

Le Régulateur du Sellier
par

Das Handbuch für Sattler
VON

Alexandre Hofer

Le Régulateur du Sellier

par

Das Handbuch für Sattler

von

Alexandre Hofer

Vienne/Wien 1821

Mit einem Kommentar

von

Avec un commentaire

de

Andres Furger

traduit en français par Guy Charveriat



Ce document est la réédition d'un exemplaire provenant de la bibliothèque de la collection d'attelage de Robert Sallmann, à Amriswil, signature «Handwerk» sous la référence 204.

Diesem Nachdruck liegt das Exemplar aus der Bibliothek der Kutschensammlung Robert Sallmann in Amriswil mit der Signatur „Handwerk 204“ zugrunde.

Edition Furger
Basel/Bâle 2010
ISBN 978-3-9523323-0-7

Tous droits réservés. La reproduction et la représentation même partielles par quelque procédé que ce soit (graphique, électronique, photomécanique ainsi que l'utilisation de systèmes de récupération de données) sont strictement interdites sans l'autorisation de l'éditeur.

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



EDITION FURGER
Judengässli 45
CH-4123 Allschwil bei Basel
Tel: 0041 79 756 03 88 / 0033 786 1179 20
www.editionfurger
info@editionfurger.ch

Le Regulateur Du Sellier

contenant

Les principaux Ouvrages de cet État,
tant, dans leur Ensemble, que dans leur Détail.

Alexandre Hofer, ^{par} Sellier de Mulhouse

Edition originale,

Entièrement refondue, corrigée, et considérablement augmentée.

May 1821.

Wienne

May 1821

Deposé à la Direction générale de la Librairie et de l'imprimerie

Hofer's Handbuch für Sattler, und Riemer.

oder

Anweisung zu Sattlerarbeiten
durch deren Zeichnung zergliedert und im Ganzen.

Preis fr^{cs} =

Original Ausgabe,

Kostet.

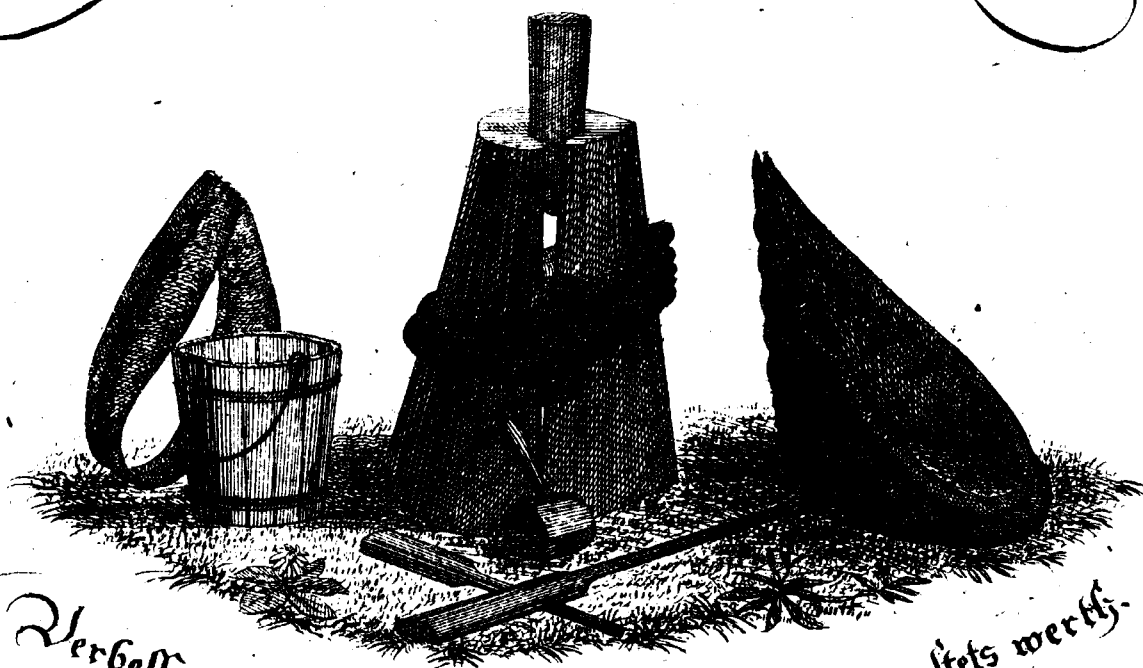
Durchaus umgearbeitet,

Wohlstand geworden und beifolglich vermehrt.

Wien

MDCCCXXI.

Dédiés.
aux Selliers.



Verbesserung des Nützlichen ist der Beachtung stets werth.

Les travaux du Sellier / surtout dans la province / sont si multipliés et variés, qu'un Ouvrage qui lui indique la mesure et les demensions, lui devient indispensable.

Le suffrage avec lequel le Regulateur du Sellier / qui contient un choix des ouvrages les plus usités / a été accueilli, m'a déterminé à rendre cet ouvrage le plus utile possible, en augmentant son contenu, sans cependant agrandir le nombre des planches

Observation relative à la Mesure.

Les petits traits, qui se trouvent derrière les chiffres qui indiquent la mesure des différents ouvrages, designent les pieds, pouces et lignes de la manière suivante: /0/ Pied, /0/ Pouce, /0/ Ligne, quand ce signe accompagne les chiffres, il signifie la Largeur.

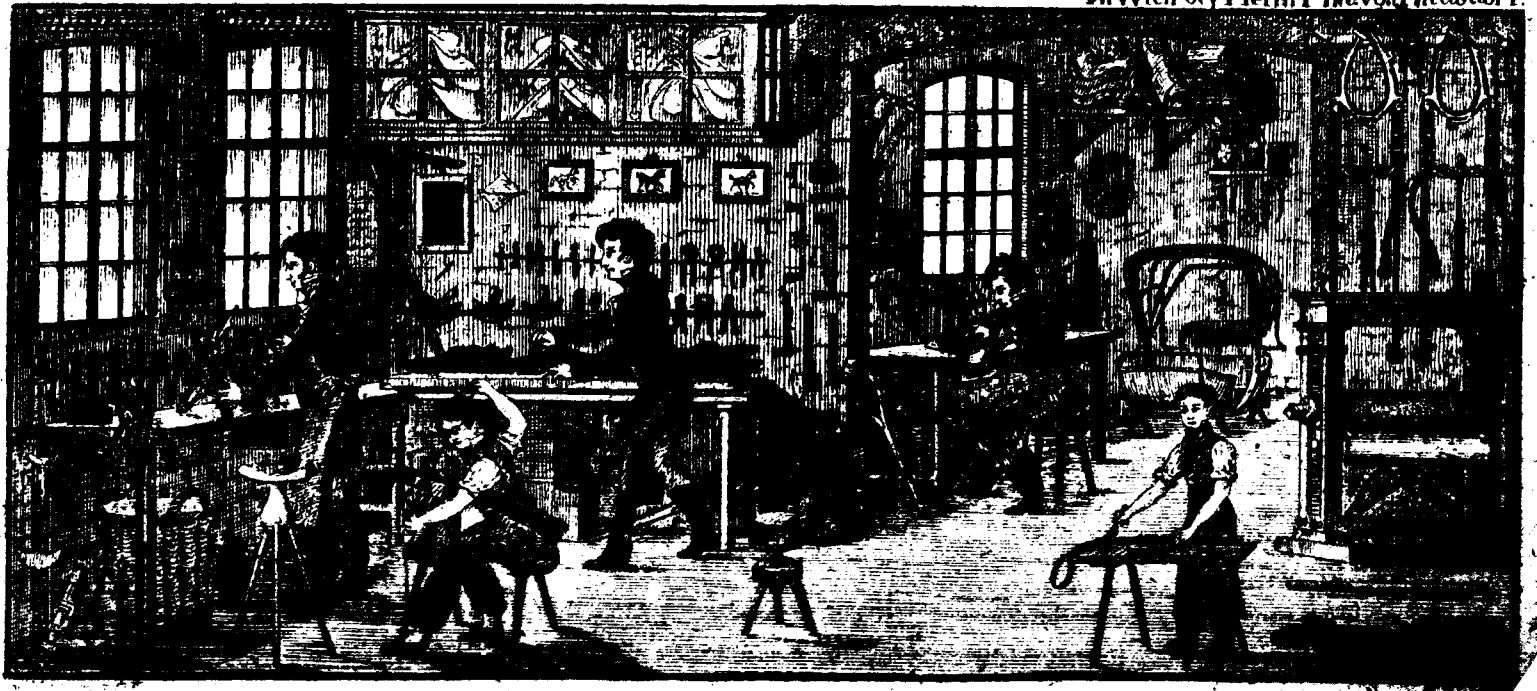
Schon im Allgemeinen, besonders aber in gewissen Gegenden, sind die Arbeiten des Sattlers so vielfältig verschieden, daß ein Werk, welches die Bestchaffenheit und Maß der vorzüglichsten Arbeiten bezeichnet, nicht leicht entbehrt werden kann.

Wiederholte Aufforderungen hatten mich vor drey Jahren / zur Ausgabe eines Handbuchs für Sattler entschlossen. Der ungetheilte Beyfall, womit meine Berufsgenossen dasselbe aufnahmen, fördert mich zur neuen Bearbeitung aus, wohey ich hauptsächlich nützliche Vermehrung des Inhaltes und möglichste Vereinfachung des Grunzen bezweckte. Dadurch kann ich hoffen, diese Werk, dem Ziele meines Strebens auch von Glücke nicht Begünstigten, nützlich werden zu können / genähert zu haben. Wien im May 1821. Der Verfasser

Anmerkung das Maß betreffend.

Nach dem Pariser Fuß / der nur eine Linie stärker als der Wiener Schuh / sind durchgehens alle Arbeiten ohne den Umschlag aufgenommen, und nachdem auf jeder Platte stehenden verjüngten Maßstab aufgezeichnet. Nach gewöhnlicher Weis sind der /0/ Schuh, /0/ Zoll, und /0/ Linien, durch den /0/ Querstrich, die Breiten bezeichnet.

in Wien bey Herrn Phil. von Philisdorf.

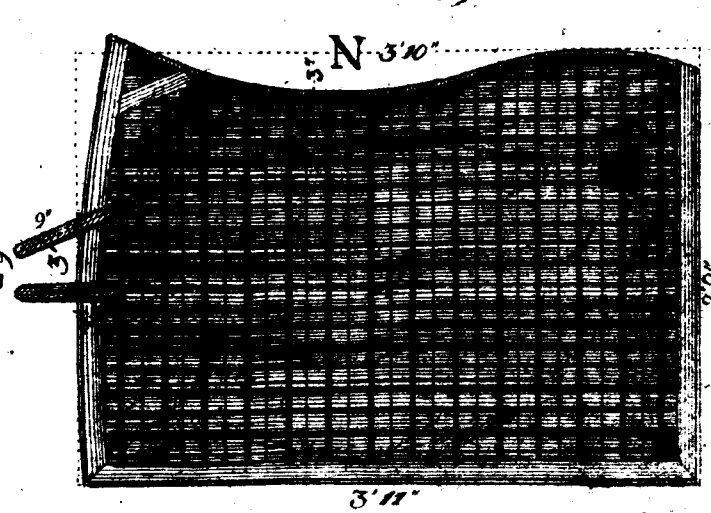
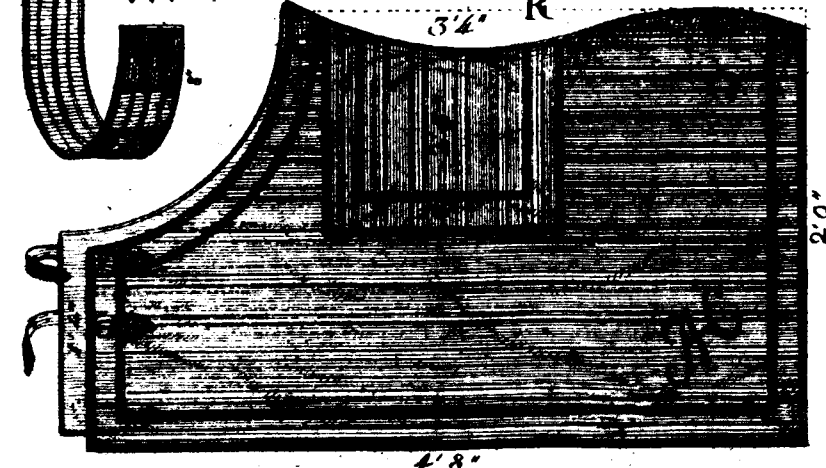
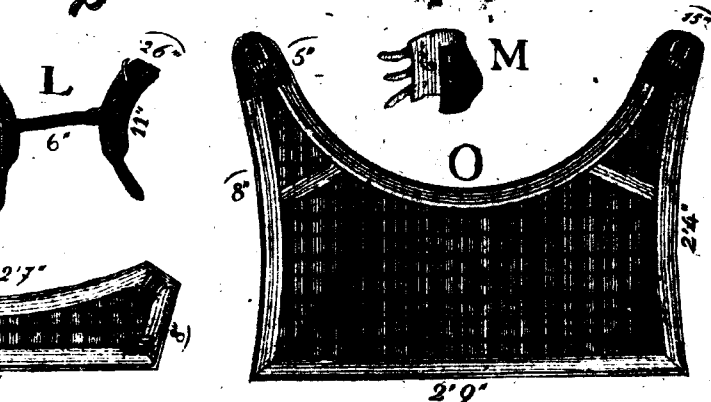
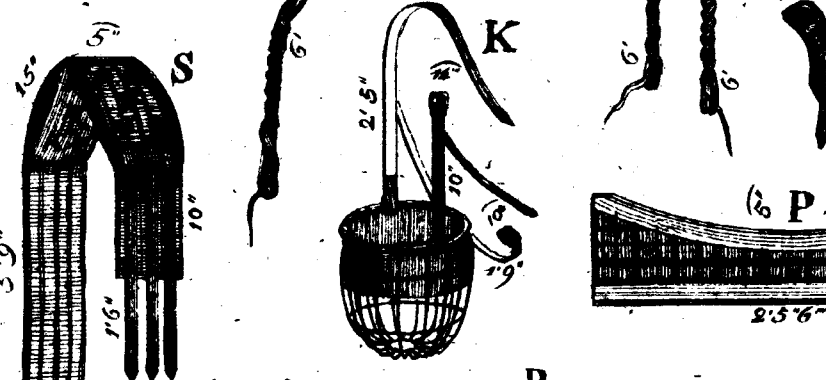
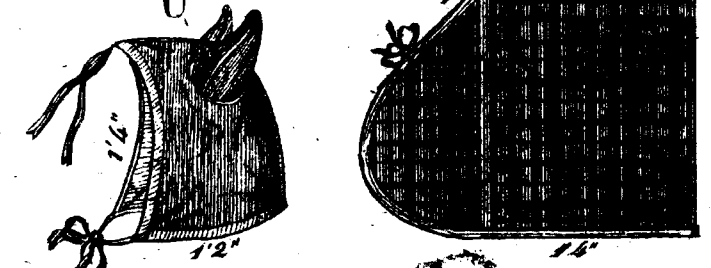
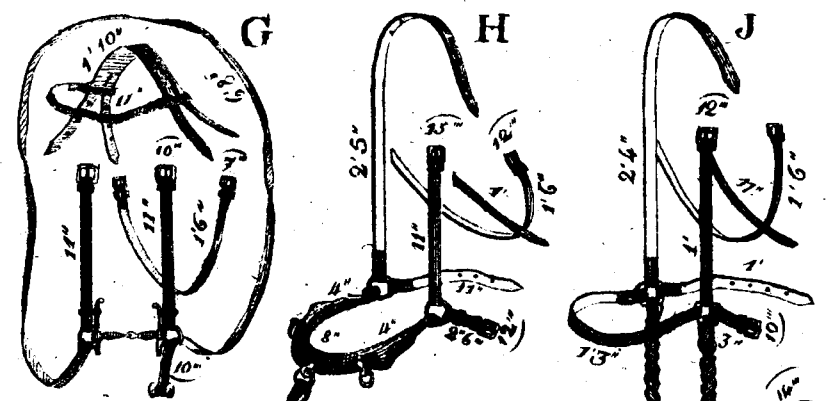
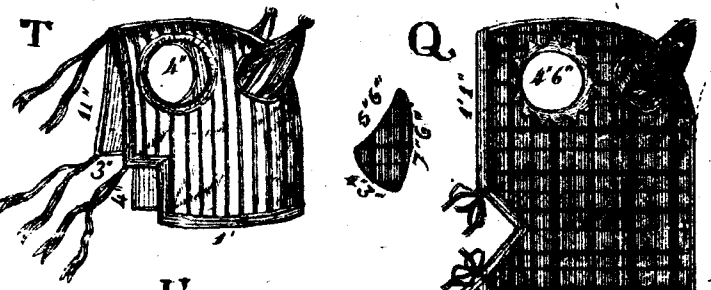
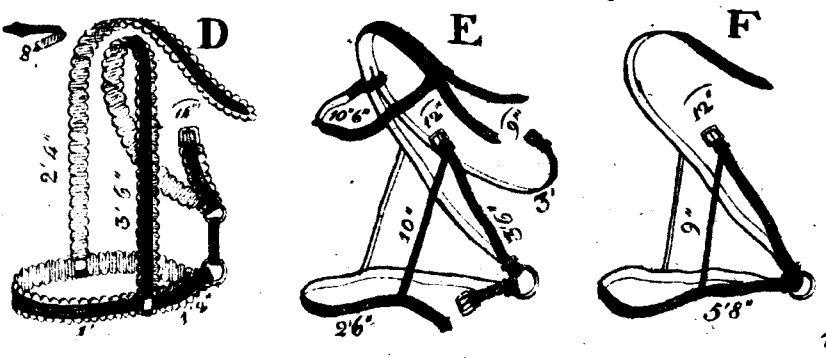
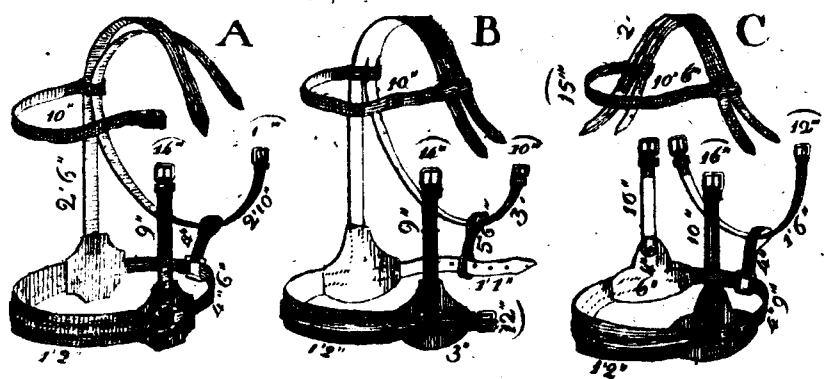


Equipement d'écurie.

- A }
 B } *Licols d'écurie.*
 C }
 D *Licol de Parade.*
 E *Licol à la française.*
 F *Licol simple.*
 G *Bridon d'abreuvoir.*
 H *Carégon/avec ou sans Sousgorges/*
 J *Canecine pour pansement*
 K *La Muselière.*
 L *Les Entraves.*
 M *La Bottine/sert aux Chevaux qui*
se coupent/
 N *La Couverture d'écurie en Etoffe.*
de Laine rayé à carreau.
 O *Le Poitrail.*
 P *Le Fourpoitrail s'allache d'un*
côté à la Couverture et se boucle de
l'autre. Ou des deux côtés.
 Q *Les Carnaille, ainsi que les autres*
thées, ne sont jamais doublées.
 R *La Couverture d'été en coutil.*
 S *Le Surfaix selon la largeur*
avec 2, 3 ou 4 Contresanglons.
 T *Bonnet à la marchande.*
 U *Le Béguin.*

Das Stallzeug.

- A }
 B } *Stallhalftern.*
 C }
 D *Gefütterte Halfter.*
 E *Kreuzhalfter.*
 F *Einfache Halfter.*
 G *Wassertrense*
 H *Kopp Zaum/mit oder ohne Kehl-*
riemen./
 J *Die Putzhalfter*
 K *Der Maulkorb.*
 L *Die Beinseffel.*
 M *Der Stijel für Pferde die sich streiten.*
 N *Die Stalldecke von wollenen durch-*
kreuzgestreiften Zeugen.
 O *Das Brustblatt.*
 P *Kleines Brustblatt, einseits an die*
Deckefestzunähen oder nach Ver-
lungen beiderseits Schnallen
 Q *Der Hals wie die übrigen Stücke*
sind ungefütert mit Band einge-
fasst und mit Tuchstreifen auf
gesteppt.
 R *Die Staub oder Sommerdecke*
von Zwilch.
 S *Die Deckengurt je nach ihrer*
Breite hat 2, 3 auch 4 Strüpfen.

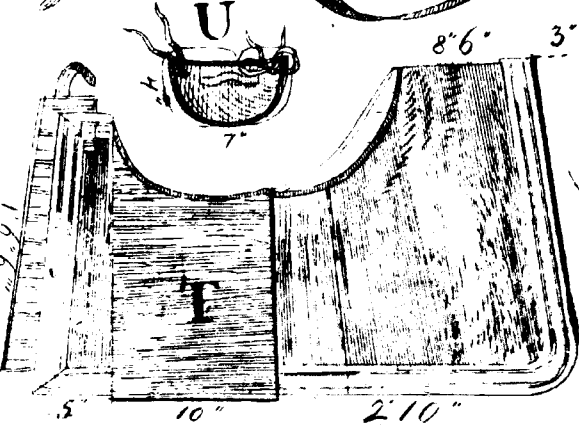
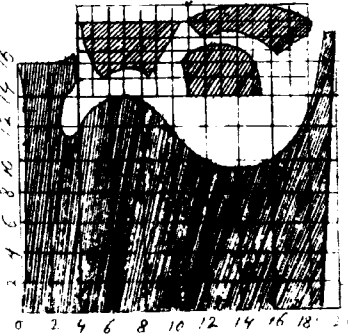
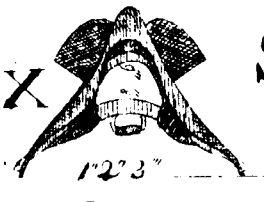
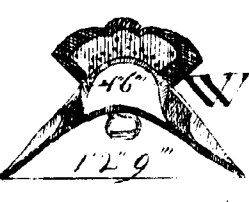
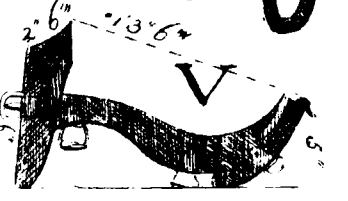
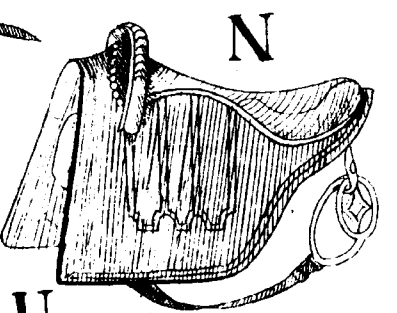
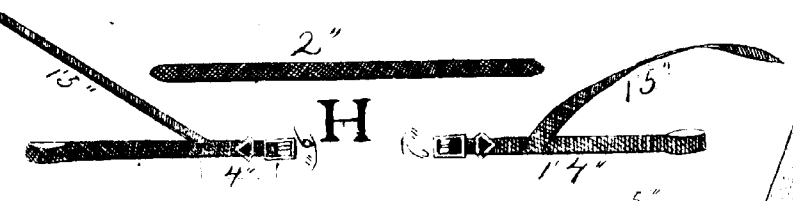
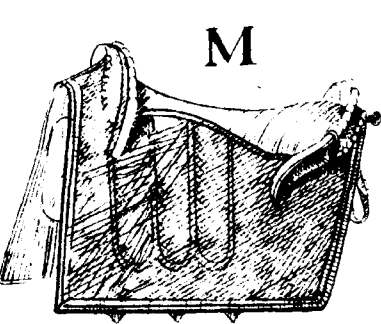
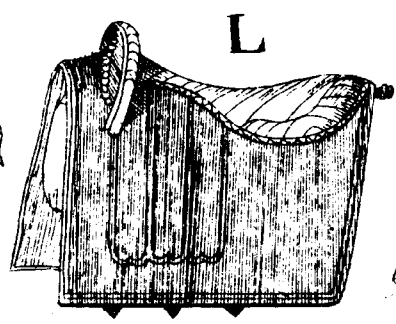
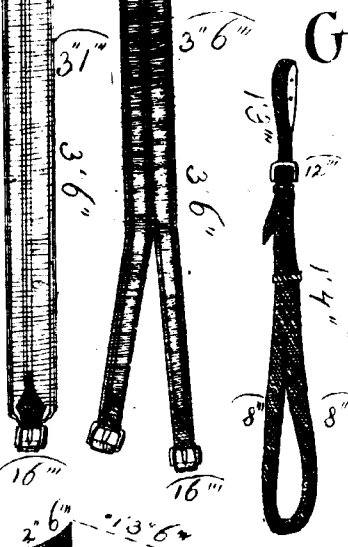
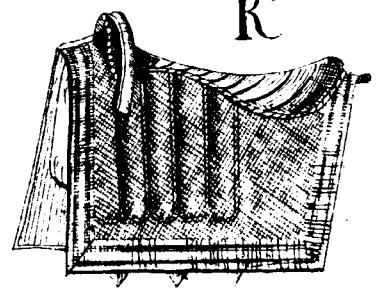
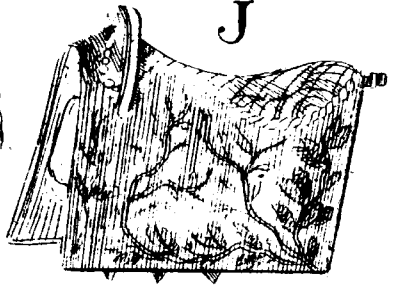
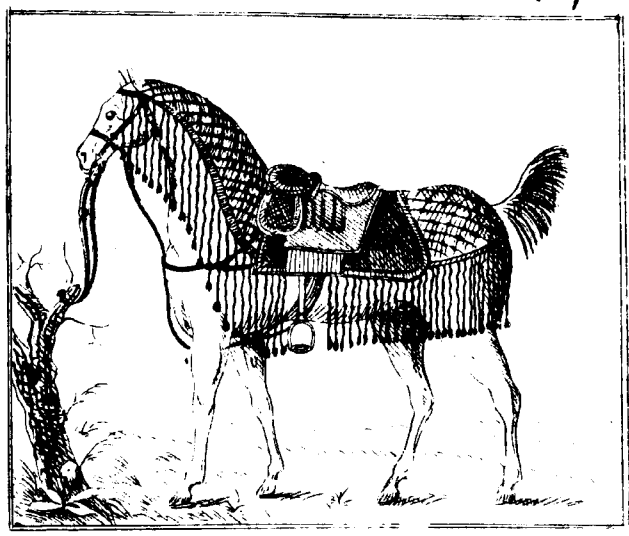
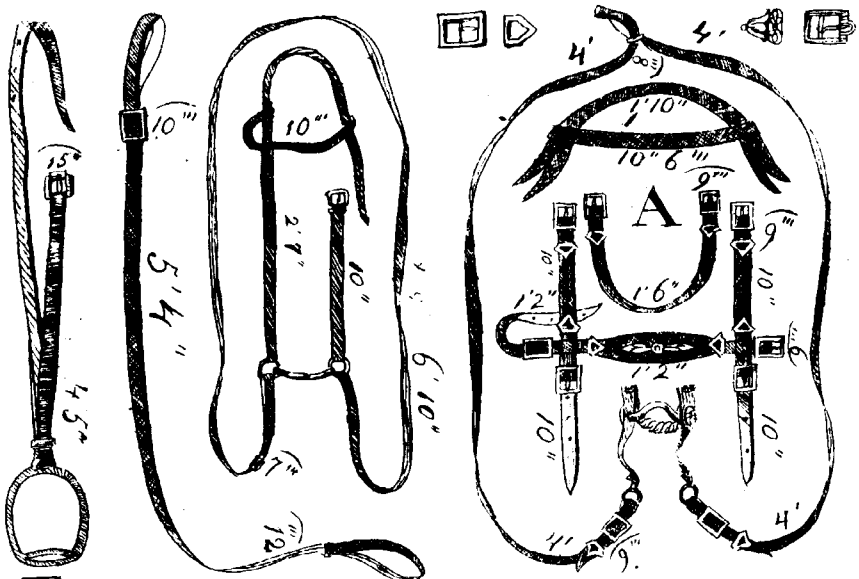


Équipage à la française

- A La bride.
 B Le filet
 C La Martingale
 D Étrier / parallèle à chaque Équipage.
 E } Les sangles
 F }
 G La Croupière
 H Le poitrail
 I Selle rase en velours brodé
 K Selle rase en velours ou en drap.
 L Selle rase en veau lach.
 M Selle royale
 N Selle à la normande.
 O Fontes avec Calottes en peau dours
 P Le chapellet avec les fontes
 Q Le jupon et les Chaperon
 R Le memos ou du côté
 S La douille à la quelles attachent le Jupon et les Chaperon, se fonce dans les fontes
 T La housse en velours ou en drap galonné en or ou en soie, double en trèbe ciré et toutil pardessus.
 U Le petit coussinet
 V La fesse
 W Le derrière
 X Le dessous } de l'arçon rase
 Y Le dessus }
 Z Le dessus }

Französisches Reitzzeug.

- A Der Zaum
 B Die Trense
 C Der Sprungriem
 D Steigriem / für alle Reitzzeuge gleich /
 E Die Frenschgurt
 F Die Stergurt
 G Der Schweifriem
 H Das Vorderzeug
 I Gestichter, sämtlicher Sattel
 K Gewöhnlicher Sametsattel.
 L Kämmisch lederner Sattel
 M Royal Sattel
 N Sattel mit ausgeschnittenen Taschen
 O Kolfter mit Bärnkäppie
 P Der Überwurf mit Kolftern
 Q Die Kolfterdecke und Deckel.
 R Dieselben von der Seite
 S Der Kranz, an welchen Decke und Deckel befestigt sind, wird in die Kolftern geschoben.
 T Die Walltrappe, von Samit mit Gold oder Tuch mit seidnen Borden besetzt, aus welchem Tuch und Futter kommt. Nachsteine werden
 U Packkissen / unter die Walltrappe.
 V Der franz. Baum von der Seite
 W Derselbe von hinten
 X Von vorn
 Y Von unten und
 Z Von oben.
 Satteltaschen und Säuschenmuster

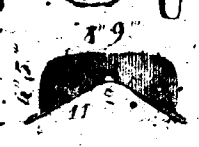
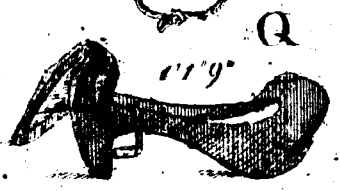
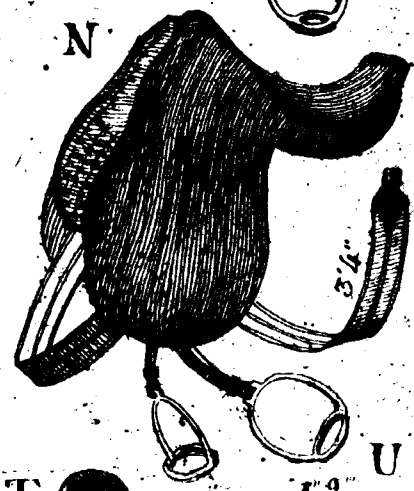
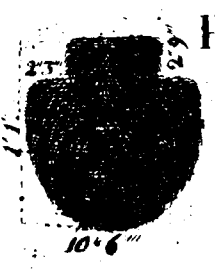
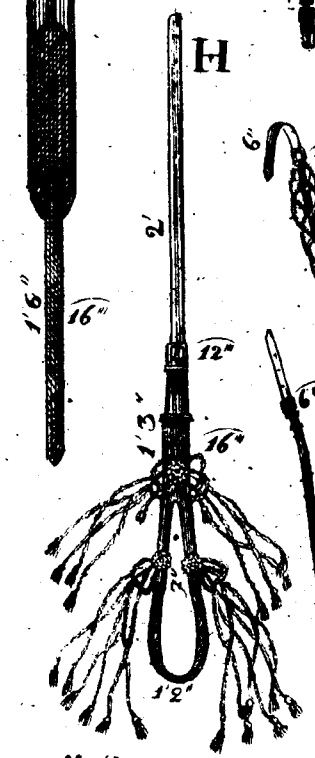
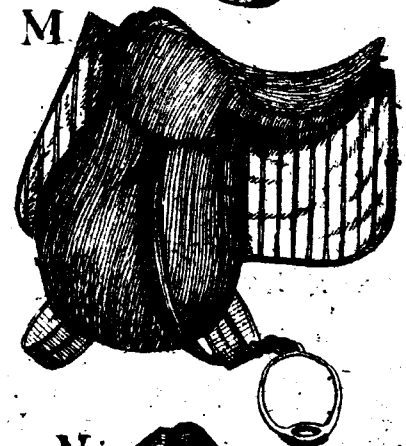
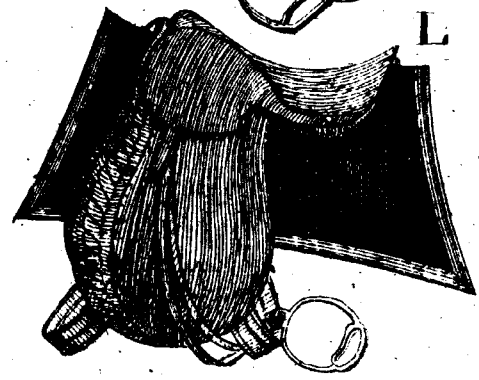
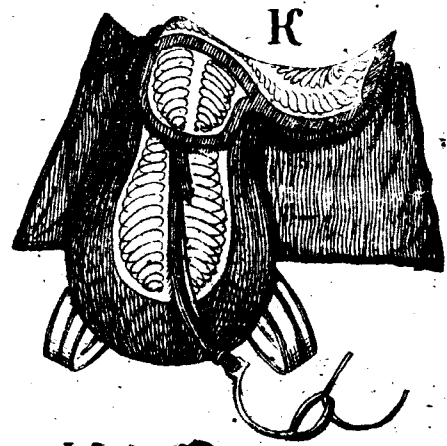
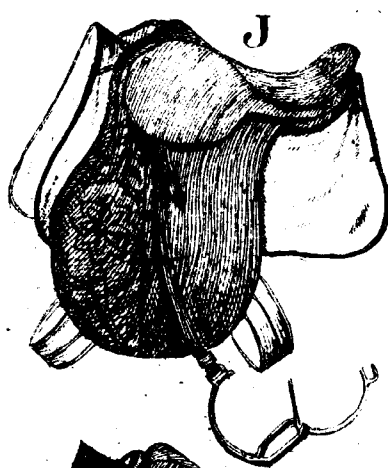
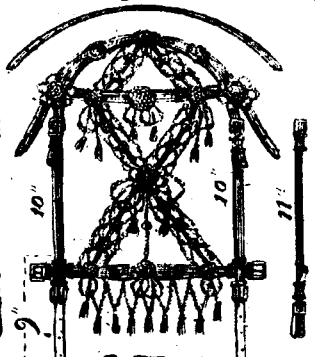
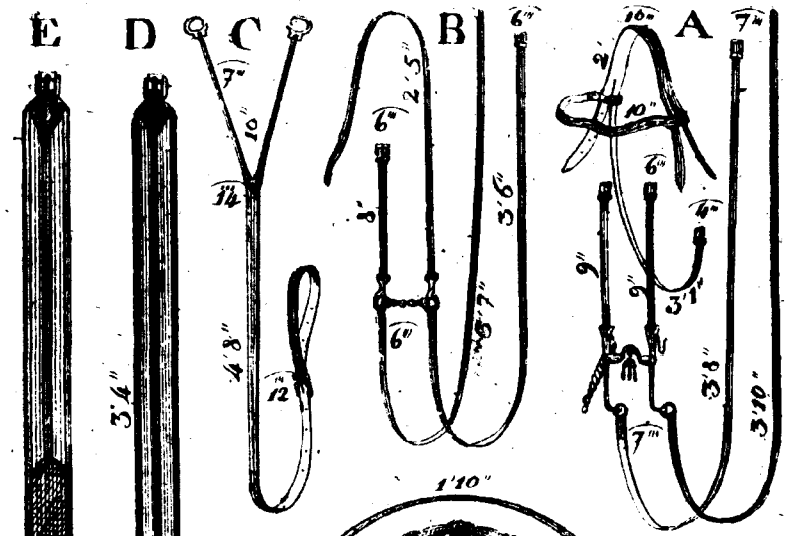
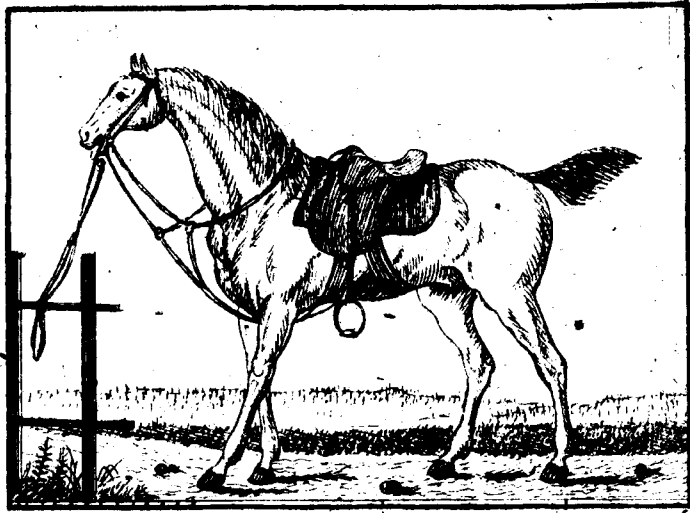


Equipage à l'anglaise.

