

„Le Sacre“ Die ganze Geschichte der berühmtesten Kutsche Frankreichs

von Andres Furger (31. 8. 2022)



Das Prunkstück in der „Galerie des Carrosses“ von Versailles ist der tonnenschwere Grossgalawagen „Sacre“. Er ist heute bekannt als Krönungswagen von Charles X. Neue Recherchen zeigen seine längere Geschichte: In dieser Berline steckt im Kern die Krönungs- und Hochzeitskutsche Napoléons I. Das wusste man um 1850 am Hof und in Fachkreisen noch; genau deshalb wurde dieser Wagen von Napoléon III. für seine Hochzeit und die Taufe seines Sohnes in erneuerter Form wieder eingesetzt. Diese letzte, zwanzigjährige Benutzungsphase des Wagens prägt heute sein Äusseres und Inneres.

Das im Folgenden ausgeführte Forschungsergebnis, „La Voiture du Sacre“, wie sie einst genannt wurde, sei der Zeremonialwagen dreier französischer Monarchen gewesen, ersetzt die bisherige komplizierte Erklärungen, wie der erste Staatswagen Napoléons I. sei verschwunden, Charles X. habe einen anderen älteren Wagen zum „Sacre“ umbauen lassen. Während bislang der Zustand des Wagens in der Epoche der Restauration in den Vordergrund gestellt wurde, werden hier alle vier Stationen seines „Lebens“ berücksichtigt. Das verlangen auch die geltenden Ethikregeln. Basis für die Restaurierung von Denkmälern ist heute die „Charta von Venedig“ des Jahres 1964. 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 Objektes zu widmen, um dieses integral zu verstehen.

Das Folgende ist eine Zusammenfassung des im Jahre 2020 publizierten zweisprachigen Fachbuchs „Chevaux et Voitures sous Napoléon III – Pferde und Wagen zur Zeit von Napoléon III.“ (unter [furger.live](https://www.andresfurger.ch) als C 12 auch digital abrufbar).

INHALT

- A. Reduzierte Sicht früher – dynamische Sicht Heute**
- B. Wie konnte es zu den unterschiedlichen Auffassungen zu diesem berühmtesten Wagen Frankreichs kommen?**
- C. Die vier Lebensstationen der „Voiture du Sacre“ im Überblick**
- D. Erste Station: Krönungs- und Hochzeitswagen von Napoléon**
- E. Der Bauch des Kastens als Kronzeuge für die Rückdatierung ins Erste Empire**
- F. Zweite Station: Krönungswagen von Charles X. im Jahre 1825**
- F. Dritte Station: Hochzeitswagen von Kaiser Napoléon III. mit Eugénie 1853**
- G. Vierte Station: Bereitstellung als Krönungswagen im Jahre 1853**
- H. Fazit und zwei Vergleiche**



A. Reduzierte Sicht früher – dynamische Sicht Heute

Geschichte ist stets in Bewegung, denn sie wird von Menschen gemacht. Das trifft auch für die Historie vieler bekannter historische Objekte zu und besonders für die berühmteste Kutsche Frankreichs, um die es im Folgenden geht. Zur einzigen erhaltenen französischen Krönungskutsche, Höhepunkt in der „Galerie des Carrosses“ von Versailles, steht bislang bei Wikipedia (abgerufen am 8. August 2022, hier ohne Fussnoten zitiert):

„Le carrosse du sacre de Charles X est un véhicule hippomobile utilisé pour le sacre du roi Charles X de France, le 29 mai 1825. Il s’agit de l’unique carrosse du sacre d’un roi de France qui subsiste aujourd’hui. – Commencée en 1814 par le carrossier Duchesne selon les plans de l’architecte Charles Percier pour le sacre de Louis XVIII, la construction de ce carrosse est abandonnée lorsque le roi, en prudent politique, renonce à cette cérémonie rituelle, dans le contexte post-révolutionnaire et post-impérial français. D’après l’historien allemand Rudolf Wackernagel, trois propositions de plan furent soumises au monarque, l’une par J.B. Pérez, l’autre par Antoine Carassi, et la troisième par Percier. Seules les structures de la berline sont alors terminées, ainsi que sa caisse. Lors de son accession au trône, en 1824, le roi Charles X annonce sa volonté d’organiser son sacre, renouant ainsi avec la tradition de ses ancêtres. Le marquis de Vernon, écuyer commandant des écuries du roi, remet le carrosse en chantier. En moins de six mois, il est achevé, pour un coût de 325 000 francs¹, grâce à l’intervention de nombreux artisans : les carrossiers Daldringen et Ots, le sculpteur Henri-Victor Roguier, les bronziers Denière et Matelin ou encore le peintre Pierre Claude François Delorme.“

In diesem Text dreht sich also bei diesem ganz vergoldeten Wagen alles um seinen Einsatz bei der Krönung von Charles X. und seine kurze Vorgeschichte als abgebrochenes Projekt seines Bruders, Louis XVIII. Ein Wagen der Bourbonen also? Kein Wort darüber, dass die erwähnte Vorgeschichte in der Forschung eine reine Vermutung geblieben ist und der Wagen nach 1850 eine Renaissance erlebte, die das heutige Erscheinungsbild innen und aussen prägt. Der Wagen wird hier auf eine einzige Episode seines wechselvollen „Lebens“ reduziert.

Im Folgenden wird erklärt, warum ein Eintrag bei Wikipedia nach dem heutigen Forschungsstand in der folgenden Art angezeigt wäre:

Die früher „Voiture du Sacre“ genannte Berline geht höchstwahrscheinlich auf die von Auguste Getting 1804 für Kaiser Napoléon I. gebaute Krönungsberline zurück, die auch für dessen Hochzeit mit Marie-Louise im Jahre 1810 Verwendung fand. Sie wurde in der Folge 1824 für 325 000 francs von verschiedenen Handwerkern und Künstlern für die Krönung von Charles X. neu ausgestattet, vor allem durch den Carrossier D’Aldringen (Daldringen). Dabei wurde der ganze Oberteil des Kastens erneuert und dieser mit schwerem Figureschmuck im Stil der Restauration versehen.

Infolge des höheren Gewichts musste in der Folge der Unterwagen in wesentlichen Teilen verstärkt werden. Unter König Louis-Philippe wurde der Wagen musealisiert und dafür konserviert. Für den Hochzeitszug Napoléons III. im Jahr 1852, bei dem der neue Kaiser programmatisch auf den Hochzeitszug Napoléons I. zurückgriff, wurde der Staatswagen kurzfristig (ohne die jüngere Figurengruppe auf dem Dach) reaktiviert. In der Vorbereitung für die (nie stattgefunden) Krönung Napoléons III. wurde der alte Krönungswagen von Joachim Ehrler für die Summe von über 80'000.- Goldfranken schliesslich in den Zustand versetzt, wie sich die Berline heute von aussen präsentiert (mit neuen Gemälden von Théophile Vauchelet). Das ganze heutige Interieurs geht samt Bockdecke ebenfalls auf die Zeit von Napoléon III. zurück. Die Berline war nach dem heutigen Kenntnisstand über 50 Jahre lang der erste Staatswagen Frankreichs.

