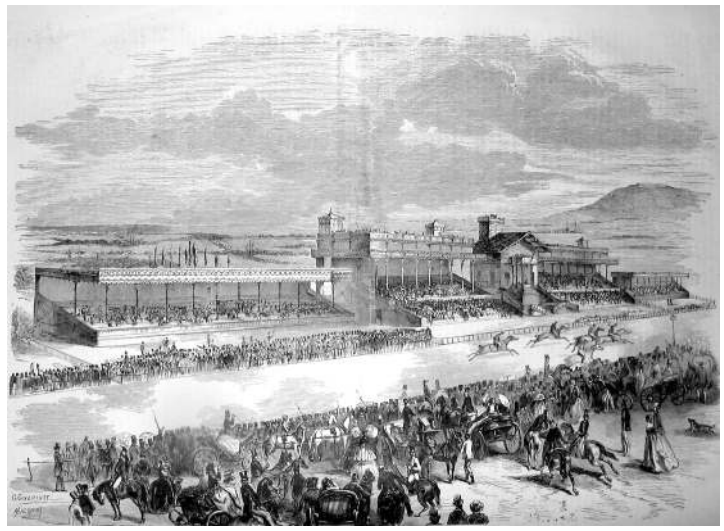
Der neue Sport und seine Hintergründe

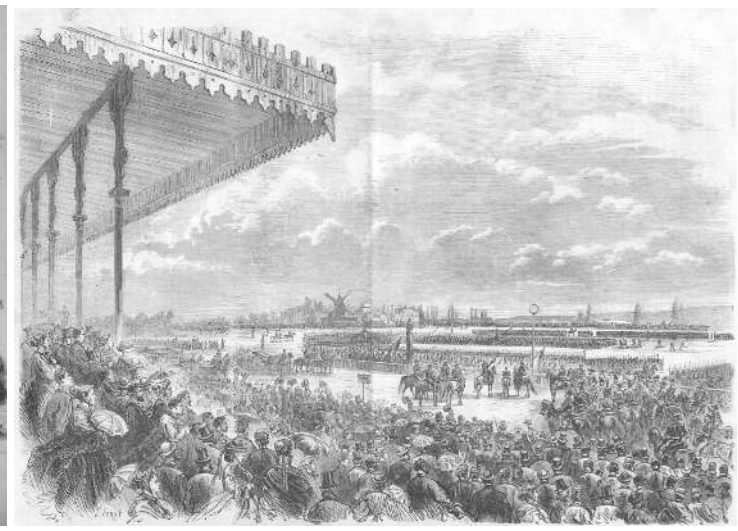
In einem stimmen alle Quellen überein: Der Kaiser fuhr oder ritt täglich oder fast täglich nachmittags aus, meist in den Bois de Boulogne, die Kaiserin liess sich oft fahren. Beides miteinander zeigt das Bild auf dem Umschlag, das im Auftrag der Kaiserfamilie selbst entstanden ist und lange in ihren Gemächern hing (S. 146). Das Bild zeigt nicht nur die neue Eleganz der kaiserlichen Garderoben, ihrer Equipage und den Glanz ihrer teuren Pferde, sondern macht hinter seiner Oberfläche auch eine programmatische Aussage. Es geht um den im öffentlichen Raum zur Schau gestellten Müssiggang in einem bestimmten, nämlich sportlich-repräsentativen Umfeld.

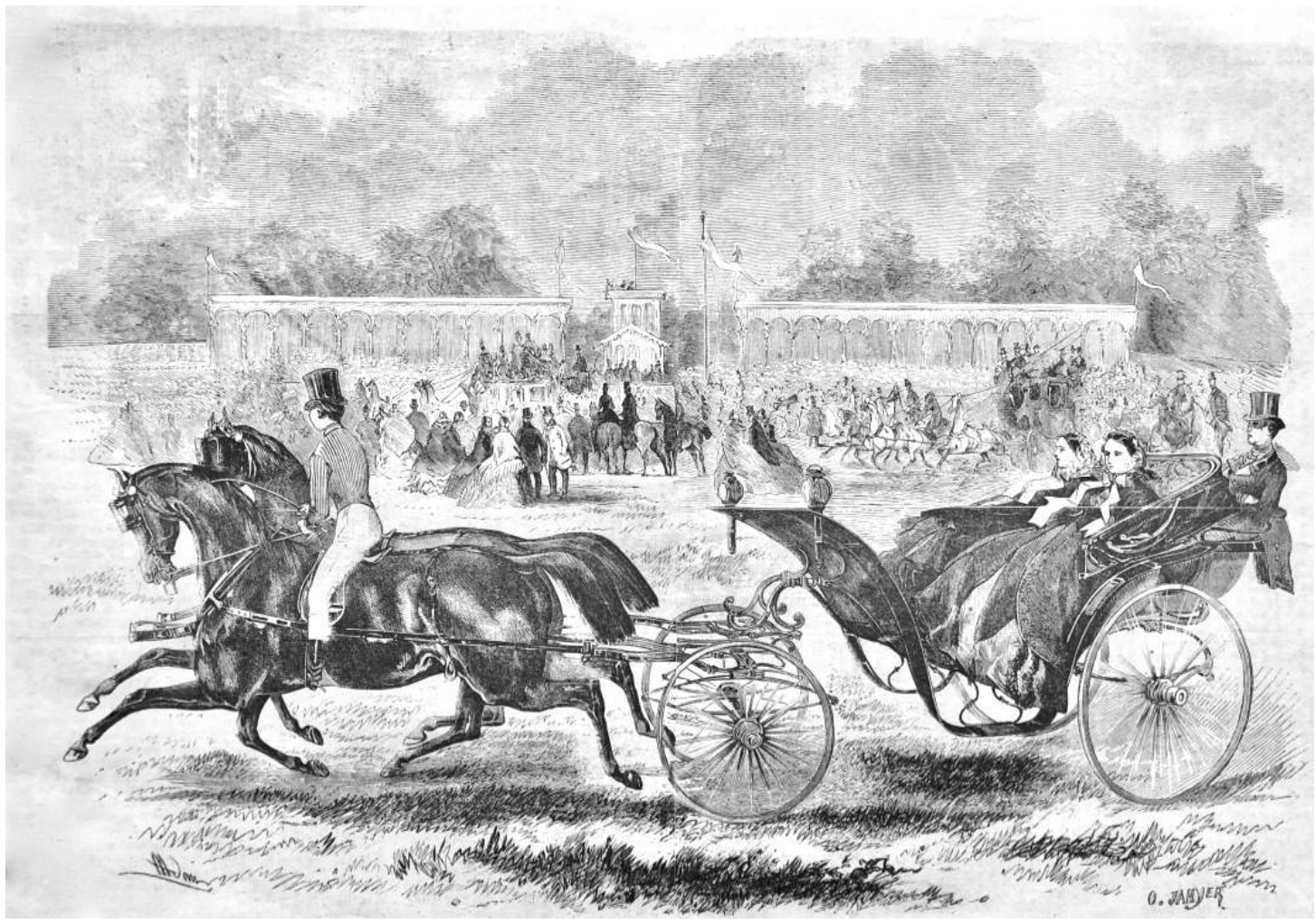
Das Aufkommen des Sports erfolgte im 19. Jahrhundert vor einem grösseren und tieferen kulturhistorischen Hintergrund. (Das Wort Sport war offenbar aus dem französischen „se de(s)porter", sich zerstreuen, entstanden.) Die Herausbildung von sportlichen Disziplinen, mit einem Schwergewicht auf Pferdesportarten, war eine Errungenschaft des 19. Jahrhunderts, darüber sind sich alle einig. Vor welchem Hintergrund entstand aber der Sport? Die ersten Anfänge des Sports mit den Ritterspielen werden als eine neue, zivilisierte Form der Machtbalance verstanden, die sich deshalb in Frankreich entwickeln konnte, weil sich der französische Monarch als « le premier Gentilhomme » verstand (Norbert Elias, Das höfische Ritterspiel als ein Symbol gesamtgesellschaftlicher Machtbalance, 1982). Beim Aufkommen des Sportes während des 19. Jahrhunderts, wie wir ihn heute verstehen, sieht man einen deutlichen Zusammenhang mit der zeitlich parallel verlaufenden industriellen Entwicklung. Dies wird als Übertragung des Leistungsprinzips auf diesen Bereich gedeutet. Auch dient der Sport als Mittel der Abgrenzung der reichen herrschenden Schichten gegenüber dem im Industriezeitalter angewachsenen Proletariat, das über keine Freizeit verfügte.

Zur Verbreitung des Sportes im 19. Jahrhundert mit all seinen Umwälzungen haben also mehrere Faktoren beigetragen. Dies gilt gleichfalls für die Person von Louis Napoléon Bonaparte als frühen Sportbegeisterten. So wird er als junger Mann ausdrücklich charakterisiert (S. 12ff.). Als Präsident und Kaiser blieb er ein begeisterter Pferdemann, Jäger, Reiter und Fahrer und förderte die entsprechenden Schauplätze, den Bois de Boulogne ebenso wie Hippodrome und Jagdgründe. Napoléon III. profilierte sich in der Öffentlichkeit gerne als sportlicher Mann auf rassigen Pferden im Sattel oder auf dem Sportwagen, mit den Leinen in der Hand schnelle Gespanne lenkend. Als oberster Mann im Staat inszenierte er sich im wörtlichen Sinne als Staatslenker und zeigte gleichzeitig Präsenz in einer sich schnell wandelnden Gesellschaft und in der im Umbau befindlichen Hauptstadt.