- A *La Bride.*
 B *Le Filet / à l'ordinaire la petite Boucle se trouve du côté ormontoir.*
 C *La Martingale s'accroche dans les Bênes du Filet, et peut avoir un Collier comme celui A page 11.*
 D *Les Sangles / on se sert de deux, quelquefois de trois pareilles.*
 E *Le Surfaix / à l'ordinaire tout uni.*
 F *La Bride / Façon à la hussard / et le Filet, garni de Tresses.*
 G *Le Poitrail, et alors*
 H *La Croupière, de même.*
 J *Selle renversée.*
 K *Selle encastrée.*
 L *Selle de chasse.*
 M *Selle à l'anglaise unie.*
 N *Selle de Courrier.*
 O *Les Fontes / pour y attacher le Surfaix.*
 P *Cillottes en peau dours.*
 Q *Arçon de la Selle renversée.*
 R *Le Dessus*
 S *Le Dessous*
 T *Le Devant*
 U *Le Derrière*
 V *Les Patrons des Quartiers de Selle.*

Englisches Reitzzeug.

- A *Der Zaum.*
 B *Die Trense / nach gewöhnlicher Art sitzt das Schnällchen auf der Sattelseite.*
 C *Der Sprungriemen, wird in den Trensenzügel gehangen, und kann einen Halsriemen wie der A Seite 11, haben.*
 D *Sattelgurten werden zwey, auch öfter drey gleiche gebraucht.*
 E *Die Übergurt ist meistens unbesetzt.*
 F *Der Zaum / hussarenart / mit Geflechtten und Prosetten verziert / subst Trense*
 G *Das Vorderzeug, und alsdann*
 H *Der Schweißriemen ebenfalls.*
 J *Rückwärts geschnittner Sattel.*
 K *Fingefütterter Sattel.*
 L *Jagdsattel.*
 M *Glatte englischer Sattel.*
 N *Englischer Kurriersattel.*
 O *Der Überwurf an die Gurt zu setzen.*
 P *Hollierkappe von Bärenpelz.*
 Q *Rückwärts geschnittner Baum.*
 R *Von oben*
 S *Von unten*
 T *Von vorn*
 U *Von hinten*
 V *Die Satteltaschenmuster.*

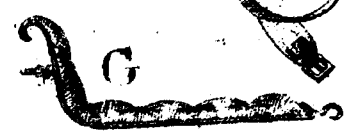
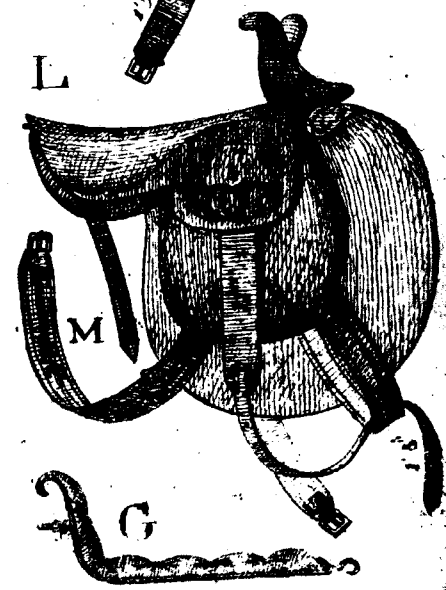
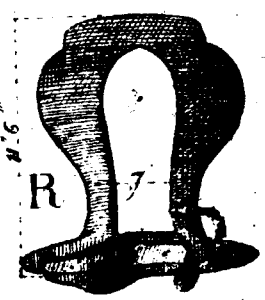
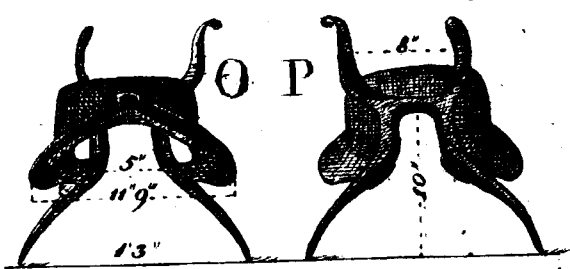
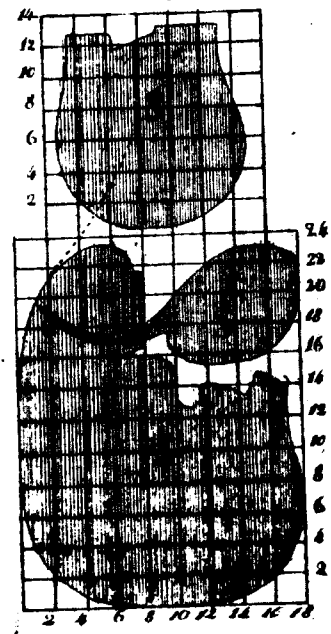
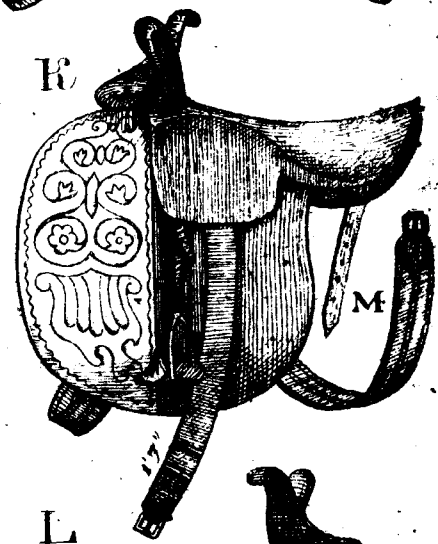
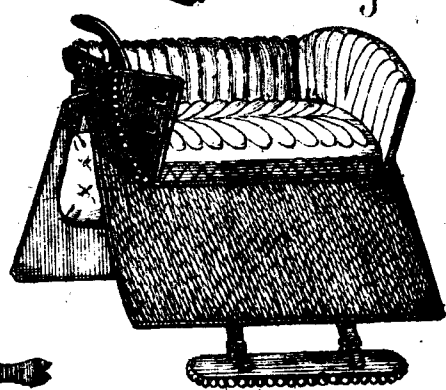
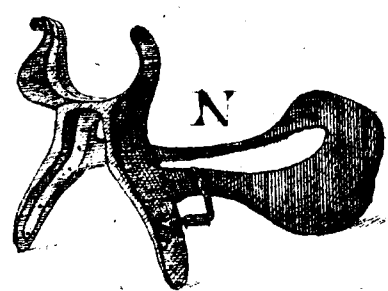
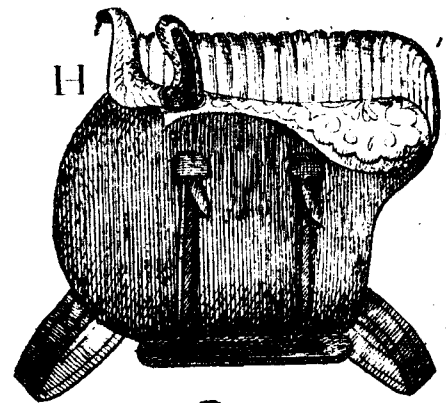
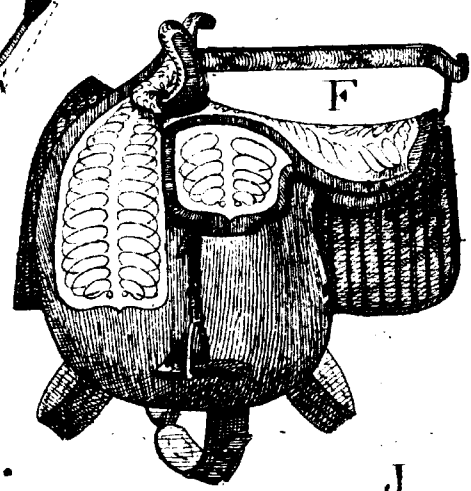
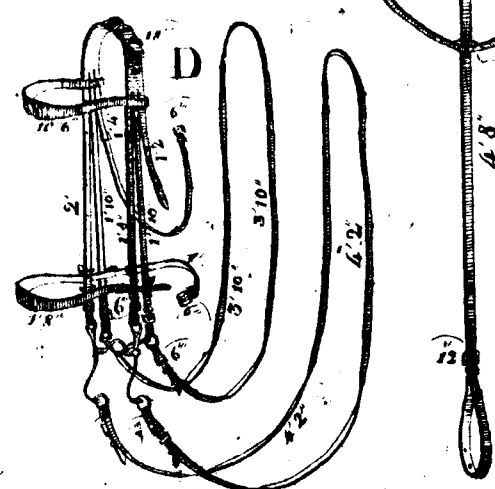
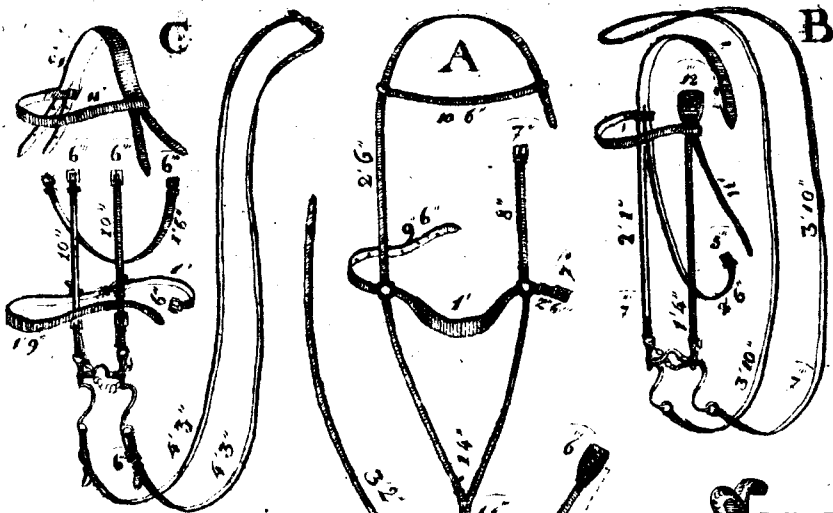
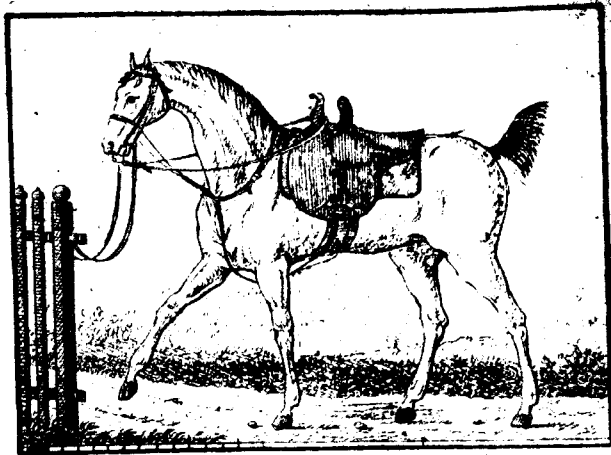


Equipement pour le Cheval de Dame.

- A *Martingale à Têtière.*
 - B *Bride à l'anglaise.*
 - C *Bride avec Dessus de tête séparé.*
 - D *Bride et Filet d'une pièce.*
 - E *La Groupière.*
 - F *Selle de Dame encastrée, avec Dossier qui se lève facilement.*
 - G *Le Dossier nu de dessus.*
 - H *La Selle demie anglaise, se monte de côté, comme par la Corne.*
 - J *Selle à la Fermière, le Dossier peut être bouclé d'un côté come de l'autre.*
 - K *Selle de Dame à l'anglaise.*
 - L *La même ou du côté ormontoir.*
 - M *Le Contresanglon bouclé après la Sangle, sert à maintenir droite la Selle.*
 - N *Arçon de la Selle de Dame.*
 - O *Le derrière*
 - P *Le devant*
 - Q *Le dessous*
 - R *Le dessus*
- } du même Arçon.
- S *Le grand et les petits Quartiers.*
 - T *Le bric à Pantoufle, la courte étrivière s'attache du côté montoir; La plus longue traverse le Ventre du Cheval.*

Reitzeug für das Damenpferd.

- A *Der Sprungriemen mit Kopfstück.*
 - B *Einfacher Reitzaum.*
 - C *Reitzaum mit abgesontem Kopfstück.*
 - D *Reitzaum und Trense im Ganzen.*
 - E *Der Schweifriemen.*
 - F *Eingefüllter Damensattel / mit einer Rückenlehne zum ausklappen.*
 - G *Dessen Rückenlehne, von oben.*
 - H *Halbenglischer Damensattel / von der Seite oder den Fuß durchs Horn zu reiten.*
 - J *Damensattel mit L. ehne zum umwechseln links oder rechts reiten zu können.*
 - K *Englischer Damensattel.*
 - L *Derselbe von der Handseite.*
 - M *Die Strupfe an die Gürt geschnallt soll das Drehen des Sattels hindern.*
 - N *Baum des englischen Damensattels.*
 - O *Von hinten*
 - P *Von vornen*
 - Q *Von unten*
 - R *Von oben*
- } Derselbe Baum.
- S *Die große und kleinen Taschenmuster.*
 - T *Der Pantoffelbügel hängt gewöhnlich nur an einem kurzen Steigriemen; Schicklicher aber bedient man sich eines längern, der unter dem Pferd durchläuft, bis auf die Handseite.*

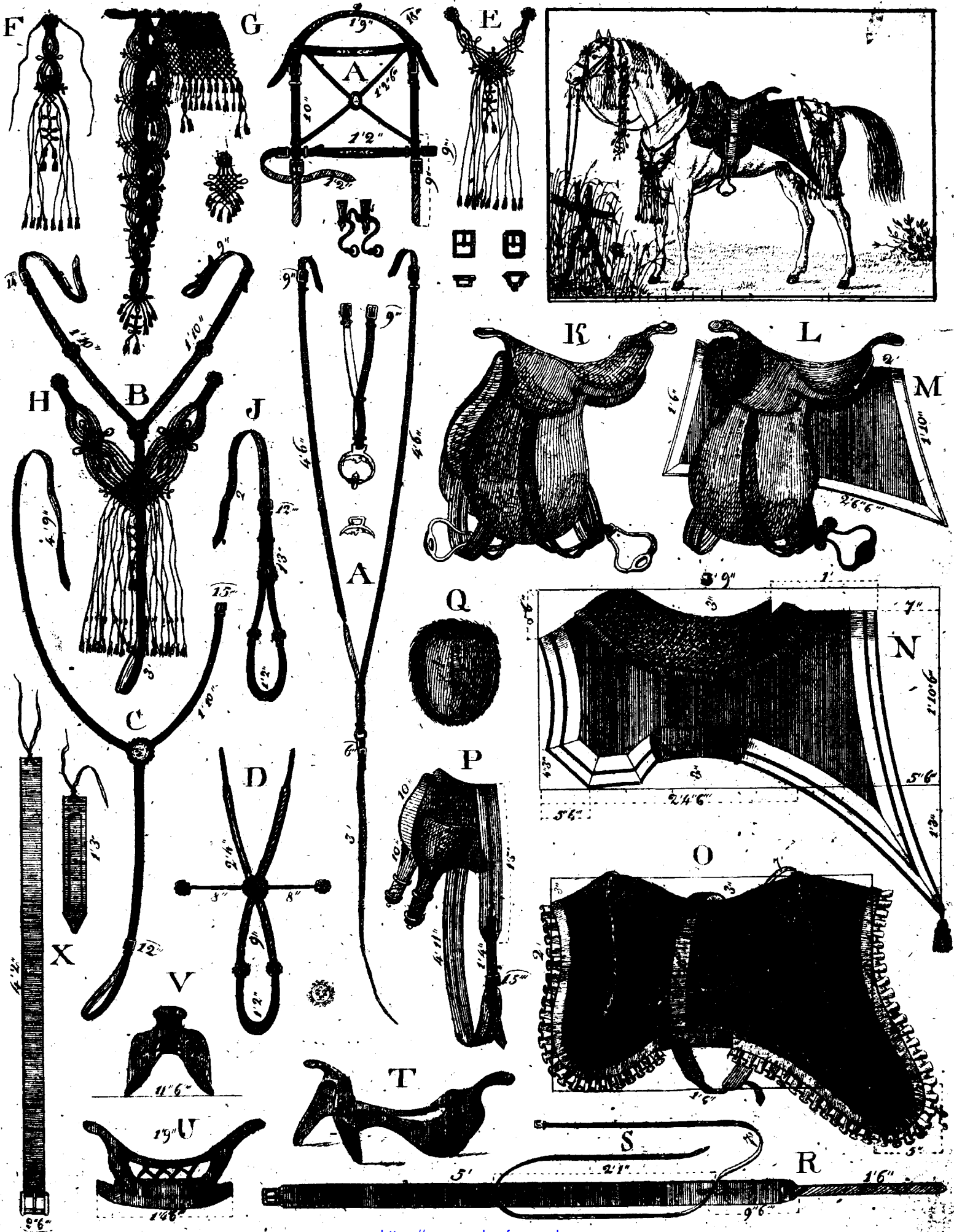


Équipage à la housard.

- A La Bride/le Bidel B page 7.
 B Le Poitrail
 C Un autre } avec ou sans Tresses.
 D La Croupière }
 E Tresses pour attacher au Frontail.
 F Tresse pour chaque coté du frontail.
 G Le Collier en Tresse à la hongroise.
 H Tresses pour attacher au Poitrail.
 J Au Croupière, s'attachent deux pareilles.
 K Selle à pallettes, à quartiers de chasse orné de piqûres.
 L Selle à pallettes à quartier de chasse uni.
 M Le Tapis à pointes.
 N Chabraque à pointes tout unie, ou le siège garni en peau.
 O Chabraque pour Selles à l'anglaise.
 P Les Fontes avec le Surfaix, pour Selles à pallettes.
 Q Callotte des fontes ou à l'envers.
 R Le Surfaix/ordinairement en cuir.
 S La Courroie de ceinture.
 T Arçon à pallettes.
 U Arçon à la hongroise.
 V Le même ou de devant.
 X La Sangle en cuir de hongrie. s'attache à l'arçon avec des lanières.

Hussarenzeug.

- A Der Zaum/da Triense B Seite 7.
 B Das Vorderzeug }
 C Ein anderes. } mit oder ohne geflecht
 D Der Schweifriemen. }
 E Gestochenes Netz vorn aufs Stirnband.
 F Netzzeug auf dessen beyde Seiten.
 G Der gestochene Halsriemen.
 H Brustnetz/zwey ähnliche werden
 J an den Schweifriemen befestigt.
 K Löffelsattel mit gefüllten und abgenähten Taschen.
 L Löffelsattel mit glatten Taschen.
 M Die Unterdecke mit langen Spitzen.
 N Überdecke mit langen Eckspitzen, der Sitz mit Pelz besetzt, oder aber nur glatt.
 O Überdecke auf englische Sättel.
 P Vollständiger Überwurf zum Löffelsattel, an den Bock Können einfache Holstern.
 Q Holsterklappe von innen.
 R Die Übergurt gewöhnlich von Leder.
 S Der Gürtelriemen um den Sattel.
 T Der Löffelsattelbaum.
 U Der ungarische Bock.
 V Derselbe von vornen.
 X Dessen Bauchgurten von weisgarbleder, werden an den Bock gebunden.



N^o1 Equipement de Manège.

- A Selle de Manège.
 B Selle de piquet.
 C Le Chapelet, pour y attacher des
 Estrimeres en cas de besoin.
 D La Sangle en cuir fort.
 E Les Laniettes.
 F Le Bridon de manège.
 G Courçon de force.

N^o2 Equipement de Voyage.

- H Selle lyonnaise.
 I La Bride choisi à volonté.
 J Les Saccaches en veau.
 K Cullotte à fond.
 L Le Coussinet.
 Le Coussinet à flanes E, page 29.
 Les Sangles E et F, la Groupière G page 7.

N^o3 Equipage de Courrier.

- M Selle de courrier.
 N Courroies pour attacher le rublier.
 O Grand et petit côté de la Sangle.
 P La Bride.
 Q La Groupière.

N^o1 Reit = Schul = Zeug.

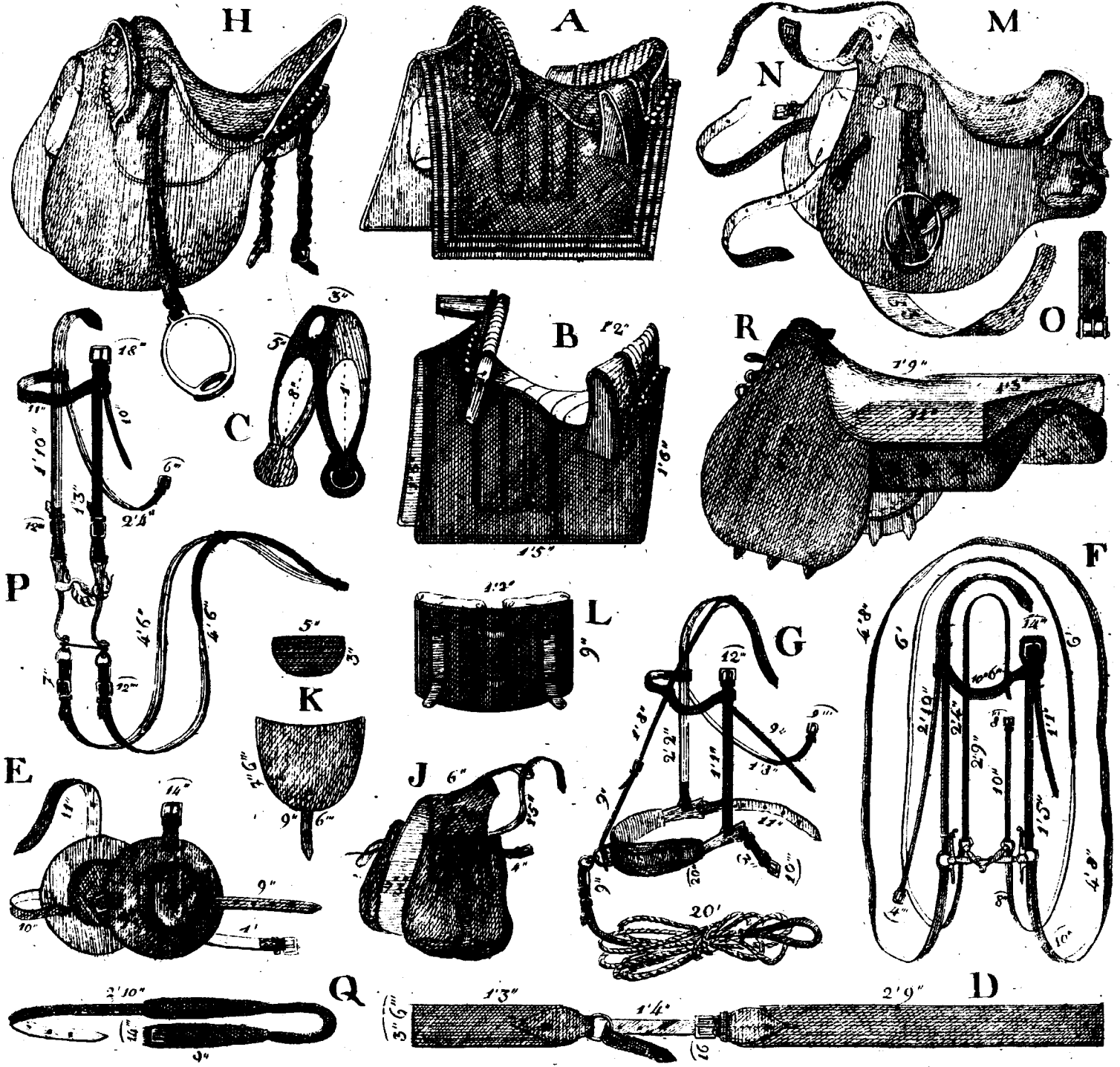
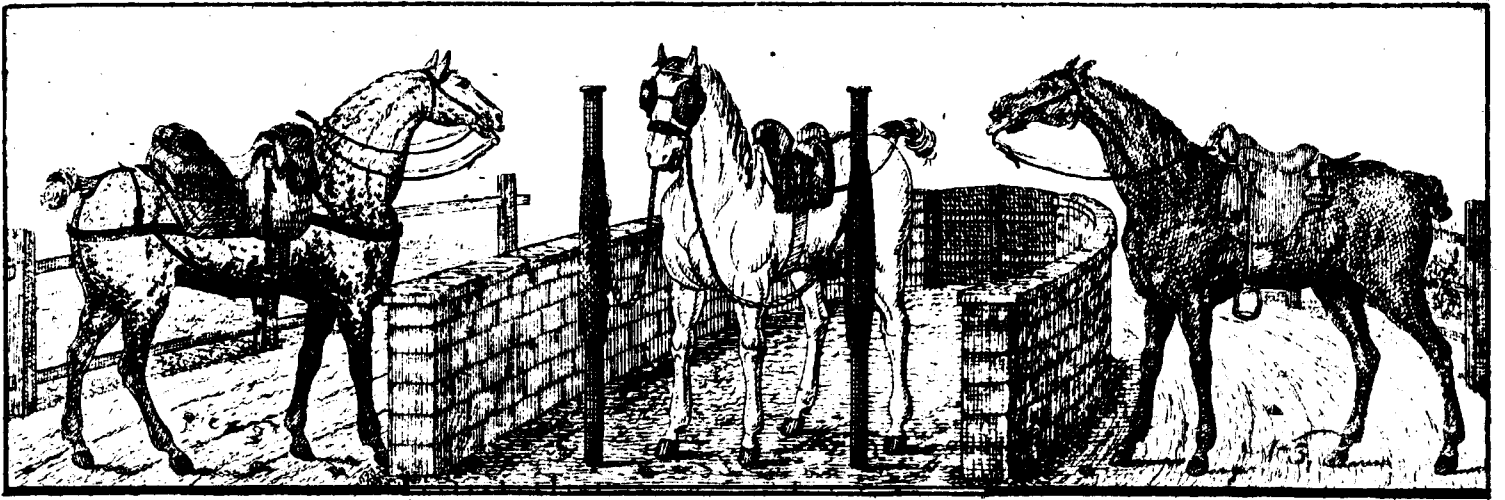
- A Sametner Schulsattel.
 B Der Springer-sattel.
 C Dessen Überwurfsvoran nöthigenfalls
 die Steigriemen einzuhängen sind
 D Die Gurt von starkem Leder.
 E Die Blindleder.
 F Die Schultrense.
 G Der Zwangkappzaum.

N^o2 Reitzeug zur Reise.

- H Der Reifsattel.
 Der Zaum nach Willkühr gewählt.
 J Die Pachtaschen.
 K Deren Deckel mit Boden.
 L Das Packkissen.
 Das Flügelpackkissen E, Seite 29, die
 Gurte F, und E, der Schweifriemen G
 Seite 7.

N^o3 Kurrier Reitzeug.

- M Der Kurriersattel.
 N Riemen den Depeschensack aufzu-
 schnallen.
 O Schnall und Strupfstück der Gurt.
 P Der Zaum.
 Q Der Schweifriemen.



Harnois à Poitrails.

N^o1 Harnois à Limonière.N^o2 Harnois à deux Cheveaux.

A Le Dessus de tête, avec le frontail.

B Les Oeuillières.

C La Muserolle avec, ou sans Croisière.

D La Derrière de muserolle.

E La Sousgorge.

F Réne de panurge } à choisir l'un

G Filet de panurge } ou l'autre.

A chaque sorte de harnois la bride com-
pense toujours des mêmes pièces les for-
mes différentes que l'on donne aux
oeuillères font le seul changement.

H Le Poitrail pour Limonière sans
anneau de chaînettes.

I Le Surcol à deux façons.

K Le Mantelet de différentes formes, la
Souventrière d'une pièce ou en deux par-
ties, mise dessous le Mantelet.

L Le Surdos est de trop si l'on veut.

M La Croupière.

N Barre de fesse, une ou deux.

O Le Recullement.

P Les Traits.

Q Guide pour un cheval seul.

R Deux Guides pareilles à deux chevaux.

S Les Chaînettes.

T Les Courroies de mancelles.

U Fausse Souventrière servant à tout
harnois.

Brustblattgeschirre.

N^o1 Einspänniges od: Länder Geschirre.N^o2 Zweispänniges Geschirre.

A Das Kopfstück nebst Stirnband.

B Die Scheuleder.

C Das Nasband mit oder ohne Kreuz.

D Das Kinnstück.

E Der Kehlriemen.

F Der Aufsatzzügel } Eines oder das an-

G Die Aufsatztraverse } dere zu wählen.

Der Zaum besteht bey jeder Geschirrgat-
tung aus denselben Theilen, und nur die
Scheuleder erhalten durch besondern
Auschnitt verschiedene Gestalten.

H Das Brustblatt zu der Länder ohne
Aufhaltering.

J Der Halsriemen / auf zwey Arten /

K Der Kinndeckel erhält verschiedene For-
men. Die Bauchgurten sind im Ganzen
oder das Schenkel und Strupfstück unter-
geschraubt.

L Der Rückriemen wird oft weggelassen.

M Der Schweifriemen.

N Schwebriemen / einer auch zwey /

O Das Hintergeschirre.

P Die Stränge.

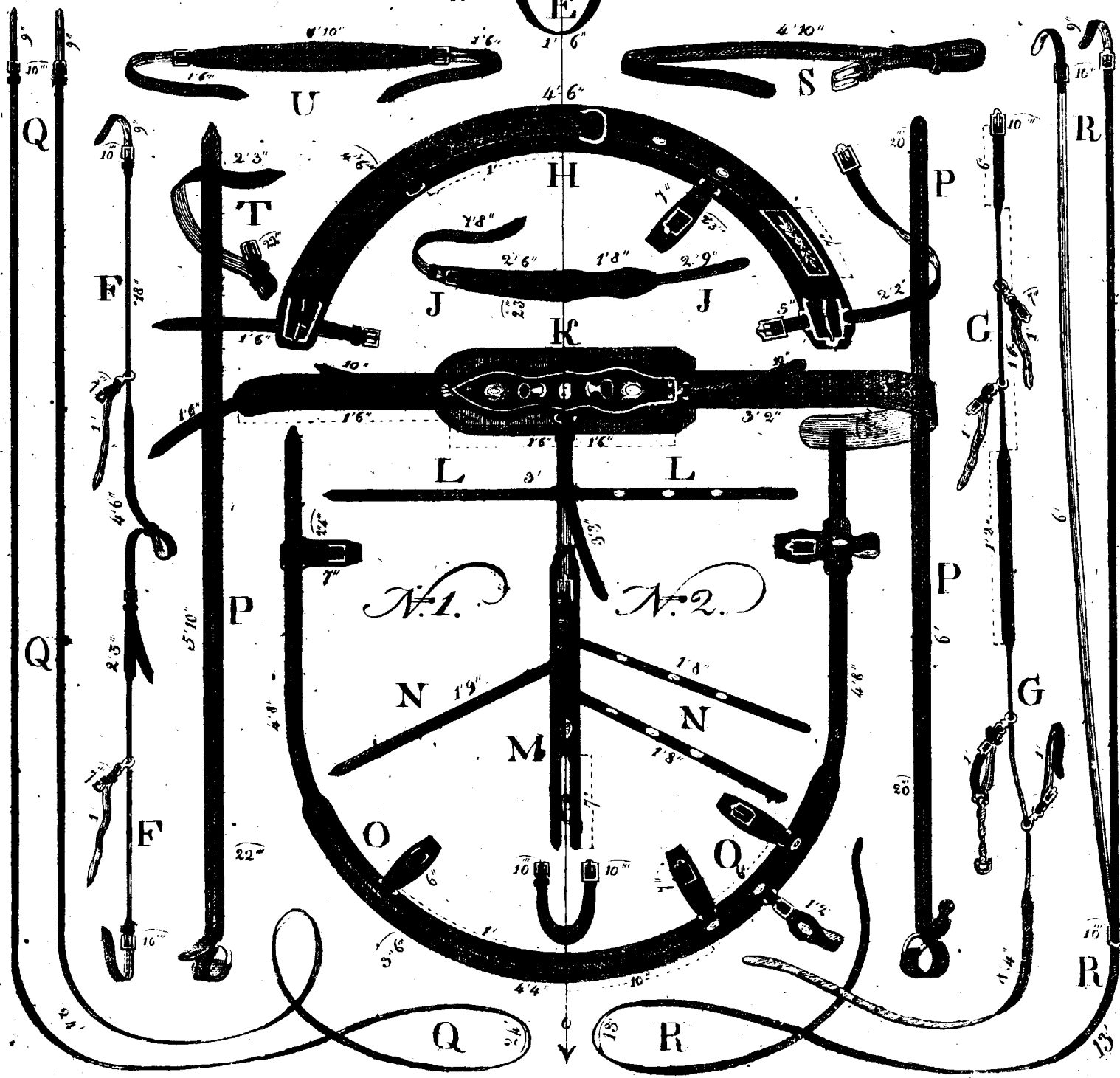
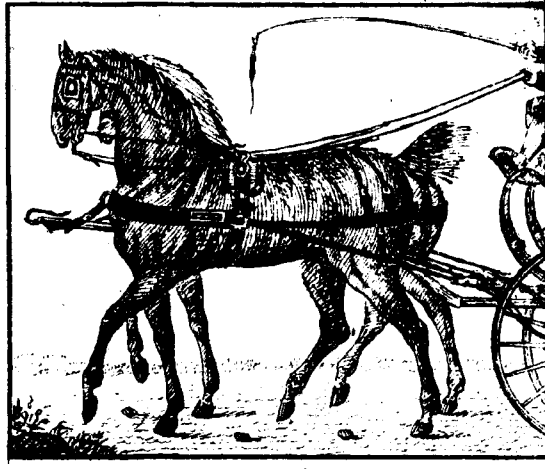
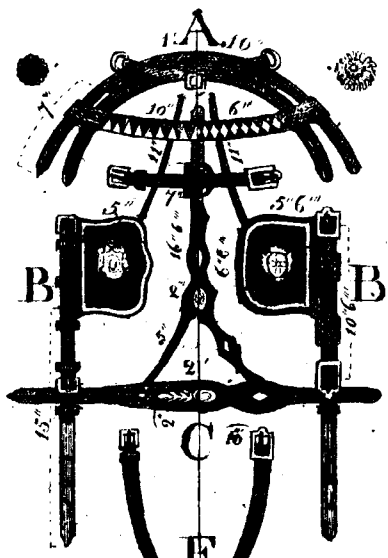
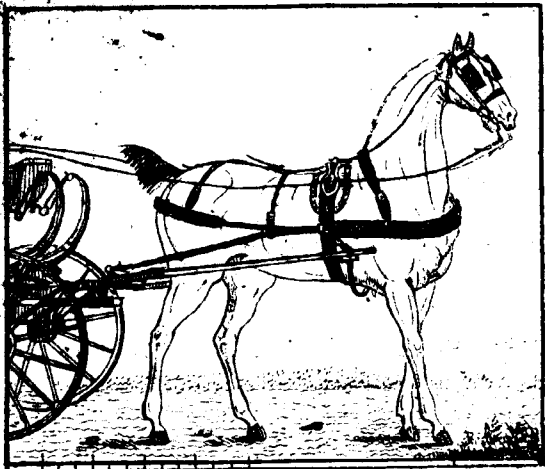
Q Einspänniges Leitseil.

R Hälfte des Zweispännigen Leitseils.

S Die Rückhatten / Zweispännig /

T Die Aufhalten für die Länder.

U Falsche Bauchgurten an alle Geschirre
passend.



Harnois à Colliers.

N^o 3 Harnois de Cabriolet.

N^o 4 Harnois à deux Cheveaux.

A Le Collier.

B Les Atteles et Boucleaux de Collier.

C Le Mantelet.

D La Martingale.

E La Selle.

F La Sous ventrière.

G La Croupière.

H Barre de fesse, pour ôter.

J L'avaloir.

K Les Pointes de l'avaloir au harnois de cabriolet, ils s'attachent à la Dossière.

L La fausse sous ventrière également s'attache au Croupion du Coullant placé, où s'il n'y a pas de coullant elle entoure la Dossière et le brancard.

M Les Traits.

N Les Traits à Garde flancs se rident aux Atteles de Colliers.

O Les Boucleaux de Traits.

P Les Chainettes.

Q Les Italiennes du Mantelet d'un cheval, au Mors de Bride de l'autre, sont superflues, si

R Les Guides se croissent.

S Guide Cabriolet, la Guide de Sureté, est parvèle à celle-ci.

Kümmetgeschirr.

N^o 3 Cabriolet Geschirr.

N^o 4 Zwey spänigeschirr.

A Das Kümmet.

B Kümmetbügel samant Stößchen.

C Der Kammdeckel.

D Der Sprungriemen.

E Das Tragsättelchen.

F Seine Bauchgurt.

G Der Scheitriemen.

H Der Schwebriemen zum herausziehen.

J Das Hintergeschirr.

K Die Hintergeschirrstrüpfen sind am Cabrioletgeschirr in die plattirte Schlaufe oder blos um den Träger zu schnallen.

L Die falsche Bauchgurt wird gleichfalls in dieselbe Schlaufe, oder auch blos um den Träger und die Stangen geschlungen.