(Noch eine Bemerkung zum Namen, der einmal weiblich, dann wieder männlich verwendet wurde und wird. In Dokumenten des früheren 19. Jh. wird der Krönungswagen meist „La Voiture de la Cérémonie du Sacre“ (oft auch ohne „de la Cérémonie“), also in der weiblichen Form, genannt. Daraus wurde später auch „Carrosse du Sacre“, aber genau genommen ist der Wagen eine Berline keine Karosse. Der Wagen wurde in jüngeren Zeiten vermehrt auch nur kurz „Le Sacre“ genannt, also in der männlichen Form, wohl weil das Wort „carrosse“ in französisch männlich ist.)



Abb. 1

Die Berline im heutigen Zustand. In dieser Ausführung wurde der Staatswagen 1853 von Ehrler samt den Malereien von Théophile Vauchelet für die geplante Krönung von Napoléon III. für eine Summe, die dem Preis von mehreren Galawagen entsprach, hergerichtet und 1856 für die Taufe des Thronfolgers eingesetzt. Das „N“ auf dem Schild in der Mitte der Dachaufbauten unter der Kaiserkrone steht ebenso für Napoléon III. wie die die Ecken zierenden Adler. (Foto Autor in der „Galerie des Carrosses“ von Versailles)

B. Wie konnte es zu den unterschiedlichen Auffassungen zu diesem berühmtesten Wagen Frankreichs kommen?

Warum ist Geschichte stets in Bewegung, warum ist sie stets nur der Spiegel einer bestimmten Gegenwart? So, wie sich die Gegenwart verändert, verändert sich auch der Blick nach rückwärts auf die Vergangenheit: Alte Quellen werden nachgeprüft und anders interpretiert, vergangene Epochen werden neu bewertet, positiver oder negativer, weitere Quellen werden zugänglich und kommen hinzu. Das gilt ganz besonders für unser jetziges digitales Zeitalter; die Repertorien nationaler Archive sind jedermann auf dem Computer zugänglich, wichtige alte Zeitschriften digitalisiert etc. Dazu kommt, dass herausragende Zeugnisse vergangener Epoche zuweilen aus der Optik von verschiedenen Fachdisziplinen unterschiedlich eingeordnet werden, in diesem Falle von der Kunstgeschichte und der Geschichte. Erstere setzt die behandelten Objekte eher in den jeweiligen Stilrahmen, letztere ordnet sie eher in den den allgemeinen historischen Kontext ein und zieht daraus ihre Schlüsse.

Der bisherige Wikipedia-Eintrag beruht vor allem auf den Forschungen meines 2017 verstorbenen Schweizer Freundes und Kunsthistorikers Rudolf H. Wackernagel (Dissertation über die französischen Krönungswagen 1965 und weitere Artikel). Seine über 50 Jahre alte Vermutung, wie er es selbst formulierte, der Krönungswagen von Charles X. könnte „*wahrscheinlich*“ auf eine unvollendetes Projekt seines Bruders Louis XVIII. zurückgehen, konnte nie quellenmässig abgestützt werden. Er befasste sich mit der Geschichte des Wagens nach 1850 nicht mehr, weil er sie als „*einer Schändung nahe*“ kommend befand (Wackernagel 1966). Mit dieser Wertung war er durchaus ein Kind seiner Zeit. Damals und teilweise bis heute noch galten und gelten die Zeitstile des Ersten Empire und der Restauration als höher stehend als der Eklektizismus des Zweiten Empire eines Napoléon III., wie überhaupt das Wirken des Letzteren bekanntlich bis heute recht kritisch rezipiert wird. Das Resultat in unserem Falle: Die 20 Jahre zwischen 1850 und 1870 fielen fast ganz unter den Tisch, während denen „Le Sacre“ mehr als je zuvor als erster Staatswagen im Einsatz stand und dafür neu ausgestattet wurde.

Die Ausblendung der jüngeren Geschichte des Wagens durch die Forschung, eine Art „*damnatio memoriae*“ der Veränderungen in der Zeit Napoléons III., wirkte sich für die Erhellung der früheren Geschichte des Wagens negativ aus. So wurde übersehen oder verdrängt, dass um 1850 noch bekannt war, dass im Wagen von Charles X. der von Napoléon I. steckte. Das ist quellenmässig einwandfrei belegt (siehe unten). Damit ist auch der Schwachpunkt der alten Deutung vom Tisch, Napoléon III. habe einen im Kern bourbonischen Wagen für seinen ersten Staatswagen ausgewählt. Schwachpunkt deshalb, weil ebenfalls gut belegt ist, dass der neue Kaiser im Sinne einer programmatischen Grundhaltung grossen Wert darauf legte, die Galazüge seines Onkels zu imitieren und damit sichtbar die neue napoleonische Dynastie zu betonen. – Das wechselvolle Schicksal dieses Krönungswagens ist im europäischen Quervergleich kein Einzelfall. In vielen Monarchien wurden die hochstehenden (und

extrem teuren) Grossgalawagen vielfach revidiert und umgebaut. So geschah es übrigens auch beim wichtigsten französischen Begräbniswagen, der im Kern ebenfalls auf das Erste Kaiserreich zurückgeht und sogar noch für die Spitzen der Republik eingesetzt wurde, wie dies am Schluss dieses Artikels ausgeführt wird.



1 1804/10 Napoléon I.: Krönung und 2. Hochzeit



2 1825 Charles X.: Krönung

3



3 1853 Napoléon III.: Hochzeit



4 1853/56 Napoléon III: Vorbereitung Krönung und Taufe des Thronfolgers

Abb. 2

Die vier wichtigsten Stationen im Leben der Berline „Voiture du Sacre“.

C. Die vier Lebensstationen der „Voiture du Sacre“ im Überblick

Seit der Neuzeit spielte der Auftritt von Monarchen in Kutschen eine sehr wichtige Rolle, deren gesellschaftlichen Stellenwert wir heute kaum mehr erfassen können. Die Staatswagen, wie sie genannt wurden (franz. *voiture de cérémonie* oder *de grand gala*, engl. *full state/dress carriages*) waren fahrende Thron. Sie wurden fast ganz vergoldet, trugen auf dem Dach die Krone des Monarchen, wurden von acht Pferden in Geschirren aus rotem Leder mit vergoldeten Beschlägen gezogen. Für den ganzen Zug wurden enorme Summen ausgegeben, die hunderten von normalen neuen Kutschen entsprachen und dafür die besten Künstler und Handwerker des Landes beigezogen.

Solche Staatswagen wurden samt den zugehörigen Geschirren im jeweiligen Marstall aufbewahrt und konnten meist öffentlich besichtigt werden. Im Falle der französischen Grossgalawagen lange in einem von König Louis-Philippe initiierten und von Napoléon III. 1851 realisierten Ausstellungsgebäude in Versailles zwischen den beiden Trianon. Dort stand „La Voiture du Sacre“ stets im Zentrum. Der alt hergebrachte Name dieser Berline geht auf ihre Funktion als Krönungswagen zurück; die im Namen des Papstes durchgeführte Krönung bedeutete eine Art Sakrifizierung des jeweiligen Monarchen, der fortan seine Edikte „im Namen Gottes“ unterzeichnete, bei Napoléon III. „*par la grâce de Dieu*“.