Galt Fahren und Reiten damals wirklich schon als Sport? Ja ausdrücklich! Das zeigt das Buch von Eugène Chapus «Le sport à Paris» von 1854 deutlich, das S. 556 weiter behandelt wird.







Napoléon III inaugura en 1857 à proximité du Bois de Boulogne dans la plaine de Longchamps le nouvel hippodrome éponyme. À gauche et à droite de l'édifice central qui abrite la loge impériale se dressaient des tribunes en bois symétriques. L'hippodrome devint le lieu de rencontre mondain de l'élite.
En haut : inauguration de l'hippodrome en 1857 et revue militaire avec l'empereur devant les tribunes.
En bas : « La mode parisienne », arrivée devant les tribunes d'un élégant duc à la demi-daumont. De tels théâtres sportifs devinrent des lieux où les beaux et les riches affichaient les dernières tendances. Celles-ci étaient ensuite présentées avec force de mots et d'images au grand public par le biais de revues illustrées. Cette gravure sur bois de 1868 env. montre la dernière mode de ces dames en matière de voiture, un duc spécial avec des ressorts à pincettes. Ce fut toutefois une apparition éphémère dans le monde des voitures élégantes. Une version similaire de 1865 de cette gravure sur bois avec exactement la même voiture est légendée « Duc de la princesse de ... par Ehrler ». Les deux femmes dans la voiture sont en revanche présentées différemment.

Napoléon III. weihte 1857 in der Ebene von Longchamps am Rande des Bois de Boulogne das neue Hippodrom von Longchamps ein. Links und rechts an den Mittelbau mit der kaiserlichen Loge schlossen symmetrisch angelegte Tribünen aus Holz an. Die Rennbahn wurde zum mondänen Treffpunkt der Elite.
Oben: Einweihung der Rennbahn im Jahre 1857 mit einem Rennen und militärische Parade mit dem Kaiser vor den Tribünen.
Unten: „La Fashion parisienne", Vorfahrt eines eleganten Duc „à la demi-daumont" vor den Tribünen. Solche sportliche Schauplätze wurden zu dem Ort, wo die Reichen und Schönen die neuesten Moden vorführten. Diese wurden dann in den illustrierten Zeitschriften ausführlich in Wort und Bild einem grösseren Publikum vorgestellt. Dieser Holzstich von circa 1868 zeigt die neueste Damen- und Wagenmode, einen speziellen Duc mit Druckfedern. Dies war für die ganz vornehmen Wagen allerdings eine vorübergehende Erscheinung. Eine ähnliche Fassung dieses Holzstichs von 1865 mit genau demselben Wagen trägt die Legende „Duc de la princesse de ... par Ehrler". Dort sind die beiden Damen im Wagen und ihre Garderoben anders dargestellt.

Les lieux pour ceux qui veulent voir le luxe et les lieux pour ceux qui possèdent le luxe

Chapus détaille non seulement des activités encore considérées aujourd'hui comme des disciplines sportives (p. 554), à savoir les courses de chevaux, le turf, la natation, la pêche ou la gymnastique, mais aussi la chasse, l'équitation et la conduite. Il parle aussi aussi des théâtres de ces activités, dont le Bois de Boulogne. Le livre aborde d'abord la prééminence des Anglais sur les Français, car ils « ont de bonne heure compris l'importance des exercices du sport ». Mais la France se trouvait désormais « ... au galop dans une période de franche réaction. La société d'élite s'organise, se reconstitue. Avec elle les portes des hôtels se sont rouvertes ; les livrées, les panneaux armoriés, les ameublements somptueux ont reparu ; des cavalcades nombreuses et des théories de voitures courent sur le macadam des Champs-Élysées et des nouvelles avenues du bois de Boulogne. C'est une véritable renaissance ... » (p. 5).

On retrouve donc l'atmosphère particulière qui régnait dans la classe dirigeante au début du Second Empire :

« Les plaisirs en plein air entrent pour une grande part dans l'existence parisienne. Les uns sortent pour montrer leurs toilettes, le luxe de leurs maisons et de leurs écuries, les autres pour jouer le rôle de spectateurs en face de tout le mouvement d'élégance, de faste et de vanité … » (p. 135) et « Les Champs-Élysées sont la zone heureuse où se portent à la fois la grande mode, la mode bourgeoise et la mode populaire. C'est le rendez- vous de ceux qui aiment les beaux équipages et les chevaux fringants, tandis que le bois de Boulogne est à son tour le rendez-vous non seulement de ceux qui aiment ce luxe, mais de ceux qui le possèdent, qui en jouissent … Là se déroulent des files de voitures, des cavaliers de toute origine et de toute monture … » (p. 137). La situation resta ainsi jusqu'au tournant du XX^{e} siècle.

Bref : le Second Empire a joué sur le continent européen un rôle majeur pour ce qui est des loisirs équestres. Cet état de fait mériterait assurément d'autres recherches. L'« élite » eut une influence déterminante sur cette évolution et, par conséquent, sur le partage de la société en acteurs et spectateurs. Pour la haute bourgeoisie, le Bois de Boulogne n'était toutefois pas le seul site privilégié.

Mais le Second Empire vit aussi l'émergence de lieux permettant une certaine démocratisation des activités sportives jadis réservées aux nobles tel le cirque (également traité dans le livre sur le sport à Paris). À Paris, Napoléon III devint un promoteur du cirque non ambulant avec ses spectacles équestres. Inauguré en 1852, le « Cirque d'Hiver » existe encore aujourd'hui. (Le bâtiment, conçu par l'architecte Hittorf, porta d'abord le nom de l'empereur avant d'être renommé en 1870.) Un public désormais plus éclectique pouvait y découvrir les arts de la haute école, grâce entre autres au célèbre François Baucher qui y présenta son « art équestre ». Après avoir été sévèrement blessé par la chute du grand lustre (à droite), il fut soutenu par l'empereur personnellement.

Orte für die, die Luxus sehen wollen und Orte für die Elite, die den Luxus besitzt

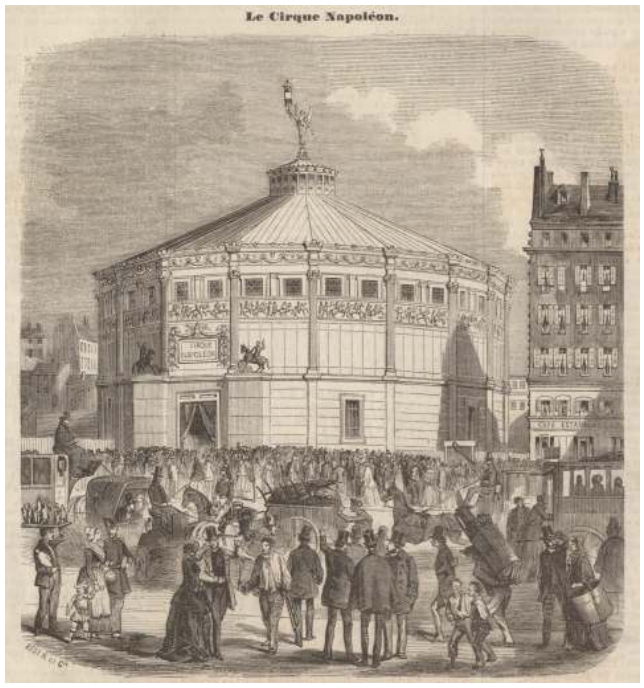
Im S. 554 genannten Band von Chapuis über den frühen Sport in Paris wird neben den Tätigkeiten, die wir heute noch als Sportdisziplinen verstehen, wie Pferderennen, Schiessen, Fischen, Turnen) auch die Jagd beschrieben und – für unser Thema entscheidend – ausführlich das Reiten und Fahren mitsamt den dazugehörigen Schauplätzen, vor allem dem Bois de Boulogne. Zunächst wird im genannten Titel die Vorrangstellung der Engländer im Bereich Sport erwähnt, die in dieser Sparte alle anderen hinter sich gelassen hätten. Jetzt aber befände sich Frankreich „au galop" auf Aufholjagd (französischer Wortlaut links): „Die Elite (sic!) organisiert sich in Paris. Die Tore der grossen Häuser öffnen sich, man sieht wieder Livreen, Wappenschilde und reiche Möblierungen. Viele Reitergruppen und Wagen bevölkern das Pflaster der Champs-Elysées und die neuen Wege im Bois de Boulogne. Es ist eine echte Wiedergeburt."

