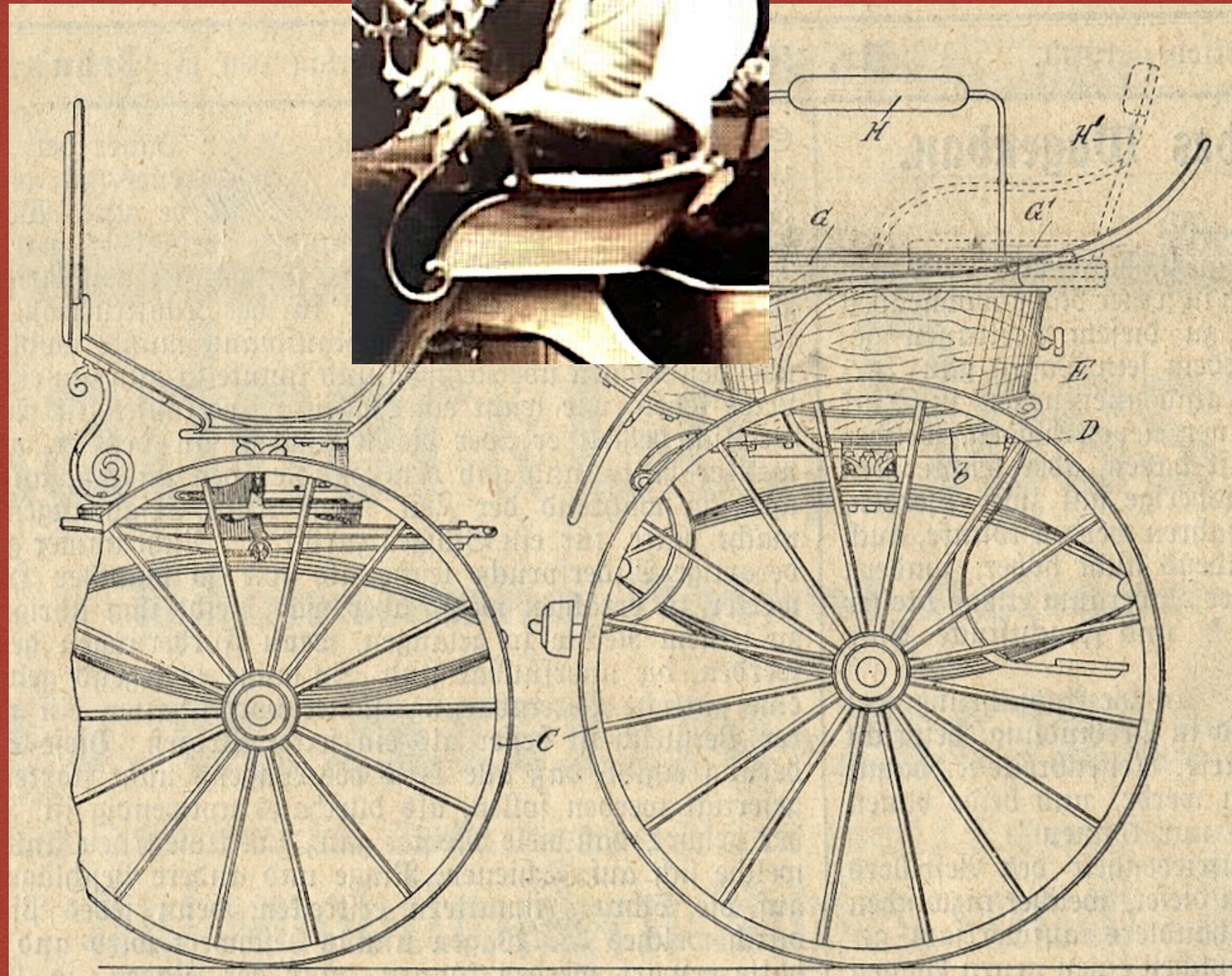


DER SCHWEIZER PATENTWAGEN VON SEITZ

Ein Beitrag zum
Kutschenbau in der Ostschweiz
um 1900

von Andres Furger



IMPRESSUM

Fassung vom 3. 12. 2025

Copyright by Andres Furger

9 rue verte
F-68480 Oltingue
andresfurger@gmail.com

Dank:

Guido Bernasconi
Christoph Butz
Markus Enderli †
Daniel Fuchs
Matthias Furger
Christoph Holenstein
Gregor Holenstein
Markus Jedele
Peter Korradi †
Urs Lang
Beat E. Mathys
Beat Niederberger
Hans Paggen

Jürg Stettler
Andreas Sallmann
Emanuel Schmid
Werner Schönenberger
Alex Sieber
Albert Sporrädli †
Beat Wirth
Daniel Würigler
Thomas Würigler

INHALT

Vorwort

Der Seitz-Patenwagen aus der Bodensee-Region war ein Highlight des Schweizer Wagenbaus. Die Firma Seitz war in der Zeit um 1900 eine bedeutende und innovative Wagenfabrik der Ostschweiz.

Die Fabrik der Gebrüder Seitz ist die einzige schweizerische Kutschenbaufirma, die den Übergang ins Automobilzeitalter nachhaltig geschafft hat und bis heute besteht!

Deren frühe Geschichte wird im Folgenden anhand neuer Recherchen vorgestellt.

Andres Furger im Herbst 2025

Zur Seitz-Fabrik	5
Der Patenwagen von 1896	14
Zwei erhaltene Patentwagen von Seitz	27
An Wiederverkäufer ausgelieferte Patentwagen	31
Würdigung der Seitz-Fabrik	38
Zur Geschichte des Schweizer Klapp-Breaks	41
Anhang: Weitere erhaltene Wagen von Seitz	48
Bibliographie	62
Zusammenfassung	63

Meilensteine der Firma Seitz/Mowag

- 1850 Gründung durch den Wagner Baptist Seitz.
- 1889 Kollektivgesellschaft der beiden Söhne des Gründers, Baptist und Xaver Seitz, unter dem Namen «Gebrüder Seitz Wagenbauer».
- 1896 Schweizer Patent für den hier besprochenen Patentwagen.
- 1914 «Wagen- und Räderfabrik Gebrüder Seitz» als neuer Firmenname.
- 1920 Grossbrand im Firmenareal.
- 1927 Umwandlung der Firma in «Fahrzeug- und Karosserie-Werke Seitz & Co.».
- 1947 Umbenennung in «MOWAG», Abkürzung für Motorwagen-Fabrik.
- 1950 Übernahme durch den Ingenieur Walter Ruf (ex Saurer).
- 2003 Integration der Mowag in den US-amerikanischen Rüstungskonzern General Dynamics GD (S. 32).

Bild rechts: Albert Sporrädli mit seinem Seitz-Patentwagen vor einem in Kreuzlingen von der MOWAG produzierten Radpanzer, 2020.



ZUR SEITZ-FABRIK

Der Wagner Baptist Seitz gründete nach einer Zusatzausbildung in Paris und nach sieben Jahren Tätigkeit in Frauenfeld (S. 11) seinen eigenen Betrieb im Jahre 1850 in Emmishofen (Emishofen/Hemishofen/Hemmishofen) am Bodensee im Kanton Thurgau (1928 in Kreuzlingen eingemeindet). Er fügte seiner Wagnerei eine Schmiede an und stellte 1883 an der schweizerischen landwirtschaftlichen Ausstellung in Luzern einen Brückenwagen («Bruggwagen») und verschiedene Zeichnungen von «Wagen und Wagentheilen» aus. Seitz liess 1889 einen „Vorstecker für Wagenräder“ patentieren. Im gleichen Jahr gab er den Betrieb an seine Söhne weiter und starb 1890.

Die beiden Söhne des Gründers mit Vornamen Baptist und Xaver gründeten 1889 unter dem Namen «Gebrüder Seitz» eine Kollektivgesellschaft zur Weiterführung des elterlichen Betriebs. Vor allem der ältere Sohn und Wagnermeister Xaver Seitz (1859 bis 1940) profilierte sich als innovativer Fachmann. Das Rüstzeug dazu hatte auch er sich nach der Lehre in einer mehrjährigen Zusatzausbildung in Paris angeeignet. Sein Bruder Baptist Seitz war vermutlich Schmied; der Betrieb der «Seitz frères» wurde weiterhin auch als «Wagnerei und Schmiede» bezeichnet. Erst später konnten die Brüder ihren Betrieb als Wagenfabrik bezeichnen. Die Maschinen der Werkstätten wurden über Transmissionsriemen von einer Dampfmaschine angetrieben.

Fahrzeuge der Fabrik «Gebr. Seitz» sind auf dem Spritzbrett zuweilen mit einem eingeschnitzten Schweizerkreuz verziert. Damit wurde die Schweiz als Herkunftsort des an der Grenze zu Deutschland liegenden Betriebs betont. Zwischen 1856 und 1896

nahmen die Gebrüder Seitz an verschiedenen lokalen, regionalen und nationalen Ausstellungen mit eigenen Produkten teil (S. 17).

Darunter befanden sich Luxuswagen und gewerbliche Fahrzeuge wie Camions oder Leichenwagen. Zwei Gefährte konnten an der Landesausstellung 1896 in Genf ausgestellt werden; die Firma wurde damals mit einer bronzenen Medaille ausgezeichnet. Aus demselben Jahr stammt der hier behandelte Patentwagen, dessen Prototyp vermutlich dort ausgestellt war. 1889 baute Seitz einen Krankentransportwagen für die Gemeinde Tägerwilen. Weitere folgten für die Gemeinde Diessenhofen 1906. 1893 nahm Seitz an einer «Ideenconcurrentz zur Beschaffung eines neuen Modells für die Hauskehricht-Abfuhrwagen der Stadt Zürich» teil. Der Vorschlag wurde insgesamt positiv bewertet, nicht aber die Art des Einladens der «Normalkübel» (Der Chaisen- und Wagenbau 1893).

Xaver Seitz wurde im Jahre 1900 im Auftrag der Regierung des Kantons Thurgau nach Paris geschickt, um über die Weltausstellung zu berichten. Die «Wagenbauer Gebr. Seitz» suchten 1901 per Inserat im «Schweiz. Wagenbau» einen «Feiler» und 1910 einen «Radmacher» im Taglohn. Damals beschäftigte die Fabrik etwa sechs Gesellen. 1903 stellte die Firma an der landwirtschaftlichen Ausstellung in Frauenfeld neben einem Lastwagen und einem Break erneut die patentierte Chaise aus.

Merkwürdigerweise sind für Seitz keine Aufträge für Kutschen der Schweizer Post bekannt. Ab den 1920er Jahren wurden aber viele Fahrzeuge für die Post hergestellt (S. 12). 1915 erhielten die «Wagenbauer Gebr. Seitz» das Patent auf ein «federndes Rad». Damals hatte die nachhaltige Umstellung auf automobiler Fahrzeuge eingesetzt. Dazu gehörten auch früh Aufbauten von Lastwagen in Zusammenarbeit mit der Firma Saurer im thurgauischen Arbon.

gestorben. Im Jahre 1859 als ältester Sohn eines Wagners geboren, erlernte er ebenfalls das Handwerk seines Vaters. Nach der Lehrzeit führte ihn die Wanderschaft nach Paris, wo schon sein Vater gearbeitet und die französische Sprache erlernt hatte. Frankreichs Hauptstadt galt als internationales Zentrum des Wagenbaues, das dort die elegantesten Gefährte herausbrachte. Von 1887 bis 1890 hielt sich Xaver Seitz in dieser Stadt auf und bildete sich zum fertigen Wagenbauer aus. Nach Rückkehr in die Heimatgemeinde Emmishofen erwarb sein Vater eine Liegenschaft an der Unterseestrasse, wo der Betrieb mit einem Lehrling eröffnet wurde. Kurz darauf starb der Vater. Bereits schon 1893 erhielt der junge Geschäftsmann, welcher mit seinem Bruder zusammen arbeitete, an der kantonalen Ausstellung in Frauenfeld ein Ehrendiplom für vorbildlich gebaute Fahrzeuge. In der Folge kam das Geschäft zu einem angesehenen Namen, wurde an vielen Ausstellungen mit Auszeichnungen geehrt und lieferte auch Gefährte ins Ausland. Angeborene Geschicklichkeit trug unserem Kollegen eine Reihe von Aemtern ein. Während 27 Jahren war er Gemeindeammann von Emmishofen, bis das Gemeindewesen in die Verwaltung von Gross-Kreuzlingen übergeführt wurde. Er amtierte ferner als Verwaltungsrat und zeitweise als Präsident der Bürgergemeinde, lange Jahre als Schulpfleger, Kirchenvorsteher und Bezirksrichter. Die neue Zeit brachte dem Unternehmen die Weiterentwicklung und Umstellung auf die Automobilbranche, und es wurde dafür gesorgt, dass der inzwischen herangewachsene Sohn die entsprechende Ausbildung erhielt. Wagen der Firma Seitz waren nicht nur auf unseren Alpenpässen anzutreffen, sondern bis hinunter zum Kölner Dom.

Würdigung von Xaver Seitz

Bild links: Würdigung des 1940 verstorbenen Xaver Seitz in der «Schweiz. Wagenbauzeitung» von 1940.

Bild unten: Rechnung mit Briefkopf des Jahres 1896 an die Gemeinde Tägerwilen für zwei «Caoutschouk-Bremsklötze» für deren Leichenwagen, wohl mit Unterschrift von Xaver Seitz. (Aus Gonzenbach 2000, 69)

Auszeichnungen:
Frauenfeld 1856,
Kreuzlingen 1866, Weinfelden 1873, Luzern 1881, Bülach 1883
für sehr gute Wagner- u. Schmiede-Arbeit u. zweckmäßige Zeichnungen.
Weinfelden 1885, Neuenburg 1887, Andelfingen 1888,
Frauenfeld 1893, 1. Classe, für einen geschmackvoll gearbeiteten Break u. sachverständig ausgeführte Wagenzeichnungen, sowie für vorzügliche Leistung im Wagenbau.

RECHNUNG
von
Gebr. Seitz, Wagenbauer
für *S. P. Tägerwilen, Emmishofen, Gottlieb, Schaff*

Wagnerei u. Schmiede.
Spezialität
in
Transport- u. Luxus-Fuhrwerken
für jeden Zweck.
Dampfbetrieb.

Emmishofen, den *21. Dec.* 1896.

Monat	Tag		Fr.	Cts.
		<i>2 für zwei Caoutschouk-Bremsklötze</i>	<i>6</i>	
		<i>In ansehn</i>		
		<i>J. Gebr. Seitz</i>		
		<i>X. Seitz</i>		

Exporte von Emmishofen nach Übersee

In der «Illustrierten schweizerischen Handwerker-Zeitung» erschien 1906 ein Bericht über die Exporte der Firma Seitz nach Übersee (Nr. 4, 62f.): Wie schon zwei Jahre zuvor lieferte Seitz erneut «eine Anzahl Wagen nach Südafrika».

Dafür wurden die «Fuhrwerke zerlegt und in Verschlüge so gut es geht dicht zusammen verpackt». So wurden auch viele amerikanische Buggys in alle Welt exportiert. Im Bericht wird aber betont, die Schweizer Wagen hätten mit dieser grossen Konkurrenz mithalten können:

«Es darf hier ohne Ueberhebung angeführt werden, daß der schweizerische Wagenbau auch über die Grenzen hinaus einen guten Ruf genießt und wie einer der Klienten selbst schreibt, die Wagen den amerikanischen vorgezogen werden, was umsomehr aner kennenswert ist, daß die Besteller englischer und deutscher Nationalität angehören.»

Bild links: Emmishofen nach einer Postkarte um 1900



FABRIK-ORDNUNG

DER FIRMA

GEBRÜDER SEITZ IN EMMISHOFEN.

*Seitz & Co.
ab 1.1.1920.*

1.

Die Dauer der täglichen Arbeit beträgt 8³/₄ Stunden, Samstagen 4¹/₄ Stunden. An Vorabenden gesetzlicher Feiertage endigt die Arbeit um 5 Uhr.

2.

Die Arbeit muss pünktlich begonnen und darf ohne Erlaubnis vor der festgesetzten Zeit nicht verlassen werden.

3.

Wer von der Arbeit wegzubleiben wünscht soll dem Vorgesetzten zum Voraus davon Anzeige machen. Wer durch unvorhergesehene Ereignisse verhindert ist zur Arbeit zu erscheinen, hat sich nachher beim Vorgesetzten zu melden und den Grund der Verspätung oder des Ausbleibens anzugeben. Von eingetretener Krankheit oder Unfall ist so bald als möglich Meldung zu machen.

4.

Grösste Gewissenhaftigkeit in der Ausführung der übertragenen Arbeiten, sorgfältige Behandlung des Arbeitsmaterials, der Maschinen und Werkzeuge, Reinlichkeit, anständiges Benehmen ist jedermanns Pflicht.

EMMISHOFEN, den 31. Dezember 1919.

DIE ARBEITGEBER:
GEBR. SEITZ.

Die Fabrikordnung ist vom Regierungsrat unterm 19. Februar 1920 genehmigt worden.

5.

Bei selbstverschuldeter, fehlerhafter Ausführung der Arbeiten, Beschädigung von Werkzeugen, Maschinen, sowie für verlorene Objekte sind Lohnabzüge zulässig.

6.

Uebertretung der Fabrikordnung, sowie der Vorschriften zum Schutze von Gesundheit und Leben der Arbeiter, können mit Bussen bestraft werden. Das Rauchen, sowie unnötiges Geschwätz, Singen und Pfeifen während der Arbeitszeit sind untersagt. Schwerere Fälle können Kündigung zur Folge haben, oder im Sinne von Art. 352 O. R. als wichtige Gründe zur sofortigen Auflösung des Dienstverhältnisses geltend gemacht werden.

7.

Die Auszahlung des Lohnes erfolgt alle 7 Tage, jeweils am Freitag bei Arbeitsschluss. Der Lohn von einem Tag bleibt bis zur folgenden Lohnzahlung ausstehen.

8.

Als Kündigungstermin gilt der Zahltag.

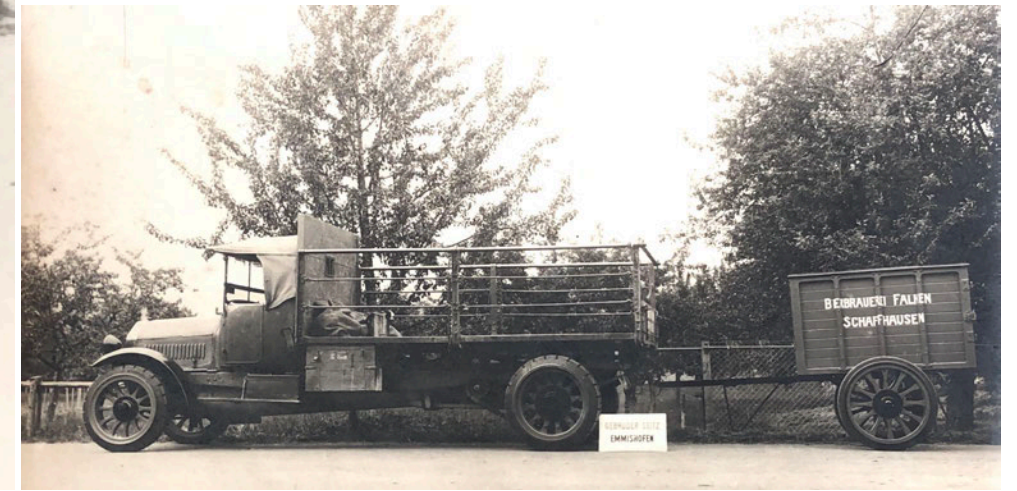
9.