Die alten Krönungswagen der Zeit vor der Revolution von 1789 waren alle absichtlich zerstört worden. Napoléon I. gab in der Folge für seine Krönung bei den besten Pariser Wagenbauern eine ganze Reihe von neuen vergoldeten Wagen in Auftrag, allen voran bei Auguste Getting in Paris, der auch den Auftrag für den Krönungswagen bekam. Dieser erste französische Staatswagen des frühen 19. Jh. ist im Gegensatz zu den meisten anderen vergoldeten Wagen seines Galazuges nicht als Ganzes erhalten geblieben. Der Wagen sei zerlegt worden, sagt eine späte Quelle von 1851; auch deshalb galt er bislang als verschollen. Im Folgenden wird dargelegt, er sei von Charles X. in seinen eigenen Krönungswagen integriert worden, all das sinnigerweise unter Federführung des bekannten Architekten Charles Percier, der schon den alten Krönungswagen Napoleons I. entworfen hatte. Im Wissen um diese Transformation liess dann Kaiser Napoléon III. und sein gebildeter Stallmeister Emile-Félix Fleury das prestigeträchtige Fahrzeug nebst anderen älteren napoleonischen Wagen für den Hochzeitszug von 1852 wieder in einer Art Rückbau herrichten. Dann ging es Schlag um Schlag mit mehr Zeit und Geld. Einer der ganz Grossen des Pariser Wagenbaus, Joachim Ehrler, erhielt 1853 den Auftrag, den alten Krönungswagen für die Krönung des neuen Kaisers in neuen Glanz zu versetzen, jetzt wieder mit der Dachgruppe aus der Zeit von Charles X., aber auch mit vielen napoleonischen Zusätzen. Der letzte Akt war der Einsatz als Taufwagen im Jahre 1856 für den Thronfolger. Dann kam das Fahrzeug auf Dauer in das Ausstellungshaus bei den Trianons zurück. – Nach den neuesten Forschungen hat die vergoldete Berline also vier wesentliche Stationen durchlebt. Naturgemäss sind die ältesten Teile nur im Innersten des Wagens erhalten, die jüngsten dominieren bis heute das Äussere.

D. Erste Station: Krönungs- und Hochzeitswagen von Napoléon I.

— 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 portière seront les armes de l'empire ; sur l'impériale on verra la couronne de Charlemagne, & sur les housses, les abeilles des rois de la première 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 départements, & 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.



Abb. 3

Oben: Bericht in der Zeitschrift „Le Publiciste“ vom 21. August 1804 zum Bau des Krönungswagens Napoléons I. Darin werden 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.

Die obigen Darstellungen vermitteln ein genaueres Bild des Krönungswagen von Napoléon I. Nach guten Quellen wurde der Zeremonialwagen von 1804 für die zweite Hochzeit des Kaisers mit Marie-Luise im Jahre 1810 wieder eingesetzt, zusammen mit ähnlichen, aber etwas kleineren Berlinen. Von diesen haben sich einige erhalten. Sie sind von der technischen Grundkonzeption sehr ähnlich gebaut: Berlinenkästen in C-Federn hängend mit doppelten Böden, aus denen Schiebeleitern herausgezogen werden können. Letzteres trifft auch für den Krönungswagen zu, der Knauf des Ausziehleiter-Mechanismus in Form eines Löwenkopfes ist unter dem grossen Wappen auf den obigen Zeichnungen deutlich zu sehen. Stilistisch folgte der Wagen dem neuen schlichten Stil des Ersten Empire. Der Kasten wies aber über der Gürtellinie noch die alte Linienführung der seitlich hochgezogenen Fenster auf, wie sie im späten 18. Jh. üblich gewesen war. Das Fahrzeug war übrigens nach verlässlichen Darstellungen, wie auch hier abgebildet, nicht ganz vergoldet, wie es das Gemälde von Abb. 12 oben glauben macht. Solche unterschiedlichen Darstellungen waren damals nicht unüblich und haben mit zu einem gewissen Ermessensspielraum in der Rekonstruktion der Geschichte dieses und anderer wichtigen Wagen beigetragen.

Es gibt ein zentrales, bisher übergangenes Argument für den hier vertretenen Sachverhalt, der Krönungs- und Hochzeitswagen Napoléons I. sei zum Ausgangspunkt des Krönungswagens von Charles X. geworden: Seit der Zeit um 1850 und noch bis ins frühe 20. Jh. galt „Le Sacre“ als ehemaliger Krönungswagen Napoléons I.! Die Quellen, auch offizielle des Hofes, sprechen für eine durchgehende Tradition. Um 1850 lebten noch Zeitgenossen, die die Galaauftritte Napoléons I. als Augenzeugen miterlebt hatten (wie etwa auch Jérôme Bonaparte, 1784-1860), dies war also keine aus der Luft gegriffene Behauptung. Es gibt auch klare Hinweise, dass der Wagenbauer Ehrler genauere Kenntnisse des von seinem Kollegen Getting geschaffenen, ersten Krönungswagen gehabt haben muss (siehe unten). Noch in dem anfangs des 20. Jh. herausgegebenen Tafelwerk „Matériaux & Documents d'Art Décoratif“ mit seinen hochwertigen Phototypien wird der „Sacre“ durchweg als „Carrosse du Sacre de Napoléon I^{er}“ bezeichnet, wie die folgende Abbildung zeigt. Diese Auffassung wurde im Ausland von Spezialisten geteilt. Der deutsche Altmeister der Erforschung historischer Galawagen, 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“, kritisierte aber die verschwundene „federleichte Eleganz des ausgehenden 18. Jahrhunderts“. Damit traf er den Kern der Sache, offenbar noch ohne zu wissen, dass die kritisierte Schwere erst in der Zeit von Charles X. dazu gekommen war. Vermutlich kannte er, wie andere Autoren, den Wagen vor allem von Abbildungen her, allenfalls von einem Besuch aus Distanz an Ort. Wohl hat er den Wagen selbst nicht genauer untersuchen können. Damit war er nicht allein. Ich kenne keine ausführliche Fachpublikation, die im Detail auf den Wagen eingeht und auch das verborgene Innere berücksichtigt. Dabei weiss man als sachkundig orientierter Historiker, dass die Antwort auf viele Fragen in der Analyse des Objektes selbst liegt. Nachdem mich Quellenstudien im Jahre 2020 auf

die Spur Richtung Premier Empire brachte, ermöglichte die Leiterin der „Galeries des Carrosses“, Hélène Delalex, eingehendere Studien am originalen Wagen, die selbst schon den zweiten Staatswagen „Baptême“ auf die Zeit von Jérôme Bonaparte als König von Westphalen r  ckdatieren konnte.