M Die Stränge.

N Die Stränge mit Schlagleder sind am Kümmetbügel festzurichten.

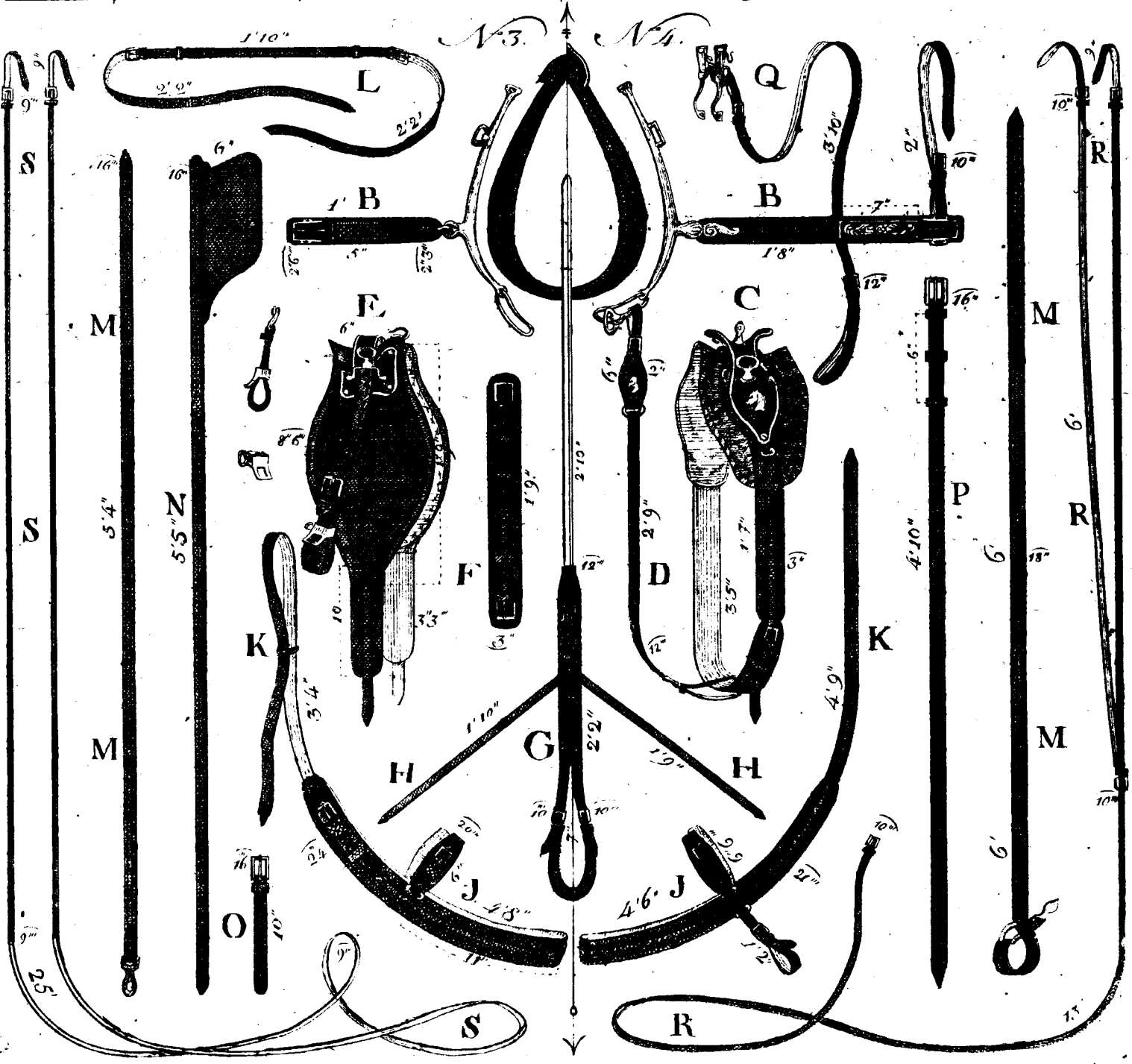
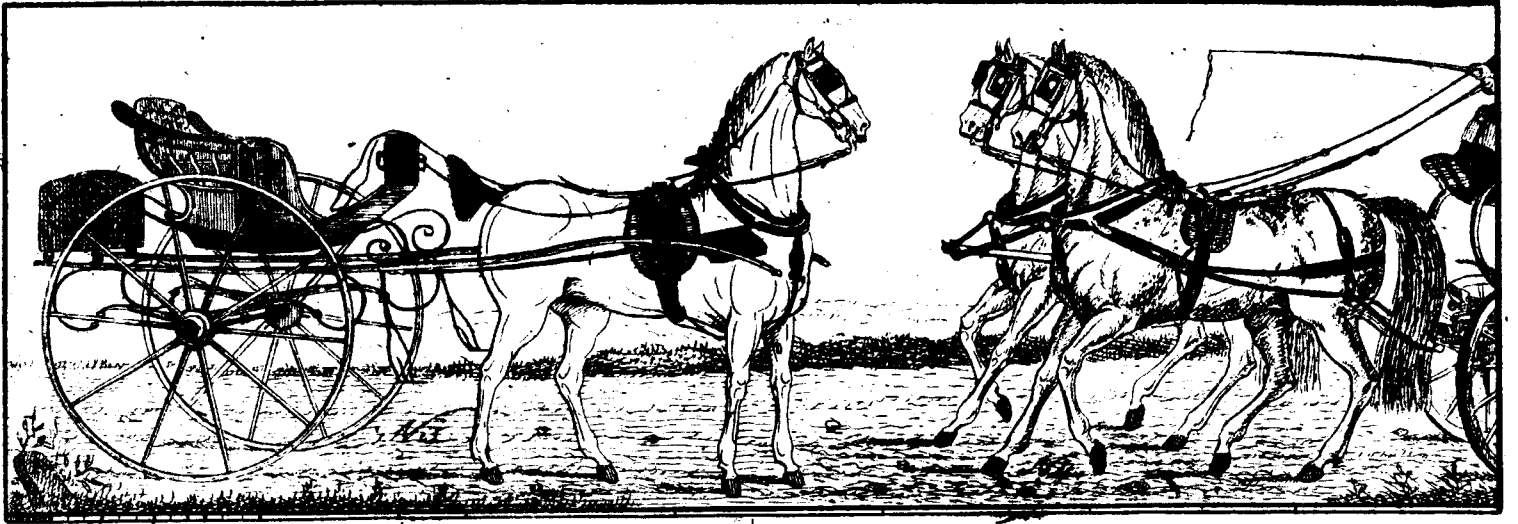
O Deren Strangstüschchen.

P Die Rückhalten.

Q Die Kreuzzügel von Kammdeckel des einen Pferdes, an das Stangengebiss des andern, können wegbleiben, wenn

R Die Treitsäle überkreuzt geschmalt werden.

S Leitseil zum Cabrioletgeschirr, oft wird ein Zügeltes/ähnliches zur Vorsicht geführt.



Harnois de Carrik à Pompe. Zweyspänniges, Karrik Geschirr.

*Amoitié Harnois à colliers, et à moi-
tie Harnois de cabriolet sans Recul-
lements.*

*Les Colliers ont des Boucleaux, ou les
Traits prennent aux Attèles, et pas-
sent alors dans les Coulearts suspen-
du à la Sellette.*

A La Pompe en fer poli.

B Les Courrois de timon.

C Sellette argonnée en fer.

D Autre Sellette /petit caron de bois/

*E Les Sousverrières ne bouclent que
d'un côté.*

F Sellette pour Harnois de cabriolet.

*G Une autre toutes deux avec Doissiers.
Attelage de Chaise.*

H La Sellette du cheval de brancard.

*Les Voitures à quatre roues ont une
Limonière, à la quelle le Harnois reste
attaché, le Poitrail s'ouvre au milieu
et se ferme par une boucle et un contre-
sanglon. La Bricole de porteur D
p^{de} 25. Le porteur doit dépasser
les autres chevaux, ses traits ont 7 p^{de}
9 p^{de} et les Boucleaux de Vallée A
1 p^{de} de longueur.*

*Zur Hälfte zweyspännig Karrik wird halb
Kabrioletschirr. Die Karrik
haben Stößchen oder die Stränge sind
am Bügel genietet und gehen alsdaran
durch plattirte Schleusen am Seittelchen
hängend.*

A Die eiserne und polirte Tragstange.

B Die Tragriemen woran die Deichsel hängt.

C Tragsättelchen mit Beschlägen von Eisen.

D Ein anderes mit hölzernen Baum.

E Die Beschlägen nach einwärts im Gange.

F Tragsättelchen zum Kabrioletschirr.

G Ein anderes, beyde mit Tragen.

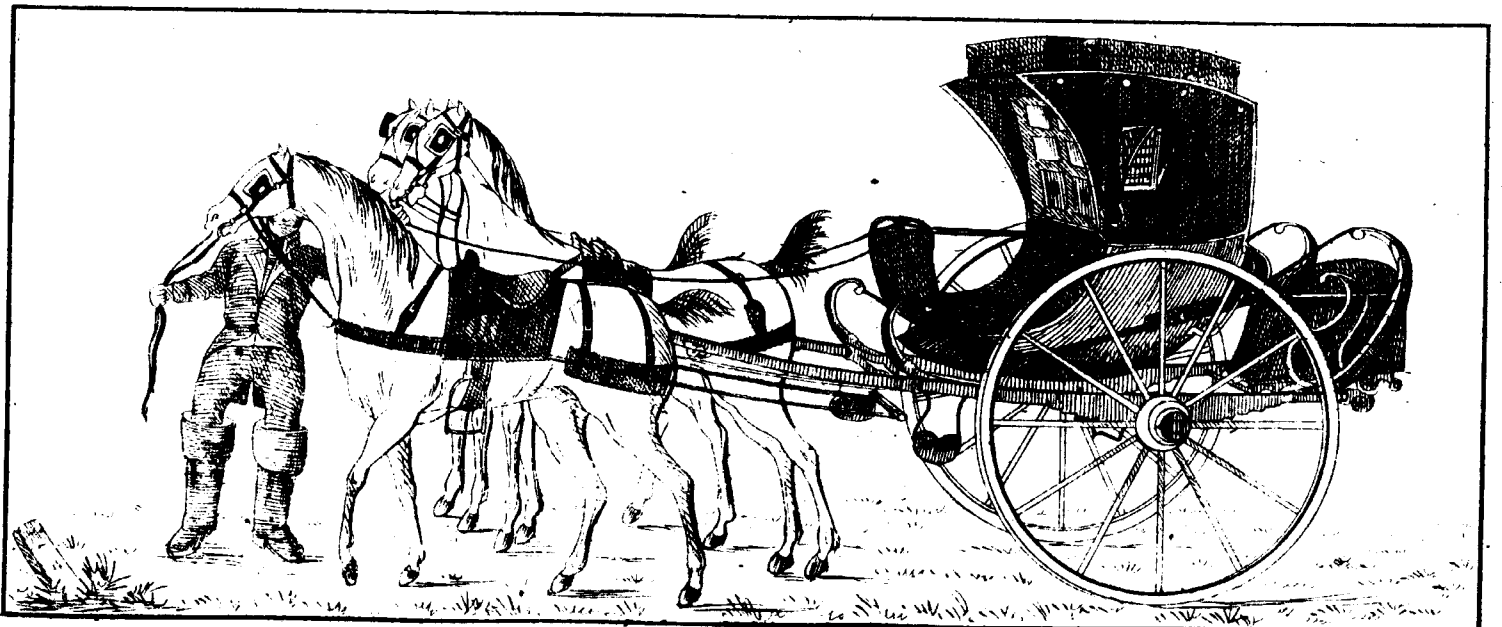
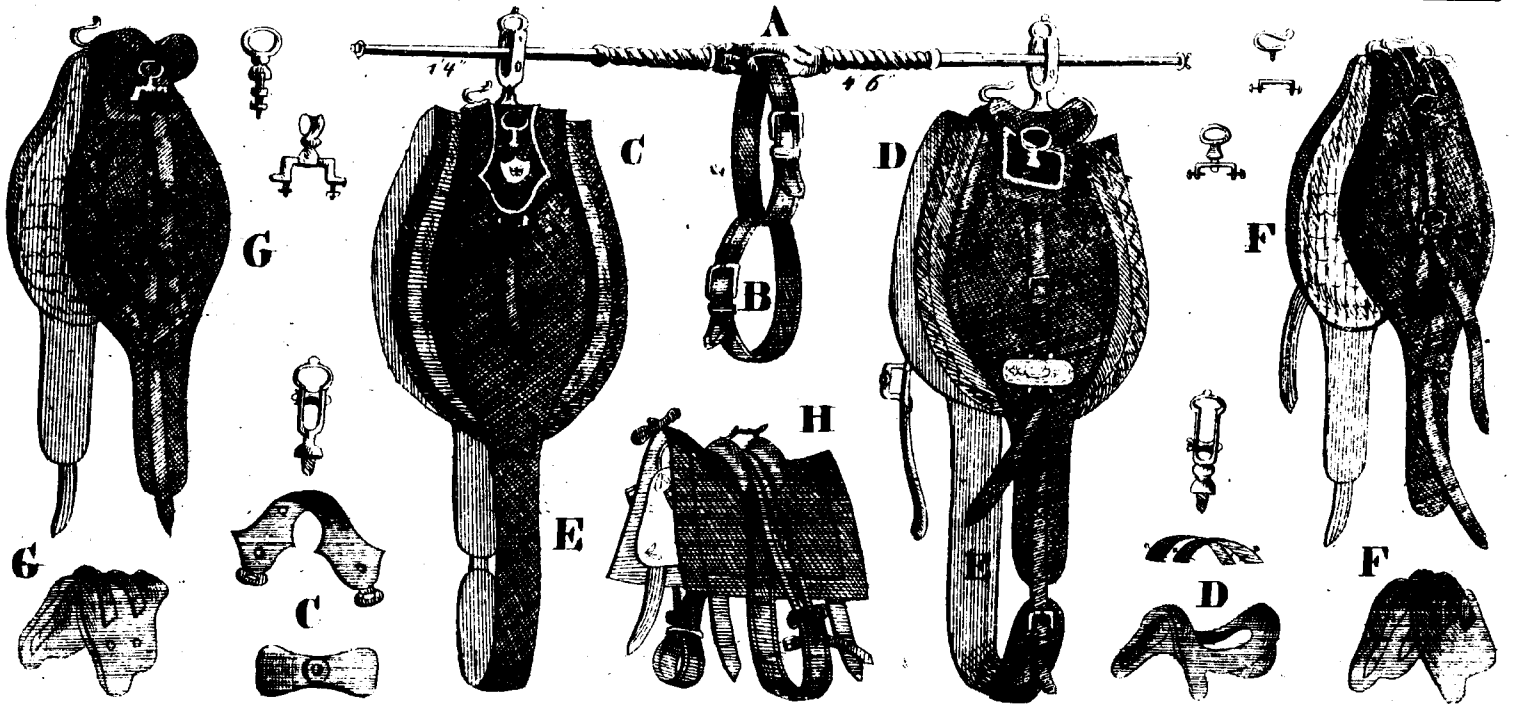
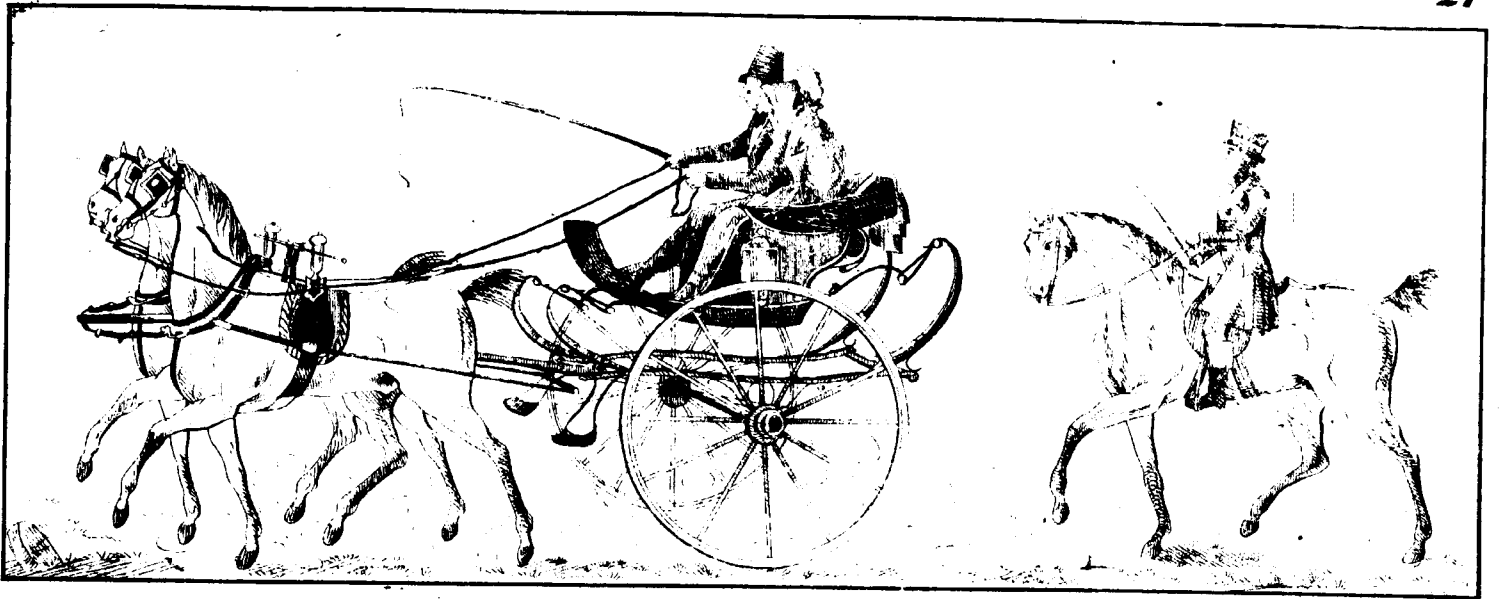
Dreispänniger französischer Postzug.

H Der Tragsattel für das Stangeopfer d.

*Vierwürdige Wagen müssen eine Lander
/Eichel/ haben an der das Geschirr festge-
schwält bleibt. Das Brustblatt in der
Mitte aufgeschritten hängt durch eine
Schwalle und Strupfe zusammen um bey
Wechseln der Pferde geöffnet werden zu
können.*

*Das Sattelpferd muß vorher den an-
dern weit vorgehen, seine Stränge ha-
ben 7 Sch. 9 Zoll. nebst Stößeln A
von 4 Sch. Länge.*

*Hintergeschirre werden bey Zweyspän-
nigen Carrikgeschirr nicht geführt,
indem diese überflüssig sind.*



A quatre à grandes Guides.

Cet Attelage est composé d'harnois à Poitrails, détaillés page 17, ou à Colliers page 19.

A Sur les Dessus de têtes des Brides de derrière sont vissées de clefs, pour y passer les Guides de Volée de 16 pieds de longueur. Les Atteles aux Harnais de Volée n'ont que des Anneaux simples.

Attelage à la Daumont.

Aux Harnois à Colliers page 19, dont quatre composent cet Attelage il faut observer les changements suivants.

B Les Boucletaux des Colliers des Harnois de derrière, ont des Boucles à pitons, pour y accrocher les traits de devant; Ceux du porteur ont 11 pieds et ceux du cheval de sous-main n'ont que 10 pieds 2 pouces de longueur.

C Les Portetraits.

D Les Croupières de porteur.

E Les Mantelets des chevaux de sous-main, n'ont que de boullons à la place des clefs, et

F Leurs Brides, qu'une.

G Longe à fourche.

H Rêne de Bride des porteurs.

J Gardejambe que le postillon de derrière fourre dans sa botte.

Vierspännig vom Bock.

Dieser Zug besteht entweder aus Brustblatt oder Kummelgeschirren deren Zergliederung Seite 17 und 19 zu finden.

A Die Kopfstücke der Stangengeschirrzäume haben Schlüssel aufgeschraubt, durch welche die 16 Schuh langen Vorwagelstseile laufen. Die Kummelbügel der Vorwagelgeschirre haben nur einfache Schlussringe.

Vierspänniger, englischer Zug.

Ob den Kummelgeschirren Seite 19 von welchen vier diesen Zug bilden, sind folgende Abänderungen zu bemerken.

B Die Kummelstösschenschnallen der Stangengeschirre, in welche die vordern Stränge gehangen werden, die des Sattelpferdes haben 11, und die des Handpferdes 10 Schuh 2 Zoll Länge.

C Die Strangträger.

D Die Schweifriemen der Sattelpferde.

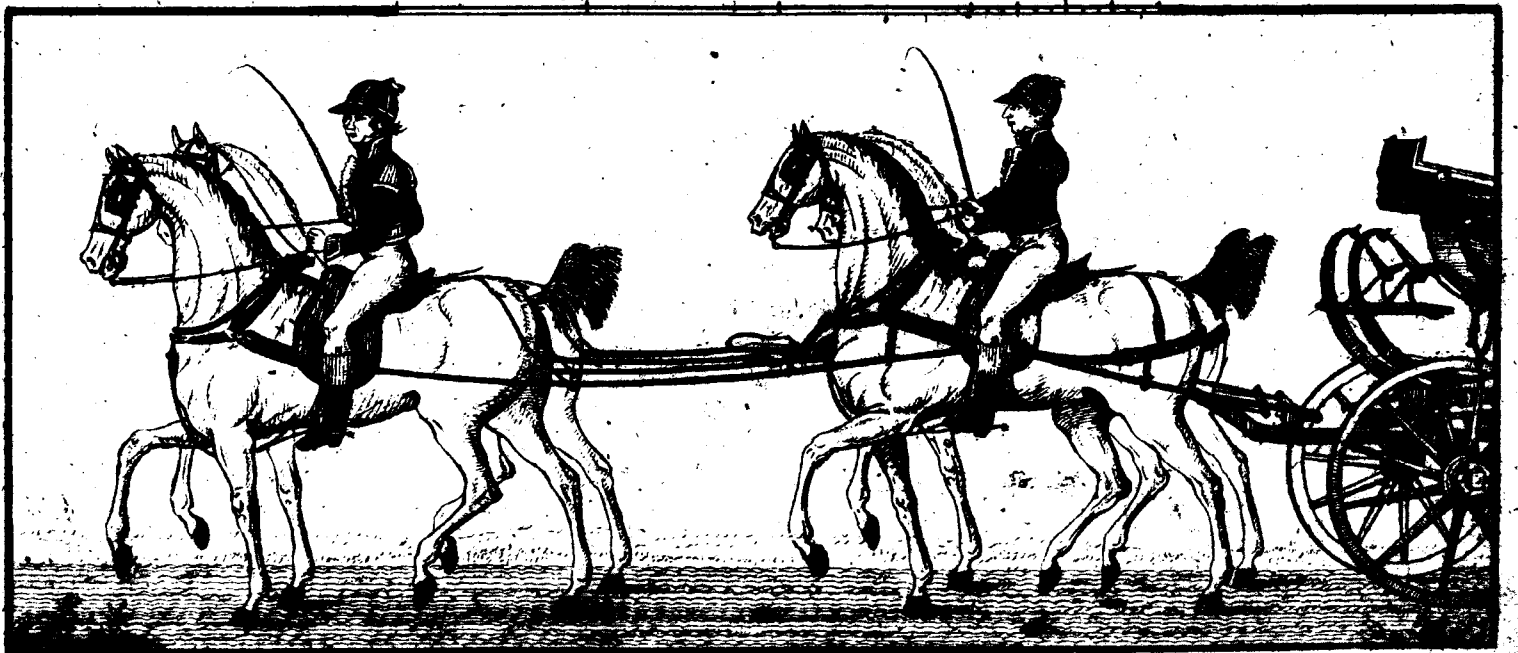
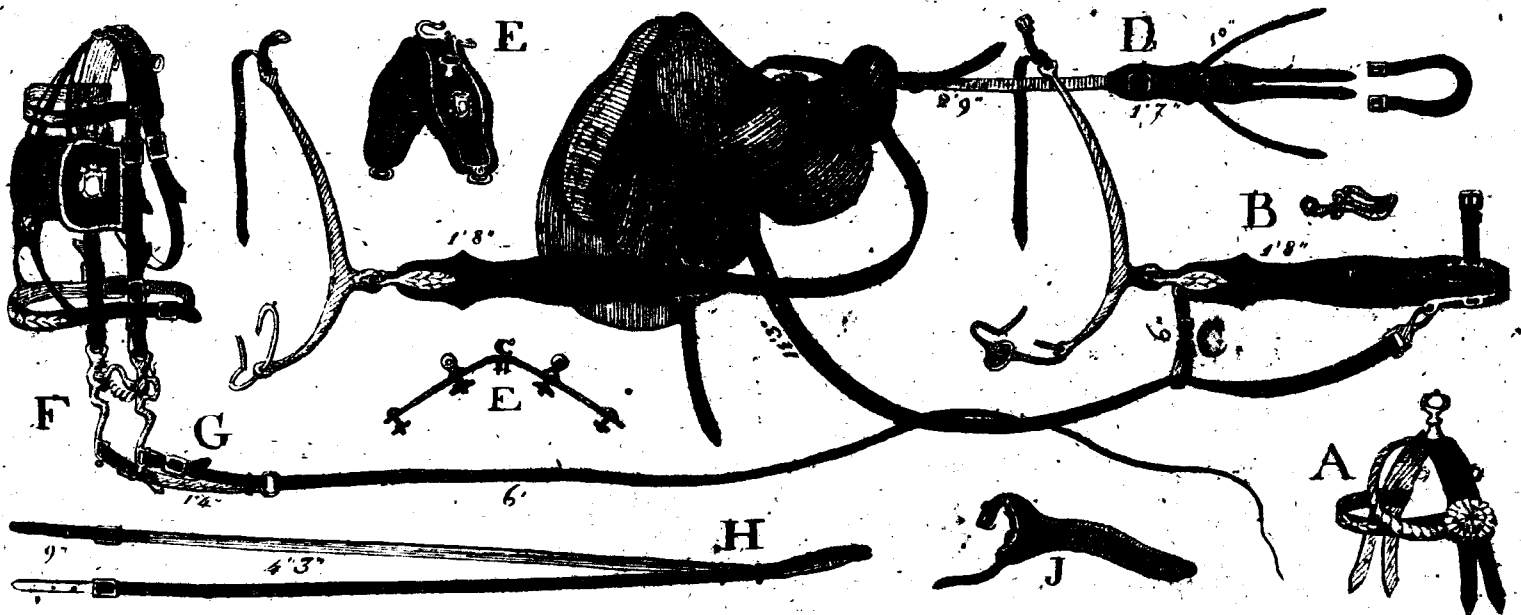
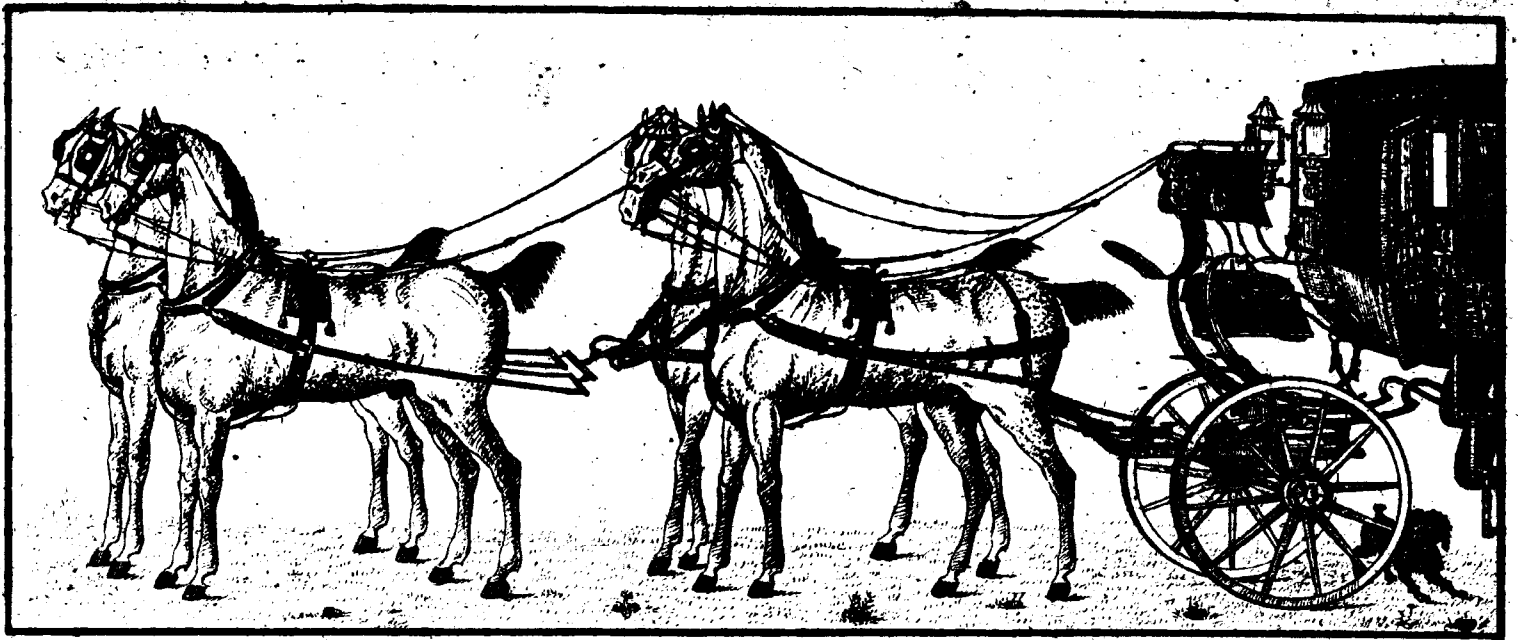
E Die Kammdeckel der Handpferde haben /statt der Schlüssel/ Halbschlüssel aufgeschraubt.

F Die Zäume der Handpferde, haben

G Gabelzugel, die der Sattelpferde aber

H Gewöhnliche Zaumzugel.

J Die eisene mit Leder überzogene Schiene schiebt der hintere Postillon in den Stiefel.



Attelage a quatre à la française.

Les Harnois de derrière son sans changements de Harnois à porteur ordinaire

Les Harnois de Velle sont pareille à la poure N^o 4 de l'attelage a huit; de plus sont les Boucletaux de traits

L. à la Velle. D. La Bricole de porteur

E. Le Mantel de cheval desous main.

A quatre à l'allemande

Les Harnois de Velle sont à Portraits et ceux de derrière à Colliers.

Des Traits en Cordes envelloppés de Cuirs passent dans des fouraux large.

Le postillon dirige avec une Guide simple le cheval qui marche devant lui

Aux Atellages de Parade

Les Cuirs des harnois sont envelloppés en Maroquin ou en Velours charge de Broderies enor.

Les Renes, Italiennes, Guides, Tresses de criniere Houpes de sont en laine ou en soie.

Les Boules et Ornaments en ou, vrage ciselé sont d'ore

Observation

Les Reus des Harnois détaillés ey a coté appartennent a l'attelage a huit page 27.

La Bricole de Porteur D ainsi que le reste du harnois de Porteur gardent la meme Confection a l'attelage a quatre excepte les Traits a Boucletaux L.

Vierspänniger französische Zug.

Die Stangengeschirre sind ohne Änderung gewöhnliche Brustblattgeschirre

Die Vorwäggeschirre sind gleich dem Paar N^o 4 des Achtspännigen Zuges nur haben die Stränge Stößeln an der Vorwage

D Das vollständige Sattelpferdgeschirr

E Den Kummdeckel des Handpferdes

Vierspänniger deutscher Zug

Bei den sogenannten Postzug haben die Stangengeschirre Kumm die Vorwäggeschirre aber Brustblätter

Die Stränge von Hanf mit Leder überzogen laufen durch Strangscheiden.

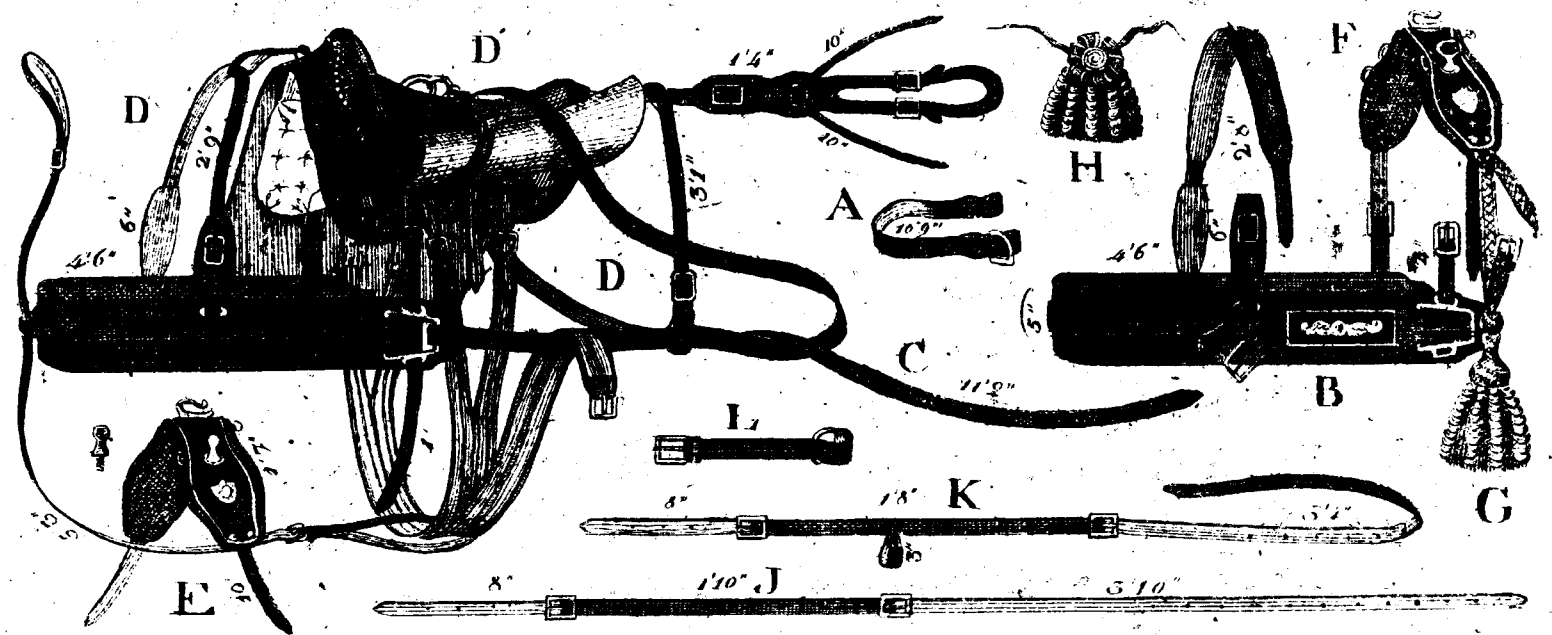
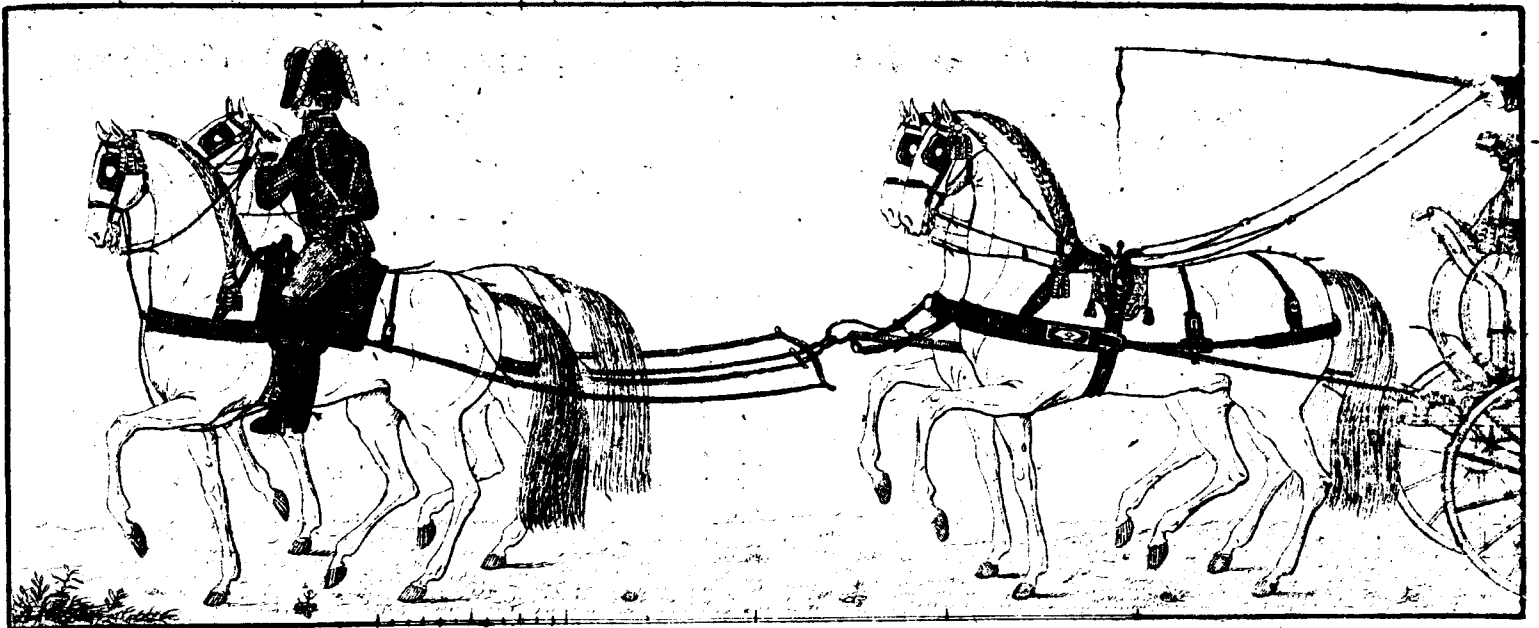
Von den Vorfürden wird bloß das Sattelpferd mittelst eines einfachen Leitsails gelenkt.