Die Fabrikordnung tritt sofort nach regierungsrätlicher Genehmigung in Kraft.

Zur Fabrikordnung von 1919/20

Recherchen von Emanuel Schmid führten zur links abgebildeten Fabrik-Ordnung der Firma Gebrüder Seitz von 1919/20. Deren Inhalt zeugt von den damals harten Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiter. Dabei waren vor dem Jahre 1920 die Bedingungen noch härter. So wurde erst auf den 1. Januar 1920 die gesetzlich erlaubte Höchstarbeitszeit auf 48 Stunden pro Woche - wie bei Seitz - reduziert. Die 48-Stunden-Woche war eine zentrale Forderung der Gewerkschaften im Landesstreik des Jahres 1918 gewesen. Diese gesetzliche Änderung war der Anlass für die neue Fabrik-Ordnung auch der Firma Seitz, die damit die ältere, handgeschriebene von 1908 ersetzte. Diese umfasste auch 9 Paragraphen und erwähnte am Schluss die Namen von sechs Arbeitern. Die Arbeitszeit dauerte bis 1920 von «morgens 6 1/2 Uhr bis abends 6 1/2 Uhr, mit Zwischenpausen für das Znüni 9-9 1/2, Mittag 12-1 und Vesper 4-4 1/2». Das ergab eine Präsenzzeit von 12 Stunden und eine Arbeitszeit von 10 Stunden pro Tag. Daraus resultierte eine 59-Stunden-Woche, zumal auch am Samstag gearbeitet wurde (vor gesetzlichen Feiertagen und am Samstag endete die Arbeitszeit um 5 Uhr).

Auch von anderen Kutschenbaubetrieben sind ältere Fabrikordnungen erhalten. Seit die Eidgenossenschaft 1877 ein Fabrikgesetz erlassen hatte, mussten die Kantone nachziehen und bei Betrieben mit einer bestimmten Mitarbeiterzahl Fabrik-Ordnungen einfördern. Die Arbeitsbedingungen waren in Schweizer Fabriken des 19. Jh. sehr hart gewesen. Das zeigt etwa die Fabrikordnung der Wagenfabrik Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel (E-Paper des Verfassers unter C5, Seite 80f.; abrufbar auf der Webseite www.furger.eu). Dort hatte im Jahre 1889 noch eine Arbeitszeit von 11 Stunden am Tag gegolten!



Historische Fotos zweier Fahrzeuge der Seitz-Fabrik vor 1920

Bild links: Gesellschaftswagen in Naturholz, einer bevorzugten Seitzschen Bauweise. Der etwa zehnplätzig Wagen steht vor einem Gebäudekomplex, der im Jahre 1920 samt der Fabrik bis auf die Grundmauern abbrannte (S. 10).

Bild rechts: Von Seitz realisierter Aufbau eines Lastwagens und Anhänger für die Brauerei Falken in Schaffhausen. Auf diese Art wurden nicht nur die eben fertig gestellten Kutschen, sondern auch die automobilen Fahrzeuge fotografiert, mitsamt dem davor gesetzten Schild „Gebr. Seitz Emmishofen“.
(Swiss Car Register, Safenwil)

Max Stoop berichtete in seinen Erinnerungen von einem Saurer-Lastwagen seines Schwiegervaters mit Seitz-Aufbau der Kabine und der Brücke im Jahre 1936 (Gazette des Oldtimer Club Saurer, Heft 68, 2008).

GROSSBRAND IN DER WAGEN- UND RÄDERFABRIK SEITZ



EMMISHOFEN 1920

Fabrikbrand in Emmishofen (Thurgau). In der mechanischen Wagen- und Räderfabrik der Gebr. Seitz in Emmishofen brach Feuer aus, dem in kurzer Zeit die Schmiede- und Wagnerwerkstätten, sowie die Holzmaschinen und das angebaute Mietwohnhaus bis auf die Grundmauern zum Opfer fielen. Die Gebäulichkeiten sind zu 30,000 Fr., das Geschäftsinventar, inbegriffen sämtliche Maschinen und die großen Holzvorräte, zu 140,000 Fr. versichert. Eine Frau stürzte vom Glasdach des Wohnhauses auf die Flurtreppe hinunter und zog sich schwere innere Verletzungen zu. Die Brandursache konnte noch nicht ermittelt werden.

Grossbrand 1920

Der Betrieb von Seitz blieb von Rückschlägen nicht verschont. So kam es 1920 zu einem Grossbrand in der gesamten Liegenschaft. Damals wurde die Firma «Wagen- und Räderfabrik Gebrüder Seitz» genannt. Das Adjektiv «mechanisch» verweist auf von einer Dampfmaschine über Transmissionsriemen angetriebene Maschinen. Dem zitierten Firmennamen nach stand damals immer noch die Produktion von Kutschenrädern und Pferdefuhrwerken im Vordergrund. (Erst später wurde «Wagen» zu einen Synonym für noble Automobile.) Damals begann aber die «Umstellung auf die Automobilbranche» (S. 15). Der Brand muss ein schwerer Schlag für die Firma in einer herausfordernden Zeit gewesen sein.

Bild oben: Ausschnitt aus der «Illustrierten schweizerischen Handwerker-Zeitung» von 1920.

Bild links: Druck unbekannter Herkunft.

Die Fahrzeugfabrik und Karosserie Seitz in Emmishofen-Kreuzlingen

wurde im Jahre 1850 gegründet und befindet sich heute bereits in der dritten Generation der gleichen Familie. Jahrzehnte befasste sich die Firma mit Fuhrwerken aller Art für Pferdebetrieb, und es ist ihr mit grosser Anstrengung und Ausdauer gelungen, Fabrikate sowohl nach dem Ausland wie auch überseeisch zu liefern. Diese ausländische Kundschaft, welche sich bis Südafrika erstreckte, ist den Erfolgen der jeweiligen Ausstellungen zu verdanken, welche Erzeugnisse Interessenten auf dem Weltmarkt vor Augen geführt wurden. Als die Eisenbahn von Romanshorn nach Zürich gebaut war, ist zu Anfang für den Wagenbauer eine derartige Arbeitslosigkeit eingetreten, dass der damalige, sieben Jahre in Frauenfeld etablierte, längst verstorbene Senior Bap. Seitz sich veranlasst sah, wieder in seine Heimat nach Emmishofen zurückzukehren.

Fuhrwerke wurden keine mehr bestellt, da jedermann, selbst Landwirte, das neue Verkehrsmittel benützten und unter anderem die gewaltigen zwölfspannigen Fuhren für Lebensmittel und Waren vom Rhein bei Gottlieben bis Zürich nicht mehr geführt wurden.

Seit einem Jahrzehnt ist mit Hilfe junger Kraft die Autokarosserie eingeführt. Es bilden namentlich die Gesellschafts- und Reisewagen eine Spezialität, deren Vorzüge im In- und Ausland anerkannt werden.

Fünf schweizerische und fünf deutsche wie andere Patente für Allwetterkarosserien sind namentlich hervorzuheben.

Die schweizerische Oberpostdirektion wie die deutsche Reichspost wenden die praktischen Systeme für ihre Wagen an. Selbst in verschiedenen grossen deutschen und österreichischen Städten haben unsere Karosserien Eingang gefunden. Es befinden sich dort Fahrzeuge mit 55 Sitzplätzen sowie Glaswagen mit abgerundeter, eleganter Glasbedachung, System Seitz, welche allgemeine Bewunderung hervorrufen.

Das Neueste bildet das Gerippe in Hartaluminiumlegierung zwecks innerer Raumgewinnung und speziell leichten Gewichts. Das Verdeck ist mit selbsttätigen Führungsorganen und selbsttätigem Randabschluss konstruiert.

Die Firma besitzt auch ein Etablissement in Konstanz, woselbst mit Kreuzlingen zirka 150 Arbeiter beschäftigt werden.

Seitz als Fahrzeugfabrik um 1930

Gemäss dem links reproduzierten Bericht von 1929 in der «Schweizer Automobil-Revue» expandierte der Betrieb von Seitz zwischen 1920 und 1929 von wenigen Mitarbeitern auf «150 Arbeiter» mit Standorten in Emmishofen/Kreuzlingen und Konstanz. Jetzt war die Umstellung auf das Automobil-Zeitalter erfolgreich geschafft.

Seitz war eine bedeutende Fahrzeugfabrik geblieben und arbeitete eng mit Produzenten wie Saurer in Arbon und der Schweizer Post als Kunde zusammen. Dies alles geschah offenbar unter der Federführung der dritten Generation Seitz, dem gleichnamigen Sohn von Xaver Seitz? 1929 liess jedenfalls Vater oder Sohn Xaver Seitz eine Vorrichtung für den Randabschluss von Fahrzeugverdecken patentieren (Dokument im Staatsarchiv Thurgau).

1947 erfolgte die Umbenennung in MOWAG, die Abkürzung für Motorwagen-Fabrik. Sie wurde vor allem für Militärfahrzeuge wie Radpanzer bekannt.

Seitz ist der einzige Kutschenbauer der Schweiz, der als Unternehmen im Fahrzeugbereich überlebt hat! Dieses Faktum ist heute vergessen. Auch in der Firma selbst (dazu S. 38ff.)!

Seitz-Fahrzeuge im Museum für Kommunikation, Bern

Nach dem digital zugänglichen Katalog des Museums für Kommunikation befinden sich unter anderem folgende an die Schweizer Post ausgelieferte Fahrzeuge von Seitz in dessen Sammlung:

- Elektrohandwagen von 1946
- Elektro-Handfourgon und Umladewagen von 1947
- Zustellfourgon von 1947
- Alpenwagen von Berna, mit Carrosserie des Jahres 1947 von «Seitz & Co. AG, Auto- und Karosseriebau, Kreuzlingen»
- Postfourgon Umladewagen von 1950
- Elektrischer Postfourgon Umladewagen von 1962

Demnach muss Seitz nach dem Ersten Weltkrieg viel für die Schweizer Post produziert haben.

Das Highlight in der Sammlung ist ein Autocar 2 AE von Saurer mit Raupenantrieb, der im Sommer durch Räder ersetzt werden konnte. Das Chassis war 1927 mit einer «Allwetter-Karosserie» beziehungsweise dem Aufbau eines «Car-alpine» von Seitz versehen worden (mit Faltverdeck und aussen am Heck platzierten Gepäckträger). Es war zunächst vor allem in Graubünden im Einsatz. Leider wurde das Fahrzeug 1933 von Hess in Bellach umgebaut, zeigt also heute nicht mehr den Erstzustand.

Bild oben:

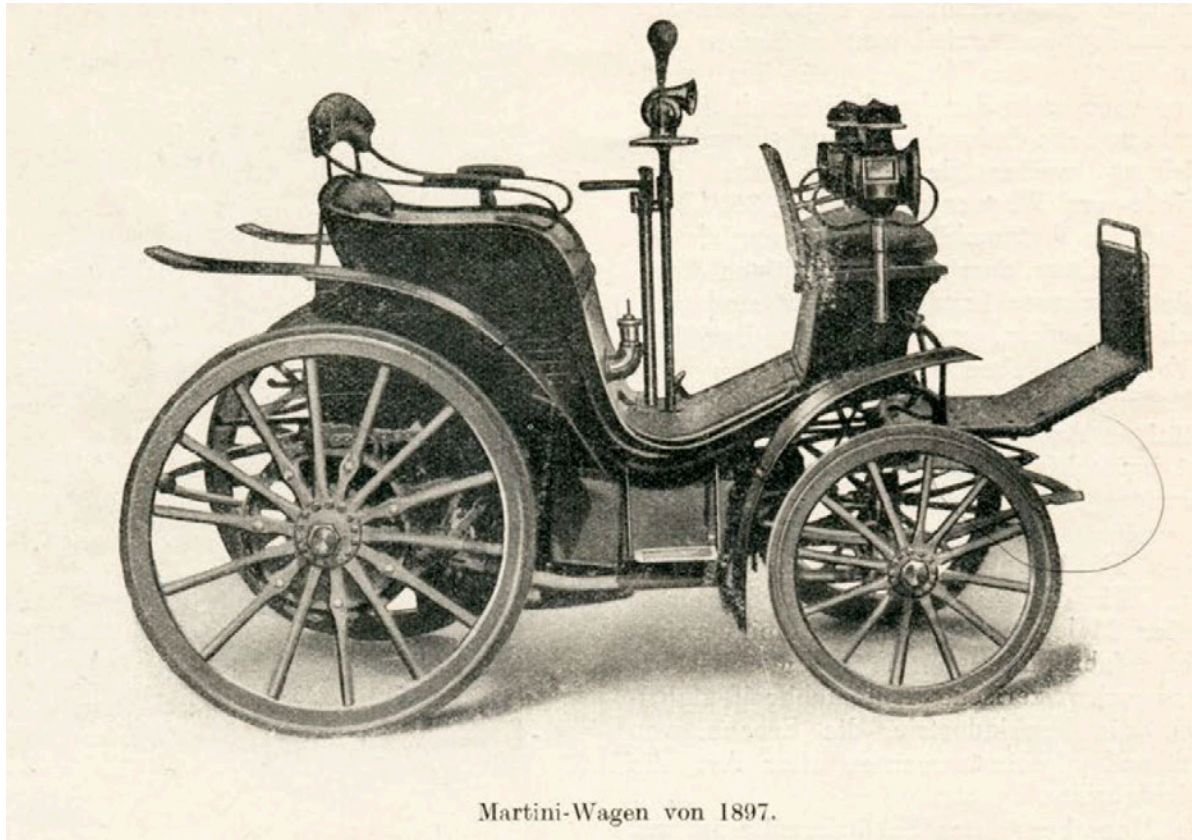
Alpenwagen II Saurer 2 AE auf einer Fotografie der Zeit zwischen 1927 und 1933.

Bild unten:

Ein ähnlicher Wagen 1926 in voller Fahrt zwischen Chur und Lenzerheide.

(Museum für Kommunikation, Bern)





Martini-Wagen von 1897.

Bilder von 1929 aus der «Illustrierten Automobil-Revue»

Bild links oben: Wurde allenfalls dieser Martini-Wagen in der Art einer Chaise von Seitz karossiert? Die Gestaltung der 1897 gefertigten Sitzschale mit den Galerien erinnert an Seitz-Kutschen. Es gibt Hinweise auf die Fertigung von Automobil-Aufbauten aus dem gleichen Jahr für die Firma Seitz.

Bild rechts: Inserat der Firma Seitz & Co. um 1930.

Bild unten: Allwetter-Omnibus von Seitz & Co. der späten 1920er Jahre.

SEITZ & Co.
FAHRZEUG- UND KAROSSERIEWERKE
EMMISHOFEN-KREUZLINGEN

bauen als Spezialität:

Omnibus-
und Allwetter-Karosserien
mit Leichtmetallgerippe
und Kurbelverdecken
Patente SEITZ



Grösster Allwetter-Omnibus der Gegenwart mit 55 Sitzplätzen. Der Wagen hat eine Länge von 12½ m und ein ziemlich geringes Gewicht, ausgerüstet mit Leichtmetallspantengerippe und Kurbelverdeck System Seitz, er dient dem Verkehr zwischen Köln-Paris und wurde von der Firma Seitz & Co. Karosseriewerke in Kreuzlingen geliefert.

Le plus grand omnibus actuel. Long de 12,5 m, offrant place à 55 passagers, il est à toit découvrable et superstructure en métal léger. Constructeur Seitz & Co., Kreuzlingen.

DER PATENTWAGEN VON 1896

Der Seitz-Patentwagen gehört zu den Höhepunkten des Schweizer Wagenbaus. Das eigenständige Schweizer Modell wurde in Emmishofen auf hohem Niveau entwickelt, hergestellt und vertrieben. Deshalb verdient dieses Wagenmodell eine entsprechende Würdigung. Sie schliesst an erste Erwähnungen in meinen Schweizer Büchern von 1993 (Kutschen und Schlitten in der Schweiz) und 2006 (In der Kutsche durch die Schweiz) an.

Der Patentwagen beruht auf einer längeren Entwicklungsarbeit, die Xaver Seitz offenbar nach seiner Rückkehr von Paris mit seinem Bruder geleistet hat. Die Erfindung erhielt 1896 das Schweizer Patent mit der Nr. 13284 (siehe folgende Seite). Das Fahrzeug wurde als „Chaischen“ bezeichnet, ein damals auch in Süddeutschland gängiger Ausdruck für einen leichten Personenwagen. („Chaise“, ursprünglich die Bezeichnung für einen zweiplätzigem Zweiradwagen, wurde im Laufe der Zeit einerseits ein Sammelbegriff für reine Personenwagen und andererseits für ein zweiplätziges vierrädriges Modell mit Halbverdeck.)

Der Patentwagen war so konstruiert, dass er bei gleichbleibendem Vorderwagen verschiedene Bedürfnisse abdecken konnte und trotzdem sehr leicht konstruiert war. Das zentrale und neue konstruktive Element war dabei die Verbindung von Vorder- und Hinterwagen mittels zweier geschweiften Gestellarme, den «moutonnets».

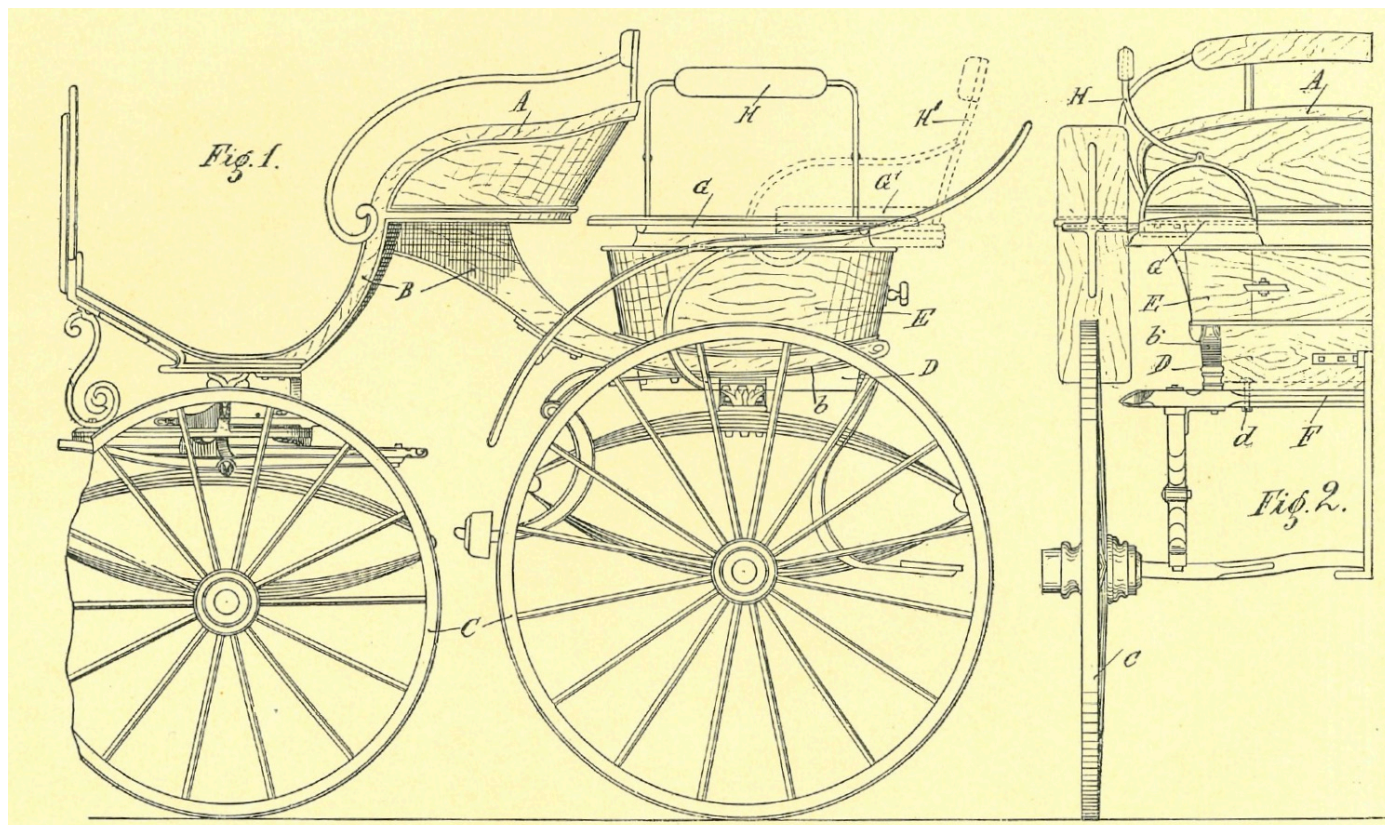
Die beiden Gestellarme waren so stark gebaut und innen mit Flacheisen verstärkt, dass ihnen hinten ein leichter Gestängesitz oder verschieden schwere „Kästchen“ aufgeschraubt werden konnten. Direkt darunter war die Federn-Traverse samt Hinterwagen festgeschraubt.