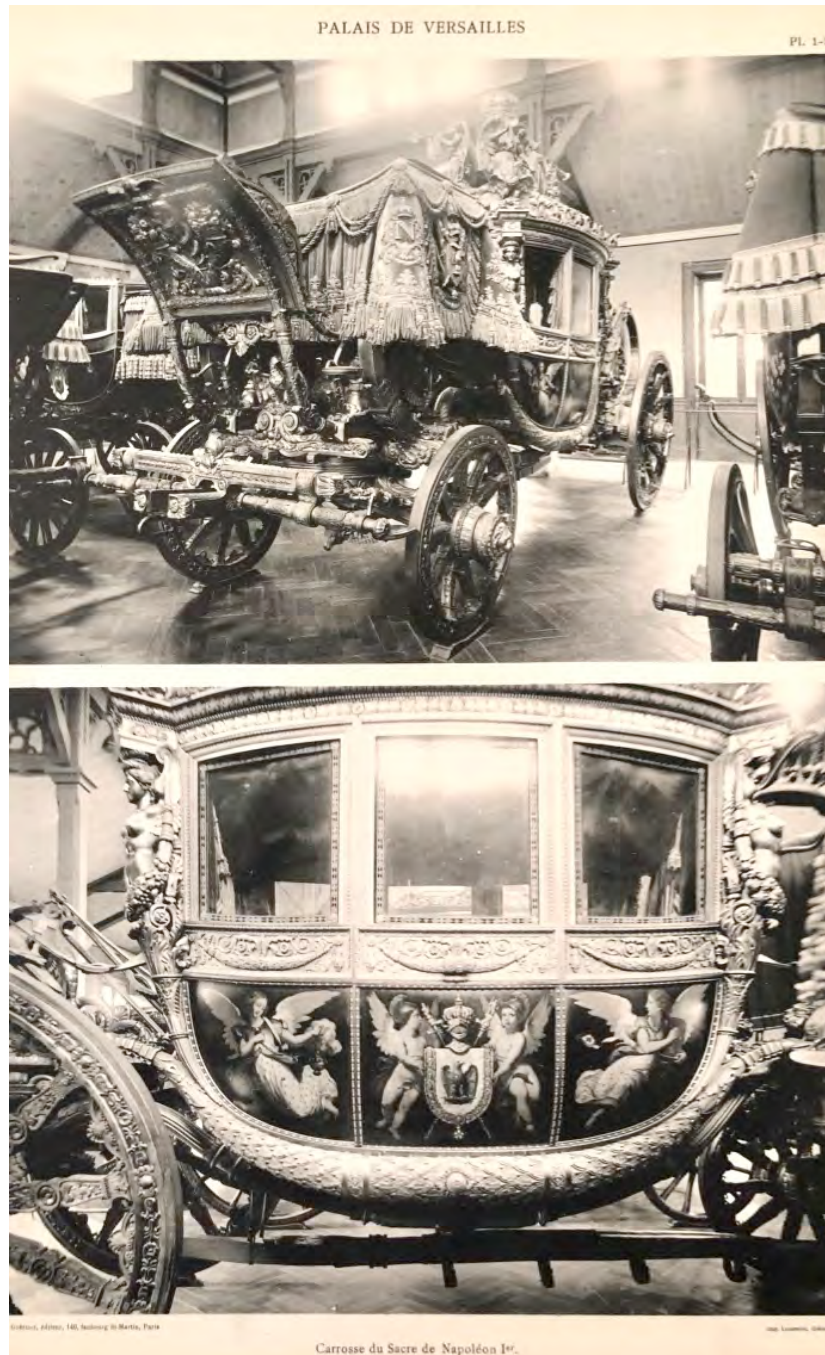


Abb. 4

„Le Sacre“ galt früher als Krönungswagen Napoléons I., wie diese Abbildung aus der Mappe „Carrosses & Tra  neaux de Gala“ des frühen 20. Jahrhunderts zeigt. Die Legende unten: „Carrosse du Sacre de Napoléon I  r“.

E. Der Bauch des Kastens als Kronzeuge für die Rückdatierung ins Erste Empire

Zur Abklärung des Vorschlags, die „Voiture du Sacre“ gehe im Kern auf den Krönungs- und Hochzeitswagen von Napoléon I. zurück, wurden im März 2020 Untersuchungen am Wagen selbst unternommen. Das Hauptziel war, den Unterteil des Berlinenkastens, der in der Zeit von Charles X. und Napoléon 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 zweitgrössten Vollgala-Berline „Baptême“ verglichen, zumal diese Galaberline nach eindeutigen Quellen um 1810 von Auguste Getting für Jérôme Bonaparte als König von Westphalen gebaut worden war. 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“ in den 1850er Jahren wird denn auch keine Erneuerung dieser Metallteile erwähnt.

Die meisten in Versailles erhaltenen Berlinen Napoléons I. zeigen die Besonderheit der in doppelten Böden verborgenen Schubladentritte. Dies gilt gemäss den vorhandenen Bildern auch für den Krönungswagen des älteren Napoléon. Diese Konstruktion war eine vorübergehende Erscheinung; die meisten Galawagen der Zeit danach haben hinter den Türen bereits im Inneren stehende Klapptreppen, wie sie bei Galawagen für lange Zeit üblich wurden.

Bei der „Voiture du Sacre“ ist seit der Zeit von Charles X. der Zugang zu den beiden Treppen in die Lorbeerblätter-Girlanden integriert, die dem Kastenboden folgen und rein dekorative Wirkung haben. (Die tragenden, das Holzwerk der Länge nach unterstützenden und mit den hölzernen Längsträgern des Kastens verschraubten halbrunden Eisenschweller liegen dahinter.) Nach Drehen des jeweiligen Mittelknaufs können die Treppen links und rechts ausgezogen werden. Darauf kann jeweils das hohle Mittelstück der Girlande um 90 Grad nach unten abgelegt werden. Ganz ausgezogen kommen vier ineinander geschachtelte Tritte zum Vorschein. Das aus Eisen präzise gefertigte jeweils siebenarmige Gestänge ist vergoldet, dazu kommen rote Lederbespannungen, die in Buchbindermanier vergoldet sind (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 dieselbe Werkstätte zu denken ist, eben an die von Auguste Getting. Sogar das Mass der Eisenstärke in der Höhe des obersten Trägers ist identisch, nämlich genau 60 mm. Die Treppenkonstruktion ist beim Sacre etwas breiter (592 mm) als beim etwas weniger grossen „Baptême“ (562 mm). Das passt zur Tatsache, dass der Krönungswagen insgesamt etwas grösser als der „Baptême“ gebaut war. – Diese gut geschützten Teile im Inneren des Wagenkastens

sprechen also für eine etwa gleichzeitige Herstellung der beiden Wagenkästen in derselben Werkstatt und unterstützen die Rückdatierung des Unterteils des Kastens des „Sacre“ in die Zeit des Premier Empire. (Weitere gewichtige Argumente dafür finden sich im genannten Buch von 2020 auf den Seiten 80 bis 83.)



Abb. 5

Detail an der Berline „Le Sacre“: Der wulstförmig gestaltete untere Kastenabschluss in Form einer Lorbeergirlande mit Knauf kaschiert unter der Türe den ausziehbaren Schubladentritt.
(Foto Autor)



Abb. 6

Die ausgeklappte Schubladentreppe des „Sacre“. Die ausgeklügelte Schlosserarbeit dürfte auf die Zeit Napoléons I. zurückgehen. 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. In einem zeitgenössischen Bericht wurde die Konstruktion so beschrieben: „Dessen sieben Arme lassen sich zusammenfallen und wie eine Schublade in den doppelten Boden des Kastens einschieben.“
(Foto Autor)



Abb. 7

Vergleich einer Schubladentreppe der Berline „Sacre“ von 1804 (rechts) mit der des „Baptême“ von 1810 (links): Die Konstruktionsart ist identisch. Der ausgeklügelte Mechanismus der Leiter der „Voiture du Sacre“ wurde schon in zeitgenössischen Berichten bewundert und als Meisterwerk bezeichnet. (Fotos Autor)

F. Zweite Station: Krönungswagen von Charles X. im Jahre 1825



Abb. 8

Zustand der Berline „Le Sacre“ im Jahre 1851, noch mit den Insignien von Charles X.

(L'Illustration, Journal universel 1851)

Der Umbau der napoleonischen „Voiture du Sacre“ zum Krönungswagen für Charles X. ist fast am besten von allen Lebensstationen dokumentiert. Dies, weil der alte König den Prunk seiner Krönung im Jahre 1825 gut dokumentieren liess. Dieser Wille zur Prachtentfaltung hat allerdings zu einem ziemlich anderen Aussehen des Wagens geführt, über dem man getrost unterschiedlicher Meinung sein kann, vor allem zum von Figuren überladenen Dach. Dem neuen Stil entsprechend wurden die Seitenfenster, die für Napoléon I. noch in der Art des Stiles Louis XVI. seitlich elegant hochgezogen waren, neu gestaltet.