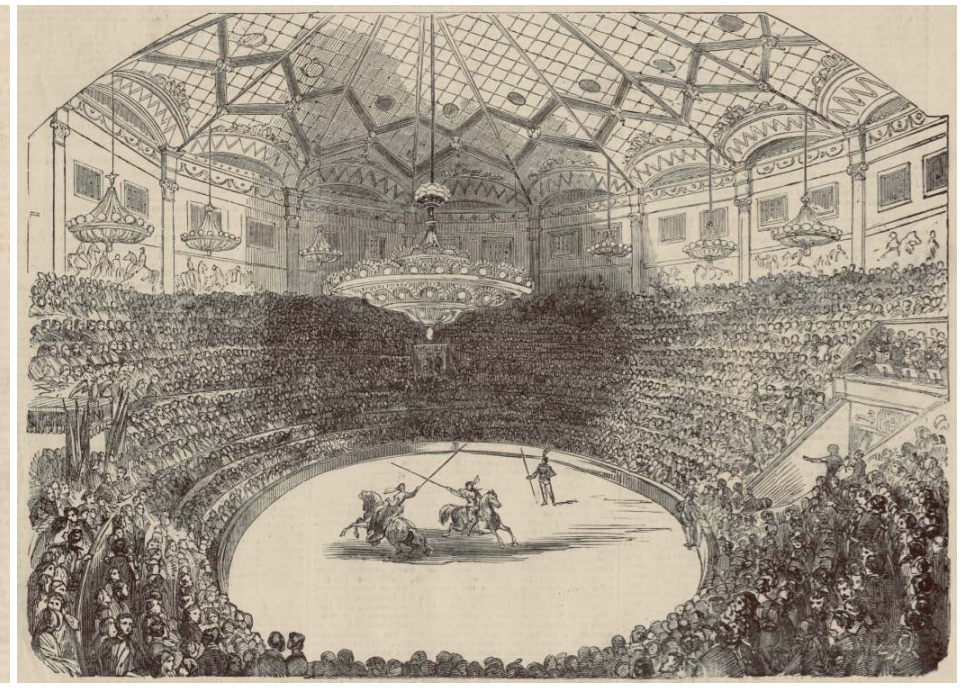
Das Buch von Chapuis spiegelt ein interessantes Stimmungsbild zum Zustand der Elite zu Beginn des Zweiten Kaiserreichs. Dann weiter (französischer Wortlaut links):

„Die Vergnügen unter freiem Himmel spielen eine wichtige Rolle in Paris. Die einen zeigen den Luxus ihrer Kleider, ihrer Häuser und ihrer Ställe, die anderen spielen die Rolle des Zuschauers angesichts des präsentierten Luxus mit seinen Festen und dem Jahrmarkt der Eitelkeiten. Während die Champs-Elysées Schauplatz der Freunde schöner Equipagen und rassiger Pferde sind, ist der Bois de Boulogne der Ort für jene, die diesen Luxus nicht nur lieben, sondern ihn auch besitzen. Hier findet das Défilée der Wagen und Reiter aller erdenklicher Arten statt." – So war es um die Jahrhundertmitte und so blieb es bis zum Jahrhundertende, wie die Zeichnung rechts unten zeigt.

Kurz: Dem Second Empire kam die sportliche Freizeitgestaltung mit Pferden und Wagen in Kontinentaleuropa eine Vorreiterrolle zu, für die sich durchaus noch weitere Untersuchung lohnt. Dabei spielte die wörtlich genannte „Elite" eine wichtige Rolle und damit auch die Aufteilung der Gesellschaft in Agierende und Zuschauende. Für erstere gab es nicht nur im Bois de Boulogne spezielle Lokalitäten.

Aber im Second Empire entstanden auch Orte für eine Art demokratisierte Vorführung der früher dem Adel vorbehaltenen sportlichen Aktivitäten wie Ritterspiele und Präsentationen der Hohen Schule: der Zirkus. (Er wird im genannten Buch über den Sport in Paris mit behandelt). Napoléon III. wurde zum Förderer des fest etablierten Zirkus mit seinen Pferdedarbietungen in Paris. 1852 fand in Paris die Einweihung des heute noch existierenden „Cirque d'Hiver" statt. (Der Zirkusbau des Architekten Hittorf trug den kaiserlichen Namen, bis er nach 1870 umbenannt wurde.) Dort konnte fortan ein grösseres Publikum die Künste der Hohen Schule miterleben. Dazu gehörte als grosser Exponent der berühmte François Baucher mit seiner „art équestre". Nachdem dieser durch den herabstürzenden grossen Kronleuchter (Bild rechts oben) schwer verletzt wurde, unterstützte ihn der Kaiser persönlich.





Un lieu pour tous : le Cirque Napoléon à Paris, aujourd'hui Cirque d'Hiver. En 1852, Napoléon III inaugura l'édifice rond de l'architecte Hittorf avec un tournoi de chevaliers. C'est ici que le célèbre François Baucher présenta au grand public les arts de la haute école.

Ein Ort für alle: „Cirque Napoléon" in Paris, heute „Cirque d'hiver". Im Jahre 1852 wurde von Napoléon III. der Rundbau des Architekten Hittorf mit einem Ritterspiel eingeweiht. Hier führte der berühmte François Baucher vor grossem Publikum die Künste der Hohen Schule vor.



Un lieu pour ceux qui possèdent le luxe : à la Potinière au Bois de Boulogne, les cavaliers élégants, les amazones, les conductrices et conducteurs restaient entre eux. Le dessinateur parisien Crafty (Victor Géruzez, env. 1840-1906) écrivit en 1890 avec sa verve si personnelle : « ... toutes les élégances parisiennes se donnent rendez-vous ... » et le « murmure de voix, de rires ... [rappelait une] ... volière peuplée des oiseaux les plus babillards ... » La dernière illustration de cet ouvrage en revient donc à sa couverture ; le Bois de Boulogne, créé par Napoléon III, s'inscrivit dans le temps comme le point de rencontre de l'élégance parisienne.

Ein Ort für die, die den Luxus besitzen: Bei „La Potinière" im Bois de Boulogne blieben die eleganten Reiter, Amazonen, Fahrerinnen und Fahrer unter sich. Der Pariser Crafty (Victor Géruzez, circa 1840-1906), von dem die Zeichnung stammt, schrieb 1890 dazu mit dem ihm eigenen Unterton: Dort traf sich die ganze Eleganz von Paris, im sonst stillen Park klang das Gemurmel ihrer Stimmen und ihr helles Gelächter wie das in einer Voliere voll plappernder Vögelchen. Damit schlägt die letzte Abbildung den Bogen zum Umschlag des Buches; der von Napoléon III. geschaffene Bois de Boulogne überdauerte als Treffpunkt der Eleganz von Paris seine Zeit.

Résumé

Dès sa jeunesse en Suisse, Louis Napoléon Bonaparte a été un cavalier et un meneur habile. À Arenenberg au lac de Constance, il disposait d'une vaste infrastructure pour plusieurs chevaux d'attelage et une douzaine de chevaux de selle, dont des Arabes et des Andalous. De ses séjours en Angleterre, il rapporta son goût de mener lui-même des chevaux racés attelés à ses phaétons. Empereur, il fit ériger vers 1856 les plus belles écuries d'Europe et fut un promoteur immuable de la carrosserie française.

Pour ses équipages de grand gala, Napoléon III prit d'abord le parti de se référer à son célèbre oncle, Napoléon I^{er}. Les voitures de ce dernier, neuf modèles dorés avec leurs harnais, furent soigneusement restaurées pour le mariage avec Eugénie en janvier 1853 et pour le cortège prévu du couronnement. Approfondir la recherche à ce propos a conduit à de surprenants résultats. La célèbre berline « Le Sacre » de l'époque de Charles X fut modifiée, servit de voiture de noces, puis fut transformée pour faire office de voiture du couronnement de Napoléon III. Des sources écrites majeures démontrent ici que le cœur de ce carrosse, le plus célèbre de France, remonte à Napoléon I^{er}, ou plus précisément à la voiture de son sacre et de son mariage avec Marie-Louise. Sous Napoléon III, la voiture fut adaptée par le carrossier Ehrler sous l'égide du premier écuyer Fleury avec, notamment, l'aigle napoléonien replacé sur l'avant-train. Ces découvertes sont possibles encore aujourd'hui du fait d'un retard considérable dans la recherche sur Napoléon III, ses chevaux et ses voitures. En effet, on se concentrait jusqu'à présent sur des époques antérieures.

À l'instar de ses prédécesseurs, Napoléon III aimait se présenter en selle dans son rôle de chef d'armée ; mais il appréciait tout autant s'afficher dans une élégante voiture avec son épouse. Les nouveaux grands boulevards parisiens et le parc urbain à l'image d'un jardin anglais qu'était devenu le Bois de Boulogne constituaient le théâtre de ces mises en scène. L'attelage à quatre à la daumont avec des chevaux anglais était le préféré de l'empereur.

Pour ses équipages, il fit alors édifier à Paris des bâtiments que beaucoup visitent aujourd'hui sans en connaître leur utilisation première : de fait, certaines salles d'exposition du Louvre étaient à l'origine des écuries, des remises ou des manèges pour les nobles chevaux du monarque passionné. Ce livre est la première tentative de découvrir plus avant les chevaux impériaux et les 300 voitures des remises impériales. À cette fin sont analysés non seulement des témoignages visuels, mais aussi des illustrations de l'époque et les archives du grand écuyer de la maison de l'empereur.