Wie im Kapitel „Würdigung“ S. 38ff. näher ausgeführt, zielten die Gebrüder Seitz mit einer Art Serienfabrikation auf einen breiteren Absatz, auch durch Wiederverkauf. Um 1900 fertigten kleinere Betriebe oft nicht mehr die ganzen Kutschen selbst an, sondern bezogen Rohbauwagen bei grösseren Fabriken (S. 28f.).

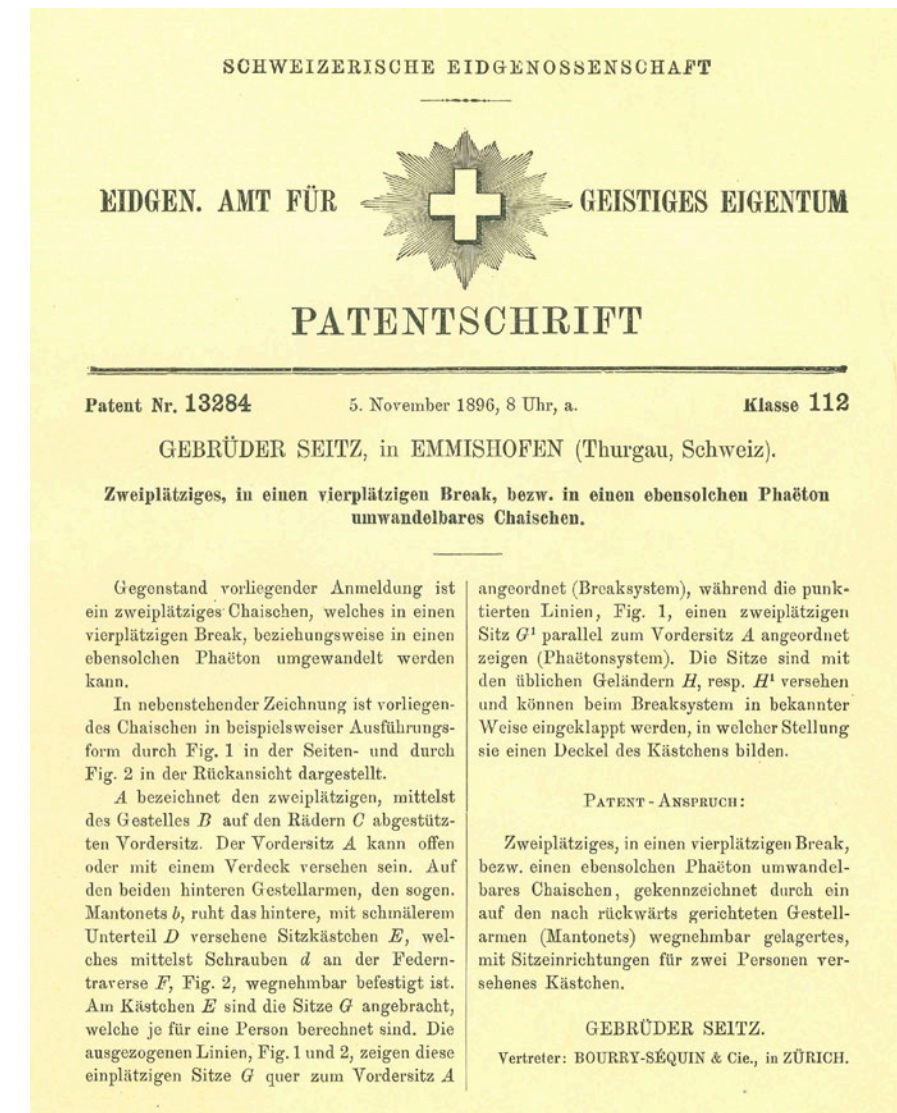
Seitz war durchaus nicht der einzige Betrieb in der Ostschweiz, der sich auf Rohbauwagen oder der Produktion von einzelnen Teilen in Serie wie Räder spezialisierte (dazu Sallmann 2011, 10f.).

Die feinen, zum Teil aus Hickoryholz gefertigten Räder des Patentwagens dürften bei den meisten von Seitz ausgelieferten Rohbauwagen ebenfalls von Seitz stammen. Denn der Betrieb von Seitz nannte sich auch „Räderfabrik“. Auch in diesem Bereich versuchte Seitz offenbar in den Markt der Zulieferer einzusteigen. Das war damals durch die Anschaffung teurer Hilfsmittel wie Kopiermaschinen möglich, auf denen eine Speiche innerhalb weniger Minuten ausgefräst werden konnte.

Den Patentwagen konnte man in verschiedenen Varianten bestellen, wie sie auf der nächsten Seite vorgestellt werden. Dabei wurde nur der hintere Kastenaufsatz ausgewechselt. Die Fabrik konnte dank dieser Methode die meisten Teile des Wagens vorproduzieren.



(Staatsarchiv Kanton Thurgau Inv. 8'400'16, 112 Nr. 13284)



Zum Patent von 1896

Am 5. November 1896 erhielten die Gebrüder Seitz das schweizerische Patent Nr. 13284 für ihr transformables „Chaischen“. Damals wurden vor allem die beiden Varianten «Breaksystem» und «Phaëtonsystem» ausgeführt. Auf der obigen Zeichnung von 1896 sind die hauptsächlichen Merkmale des Patentwagens festgehalten. Dazu gehören die typischen geschweiften Bockgalerien und Kotflügel sowie die blattartig geschnitzten Stöckli (Distanzhalter zwischen Gestelltraversen und Kasten).

Im obigen Text werden die beiden nach hinten abgehenden Gestellarme auch „Mantonets“ genannt. Richtig müsste es

„moutonnets“ heissen, wohl ein Schreibfehler des Patentamtes ab einer handschriftlichen Vorlage. Dieser französische Fachausdruck bezeichnete die hinten am Kasten herausragenden, hornartig gebogenen Arme, wie sie der französische Kenner Faverot de Kerbrech 1903 abbildete (Bild unten).



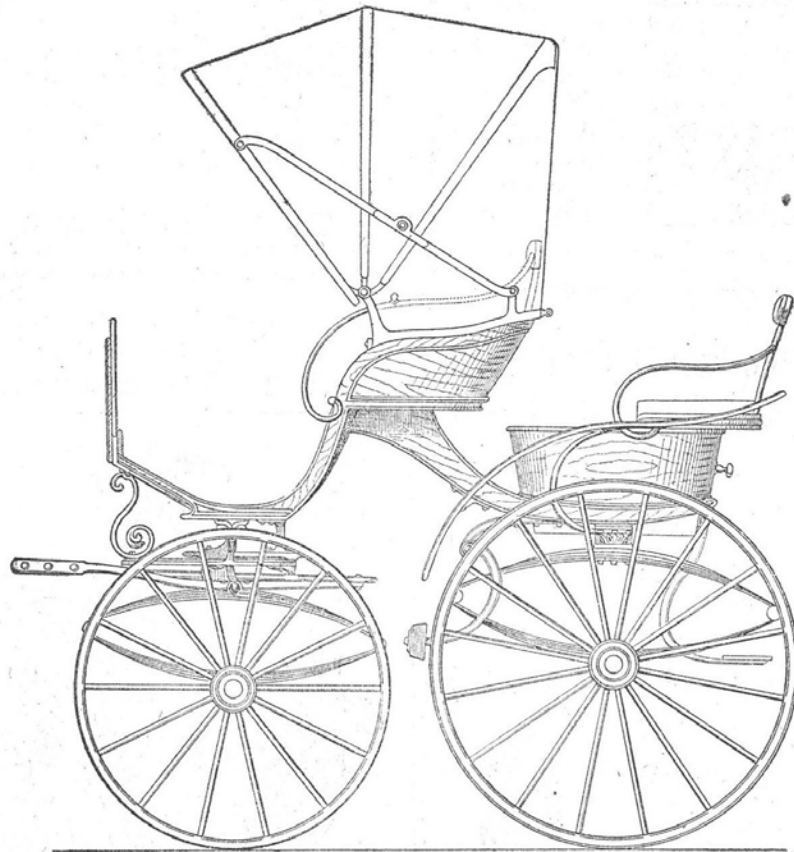
Der neue Patent-Wagen

von Gebrüder Seiz, Wagenbauer in Emmishofen.

Die in der ganzen Schweiz rühmlich bekannte Wagenbaufirma Gebrüder Seiz in Emmishofen, die bereits ein volles Duzend ehrender Auszeichnungen auf Industrie- u. Gewerbe-Ausstellungen erhalten hat, tritt mit einer neuen, unter Nr. 13284 eidgen. patentierten Wagenkonstruktion vor das Publikum. Dieselbe wird unsere Leser gewiß interessieren und betrifft ein zweiplätziges, in einen vierplätziges Break, bezw. in einen ebensolchen Phaeton umwandelbares Chaischen.

Dieses Chaischen in eleganter Form ist mit hohen Rädern konstruiert, aus bestem Material gebaut, verbindet bei 200 kg Gewicht, bei sehr leichtem Gang doch Stärke u. Dauerhaftigkeit.

Das Verdeck ist zum Abnehmen eingerichtet; der Wagen kann deshalb als offenes od. gedecktes Fuhrwerk gebraucht werden. Letzteres wird auf Wunsch ohne Verdeck wie auch mit oder ohne abnehmbaren hintern Rücksitz geliefert.



Um das Chaischen in einen vierplätziges Break umzuwandeln, ist das Kasten auf den Hinterragen zu stellen und mit zwei Schrauben an der Federn-Traverse zu befestigen, welches ein Mann in 1—2 Minuten bewerkstelligen kann.

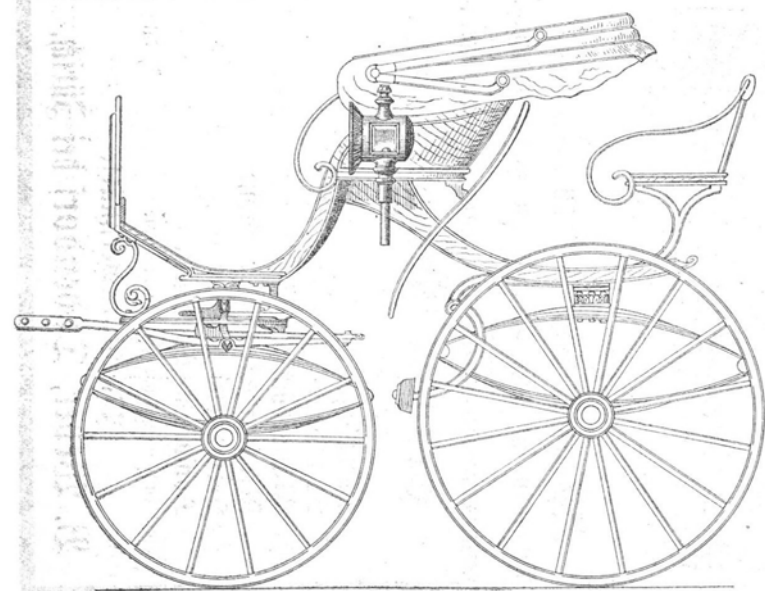
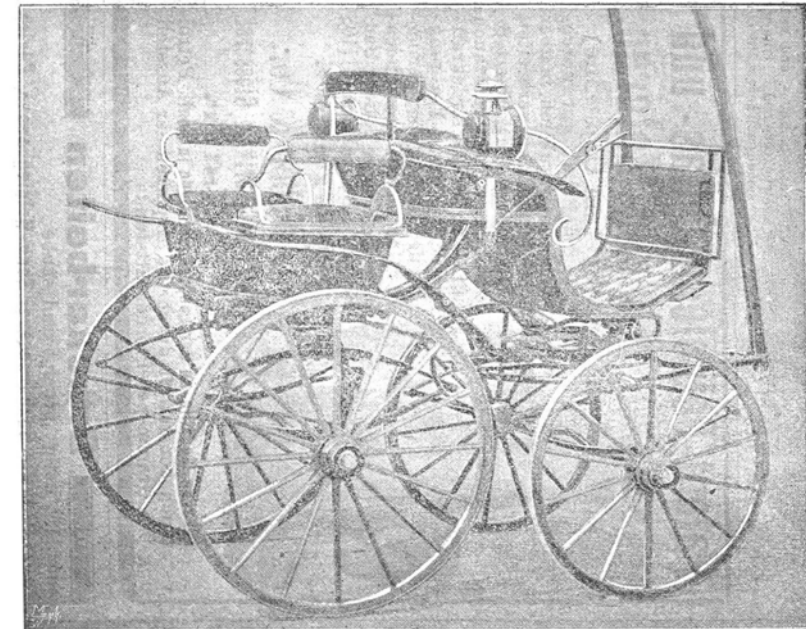
Die beiden Sitze haben schöne bewegliche Rückenlehnen, und es können dieselben sowie der hintere Fußtritt zu und eingeklapppt werden.

Das Fuhrwerk in einen vierplätzig. Phaeton einzurichten, ist der zweiplätzig. Sitz parallel mit dem Vordern auf das Kasten zu stellen und das am Sitz befindliche Charnier mit einer Stellschraube zu befestigen, zum Zwecke des bequemen Einsteigens bei der hint. Thüre, indem die Sitzbank auf diese Weise aufgestellt werden kann und nach dem Einsteigen wieder herunter gelassen wird.

Das Fuhrwerk eignet sich aber nicht bloß für den Luxus, sondern es kann auch mit den zugeklappten hinteren Sitzen, oder beim Phaetonssystem mit entsprechendem Deckel versehen als Reise- oder Geschäftswägelchen für

verschiedene Zwecke benutzt werden, da das hintere Kasten dann ein kleines Magazin bildet.

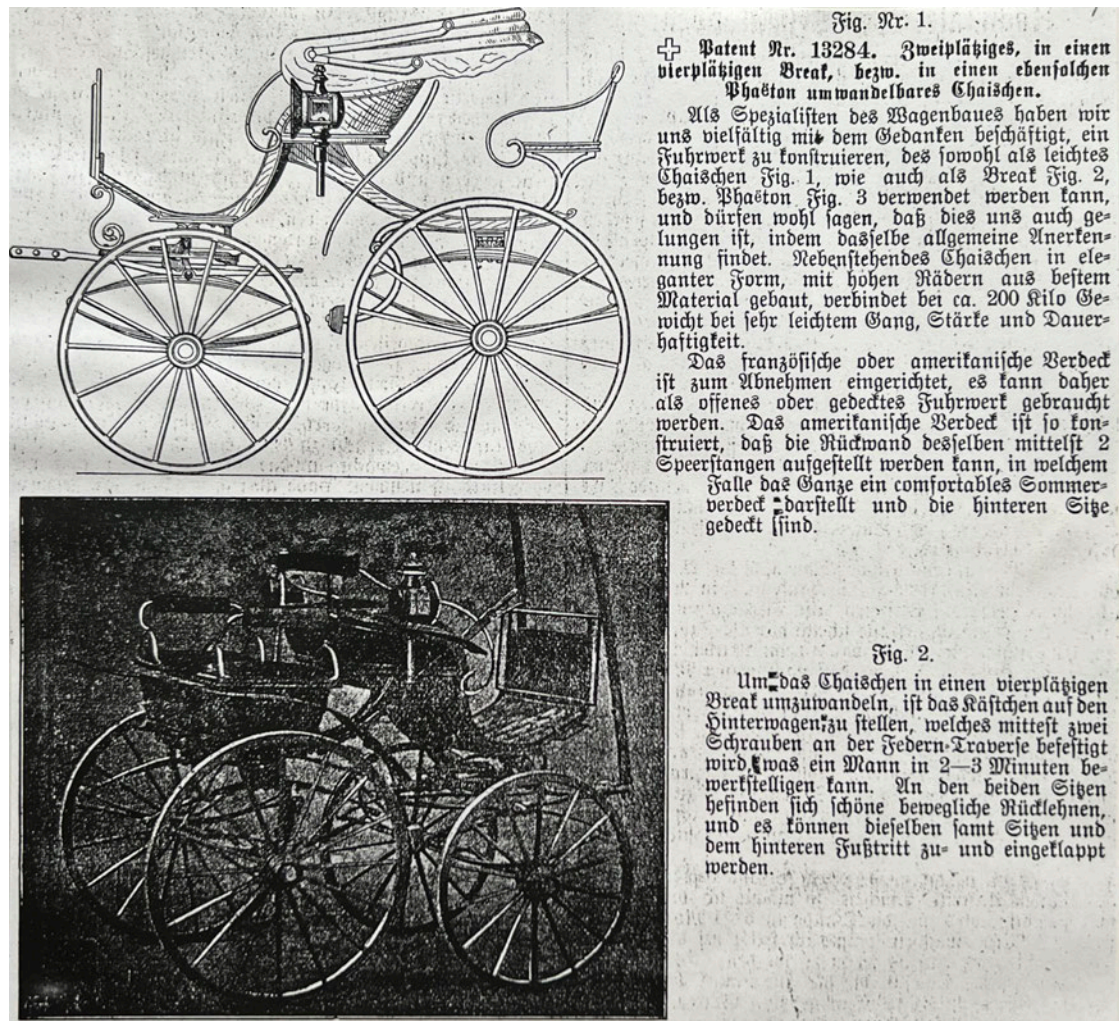
Ist Letzteres abgenommen, so dient das Chaischen auch für Hotels zc. um allfällige Koffer oder Gepäck der Reisenden zu placieren.



auch für Hotels zc. um allfällige Koffer oder Gepäck der Reisenden zu placieren.

Interessanter Kommentar zum Patentwagen von 1896

In der «Illustrierten schweizerische Handwerker-Zeitung» wurde am 14. August 1897 der Wagen im Detail mit den denselben Zeichnungen und Fotografie wie auf den folgenden Seiten vorgestellt. Dabei wurde die solide Bauweise der Wagenkonstruktion und das geringe Gewicht von circa 200 kg betont. Kurz und bündig wurden die verschiedenen Aufsätze des Wagens erklärt, wie sie hier S. 20 zusammengefasst werden.