Der 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.

Offenbar hat hier der weiter hoch angesehene Architekt Percier für Charles X. gewissermassen den alten Kasten in der Mitte der Gürtellinie entlang abgeschnitten und diesem notgedrungen einen schwereren, linearer gestalteten und damit solideren Oberkörper aufgesetzt. Damit musste er doch dem Wunsch von Charles X. und dem damaligen Geschmack nach mehr Prunk nachkommen. Das hiess in diesem Fall auch:

Ersatz der sich bisher elegant einfügenden, schlanken Eckfiguren durch vier relativ grob aufgesetzte, fast vollplastische Karyatiden und Aufsatz einer schweren, fast zwei Meter hohe Dachgruppe mit Riesenkrone.

Die Berline wurde durch den Umbau im üppigen Restaurations-Stil schliesslich so schwer, dass die alten Räder und die Gestelle dem erhöhten Gewicht gemäss neu konzipiert werden mussten. Dazu gehörte auch ein stärkerer Langbaum; dementsprechend findet sich darauf die Signatur des Carrossier D'Aldringen.

Nach der kurzen Regierungszeit des Königs Charles X. blieb der Wagen integral erhalten, wurde unter König Louis-Philippe musealisiert und bereits mit einigem Geld konserviert.

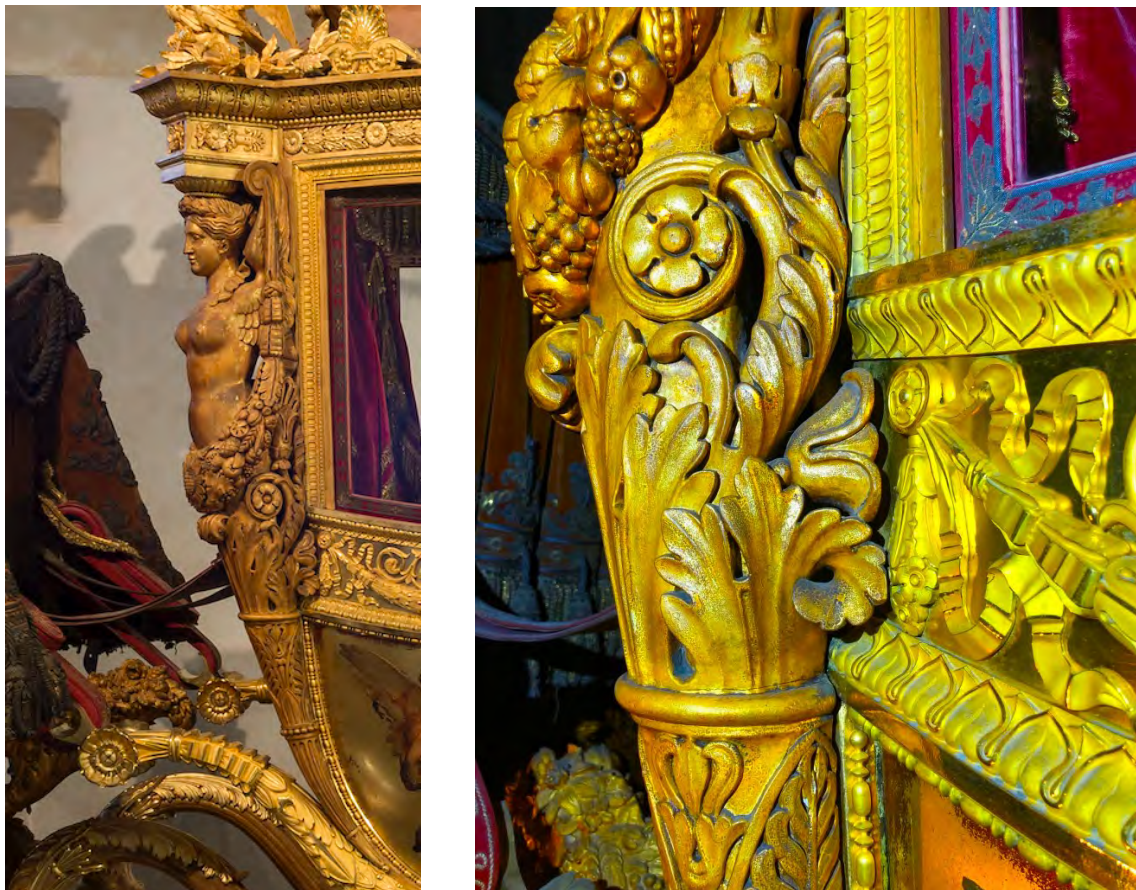


Abb. 9

Den Eckfiguren in Form von Karyatiden sieht man noch an, dass sie 1824/25 dem Kasten sekundär angesetzt wurden. 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.

(Foto Autor)

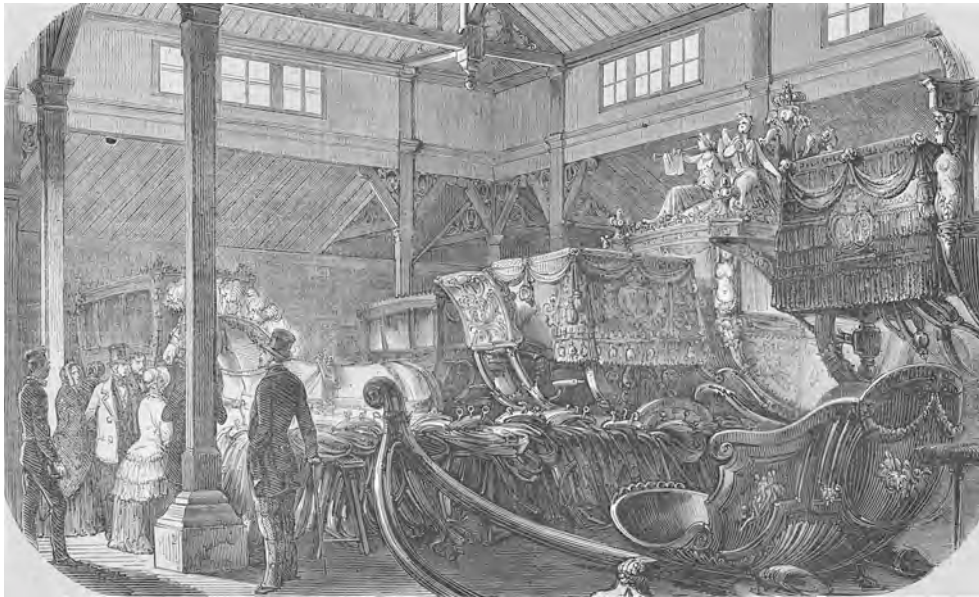


Abb. 10

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“.