Bei Galla Geschirren

ist das Riemenwerk mit Saffian oder Sammt überzogen, gestepft oder mit Goldstickerey verziert. Die Kreutz und Hüßzügel, die Leitsaile. Mähmengeflecht Quasten ect. sind von Wolle oder Seide. Die Schnullen und das Beschlag vergoldet

Anmerkung

Die hier neben zergliederten Stücke der Geschirre gehören zum achtspännigen Zuge Seite 27. Das Geschirr des vordern Sattelpferdes D ist aber bey Vierspännigen Zügen eben dasselbe.



Attelage à Six à l'anglaise.

Composé de l'attelage à grandes Guides, et de l'attelage à la Daumont. Pour cet Attelage on se sert des Poitrails ou des Colliers.

Attelage à Huit à la française, Complément harnaché, et en Pièces détachées.

Les Pièces qui diffèrent des Harnois à Poitrails ordinaires, se trouvent pg. 25.

Les Harnais de derrière N^o 1 sont en ce qui concerne la mesure, pareils aux Harnois à Poitrails page 17.

Aux Frontaux A des Brides de N^o 1 et de N^o 2, il y a des Anneaux pour supporter les Guides.

Aux Poitrails B des Harnois de Volée N^o 2, ainsi qu'aux Sixièmes N^o 3, sont attachés devant les Fourreaux des Boucles à chaînettes, pour y boucler les Traits C de devant.

La Bricole de Porteur D avec la Selle et le reste du Harnois. Au dehors du Mantelet dessous main E, ainsi qu'aux six autres F, s'attachent les Reines de Parade G; et aux huit Frontaux des Houpes H. J Les Italiennes.

K Reines avec porteguide.

Sechsspänniger englischer Zug.

Zusammengesetzt von den Zügen Vier-spännig vom Boock und Vierspännig englisch, und wird mit Brustblätter oder Kümern geführt.

Achtspänniger franz^{er} Zug, Aufgeschirrt und Stückweils Zerlegt.

Die besondere Beschaffenheit einiger Stücke dieses Zuges sind in vergrößerter Zeichnung Seite 25 zu finden.

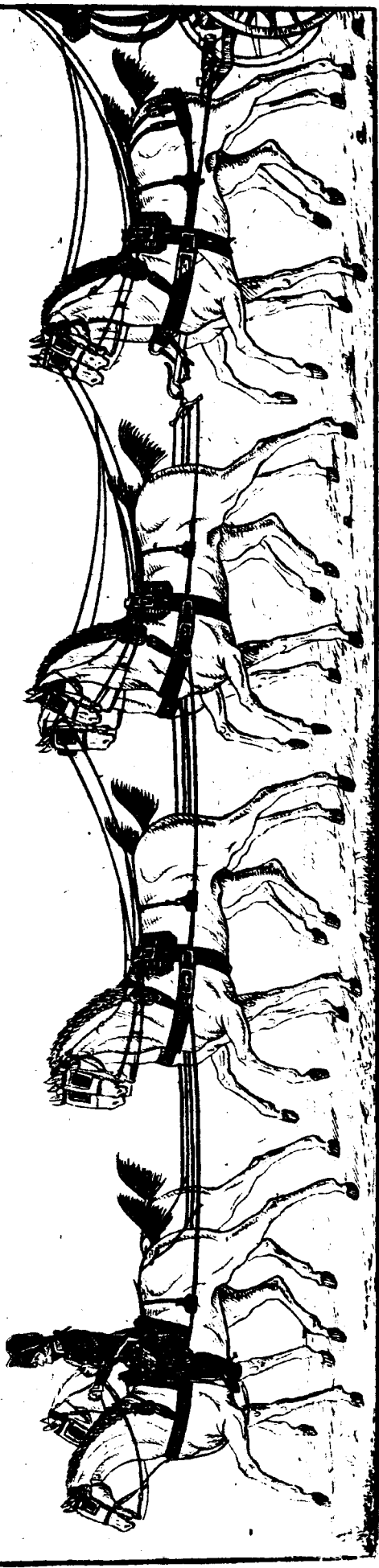
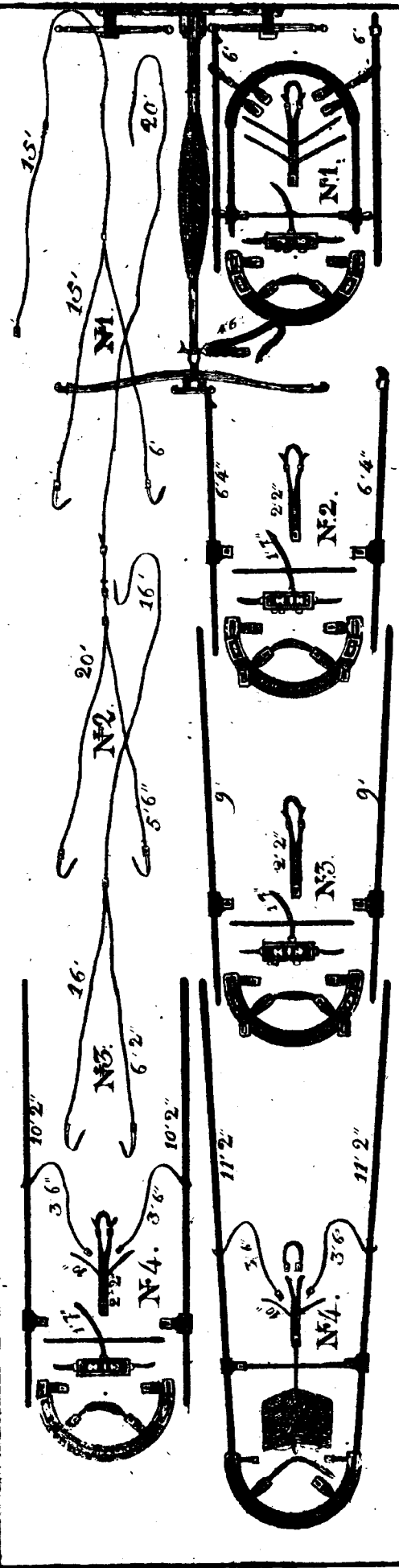
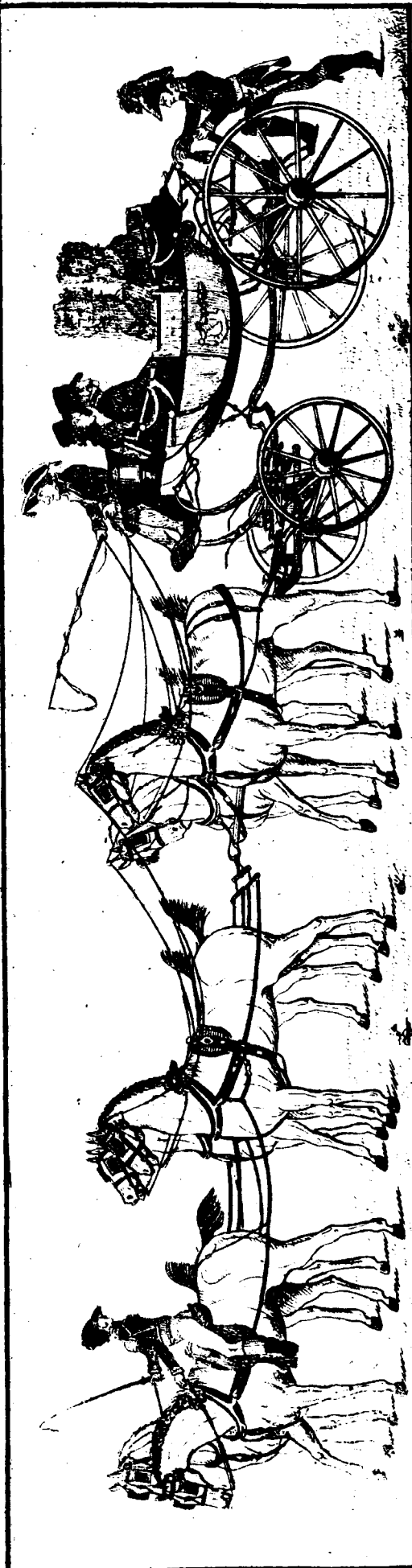
Die Stangengeschirre N^o 1, sind ohne Änderung in Maß, gewöhnliche Brustblattgeschirre S^{te} 17. Nur die Stirnbänder A von N^o 1, so wie von N^o 2, haben Ringe davor, die Luftlöcher durchzuziehen.

Die Vorwaagen N^o 2 und dritten Geschirre N^o 3, haben auf den Brustblättern B, vor ihren Strangschlaufen einfache Schnallen befestigt, die vordern Stränge C einzuschnallen.

Das vordere Sattelpferdgeschirr D, nach seiner ganzen Einrichtung.

Der Kammedeckel des Handpferdes E, hat nur Halbschlüssel, auf dessen Aussen-seite, so wie auch an die sechs übrigen Kammedeckeln F, werden die Paradequasten G, geschnallt. H Quasten an die Stirnbänder.

J Die Kreuzzügel. K Die Hilfszügel.



Le Regulateur du Sellier dans sa première édition, étoit terminé avec lat. telage à huit. Au texte allemand qui accompagnait la seconde édition, étoit joint quelques feuilles contenant différens ouvrages desquels les moins nécessaires ont été remplacés dans cette nouvelle édition, par des Objets d'une plus grande utilité.

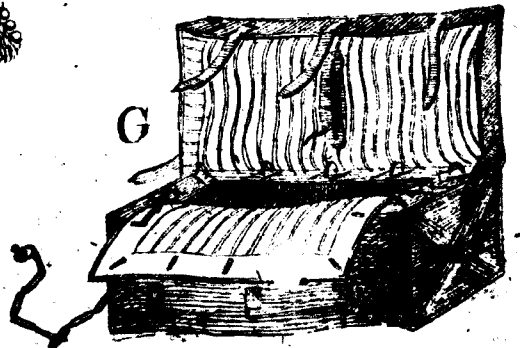
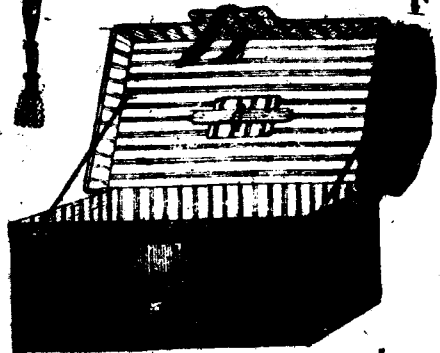
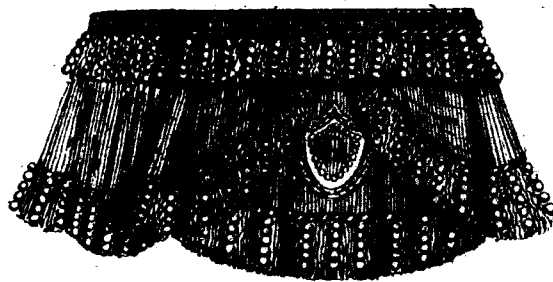
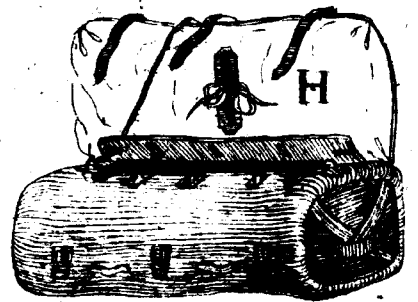
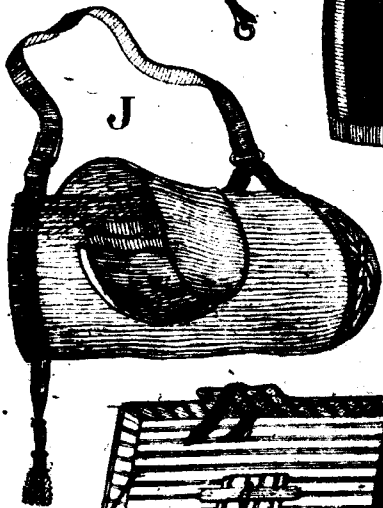
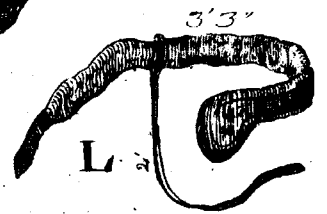
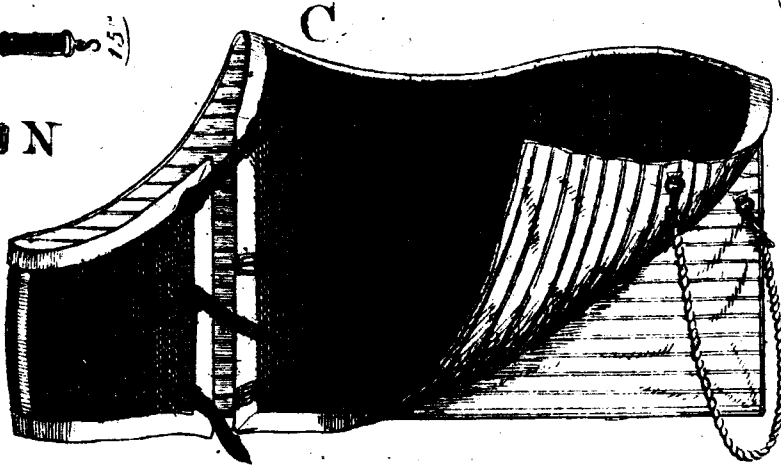
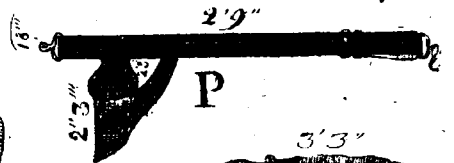
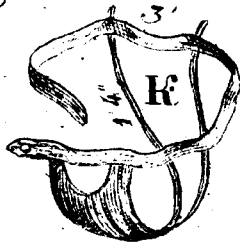
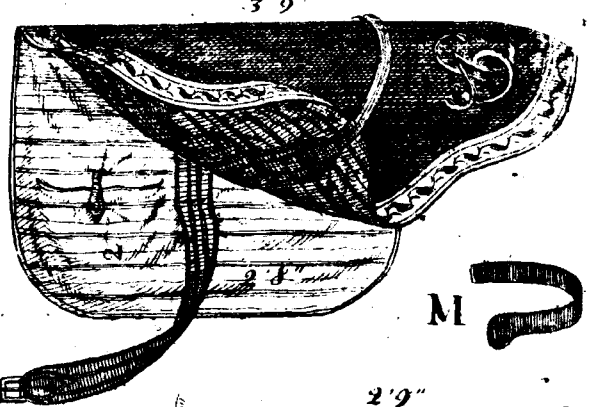
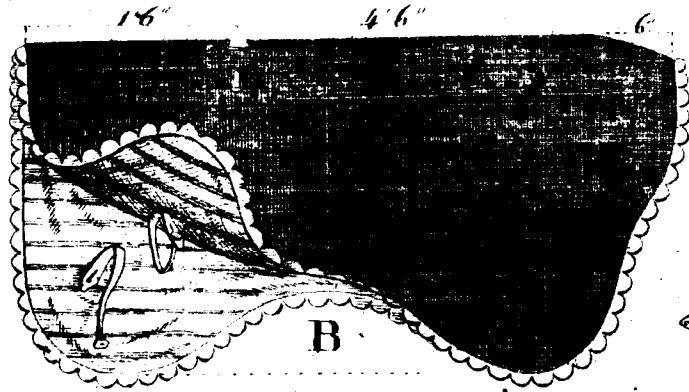
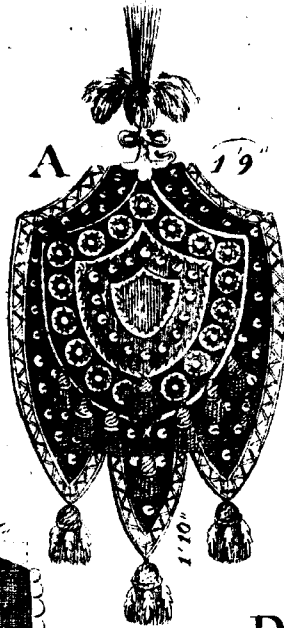
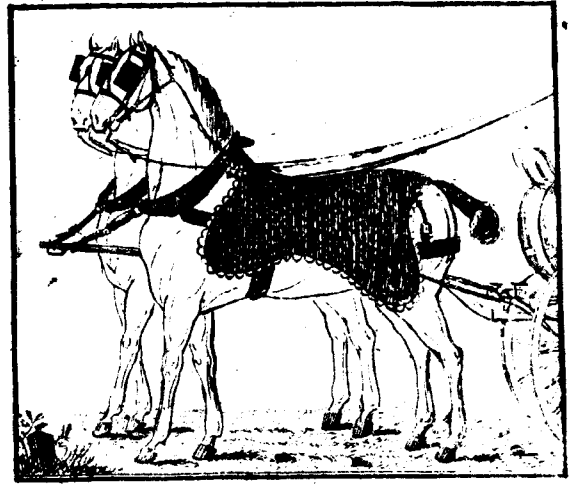
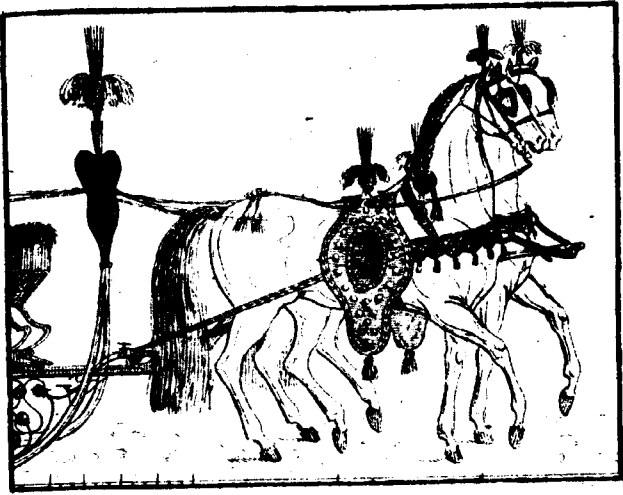
Objets, mêlés.

- A. Housse de Trainneau.
- B. Caparaçon pardessus les Harnois.
- C. Couverture de drap, dessous les Harnois.
- D. Caparaçon de Selle.
- E. Coussinet à flancs, faisant Partie de l'équipement de Voyage.
- F. Malle anglaise.
- G. Portemanteau.
- H. Vallisse.
- J. Sac de Chasse.
- K. Le Suspensoir.
- L. Bandage à ressort.
- M. Le Ressort en acier.
- N. Plaque de fer, pour Bandage ordinaire.
- O. Ceinturon de Sabre.
- P. Ceinturon d'épée.
- Q. Housse de la Berlinae N^o 14, page 31.

Die erste Ausgabe des Handbuches für Sattler war mit dem Achterzug beendigt. Nebst der deutschen Anweisung waren der zweyten, einige Blätter gemischter Gegenstände beygefügt, von welchen die entbehrlichen durch gewähltere Darstellungen bey dieser neuen Ausgabe, ersetzt sind.

Vermischte Gegenstände.

- A. Schlittengeschirrdecke.
- B. Lederne oder Pelzdecke, über das Geschirr.
- C. Tüchene Winterdecke, unter das Geschirr.
- D. Schirmdecke, über die gesattelten Pferde.
- E. Flügelpacktkissen, zum Reitzug N^o 2 S^{te} 15.
- F. Koffer von behäutem Papierdeckel und mit Pundleder überzogen.
- G. Mantelsack.
- H. Felleisen.
- J. Jagdtasche.
- K. Das Tragband.
- L. Federbruchband.
- M. Dessen Federplatte.
- N. Hohlplatte zum gewöhnlichen Bruchband.
- O. Sabellkuppel.
- P. Degenkuppel.
- Q. Die Bockdecke der Berlinae N^o 14 S^{te} 31.



Rapports dans la Construc- tions des Genres de Voitures les plus usités.

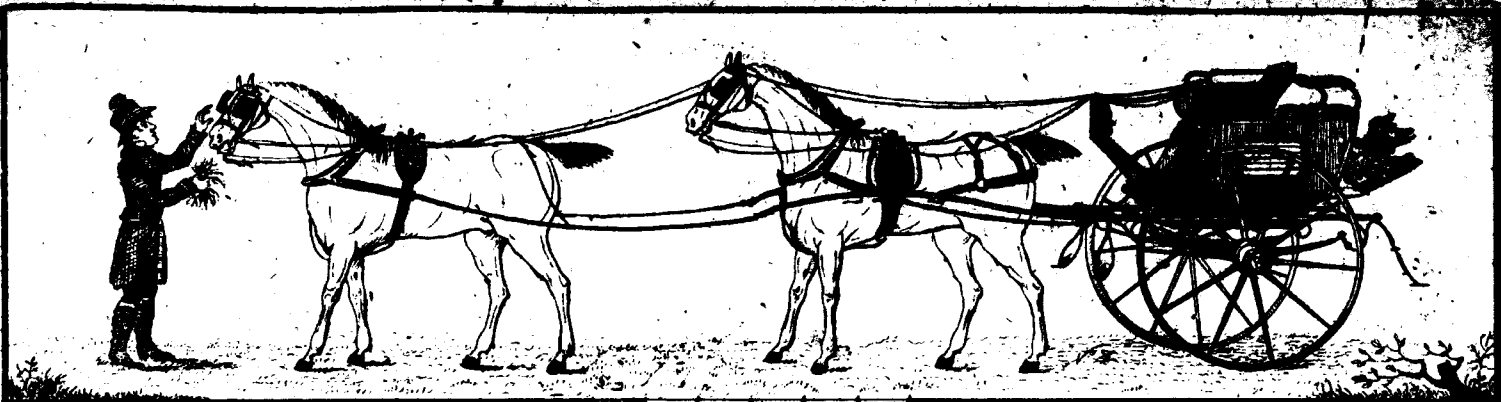
- 1 *Jaige de Chaise.*
- 2 *Carrick / voyez page 19*
- 3 *Carrick a Pompe*
- 4 *Chaise de Poste* } *page 21*
- 5 *Chair-a-biancs, suspendu.*
- 6 *Chair-a-biancs.*
- 7 *Le Wourst.*
- 8 *Coiteche / le train d'un rouveau Genre /*
- 9 *Briska.*
- 10 *Dernie Landauer.*
- 11 *Landauer / page 27 /*
- 12 *Bastardelle.*
- 13 *Idigenes ou Bertine coupée.*
- 14 *Bertine.*

Verhältnis in Bauart der gebräuchlichsten Wagengattungen.

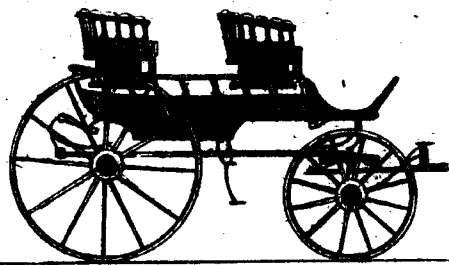
- 1 *Jagd Jaige.*
- 2 *Karrick / Schet Seite 19 /*
- 3 *Zweyspanniges Karrick* } *Seite 21.*
- 4 *Zweyrädrige Schaise* }
- 5 *Bernerwägel.*
- 6 *Steyerwägel.*
- 7 *Wirstel.*
- 8 *Kalesch / das Gestell nach neuester Bauart.*
- 9 *Briska.*
- 10 *Halber Landauer.*
- 11 *Landauer / Seite 27 /*
- 12 *Barstardel.*
- 13 *Halbe Bertzie / Schwimmer /*
- 14 *Bertzie oder Schwimmer.*

8.

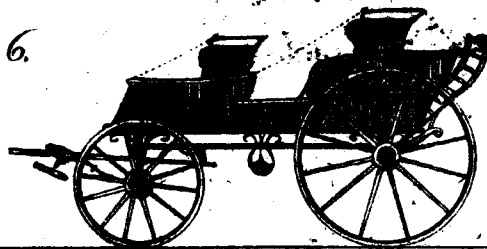




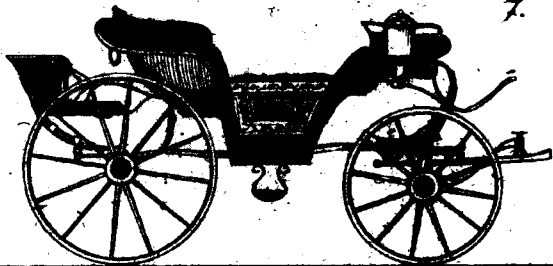
Echelle de 6 pieds. Masstab von 6 Schuh.



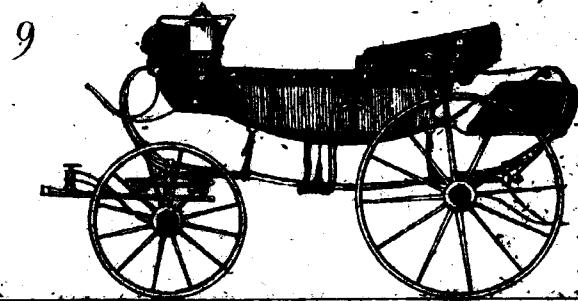
5.



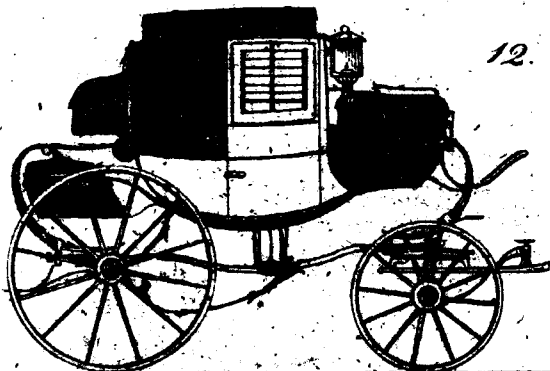
6.



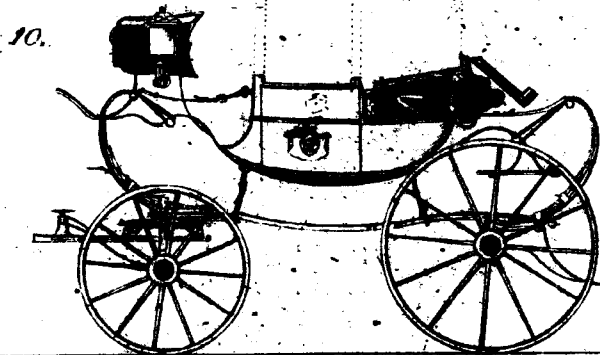
7.



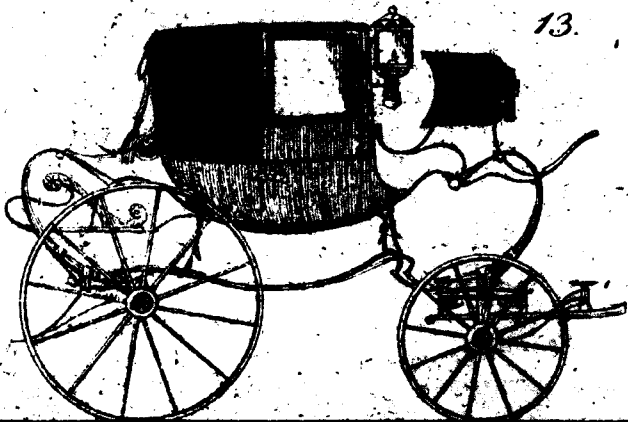
9.



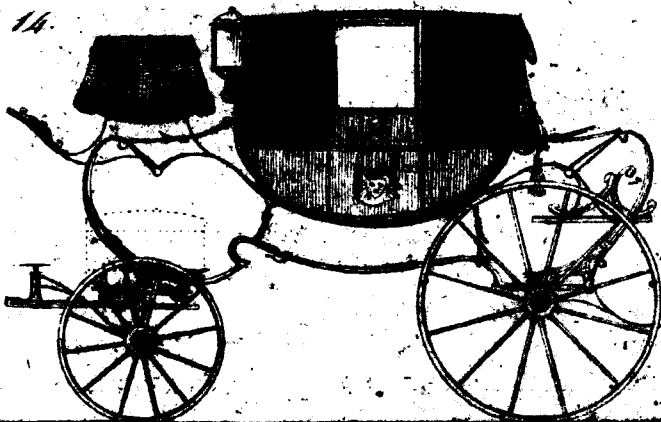
12.



10.



13.



14.

Le Régulateur Du Sellier

se trouve

- à Muhlhouse (haut Rhin) chez Monsieur Jean Moser Stumm.
- Des Commanches se font à l'adresse ci-dessus par des lettres affranchies.
- à Paris chez Monsieur Anster M^{re} Sellier, Rue St Denis Cour batave N^o 8.
- à Vienne chez Monsi. J. Hell M^{re} Sellier Carrossier dans la Regence.
- à Berlin chez Monsi Kolbe M^{re} Sellier, Mohrenstrasse N^o 55.
- à Breslau chez Monsi H. W. Felkenhauer auf der Chlobergasse N^o 35.
- à Strasbourg chez Monsi Bayer Sellier Carrossier, rue des Tonneliers N^o 30.
- à Celle (près d'Hanover) chez Monsi F. W. Felkenhauer, Maurerstrasse.
- à Aschaffenburg chez Monsi Hospes M^{re} Tournier.

Das Handbuch für Sattler

ist an folgenden Orten vorläufig zu haben.

In Muhlhausen / Ober Rhein / bey Herrn Johann Joseph Zippel Stumm.
Aufträge sind gefälligst durch schriftliche Einsprüche an obige Adressen
zu übersenden.

- In Paris bey Herrn Augustin Tottler, Rue St Denis Cour batave N^o 8.
- In Wien bey Herrn Johann Zull beyng. Tottler M^{re} in der Jägerzeile.
- In Berlin bey Herrn Kolbe, Tottler M^{re} am Mohrenstrasse N^o 55.
- In Breslau bey Herrn H. W. Felkenhauer auf der Chlobergasse N^o 35.
- In Straßburg bey Herrn Bayer Tottler M^{re} in der Ringgasse N^o 30.
- In Celle bey Herrn F. W. Felkenhauer, Maurerstrasse auf dem Mühlberg N^o 30.
- In Aschaffenburg bey Herrn Joseph Danzler M^{re} in der
N^o 507.



Commentaire de Andres Furger



traduit par Guy Charveriat

Sommaire

A. Description de l'atelier	38
B. Historique et redécouverte de l'ouvrage	39
C. Commentaires des différentes illustrations	40
D. Une nouvelle découverte : l'édition de 1818	42
E. Contexte international : nouveautés révolutionnaires autour de 1800	50
F. Le rôle de l'Angleterre	51
G. Le sellier et dessinateur Rudolph Ackermann	52
H. La poste anglaise (Royal Mail) précurseur entre 1784 et 1850	54
I. Le livre de Hofer : premier ouvrage solide et professionnel sur la sellerie d'attelage	55
K. Phase de consolidation entre 1820 et 1850	57
L. Ouvrages plus récents consacrés à la sellerie	58
Bibliographie	85
Remerciements	85

A. Description de l'atelier

Édité en 1821, l'excellent livre d'Alexandre Hofer est à ce jour le plus ancien ouvrage de sellerie consacré exclusivement à ce métier. La version intégrale en allemand et en français de l'œuvre de ce sellier alsacien de Mulhouse embrasse les nombreuses productions de sellerie de l'époque – avec parmi elles, la fabrication de selles et de harnais pour chevaux ainsi que le garnissage des voitures.




L'auteur débute cet ouvrage en le dédiant à la profession des selliers et y présente symboliquement une forme à collier. Préalablement humidifié, celui-ci est mis en forme à l'aide de maillets ou de masses. L'ouvrage s'achève par la présentation des différents modèles de voitures utilisés vers 1820.

À cette époque, « le sellier carrossier » était un sellier fabricant de chaises et de voitures. Dernier intervenant dans la chaîne


des différents corps de métiers qui participent à la fabrication d'une voiture, il était souvent responsable de l'ensemble et était considéré par le client comme le maître d'œuvre.

La vue de l'atelier montre cinq personnes travaillant dans deux pièces : le fabricant de selle se trouve à gauche entre les deux fenêtres ; on le voit en train de clouter un arçon en bois avec le marteau typique étroit. Dans la pièce du fond, une pile d'arçons est posée sur un rayon. À droite de l'ouvrier sellier, le maître sellier en bottes foncées travaille sur un second établi. Il mesure une peau avec un compas. La découpe doit permettre de valoriser au mieux la peau et de choisir les parties correspondant aux différentes pièces. Ce travail important est en général effectué par le maître sellier. Au-dessus de l'établi sont accrochés différents outils dont le couteau demi-lune caractéristique. Sous l'établi, le chat ronronne. Assis près du maître, un garçon coud un collier de cheval serré dans une pince à coudre. À droite, un jeune apprenti est occupé à noircir une pièce de harnais. Dans son dos, derrière une presse à aplatir la paille des colliers, deux harnais à collier sont accrochés au mur. Au milieu de la pièce du fond, on voit la caisse d'une calèche en attente de garniture de la capote et de l'intérieur. À côté, un ouvrier travaille sur la garniture. Des clés de roue sont accrochées au mur derrière la caisse.





B. Historique et redécouverte de l'ouvrage



Selon l'auteur même, il a vécu à Mulhouse où il a débuté son activité. En 1800, Mulhouse était déjà une ville importante qui comptait plus de 5000 habitants et avait développé relativement tôt une industrie textile. Toute une industrie de fabrication de voitures accompagnée d'ateliers de selliers prospérait dans le sud de l'Alsace. Le célèbre sellier d'origine allemande né en 1764, Rudolf Ackermann, était installé près de Huningue. Plus tard, il travailla à Paris chez Antoine Carrassi avant de faire carrière à Londres. Originaire de Saint-Louis, la dynastie de selliers Kauffmann dirigea une carrosserie renommée à Bâle. Bien-entendu, il convient d'évoquer dans ce contexte les pères et fils Ginzrot à Strasbourg.

On peut supposer que le jeune Alexandre Hofer fit une halte à Paris où il se sentait toujours très à l'aise. A-t-il travaillé chez le sellier Amsler, rue Saint Denis, Cours Battave, qu'il évoque en dernière page ? En 1820 -ou peut-être avant-, il s'installe à Vienne. C'est, à cette époque, un endroit idéal pour les fabricants de voitures et de harnais ; en particulier pendant et après le congrès de Vienne (1814/1815), alors qu'y séjournent les principaux hommes politiques accompagnés de leur cour.

La première édition du manuel du sellier a paru en 1818 et la deuxième – celle dont nous parlons – en 1821. Selon les propres termes de Hofer, cette seconde édition fut entièrement retravaillée, corrigée et enrichie des gravures 29 à 31. Si l'on considère la signature de la vue de l'atelier, Hofer dessinait lui-même, ce qui en explique le côté un peu vagues prêtent à penser qu'elles sont l'œuvre d'un professionnel, vraisemblablement l'éditeur. Il en est de même pour le plan n°3 portant la mention : « À Vienne, par Monsieur Phil. Von Philisdorf. » En effet, Philippe Von Philisdorf était connu à Vienne comme éditeur lithographe. On a probablement utilisé pour cet ouvrage la technique de la lithographie. En 1828, Philippe von Philisdorf édita encore un livre du sellier ; était-ce la troisième édition de la même œuvre ?

Si le titre français est « Le régulateur Du Sellier », le titre allemand, lui, varie. Sur la couverture, le titre est « Conseils

pour les travaux du sellier », en page 1 « Manuel de Hofer pour le sellier », sur les planches 28 et à la fin sur la planche 32, on peut lire « Le manuel du sellier ». D'après la dernière page, on pouvait l'acheter à Mulhouse, Paris, Vienne, Berlin, Wroclaw, Strasbourg, Celle et Aschaffenburg. Manifestement, Hofer était plus orienté vers l'allemand car, à l'exception de Paris, toutes ces villes se trouvaient dans des régions de langue allemande. Il n'y a malheureusement aucune autre précision sur les revendeurs. Compte tenu de son nom, le sellier Amsler doit être d'origine suisse. On ne connaît rien du sellier carrossier Hell de Vienne, de même pour le sellier Kolbe de Wroclaw, le sellier carrossier Baier de Strasbourg, F.H. Felkenhauer de Celle et son haras et du tourneur Hospes à Aschaffenburg. Le sellier Jean Hofer-Stumm, cité en premier dans la liste, doit être un parent d'Alexandre Hofer.

Le manuel pour le sellier est l'œuvre d'un praticien, ce qui explique la formulation maladroite et la terminologie concise. La dénomination des termes en deux langues est très précieuse pour son utilisation actuelle. Le point fort de l'œuvre est la description précise des planches. On ne connaît pas le retentissement de l'ouvrage à l'époque – mis à part la phrase qui figure au frontispice « les nombreux encouragements de mes collègues me poussent à approfondir mon travail... ».