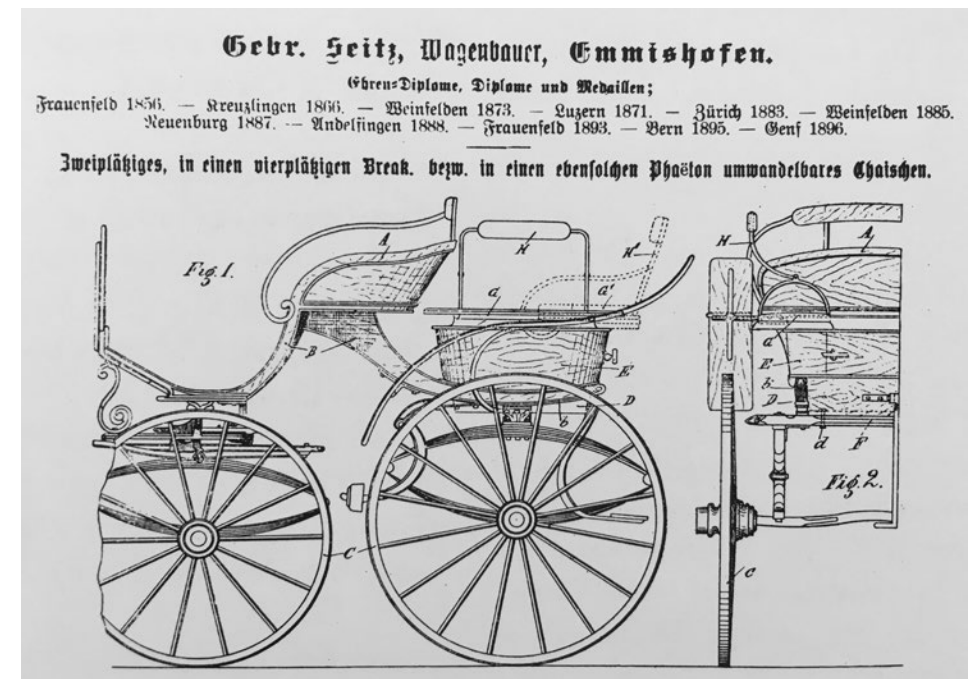
1

2

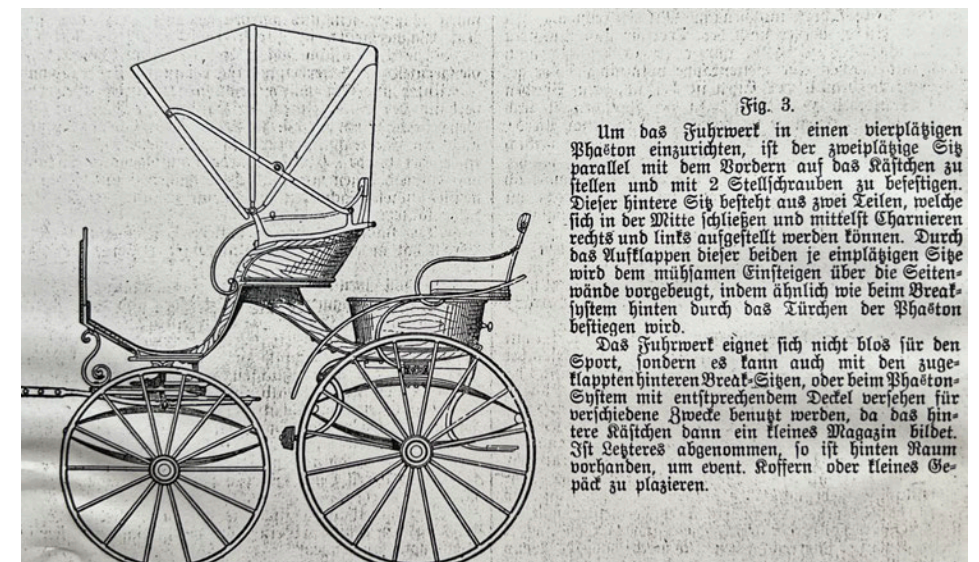
1903: Varianten zu demselben Wagen

Die Abbildungen stammen aus der «Schweizerischen Wagenbau-Zeitung» des Jahres 1903 (Ausgabe vom 1. Januar 1903). Das Grundmodell wurde darin in drei Varianten vorgestellt:

1. Als **«leichtes Chaischen»** mit Dienersitz auf einem Eisengestänge (im internationalen Fachgebrauch als **Spider** bezeichnet).
2. Als **«Break»** (nach allgemeiner Terminologie und in Französisch eine Wagonnette mit zwei Klappbänken). Diese Variante war gemäss den erhaltenen Wagen die gängigste.
3. Als **«Phaeton»** mit einer hinten zweiplätzig, unterteilten und mit Scharnieren versehenen Bank, um den Einstieg zu erleichtern.

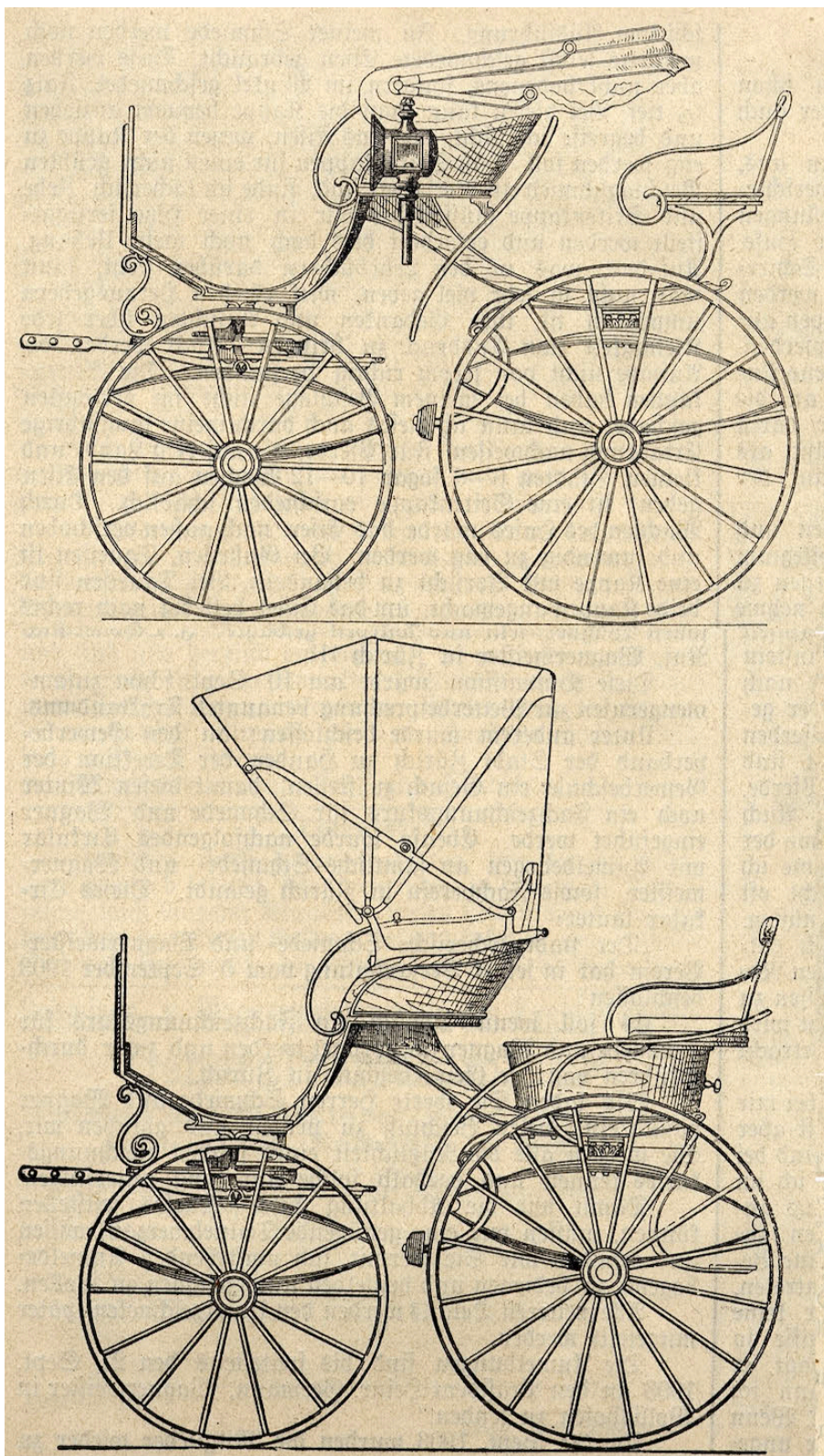


2



3

Ganz oben sind die Orte verzeichnet, an denen die Firma Seitz auf Gewerbeausstellungen Fahrzeuge ausgestellt hatte.

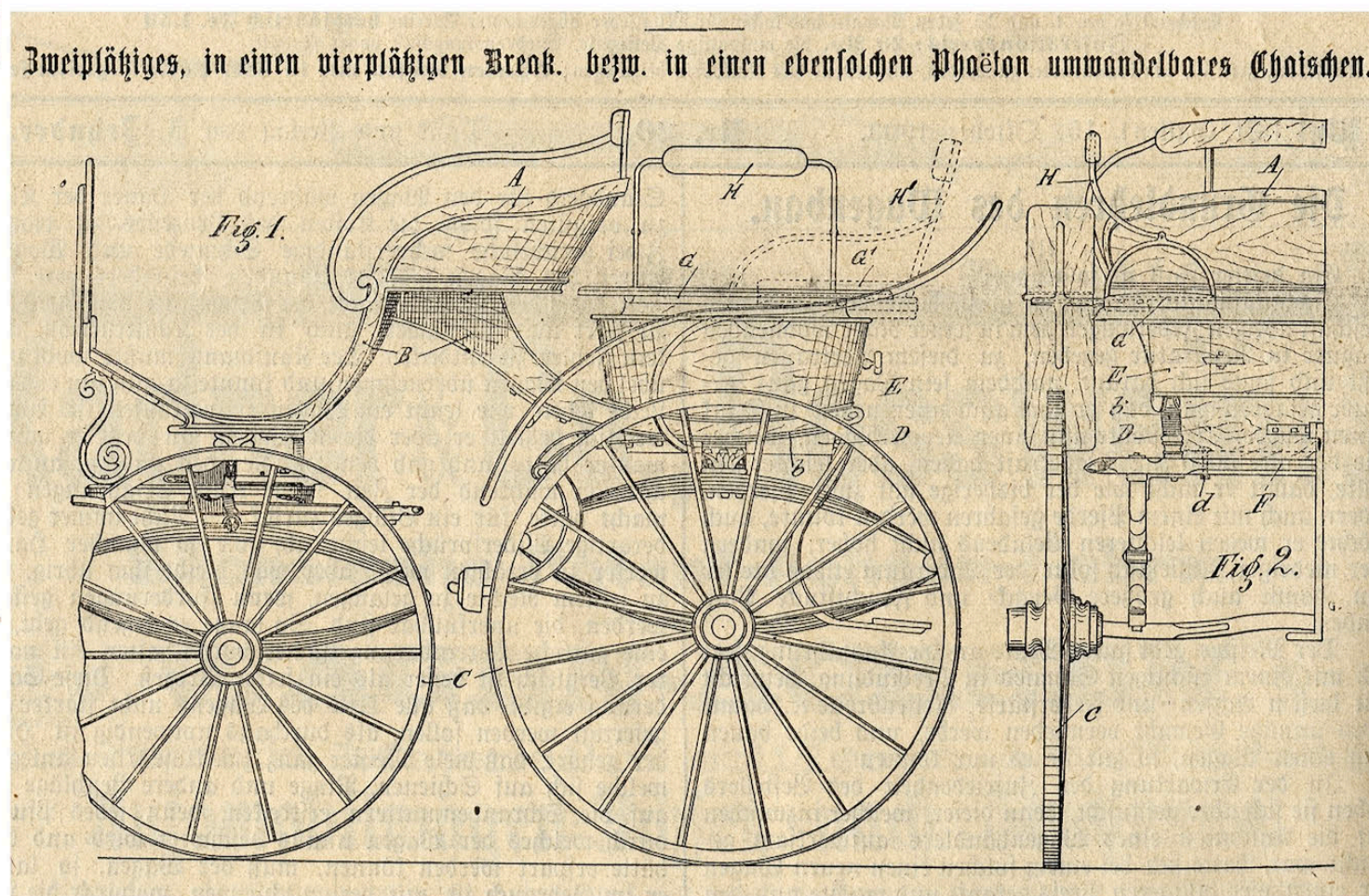


Weitere Zeichnungen aus der «Schweizerischen Wagenbau-Zeitung» von 1903 zum Patenwagen

1903 wurden wiederum die folgenden Varianten abgebildet:

- **Spider** mit Gestängesitz hinten
- **Phaëton** mit Quersitz auf dem Kästchen hinten
- **Break** mit Längsbänken auf dem hinteren Kästchen.

Zweiplätziges, in einen vierplätzigten Break. bzw. in einen ebensolchen Phaëton umwandelbares Chaischen.



Hauptsächliche Merkmale des Patentwagens

(Dazu die entsprechenden Abbildungen auf den folgenden Seiten)

Der leicht und trotzdem hoch gebaute Seitz-Patentwagen war um 1900 von seiner Konstruktion und seinem Stil her auf der Höhe der Zeit. Die meisten Seitz-Wagen wurden in Naturholz ausgeliefert (franz. en bois vernis). Auch das entsprach einer damaligen internationalen Modetendenz für den ländlichen Gebrauch. Die Holzarbeit der erhaltenen Wagen ist ausgezeichnet ausgeführt. Das lässt sich vor allem der Machart der Sitzschalen und der «Kästchen» ablesen.

Die Tatsache, dass Seitz für dieses Fahrzeug ein Patent zugesprochen bekam, belegt die innovative Leistung der Gebrüder Seitz. Sie waren offenbar recht stolz auf ihren Patentwagen und liessen an ihren „Chaischen“ Plaketten mit der Patentnummer anbringen (S. 23).

Aus der heutigen Perspektive vereinigt der Patentwagen von 1896/1903 traditionelle und innovative Elemente. Traditionell konstruiert sind die Gestelle mit elliptischen Federn sowie die vordere Partie des Oberwagens mit Spritzschirm, Stemm- und Fussbrett und die Sitzschale (Tafel- oder Rotondensitz). Eine innovative Lösung waren die beiden unter dem Bocksitz vom Vordergestell abgehenden, geschweiften Holzarme. Diesen bildeten die Verbindung zum Hintergestell und gleichzeitig die Auflage für aufgesetzte Kästchen.

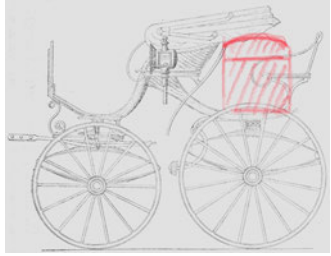
Typisch für Seitz-Wagen sind verspielte Details an Holzteilen, wie den so genannten Stöckli zwischen Federn und Kastenträger oder Spritzbretter mit eingeschnitzten Motiven.

Die hölzernen Rückenlehne am Sitzkasten wurden oft leicht geschweift, ebenso die seitlichen Galerien aus Rundeisen. Der Stil dieser Galerien wirkt etwas verspielt, etwa die eingerollten Enden oder das das Stembrett tragende S aus Eisen.

An Seitz-Wagen können interessante Detaillösungen beobachtet werden, wie ich sie bislang an keinem anderen Wagen gesehen habe. Dazu gehören T-förmige Beschläge am unteren Ende der Londen (Gabelbäume). Sie stellen sicher, dass beim Einspannen die hochgestellte Londe in der Senkrechten stehen bleibt und nicht am Spritzbrett oder Kasten aufschlägt.

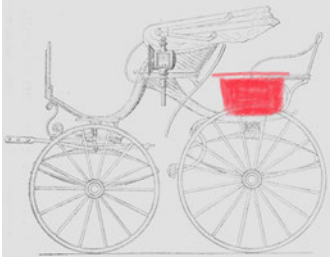
Typisch für gewisse Seitz-Wagen sind zuweilen die in der Mitte hochgebogenen Achsen und seitlich am Stembrett des Bocks angeschraubten eckige Handgriffe.

Seitz-Patentwagen sind noch heute gut als solche identifizierbar. Dazu gehört eine geschickte Kombination von traditioneller und filigraner Bauweise, die an die damalige amerikanische Wagenmode erinnert.

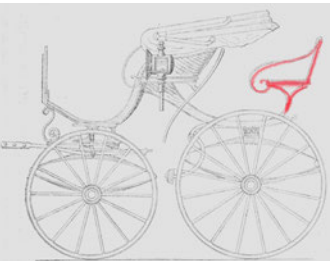


Einsatz des Seitz-Patenwagens in sechs Varianten

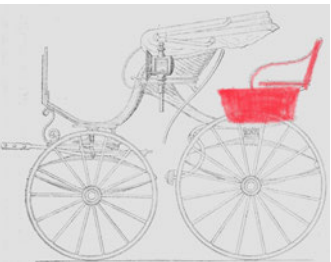
1. **Hotelwagen:** Aufsatz von diversen Gepäckstücken (vgl. S. 16).



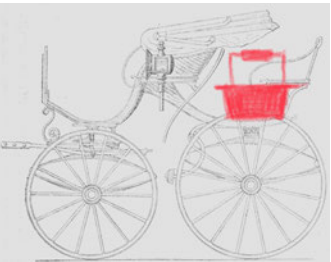
2. **«Reise- oder Geschäftswägelchen»:** Seitz-Kästchen mit Deckel hinten (vgl. S. 16).



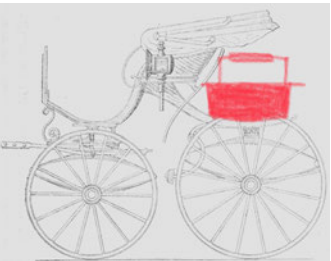
3. **Spider:** Mit Gestängesitz von Seitz (vgl. S. 18).



4. **Phaeton:** Seitz-Kästchen mit zwei Plätzen in Fahrrichtung, und mittels Scharnieren hochklappbarer Sitztafel (vgl. S. 16).



5. **«Break» oder «Breggli»:** Seitz-Kästchen mit zwei kurzen Längsbänken für zwei Personen hinten (vgl. S. 18).



6. **«Break» oder «Bregg»:** Seitz-Kasten mit zwei längeren Längsbänken für vier Personen hinten (vgl. S. 26).