1851 wurde sie von der Revue „L’Illustration, journal universel“ mit dem zugehörigen Geschirr folgendermassen beschrieben:

„Die „Sacre“ ist ein monumentaler Wagen, ohne Zweifel das perfekte 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 zusammenfallen und wie eine Schublade in den doppelten Boden des Kastens einschieben. ... „

F. Dritte Station: Hochzeitswagen von Kaiser Napoléon III. mit Eugénie 1853

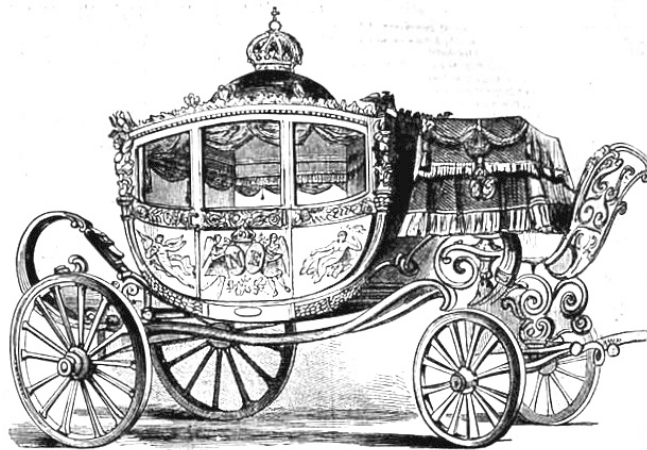


Abb. 11

Der „Sacre“ im Zustand von 1853 als Hochzeitswagen Napoléons III mit Eugénie. Die Dachgruppe ist verschwunden, die neue Kaiserkrone aufgesetzt. Der Bockdecke und dem Türpaneel sind die Initialen „N“ und „E“ zugefügt. (Holzstich aus der englischen Revue „Illustrated London News“ von 1853)

Bisher nahm man an, Napoléon III. habe bei seiner Hochzeit mit der Gattin Eugénie in der napoleonische Berline „Baptême“ gesessen. Im schon genannten Buch von 2020 konnte ich dank neuer Quellen nachweisen, dass jener Wagen aber von seinem ehemaligen Besitzer, Prinz Jérôme Bonaparte, benützt wurde und der Hauptwagen im Zug eben die „Voiture du Sacre“ gewesen war. Zur Verwechslung hat beigetragen, dass dafür in einer kurzfristigen Aktion die Dachgruppe abgebaut und dem Dach eine neue Krone aufgesetzt worden war. Der Wagen sollte wieder so wirken, wie er seit der Zeit um 1810 in Erinnerung geblieben war. Die Initialen „N“ und „E“ zierten jetzt das Mittelpaneel statt des Wappens von Charles X. Die Bockdecke wurde auch angepasst. Die Lilien auf dem Dach, Symbol der Bourbonen, waren verschwunden, stattdessen zierten neue Adler die Ecken des Dachs. Die Kaiserkrone wurde grösser und schwerer als die ehemalige Königskrone ausgeführt.

Gut überliefert ist, dass Napoléon III. einen ähnlichen Hochzeitszug wünschte, wie ihn einst sein Onkel bei seiner zweiten Hochzeit im Jahre 1810 vorgeführt hatte. Der gebildete Oberstallmeister und Kaiservertraute Emile-Félix Fleury organisierte die Feier. Das ist ihm gelungen, in kurzer Zeit wurden einige alte Galawagen so hergerichtet und mit den neuen Wappen versehen, dass tatsächlich eine ähnliche Wagenkolonne zustande kam. – 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.



Abb. 12

**Der Galazug Napoléons I. als programmatisches Vorbild für den Napoléons III.
Oben: 1810 – Einzug von Napoléon I. mit Marie-Luise in Paris mit seiner
Krönungsberline von 1804.**

**Unten: 1853 – Napoléon III. und Eugénie in der Hochzeitsberline (Le Sacre) an
der Place de la Concorde.**

**(Gemälde von Etienne-Barthélémy Garnier und eines Anonymus im Château de
Versailles und im Musée de la Voiture et du Tourisme, Compiègne)**

Napoléon III. griff also 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 mit grösserem Hintergrund. Der Auftritt 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!

Von Vicomte de Beaumont-Vassy wird der Hochzeitszug Ende Januar 1853 folgendermassen beschrieben:

„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 Hofes, 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.“

All diese Quellen aus der Zeit des Zweiten Empire zeigen, wie wichtig im Sinne der eingangs erwähnten „Charta von Venedig“ die Berücksichtigung aller „Lebensphasen“ eines Objektes zu seinem Verständnis sind, inklusive der dafür nötigen Recherchen und Quellenstudien.

G. Vierte Station: Bereitstellung als Krönungswagen im Jahre 1853

Unmittelbar nach seiner Hochzeit löste Napoléon III. die Vorbereitungen zu seiner Krönung aus (zu der es allerdings nie kommen sollte). Fleury nahm als Chef des Marstalls die für den glanzvollen Krönungszug nötigen Arbeiten an die Hand. Jetzt erfolgte die grösste Intervention seit 1824/25 an der „Voiture du Sacre“, übertragen an Joachim Ehrler, einem der ganz Grossen des Pariser Wagenbaus. Im Sommer 1853 wurde zunächst der ganze Wagen samt 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. Ganz neu wurde die Bockdecke hergestellt und das Innere neu garniert. Beim Dachhimmel wurden die alten königlichen Insignien überstickt und das mittlere Medaillon mit Goldstickereien neu eingesetzt. Die Verzierungen auf den Friesen und deren vergoldeten Grundplatten wurden ebenso mehrheitlich neu angefertigt wie die Türgriffe. Ehrler protokollierte seine Arbeiten im Detail, sie beliefen schliesslich auf 83'899.- Goldfranken. Alle acht Kastenpaneele wurden vergoldet und anschließend vom Künstler Vauchelet bemalt und auf eigene Kosten ebenso abgerechnet, wie die erheblichen Arbeiten an den Geschirren durch die Sattlerei Roduwart.



Abb. 13

Rückansicht der Berline mit den neuen Malereien von Théophile Vauchelet und darüber der von Joachim Ehrler restaurierte und teilweise neu angefertigte Fries. (Foto Autor)

In Frankreich nahm man im Jahre 1853 regen Anteil an den Vorbereitungen der Krönungsfeier. So erschien in verschiedenen Zeitschriften folgender Bericht zum vorgesehenen Krönungswagen:

„Der Wagen, der der 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, wieder als neuen Wagen verstand. Alle Zeichen der Bourbonen waren dabei rückgängig gemacht worden. Neu waren 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 mehr zwei neuen Gala-Berlinen. Diese Relation zeigt, wie viel an diesem Wagen verändert wurde.

Ehrler ging dabei auch erstaunlich schonend mit der alten Substanz des Wagens um, eben im Wissen der ersten Lebensstation des Wagens. (Übrigens auch in Respekt gegenüber anderen am Wagen tätigen Wagenbauer und Maler; so bewahrte er die alten Paneele aus der Zeit von Charles X. auf, die deswegen erhalten geblieben sind.) Ehrler muss sich in enger Zusammenarbeit mit Fleury eingehend mit der Geschichte des Wagens befasst haben. Das war offenbar auch nicht schwer, zumal es zwischen den beiden aus Deutschland stammenden Wagenbau-Dynastien Ehrler und Getting (auch Götting genannt) nachweisbare Verbindungen gab; der Sohn von Auguste Getting, auch Wagenbauer, war etwa gleich alt wie Joachim Ehrler. In einem Detail ist sogar ein bewusster Rückbau des Wagens in die Zeit Napoléons I. nachzuweisen: Ehrler setzte dem „Sacre“ dort wieder einen napoleonischen Adler auf, wo Getting schon 1804/10 einen platziert hatte. Das zeigen die folgenden Ausschnitte des Vordergestells.