L'édition 1821 fut reprise par Favrot de Kerbrech dans son célèbre ouvrage « L'art de conduire et d'atteler », paru en 1903. Elle est reformulée dans les tableaux 116 à 130 dont six planches reproduites. C'est ainsi que l'auteur de ces commentaires a été mis sur la piste de cet ouvrage en préparant le livre « Fahrkunst – Driving ». Toutefois, ses recherches en 2008 ne donnèrent aucun résultat, ni dans le Wagenburg de Vienne, ni dans la bibliothèque nationale autrichienne. Finalement, un exemplaire fut découvert dans la célèbre bibliothèque du collectionneur de voitures Robert Sallmann à Amriswill dans le canton de Thurgovie.

C. Commentaires des différentes illustrations

Les unes après les autres, les planches décrivent l'équipement d'écurie puis les différents types de selles et de harnais et des articles divers. Elles s'achèvent par une présentation des principaux véhicules de l'époque.

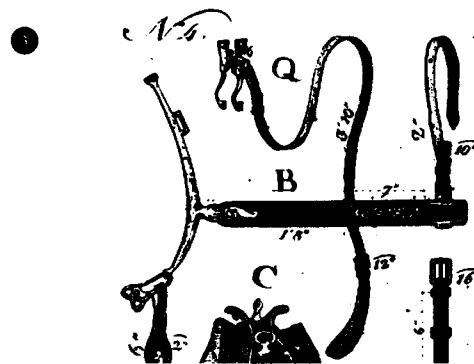
La planche 5 montre différentes couvertures d'écurie ; malgré la mauvaise aération des écuries, les chevaux étaient très protégés.

La planche 9, elle, représente les articles d'équitation anglaise après ceux de l'équitation française. Hofer était manifestement au courant de l'évolution d'alors qui s'orientait vers la mode anglaise tant au niveau de l'attelage que pour l'équitation. Les chasseurs à cours anglais avaient la réputation d'être les plus audacieux d'Europe. Après les articles d'équitation anglaise, Hofer passe aux articles pour dames et hussards, puis aux équipements de manège, de voyage et de courrier.

La présentation des harnais commence aux planches 16/17. Les dessins sont une représentation originale avec deux harnais différents de chaque côté ; en dessous, on découvre les moitiés d'un harnais démonté ; avec, à gauche, le harnais à un ou harnais de campagne et, à droite, le harnais à deux, les deux avec bricole. La partie arrière du harnais est pratiquement la même pour les deux harnais.

Pour toutes les pièces, les longueurs sont exprimées en pied, pouce et ligne alors que leur largeur figure sous l'accolade. Ces tableaux indiquent les dimensions moyennes pour la fabrication des harnais.

Pieds parisien (0')	=	32, 5 cm
Pouce parisien (0")	=	27, 1 mm
Ligne parisienne (0''')	=	2, 3 mm
Pieds viennois	=	31, 6 cm
Pouce viennois	=	26, 3 cm
Ligne viennoise	=	2, 2 mm

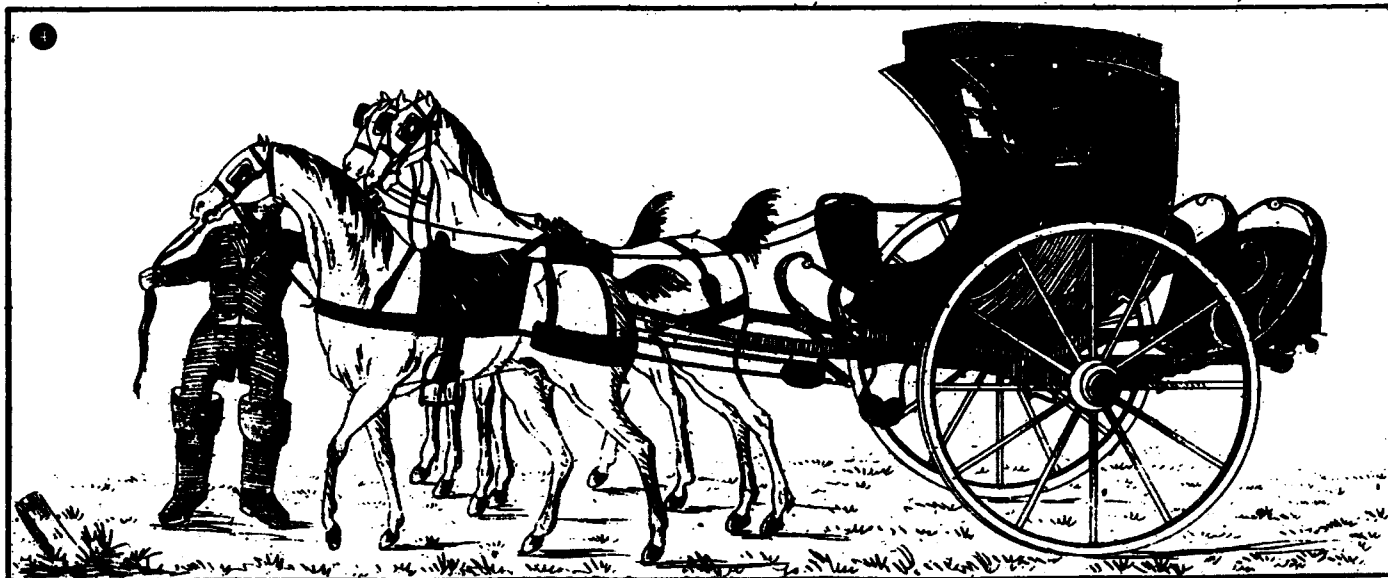


Les planches 18/19 représentent des harnais à collier à un et deux chevaux. Et ce n'est pas fortuitement qu'apparaissent aussi une voiture légère et un carrick au siège très confortable, repris dans les commentaires du tableau 30. À l'origine, le nouveau collier (anglais) était plutôt utilisé pour les voitures légères. Pour cette voiture, le tableau présente des traits normaux et des traits à garde-flanc pour protéger contre les chocs. Le harnais à un n'a pas d'avaloir. Sous la lettre Q, on voit des « italiennes » qui vont du mantelet d'un cheval au mors de bride de l'autre. L'auteur s'est exprimé abondamment à ce propos dans son livre « Fahrkunst – Driving ».

Les planches 20/21 présentent le harnais carrick à pompe à deux chevaux, deux différentes sellettes pour le cabriolet et un attelage pour une chaise de poste. Pour cette dernière, le cheval avec une sellette est dans les brancards. Un autre cheval se tient sur sa droite, alors qu'à sa gauche se trouve le cheval de selle du postillon qui est devant avec ses lourdes bottes. Les guides vont vers la banquette. Menait-on l'attelage depuis la selle et la voiture ?

À partir des planches 22/23, on commence à présenter les attelages de quatre à huit chevaux. En principe, il y a quatre façons de mener :

- depuis le siège,
- avec un postillon par paire à l'anglaise (ou Daumont),
- depuis le siège avec un postillon à la française et



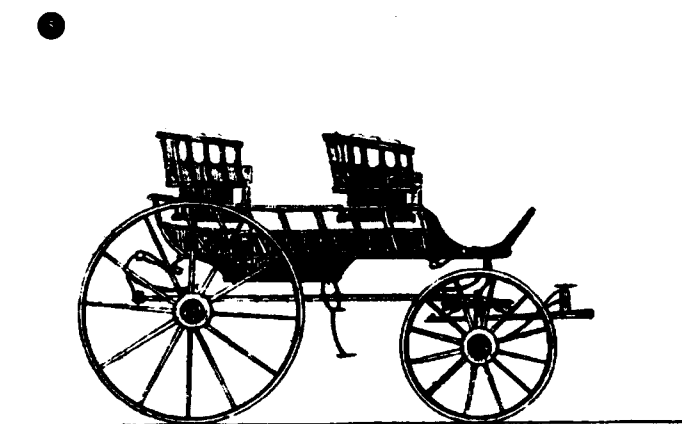
• depuis le cheval de selle de gauche à l'allemande. Chez Hofer, l'attelage à la Daumont de la planche 23 est appelé en allemand « attelage à quatre à l'anglaise ». Le harnais avec sa selle y est clairement représenté.

Les planches 24/25 représentent les attelages à quatre à la française et à l'allemande. Pour ce dernier, les timoniers portent des colliers et les volées des bricoles. Les dessins du milieu se rapportent aux planches 26/27.

Les planches 26/27 illustrent dans leur tiers supérieur un attelage à six à l'anglaise et en bas à un attelage à huit à la française. En français, les guides croisées portent le qualificatif d'« italiennes ». Le cheval de main est en retrait par rapport au cheval de selle. Le cocher tient en main deux guides seulement ; les guides des chevaux n° 2 et n° 3 sont reliés aux guides des chevaux situés à l'arrière.

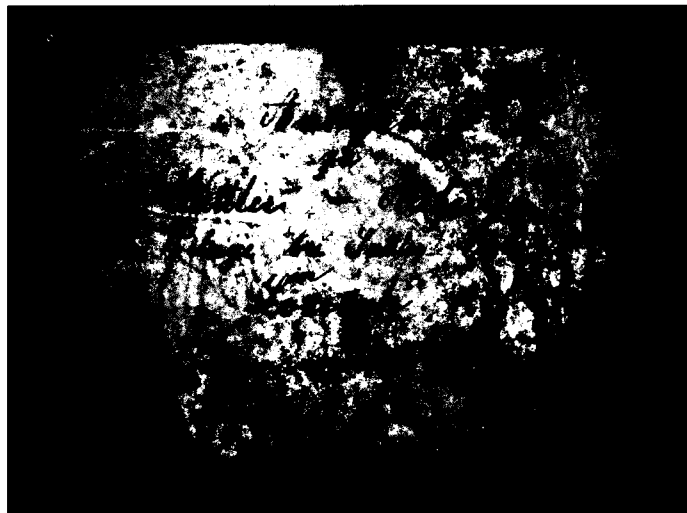
A-t-on des guides à croisière ou à fourche (aujourd'hui connu comme système « au cordeau ») sur les planches 26/27 ? La situation n'est pas claire. Si on juge de par la longueur des branches, ce sont des guides à fourche et sur le schéma, ce sont des guides à croisière. Probablement a-t-on voulu présenter les deux modèles. En effet, sur les planches 16/17 et 18/19, on a représenté sous la lettre R des guides à deux, de la même façon par moitié. En page 18, on fait remarquer que « si les guides sont croisées, les petites guides à fourche ou italiennes sont superflues ». En fait, les guides pour deux chevaux ont tellement de trous chez Hofer (cinq à sept sur la planche 17) que les branches peuvent être soit de longueur égale, comme pour les guides à fourche, ou bien de longueur différente, comme pour les guides à croisière. K représente le mantelet avec les clés pour passage des guides. Quant à J, les

dimensions indiquent que ce sont des italiennes. Les planches 30/31 présentent quatorze modèles de voitures dont quatre sont décrits sur la page précédente. Pour cette époque, ce sont, principalement des voitures avec des ressorts en C. La présentation commence avec une guige de chasse attelée en tandem, sorte de précurseur du dog-cart. Les traits des chevaux de volée sont fixés sur un anneau au bout des brancards. Le n° 5 « char à banc suspendu » portait le nom allemand de Bernerwägel ; les sièges sur la caisse sont ici suspendus. Le n° 6 est un modèle similaire dénommé Steyerwägel ; il s'agit en fait d'appellations d'origine suisse ou autrichienne. Les n° 8 et 9 représentent une calèche légère et une britchka. La voiture n°10 serait aujourd'hui appelée « landaulet » et le n° 13 « coupé de ville » ou chariot.



D. Une nouvelle découverte : l'édition de 1818

Juste avant l'édition 1821 de cette œuvre, le maître-sellier suisse Beat Niederberger se procura un volume qui portait sur la couverture le titre manuscrit suivant :



La reliure contient vingt tableaux, vraisemblablement les premières épreuves de l'ouvrage de 1818 de Hofer. L'envers des planches est collé de papiers peints et il n'y a aucun commentaire. D'après le titre de la couverture, il s'agit du document de travail (et de présentation) d'un sellier allemand de Lörrach, qui se trouve près de Mulhouse, le domicile d'origine de Hofer. Le nom du propriétaire précédent semble être « Vorti » : un sellier inconnu à ce jour ou dont le nom est mal écrit (voir aussi www.attelage-patrimoine.com – Le blog de figoli).

Le contenu des planches est consacré aux accessoires d'équitation, aux harnais à un, en paires, à quatre et à huit, ainsi qu'aux articles divers de sellerie. La comparaison avec l'édition de 1821 montre que si aucune planche n'est identique, le mode de présentation est très similaire. Ce qui confirme le propos de Hofer dans son édition de 1821, dans laquelle il précise que le contenu de la première édition a « été entièrement refondu, corrigé et considérablement étoffé ». La planche sur les harnais à un cheval correspond à la moitié gauche de la planche 17 de l'édition 1821.

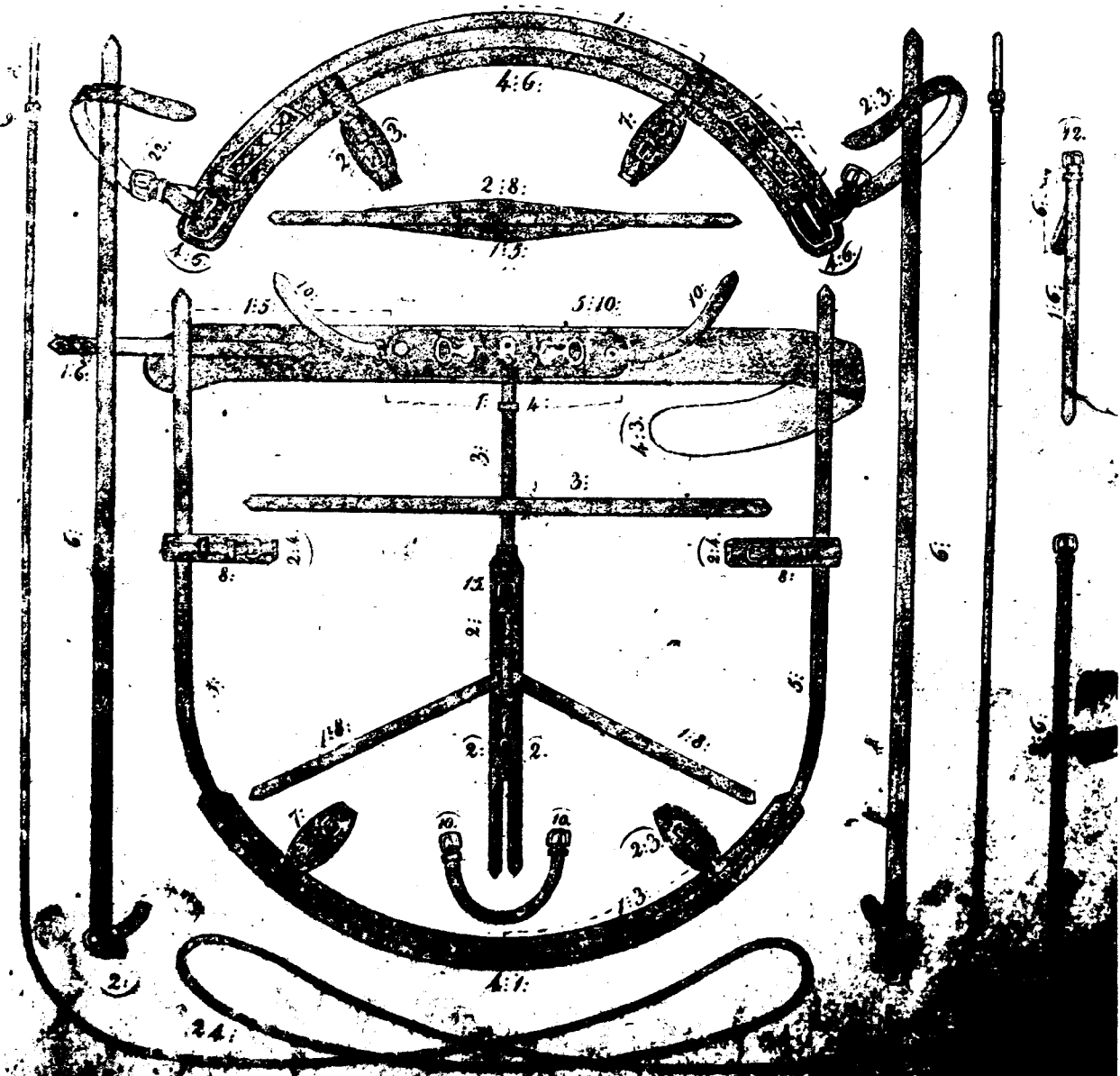
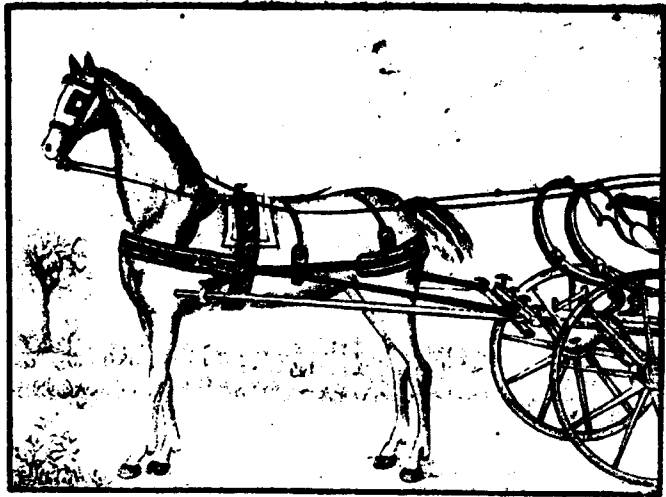
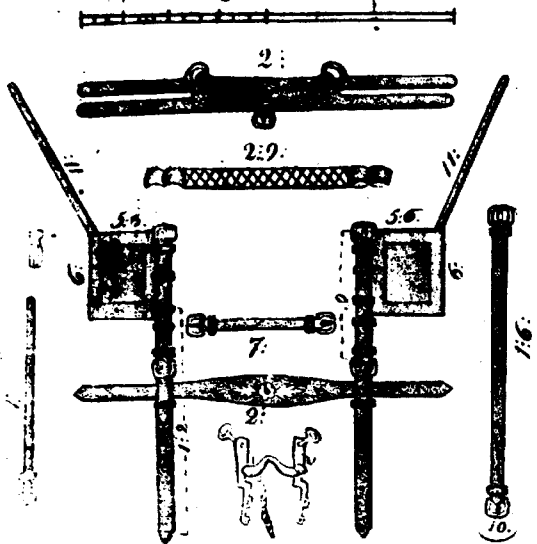
Contrairement à la deuxième édition, celle de 1818 présente sur les planches chaque harnais au complet. Dans la deuxième édition, les descriptions ont été resserrées en présentant par tableau deux harnais différents. On ne représente plus le harnais complet mais seulement la moitié. Les dessins initiaux sont souvent plus lisibles que ceux de la seconde édition.

Si on compare les modèles de harnais entre les deux éditions, on remarque que dans la plus récente, ils sont plus souvent ornements. Un constat particulièrement visible sur les sellettes et mantelets. Ce qui s'explique par l'évolution culturelle de l'époque qui, avec des formes géométriques, passe d'assez rigide autour de 1800 à des modèles plus souples avec davantage d'ornements.

À l'exception de la dernière planche, toutes les autres illustrations de l'édition 1818 ont un titre en deux langues. Et aussi bien la version française que la version allemande sont parsemées de fautes d'orthographe. Apparemment, ni le dessinateur, ni le lithographe (Hofer lui-même ?) n'étaient des rédacteurs professionnels. Voici les titres dans le texte d'origine :

1. Stall Zeug – Equipement d'écurie
2. Französisches Reitzeug – Equipage à la française
3. Englisches Reitzeug – Equipage à l'anglaise
4. Frauen Sattel – Selle de Dame
5. Hußarren=Zeug – Equipage à la Hussarae
6. Kurier und Reiß=Sattel – Selle de Courreur et de Voyage
7. Reit=Schule – Manège d'équitation
8. Einspaenig Geschirr – Harnais Limoniere
9. Cabriolet Ggeschir – Harnais de Cabriolet
10. Carrik Geschirr – Carrik à pompe
11. Brustblatt Geschirr – Harnais Poitrails
12. Kummet Geschir – Harnais à Colliers
13. Vierspännige Züge – Attelages à quatre
14. Post Züge – Attelages de poste

Einspännig Geschirr. Harnais Limoniere. P.VIII.



15. Aucun titre (attelage à quatre)
16. Erklärungs=Blatt – Feuille d'explications
17. Fuhr-Wesen – Attelages de Routier
18. Verschiedene Arbeiten – Différents ouvrages
19. Auspolsterung der Kutsch=Kasten – Garniture de Caisses Voitures
20. Aucun titre (éléments de quatre selles).

Quatre planches de la première édition n'ont pas été reprises dans l'édition de 1821. La planche 6 de 1818, qui présente les selles de courrier et de voyage, a été regroupée en 1821 avec celle consacrée aux objets nécessaires à l'enseignement de l'équitation. (Ceci provient vraisemblablement des liaisons postales qui utilisaient rarement la selle pour le voyage). Les très jolies vignettes figurant au-dessus des tableaux d'origine montrent deux chevaux près d'un péage avec barrière et la pancarte «Weg Gelt». On y voit, d'un côté, un cheval avec une selle de voyage et, de l'autre, un cheval lourdement chargé avec une selle de courrier.

La feuille d'explication pour le garnissage des attelages multiples et montés, avec la dimension des guides, n'est pas reprise en 1821. À noter : la selle du postillon et d'autres pièces du harnais de l'attelage anglais appelé en français « attelage à la Daumont » ont été intégrées en 1821 dans la planche 23 ; cette dernière présente les harnais en détail ainsi que les dimensions des guides.

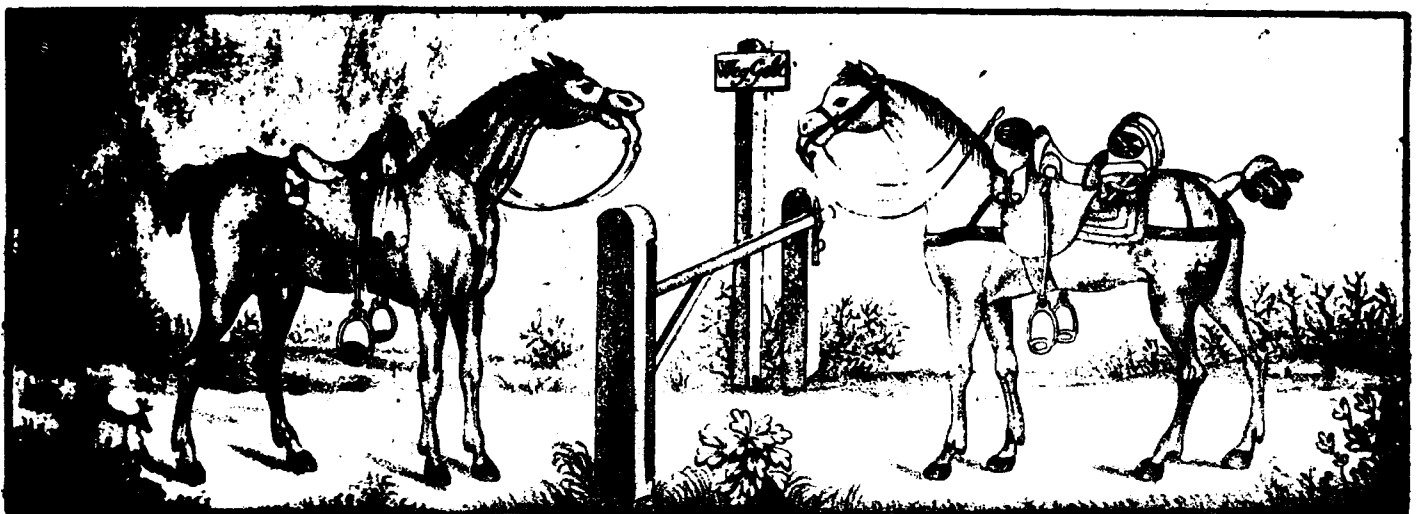
La planche 7 de 1818 est la troisième qui n'est pas reprise en 1821. Elle montrait les harnais utilisés par les attelages de routiers. Parmi ceux-ci figurent en dessous trois colliers lourds pour chevaux de trait, un cheval équipé d'un siège latéral avec une jeune femme, la selle d'équitation d'un postillon et un bœuf de trait avec un joug ; avec plus bas,

le harnais d'une douga russe ainsi qu'un harnais de traîneau à clochettes. On aimerait bien savoir pour quelles régions d'Europe Hofer avait prévu ces différentes illustrations.

La quatrième planche non reprise en 1821 est la planche 19 de 1818 qui montre les garnitures de caisse de voitures et de mobilier. En haut figurent l'intérieur et le siège de meneur d'un coupé ville (chariot en anglais) et en dessous, la décoration et les meubles d'un salon. Cette page est très intéressante car elle est la preuve que, pour les garnitures de voiture, le sellier s'inspirait des tendances de la mode en matière de mobilier et pièces d'habitation. Autour de 1800, les voitures de qualité sont garnies de plus en plus confortablement et deviennent une sorte de salon roulant.

Sur certaines planches, si le thème reste le même en 1818 et 1821, plusieurs détails ont changé. Par exemple, les harnais de cabriolet et de carrick. Pour les attelages en paire, les bricoles sont dessinées différemment. On le constate en comparant la planche 11 de 1818 au côté droit de la planche 17 de 1821. Il en est de même pour le harnais à collier ; le collier en 1821 n'a plus une forme carrée, rigide, mais une forme plus souple.

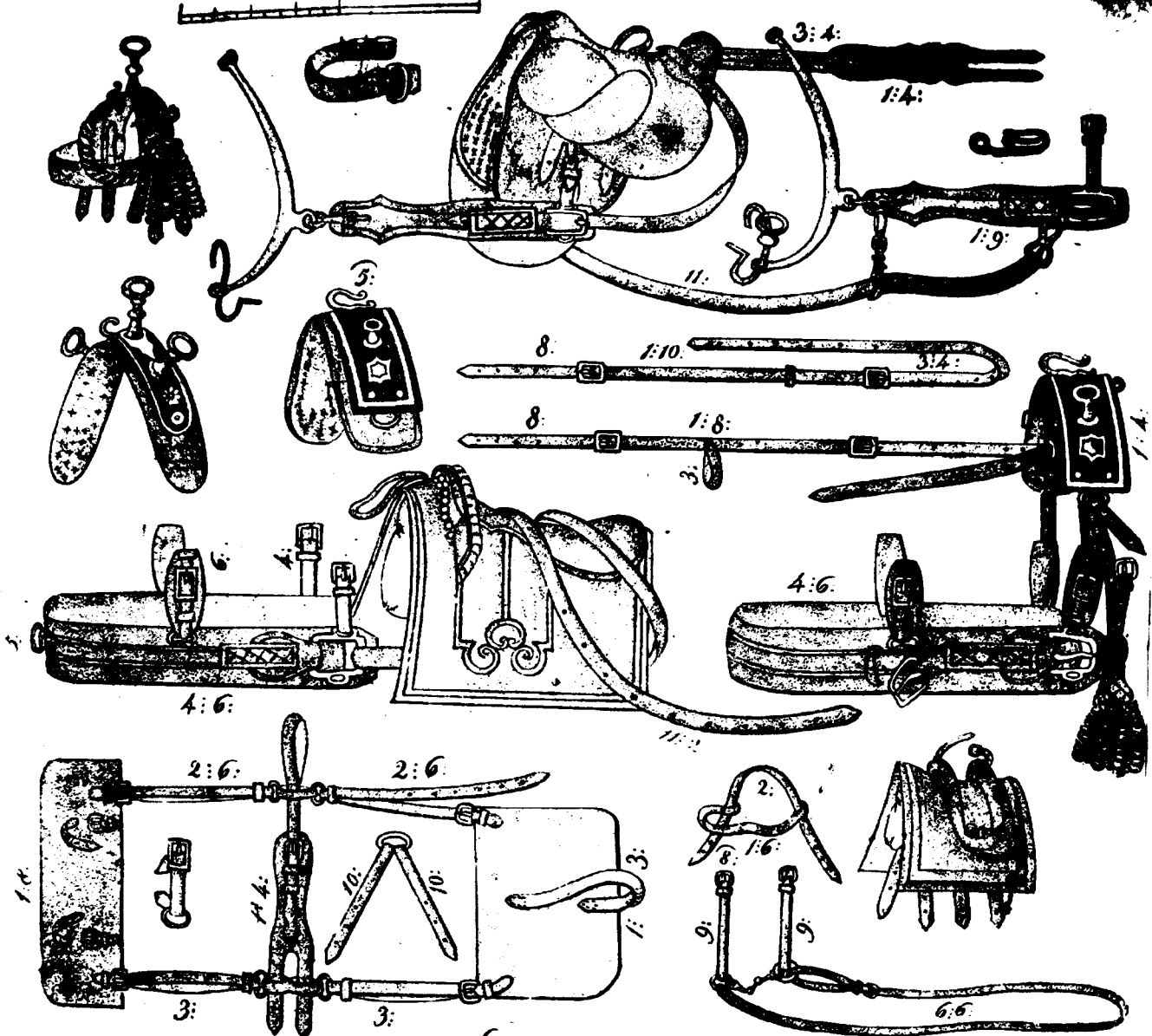
Parmi les représentations d'attelages en paire, on voit sur l'un des dessins de 1818 les guides à fourche et sur l'autre des guides à croisière. C'est aussi le cas pour le dessin 12. Les guides présentées ont des branches de longueur égale fixées aux mors. Sur la planche 11, on distingue clairement de longues guides à croisière dont les branches sont de longueurs différentes. Manifestement, on utilisait en 1820 indifféremment les guides à fourche et à croisière.



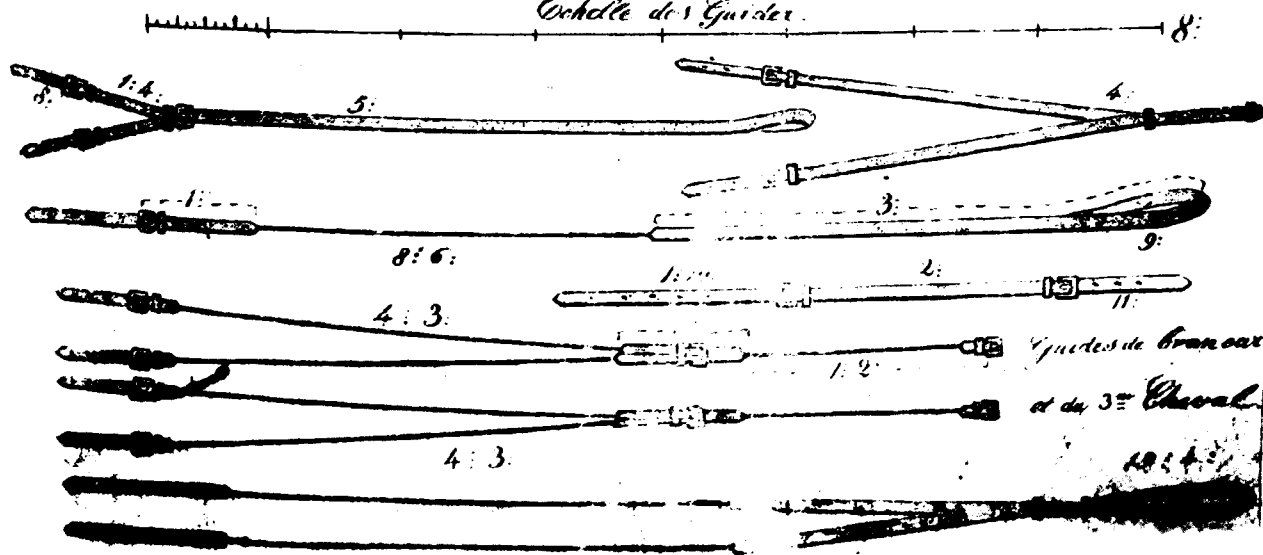
2: 12: 9: 6: 3:

Erklärungs-Blatt.

Feuille de explications.

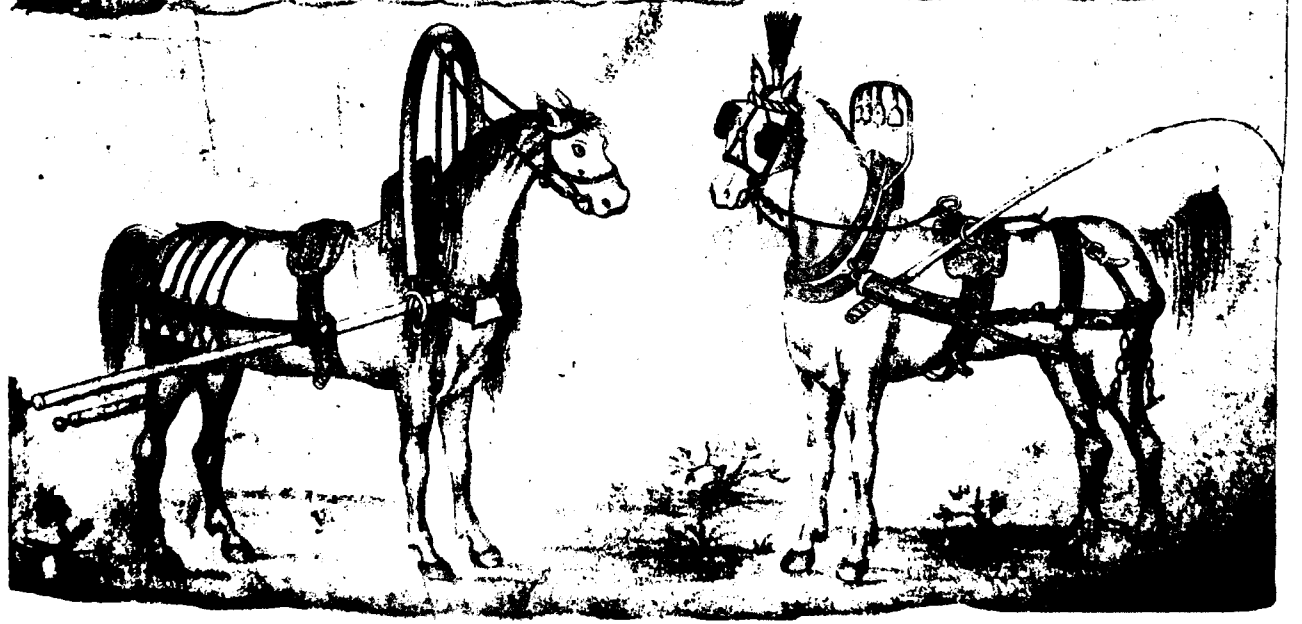
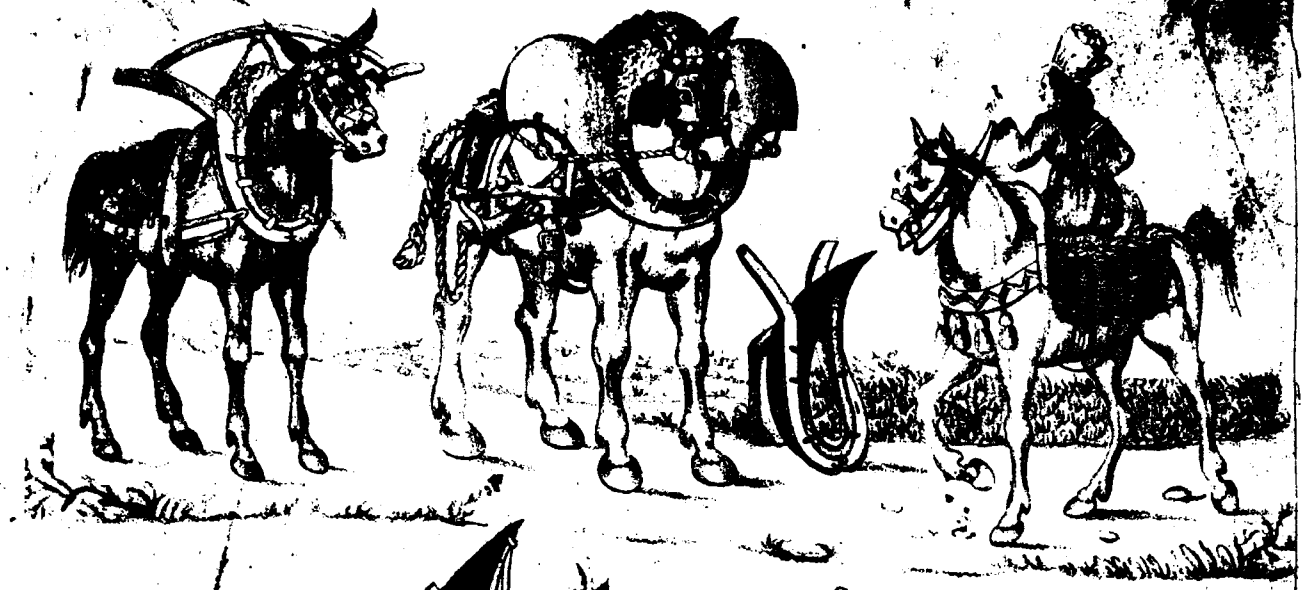


Echelle des Guides.