Die Menschen hinter dem Patenwagen - historische Fotografie der Zeit zwischen 1896 und 1903

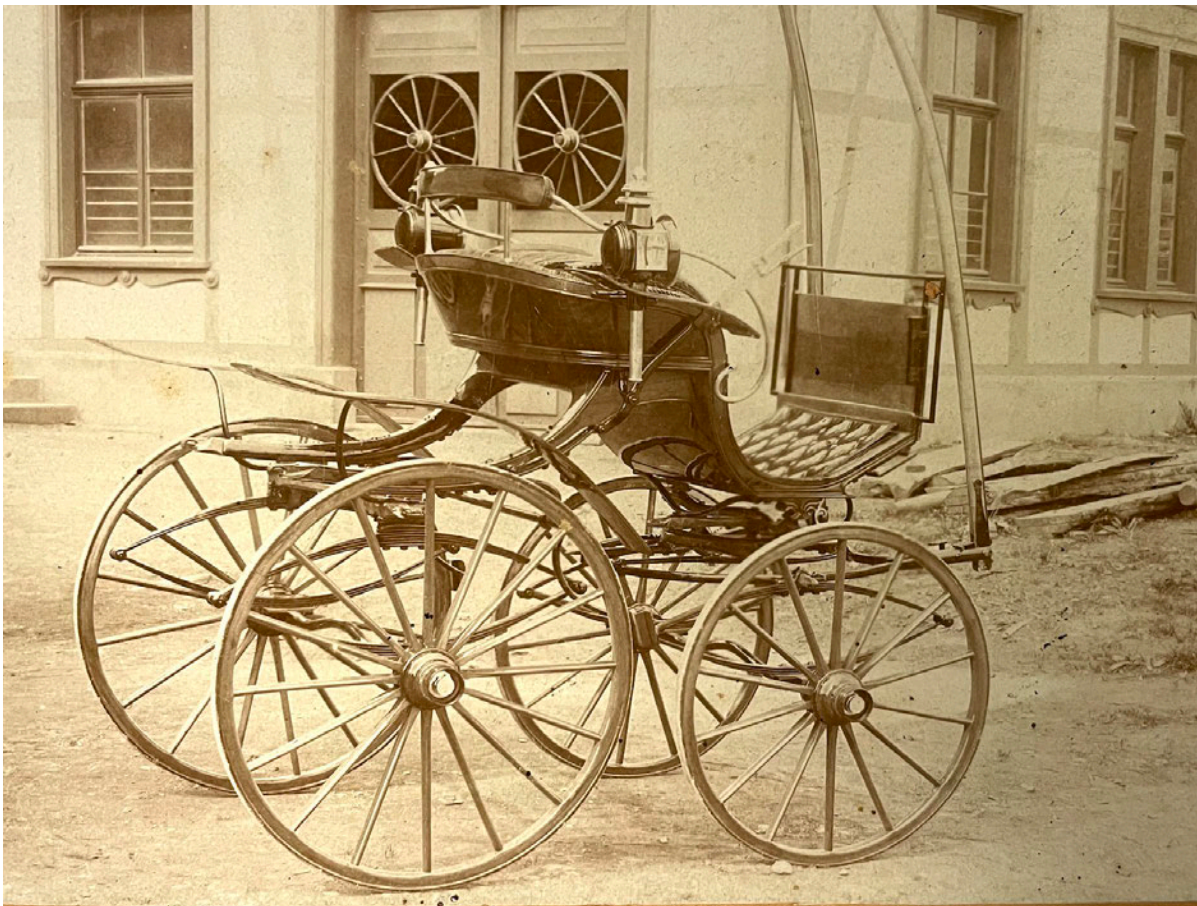
Die Aufnahme zeigt einen halbfertigen Patentwagen (Halbverdeck noch nicht garniert und Radkapseln nicht montiert), umgeben von den beteiligten Handwerkern (ganz rechts Lehrling mit langem Werkzeug). Der Wagen ist hier in der Variante mit hinten zweiplätzigem Phaetonsitz abgebildet. Im Hintergrund ist die gleiche Fassade der Fabrik wie auf den folgenden Bildern zu sehen. – Auf dem Bock dürften die Gebrüder Seitz Platz genommen haben, vorne wohl der selbstbewusst in die Kamera blickende Xaver Seitz. Er arbeitete mit seinem hellen Gilet wohl vermehrt am Zeichentisch oder im Kontor als in der Werkstatt selbst. – Diese Postkarte wurde am 02.09.1903 in Tägerwilen wohl von Seitz an folgende Adresse verschickt: «Herrn Paul Egloff Zigward (?) per adr. Herrn Meier z. Schild Stein a. Rhein». Egloff, vermutlich ein Seitz-Kunde, war Zeitungsverleger und lebte von 1879 bis 1956. (Archiv Markus Jedele)



Originalfotos und erhaltener Wagen

Bilder links: Zwei Fotos der Seitz-Fabrik eines Patentwagens. Beim oberen Bild ist ein zweiplätziger Kasten aufgesetzt, unten abgenommen. Typisch sind hier die vier Kotflügel und die hoch gesetzten Laternen. Die Sitzgalerien wurden wohl vernickelt. (Die Fotografie trägt auf der Rückseite neben dem Stempel der Gebrüder Seitz den handgeschriebenen Vermerk 1896, wobei die 6 durchgestrichen und durch eine 3 ersetzt ist. Offenbar hat jemand das Bild nachträglich um drei Jahre rückdatiert. (Bild oben aus dem Swiss Car-Register, Bild unten aus der Sammlung Markus Jedele).

Bild oben: Der identische oder fast identische Wagen zum links abgebildeten Wagen stammt aus der ehemaligen Sammlung von Peter Korradi (heute Sammlung Werner Schönenberger, Leder neu). Dazu gehören zwei aufsetzbare Kästchen, der montierte zweiplätzig, der andere vierplätzig (siehe S. 26).



Erhaltener Ur-Patentwagen?

Der S. 22 oben rechts und hier in Seitenansicht abgebildete Wagen stimmt genau mit der Patenzeichnung von S. 19 überein. Dies gilt auch für Details wie der Hebelbremse oder den langen, stark geschweiften Kotflügeln. Demnach stammt dieses erhaltene Fahrzeug aus der ersten Serie der Patenwagen-Produktion.

In diese Richtung weist auch die in der Mitte abgebildete, am Wagen seitlich angebrachte Plakette. Darauf ist die Patentnummer noch von Hand eingeschlagen und nicht, wie später, eine in Serie gegossene Plakette angebracht (vgl. S. 50). Es könnte sich dabei um den Ur-Patentwagen handeln.

Die Spur des Wagens beträgt hinten 124 cm, die Radgrössen 88 cm und 103 cm.

Dieses Fahrzeug stammt nach den Angaben von Peter Korradi aus einer Villa in Küssnacht am Rigi. Er ist vollständig restauriert, der zweite auf der folgenden Seite abgebildete kleine Kasten hingegen blieb original erhalten, auch dessen Ausstaffierung (heute Sammlung Werner Schönenberger).
(Fotos Autor)





Das zweite, vierplätzig Kistchen zum vermuteten Ur-Patentwagen

Zum Patentwagen von S. 23 hat sich ein zweiter Kasten im Originalzustand erhalten. Dieser weist längere Bänke auf und ist schwerer als das aufgesetzte Kästchen (etwa 50 kg). Dessen Klappmechanismus ist identisch mit dem der Zweiplätzer-Variante.

Die Ausstaffierung des Vierplätzer-Kastens besteht aus geflammtem Samt, ähnlich dem, der die Schweizer Post für seine Wagen verwendete. Mit demselben Stoff ist auch der auf den Fabrikfotos abgebildete Wagen S. 22 ausstaffiert. (Fotos Autor)





Details am vermutlichen Ur-Patentwagen

Zu den besonderen Merkmalen des vermutlichen Ur-Patentwagens gehören:

- Geschnitzte «Stöckli» mit Blattmuster über dem Schnörkel mit Volute
- eine Art doppelter Kranz am Vordergestell
- typische Seitengalerie der schmalen Längssitze mit Klappmechanismus für die Rückenlehne
- einklappbarer Auftritt hinten
- gebogene Achsen
- Signatur der Achsen: „CHARLES VERMOT PARIS“.
- (Fotos Autor)





Weitere historische Fotografie

Auf diesem Bild ist ein anderer Wagen (mit tiefer gesetzten Laternen) abgebildet als auf der Abbildung S. 22. Zur Veranschaulichung der Konstruktion wurde der Kasten abgenommen. Es handelt sich um die vierplätzigere, schwerere Ausführung. Die historische Fotografie belegt, dass der Patenwagen von Seitz wohl schon seit 1896 in verschiedenen Ausführungen ausgeliefert wurde. (Swiss Car Register)

ZWEI ERHALTENE PATENTWAGEN VON SEITZ

Insgesamt sind heute etwa 10 erhaltene Seitz-Patentwagen nachweisbar. Die meisten weisen hinten ein Kästchen mit Längsbänken auf (vgl. S. 22). In diesem Kapitel werden zwei davon detaillierter vorgestellt.

Die erhaltenen Exemplare zeigen fast durchgängig die oben beschriebenen Merkmale. Unterschiedlich sind aber Details wie die Form der Schnitzereien. Die Handgriffe und Eisenumrandungen der Spritzbretter gab es in gerader und geschweifter Form. Nur ein Teil der Wagen wurden mit einem geschnitzten Schweizerkreuz auf dem Spritzbrett ausgeliefert, wie es rechts abgebildet ist (Wagen von Albert Sporrädli). Offenbar musste dies spezielle geordert werden und war sicherlich auch teurer als ein unverziertes Spritzbrett.

Die Sitzschale des Rotondensitzes wurde ebenfalls unterschiedlich gestaltet, oft mit aufgesetzten vertikalen Rippenleisten. Auch die Schweifungen der Bockgalerien unterscheiden sich bei den erhaltenen Wagen.

Vermutlich wurden die Metallteile von Seitz-Wagen wie Bock- und Sitzgalerien zuweilen nicht schwarz, sondern braun oder dunkelgrün bemalt oder sogar vernickelt (S. 28ff.).

Ganz verschieden sind beim Patentwagen die eingebauten Handbremsen, wie übrigens bei vielen Kutschenmodellen. Denn diese wurden üblicherweise vom Kunden ausgewählt. Folgende Bremssysteme kommen am Patentwagen vor:

- Kurbelbremse unter dem Bocksitz,
- seitliche Hebelbremse zum Ziehen oder
- seitliche Schwungradbremse.



Patentwagen in der Sammlung von Daniel Fuchs

Zu diesem erhaltenen Patentwagen gehören folgende Merkmale (Scheibenbremsen vorne sekundär zugefügt):

- Rotondensitz mit vertikalen Rippen
- schräggestellte Kotflügel
- abnehmbares Steckverdeck
- Kurbelbremse unter dem Bocksitz
- einklappbarer hinterer Auftritt
- zweiplätziges hinteres Kästchen
- tief gesetzte Laternen
- vernickelt Bockgalerien (vgl die Originalfotografie S. 22)
- aufgebogene Achsen.
- (Fotos Autor)





Patentwagen in der Sammlung Albert Sporrädli †

Der Wagen stand früher auf dem grossen Bauernhof von Bruno Matt in Altstätten SG. Er wurde vom jetzigen Besitzer restauriert und mit Leder ausstaffiert (Laternen zugefügt). Das gut erhaltene Modell zeigt viele Merkmale des typischen Patentwagens:

- Schweizerkreuz auf dem Spritzbrett
- zweiplätziges Kästchen hinten
- Kurbelbremse unter dem Bocksitz
- zwei Kotflügel am Tafelsitz
- Achsen aufgebogen.

Eine Besonderheiten an diesem Wagen sind die vorderen Auftritte nach deutscher Art. (Diese müssen vor dem Entfernen der Vorderräder losgeschraubt und abgezogen werden.)
(Fotos Albert Sporrädli)





Weitere Details am Patentwagen von Albert Sporrädli †

Bilder oben:

Die Bilder zeigen den raffinierten Aufbau der beiden ausklappbaren Bänke samt dem abklappbaren Auftritt:

- Kasten geschlossen
- Türe offen und Bänke eingeklappt
- Bänke ausgeklappt
- Auftritt abgeklappt.

Bild links:

Geschnitztes Ende der hinteren Traverse mit der Federbefestigung. Die «Stöckli» sind hier nicht blattartig geschnitzt, sondern gerade. Die Profilierung der gedrechselten Nabe entspricht der Patentzeichnung von S.15.

(Fotos Albert Sporrädli)



AN WIEDERVERKÄUFER AUSGELIEFERTE PATENTWAGEN

Bis in die Zeit um 1800 entstanden auf dem europäischen Kontinent die meisten Kutschen in kleineren und mittleren Handwerksbetrieben. Im Zuge der Industrialisierung des 19. Jh. wurden Luxuskutschen zunehmend zu industriellen Produkten. Wichtige Teile davon wurden jetzt in grösseren Betrieben maschinell hergestellt und schwierig herzustellende Teile wie Achsen, Federn etc. bei spezialisierten Zulieferern eingekauft.

Gegen Ende des 19. Jh. ging die Tendenz zur Spezialisierung weiter. Kleinere Betriebe bestellten die Kästen ihrer Wagen oder sogar ganze Fahrzeuge zunehmend bei Zulieferern. Diese wurden üblicherweise im Rohzustand mit der Eisenbahn verschickt. So wurde etwa in Frankreich seit der Mitte des 19. Jh. die Zulieferfirma Rétif in Sancoins zu einem grossen Erfolg; ähnliche Grossbetriebe, die Hunderte von Modellen im Angebot hatten, gab es auch in Deutschland und in anderen Ländern.

Dabei gab es verschiedene Formen der Zusammenarbeit zwischen dem Besteller und dem Zulieferer. Der eine Kleinbetrieb forderte nur die Teile an, die er nicht selbst herstellen konnte, der andere bestellte das ganze Fahrzeug inklusive der Sonderwünsche seines Kunden beim Zulieferer.

Nach meinen Erfahrungen stammen viel mehr Schweizer Fahrzeuge aus grösseren Drittbetrieben und nicht von den Werkstätten, die ihre Signatur auf den Kapseln hinterliessen. Auch grosse namhafte Betriebe bezogen ganze Kästen bei kleineren Werkstätten, wenn der Bestellungseingang die eigenen Kapazitäten überforderte. Das ist etwa für Geissberger und Heimbürger belegt; beide bezogen bei Kölz in Basel Wagenkästen. Schon der Basler Marktführer Kauffmann hatte in Paris viele seiner ganzen Wagen eingekauft, später auch bei Rétif in Sancoins. Der Kunde erfuhr dabei in den meisten Fällen nichts von diesem Vorgehen.

Dasselbe machten seit langem auch namhafte Pariser Kutschenbauer, wobei trotzdem auf den Kapseln der eigene Namen eingraviert wurde. So kam es schon früh zu Diskussionen über den Patentschutz, zumal auch ältere Wagen nach einer Generalüberholung mit Kapseln des zweiten Betriebes versehen wurden. (Deshalb kommt es nicht selten vor, dass heute nach dem Abziehen eines Rades auf den Achsen der Name eines anderen Betriebes als der auf den Kapseln zu finden ist.) Im Falle von Seitz wurden offenbar bei der Auslieferung von Rohwagen an andere Werkstätten jeweils die Patenrechte abgegolten.

Tendenz zu Rohbauwagen auch in der Schweiz

In der Schweiz scheint sich die S. 31 beschriebene Tendenz zu Rohbauwagen um 1900 breiter durchgesetzt zu haben. Die schnellen Fortschritte im Wagenbau des 19. Jh. mit besseren Fertigungsmethoden hatten zu einem Strukturwandel geführt. Lokale Werkstätten konnten immer weniger mit dem modernen Kutschenbau mithalten, vor allem nicht mit dem kostengünstigen Leichtbau, wie es die grösseren Fabriken imstande waren. Letztere wurden von Leuten geleitet, die sich in grossen ausländischen Wagenbauzentren weiter ausgebildet hatten und die neuesten Moden und Fertigungstechniken beherrschten.

Nur grössere Betriebe konnten sich zudem Dampfantrieb und neue Maschinen sowie auch den Import von besten Materialien aus dem Ausland leisten. Dazu gehörte vor allem nordamerikanisches Hickoryholz. So kam es, dass Kleinbetriebe vermehrt rohe Fahrzeuge in Fabriken bestellten und nur noch die Ausstaffierung, die Lackierung und Detailarbeiten selbst ausführten. Sie begannen sogar bei ihren Kunden mit ganz von Dritten produzierten Wagen zu werben. Dafür ist das Dokument rechts ein gutes Beispiel. Der Schmiedebetrieb von Johann Aeschbach-Saager setzte das Bild eines Seitz-Klappbreaks auf ihr Inserat. (Dieser Betrieb im aargauischen Menziken wurde spätestens 1885 gegründet.)

Im Folgenden werden verschiedene Beispiele von Wagen vorgestellt, die bei Seitz bestellt und durch Dritte vermarktet wurden. Dabei ist oft nur nach subtilen Vergleichen zu entscheiden, was vom Zulieferer Seitz und was vom ausliefernden Betrieb stammt. Die Palette geht vom Rohbaukasten, der beim Besteller fertiggestellt wurde bis zum fixfertigen Wagen. Dabei wurden hin und wieder durchaus die Namen des Auslieferers und nicht die des Zulieferers auf den Radkapseln eingraviert. Das zeigt das folgende Beispiel.



Bild oben: Inserat von J.R. Aeschbach-Saager um 1900 mit dem Bild eines Seitz-Patentwagens.
(Sammlung Emanuel Schmid)



Patentwagen aus Anwil mit Signatur Aeschbach-Saager

Per Zufall wurde während der Entstehung dieses Artikels dank Beat E. Mathys und Gregor Holenstein ein Wagen von Seitz im Kanton Basel-Landschaft aufgespürt. Er stand lange in einem feuchten Raum und war so schlecht erhalten, dass er beim Transport zerbrach und nur Teile davon erhalten werden konnten. Das erlaubte aber dennoch interessante Einblicke.

Bei der vorliegenden Modellvariante handelt es sich um einen Patentwagen mit hinten auf dem Kästchen fix montierten Längsbänken für zwei Personen, allenfalls begleitet von zwei Kindern.

Das Fahrzeug stand jahrzehntelang in der kleinen Huf- und Wagenschmiede von Anwil am Dorfplatz 18 von Erwin Broglin (1881-1950). Dessen Sohn Paul war Kavallerist. Dieser dürfte den leichten Wagen länger mit seinem Dienstpferd gefahren haben. Die obere Abbildung zeigt den langjährigen Standort des Wagens, ein Bauernhaus mit Pferdestall. Dahinter war die Schmiede von Erwin Broglin eingerichtet.

Der Wagen wurde einspännig gefahren, die langen Landen haben sich erhalten. Vor der feuchten Unterbringung wurde das Fahrzeug lange gut gepflegt, die Achsschenkel sind in bester Verfassung erhalten geblieben.

Der ganze Unterbau des Wagens war samt den Rädern und Gestellen leuchtend rot bemalt, Sitzkasten und Spritzbrett in einer dunkeln Farbe, wohl dunkelgrün. Diese Fassung scheint inklusive den feinen Linierungen (auf dunklem Grund hell, auf roten Grund schwarz) dem ursprünglichen Zustand zu entsprechen. (Fotos Autor)



Merkmale des Patentwagens aus Anwil

Der Wagen zeigt folgende typische Merkmale eines Seitz-Patentwagens:

- hohe feine Räder
- vorderer niedriger Sitzkasten mit elegant geschwungener Galerie
- Spritzbrett mit Schweizerkreuz
- hinten aufgesetzter kleiner Kasten
- steile vordere, leicht geschwungene Kotflügel
- Schnörkel an der hinteren Traverse
- Achsen von Charles Vermot in Paris

Eine Besonderheit sind bei diesem Patentwagen die dem hinteren Kasten aufgesetzte (nicht einklappbare) Bänke mit daran fixierten Kotflügeln und fixem hinteren Aufstiegstritt in Hufeisenform (wie beim Wagen S. 29).



Nach der Analyse des Wagens aus Anwil stammt bei diesem Fahrzeug im Vergleich zu Seitz-Originalwagen fast alles von Seitz, sicher die ganze Holzarbeit. Nur gewisse Schmiedeteile scheinen von Dritten zu stammen. Ganz typisch ist der hintere kleine Kasten. Er ist mit zwei Nocken in zwei den Gestellarmen aufgeschraubten Ösen eingeschoben und mit zwei Schlossschrauben auf der Traverse zwischen den «moutonnets» fixiert.

Die Machart der Gravur der Radkapseln mit dem Namenszug von J.R. Aeschbach-Saager erinnert an Seitz-Kapseln (S. 29). Vermutlich bestellte der Schmied von Menziken den Wagen in genau dieser Ausführung in Emmishofen.