Un chapitre se consacre au fait peu connu, mais attesté, que le président et empereur Louis Napoléon Bonaparte a largement contribué à ce que la France rattrape l'Angleterre vers 1860 dans le secteur de la carrosserie et que Paris surclasse même Londres, le leader du marché. Les sources montrent qu'après avoir adopté la mode anglaise des voitures, la métropole parisienne l'ennoblit au « goût français ». Le Second Empire a donc joué un rôle majeur dans l'essor de l'industrie hippomobile française – d'où émana plus tard l'industrie automobile nationale du XX^{e} siècle.

Le dernier chapitre retrace le convoi luxueux avec lequel l'empereur rallia les champs de bataille de 1870. Il comptait des douzaines de voitures avec leurs attelages et de nombreux superbes chevaux de selle. Les recherches minutieuses sur les événements de Sedan ont mis en évidence qu'au lendemain de la bataille, les voitures dans lesquelles l'empereur rejoignit le roi Guillaume I^{er} et Bismark sont encore identifiables. Elles passèrent plus tard en Belgique et en Suisse.

Le château de son enfance, Arenenberg, fut pressenti en 1871 pour être le lieu de son exil. C'est donc là-bas, sur les rives du lac de Constance, que furent envoyés à la fin de sa captivité en Allemagne ses deux chevaux favoris, quatre chevaux d'attelage ainsi qu'une partie de son parc de voitures et ses harnais. Après la mort de l'ancien empereur en 1873, sa veuve Eugénie utilisa les voitures lors de ses séjours estivaux à Arenenberg. En 1906, elle finit par faire don de la propriété, des harnais et des voitures au canton de Thurgovie.

Des 300 voitures que comptait jadis l'écurie impériale à Paris, il reste trois voitures d'enfant et neuf grandes voitures. Ces dernières sont aujourd'hui dispersées en France, en Belgique et en Suisse, et nous pouvons les découvrir ici dans toute leur splendeur grâce à de nouvelles photographies.

Cet ouvrage dévoile non seulement les résultats encore inédits d'une recherche approfondie, mais rend aussi intelligible, grâce aux multiples sources, ce nouveau regard porté sur un pan du Second Empire jusqu'alors peu considéré.

Zusammenfassung

Louis Napoléon Bonaparte war seit seiner Jugend in der Schweiz ein geschickter Reiter und Fahrer. Er verfügte auf dem Arenenberg am Bodensee über eine grössere Infrastruktur für ein Dutzend Pferde, darunter Araber und Andalusier zum Reiten sowie einige Wagenpferde. Aus der Zeit in England brachte er seine Vorliebe für das sportliche Lenken rassiger Gespanne auf seinen Phaetons nach Frankreich mit. Als Kaiser errichtete Napoléon III. um 1856 in Paris den schönsten Marstall Europas jener Zeit und wurde zum nachhaltigen Förderer der französischen Wagenbau-Industrie.

Napoléon III. griff bei seinen Grossgala-Auftritten zunächst bewusst auf seinen berühmten Onkel, Napoléon I., zurück. Zur Hochzeit im Januar 1853 wurden dessen Wagen ebenso restauriert wie für den geplanten Krönungszug. Neun vergoldete Wagen samt ihren Geschirren aus rotem Leder wurden aufwändig restauriert. Dieser Prozess wird ausführlich recherchiert – mit überraschenden Resultaten. Die berühmte Berline „Le Sacre“ aus der Zeit von Charles X. diente in angepasster Form als Hochzeitswagen und wurde dann als Krönungswagen neu ausgerüstet. Mit schriftlichen und bildlichen Quellen wird hier zudem belegt, dass diese berühmteste erhaltene Staatskarosse Frankreichs im Kern auf Napoléon I. zurückgeht, nämlich auf seinen Krönungswagen, den er wieder für die Hochzeit mit Marie-Louise verwendet hat. Zur Zeit von Napoléon III. wurde das Fahrzeug unter Federführung des Ersten Stallmeisters Fleury durch den Carrossier Ehrler entsprechend angepasst, etwa wieder ein napoleonischer Adler auf das Vordergestell gesetzt. Solche Entdeckungen sind heute deshalb noch möglich, weil im Bereich Erforschung der Wagen Napoléons III. noch Nachholbedarf besteht; die Forschungen zu vorangehenden Epochen wurden bislang intensiver betrieben.

Napoléon III. inszenierte sich wie seine Vorgänger gerne auf dem Pferd in Feldherren-Pose, aber neu auch bevorzugt im eleganten offenen Wagen zusammen mit seiner Gattin Eugénie. Die Schauplätze solcher Auftritte waren die neuen breiten Boulevards von Paris und der nach englischem Vorbild angelegte Stadtpark Bois de Boulogne. Die bevorzugte Anspannung war der vierspännige Daumont-Zug mit englischen Pferden.

Für die Infrastruktur seiner Equipagen liess der Kaiser jene Flügelbauten mitten in Paris erstellen, die viele schon besucht, aber kaum etwas davon bemerkt haben: Einige heutige Museums-Säle des Louvre waren ursprünglich als Stallungen, Remisen oder als Manege für die edlen Pferde des pferdebegeisterten Monarchen erbaut worden. Dieses Buch ist der erstmalige Versuch, den kaiserlichen Pferden ebenso nachzugehen wie den 300 Wagen aus den kaiserlichen Marställen. Dafür werden Augenzeugenberichte ebenso ausgewertet wie zeitgenössische Illustrationen und Archivbestände des Marstall-Amtes.

In einem speziellen Kapitel wird die bisher verkannte Tatsache belegt, dass Louis Napoléon Bonaparte als Präsident und als Kaiser wesentlich mit dazu beigetragen hat, dass Frankreich um 1860 mit England im Wagenbau gleichziehen, ja die Metropole Paris den bisherigen Marktführer London sogar überholen konnte. Nach zeitgenössischen Quellen hatte Paris zunächst die englische Wagenmode übernommen und dann mit dem „goût français“ veredelt. Das Second Empire hat also wesentlich zur Blüte der französischen Wageninindustrie beigetragen, aus der im 20. Jahrhundert die Autoindustrie Frankreichs mit hervorging.

Das Abschlusskapitel zeichnet den luxuriösen Tross des Kaisers nach, mit dem Napoléon III. zu den Kriegsschauplätzen des Jahres 1870 gefahren wurde. Dazu gehörten einige Dutzend Wagen mit ihren Gespannen und viele edle Reitpferde. Die minutiösen Untersuchungen zu den Geschehnissen rund um Sedan führen zum Resultat, dass beide Wagen, mit denen der Kaiser am Tag nach der Schlacht zu Kanzler Bismarck und zu König Wilhelm I. fuhr, noch identifiziert werden können. Sie stehen heute in Belgien und in der Schweiz.

Schloss Arenenberg, wo Napoléon III. aufgewachsen war, wurde 1871 als Exilort vorgesehen. Dorthin, an den Bodensee, wurden Ende der Gefangenschaft in Deutschland seine beiden Lieblingspferde und vier Fahrpferde samt einem Teil seines Wagentrosses mit den zugehörigen Geschirren verbracht. Nach dem Tod des Ex-Kaisers im Jahre 1873 benützte dessen Witwe Eugénie die Wagen während ihrer Sommeraufenthalte auf dem kleinen Schlossgut am Bodensee weiter. Schliesslich schenkte sie den ganzen Besitz samt Pferdegeschirren und Wagen im Jahre 1906 dem schweizerischen Kanton Thurgau.

Von den 300 Fahrzeugen des kaiserlichen Marstalls in Paris haben sich drei Kinderkutschen und neun grosse Fahrzeuge erhalten. Letztere sind heute auf Frankreich, Belgien und die Schweiz verteilt, sie werden hier in neuen Bildern im Detail und mit all ihrem Reichtum vorgestellt.

Dieses Werk präsentiert nicht nur neue Forschungsresultate, sondern macht mit viel Grundlagenmaterial die neue Sicht auf eine bisher schwach erforschte Seite der Epoche des Zweiten Kaiserreichs nachvollziehbar.