Ehrler verzichtete – offenbar auch in Respekt gegenüber der prestigeträchtigen Geschichte des Wagens – auf eine integrale Modernisierung, etwa bei der Federung. Seit der Zeit Charles X. war es üblich geworden, hochstehende Wagen mit acht Federn auszurüsten (Druckfedern unter den alten C-Federn). Mit seinen alten C-Federn war der Wagen in der Zeit der zweiten Hälfte des 19. Jh. schon von weiten als historisches Fahrzeug zu erkennen.

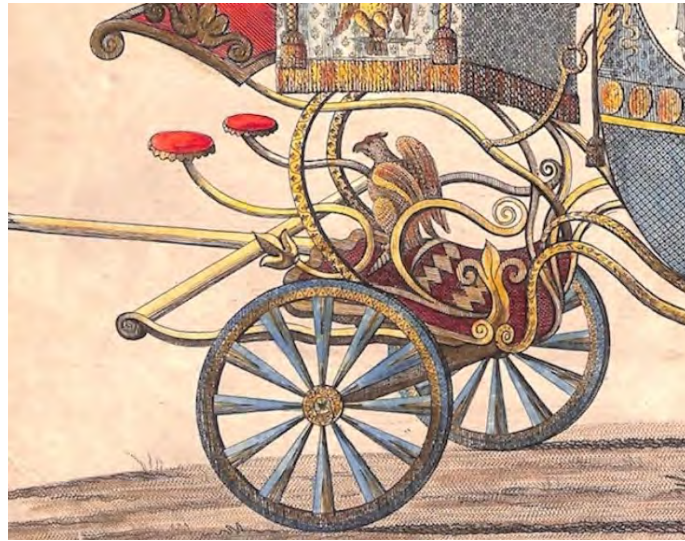


Abb. 14

Gettings Adler aus der Zeit von Napoléon I. wurde von Ehrler im Jahre 1853 in ähnlicher Art wieder aufgesetzt, nachdem er in bourbonischer Zeit entfernt worden war.

Oben: Adler mit offenen Schwingen auf dem Vordergestell des Krönungs- und Hochzeitswagens von Napoléon I. nach Brion (Ausschnitt des Bildes von Abb. 3).

Unten: Joachim Ehrler setzte der „Voiture du Sacre“ 1853 über den Vorderrädern wieder einen ähnlichen Adler auf.



Récapitulation			Réductions
à La Voiture du Sacre	33 899	...	1514
à La Voiture Nite de Baptême	23 009	...	690
à La Copûge	12 353	...	390
à La Curquoise	10 015	...	275
à La Victoire	9 526	...	224
à La Brillante	9 749	...	230
à La Cornaline	5 370	...	150
à L'Hamétiste	5 370	...	150
à L'Opale	5 442	...	160
Total P _n			164,733
			3763

Abb. 15

Joachim Ehrler erhielt 1853 in Vorbereitung der Kaiserkrönung für seine Arbeit an der „Voiture du Sacre“ und acht weiteren alten napoleonischen Vollgalawagen die Summe von 164'733.- Goldfranken.

Links: Zeitgenössisches Porträt des Wagenbauers aus einem Album von 1867.

Rechts: Kostenzusammenstellung Joachim Ehrlers. Die für den „Sacre“ angegebene Summe entsprach damals dem Wert von mehr als zwei neuen Galaberlinen.

Napoléon III. bestellte zwar bei Ehrler auch zwei völlig neue Grossgalawagen (in Brüssel erhalten und im Buch von 2020 eingehend gesprochen), aber „Sacre“ und „Baptême“ blieben die allerersten Staatswagen. In letzterer wurde etwa Königin Victoria von England oder der Sohn des Kaisers als Täufling 1856 gefahren. Das Kaiserpaar benützte 1856 selbst wieder den Krönungswagen.



Abb. 16

Taufzug vor der Kathedrale Notre Dame für den Sohn von Napoléon III. und Eugénie am 14. Juni 1856 mit der Berline „Sacre“.
(L'Illustration, journal universel 1856)



Abb. 17

**Für den Einsatz des Jahres 1856 im Rahmen der Taufe des Thronfolgers kam wieder Joachim Ehrler mit seinem Team zum Einsatz. Damals dürfte der Dachhimmel mit dem „N“ in der Mitte neu angefertigt worden sein.
(Foto Autor)**

Offenbar wurde „La Voiture du Sacre“ 1867 für den Besuch von Sultan Abdul Aziz I. (von 1861 bis 1876 Oberhaupt des mächtigen osmanischen Kaiserreichs) anlässlich der Weltausstellung noch einmal hervorgeholt und im Dachbereich wieder leicht abgeändert. Das schilderte jedenfalls als Augenzeuge der bekannte deutsche, damals in Paris tätige Wagenbauer Niklas Trutz in seiner Biographie folgendermassen („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.“

Ehrler war übrigens bis zum Ende der Regierungszeit von Napoléon III. mit Revisionen am Krönungswagen beschäftigt. So wurden noch 1870 schadhaft gewordene Tragriemen des Kastens nach dem bestehenden Vorbild im Kern aus starkem Leder gefertigt, mit Maroquinleder überzogen und mit weissen Zierstichen „à dessin compliqué“ versehen.

H. Fazit und zwei Vergleiche

Vier Lebensstationen und drei Stilperioden bestimmen den heutigen Zustand des Wagens: Das Premier Empire die Gesamtform als nur in C-Federn hängender Berlinenkasten (noch ohne acht Federn) mit doppeltem Boden, die Periode der Restauration die neue Fensterpartie und vor allem der Figureschmuck und das zweite Empire die gesamte Oberfläche, die grosse Krone und das ganze Innere.

Das Erscheinungsbild des Wagens, wie man ihn in Versailles bewundern kann, ist geprägt von den drei Carrossiers Getting, D'Aldringen und Ehrler und vor allem das Resultat der Vorgaben ihrer jeweiligen Auftraggeber, Kaiser Napoléon I, König Charles X. und Kaiser Napoléon III. Damit ist der Wagen auch ein direkter Spiegel der wechselvollen Landesgeschichte: Revolution mit Zerstörung der alten Staatswagen, Herrschaft eines neuen Monarchen mit kaiserlichen Ansprüchen, kurzer „Rückfall“ in die Dynastie der Bourbonen, eine zweite Kaiserzeit und erst dann die bis heute andauernde republikanische Staatsform.

Anders verlief das Schicksal des von der Funktion her am besten vergleichbaren Staatswagens, der des Vereinigten Königreichs. Die 3.7 m hohe und ebenfalls tonnenschweren Karosse wurde 1760 bis 1762 in London als Hochzeits- und Krönungskutsche für Georg III. gebaut und seither immer wieder und bis heute als erster Staatswagen für Krönungen, Hochzeiten und Jubiläen der regierenden Häupter eingesetzt. Dem weniger turbulent verlaufenen Geschichte Englands entsprechend kam es zu hier einer lineareren Entwicklung. Der Wagen wurde zwar immer wieder revidiert, vor allem durch Hooper 1902 für die Krönung Edwards VIII., aber letztlich blieb das Äussere integraler erhalten. So kam es dort dazu, dass bis heute eine Karosse im Stil des 18. Jh. durch die Strassen Londons im Schritt gefahren wird.