(Fotos Autor)



Details am Patentwagen aus Anwil

Die Detailbilder zeigen am Patentwagen von Anwil weitere typische Merkmale von Seitz-Wagen. Dazu gehört das eingeschnitzte Schweizerkreuz auf dem Spritzbrett. Dieses könnte zunächst für einen naturgrundigen Wagen hergestellt worden sein. Oder wurde es ganz einfach einem vorfabrizierten Fundus bei Seitz entnommen und dann überlackiert? Den Farbspuren gemäss war der Wagen von allem Anfang an farbig gefasst.

Typisch für Seitz ist die seitlich geschwungene Form der Bockgalerie mit zugespitztem Ende. Der Tafelsitz ist mit feinen Leisten umrahmt, die auch den Ecken aufgesetzt waren (vgl. S. 29).

(Fotos Autor)



Patentwagen mit Signatur „J. Gerster Bern“



Der Wagen stammt aus den Sammlungen von Ernst Saxer sowie Thomas Würgler und wird heute vom Schreibenden gefahren. Die Analyse dieses Fahrzeugs hat diese Schrift mit ausgelöst. Von Seitz stammt hier vermutlich die ganze Holzarbeit. Das zeigt der Abgleich mit dem von Seitz signierten Wagen von Jürg Stettler (S. 55).

Die besonderen Merkmale dieses Wagens sind (Stoffgarnierung neu):

- hinterer Kasten mit zwei Längsbänken für vier Personen, nicht einklappbar, aber mit zwei Schrauben abnehmbar
- originale Zwei- und Einspännereinrichtung
- Spur 120 cm
- Filets in Crème wie bei ähnlichen französischen Wagen „en bois verni“.
- Schwungradbremse
- vorne keine Kotflügel
- Gewicht 275 kg ohne Kasten hinten
- Speichen wohl aus Hickoryholz
- Achsen von Charles Vermot Paris.



Die Eisenarbeit dürfte bei diesem Fahrzeug auf den auf den Kapseln signierenden J. Gerster zurückgehen. (Dieser in der Stadt Bern tätige Schmied hatte zwischen 1892 und 1908 viele Postwagen gebaut.) Die Sitzgalerien sind hier entsprechend schlichter als bei Seitz geformt.

(Fotos Autor)

Weitere Bilder zum Wagen mit Signatur „J. Gerster Bern“

Bild links oben:

Im Inneren des Kästchens wurde altes Kistenholz mit verarbeitet.

Bild links unten:

Signatur einer Kapsel.

Bild unten:

Signatur am Achsstummel der Hinterachse. Die beiden Sternmarkierungen kennzeichnen eine bestimmte Qualität der Achsen.

(Fotos Autor)



WÜRDIGUNG DER SEITZ-FABRIK

Die Wagenfabrik Seitz ist die einzige Kutschenfabrik der Schweiz, die den Übergang ins Automobilzeitalter als MOWAG (Motorwagenfabrik) überlebt hat und heute noch existiert! Was aber liest man heute, wenn man „Mowag“ googelt? Gegründet 1950! Das ist etwas symptomatisch für die Situation im Bereich Kutschenforschung der Schweiz. Richtig ist, dass die Firma genau hundert Jahre älter ist. Sie machte mit fließenden Übergängen die folgenden vier Hauptetappen von je etwa 50 Jahren durch:

1. 1850 bis um 1900: Die Firma des Gründers und der Gebrüder Seitz produziert hippomobile Fahrzeuge aller Art und schafft die Ausweitung zur „Wagenfabrik“. Sie beliefert die ganze Schweiz und exportiert ins Ausland.
2. Um 1900 bis um 1950: Als «Karosseriebetrieb» werden zunehmend Automobil-Aufbauten produziert. Daneben läuft die Produktion hippomobiler Fahrzeuge weiter. Die Firma beschäftigt um 1930 in Emmishofen und Kreuzlingen etwa 150 Angestellte.
3. Um 1950 bis um 2000: Die Firma wird von einem führenden Angestellten namens Ruf übernommen, spezialisiert sich auf militärische Fahrzeuge und wird in Etappen umbenannt, wobei sich «Mowag» (Motorwagenfabrik) durchsetzt.
4. 2010 wird die Mowag GmbH vom grossen amerikanischen Rüstungskonzern General Dynamics übernommen (European Land Systems) und existiert in Kreuzlingen mit über 500 Mitarbeitern bis heute weiter.

Dieses Fenster erscheint, wenn man „Mowag“ bei Google eingibt.
(Abgerufen am 6.11.2023)

Mowag  **GENERAL DYNAMICS**
European Land Systems-Mowag

Die General Dynamics European Land Systems – Mowag GmbH ist ein Schweizer Hersteller von Spezialfahrzeugen in Kreuzlingen im Kanton Thurgau. Mowag stellte früher vorwiegend zivile Fahrzeuge her. Seit 2003 gehört es zum amerikanischen Rüstungskonzern General Dynamics und ist auf Radpanzer spezialisiert. [Wikipedia](#)

Gründung: 1950, [Emmishofen](#), [Kreuzlingen](#), [Schweiz](#)

Präsident: [Alfonso J. Ramonet](#)

Dachorganisation: [General Dynamics Swiss Financial Management Limited](#)

Beliebte Produkte: Mowag

Bedeutung der Firma Seitz für den Schweizer Kutschenbau

Der Bodenseeraum war um 1900 zu einer erfolgreichen Wagenbau-Region vor allem im Bereich Wagnerei geworden. Dabei wurde für die Kästen vor allem Nussbaumholz kunstvoll verarbeitet. Dies hängt offenbar auch damit zusammen, dass im Kanton Thurgau die Holzverarbeitung um 1900 ein hohes Niveau erreichte und es dort offenbar viele gut ausgebildete Schreiner gab.

Die Firma Seitz gehörte im späten 19. Jh. neben Geissberger in Zürich, Höhener in Sankt Gallen, Bolli in Turbenthal und Bachmann in Gais zu den Betrieben in der Ostschweiz, die den Aufstieg zu einer eigentlichen Fahrzeugfabrik schafften. (In Wagenfabriken arbeiteten in der Regel alle an der Produktion von Fahrzeugen beteiligte Handwerker unter einem Dach: Kastenschreiner, Wagner, Schlosser, Schmiede, Maler und Sattler.) Um 1900 wurde Seitz im Bodenseeraum sogar zuweilen zu einem Konkurrenten des bisherigen Marktführers Geissberger in Zürich. Das kann den Forschungen von Gonzenbach zu Krankentransportwagen entnommen werden (siehe Bibliographie).

Der hier im Mittelpunkt stehende Patentwagen von 1896 passte zu einem damaligen Trend, dem gegen 1900 anwachsendem Markt für Klappwagen in der Ostschweiz. Robert Sallmann kam 2011 zum überraschenden Resultat, dass der Ostschweizer Klappwagen seinen Höhepunkt erst im frühen 20. Jh. erreichte, also erst im Automobil-Zeitalter (dazu S. 41).

Ein zweiter Hintergrund war die schon beschriebene Entwicklung in der Schweiz wie im Ausland in Richtung Rohbauwagen (französisch „voitures en blanc“).

Im Gegensatz zu Geissberger der in der Deutschschweiz Marktführer für rassige Sportwagen war, bevorzugte Seitz Naturholzwagen. Dies entsprach ebenfalls einem Trend der Zeit um 1900 für ländliche Fahrzeugmodelle. So produzierte etwa Bolli in Turbenthal bei Winterthur in jener Zeit sogar naturgrundige Schlitten. (Übrigens teilweise auch mit Schweizerkreuz als Verzierungselement.)

In der naturgrundigen Ausführung kommt die sorgfältige Holzarbeit an den Wagen besonders zur Geltung. Dies wiederum hatte einen anderen grösseren Hintergrund in jener Zeit, der von England ausgehenden Arts & Crafts-Bewegung. Dazu gehörte die Hochschätzung der Handarbeit und der natürlicher Schönheit des verarbeiteten Materials auch im Zeitalter der maschinellen Produktion. Dieses Thema habe ich in Band 2 zur Sammlung Heinz Scheidel in Mannheim ausführlich behandelt und wird hier nicht wiederholt.

(In der internationalen Wagenbau-Szene des 19. Jh. war übrigens der Münchner Maler, Lithograf und Kostümbildner Franz Seitz, 1817-1883, weit herum bekannt. Er war um 1870 am Entwurf der von Wagenbauer Gmelch realisierten goldenen Berline für König Ludwig II. beteiligt. Ob es eine verwandtschaftliche Beziehung zu den Seitz von Emmishofen gab, ist nicht bekannt.)

Produktionsvorteil des Patentwagens von Seitz

Längere Zeit wurden neue Kutschen massgeschneidert angefertigt, waren also Einzelprodukte. In der Kleidermode würde man von „Haute Couture“ sprechen. Dabei waren die Etappen bei der Anschaffung und Fertigung stets dieselben:

1. Der Kunde beschreibt dem Wagenbauer seine Bedürfnisse. Dieser legt ihm Zeichnungen vor, von denen er ein Konvolut (meist aus Paris) griffbereit hat.
2. Der Kunde wählt ein ihm passendes Modell aus, der Wagenbauer notiert die Wünsche auf der Zeichnung.
3. Der Wagenbauer fertigt einen Riss im Massstab 1:10 an oder kauft ihn ein (meist in Paris). Der Kunde segnet den Auftrag ab.
4. Der Wagenbauer fertigt einen Plan im Massstab 1:1 an, dieser wird auf einer grossen Platte in der Kastenschreinerei aufgebockt (im Holzbau auch «Lattenriss» genannt). Die Fertigung beginnt, indem die Handwerker jedes einzelne Holz- und Eisenteil präzise abgreifen und schließlich fertigen.
5. Dann kommt der Kasten mit den Gestellhölzern und den Rädern in die Malerei und Sattlerei.

Mit einem Patentwagen konnte der Ablauf vereinfacht werden. In der Mode würde man von „Prêt-à-Porter« sprechen.

Dabei galt folgendes Vorgehen:

1. Der Kunde entscheidet sich für den Patentwagen Typ Seitz.
2. Der Kunde wählt (neben der Ausstaffierung, der Art der Bremse und der Verzierungen) eine der vier Variante für das hintere Kästchen aus.
3. Der Wagenbauer holt die grosse Planrolle aus dem Zeichnungsarchiv.
4. Die Handwerker fertigen den entsprechenden Wagen.

War die Firma nicht ausgelastet, konnten Rohbauwagen auf Lager produziert werden.

Patentwagen hatten noch weitere Vorteile. Feingliederige Modelle konnten nur Handwerker mit grösserer Erfahrung fertigen. Dabei waren die im Vorteil, die mehrfach ähnliche Wagenmodelle produzierten.

ZUR GESCHICHTE DES SCHWEIZER KLAPP- BREAKS



Bild oben: Typischer Klappbreak der Ostschweiz mit geschweiftem Kasten hinten.

Der Break war ursprünglich ein Wagen mit hohem Bock ohne Spritzschirm, der auch dem Einfahren von jungen Pferden diente. Von diesem Wagenmodell wurden im Laufe des 19. Jh. kleinere regionale Typen mit Spritzschirm abgeleitet, die weiterhin als Break bezeichnet wurden. So geschah es auch in der Schweiz, wo aus der Break als kleinere Variante «das Breggli» (oder ähnlich genannt) wurde. Nach internationaler Terminologie handelt es sich aber, wie schon erwähnt, eigentlich um eine Wagonnette, zumal die Bänke längs gesetzt wurden. Dieser Typ Break verbreitete sich vor allem in der Ostschweiz als Variante mit hinten einklappbaren Bänken (vgl. auch Jedele 2001, 44ff. zur Abgrenzung zum «Bernerbek»). Robert Sallmann (1921-2017) widmete im Jahre 2011 diesem Wagentyp unter dem Titel «Der Klappbreak – Sonntagswagen der Ostschweizer Bauern» eine eigene Schrift. Dieser frühe Kutschenspezialist und Sammler stammte aus Amriswil und hatte noch die letzten Ausläufer der Kutschenzeit miterlebt. Er konnte das Phänomen Klapp-Break in die späte Periode von circa 1900 bis 1940/50 datieren, parallel zur grössten Pferdedichte.

Der Schweizer Klapp-Break ist international gesehen – im Gegensatz zum weiter verbreiteten Klapp-Phaeton – eine Randerscheinung. (Ausser in Süddeutschland fanden sich dafür keine Parallelen.) Deshalb stellt sich die Frage, wer in der Schweiz dieses Modell erfunden hat. Robert Sallmann vermutete 2011 Seitz als Auslöser des in der Ostschweiz populären „Klappbreak“. Die Gebrüder Seitz waren aber sicher nicht die Erfinder dieser Modellvariante. Denn sie betonten selbst, ihr «Chaischen» könne «auch als Break» verwendet werden. Und: Gerade diese Form habe «allgemeine Anerkennung» gefunden (Text S. 15). Damit meinten sie die Variante als Klapp-Break. In der Patentschrift von S. 14 steht auch: Die Längsbänke «... können beim Breaksystem in bekannter Weise eingeklappt werden», nämlich zu einem Deckel. Demnach war das Klappsystem 1896 schon bekannt.

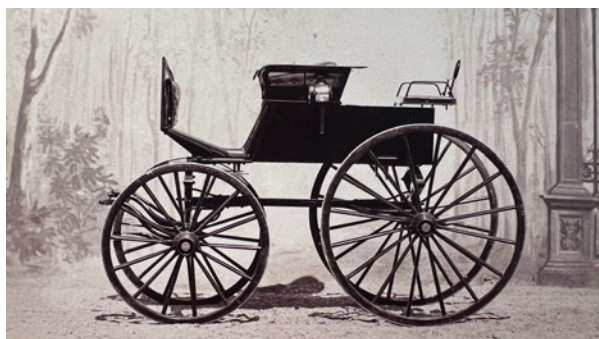


Bild oben: Phaeton mit einklappbarem Dienersitz nach Delton um 1860.



Bild oben: „Breggle“ aus Süddeutschland in der Sammlung Heinz Scheidel mit zwei den beiden hinteren Deckeln aufgesetzten Bänken.

Entwicklungslinien hinter der Entstehung des Modells Schweizer Klapp-Break

Die hauptsächliche Wurzel des Schweizer Klapp-Breaks ist das Modell Klapp-Phaeton, franz. «phaéton à tabatière» genannt. Dieses Modell war in Frankreich des 19. Jh. recht häufig (Bild links oben). Zu dessen Ursprung habe ich 2024 das E-Paper «Klapp-Phaeton und Klapp-Break» publiziert, abrufbar unter www.furgerer.eu unter C 19.

Bei der «Erfindung» des Schweizer Klapp-Breaks spielten weitere Entwicklungstendenzen mit. Dazu gehörte das Aufkommen von transformablen Modellen im mittleren Drittel des 19. Jahrhunderts. Dazu gehörten etwa die «Vourche», eine Kalesche mit zusätzlichem Aufbau für den Winter, der «Omnibus à ballon», eine Art Wagonnette, der im Winter ein Omnibus-Oberteil aufgesetzt werden konnte, oder grosse Wagonnetten mit einklappbaren Bänken, so dass diese auch als Gepäckwagen dienen konnten.

Zu diesem Spektrum der transformablen Wagen gehörten auch kleinere Wagonnetten (meist Breaks genannt), die hinten einen Kasten mit zwei seitlich aufklappbaren Deckeln aufwiesen. Diesen konnten in geöffnetem Zustand zwei Längsbänke aufgeschraubt werden, wie der links unten abgebildete Wagen in der Sammlung Heinz Scheidel zeigt.

Auf solchen Grundlagen dürfte der Schweizer Klappbreak entstanden sein, dessen Neuheit die in die Deckelunterseite integrierten, ausklappbaren beiden Längsbänke aus Eisen war.

Zum gesellschaftlichen Hintergrund des Klapp-Breaks und des Seitz-Patentwagens in der Schweiz

Vermögende, vor allem in europäischen Städten lebende Familien legten sich im Laufe des 19. Jh. zunehmend eigene Pferde und mehrere Wagenmodelle für verschiedenen Bedürfnisse (sportlicher Selbstfahrer, Familienwagen etc.) zu. In der Schweiz gab es nur eine dünne Oberschicht, die sich das leisten konnte. Aber um 1900 wurde es auch hier Mode, sich einen Personenwagen für den Eigengebrauch anzuschaffen, meist nur einen einzigen. Deshalb musste dieser vielseitig einsetzbar sein. Das war der hauptsächliche Hintergrund für den Erfolg des Modells Klapp-Break und besonders des Patentwagens. Solche variablen Modelle dienten dem Arzt zum Besuch seiner Patienten oder dem jungen Kavalleristen zur Fahrt vom Hof an die nächste Springkonkurrenz. An Sonntagen wollten die Besitzer solcher Wagen aber ihre Familie auch auf eine Ausfahrt mitnehmen können. Robert Sallmann sprach beim Klapp-Break bezeichnenderweise vom «Sonntagswagen der Ostschweizer Bauern» und setzte das Bild rechts auf dem Umschlag seiner Schrift von 2011.

Warum aber mussten die Bänke eingeklappt werden können? Robert Sallmann erklärte dies mit der in geschlossenem Zustand entstehenden Ladefläche. Allerdings habe ich keinen Klappwagen mit Krampen oder ähnlichen Beschlügen angetroffen, die auf eine Fixierung von Gepäck auf dem Kastendeckel hindeuten würden. Nach meiner Meinung bot das Klappsystem drei Vorteile. Erstens: Robert Sallmann hat deutlich herausgearbeitet, dass die grosse Zeit der Klappbreaks von circa 1900 bis circa 1950 oft als Wagen von jungen Kavalleristen diente. Wie in anderen Ländern auch, bevorzugten sie schnittige Wagen und das war der hinten geschlossene Klappwagen eher als ein Wagen mit hinteren Längsbänken. Zweitens: Wurde der Wagen in der Scheune abgestellt, waren die Sitze abgedeckt.

Drittens: Der Hauptvorteil war beim Klapp-Break derselbe wie beim Klapp-Phaeton auch. Fuhr man früher auf der Landstrasse und traf einen in gleiche Richtung zu Fuss gehenden Freund oder Bekannten an, so galt es als schicklich, diesem auf den Wagen zur Mitfahrt zu bitten. Das war aber vielen unangenehm. Waren die freien Bänke eingeklappt, war man dieser Pflicht entbunden.

Das war übrigens auch der Grund für verschiedenartige andere Klappwagen in Nachbarländern wie in Deutschland. Dort erlangte etwa der «Oppenheimer» um 1900 eine grössere Popularität unter Pferdebesitzern. Bei diesem Modell konnte die ganze hintere Bank unter die vordere geschoben werden.