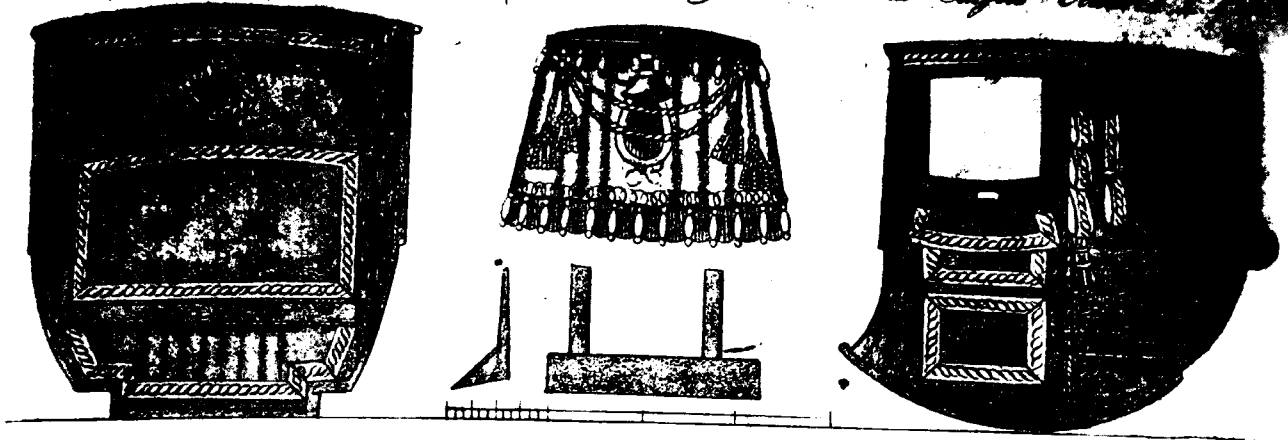
5
Zuhr. Wesen.

Attelage de Bœuf

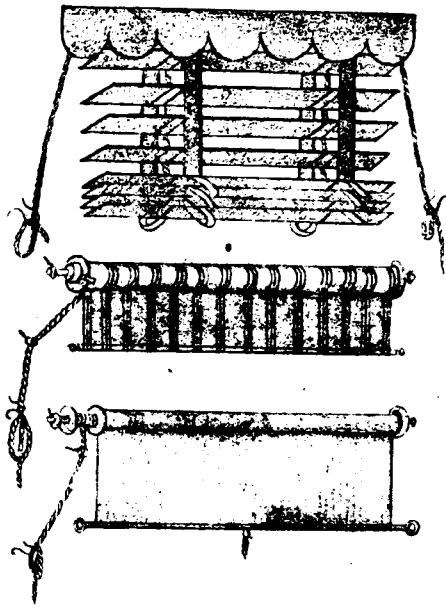


① *Auspollsterung der Kutsch-Kasten.*

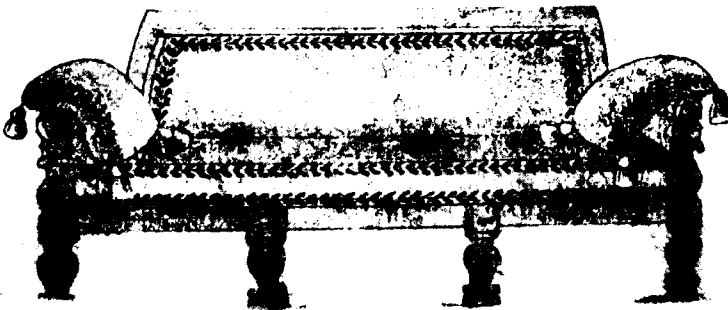
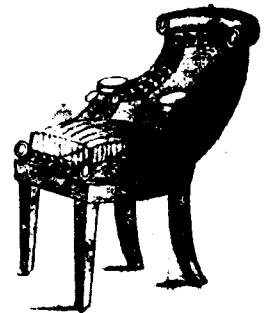
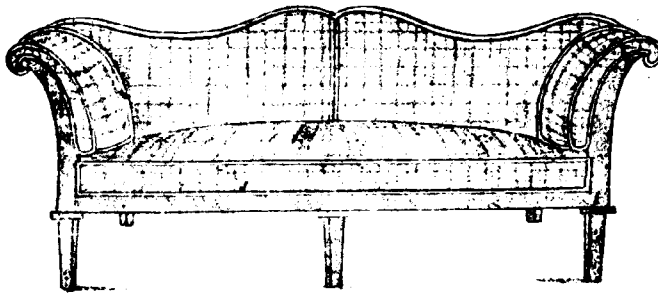
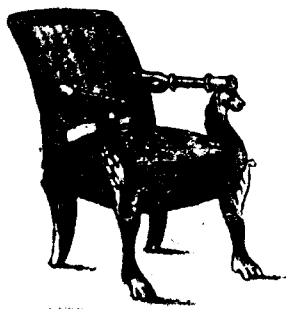
Garniture de Cafés Victoria



*Polsterung
der
Möbelien.*



*Garniture
de Meubles*





Sur la planche ci-dessous d'un attelage à quatre, on remarque que les chevaux de volée sont attelés plus long que sur le tableau 23 de 1821. Dans la première édition, les voitures étaient entièrement représentées : pour l'attelage à quatre anglais, en vis-à-vis avec un parasol et pour l'attelage à quatre mené depuis le siège, en landau découvert.

La planche 14 de 1818 représentant l'attelage à quatre à l'allemande (avec postillons à l'arrière à gauche) montre une voiture complète : une calèche couverte. Plus bas, on voit une chaise de poste française équivalente à la description du tableau 21 de 1821. Mais là, c'est un postillon qui mène le cheval de gauche alors que l'attelage de rechange attend devant (le cheval de milieu ne porte pas encore de harnais).

Dans l'édition de 1818, on ne trouve aucun attelage à six comme en haut de la planche 27 de 1821. En revanche, la planche 15 de 1818 illustre en bas un attelage à huit en mou-

vement. On voit clairement les guides sur cette page de l'édition de 1818, ce sont indubitablement des guides à croisières. C'est éventuellement la plus ancienne description de guides à croisière. Elles sont reliées à la française sur le dos des chevaux si bien que le cocher ne tient en main que deux guides.

Parmi les divers objets de la planche 18 édition 1818, les sièges de meneur et les harnais de traîneau, que l'on peut voir sur la planche 29 de 1821, manquent. Tout comme les différents modèles de voitures dans l'édition de 1818.

Dans l'ensemble, il ressort de cette comparaison que l'édition a été considérablement enrichie trois ans plus tard et qu'elle reflète les tendances de la mode entre 1818 et 1821. Pendant cette période, le travail du sellier s'est développé en faveur des harnais de carrosse et de la garniture de voitures de luxe au détriment des harnais de trait et de la production de selles.

Deutscher Zug mit Vierem.

A quatre à l'Allemande.



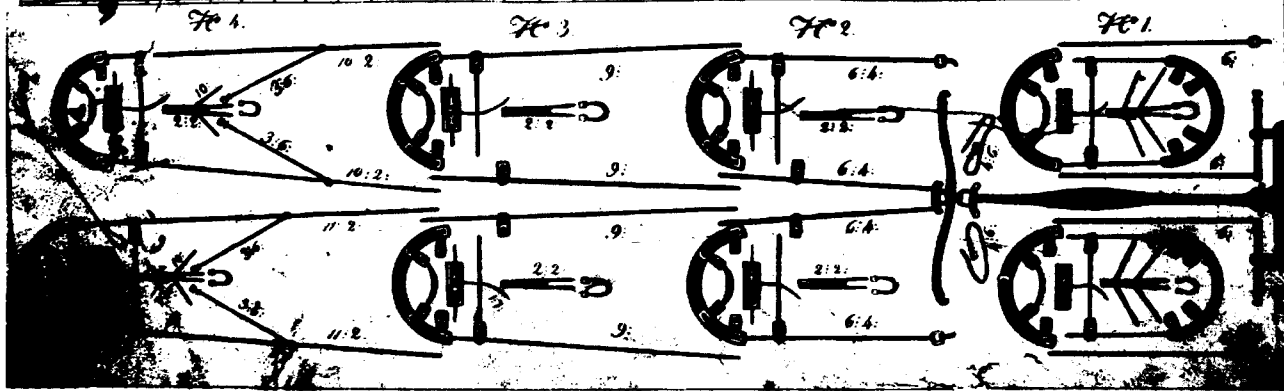
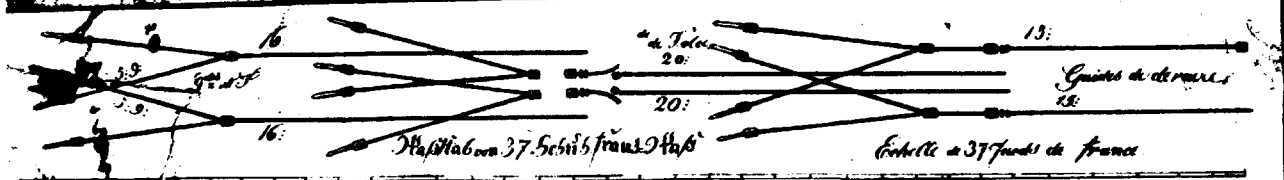
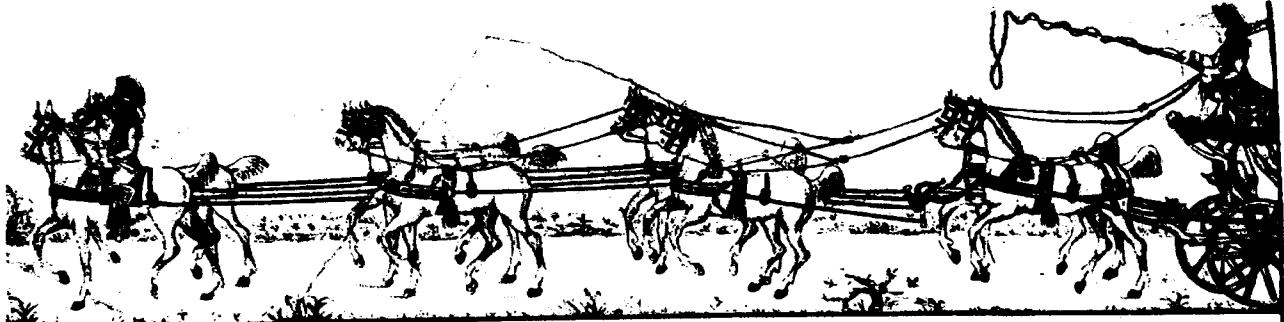
Post-Brige

Nach französischer Art dreispännig.

Attelage de Chaise.



Attelage à trois.



E. Contexte international : nouveau révolutionnaires autour de 1800

Vers 1780, les bases de la construction des voitures sont posées pour rester en vigueur tout au cours du XIX^{ième} siècle – jusqu'à l'avènement des automobiles au XX^{ième}. Pour comprendre les innovations majeures, il faut revenir rapidement sur l'évolution historique qui les précèdent. Pour voyager, on utilisait autrefois des voitures longues, lourdes, avec beaucoup de places et généralement attelées avec quatre chevaux en bricole. Elles étaient tirées au pas par des chevaux puissants, courts sur pattes et sur de mauvaises routes ; une situation qui s'est perpétuée dans de nombreux pays jusqu'au XIX^{ième} siècle ; d'énormes voitures de poste transportaient les passagers et leurs gros bagages en sillonnant le pays à une allure d'escargot.

En Angleterre, toutefois, on utilisait des voitures plus légères, tirées au trot par quatre chevaux en collier ; le cocher

menait non pas depuis la selle mais depuis le siège du cocher. Le célèbre carrossier et auteur Johann Christian Ginzrot a mis cette situation en évidence dans une gravure de 1810. Originaire de Strasbourg, ce sellier érudit a écrit un ouvrage en quatre tomes paru en 1817 et autour de 1830. En France (en haut), on menait depuis la selle en utilisant des chevaux trapus et solides appelés postiers. Ils portaient des harnais à bricole lourds. À l'inverse, en dessous, les chevaux de sang attelés au mail coach ressemblent à des chevaux de course. Dans les années 1800, les principales innovations en matière d'attelage ne proviennent plus d'une France affaiblie par la Révolution et les guerres napoléoniennes mais d'une Angleterre innovatrice où deux facteurs principaux ont une influence décisive.

13



Englische Mail Kutsche.

F. Le rôle de l'Angleterre

Le premier facteur est l'industrialisation précoce de l'Angleterre. C'est le début de l'époque des machines dans une Angleterre dont la population constante est imprégnée d'une vision rationnelle du monde. Les voitures sont, elles aussi, considérées comme une sorte de machine. L'inventeur du nouveau service de poste, John Palmer, décrit lui-même les voitures de poste comme des « machines postales ».

L'industrialisation entraîne l'utilisation de nouveaux matériaux comme notamment vers 1780, l'évolution du fer vers l'acier par enrichissement en carbone – permettant ainsi d'équiper les voitures en ressorts plus souples et plus résistants à la rupture. Autre découverte : des axes spécialement durcis qui tournent dans un bain d'huile. Au niveau des harnais, on introduit les attelles en acier qui remplacent le bois formé pour les colliers. Les harnais à collier deviennent de ce fait plus élégants, plus légers et plus pratiques.

La production de voitures et de harnais dans des ateliers plus importants n'apporte pas uniquement une baisse des prix, mais aussi une amélioration de la qualité. La production en série de voitures et harnais engendrent des innovations au niveau du design, évitant au chef d'atelier de repartir à zéro pour chaque commande. À l'époque de la spécialisation et de la professionnalisation des différentes pièces, la profession du dessinateur de produits industriels se développe. C'est la raison du succès du concepteur de voitures Rudolf Ackermann et de sa célèbre maison d'édition. On crée de nouveaux modèles de voitures avec le harnais correspondant. C'est ainsi que travaillait Antoine Carrassi, le maître parisien de Rudolf Ackermann.

Le deuxième facteur directement lié à l'industrialisation est l'accélération de la vitesse : « Time is money » est la devise déjà proclamée par Benjamin Franklin en 1748. À l'époque de l'industrialisation, le temps s'accélère ; au XIX^{ème} siècle, on augmente d'une vitesse le voyage en passant du pas au trot et du trot au galop. Avec notre regard d'aujourd'hui, cela peut sembler faible. À cette époque, c'était révolutionnaire car la vitesse doublait ainsi, passant de 6 à 12 km/h.

À la fin du XVIII^{ème} siècle, l'état des routes s'améliore – plus encore au début du XIX^{ème} siècle. Alors qu'avant 1800, on utilisait des chevaux lourds et robustes pour tirer une voiture avec de nombreuses places, on attelait en Angleterre toujours plus souvent des chevaux de sang à des voitures de transport de passagers. Maîtriser de telles voitures à des allures différentes devient un art complexe qui entraîne la professionnalisation des cochers.

Ce mode de conduite plus rapide impliqua une conduite non plus depuis la selle, mais depuis le siège.

Les guides à fourche (une guide par cheval) ainsi que les « shorts Wheel Reins » ne conviennent plus. À partir de 1800, les royal mail utilisent la technique de guide telle qu'elle est encore utilisée aujourd'hui, c'est-à-dire à l'anglaise ou avec croisières (appelées aussi guides Achenbach). La conduite plus rapide encourage le développement de nouveaux types de harnais. Autour de 1790, le harnais léger à collier tel qu'il est connu depuis longtemps dans un modèle lourd pour l'agriculture remplace petit à petit le harnais à bricole. Le collier permet une meilleure répartition de la surface de contact que la bricole : sur l'épaule et non sur le poitrail. De plus, le collier donne davantage de liberté de forme.

G. Le sellier et dessinateur Rudolf Ackermann

Le maître sellier et constructeur de voiture Rudolf Ackermann (1764 à 1834) a joué un rôle décisif dans la diffusion à grande échelle de la mode anglaise sur le continent européen. Très tôt, il se distingua comme concepteur de nouveaux équipages. D'origine allemande et plus exactement de Saxe, il fit ses classes tout d'abord chez Marter (ou Matter) à Huningue aux portes de Bâle (Alsace), puis chez Antoine Carassi à Paris et ensuite chez Simons à Bruxelles. Enfin, il fit carrière à Londres grâce à ses modèles pour constructeurs de voitures et selliers. (Le britannique John Ford a écrit un livre sur cet éditeur d'art et prépare avec son équipe un autre ouvrage sur ce créateur d'équipages qui fut probablement le plus important du XIX^{ème} siècle.) La biographie d'Ackermann, qui est aujourd'hui bien connue, est édifiante pour la mobilité des artisans autour de 1800 et pour la diffusion rapide des nouvelles modes dans toute l'Europe. Il est amusant de souligner que les ébauches d'un allemand qui travailla en Suisse, en France et en Belgique devinrent représentatives de la nouvelle mode anglaise. Ackermann, qui a travaillé à proximité de la ville d'origine de Hofer, devint ainsi le modèle pour les harnais que Hofer produisit ensuite.

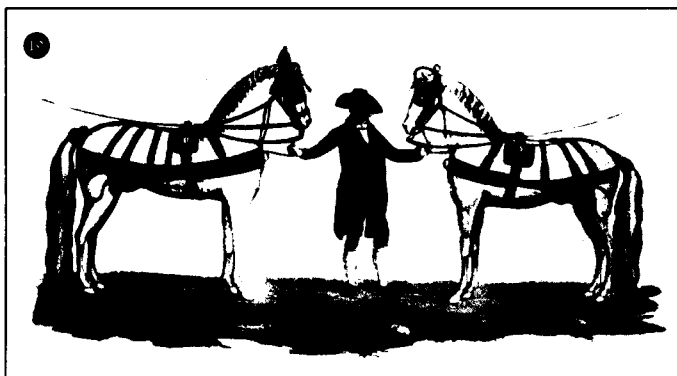
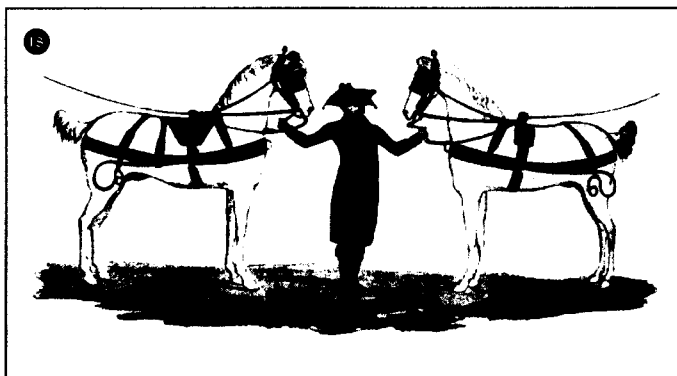
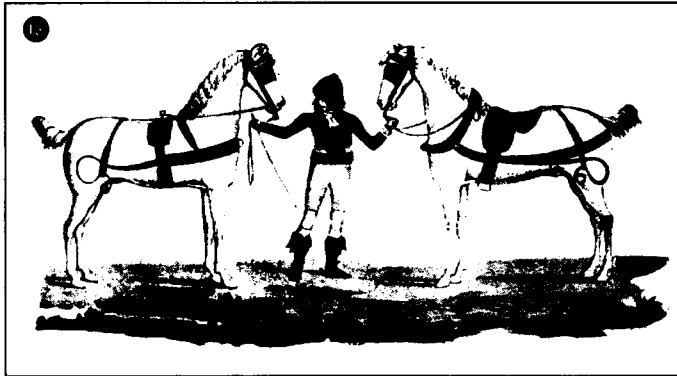
Il existe une description précise de la vie d'Ackermann et de son évolution en tant que concepteur majeur d'équipages nouveaux dans l'ouvrage « Témoins d'époque, biographies et caractéristiques » qui parut en 1818 chez F.A. Brockhaus à Leipzig. À propos de sa vie juste après son apprentissage dans l'entreprise paternelle en 1782 : « Après avoir passé quelques temps auprès de ses chers (à Leipzig, A.F.), il se rendit à Bâle. Après un court séjour, il fit la connaissance dans la proche commune d'Huningue du constructeur de voiture Marter, qui était à l'époque fort renommé. Ce dernier décéla en ce jeune homme tant de talent et de connaissances qu'il le supplia de travailler pour lui. Ne pouvant se faire à l'idée de vivre enfermé dans une citadelle, Ackermann refusa tout d'abord et se rendit à Zurich ; toutefois son ami Marter lui envoya des lettres si pressantes qu'il finit par accepter et vint habiter chez lui à Huningue. En vérité, il n'a jamais regretté les deux ans qu'il passa là-bas et qui furent les plus heureux de son exis-

tence. Il eut l'occasion d'affiner son habileté et de progresser dans l'art du dessin et du coloriage des bordures et des écus sur les voitures. C'est ici aussi qu'il apprit à laquer, dorer et utiliser des techniques spécifiques à son art, qui lui furent plus tard fort utiles. Ensuite Ackermann se rendit à Paris : « À cette époque vivait à Paris un certain Anton Carrossi, fort célèbre pour son savoir-faire exceptionnel et ses dessins de modèles d'équipage. Et pour pouvoir bénéficier de son enseignement, Ackermann dessina pendant huit mois gratuitement pour lui... » Ensuite, en 1787, « Ackermann décida de se rendre à Londres ». Entre-temps toutefois, il travailla encore chez Simons à Bruxelles avant de partir définitivement : « Qui aurait pensé que dans un pays où la manufacture était plus importante qu'ailleurs, les talents d'Ackermann seraient rares et recherchés ! Mais ce fut ainsi que cela se passa. Étonné mais aussi ravi, il constata qu'on appréciait tout particulièrement ses esquisses et ses dessins, qu'on le payait fort bien et qu'on le préférerait à tous. ... À présent, il vivait des dessins et des modèles qu'il réalisait pour les constructeurs de voiture londoniens. En même temps, il ouvrit une école de dessin. ... Jusqu'en 1795, Ackermann continua de gagner sa vie avec des esquisses et des modèles de voitures – les constructeurs londoniens le payant largement pour ses services. »

Les dossiers reproduits dans cette œuvre sont repris en 1903 par Favrot de Kerbrech dans son célèbre ouvrage « L'art de conduire et d'atteler ». Ils proviennent d'un album imprimé en 1894 dans l'imprimerie d'Ackermann. Un exemplaire se trouve au Metropolitan Museum of Arts de New York. On y trouve 4 reproductions à l'encre :

- « Paire de harnais de chaise de poste », autrement dit un harnais en paire pour chaise de poste.
- « Paire de harnais pour carrick et phaéton », autrement dit un harnais pour deux pour carrick et phaéton.
- « Paire de harnais pour coach et chariot », autrement dit un harnais en paire pour berline et coupé de ville.
- « Paire de harnais pour coach », autrement dit un harnais à deux pour berline.

Ces quatre planches se répandirent rapidement en Allemagne. Elles furent publiées dès 1794 dans le « Journal du luxe et des modes » qui paraissait à Weimar. Les quatre ébauches d'Ackermann furent ici reproduites à l'envers et



accompagnées d'un commentaire détaillé. Voici le texte qui servit d'introduction à cette description des « nouveaux harnais anglais » :

« Tout le monde sait que les harnais pour chevaux ne sont pas des objets de luxe négligeables. Ils sont tout aussi soumis au diktat de la mode que les chapeaux et bonnets des élégantes ou les habits et boucles de chaussures des beaux messieurs. Depuis toujours, l'Angleterre a le droit de nous enseigner et de nous imposer comment nous devons nettoyer, toiletter et harnacher nos chevaux – et par ce biais, comment notre propre personne grandit et comment nous pouvons la rendre plus intéressante et plus méritante ; quel miracle, lorsque de temps à autre cela sert la cause de cette noble passion. C'est pourquoi nous voulons ici... présenter les toutes nouvelles modes et les goûts les plus modernes des harnais anglais, ainsi qu'ils nous sont parvenus directement de Londres. » – Le but de la publication était : « ... afin que nos selliers et bourreliers allemands puissent au moins travailler selon les toutes nouvelles méthodes anglaises. Ils pourront ainsi satisfaire les besoins des cours et des riches amateurs de chevaux, sans que ces derniers soient contraints d'envoyer leur argent comptant en Angleterre ce qui, le cas échéant, les obligent à payer des sommes deux fois plus élevées que les prix en vigueur en Allemagne.

La planche 16 est intitulée « paire de chevaux pour chaise de poste » avec un « jockey anglais ou palefrenier » dont les vêtements sont décrits avec précision. « La principale caractéristique d'un harnais de chaise de poste est la légèreté qui permet que la forme naturelle d'un cheval ne soit ni cachée, ni entachée. » Le cheval sur la droite de la planche 16 est considéré comme un « cheval de cabriolet avec un harnais à bricole en cuir noir brillant avec des boucleries et des ferrures plaquées argent. » « La bride a deux rênes, aussi bien un rêne de filet qu'un rêne de bride ». Le cheval à gauche est « également un cheval de chaise de poste, toutefois avec un collier léger avec une attelle en acier. » C'est probablement la première fois qu'est présenté plus précisément le collier anglais léger avec une attelle en acier.

La planche 17 montre une paire de chevaux avec des harnais à colliers, tenus par un palefrenier portant un des premiers hauts-de-forme et un manteau clair. Les brides « ont des frontaux de couleur, des rosettes, des passe-oreilles et un miroir. » « De petits mantelets sur des tapis de selles ovales ou coupés en *bognicht* dans de la toile de Manchester colorée agrémentent le harnais ». Les deux harnais présentent des chevaux entièrement bridés avec des reculements et avaloirs reliés aux colliers de cou. Ce sont des « chevaux de selle et de

sous-main, comme on le reconnaît aux guides extérieures, les guides à croisière étant réservées pour l'intérieur. Les rênes de filet sont accrochés aux anneaux de selle. » Suit alors la description des nouvelles guides supplémentaires : « Mais il faut noter la nouvelle invention sur ces harnais avec la troisième guide supérieure accrochée à la sous-gorge par un anneau plaqué puis descendant sur chaque flanc du cheval par une chaînette plaquée, fixée derrière aux crochets de selle. Ces guides dites « de redressement » permettent de relever la tête baissée des chevaux car elles sont accrochées aux chaînes latérales, reliées à la mâchoire, de la manière aussi courte que l'on souhaite. »

La planche 18 montre des harnais à bricole pour « chevaux de coupé de ville » à la main d'un « cocher londonien » avec un tricorne et une perruque courte de laine. « Les deux harnais ont des petits mantelets colorés de différentes formes, deux sortes de couvre-cous, une sous-gorge séparée passant sur l'omoplate, une queue et un reculement. Ce qui permet de stopper les voitures aisément ; ces harnais peuvent être aussi agrémentés de boucleries et de ferrures plaquées ». Ces « harnais de ville » se devaient d'être très décorés, no-

tamment avec des bordures en plaqué argent pour les couvre-cous et les œillères. Ici aussi, les guides dites « de redressement » sont fixées et passent par la sous-gorge.

La planche 19 présente deux « harnais anglais de voitures d'apparat et d'État du dernier cri. » Conformément à l'étiquette en vigueur pour les « carrosses d'État », le cocher porte des épaulettes et les chevaux ont des « longues queues » ; « on choisit habituellement des isabelles pour de tels carrosses d'État ». « Les deux harnais ont des mantelets colorés sous le collier de cou et plusieurs reculements du fait de leur statut de harnais d'État. Et au-delà des boucleries, ferrures, clés et miroirs plaqués argent, on retrouve de telles plaques sur les reculements. Le harnais à droite du cocher est seulement en cuir brillant noir, avec toutefois des frontaux, des rosettes et des passes-oreilles colorés. Il compte également les trois guides ou rênes, de bride, de filet et de redressement. Le harnais du cheval de gauche est entièrement de première classe en maroquin rouge avec une bordure en velours bleu. Quant à la bride, elle est décorée de bandes de roses et de grandes dragonnes de perles. »

H. La poste anglaise (Royal Mail) précurseur entre 1784 et 1850

À la fin du XVIII^{ème} siècle, la vitesse moyenne d'un attelage de poste anglais oscillait entre 11 et 13km/h (moins en hiver). Au temps de la reine Victoria, grâce à l'amélioration de l'état des routes, on passa à 16 km/h, ce qui fit de la poste anglaise le moyen de transport le plus rapide au monde et ce, jusqu'à l'arrivée du chemin de fer. Cette performance ne pouvait être atteinte qu'avec des haltes peu nombreuses et très organisées où l'on changeait les chevaux tous les 20 km.

Aux haltes, on trouvait des chevaux de sang déjà garnis et légers – ce qui permettait de tirer les voitures sur de longues distances au trot rapide et même au galop. En 1800, le véhicule comprenait déjà tous les éléments caractéristiques de la malle-poste anglaise : une berline avec quatre places à l'intérieur et le siège du cocher sur le coffre avant dans lequel

les passagers pouvaient mettre quelques bagages. Un garde employé de la poste était assis ou debout sur le coffre arrière prévu pour le courrier.

De nobles amateurs de sport prenaient place à côté du cocher qu'ils soudoyaient afin que ce dernier leur passe de temps en temps les guides à pleine vitesse. C'est ainsi qu'ils découvrirent cet art de l'attelage. Et c'est ainsi que parut en 1889 l'ouvrage du Duc de Beaufort « Driving ».

C'est uniquement dans la poste anglaise et nulle part ailleurs en Europe qu'on pouvait trouver des voitures pour passagers et des attelages soumis à un tel régime quotidien, aussi vélocé que contraignant. Pendant 50 ans, entre 1784 et l'arrivée des chemins de fer sur les principaux parcours, ces voitures ont

su résister à merveille aux conditions les plus difficiles. C'est pourquoi aussi bien les voitures et les harnais que les transports anglais furent un modèle pour l'Europe entière. Et même, si après 1850, la France se rattrapa dans le domaine de la construction de voitures, la simplicité de la mode anglaise sous la devise « The plainer, the better » a donné littéralement le ton.

Entre 1780 et 1820, on assiste une réaction en chaîne en 9 étapes dans le monde des transports et de la construction des voitures :

1. À l'époque de l'industrialisation, le temps s'accélère.
2. Le besoin en transport plus rapide entraîne l'essor de chevaux plus rapides pouvant tirer au trot vite et au galop.
3. Un objectif uniquement atteignable en diminuant le poids à tirer et celui des nouveaux harnais

4. et en utilisant des voitures plus légères et rapides.
5. Pour aller plus vite, les voitures doivent être mieux suspendues.
6. Les harnais s'adaptent, le collier se répand.
7. Au trot rapide et au galop, il faut pouvoir mener avec agilité.
8. Les cochers mènent depuis leur siège et non depuis la selle.
9. Ils doivent être mieux formés et utilisent les nouvelles guides à croisières.

Ces évolutions impressionnent toute l'Europe. Le principe « faster, lighter, plainer » pour mener l'attelage est adopté en Europe de l'Ouest, y compris dans le « Four in Hand ». La devise du cocher sportif devient « driving like a coachman and looking like a gentleman ».

I. Le livre de Hofer : premier ouvrage solide et professionnel sur la sellerie d'attelage.

À notre époque où tout évolue rapidement, il est important de disposer immédiatement de toutes les informations concernant tout nouveau développement. Or, autour de 1800, cette démarche était déjà de rigueur pour les artisans qui souhaitaient rester au meilleur niveau. Les nouvelles techniques d'impression bon marché contribuèrent fortement à la transmission de l'information avec la lithographie qui rendit accessible les ouvrages illustres (la plupart des ouvrages anciens réalisés avec des plaques de cuivre étaient encore très onéreux et de ce fait réservés à l'aristocratie).

C'est dans ce contexte que parut l'ouvrage d'Alexandre Hofer avec ses lithographies. En outre, il arriva à une époque où, après la fin des guerres napoléoniennes, le marché du luxe recommença à fleurir. À la Restauration, les inventions anglaises se répandirent sur le continent européen avec en particulier les colliers anglais pour les équipages de luxe. D'une façon générale, les principes des harnais de luxe tels que nous les connaissons aujourd'hui s'imposèrent à cette époque.

Ainsi que nous l'avons déjà évoqué, le petit ouvrage de Hofer est le plus ancien connu sur la sellerie. Autour de 1800, il n'y avait dans ce secteur que très peu d'informations publiées. De temps à autre, on trouvait la description de harnais de luxe comme celui de De Poilly de l'époque Louis XV (reproduit dans Favrot de Kerberch, p110). Au XVIII^{ème} siècle, on disposait principalement de traités relatifs à l'équitation qui évoquaient parfois aussi les fabrications de selleries pour attelage. C'est à cette génération qu'appartient l'ouvrage de François Alexandre Pierre de Garsault, paru en 1742 sous le titre « Le nouveau parfait maréchal » qui présente quelques harnais à bricole. En fait, les selliers se formaient surtout dans la pratique ; beaucoup de maîtres protégeaient leurs secrets et ne transmettaient pas volontiers leur connaissance. Au cours de leur formation, les apprentis étaient contraints de dessiner eux-mêmes les pièces qu'ils fabriquaient s'ils voulaient s'installer plus tard à leur compte.

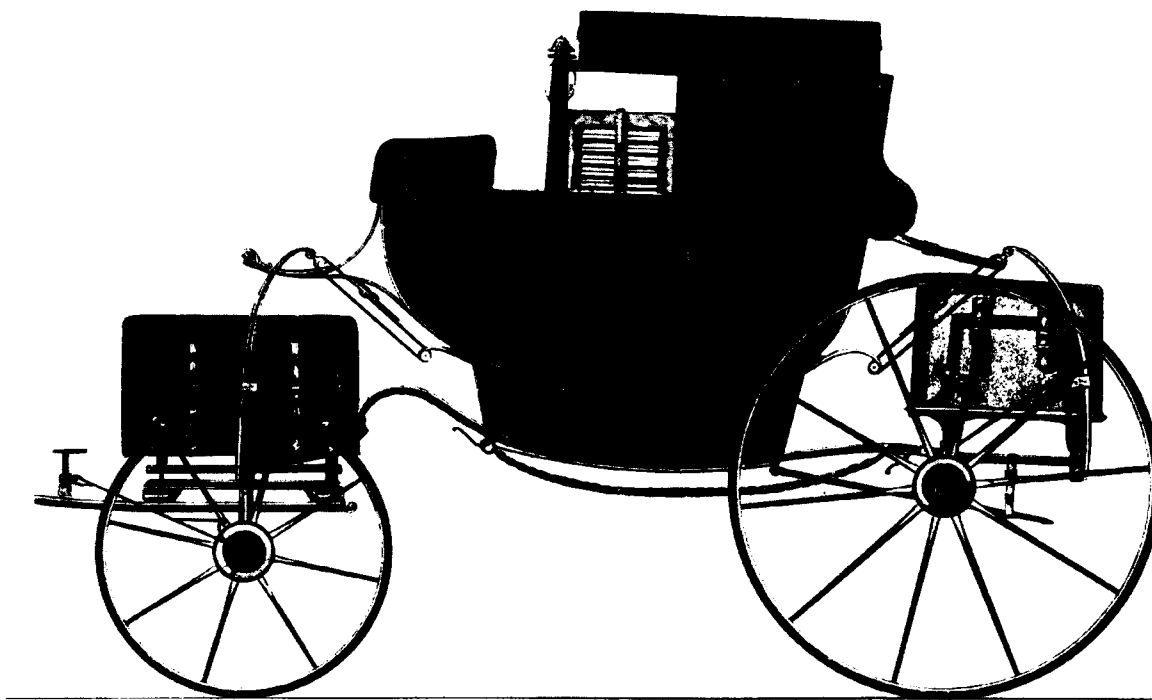
Parue entre 1751 et 1780, l'encyclopédie de Diderot et d'Alembert a présenté pour la première fois systématique-

ment les outils et les produits de sellerie sous la rubrique sellier carrossier et bourrelier. La dénomination de sellier couvrait d'une part le fabricant de sellerie, mais aussi l'artisan qui travaillait le cuir et le tissu pour la fabrication des voitures. Au XVIII^{ème} siècle, le bourrelier est celui qui fabrique les colliers – le bourrelet étant l'ancien terme pour collier. S'inscrivant dans la tradition des encyclopédies, le tome 52 de l' « Encyclopédie économique et technique » de Krunitz paru en 1792 est un ouvrage important qui traite des voitures et de leurs accessoires et présente des dessins correspondants aux sujets abordés. En 1808, le tome 110 sur le cheval contenait un chapitre harnais consacré principalement à la description des harnais anglais.

Toutefois, toutes ces publications ne sont guère rédigées comme manuel de travail du sellier ; elles s'adressaient plutôt à un public cultivé. Avant 1800, cette règle évolue un peu. En 1794, un ouvrage de référence « A Treatise on Carriages » de William Felton paraît dans la capitale de la construction hippomobile, Londres. Dans ce livre important, le travail du

« harness maker » est largement présenté des pages 129 à 180. Or, c'est à Londres qu'habite le sellier allemand Rudolf Ackermann, dont nous avons déjà parlé. De 1791 à 1826, quatorze livres de « Drawings of Fashionable Carriages » sont publiés. Dans une impression de 1797, on trouve la présentation d'un « crane neck travelling chariot » ou coupé de voyage. Ce qui permet de découvrir le travail considérable du sellier avec les coffres, les courroies de suspension et naturellement tout l'habillage intérieur. La nouveauté dans ces vues de profil est la précision des descriptions accompagnées des précisions sur les dimensions. Ces représentations des modes londoniennes les plus récentes en matière de voiture sont utilisées dans le monde entier comme base pour tout projet de construction d'une voiture.