Liste bibliographique abrégée – Abgekürzt zitierte Literatur

Bouchet 1993
Ghislaine Bouchet, Le cheval à Paris de 1850 à 1914
1993

Boulenger 1932
Jacques Boulenger, Les Tuileries sous le Second Empire
1932 (dritte Auflage)

Brice Thomas 1870
Brice Thomas, Traité de menuiserie en voitures
1870

Busch 1878
Moritz Busch, Graf Bismarck und seine Leute während des Krieges mit Frankreich
1878

Cérémonies relatives au Mariage 1853
Anonymus, Relation générale des Cérémonies relatives au Mariage de sa Majesté l'Empereur Napoléon III avec son Excellence Mademoiselle Eugénie de Gusman, Comtesse de Teba
Imprimerie Impériale mai 1853

Conegliano 1897
Duc de Conegliano, Le second Empire, la maison de l'Empereur
1897

Croqueville 1892
Croqueville (Pseudonyme), Paris en voiture, à cheval, aux courses, à la chasse
1892

Delalex 2016
Hélène Delalex, La galerie des carrosses – Château de Versailles
2016

Eelking 1871
Max von Eelking, Der Krieg zwischen Deutschland und Frankreich 1870 bis 1871
1871

Faverot 1903
Baron Faverot de Kerbrech, L'Art de conduire et d'atteler
1903

Faverot 1904
Baron Faverot de Kerbrech, La guerre contre l'Allemagne (1870-1871)
1904

Filon 1920
Augustin Filon, Souvenirs sur l'Impératrice Eugénie
1920

Fleury 1897
Emile-Félix Fleury, Souvenirs du général Cte Fleury. Tome 1 (1837-1859)
1897

Fleury 1898
Emile-Félix Fleury, Souvenirs du Général Cte Fleury. Tome 2 (1859-1867)
1898

Fleury 1920
Comte Maurice Fleury, Memoirs of the Empress Eugénie
1920 Vol. I und II

Furger 2003
Andres Furger, Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts, Band 1
2003

Furger 2004
Andres Furger, Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts, Band 2
2004

Furger 2009
Andres Furger, Fahrkunst – Driving
2009

Guériot 1926
Paul Guériot, La Captivité de Napoléon III en Allemagne
1926

Gügel/Egli 2006
Dominik Gügel und Christina Egli, Menschen im Schloss – Lebenswelt um 1900 auf dem kaiserlichen Gut Arenenberg
2006

Hugentobler 1927
Jakob Hugentobler, Arenenberg und die Kaiserin Eugenie
1927

Lèné 1878
Léné, La sellerie française et étrangère
1878

Libourel 2005
Jean-Louis Libourel, Voitures hippomobiles vocabulaire typologique et technique
2005

Liévaux 2005
Pascal Liévaux, Les Ecuries des châteaux français
2005

Mels/Cohn 1880
Martin Cohn (Pseudonym für August Mels), Wilhelmshöhe 1871 – Souvenirs de la captivité de Napoléon III.
1880

Monts 1909
Carl Graf de Monts, Napoléon III. auf Wilhelmshöhe
1909

Monts 1910
Comte Carl de Monts, La Captivité de Napoléon III en Allemagne
1910

Rittweger 1872
Franz Rittweger, Der französisch-deutsche Krieg 1870/71. Sein Entstehen und sein Verlauf
1872

Roulez carrosses!
Catalogue d'exposition, le château de Versailles à Arras 2012
2012

Sallmann 2002
Robert Sallmann, Kriegstross Napoléon III (Typoskript)
2002

Von Eelking 1871
Der Krieg zwischen Deutschland und Frankreich 1870 bis 1871, Band 1
1871

Wackernagel 1966
Rudolf H. Wackernagel, Der französische Krönungswagen von 1696-1825.
1966

Wackernagel 1982
Website „Labor RDK" (RDK = Forschungsstelle Realienkunde am Zentralinstitut für Kunstgeschichte in München) mit dem von Rudolf H. Wackernagel verfassten Artikel zum Stichwort „Festwagen", VII, 348-421 VII, 348-421
1982

Waltisperger 2009
Chantal Waltisperger, Maroquin rouge et bronze doré. Dans: Mélanges offerts à Pierre Arizzoli-Clémentel
2009

Table des illustrations – Abbildungsnachweis

Abréviations – Abkürzungen

AN	Archives nationales de France (Pierrefitte-sur-Seine)
BN	Bibliothèque nationale de France
RMN	Réunion des Musées Nationaux
MV	Musée de la Voiture et du Tourisme à Compiègne

Pages/Seiten

9	Foto Donat Stupan
11	Website Napoleonturm-hohenrain.ch
13	Napoleonmuseum Arenenberg und Archiv Autor
15	Staatsarchiv Thurgau Slg. 1, K/P 2421 und Archiv Autor
18	Umrissradierung von Nikolaus Hug im Napoleonmuseum Arenenberg
19	Napoleonmuseum Arenenberg
21	Zeichnung von Charles-Henri Bac in Compiègne und Napoleonmuseum Arenenberg
22	Dinkel 1837 und Archiv Autor
24	RMN, Rosgartenmuseum Konstanz und Napoleonmuseum Arenenberg
27	Privatarchiv
28	BN
30	Collection Émile Hermès, Paris, Crédit photographique : © Hermès 2019 sowie Stich von Albert Harlingue und Lithographie von G. Bartsch
31	Kolorierte Lithographie in der Sammlung Michael Hädrich, Seitenbrück und Archiv Hans Paggen
32	Sammlung Michael Hädrich und Archiv Hans Paggen
33	Photo RMN /MV
35	Collection Émile Hermès, Paris, Crédit photographique : © Hermès 2019 und Le Monde illustré Nr. 50.
37/38	BN, Lithographien von Lemercier nach einer Vorlage von Albert Adam
40	Baslez Nr. 475 und Nr. 305 sowie Faverot 1903, 305
41	Privatsammlung und Foto Autor
43	MV 1227 1 und Holzstich aus Illustrated News of the World 1859
45	Ausschnitt Bild S. 37 und historische Fotografie. Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim und Journal des Haras et des Chasses
47	L'Illustration, journal universel Nr. 455, Novembre 1851
49	Château de Versailles
51	AN und Holzstich aus der L'Illustration, journal universel Nr. 519 vom 5. 2. 1853
53	Archive Château de Versailles und L'Illustration, journal universel Nr. 455, Novembre 1851
55	Lithographie unter dem Titel Délassements de Victor Adam Nr. 12, Paris H. Gache, rue de la Victoire, Imp. Lemercier, Paris
57	MV, Foto Autor
59	Château de Versailles und MV
61	Château de Versailles, Galerie des Carrosses
62, 63, 65	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor
67	MV und Faverot 1903
69	Château de Versailles, Galerie des Carrosses und Foto Autor
71	Privatarchiv
72, 73	MV
75	Privatarchiv
77	The illustrated London News 5. Feb. 1853) und aus dem Buch „L'Impératrice Eugénie" par G. Lacour-Gayet, 1925
79	BN 16475 bis und MV
83	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Fotos Autor
85	Nach Delalex 2016, Bibliothèque Marmottan, Musée du Louvre und Wackernagel 1966
87	Unten das Exemplar der Bibliothèque Marmottan. Oben: Versteigerung Osenat 2014 aus der Sammlung H.O. Valensi
89	MV
91	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor
93	Aus der Serie „Matériaux & Documents d'Art Décoratif" von Armand Guérinet
97	Foto Autor
99, 101	MV
102	Faverot 1903, 47 und 49 sowie AN
103, 105, 107, 109	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor
111	AN O/5/804 und Photo RMN/ Château de Versailles, Galerie des Carrosses
113	Foto und Archiv Autor
115-118	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor
119, 121	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor und BN
123	Phot RMN/Château de Versailles, Galerie des Carrosses
125, 127	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor
129	MV und AN O/5/805
131	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor
133	Kopie in den Archiven in Versailles und Léné 1878, 7ff.
135	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor
137	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor und Faverot 1903, 395
138	MV
139	The illustrated London News 1855 und Gemälde von Adolph Jean Baptiste Bayot,(1810-1871) im Royal Collection Trust
141	Faverot 1903 und Musées royaux d'art et d'histoire/Koninklijke Musea voor Kunst en Geschiedenis
143	L'Illustration, journal universel 1856 und Privatarchiv
144, 145	Château de Versailles, Galerie des Carrosses, Foto Autor
147	Collection Émile Hermès, Paris. Crédit photographique : © Hermès 2019
148, 149	MV 50.010/1 und 50.010/2
151	Aquarelle von Karl Girardet, 1831-1871 im Royal Collection Trust und London Illustrated News 25. August 1855
153	Le Monde illustré vom 19. Dezember 1857
155	Privatarchiv Autor
157	Illustrated London News vom Januar 1860
159	AN/O/5
161	Archiv château de Prye. Copyright Antoine-Emmanuel Bourg de Bozas
163	Collection Émile Hermès, Paris. Crédit photographique : © Hermès 2019 und Privatarchiv
165	AN O/5
167	L'Illustration, journal universel 1866
169	Collection Émile Hermès, Paris. Crédit photographique : © Hermès 2019 und Foto Autor
170	MV, Foto Autor
171	Fotos Autor
173	Illustrated London News und BN
175	Faverot 1903, I und Druck nach einem Gemälde von Thomas George Housman
176	Aus Guillon um 1850 und Le Bon Ton - Journal des Modes 1836
177	Aus einer Zeichnungsserie von Léné & Janson
179	Privatarchiv und Faverot 1903, S. 414b, 415 und 419, 401, 404, 409 und 407