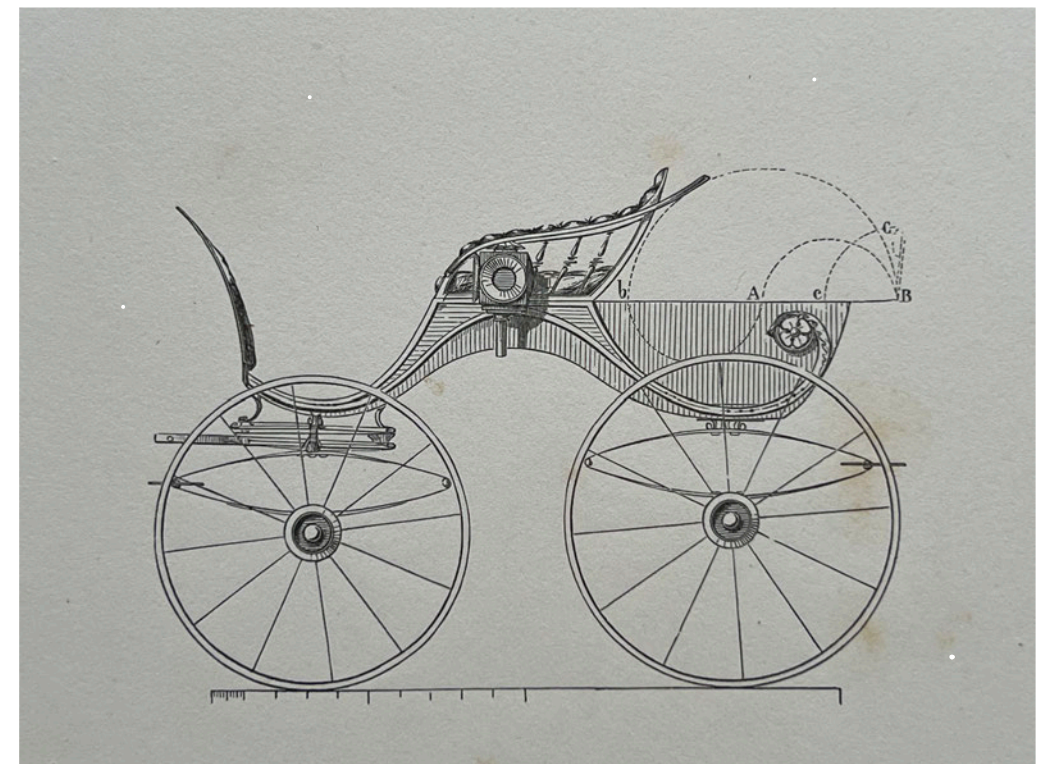
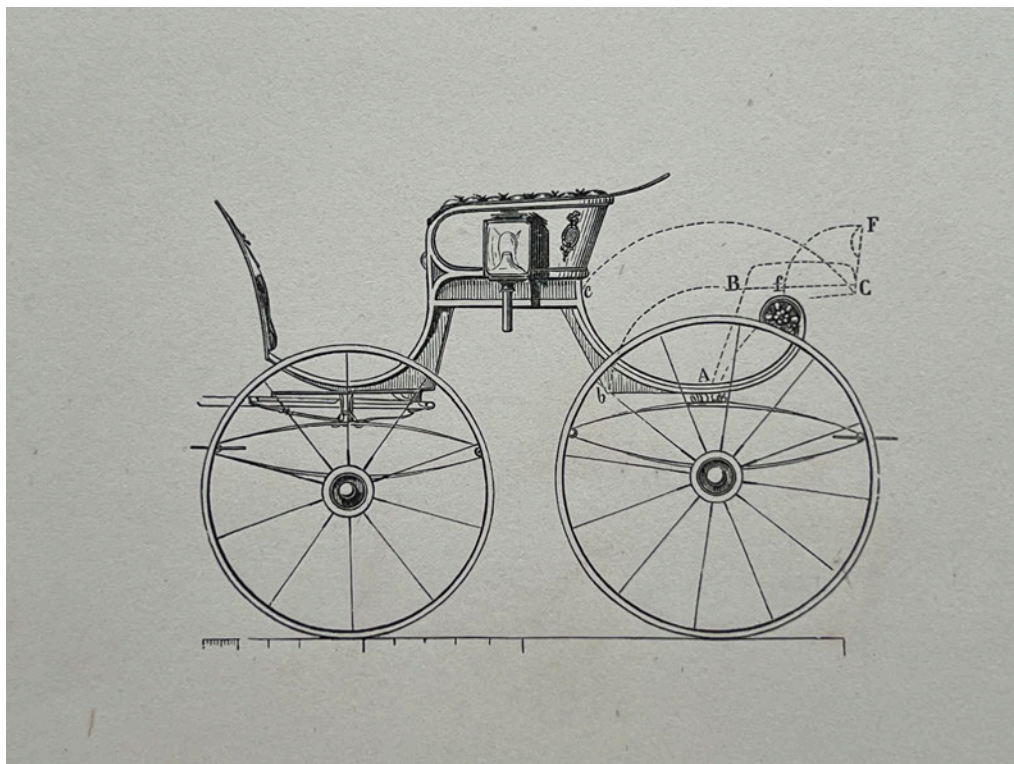
Sonntagsausflug mit einem Klappbreak in der Region Bodensee 1942.

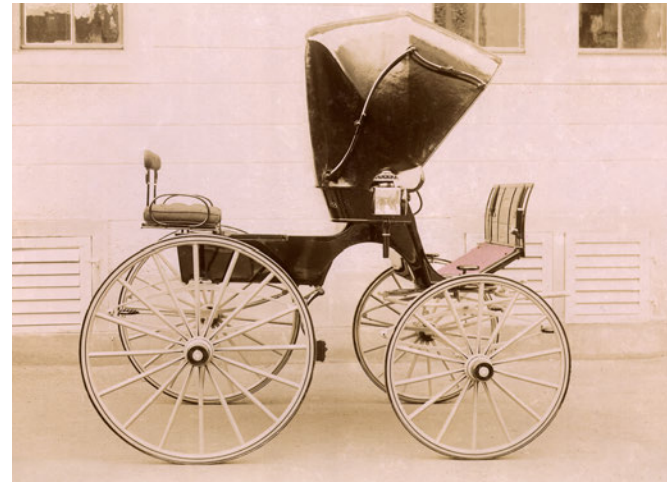
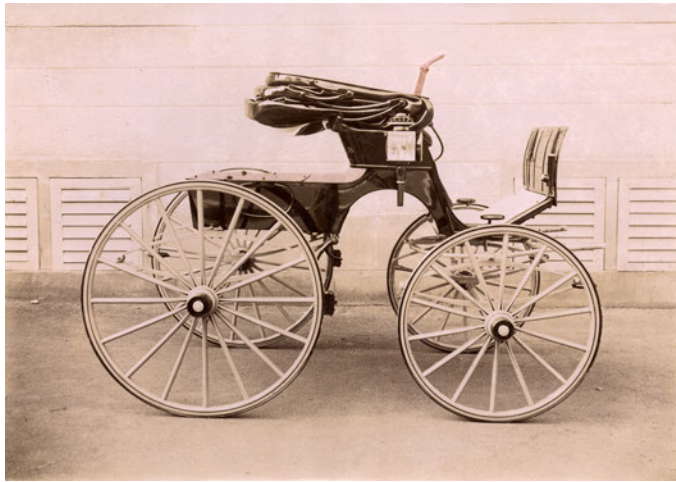
(Foto von Hans Baumgartner im Archiv Sallmann, Amriswil)



Ältere französische Vorbilder zum Bauprinzip des Seitz-Patentwagens

Xaver Seitz war wie erwähnt länger in Paris tätig. Deshalb ist es naheliegend, dort nach älteren Inspirationen zum Bauprinzip seines Patentwagens mit den «moutonnets» zu suchen. Dies waren offensichtlich leicht gebaute Modelle aus der Phaeton-Familie. Davon sind links zwei Varianten aus älteren französischen Entwurfserien abgebildet. Typisch dafür ist die Sitzschale (mit oder ohne Halbverdeck) mit Unterbau, von dem zwei Holzarme zum Hintergestell abgehen. Das Beispiel links zeigt ein frühes Beispiel einer «Américaine» um 1850 nach Baslez mit Klappsitz hinten «dans les crossets» (franz. crosset = Verkröpfung oder Krummbiegung in der deutschen Architektursprache). Die Funktionszeichnung links unten zeigt ein ähnliches Modell ohne Verdeck von 1862 (Guide du Carrossier Nr. 1, 140 genannt «Sylphide-Tilbury»). Unten ein ähnliches Fahrzeug mit zugeklapptem hinterem Sitz (Guide du Carrossier Nr. 1, 141 genannt «Sylphide-Poney» von 1862).





Verwandte Schweizer Modelle

Die Gebrüder Seitz waren nicht die einzigen und nicht die ersten Schweizer Wagenbauer, die neue Modellvarianten vom Klapp-Phaeton und vom Spider ableiteten. Das machte Geissberger, der besonders viele Klapp-Phaetons produzierte, schon vorher. Die beiden oberen Bilder zeigen einen solchen Geissberger-Wagen, links mit geschlossenem Kasten hinten, rechts mit offenem Klappsitz.



Das Bild in der Mitte zeigt ein älteres Exemplar von Geissberger mit kleinerem Kasten hinten. Davon gab es zwei Varianten. Bei der einen diente das hintere Kästchen nur als Magazin mit hinterer Türe, bei der anderen (hier abgebildeten) zur Aufnahme eines von oben zugänglichen Einklappsitzes. Diese Modellvariante dürfte von den besprochenen amerikanischen «jump-seats», inspiriert worden sein. Bekanntlich orientierte sich J.C. Geissberger bei verschiedenen seiner Kreationen an der amerikanischen Mode seiner Zeit.



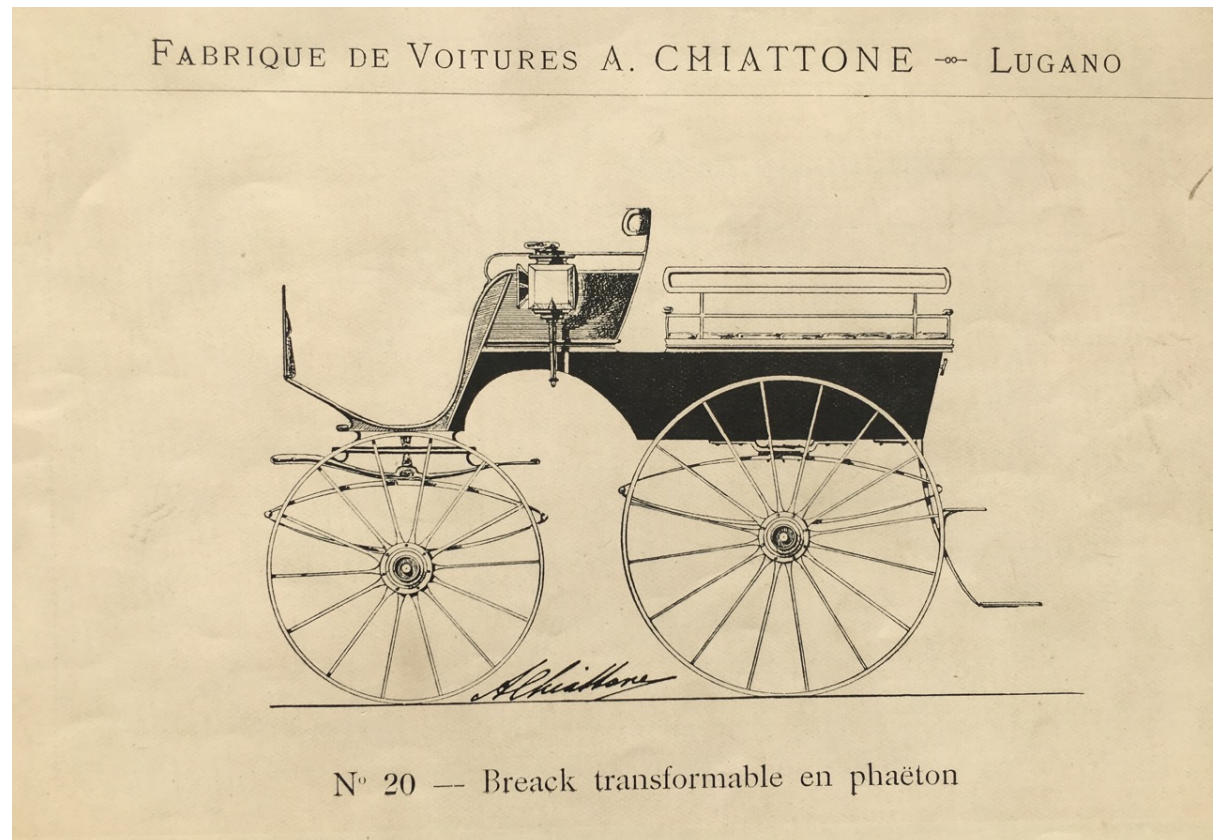
J.C. Geissberger produzierte auch echte Spider mit Dienersitz auf einem Eisengestänge. Der berühmteste Vertreter ist der links unten abgebildete, feingliedrige Spider. Dieser war um 1890 von der in Zug beheimateten Nestlé-Mitbegründer namens Page bei Geissberger in Zürich bestellt worden. Die zwei vom Vordergestell abgehenden, zum Hintergestell führenden Stahlarme erinnern an die mit Eisen unterlegten Holzarme des Patentwagens von Seitz.

(Archiv und Fotos Autor)



«Breack transformable» von Chiattonne in Lugano

In der Sammlung von Guido Bernasconi befindet sich ein naturgrundiger Break der Wagenfabrik Chiattonne in Lugano (Produktionsnummer 640). Dieses Modell ist in deren Katalog von 1902/03 abgebildet, mit der Legende «Breack transformable en phaëton». Der Wagen wird im Kommentar eines Kunden beschrieben als «(...) *das Phaëton, das sehr gut in Break changiert werden kann* (...)». Bei diesem Modell können die beiden Bänke den offenen Deckeln des Kastens aufgesetzt werden. Offenbar konzipierte Chiattonne solche naturgrundige Wagen speziell für den Markt in der Deutschschweiz. Dort unterhielt die gegenüber Seitz mindestens zehnmal grössere Fabrik Filialen in Zürich, Bern und Interlaken. Wagenfabriken waren damals auch in der Schweiz zu Unternehmen mit einem gezielten Marketing geworden. (Fotos Guido Bernasconi)



War Chiattone in Lugano ein Vorbild?



In der Sammlung von Guido Bernasconi befindet sich auch eine Wagonnette mit der Kapselsignatur „*FABRIQUE DE VOITURES LUGANO A. CHIATTONE*“, der nach den bisherigen Forschungen in der Zeit zwischen 1880 und 1890 entstanden sein muss (Bild oben). Dieser Wagen aus der gegenüber der von Seitz viel grösseren Fabrik von Chiattonne weist ähnliche hornartige Holzarme (moutonnets) hinten auf. Diesen ist ein Kasten mit zwei Längsbänken aufgesetzt. Bei der Restaurierung wurden in den Holzarmen Löcher entdeckt, die für das Aufsetzen eines zweiten Kastens sprechen. Dementsprechend wurde der hintere Phaetonsitz hinten rekonstruiert (Bild unten).



Die Ähnlichkeiten zum Seitz-Patentwagen sind verblüffend! Wie kam es dazu? Hat Chiattonne seine Innovation nicht patentieren lassen, bekam Seitz trotz solchen Wagen sein Patent oder kopierte Chiattonne Seitz? Nichts ist ausgeschlossen, zumal die Datierung der Chiattonne-Signaturen durch Guido Bernasconi noch in Arbeit ist. Er selbst weist darauf hin, dass Andrea Chiattonne jun. und Xaver Seitz genau gleich alt waren, vermutlich zusammen in Paris weilten und so vielleicht eine gemeinsame Wurzel der neuen Ideen entstand.

Jedenfalls zeigt diese Geschichte, dass Seitz mit seinem Patent in Wagenbaukreisen auf einer für seine Zeit erfolgreichen Linie lag. (Fotos Guido Bernasconi)



Überraschendes Nachleben des Schweizer Klapp-Break

In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg sah man in ländlichen Gebieten der Schweiz noch hin und wieder Kutschen, im Bernbiet vor allem «Breggli», im Thurgau oft das Modell Klapp-Break. Dann verschwanden die alten Kutschen sukzessive in den Scheunen von grösseren Bauernbetrieben. Einige wenige wurden von frühen Sammlern wie Robert Sallmann in Amriswil gerettet. Dann aber kam es um 1970 zu einem Revival des traditionellen Kutschenfahrens als neue Sportdisziplin nach alten Vorbildern. Dabei machte die Schweiz mit Turnierorten wie Frauenfeld früh mit. Alte Wagen wurden reaktiviert, dann aber wieder ausgemustert, als der Fahrsport nach den Regeln der FEI (Fédération Equestre Internationale) immer härter ausgetragen wurde. Zeitlich leicht versetzt entstand indessen die bis heute weiter gepflegte Disziplin des Traditionsfahrens nach den Regeln der AIAT (Association Internationale d'Attelage de Tradition). In dieser Sparte gehört es weiter zum guten Ton, historische Wagen zu pflegen und auch einzusetzen.

Auch im Traditionsfahren machte die Schweiz seit den 1980er Jahren früh mit. Jetzt wurden viele alte, noch verfügbare und fahrbare Kutschen hervorgeholt. Dabei erlebten vor allem die kleinen Breaks eine Renaissance, weil sie als Selbstfahrer dafür besonders geeignet waren. Dazu trugen die schon früher geschätzten Eigenschaften – solid und doch leicht und hoch gebaut – wesentlich bei. Fahrerinnen und Fahrer aus der Schweiz stellten ihre Wagen auch auf Traditionsturnieren in Nachbarländern vor. So kam es, dass regionale Schweizer Wagenmodelle auch im Ausland auffielen und geschätzt wurden.

Bild links: Auftritt von Albert Sporrädli, langjähriger und siegreicher Teilnehmer an internationalen Traditionsturnieren, mit seinem Seitz-Patentwagen 2013 im französischen Cuts. (Foto Autor)

ANHANG: WEITERE ERHALTENE WAGEN VON SEITZ

In diesem Anhang werden weitere in der Schweiz und in Deutschland erhaltene Wagen vorgestellt, die nach deren Signaturen von Seitz produziert wurden oder auf Rohbauten von Seitz zurückgehen dürften. Es sind etwa 20 Wagen.

Dies dürfte einem knappen Zehntel der ehemaligen Produktion entsprechen. Zur Zeit der Gebrüder Seitz beschäftigte die Fabrik mindestens sechs Gesellen. Nach einer Faustregel kann von der durchschnittlichen Produktion mindestens eines Wagens pro Jahr und Mitarbeiter ausgegangen werden. Das ergibt für die Zeit zwischen etwa 1895 und 1925 etwa 200 hippomobile Fahrzeuge. In Emmishofen wurde eine breite Palette von Modellen hergestellt. Originalton der Gebrüder Seitz 1896: «Spezialität in Transport- u. Luxus-Fuhrwerken für jeden Zweck» (Quelle S. 6).

Die Produktionspalette von Seitz umfasste nach Analyse der erhaltenen Wagen vier Modellgruppen:

1. Luxuriösere Modelle. Dies blieb eher eine Randsparte bei Seitz. Dazu gehören ein Jagdwagen und ein Coupé, die deutlich die „Handschrift“ von Seitz-Fabrikaten zeigen. Sie haben sich auf einem Schloss bei Tägerwilen in derselben Familie bis heute erhalten, können aber aus Diskretionsgründen hier nicht vorgestellt werden.

2. Gewerbliche Fahrzeuge. Diese Sparte pflegte die Firma seit ihrer Gründung. Dazu gehört der S. 61 vorgestellte Leichenwagen. Seitz dürfte auch für andere Gemeinden Leichen- und Krankentransportwagen produziert haben. Diese haben offenbar die letzten Jahrzehnte nicht überlebt oder wurden bislang nicht bekannt.

3. Verschiedene «Schweizer Breggs», also Wagonnetten mit Längsbänken. Vor allem die Produktion von solchen typischen Klapp-Breaks muss über Jahrzehnte für Seitz sehr wichtig gewesen sein. Davon konnten fünf Exemplare untersucht werden.

4. Patentwagen. Seit 1895 dürfte neben den «klassischen» Klapp-Breaks die Produktion des hier im Zentrum stehenden Patentwagens einen guten Teil der hauseigenen Produktion ausgemacht haben. Ich konnte 10 Exemplare davon untersuchen. Erfahrungsgemäss haben sich einige weitere erhalten, sind aber bislang nicht bekannt geworden. Nach einer vorsichtigen Schätzung dürfte Seitz einige Dutzend Patentwagen produziert und davon etwa die Hälfte an andere Betriebe ausgeliefert haben.