Entre 1802 et 1835, de tels dessins parurent régulièrement dans le supplément du « Journal des Dames et des Modes » : la revue française « Collection de Meubles et Objets de goûts ». Toutefois, il s'agissait davantage d'un exercice de style que de réelles instructions pour la construction. Beau-




London. Drawing of the crane neck chariot, dated 1797 by the Ackermanns collection.

coup plus exacte est la série de dessins « Voitures nouvelles » de Baslez, parue à Paris, et qui présente principalement des harnais à côté de plans de voiture (toutes ces sources ont été évaluées et présentées dans l'ouvrage « Kutschen Europas » (*Les voitures en Europe*)).

Il n'est pas exclu que Hofer ait utilisé de telles publications parisiennes pour son propre ouvrage. Mais, à ce jour, on n'a pu trouver aucun document confirmant cette supposition, alors qu'on a pu le démontrer pour Ciliax (voir plus loin).



K. Phase de consolidation de 1820 à 1850



Avant 1820 et depuis l'époque du roi Louis Philippe jusqu'à celle de Napoléon III, presque rien ne change dans les harnais. Les principales améliorations étaient déjà faites et le temps de la « consolidation » des acquis était venu. En revanche, de nombreux ouvrages sont édités, en particulier dans les pays de langue allemande.

En 1824 paraît à Leipzig l'ouvrage de G. Von Tennecker « Instructions de base pour le bridage, garnissage et attelage des chevaux d'attelage à deux, quatre et six chevaux » avec une annexe sur le débouillage des jeunes chevaux – un manuel de conseil pour le maître et le cocher. Puis, en 1829, sort le livre « Fahrkunst » (*L'art du ménage*) de l'écuier en chef du royaume de Bavière, Franz Xaver Joseph Schreiner, dans lequel les cinquante premières pages du premier chapitre sont consacrées au harnais, reprenant un travail du même auteur paru en 1822, permettant ainsi une présentation claire et complète à la clientèle.

En 1834, à Ilmenau, le livre de Ciliax « Vollständiges Handbuch des Riemers und Sattlers » (*Manuel complet du bourrelier et du sellier*) paraît. Ce livre s'était inspiré de l'ouvrage

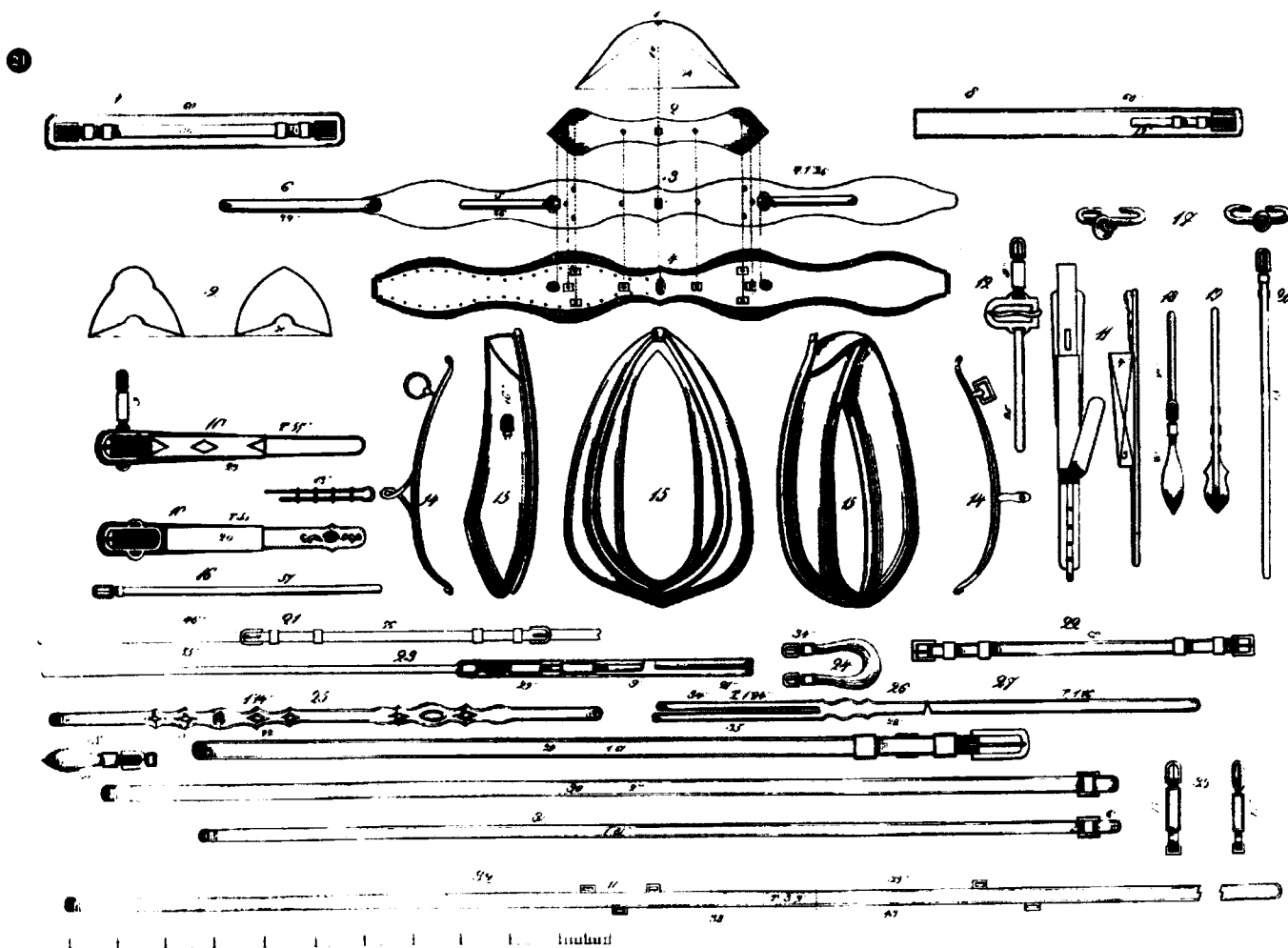
français « Le manuel complet du bourrelier et du sellier » de 1833 de M. Lebrun qui écrit également d'autres ouvrages. À partir de 1836, différentes éditions du livre « Der vollkommene Sattler » (*Le sellier parfait*) de August Munke parurent à Leipzig et Quedlinbourg.

Cette succession rapide au début du XIX^{ème} siècle de nouveaux livres correspond à la demande de cette époque. Les voyages en voiture à cheval se popularisent vers de nouvelles couches sociales et la mobilité des classes supérieures prennent une ampleur toujours plus grande. Grâce à cette demande croissante de voitures et harnais, certains métiers d'artisanats comme la fabrication des voitures et celle des harnais deviennent des mines d'or. S'ils veulent rester compétitifs, les artisans doivent se conformer aux dernières modes. Ce qui entraîne l'essor du marché de la littérature spécialisée. Le système des corporations qui imposait une diffusion très restrictive de la connaissance s'effondre peu à peu et on assiste ainsi à la disparition des vieux selliers garnisseurs dans le courant du XIX^{ème} siècle.

L. Ouvrages plus récents consacrés à la sellerie

Entre 1846 et 1855, Ferdinand Jansen publie à Weimar son livre « Londoner und Pariser Musterzeichnungen für Sattler, Riemer, Täschner und Wagenbauer nebst der nötigen Erklärung und Angabe der Masse » (fb : *Dessins modèles pour selliers, bourreliers, maroquiniers et constructeurs de voitures avec explications nécessaires et dimensions*). Son titre décrit explicitement la suprématie de Londres et de Paris

dans ce domaine. Comme document parisien, c'est surtout l'édition de Baslez qui est copiée. Avec le tableau 21 « un harnais pour deux chevaux » on découvre un éclaté de harnais identique à celui diffusé par Hofer. Chaque pièce est mesurée avec précision et en détail depuis le mantelet (n^{os} 1 à 6) jusqu'à l'avaloir n^o 32.



Particulièrement frappantes, les publications en provenance de l'Allemagne de l'Est qui était probablement une région importante pour la sellerie. L'ouvrage de Ciliax est modifié plusieurs fois au XIX^{ème} siècle et sert de base pour les ouvrages très connus de Karl Schlütter et Wilhelm Rausch, tous deux maîtres selliers originaires de Halle an der Saale. Leur « Vollständiges Handbuch für Sattler, Riemer und Täschner » (*Manuel complet pour selliers, bourreliers et maroquiniers*) paraît dans la collection « Neuer Schauplatz der Künste und Handwerke ». (La présentation latérale des harnais était désormais la plus courante). Comme pour les voitures, c'est la présentation courante des attelages en déplacement. En 1897, la 11^{ème} édition du manuel de 1897 paraît en fac-similé, avec l'atlas correspondant, chez l'imprimeur suisse Iska.

Cette maison d'édition est aussi l'auteur du fac-similé de l'ouvrage grand format « La Sellerie Française » de 1878 qui

avait été publié par la revue française « Le Guide du Carrossier ». Au delà du sujet principal sur la fabrication des voitures, celle des harnais est également un thème important de l'ouvrage. Ce sont les selliers Guinand, Lené et Janson qui en furent les principaux auteurs.

Dans le courant du XIX^{ème} siècle, un nouveau genre de publication apparaît : le catalogue de vente des principaux selliers. Ils proposent une large gamme de produits et présentent des vues de profil des chevaux garnis. Parmi les meilleurs se trouve alors le catalogue de l'entreprise française Hermès de Paris. Par ailleurs, on trouve des selliers importants dans toutes les grandes villes d'Europe. Et plus particulièrement dans l'Est de l'Allemagne, vers 1900, il existe des fabriques importantes de matériel de sellerie et de harnais finis parmi lesquels figurent Schultze à Berlin et la fabrique Kuntze de Penig (Saxe). Ici la couverture et, en exemple, sa référence n° 20 : un harnais à collier à deux à forme bombée.

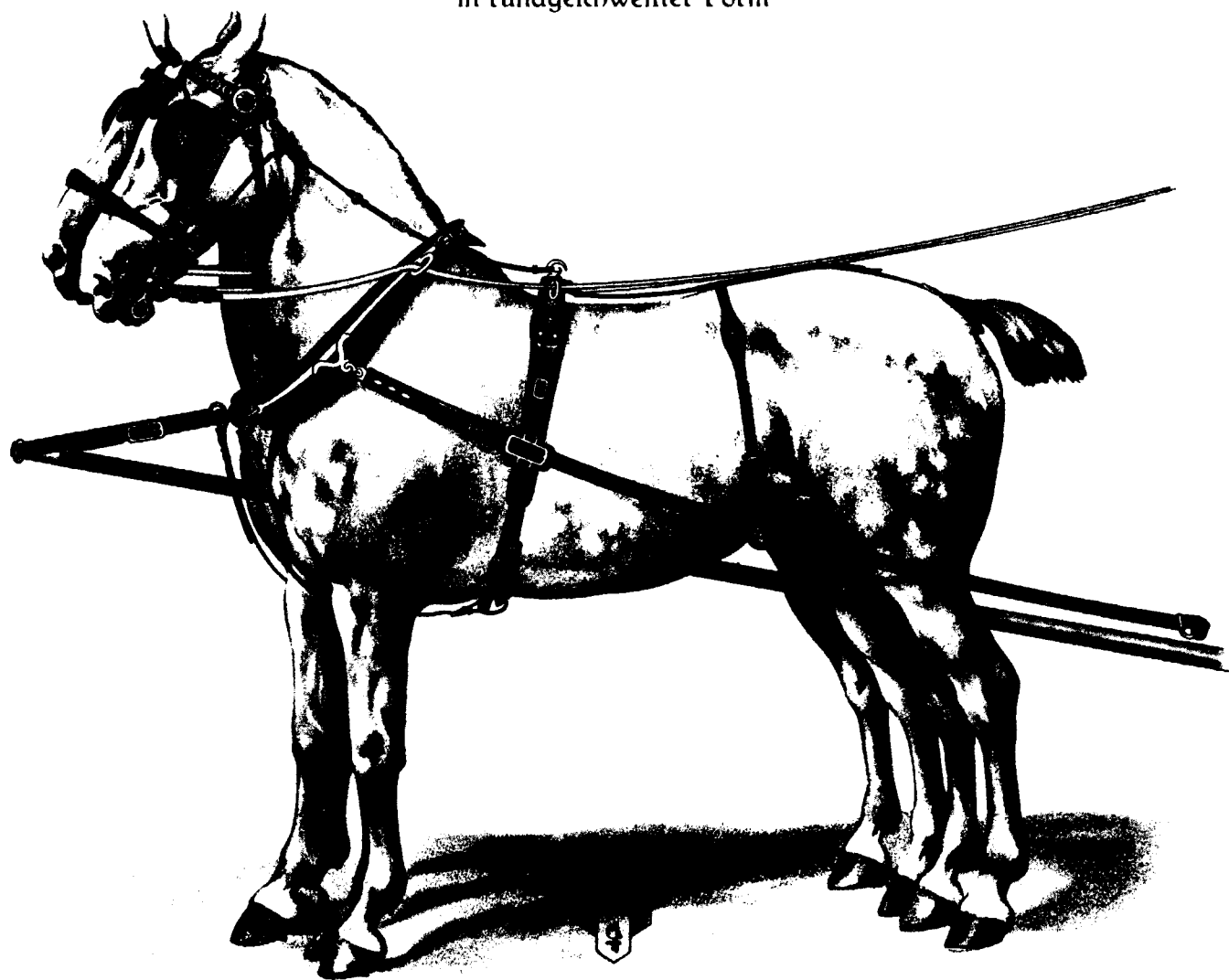


Ceci prouve qu'à la fin de l'époque des chevaux et des voitures, les harnais et articles de sellerie fabriqués industriellement influaient sur les tendances de la mode. Les petits artisans ne fournissaient que des harnais simples ou ceux destinés à l'agriculture. Ils s'appuyaient depuis 1870 sur

leurs propres revues professionnelles comme le « Deutsche Sattler-Zeitung ». Ces publications sont restées des standards importants jusqu'à la période de l'entre-deux-guerres au XX^{ième} siècle.

29

Zweispänner — Kuntgeschirr in rundgeschweiffter Form



Nr. 20



Kommentar
von Andres Furger



Inhalt

A. Die Abbildung der Werkstatt als Einstieg	62
B. Werdegang und Wiederentdeckung des Werks	63
C. Bemerkungen zu einzelnen Tafeln	64
D. Noch eine Wiederentdeckung: Die Ausgabe von 1818	66
E. Der internationale Kontext: Revolutionäre Neuerungen in der Zeit um 1800	74
F. Die Rolle Englands	75
G. Der Sattler und Entwerfer Rudolph Ackermann	76
H. Die englische Post (Royal Mail) als Vorreiter zwischen 1784 und 1850	78
I. Hofers Werk als früher Markstein in der Fachliteratur über Geschirrsattlerei	79
K. Konsolidierungsphase zwischen 1820 und 1850	81
L. Jüngere Sattler-Handbücher	82
Bibliographie	85
Dank	85

A. Die Abbildung der Werkstatt als Einstieg

Das hübsche kleine Werk von Alexandre Hofer aus dem Jahre 1821 ist das bisher älteste bekannte Sattler-Handbuch überhaupt, das allein diesem Handwerkszweig gewidmet ist. Die integral in Deutsch und Französisch abgefasste Schrift des aus dem elsässischen Mülhausen stammenden Sattlers deckt viele Produkte einer damaligen Sattlerwerkstatt ab. Dazu gehörten vor allem die Herstellung von Reitsätteln, die Fertigung ganzer Pferdegeschirre und die Ausstaffierung von Kutschen.

①



Eingangs widmet der Autor seine Schrift dem Berufsstand der Sattler und bildet dabei als Symbol einen Kummestock ab. Auf diesem wurden die angefeuchteten Kummteile mittels Hammer und Schlegel aus Holz in die richtige Form gebracht. Die Schrift endet mit der Vorstellung der verschiedenen Kutschenmodelle der Zeit um 1820.

Den Berufsstand der Sattler und Wagenbauer bezeichnete man in jener Zeit als «sellier carrossier». Er leitete als letzter im Glied der an der Produktion einer Kutsche beteiligten Handwerker oft die Gesamtproduktion eines Fahrzeugs und trat gegenüber dem Kunden als eine Art «Generalunternehmer» auf.

Der Einblick in die Werkstatt auf der dritten Tafel zeigt fünf Mann in zwei Räumen an der Arbeit. Links unter den zwei Fenstern arbeitet der Sattelmacher. Mit dem typischen schlanken Sattlerhammer wird hier ein hölzerner Sattelbaum beschlagen. Weitere Sattelbäume sind im hinteren Raum auf dem Wandgestell aufgestapelt. Rechts vom Sattelmacher arbeitet am zweiten Werk Tisch offenbar der Meister in dunklen Stiefeln. Er misst mit dem Zirkel eine neue Haut ab. Beim Zuschneiden geht es darum, die Rohhaut möglichst effizient zu verwerten und gleichzeitig die richtigen Partien für die entsprechenden Werkstücke festzulegen. Diese anspruchsvolle Arbeit obliegt in der Regel bis heute dem Sattlermeister. Über seinem Tisch hängen verschiedene Werkzeuge, darunter die typischen Halbmond-Messer des Sattlers. Unter dem Werk Tisch hockt eine dunkle Katze. Vor dem Meister sitzt ein Bursche auf dem Nähross und näht eben an einem im Kloben eingespannten Pfer-



dekummet. Ein jugendlicher Lehrling ist rechts davon mit dem Schwärzen von Geschirrtellen beschäftigt. Hinter ihm hängen über einer Presse (wohl zum Plattdrücken von Kummestroh) zwei fertige Kummetschirre an der Wand. Im

hinteren Raum steht in der Mitte der Kasten einer Kalesche, deren Verdeck und Polsterung zu garnieren sind. Daneben arbeitet ein Geselle an der Polsterung. Über dem Kutschenkasten hängen Radschlüssel an der Wand.

B. Werdegang und Wiederentdeckung des Werks

Nach seinen eigenen Angaben dürfte der Autor in Mülhausen aufgewachsen und zunächst dort tätig gewesen sein. Mülhausen war um 1800 schon eine größere Stadt mit über 5000 Einwohnern und hatte eine bedeutende frühe Industrie im Bereich Textildruck. Im Südsass florierten damals bereits der Wagenbau und das damit verbundene Sattlerhandwerk. Im nahen Hüningen weilte in jungen Jahren der 1864 geborene, berühmte sächsische Sattler-Sohn Rudolph Ackermann, der anschließend bei Antoine Carassi in Paris arbeitete und dann in London Karriere machte (vgl. Kapitel F). Aus Saint-Louis stammte die Sattler-Dynastie Kauffmann, die später in Basel eine bedeutende Carrosserie betrieb. Und natürlich sind für Straßburg Vater und Sohn Ginzrot in diesem Zusammenhang zu nennen.

Für den jungen Alexandre Hofer ist ein Aufenthalt in Paris zu vermuten; Hofer rechnete stets mit dem Pariser Fuß. War er beim auf der letzten Seite genannten Sattler Amsler an der Rue Saint-Denis in der Cour Batave tätig gewesen? Um 1820 oder schon zuvor ließ er sich offenbar in Wien nieder. Diese Stadt war für den Wagenbau und die Geschirrproduktion ein goldenes Pflaster, besonders während und nach der Zeit des Wiener Kongress' von 1814/15, als dort die führenden Politiker Europas anwesend waren und Hofhielten.

Die erste Auflage des Sattler-Handbuchs erschien im Jahre 1818 und die hier faksimilierte zweite im Jahre 1821. Diese wurde gegenüber der ersten Auflage nach Hofers eigenen Worten «durchaus umgearbeitet», korrigiert und um die Tafeln 29 bis 31 erweitert. Nach der Bildunterschrift und der etwas naiven Darstellung der Werkstatt-Ansicht zeichnete Hofer diese Abbildung selbst. Die Machart der meisten übrigen Tafeln spricht indessen eher für eine professionell

geschulte Hand, vielleicht für die des Verlegers. Derselbe ist über der Abbildung von Seite 3 vermerkt: «in Wien bey Herrn Phil. Von Philisdorf». Philipp von Philisdorf (1769 bis 1845) ist für Wien tatsächlich als Verleger und Lithograph belegt. Wahrscheinlich wurde für diese Schrift die Technik des Steindruckes verwendet. Philipp von Philisdorf gab 1828 noch einmal ein Handbuch für Sattler heraus. War dies die dritte Auflage desselben Werks?

Der französische Titel lautet in der Schrift stets «Le Régulateur du Sellier», der deutsche Titel variiert indessen. Auf dem Umschlag steht «Anweisung zu Sattler Arbeiten», auf Seite 1 «Hofer's Handbuch für Sattler, und Rierner oder Anweisung zu Sattlerarbeiten durch deren Zeichnung zergliedert und im ganzen». Tafel 28 und ganz hinten, Tafel 32, liest man als Kurztitel «Das Handbuch für Sattler». Dieses war nach dieser letzten Seite zu kaufen in Mülhausen, Paris, Wien, Berlin, Breslau, Straßburg, Celle und Aschaffenburg. Offenbar war Hofer eher deutschsprachig orientiert, außer Paris waren das alle Städte in deutschsprachigen Ländern. Leider ist zu den angegebenen Bezugsquellen wenig zu eruiieren. Der Pariser Sattler Amsler dürfte dem Namen nach aus der Schweiz gestammt haben. Weder zum «sellier carrossier» Hell in Wien noch zum Sattler Kolbe in Berlin ist Weiteres bekannt, dasselbe gilt für H.W. Felkenhauer in Breslau, den «sellier carrossier» Bayer in Straßburg, F.H. Felkenhauer in der Gestütsstadt Celle und den Drechsler Hospes in Aschaffenburg. Der in der Liste zuerst genannte Sattler Jean Hofer-Stumm in Mülhausen dürfte ein Verwandter von Alexandre Hofer gewesen sein.

Das Handbuch für Sattler war das Werk eines Praktikers. Dementsprechend sind die Texte etwas ungelentk formu-

liert, aber in der Terminologie konzis abgefasst. Sehr wertvoll sind für den heutigen Gebrauch die zweisprachigen Bezeichnungen. Den Schwerpunkt des Werks bilden die präzisen Abbildungen auf den Tafeln. «Über die Ausstrahlung des Werks in seiner Zeit ist nichts bekannt, außer dem Satz in der Einleitung: «Der ungetheilte Beyfall, womit meine Berufskollegen dasselbe aufnahmen, fordert mich zur neuen Bearbeitung auf...»

Die Fassung von 1821 wurde von Favero de Kerbrech in sein großes Standardwerk von 1903 «L'art de conduire et

d'atteler» auf den Tafeln 116 bis 130 eingearbeitet; dabei wurden sechs Tafeln reproduziert. Durch diese Zitate in Zusammenhang mit den Vorbereitungen für das Werk «Fahrkunst – Driving» aufmerksam geworden, suchte der Schreibende im Jahre 2008 in einigen Bibliotheken erfolglos nach diesem Werk. Weder in der Wiener «Wagenburg» noch in der Österreichischen Nationalbibliothek war das Büchlein zu finden. Schließlich tauchte doch ein Exemplar auf und zwar in der Bibliothek des bekannten Kutschensammlers Robert Sallmann im thurgauischen Amriswil.

C. Bemerkungen zu einzelnen Tafeln

Der Aufbau der Tafeln im «Handbuch für Sattler» beginnt mit dem Stallzeug, geht über die verschiedenen Sättel und Pferdgeschirre, vermischten Gegenstände und endet mit den verschiedenen Wagenmodellen seiner Zeit.

Tafel 5 zeigt verschiedene Stalldecken. Früher wurden die Pferde, trotz der schlecht durchlüfteten Ställe, gerne stark eingedeckt.

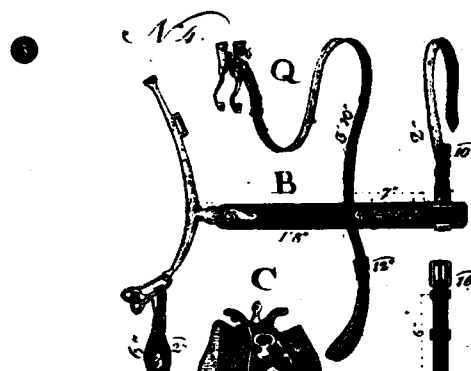
Tafel 9 zeigt das englische Reitzeug, nachdem vorher die französischen Sättel vorgestellt worden waren. Hofer scheint genau über den in seiner Zeit aufkommenden Trend zur Übernahme englischer Innovationen unterrichtet gewesen zu sein, nicht nur, wie erwähnt, im Bereich Fahren mit den Kummetschirren, sondern auch im Bereich Reiten. Die englischen Jagdreiter galten damals als die verwegenen in Europa. Im Anschluss an das englische Reitzeug präsentiert Hofer die Reitzeuge für Damen und für Husaren, dann den Schulreitsattel sowie das Reitzeug zur Reise und für Kuriere der Post.

Mit den Tafeln 16/17 beginnt die Vorstellung der Pferdegeschirre. Die Abbildungen zeigen eine ungewöhnliche Darstellungsart mit zwei verschiedenen Geschirren auf je einer Seite. Unter den Überblicksdarstellungen wird jeweils die Hälfte eines zerlegten Geschirrs gezeigt. Die Vorstellung beginnt linksseitig mit dem Einspänner- oder Landen-

Geschirr und rechtsseitig mit dem entsprechenden Zweispännergesschirr, beide nach alter Art mit Brustblatt. Die Ein- und Zweispännergesschirre zeigen fast identische Hintergeschirre. Bei allen Teilen wird die Länge nach dem «Pariserfuß» in Schuh, Zoll und Linie angegeben; unter dem gewölbten Querstrich ist die Breite der jeweiligen Teile verzeichnet. Diese Tafeln sind mit ihren Maßangaben eine Art «Schnittmuster» für die Geschirrerstellung.

Pariser Fuß (0')	= 32, 5 cm
Pariser Zoll (0")	= 27, 1 mm
Pariser Linie (0''')	= 2, 3 mm

Wiener Fuß (Schuh)	= 31, 6 cm
Wiener Zoll	= 26, 3 mm
Wiener Linie	= 2, 2 mm

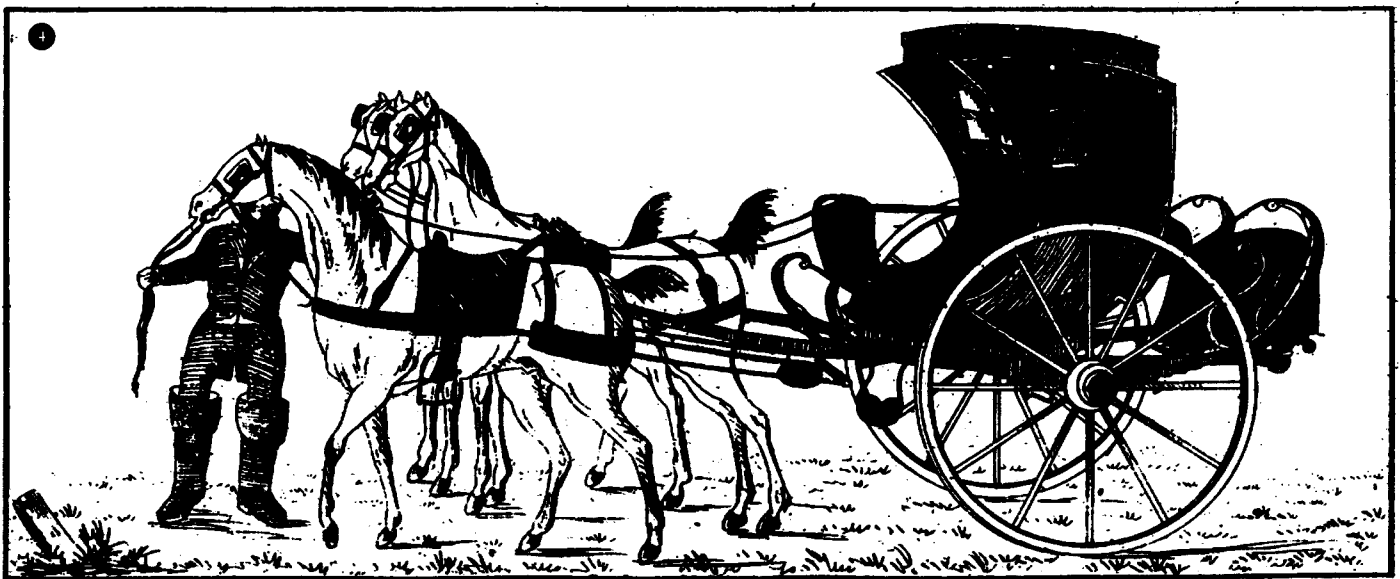


Mit den Tafeln 18/19 wird das Kummetschirr des Einspänners und des Zweispänners vorgestellt. Nicht zufällig ist dazu ein leichter Wagen abgebildet, nach dem Kommentar auf Tafel 30 ein einspänniger «Karrick» mit stark geschweiftem Sitz. Anfänglich wurde nämlich das neue (englische) Kummetschirr eher für leichtere Wagen verwendet. Die entsprechende Tafel zeigt für diesen Wagen normale Stränge und solche mit «Schlagleder» (Schutz vor schlagenden Landen). Das Einspännerschirr weist keinen Sprungriemen auf. Unter Q sind die «Italiennes» oder (kurzen) Kreuzzügel abgebildet, die «vom Kammdeckel des einen Pferdes an das Stangengebiss des anderen» gehen. Dazu hat sich der Schreiber 2009 im Band «Fahrkunst « Driving» ausführlich geäußert.

Die auf Tafel 23 unten abgebildete Anspannungsart «Atelage à la Daumont» heißt bei Hofer auf Deutsch «Vierspänniger englischer Zug». Darüber ist das Geschirr mit dem Sattel genau vorgezeichnet.

Auf den Tafeln 24/25 werden der vierspännige «französische Zug» und der «deutsche Zug» vorgestellt. Beim Letzteren tragen die Stangenpferde Kummetschirr, die Vorpferde aber Brustblattgeschirre. Die Zeichnung in der Mitte gehört zu den Darstellungen auf den Tafeln 26/27.

Die Tafeln 26/27 zeigen im oberen Drittel den sechsspännigen englischen Zug und unten detaillierter den achtpännigen französischen Zug. Die Kreuzzügel J werden hier



Tafeln 20/21 zeigen das zweispännige Karrick-Geschirr, zwei verschiedene Sellenen für das Cabriolet und die Anspannung der Postchaise. Bei der Letzteren geht das Pferd mit dem Tragsattel in der Gabel, rechts davon ist ein weiteres Zugpferd angespannt. Links des Gabelpferdes ist deutlich das Sattelpferd des Postillons zu sehen. Derselbe steht in seinen schweren Stiefeln vor dem Sattelpferd. Eine Einspannerleine führt zur Sitzbank. Wurde hier vom Sattel und vom Wagen aus gefahren?

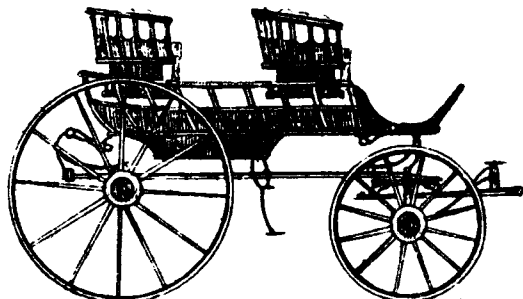
Mit den Tafeln 22/23 beginnt die Vorstellung der Vierer- bis Achterzüge. Dabei gab es grundsätzlich vier verschiedene Anspannungsarten:

- Fahren vom Bock,
- Fahren mit Postillionen auf jedem Pferdepaar nach englischer Art (à la Daumont),
- Fahren vom Bock aus und mit Spitzreiter nach französischer Art und
- Fahren vom linken Sattelpferd aus nach deutscher Art.

auf Französisch «Italiennes» genannt. Das Handpferd geht etwas hinter dem Sattelpferd. In der Hand des Kutschers liegen nur zwei Leinen. Die Leinen der Pferde «No 2» und «No 3» wurden jeweils den Leinen der hinteren Pferde zugeschnallt.

Sind auf den Tafeln 26/27 Gabel- oder Kreuzzügel abgebildet? Die Situation ist unklar; nach den gleich langen Ästen sind es eher Gabelzügel, nach der Lage eher Kreuzzügel. Vermutlich sind hier jedoch beide in einem dargestellt. Denn auf den Tafeln 16/17 und 18/19 wird unter R auf gleiche Art die «Hälfte des Zweispännigen Leitseils» vorgestellt. Seite 18 wird erwähnt, dass, wenn «Die Leitseile über Kreuz geschnallt werden, die kurzen Kreuzzügel, genannt «Italiennes», wegfallen können». Tatsächlich haben bei Hofer die Leinen für zwei Pferde so viele Löcher (fünf bis sechs, vgl. Tafel 17) an der Gabelstelle, dass die Äste gleich lang (wie bei den Gabelleinen) oder unterschiedlich lang (wie bei

den langen Kreuzleinen) verschnallt werden konnten. K bezeichnet quasi die Ausbinder mit der Schlaufe zum Durchlass der Leine. J sind auch den Maßen nach Italiennes.



Auf den Tafeln 30/31 werden 14 Kutschenmodelle aufgelistet, vier davon sind auf vorangehenden Tafeln abgebildet. Es sind zeitgemäß vor allem Wagen mit C-Federn. Die Vorstellung der Wagen beginnt hier mit dem «Jagd-Guige» in Tandemanspannung, eine Art frühem Dogcart. (Die Zugstränge des Vorpferdes sind an den Ösen der Gabelenden eingehakt!) Die Nummer 5, der «Char-à-bancs, suspendu» wird auf Deutsch «Bernerrwägel» genannt; die Sitze und der Kasten sind hier abgefedert. Nummer 6 ist ähnlich gebaut und wird «Steyerwägel» genannt. Dabei handelt es sich also der Herkunft nach um regionale schweizerische beziehungsweise österreichische Modelle. Nummer 8 und 9 zeigen eine leichte Kalesche und eine Britschka. Den Wagen vom Typ Nummer 10 bezeichnet man heute allgemein als Landulet, den von Nummer 13 auch als Chariot.