181 Le Monde illustré 1864 und Zeichnung von Hector Lefuel (AN)
183 L'Illustration, journal universel 1853
184 L'Illustration, journal universel (oben links seitenverkehrt reproduziert, die Postillione sitzen auf den rechten Pferden) und Le Monde illustré 1858
185 The illustrated London News vom März 1860, 221
186 Le Monde illustré 1860 (Ausschnitt) und L'Illustration, iournal universel 1860
189 Privatarchiv und kolorierter Stich in der Library of Congress, Washington D.C.
191 „Napoléon III et ses musées" par Jean André (2019), Projet 1852 BHVP und Privatarchiv
192 Foto Autor und Nouveau Paris illustré 1858
193 Phototypie Berthaud
194 Privatarchiv und Foto Autor
195 Le Monde illustré 1865, Foto Autor und L'Illustration, journal universel 1867
197 Nouveau Paris Illustré 1855
202 Le Monde illustré 1860 und Foto Autor
204, 205 Lithographie nach einer Vorlage im Werk „Paris dans sa splendeur", Archiv Autor
207 Royal Collection Trust, London und Château de Compiègne
210 Paris Nouveau Illustré 1857 und L'Illustration 1867
211 Berliner Revue - Social-politische Wochenschrift 20, 1860, 321
213 MV
214 Ölbilder von Otto Eerelmann (1839-1926) um 1900
215 Foto einer Sepiazeichnung im MV
216 Gemälde mit unbekanntem Standort und Château de Compiègne
217 Collection Émile Hermès, Paris. Crédit photographique : © Hermès 2019
219 AN O/5/812
221 Archiv Autor und Kolorierte Federzeichnung in der Collection Émile Hermès, Paris
223 Privatarchiv
224 Nouveau Paris Illustré und Le Monde illustré 1864
227 AN O/5/804
230, 231 Foto und Archiv Autor
234 „Album de dessins de voitures, formant le Panorama universel de l'Exposition de Londres en 1851", par Guillon
235 „Panorama universel de la haute carrosserie – Exposition de Londres 1851" par Guillon
237 Foto Autor und Foto Autoworld in Brüssel
238 Faverot 1903, 361 und Royal Mews London
239 Faverot 1903, und Journal Universel, nº 1267, Volume XLIX, June 8, 1867) sowie Privatarchiv
241 Faverot 1903
242 Fotos Autor und „Histoire de la Locomotion terrestre" 1942, 143 nach der Aufstellung in Compiègne
243 MV, Foto Autor
244 Privatarchiv und AN O/5/803
246, 247 Faverot 1903
248 Faverot 1903 und Le Monde illustré 1860
249 Kerbrech 1903, Zeichnung von Guillon im Mercure universel 1862 und MV
251 Faverot 1903
253 Mercure universel um 1860, Album Baslez und Faverot 1903
254 Faverot 1903 und Foto Raffler, Mannheim
255 Musée Condé in Chantilly, Foto Autor
257 Faverot 1903
259 Mercure universel/Guillon Nr. 683, Album Baslez und Mercure universel/Guillon Nr. 700
261 Faverot 1903
263 Faverot 1903 und GDC Nr. 120 von 1862
264 AN und Sammlung Siegward Tesch in Wiehl
265 AN O/5/816
267 Photo RMN/MV
268, 269 Guillon Nr. 576 und 577 um 1858
271 Faverot 1903 und Statens Museum for Kunst, à Copenhague
272 Croqueville 1892, 167ff.
273 BN, Agence Meurisse und Foto Autor
274 BN und Photo RMN/Museum in Compiègne
276 Foto Autor und Photo RMN/MV
277 Fotos Autor
278 Photo RMN/MV und Foto Autor/Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim
279 Privatarchiv und Schloss Apremont-sur-Allier, Sammlung Eugène Schneider
280 Guillon Nr. 694, MV und Musée Ernest Hébert
281 MV
283, 284 BN
285 Le Monde Illustré 1869 und 1870
287 Ausschnitt aus einer Lithographie im MV
288 Collection Émile Hermès, Paris und Le Monde illustré 1857
289 L'Illustration 1858
291 Lithographie "Lacs du Bois de Boulogne" und Archiv Autor
293 Archiv Autor
295 Foto Autor und aus dem Werk von Jean-Baptiste Fortuné de Fournier in Compiègne
297 Privatarchiv
299 BN 15494
301 Archiv Autor
303 Privatarchiv
305 MV
307, 309 Archiv Autor
311 Sammlung Trapp, Hégenheim
313 Archiv Autor
317 Aus L'Exposition universelle de 1867 illustrée, Band 2
319 Privatarchiv
321 Gouachen, 2014 versteigert und vom Museum in Compiègne angekauft
322 MV
324 Band „Zeichnungen Vogel Zürich" bei Emanuel Schmid und MV Nr. 715
325 Historischer Stadtplan, Album de la commission impériale 1867 in den AN und Sammlung Trapp in Hégenheim
326 Foto Autor
328 MV 3726/8 und zwei weitere
330 AN O/5, Privatarchiv und MV
333 Le Monde illustré vom 27. Juli 1867
335 MV 70-019 und weiteres Blatt
336 Photo Jean-Louis Libourel, Archiv Dieter Gaiser und Bernisches Historisches Museum
337 Sammlung Heinz Scheidel
339 Album 1867 und Buch La ville lumière 1909
341 Privatarchiv

343 The illustrated London news und L'Illustration 1853
345 AN O/5/2335
347 The illustrated London News 53 vom 6. August 1871 und L'Illustration, journal universel 1870
349 Faverot 1903, 436, The illustrated London News 53 vom 20. August 1870, Album of Illustrations of Imperial & Royal State Carriages Together with other Carriages of Deceased Statesmen 1899 und Archiv Autor
350 Photo RMN/MV
351 AN O/5/2335 und Photo RMN
353 Photo RMN/Gustave Le Gray von 1857 und AN O/5/2335
355 The illustrated London News von August 1870
358 Deutsches Historisches Museum, Deutsche Fahrzeug-Technik und The illustrated London News vom 3. sept. 1870
361 L'Illustration, journal universel 1870, 233
363 Postkarte um 1900 und Generalstabskarte von 1860
365 Deutsches Historisches Museum, Berlin und aus dem Buch „Der heilige Krieg 1870-1871" nach den Berichten des „Staatsanzeigers", 1872
367 Eleking 1871 und ältere Foto des Dioramas „Bismarcks Zusammentreffen mit Napoléon" am 2. September 1870, 6 Uhr
369 Foto Donat Stupan
371 Aus der Zeitschrift Gartenlaube von 1870, Nr. 43 und Gemälde der Staatlichen Schlösser und Gärten Potsdam
372 Fotos Donat Stupan und Autor
373 Staatliche Schlösser und Gärten Potsdam
375 Holzstich aus der Zeitschrift Gartenlaube 1870, Nr. 43 und Druck der Deutschen Illustrirten Zeitung, Band 74 nach einem Ölbild von Wilhelm Camphausen (1818-1885) von 1878
379 Holzstich aus L'Illustration, journal universel vom September 1870 und Deutsches Historisches Museums Berlin
383 The illustrated London News, Band 53 vom 17. September 1870 und Le Monde illustré vom 17. 9. 1870
385 Anonymer Druck von 1871 in der Library of Congress pga.02713 und Farbdruck
386 Fotos Autor
389 Anonymer zeitgenössischen Druck
391 Le Monde illustré 1870 und Postkarte/Archiv Autor
393 Englischer Druck und Deutsche Kriegs-Zeitung 1870
395 Reproduktion nach dem Original in der Academie Royal des Beaux-Arts, Bruxelles und Privatarchiv
397 Privatsammlung
399 Foto Donat Stupan
401 „Album of Illustrations of Imperial & Royal State Carriages Together with Other Carriages of Deceased Statesmen" 1899, Fig. 49 und MV
403 Archiv Colin Henderson und Sammlung in Belgien, Foto Heinz Scheidel sowie Ausschnitt aus dem Bild von S. 379
405 Kunsthistorisches Museum, Wien, Guide du Carrossier 1, 17 von 1859 und Privatarchiv
407 Privatarchiv und „Deutsche Kriegs-Zeitung 1870"
409 Fotos Autor und Privatarchiv
411 L'Illustration, journal universel vom 26. 8. 1871 und Le Monde illustré vom 2. 9. 1871, 157/8 sowie Sammlung Autor
413 Illustration aus Graf de Monts, „Napoléon III. auf Wilhelmshöhe" und Photo RMN/Château de Compiègne
415 Privatarchiv und Foto Autor
417 Napoleonmuseum Arenenberg und Staatsarchiv Thurgau
419 Aus Waldheim's Illustrirte Zeitung 99, 21. Nov. 1863, 1165 und Lithographie einer Ansicht von Labhardt in den Sammlungen des Napoleonmuseums Arenenberg
421 Napoleonmuseum Arenenberg
423 Postkarte des Verlages Stadler in Konstanz und Holzstich in der BN
425 Pläne Staatsarchiv Thurgau 1 K P 02422 und Rekonstruktion Autor
426 Aus Liévaux 2005, 228ff. und 260
429 Staatsarchiv Thurgau 7'702, 0/227 und 234
432 Staatsarchiv Thurgau 7'702 O/234
434 Albuminabzug einer Fotografie von Gustave Le Gray (1820-1884) und Skizzen von Ernest Alexandre Bodoy und Sammlungen von Schloss Arenenberg
436 Temple Bar (Band 35, july 1872, S. 257), Gartenlaube von 1871 (Nr. 36, S. 602f.). und Revue britannique – revue internationale, Band 4, 1873, S. 168f.
437 Staatsarchiv Thurgau
439 Privatarchiv und Staatsarchiv Thurgau
440 Photo RMN
443 Privatarchiv und „Album of Illustrations of Imperial & Royal State Carriages Together with Other Carriages of Deceased Statesmen" 1899, Fig. 44 und 45 und Archiv Autor
445 Collection Émile Hermès, Paris Crédit photographique : © Hermès 2019 und Château de Compiègne
445 MV und Collection Forbes
447 Fotos Autor
449 Privatarchiv, aus Hugentobler 1927 und Foto Napoleonmuseum Schloss Arenenberg
453 Privatarchiv
455 Château de Compiegne, Foto Verfasser und Faverot 1903
457 MV
460 Fotos Autor und Privatarchiv
462-465 Fotos Autor
467 Fotos Autor und Privatarchiv
469 Fotos Autor
470 Photo RMN/Musée de l'Armée, Paris
471-477 Fotos Autor
479 Fotos Donat Stupan
481 Foto Donat Stupan und Jean-Louis Libourel
483 Fotos Autor und Donat Stupan
484 Fotos Autor
485 Mercure universl 1862 und Fotos Autor
487 Fotos Autor und Donat Stupan
488 Fotos Autor
489 Privatarchiv und AN O/5/861
491 Sammlung Siegward Tesch, Fotos Donat Stupan und Autor
492, 493 Fotos Autor
495 Foto Autor und Heinz Scheidel
496, 497 Fotos Autor
498 Sammlungen Stief in Augsburg und Kunsthistorisches Museum Wien Inv. W 76
499 AN O/5/803
501-507 Foto Autor
508-515 AN O/5/803
516-525 AN O/5/803 und 804
526, 527 AN/O5/854
528 AN/O/5/859
529 AN/O/5/860 und Foto Autor
530 A/N/O/5/860
531 Archiv Autor
533 Photo RMN und MV
535 Photo RMN/Musée Carnavalet
537, 539 Fotos Autor
541 MV
543 Photo RMN/Château de Versailles
545 Privatarchiv und Photo RMN/Musée d'Orsay
547 Privatsammlung
548, 549 MV und aus : P.A. Richbourg, „Album photographique, voitures royales et impériales" (1859/60)
550, 551 Albumen silver print im J. Paul Getty Museum, Los Angeles
552, 553 MV
555 Privatarchiv und Le Monde illustré circa 1868
557 L'Illustration 1853 und Illustrated London News 1852 und Archiv Autor