In Frankreich aber gibt es zum Werdegang des Krönungswagens einen guten Vergleichswagen mit ähnlichem Schicksal. Der erste Begräbniswagen des Landes, heute auch „Leichenwagen von Louis XVIII.“ genannt, erlebte zunächst eine dem Krönungswagen ähnliche Metamorphose: 1809 zusammengebaut aus einer älteren Berline von Prelot (Signatur auf dem Langbaum) und Teilen 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 unten abgebildeten Zustand versetzt.

Auch die Rezeptionsgeschichte verlief bei diesem Begräbniswagen sehr ähnlich wie beim Krönungswagen. Bis heute wird er allerdings nicht als Produkt der Dynamik der Landesgeschichte verstanden, sondern ist hergerichtet als Prozessionswagen von Louis XVIII., also wurde wieder eine Episode aus der Zeit eines Bourbonen herausgegriffen.

Ebenso gut hätte man das riesige Fahrzeug aufgrund der Quellenlage auch als Begräbniswagen von Jérôme Bonaparte, dem ehemaligen König von Westphalen, präsentieren können; von dessen Einsatz im Jahre 1860 gibt es neben präzisen Zeichnungen sogar historische Fotografieren, wie das folgende Bild zeigt.

Anders als in England rollen heute keine Staatswagen mehr über die Pflaster von Paris. Das war aber nicht immer so. Der im Kern aus dem Premier Empire stammenden Begräbniswagen erlebte noch letzte Einsätze in den Jahren 1894 und 1899 für zwei Präsidenten der Republik!

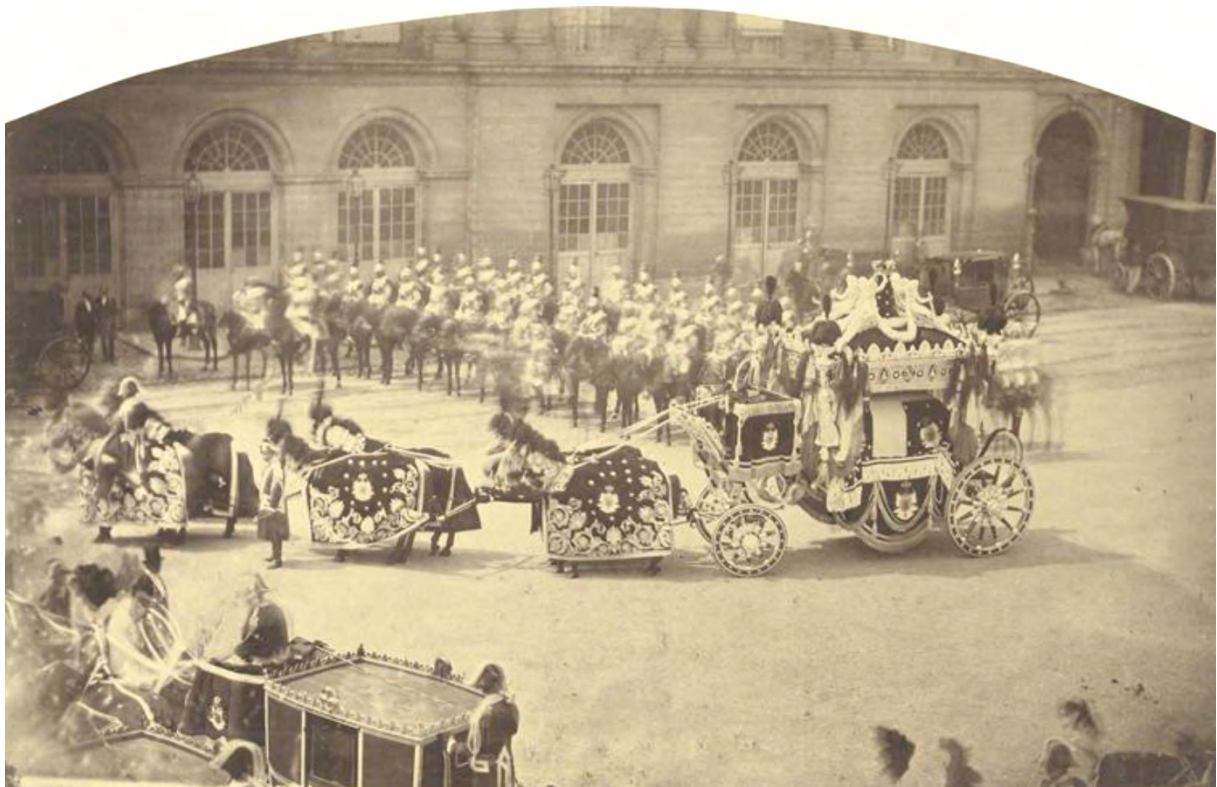
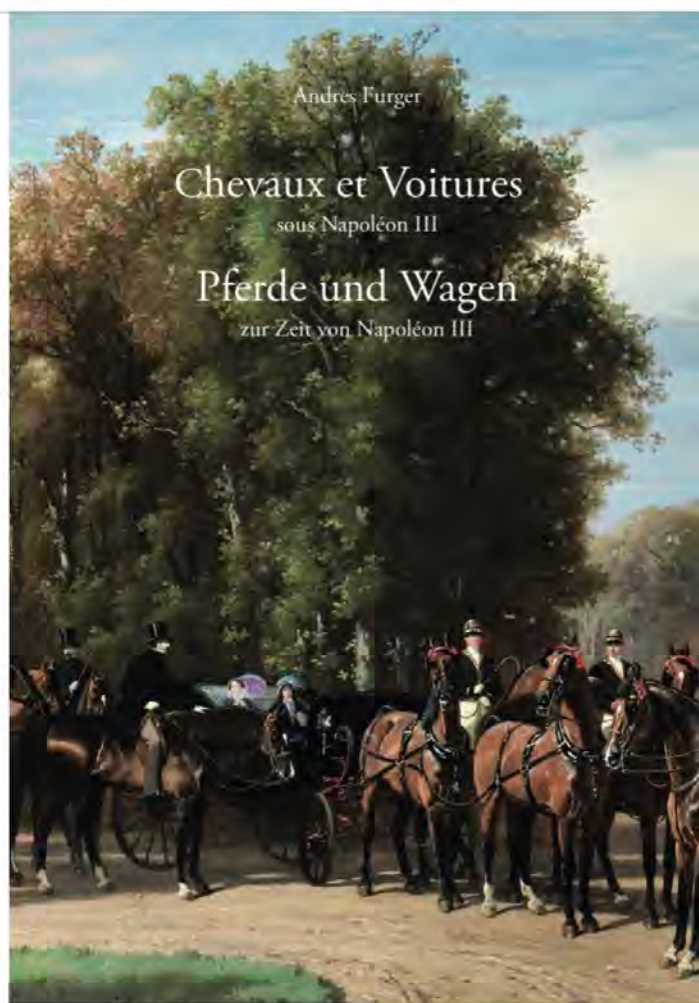


Abb. 18
Begräbnis von Prinz Jérôme Bonaparte im Jahre 1860. Für den ehemaligen König von Westphalen wurde der alte Leichenwagen aus dem Premier Empire und des Königs Louis XVIII. wieder mit den napoleonischen Insignien versehen, wie das diese zeitgenössischen Fotografie zeigt.

Nachwort

„La Voiture du Sacre“ ist in den „Galerie des Carrosses“ in Versailles wunderbar aufgestellt und kann dort mit den über Eck ausgestellten Wagen „Baptême“ gut an Ort verglichen werden. Auch der kaiserlich-königliche Begräbniswagen wird dort präsentiert.



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