Patentwagen in der Sammlung Sallmann, Amriswil

Mit folgenden Merkmalen:

- Schweizerkreuz auf dem Spritzbrett (erneuert)
- Schwungradbremse
- zwei kurze geschweifte Kotflügel vorne
- hoch gesetzte Laternen
- seitlich angebrachte Patent-Plakette.

(Fotos Autor)

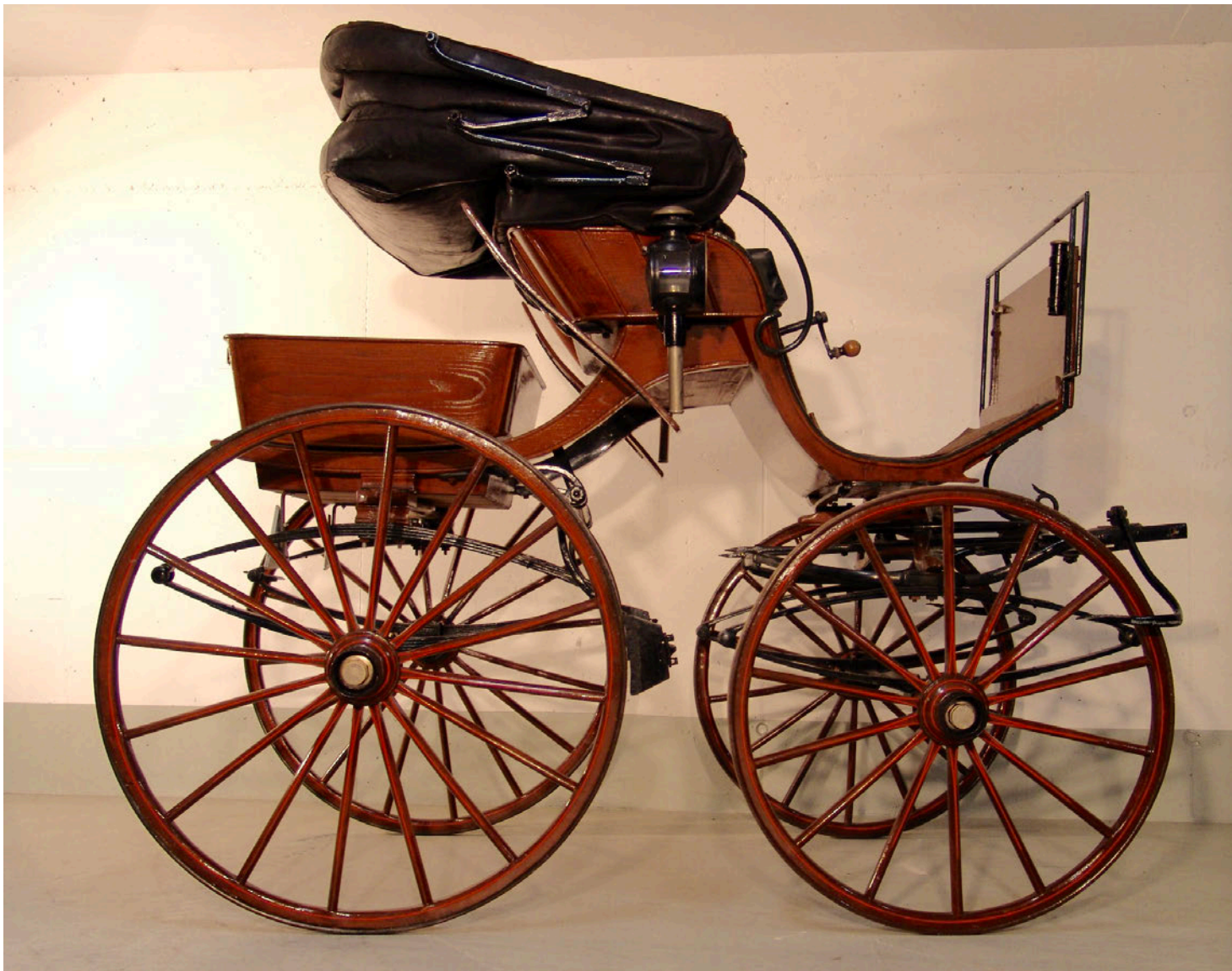


Patentwagen in der Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell

Mit folgenden Merkmalen:

- abnehmbares Halbverdeck
- Sitzschalen mit Rippen
- Kurbelbremse unter dem Bocksitz
- tief gesetzte Laternen
- vorne aussen angeetzte Auftritte nach deutscher Art.

(Fotos Autor)





Patentwagen, einst bei „Antikkutschen“ im Handel

Mit folgenden Merkmalen:

- Rotondensitz
- Hebelbremse
- zweiplätziges hinteres Kästchen
- einklappbarer Auftritt
- aufgebogene Achsen.

(Fotos Gregor Holenstein)





Patentwagen, einst auch bei „Antikkutschen“ im Handel

Mit folgenden Merkmalen:

- Hebelbremse
- sekundär mit Scheibenbremse ausgestattet
- sekundär Räder gelb bemalt
- neue Polsterung.

(Archiv Autor)



Patentwagen in der Sammlung Emanuel Schmid

Der gut erhaltene Wagen (Polster erneuert und ältere Gummibereifung) stammt aus dem Besitz des seit 1908 in Riggisberg BE als Arzt tätigen Dr. Walter Salchli (1877-1956). Nach mündlicher Überlieferung war der Wagen stets dunkelgrün bemalt. Hier handelt es sich um eine interessante Variante des Patentwagens als Arzt- und Familienwagen.

Die Art der Gesamtkonstruktion des Fahrzeugs entspricht mit dem hinten aufgesetzten kleinen Kasten dem Patentwagen. Die beiden je zweisitzigen Längsbänke sind hier aber mit vier Schrauben befestigt, zwei zur Befestigung am darunter liegenden kleinen Kasten und zwei zur Fixierung am Rotondensitzes.

Wurden die Längsbänke abgenommen, konnte der Wagen zu einem reinen Selbstfahrer umgebaut und der hintere Aufstiegstritt eingeklappt werden. Zum Umbau in der Art eines Phaetons gehörte ein Steckverdeck, das mittels der in die vorne am Rotondensitz sichtbaren beiden Ösen eingeschoben wurde (wie beim Wagen von S. 46). Gleichzeitig konnten die horizontalen Kotflügel entfernt werden, wobei die Laternenhalter stehen blieben.

Emanuel Schmid stellte zudem nach dem Entfernen der Längsbänke im hinteren Teil des Kästchens links und rechts je eine Metallplatte mit zwei Löchern fest. Gab es für diesen Wagen einen zweiten Aufsatz in Form einer Querbank oder konnte dem Kästchen ein Deckel aufgesetzt werden, so dass ein geschlossenes Magazin entstand? Die letztere Lösung scheint gerade für einen Arztwagen plausibel. Eine dritte Möglichkeit war, wie beim Bild links, das ganze hintere Kästchen abzunehmen und einen anderen Aufsatz zu verwenden.

(Fotos Emanuel Schmid)



Wagonette mit festen hinteren Bänken in der Sammlung Jürg Stettler

Dieses Modell mit nach hinten über einen Bockhals durchgehenden Kasten weicht von den bisher vorgestellten Wagen ab. Er ist für ein- und zweispänniges Fahren eingerichtet und hat hinten zwei feste Bänke für je zwei Personen. Dies ist ein gutes Beispiel für ein dem Patenwagen ähnliches, aber schwereres Modell der „Frères Seitz“ mit durchgehendem Kasten. Solche Wagonnetten wurden in der Schweiz auch «Bregg», also Break genannt.

Sonst zeigt der Wagen einige bekannte Merkmale des Patentwagens (schwarzes Lederpolster erneuert, wohl auch die Gummibereifung):

- geschwungene Galerien am Rotondensitz,
- eingeschnitztes Schweizerkreuz am Spritzbrett vorne und
- vier Kotflügel.

(Fotos Jürg Steller)





Klapp-Break in der Sammlung Franz Knüsel in Rothenburg

Den erhaltenen Wagen gemäss, baute Seitz einige Wagen mit durchgehendem Kasten und hinteren Einklapp-Bänken. Dabei handelt es sich eigentlich um Wagonnetten, aber dem Schweizer Sprachgebrauch folgend werden sie hier auch als Klapp-Break bezeichnet.

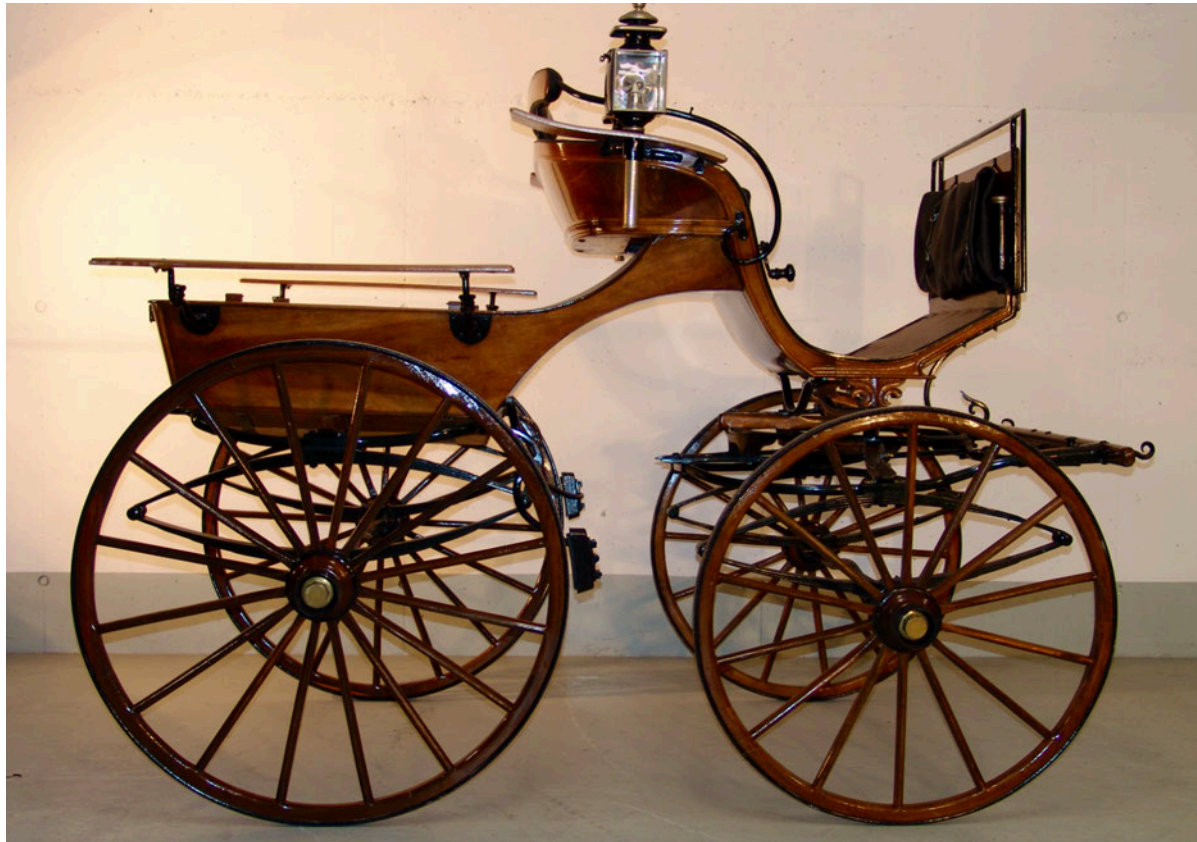
Bei dieser zweiten Linie von Seitz-Wagen kragen die Klapp-Bänke nicht so weit aus wie beim Patentwagen, was die Zufügung von fix mit dem Kasten verbundenen Kotflügeln nötig machte (vgl. auch das Bild auf der nächsten Seite).

Unter dem Begriff «durchgehender Kasten» wird hier die klassische Bauweise mit vom Bockbereich abgehendem Bockhals verstanden, der sich zum hinteren Unterkasten weitet. Diesem konnten die Bänke (fix oder zum Einklappen) aufgesetzt werden. Dabei handelt es sich in der Regel um gegenüber dem Patentwagen etwas schwerere, meist insgesamt sechssitzige Modelle.

Der links abgebildete, 348 kg schwere Wagen zeigt neben der Gesamtkonstruktion und den hinteren Einklapp-Bänken vor allem im Bockbereich den bislang vorgestellten Exemplaren ähnliche Merkmale. Dazu gehört die Form der Sitzschale mit den stark geschweiften Galerien. Die Ausstaffierung in dunklem Wachstuch ist wohl ebenso original wie die dunkle Bemalung.

(Fotos Walter Sommerhalder)

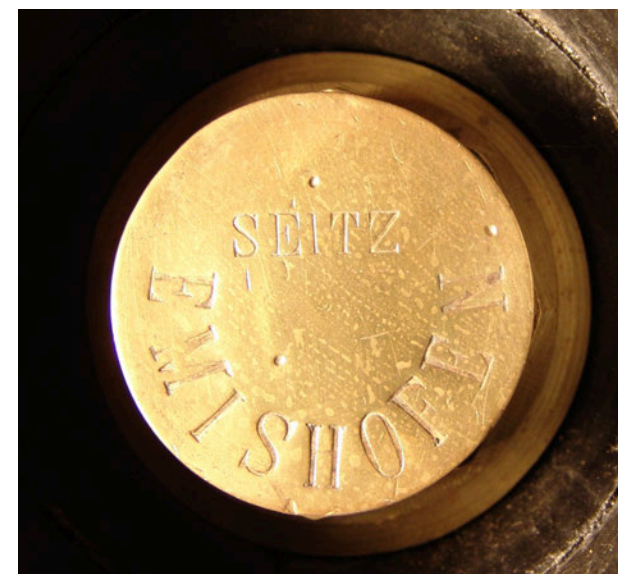




Klapp-Break in der Sammlung Daniel Fuchs in Appenzell

Der leichte Wagen ist von Seitz auf den Kapseln signiert. Ganz ähnlich wie beim Patentwagen sind das Spritzbrett und die Sitzschale vorne konstruiert. Auch die Schnörkel und Stöckli zeigen die Handschrift von Seitz. Hier ist der Kasten wieder nach traditioneller über einen schmalen Bockhals mit dem Vorderteil des Wagens Art verbunden.

(Fotos Autor)





Von Seitz signierter Klapp-Break im Handel in der deutschen Firma „Fahrsport Schophoven“ (2023)

Mit folgenden Merkmalen (neues Bremssystem):

- durchgehender Kasten
- einklappbare Bänke hinten
- vier horizontale Kotflügel
- Schwungradbremse
- aufgebogene Achsen
- Polster erneuert mit zu grossem Keilkissen.

(Archiv Autor)





Klapp-Break mit Signatur „Karl Herzog, Schmid Müllheim TG“

Der Wagen steht bei Gregor Holenstein in Mogelsberg. Er weist die für Seitz typischen geschweifte Achsen auf sowie hinten einen Einklapp-Tritt, wie sie an Seitz-Wagen auch vorkommen. Ähnlich wie bei Seitz-Produkten ist auch die Sitzschale und die Einfassung des Spritzbretts gestaltet.

(Foto Gregor Holenstein)



Klapp-Break mit Signatur „Kaufmann Zürich“

Der Wagen befindet sich heute in der Sammlung von Christoph Holenstein. Es dürfte sich im Kern um einen Seitz-Wagen handeln. Auf dem Spritzbrett ist ein Schweizerkreuz eingeschnitzt. Typisch für Seitz-Wagen sind auch die horizontalen Kotflügel am Tafelsitz.

(Foto Christoph Holenstein)





Leichenwagen von Seitz

Wie schon erwähnt, wurden bei Seitz auch manche gewerbliche Wagenmodelle produziert, von den sich aber wenige erhalten haben. Eine Ausnahme ist dieser in der Thurgauer Zeitung abgebildete Leichenwagen der Gemeinde Thundorf TG.

(Foto Thurgauer Zeitung)



BIBLIOGRAPHIE

Faverot de Kerbrech
L'art de conduire et d'atteler.
Paris 1903

Andres Furger
Kutschen und Schlitten in der Schweiz
Zürich 1993

Andres Furger
In der Kutsche durch die Schweiz
Zürich 2006

Andres Furger
Die Kutschensammlung Heinz Scheidel in Mannheim – Band 2: Die
Naturholzwagen
Mannheim 2020

Andres Furger
Klapp-Phaeton und Klapp-Break
(Phaéton à tabatière)
2025
(E,Paper, abrufbar bei [furger.eu](https://www.furger.eu) unter C19)

Roger Gonzenbach
Im Kalberwägeli zum Spital
Frauenfeld 2000

Robert Sallmann
Der Klappbreak – Sonntagswagen der Ostschweizer Bauern
Amriswil 2011

Markus Jedele-Schudel
Bernberbreak – Geschichte, Entwicklung und Typologie des Breaks
und des Bernerwagens
Winterthur 2001

ZUSAMMENFASSUNG

In der Schweiz wurden nach dem Aufkommen des Automobils um 1900 weiter neue Kutschen gebaut. Dazu gehörte vor allem das Modell Klapp-Break, eine Weiterentwicklung des französischen Klapp-Phaetons. Die besonderen Kennzeichen dieses vor allem in der Ostschweiz verbreiteten Wagens sind:

- Ausführung in Naturholz in guter handwerklicher Arbeit.
- Leichte und hohe Bauart hauptsächlich für einspänniges Fahren.
- Hintere Kasten mit zwei einklappbaren Längsbänken.
- Die Sitztafeln der hinteren Bänke dienen geschlossen als Deckel.

Eine besondere Variante des Klapp-Breaks stammt von der Wagenbaufirma Seitz am Bodensee in Emmishofen bei Kreuzlingen. Sie wurde von Xaver Seitz, der sich länger in Paris weiter ausgebildet hatte, und seinem Bruder Baptist Seitz 1896 patentiert. Neu daran war der austauschbare kleine Kasten über den Hinterrädern (Bild rechts). Dieser Patentwagen wurde in der Deutschschweiz auch durch Dritte vertrieben; kleinere Wagnereien und Schmiede bezogen seit der Zeit um 1900 ganze Wagen oder grössere Teile davon zunehmend bei darauf spezialisierten, grösseren Betrieben. Diese konnten – wie Seitz – die sogenannten Rohbauwagen mit neuen, dampfbetriebenen Maschinen kostengünstiger und nach den neuen Prinzipien des Leichtbaus trotzdem solid gefertigt produzieren.

Um 1900 begannen sich auch in der Schweiz vermögend gewordene Einzelpersonen, darunter auch viele Landwirte, eigene Personenwagen zuzulegen. Diese mussten verschiedene Funktionen – vom sportlichen Selbstfahrer bis zum Familienwagen – erfüllen und damit entsprechend umbaubar sein. Vor diesem

gesellschaftlichen Hintergrund kam es zum Patentwagen, dessen hinterer Kasten in verschiedenen Ausführungen lieferbar war:

- als Phaeton mit einer Querbank,
- als Wagonnette («Bregg») mit zwei Längsbänken (zwei- oder vierplätzig) oder
- nur mit Magazin und Deckel.

Die innovative Firma Seitz erweist sich als der einzige schweizerische Kutschenbaubetrieb, der die Umstellung auf Motorfahrzeuge bis heute erfolgreich überstand; die Wagenfabrik Gebrüder Seitz wandelte sich im Verlaufe des 20. Jh. zur Firma MOWAG mit Spezialgebiet Militärfahrzeuge.