Eleganz zu Pferd und im Wagen

The elegant art of riding and driving

Der feinsinnige französische Zeichner Crafty hielt die alte Herrlichkeit der Amazonen, Reiter und Gespanne von einst mit gekonntem Strich und viel Humor fest. Paris ist sein Schauplatz, wo gegen 1900 unter englischem Einfluss das Reiten, Fahren und der Pferdesport im Leben der Reichen einen hohen Stellenwert einnimmt. Romantisch und sentimental, aber auch bissig und maliziös führen Craftys Zeichnungen auf den Spuren der Haute Volée durch das Paris des Fin de siècle. Der gut ausgebildete Künstler versteht nicht nur viel von Pferden und Wagen, er ist auch ein guter Menschenkenner. Die hier vorgestellte Auswahl von Federzeichnungen vereinigt die gelungensten Bilder Craftys und macht sie erstmals auch im deutsch- und englischsprachigen Bereich bekannt. Craftys bissiger Humor steckt nicht nur in seinen Darstellungen, sondern auch in den zugehörigen Texten, welche den Kommentaren von Andres Furger zugrunde liegen.

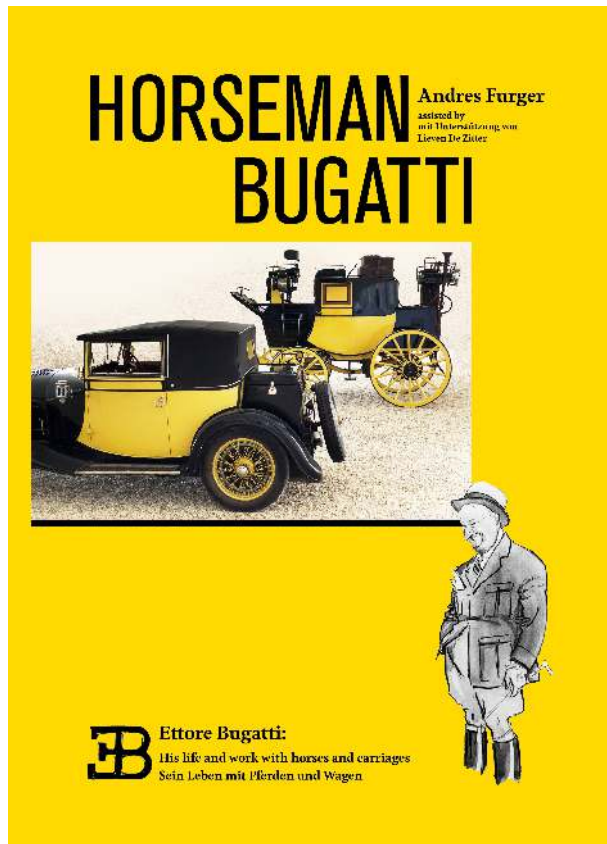
With his masterly drawings and a fine eye for detail, the French artist Crafty has bequeathed to us an often humorous record of the equestrian world at the end of the 19th century. His stage is Paris, where the English influence has led to a high prominence of equestrian activities in the lifestyle of the wealthy. Romantic and sentimental, but also trenchant and malicious, Crafty's drawings follow the steps of Parisian high society around Fin de Siècle. In addition to his high artistic skill, Crafty has extensive knowledge of the world of horses and carriages, and he is also a keen observer of human nature. This book represents a selection of his finest drawings and hopes to make them known, for the first time, among the German and English speaking readership. His acrimonious sense of humour is present both in the drawings and in the accompanying texts, a key source for the commentaries by Andres Furger. Crafty's pen captures elegant ladies on horseback in the park as well as four-in-hand coaches.

152 Seiten mit teils vierfarbigen Abbildungen
Querformat 28 auf 20 cm mit Leineneinband
deutscher und englischer Text
Euro 47.-



2018 ist das erste Handbuch zum Traditionsfahren erschienen. Es behandelt alle Aspekte dieser Fahrdisziplin, die sich in den letzten Jahrzehnten erfolgreich herausgebildet hat. Sie beruht auf dem traditionellen Fahrsport, wie er sich seit der Zeit um 1900 herausgebildet hat.
Das reich bebilderte, über 200 Seiten umfassende Buch kann für den Preis von Euro 68.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com
0033 786 11 79 20
Andres Furger 9 rue verte F-68480 Oltingue

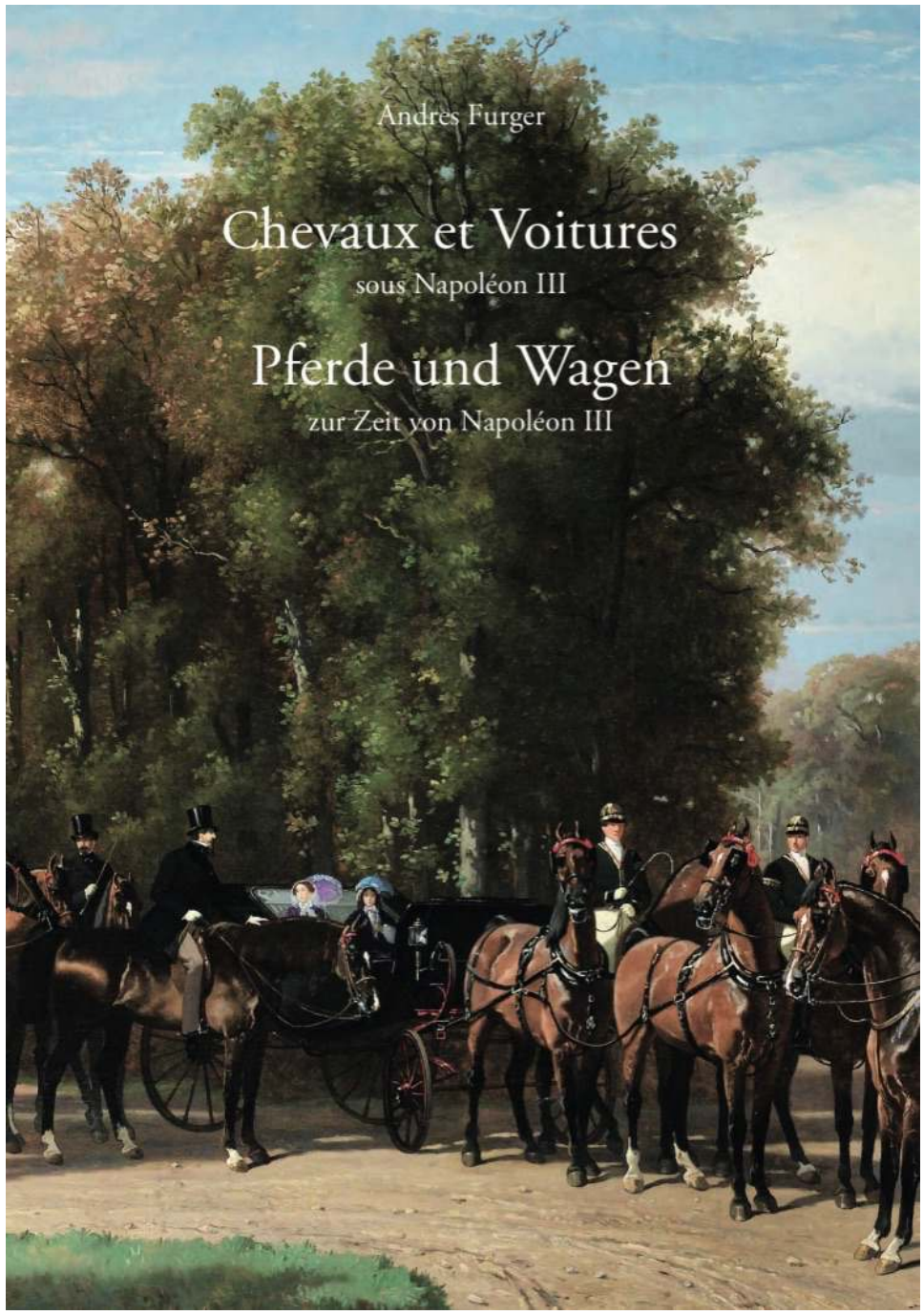


Ettore Bugatti's fast cars, his 'pur sang', are the Thoroughbreds of the automobile industry and as such subject of many books in which his love of horses is just mentioned as a footnote. However, how deep this interest went has not yet been made clear. In the new work 'Horseman Bugatti', his passion for horses is systematically investigated. Tracing the footsteps of Ettore Bugatti as horseman, rider, and whip, the author arrives at some astonishing conclusions: Bugatti (le patron) led the life of a 'gentleman farmer' in Molsheim during the 1920s and 1930s, with a large stable yard, indoor school, harness and tack rooms, and a collection of over 40 carriages. He drove single, pair and team. What his daughter and close friends always suspected has proved to be true: Ettore Bugatti almost preferred his horses to his 'pur sang' on four wheels. When he left Alsace before the Second World War to live near Paris, he took one Royale and a few automobiles with him yet almost all his carriage collection. After years of research the remains of that collection, now spread throughout Europe and the USA, can be catalogued together with their harness. For the first time, the elegant carriages that he designed during the interwar period of the last century for his own use are presented with detailed text and illustrations. These were built during his time in Molsheim and Paris using designs by the master himself, as were the sets of harness with their unique harness furniture. The influence of equipage on the Bugatti brand is also explored here, the well-known 'style fiacre' or 'Bugatti style'. This all creates a lively insight into a hitherto undervalued aspect in the life of the renowned car designer.

Ettore Bugattis „pur sang", seine mit Vollblütern verglichenen schnellen Automobile sind das Thema vieler Bücher, in denen auch als Radnotizen seine Liebe zum Pferd anklingt. Wie weit diese allerdings ging, war ungeklärt. Im neuen Werk „Horseman Bugatti" wird seiner Passion für das Pferd systematisch nachgespürt. Auf den Spuren von Ettore Bugatti als Pferdemann, Reiter und Fahrer von sportlichen Kutschen kommt der Autor zu erstaunlichen Schlüssen: In Molsheim führte der „Patron" Bugatti in den 1920er und 1930er Jahren das Leben eines „gentleman farmer" mit grossen Pferdestallungen, einer Reithalle, Geschirr- und Sattelkammeren und einer Sammlung von über 40 Kutschen. Diese fuhr er Zeit seines Lebens selbst ein- bis vierspännig. Was einst schon seine Tochter und enge Freunde vermuteten, bestätigt sich. Ettore Bugatti waren seine Pferde fast lieber als seine „pur sang" auf vier Rädern. Als er vor dem Zweiten Weltkrieg das Elsass verliess, nahm er neben einem Royale und wenigen Automobilen fast seine ganze Kutschensammlung mit in die Gegend von Paris. Nach langjährigen Recherchen kann seine heute auf verschiedene Staaten Europas und den USA verstreute Kutschensammlung zusammen mit den zugehörigen Geschirren rekonstruiert werden. Erstmals werden dabei seine eleganten Eigenkonstruktionen von Pferdewagen aus der Zwischenkriegszeit des 20. Jahrhunderts im Detail in Wort und Bild vorgestellt, die er für den Eigenbedarf anfertigen liess. Diese entstanden in Molsheim und Paris nach eigenen Entwürfen des Meisters selbst, übrigens ebenso wie die dazugehörigen Pferdegeschirre mit besonderen Beschlägen. Auch dem Einfluss alter Equipagen auf die Karosserien der Marke Bugatti wird hier nachgegangen, dem bekannten „style fiacre" beziehungsweise „Bugatti style". Dabei entsteht ein lebendiger Einblick in eine bislang unterschätzte Facette im Leben des bekannten Autokonstrukteurs.

The richly illustrated book printed as a bilingual edition in both English and German can be ordered for Euro 68.- from:
Das reich bebilderte, zweisprachige Buch kann für den Preis von Euro 68.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com



Bon cavalier et bon meneur dès sa jeunesse en Suisse, Louis Napoléon Bonaparte perfectionna ses talents durant ses séjours en Angleterre. Devenu président, puis empereur des Français, il porta la construction hippomobile parisienne au zénith européen. Quant à ses nouvelles écuries et remises au Louvre à Paris, elles étaient les plus belles du continent. – Quelles voitures utilisait-il pour circuler en ville? Comment voyageait-il vers les champs de bataille? Que s'est-il exactement passé à Sedan? Que reste-t-il de son vaste parc de voitures? S'appuyant sur des recherches approfondies, ce livre vous offre de nouvelles réponses.

Louis Napoléon Bonaparte war seit seiner Jugendzeit in der Schweiz ein guter Reiter und Fahrer. Er perfektionierte diese sportliche Seite in seiner Zeit in England. Als Präsident und Kaiser Frankreichs brachte er den französischen Wagenbau zur europäischen Hochblüte. Seine neuen Stallungen und Remisen im Louvre von Paris wurden zu den besten in Europa. – Was für Wagen fuhr er in der Stadt? Wie zog er ins Feld? Was genau geschah in Sedan? Was blieb von seinem grossen Wagenpark übrig? Solchen Fragen geht das Buch vertieft nach und gibt darauf neue Antworten.

L'ouvrage richement illustré de plus de 550 pages et dont tous les textes sont en français et en allemand peut être commandé au prix de 78,- euros auprès de :

Das reich bebilderte, über 550 Seiten umfassende Buch mit allen Texten in Französisch und Deutsch kann für den Preis von Euro 78.- bestellt werden bei:

andresfurger@gmail.com
0033 786 11 79 20

Andres Furger 9 rue verte F-68480 Oltingue



Andres Furger, historien et ancien directeur des Musées nationaux suisses, vit en Alsace et en Suisse. Il est meneur actif de voitures hippomobiles, juge de concours d'attelages de tradition internationaux et auteur de plusieurs ouvrages sur l'histoire des chevaux et des voitures.

Andres Furger, Historiker und ehemaliger Direktor der schweizerischen Nationalmuseen, lebt im Elsass und in der Schweiz, ist aktiver Kutschenfahrer, internationaler Turnierrichter und Autor einiger Bücher zur Geschichte von Pferd und Wagen.



Bon cavalier et bon meneur dès sa jeunesse en Suisse, Louis Napoléon Bonaparte perfectionna ses talents durant ses séjours en Angleterre. Devenu président, puis empereur des Français, il porta la construction hippomobile parisienne à son apogée en Europe. Quant à ses nouvelles écuries et remises au Louvre à Paris, elles étaient les plus belles du continent. Quelles voitures utilisait-il en ville ? Comment voyageait-il pour se rendre sur les champs de bataille ? Que s'est-il vraiment passé à Sedan ? Que reste-t-il de son vaste parc de voitures ? S'appuyant sur des recherches approfondies, ce livre vous apporte de nouvelles réponses.

Les écuries impériales de Paris, qui abritaient moult chevaux et attelages, sont non seulement les écuries les mieux documentées de France, mais ont été de plus un modèle pour l'Europe entière. L'abondance et la diversité des documents d'époque, réunis pour la première fois dans le présent ouvrage, permettent de fournir une perspective encore inédite de la vie avec les chevaux au XIX^{e} siècle.

Louis Napoléon Bonaparte war seit seiner Jugendzeit in der Schweiz ein guter Reiter und Fahrer. Er perfektionierte diese sportliche Seite in seiner Zeit in England. Als Präsident und Kaiser Frankreichs brachte er den französischen Wagenbau zur europäischen Hochblüte. Seine neuen Stallungen und Remisen im Louvre von Paris wurden zu den besten in Europa. – Was für Wagen fuhr er in der Stadt? Wie zog er ins Feld? Was genau geschah in Sedan? Was blieb von seinem grossen Wagenpark übrig? Solchen Fragen geht das Buch vertieft nach und gibt darauf neue Antworten.

Der kaiserliche Reit- und Fahrstall von Paris ist nicht nur der bestdokumentierte Frankreichs, sondern er wurde auch in ganz Europa zum Vorbild. Dieser Band gibt deshalb mit den erstmals in dieser Breite zusammen gestellten zeitgenössischen Dokumenten und Bildern einen exemplarischen Einblick in das Leben mit Pferden des 19. Jahrhunderts.