D. Noch eine Wiederentdeckung: Die Ausgabe von 1818

Kurz vor der Drucklegung dieser Schrift konnte der in der Ostschweiz tätige Sattlermeister Beat Niederberger in Deutschland ein Heft erwerben, das auf dem Umschlag mit folgendem handschriftlichen Titel versehen ist:

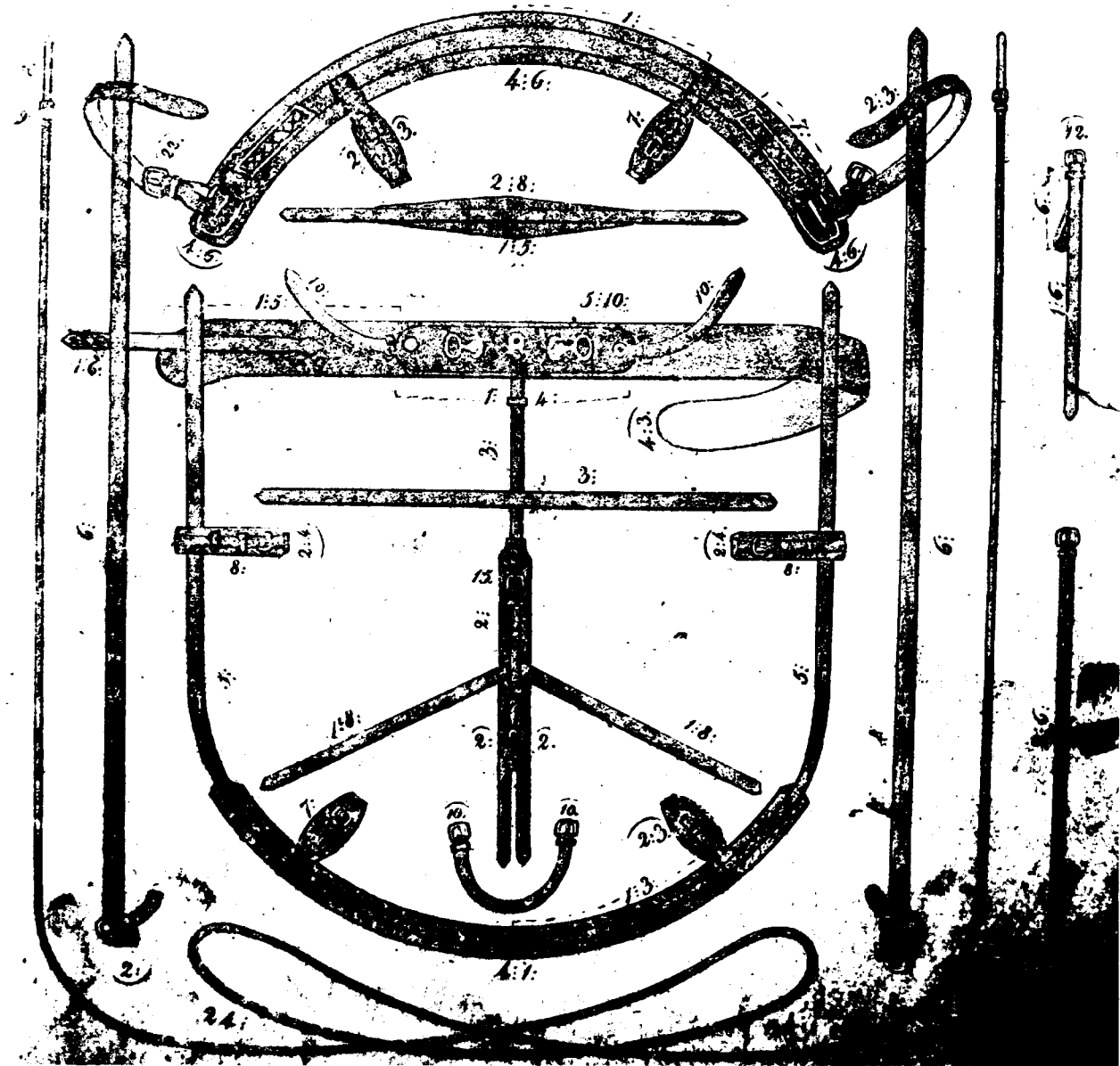
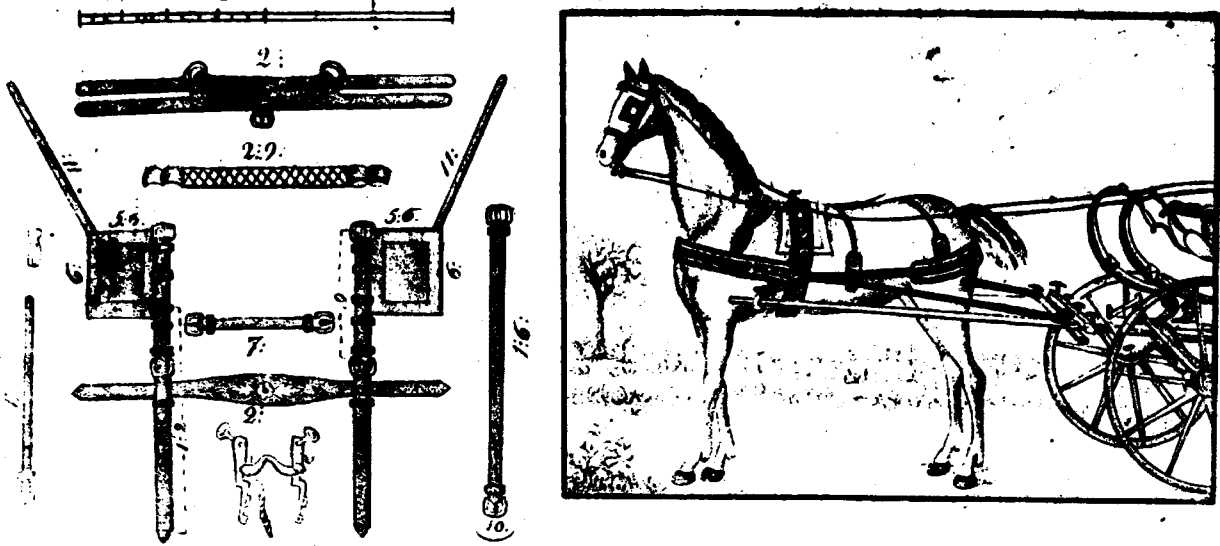


In der gebundenen Mappe sind 20 Tafeln enthalten, bei denen es sich offensichtlich um die erste Auflage des Werk

Hofers von 1818 handelt. Die Rückseiten der Tafeln sind mit älteren Tapeten überklebt, die zugehörigen Kommentare fehlen. Gemäß dem Umschlagstext handelt es sich um das Arbeitsheft (und Vorzeigebuch?) eines Sattlers in Lörrach, also eines Betriebes in der deutschen Nachbarschaft von Hofers Heimatort Mülhausen. Als Name des ehemaligen Eigentümers ist am ehesten «Vorti» zu lesen, eines bisher unbekanntem Sattlers oder ist allenfalls der Name falsch geschrieben? (vgl. auch www.attelage-patrimoine.com « Le blog de figoli » mit Reproduktionen desselben Exemplars).

Die Ordnung der darin enthaltenen Tafeln geht vom Reitzeug zu den Pferdegeschirren, nämlich Einspänner-, Zweispänner-, Viererzug- und Achterzug-Geschirren bis hin zu diversen Sattlerprodukten. Der Vergleich mit der Ausgabe von 1821 zeigt, dass keine Tafel identisch, aber die Darstellungsweise sehr ähnlich ist. Damit bestätigt sich die Aussage Hofers in seiner Ausgabe von 1821, dass der Inhalt der ersten Ausgabe für die zweite Edition «durchaus umgearbeitet» beziehungsweise «entièremment refondue» worden sei. Das belegt etwa die Tafel 8 von 1818 mit dem Einspänner-Brustblattgeschirr, die der linken Hälfte der Tafel 17 von 1821 entspricht:

Einspännig Geschirr. Harnais Limoniere. P.VIII.



In der Ausgabe von 1818 wurde im Gegensatz zur zweiten Auflage auf einer Tafel jeweils ein ganzes Pferdegeschirr gesamthaft abgebildet. In der zweiten Auflage hingegen wurden die Darstellungen komprimiert, indem bei den Geschirren wiederholt zwei verschiedene Geschirre auf eine Tafel gesetzt wurden. Dabei wurde jeweils nicht mehr das ganze Geschirr zerlegt dargestellt, sondern nur mehr je eine Hälfte. Manchmal sind die älteren Zeichnungen graphisch leichter lesbar als in der jüngeren Ausgabe.

Ein Vergleich derselben Geschirrmodelle zwischen der älteren und der jüngeren Fassung ergibt mehr Verzierungen auf den jüngeren Geschirrvarianten. Das zeigt besonders der Vergleich der Kammdeckel und passt zur kulturgeschichtlichen Entwicklung jener Zeit. Nach der eher strengen Mode der Zeit um 1800 mit ihren geometrischen Formen, neigte man im Verlaufe des frühen 18. Jahrhunderts eher wieder zu geschweiften Modellen mit mehr Verzierungen.

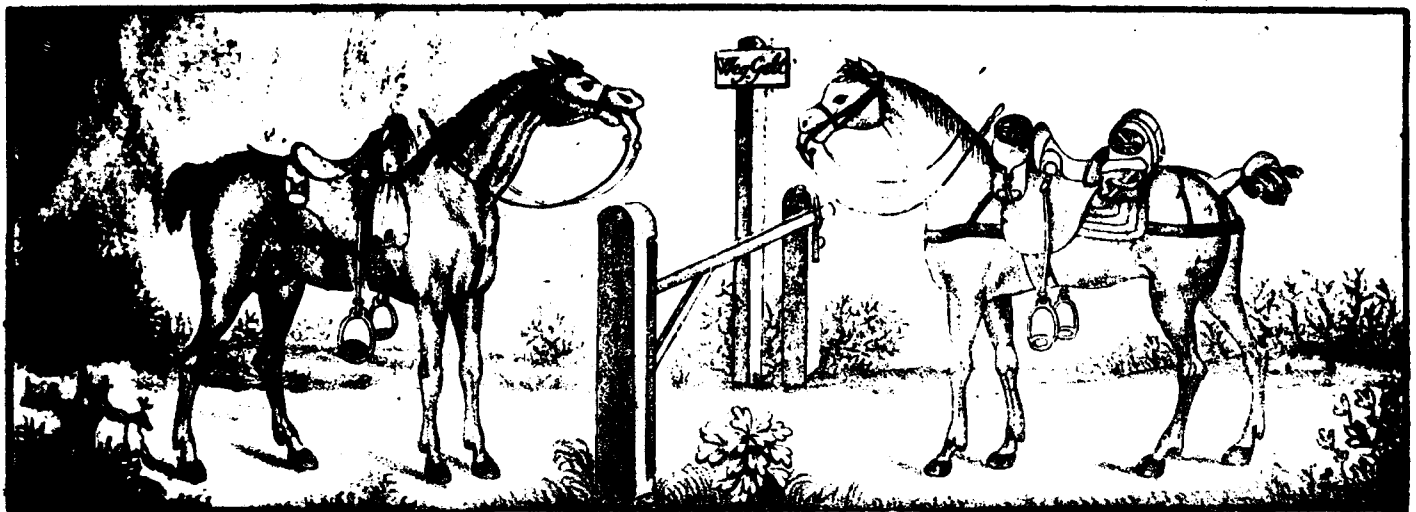
Mit Ausnahme der letzten Tafel tragen alle Abbildungen in der Ausgabe von 1818 Titel in zwei Sprachen. Dabei fallen sowohl in der deutschen wie in der französischen Fassung orthographische Fehler auf; offenbar waren der Zeichner (Hofer selbst?) und der Lithograph keine geübten Texter. Die Titel lauten im Originaltext:

21. Stall Zeug – Equipement d'écurie
22. Französisches Reitzeug – Equipage à la française
23. Englisches Reitzeug – Equipage à la anglaise
24. Frauen Sattel – Selle de Dame
25. Hußarren=Zeug – Equipage à la Hussarae
26. Kurier und Reiß=Sattel – Selle de Courreur et de Voyage
27. Reit=Schule – Manège d'équitation

28. Einspaenig Geschirr – Harnais Limoniere
29. Cabriolet Ggeschir – Harnais de Cabriolet
30. Carrik Geschirr – Carrik à pompe
31. Brustblatt Geschirr – Harnais Poitrails
32. Kummet Geschir – Harnais à Colliers
33. Vierspännige Züge – Attelages à quatre
34. Post Züge – Attelages de poste
35. Kein Titel (Achterzug)
36. Erklärungs=Blatt – Feuille d'explications
37. Fuhr-Wesen – Attelages de Routier
38. Verschiedene Arbeiten – Defferant ouvrages
39. Auspolsterung der Kutsch=Kasten – Garniture de Caisses Voitures
40. Kein Titel (Elemente von vier Sätteln)

Vier Tafeln der ersten Fassung fielen 1821 weg. Die allein dem Kurier- und Reisesattel gewidmete Tafel 6 von 1818 wurde 1821 mit dem Schulreitzeug zusammengelegt. (Dies könnte vor dem Hintergrund der aufkommenden Postverbindungen mit Kutschen erklärt werden, die das Reisen im Sattel seltener werden ließ.) Die reizvolle Vignette auf der älteren Tafel zeigte zwei Pferde an einer Zahlstelle mit Schlagbaum und dem Schild «Weg Gelt». Auf der einen Seite steht ein Pferd mit Reisesattel und auf der anderen ein stark bepäcktes Pferd mit Kuriersattel.

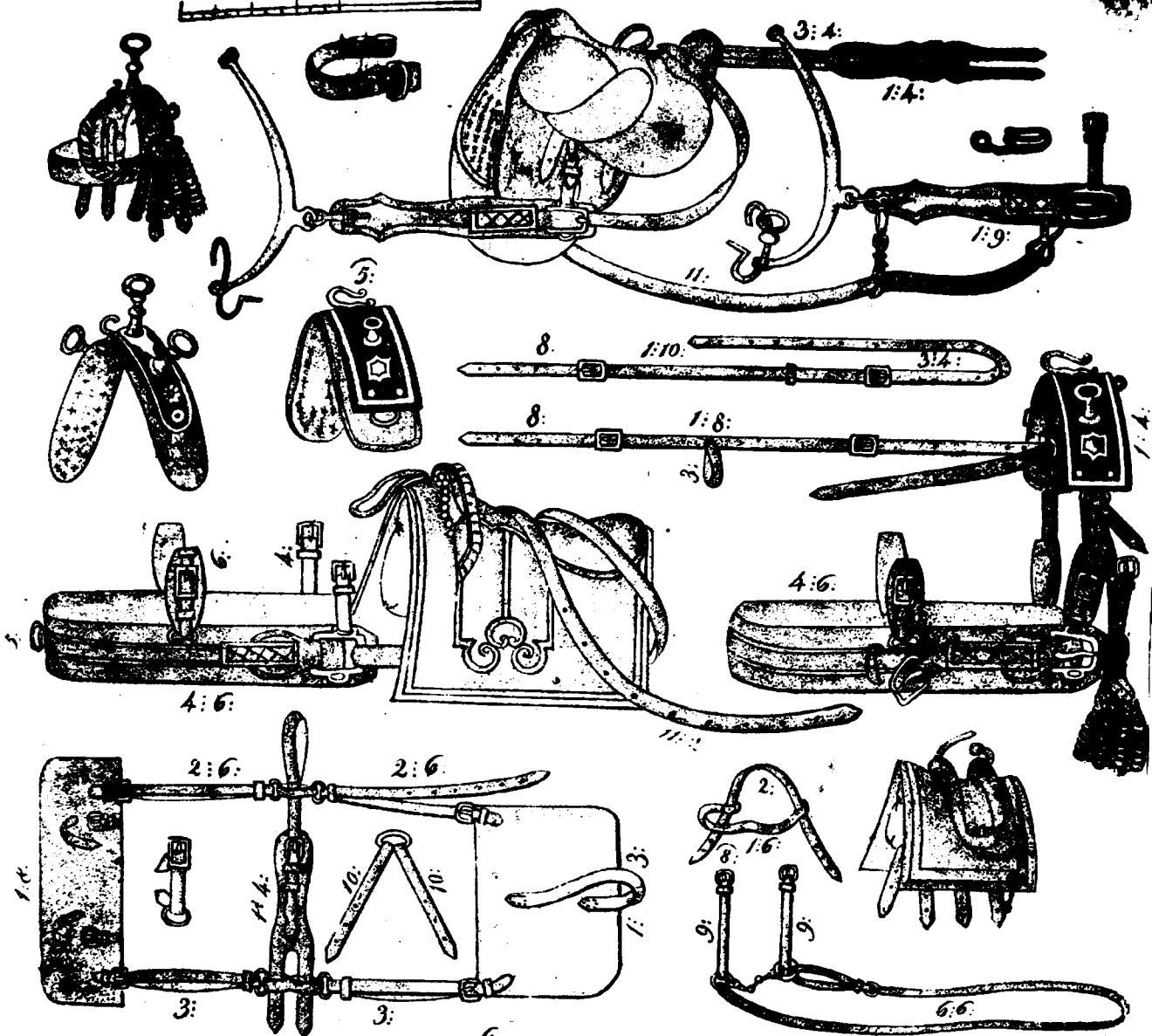
Auch das «Erklärungs=Blatt» («Feuille d'explications») zur Anspannung der berittenen Mehrspänner mit den Maßen der Leinen fiel 1821 weg. Allerdings wurde der Sattel des reitenden Postillons und andere Teile des Geschirrs des «englischen Zugs», der auf Französisch «Attelage à la Daumont» genannt wird, 1821 in die Tafel 23 integriert.



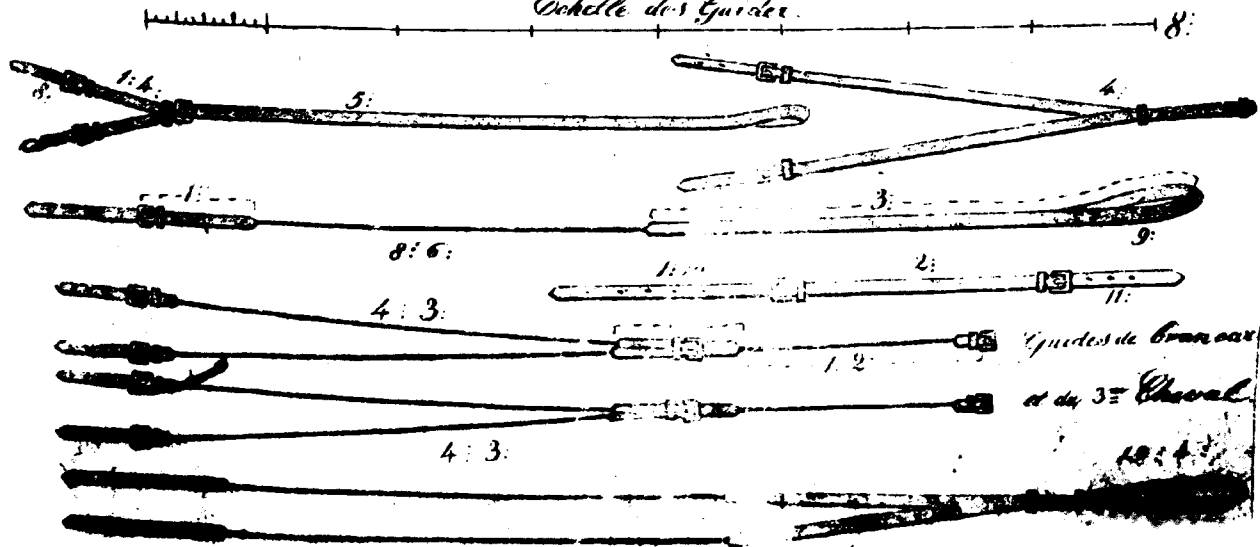
2: 12: 9: 6: 3:

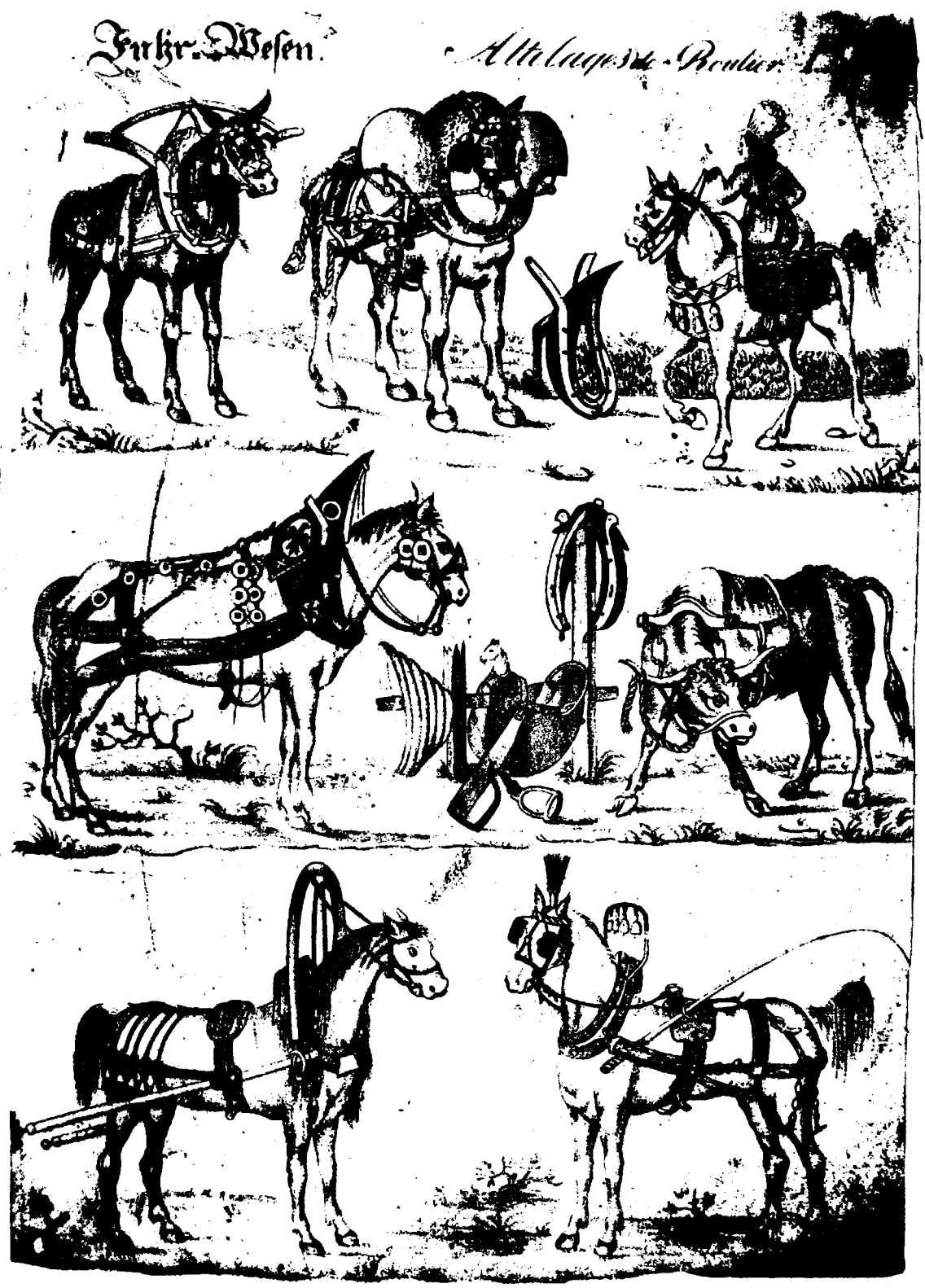
Erklärungs-Blatt.

Feuille de explications.



Ensemble des Guides.



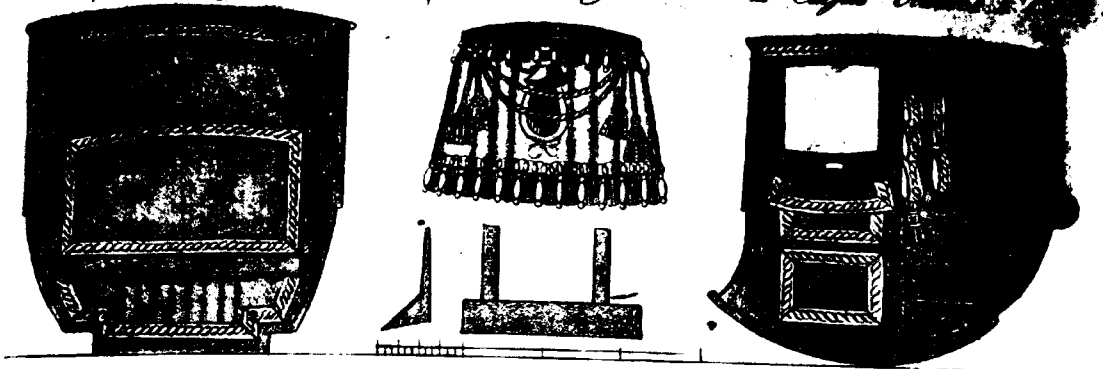


Tafel 7 von 1818 ist das dritte, 1821 nicht mehr berücksichtigte Blatt. Es zeigte die mit dem «Fuhr=Wesen» («Attelage de Routier») verbundenen Geschirre. Dazu gehören, wie man unten sieht, drei schwere Kummerte für Fuhrpferde, ein Pferd mit Seitsitz und einer reisenden Frau, den Sattel ei-

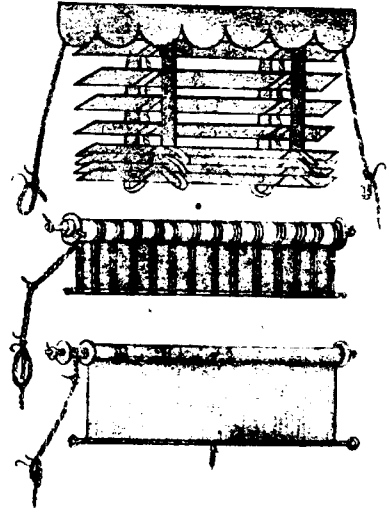
nes Reitknechts, einen Zugochsen mit Joch und unten die Anspannung mit der russischen Duga sowie ein Schlittengeschirr mit Geläut. Gerne wüsste man, welchen Regionen Europas Hofer diese verschiedenen Darstellungen zugeordnet hat.

Auspolsterung von Kutsch-Kasten.

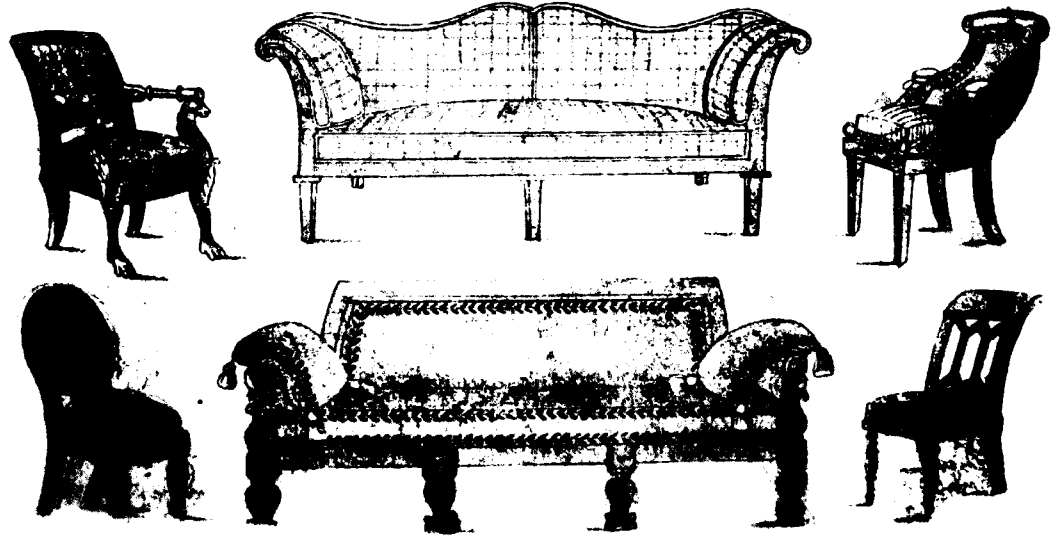
Garniture de Caisses Voitures



Polsterung der Mobilien.



Garniture de Meubles



Das vierte, 1821 nicht mehr berücksichtigte Blatt, ist die hier reproduzierte Tafel 19 von 1818, die die «Auspolsterung der Kutsch=Kasten» («Garnitures de Caisses Voitures») und die «Polsterung der Mobilien (Garnittire de Meubles)» zeigt. Oben ist das Innere und die Bockdecke eines Coupé de ville (englisch Chariot) zu sehen, unten sind Salon-Ausstattungen

und Möbel wiedergegeben. Das Blatt ist deshalb so interessant, weil es eindrücklich belegt, dass sich die Sattler bei der Ausstaffierung der Kutschen an der entsprechenden Mode der Möbel und Innengestaltung der Wohnräume orientierten. In der Zeit um 1820 wurden die vornehmen Kutschen zunehmend bequem gepolstert und damit zu einer Art fahrbaren Salons.

Einige Tafeln blieben zwischen 1818 und 1821 vom Thema her gleich, wurden aber im Detail anders gestaltet. Dazu gehören die Abbildungen mit dem Cabriolet- und dem Carrickgeschirr. Bei den Zweispännergeschirren wurde das Brustblattgeschirr anders gezeichnet. Das zeigt der Vergleich der Tafel 11 von 1818 mit der Tafel 17 von 1821 im rechten Teil. Dasselbe gilt für das Zweispännergeschirr mit Kummet. Der zugehörige Kammdeckel wurde 1821 nicht mehr eckig, in der Art des strengeren Stils, sondern in geschweiffter Form vorgeschlagen.

Bei den Bildern zu den Zweispännern sind auf den einen Tafeln von 1818 eher Gabelleinen abgebildet, auf den anderen eher Kreuzleinen. Das Letztere ist auf Tafel 12 der Fall; die gezeichnete Leine weist zwei gleich lange (an der Kandare einzuschnallende) Äste auf. Tafel 11 zeigt indessen eindeutig lange Kreuzleinen mit unterschiedlich langen Ästen. Offenbar wurden noch um 1820 Gabel- und Kreuzleinen nebeneinander verwendet.

Bei der unten reproduzierten Tafel zu den Viererzügen fällt auf, dass die Vorpferde auf der Abbildung von 1818 deutlich länger angespannt sind als auf Tafel 23 von 1821. In der ersten Ausgabe wurden auch noch die ganzen Wagen abgebildet, zum englischen Viererzug ein Vis-à-vis mit Sommerdach und zum vom Bock aus gefahrenen Viererzug ein offener Landauer.

Beim Viererzug nach deutscher Art (mit Stangenreiter hinten links) von 1818 ist auf Tafel 14 ein ganzer Wagen abgebildet, eine gedeckte Kalesche. Darunter ist die französische Postchaisen-Anspannung zu sehen, die der unteren Darstellung auf Tafel 21 von 1821 gleicht. Hier sitzt jedoch ein Postillon auf dem linken Pferd und davor wartet das Ersatzgespann (Mittelpferd ohne Geschirr).

In der Ausgabe von 1818 ist kein Sechserzug enthalten, wie er auf Tafel 27 oben von 1821 erscheint. Dafür wurde 1818 mit Tafel 15 der Achterzug eingehender bebildert, wie das



Deutscher Zug mit Bierren.

A quatre à l'Allemande.



Größt. Buge

Nach fran zösischer Art dreißpännig.

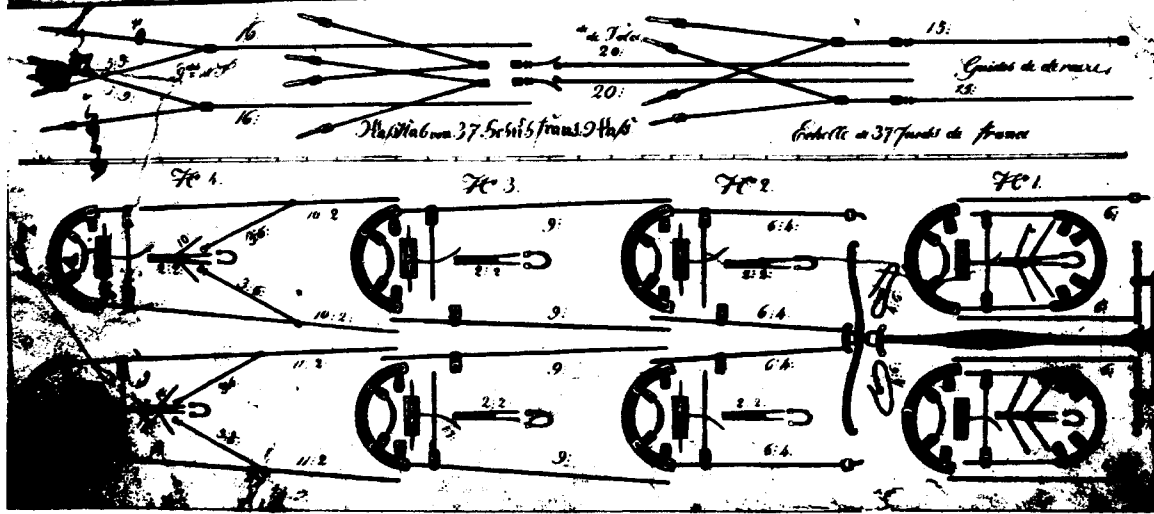
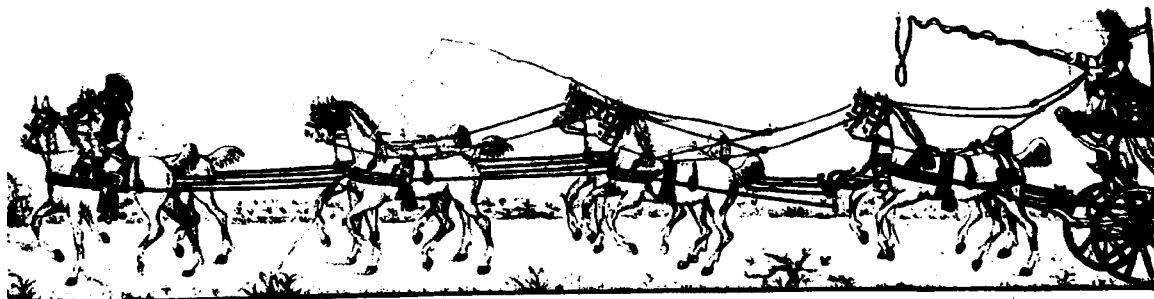
Attelage de Chaise.



Attelage à trois.

Bild unten zeigt. Dieses Blatt enthält in der Fassung von 1818 eine klarere Darstellung der Leinen. Es handelt sich hier eindeutig um Kreuzleinen, vielleicht die älteste präzise Darstellung des Systems der Kreuzleinen! Diese sind über

den Pferderücken nach französischer Art so zusammengeschnallt, dass der Kutscher auf dem Bock nur zwei Leinen in Händen hielt.



Bei den «verschiedenen Arbeiten» («Defferont ouvrages») von Tafel 18 fehlen in der Ausgabe von 1818 die Bockdecken und Schlittengeschirre, die 1821 auf der entsprechenden Tafel 29 zu sehen sind. Und, wie schon erwähnt, fehlen in der Ausgabe von 1818 auch die verschiedenen Wagenmodelle.

Der Gesamtvergleich zwischen den Ausgaben von 1818 und 1821 zeigt, dass das Werk nach drei Jahren bedeutend er-

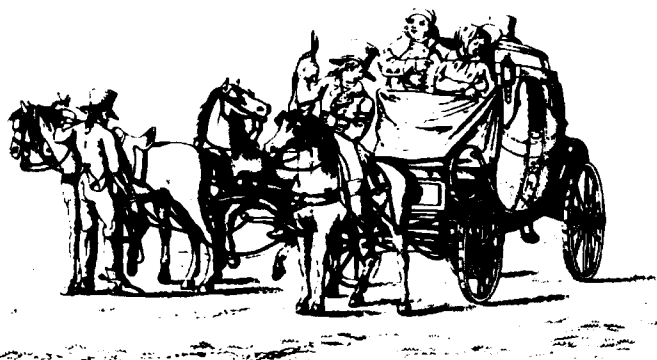
weitert und den zwischenzeitlich erfolgten modischen Entwicklungen angepasst wurde. Dem Lauf der Zeit gemäß scheint die Arbeit des Sattlers an noblen Kutschengeschirren und an der Ausstaffierung luxuriöser Wagen auf Kosten der Fuhrgeschirre und der Sattelproduktion zugenommen zu haben.

E. Der internationale Kontext: Revolutionäre Neuerungen in der Zeit um 1800

Um 1780 wurde die Grundlage des Kutschenwesens gelegt, wie sie im 19. Jahrhundert bis zur Dominanz des Automobils im frühen 20. Jahrhundert Gültigkeit behielt. Um die großen Innovationen zu verstehen, lohnt sich ein Blick auf die Vorgeschichte: Für Reisen waren länger schwere, mehrplätzig Kutschen benutzt worden, die meist von mehr als vier Pferden in Brustblattgeschirren gezogen wurden. Dabei stemmten die kräftigen und kurzbeinigen Pferde die Fahrzeuge auf den schlechten Straßen vor allem im Schritt vorwärts. So war es in vielen Ländern bis weit ins 19. Jahrhundert hinein; riesige Postwagen zogen die Passagiere und ihr großes Gepäck im Schneckentempo über Land.

In England aber wurden eher leichtere Wagen eingesetzt, die meist von vier im leichten Kummetschirr trabenden Pferde gezogen wurden. Und der Kutscher lenkte das Gespann nicht mehr vom Sattel, sondern vom Kutschbock aus.

Der berühmte Wagenbauer und Autor Johann Christian Ginzrot hat es mit einer Abbildung zur Zeit von 1810 auf den Punkt gebracht. (Dieser ursprünglich aus Straßburg stammende, gelernte Sattler war Autor des epochemachenden Werks über Wagen und Fuhrwerke in vier Bänden, die 1817 und um 1830 erschienen.) In Frankreich (links) fuhr man damals noch vom Sattel aus und verwendete gedrungene und stämmige Tiere, sogenannte Postiers. Diese trugen schwere Brustblattgeschirre. Dagegen wirken die an der Mail Coach angespannten Blutpferde fast wie Rennpferde. In den Jahrzehnten um 1800 erfolgten die wichtigsten Fortschritte im Fahrwesen nicht mehr im durch die Revolution und die napoleonischen Kriege geschwächten Frankreich, sondern im innovativeren England, wo sich zwei hauptsächliche Faktoren positiv auswirkten.



F. Die Rolle Englands

Der eine Faktor, der zu Englands Führungsposition führte, war die frühe Industrialisierung dieses Landes. Das Zeitalter der Maschinen begann nicht umsonst in diesem bevölkerungskonstanten England mit seinen von rationaler Weltanschauung geprägten Menschen. Kutschen sind ja auch eine Art Maschinen. Der Erfinder des neuen englischen Postwesens, John Palmer, sprach selbst vom Postwagen als «Mail Machine».

Die Industrialisierung führte zu vielen technischen Neuerungen und damit auch zum Einsatz neuer Materialien. Dazu gehörte die um 1780 industriell angewendete Umwandlung von Roheisen in Stahl durch Kohlenstoffanreicherung. Jetzt konnten die Kutschen mit weichen und doch bruchstärkeren Federn ausgestattet werden. Neben den Stahlfedern wurden speziell gehärtete Achsen und die Ölschmierung erfunden. Im Bereich Pferdegeschirr kamen Spangen aus Stahl auf, die die gebogenen Hölzer um den Kummelbuckel ersetzten. Das Kummelgeschirr wurde mit diesen Kummelbügeln leichter, eleganter und praktischer.

Die Produktion von Wagen und Pferdegeschirren in größeren Betrieben bis hin zu frühen Fabriken führte nicht nur zu einer Kostenverminderung, sondern vor allem zu einer Qualitätssteigerung der neuen Produkte. Die serielle Produktion von Wagen und Geschirren führte auch zu Neuerungen im Designbereich. Jetzt entwarf der Meister die Einzelstücke nicht mehr bei jedem Auftrag von Neuem: im Zeitalter der Arbeitsteilung und Professionalisierung der verschiedenen Sparten etablierte sich neu der Beruf des Designers von industriellen Produkten. Vor diesem Hintergrund ist der Erfolg des Kutschenentwerfers Rudolph Ackermann und seines berühmten Verlages zu sehen. Oft wurden neue Kutschenmodelle zusammen mit den zugehörigen Geschirren entworfen.

Der zweite Faktor war die – mit der Industrialisierung zusammenhängende – Steigerung der Reisegeschwindigkeit. Das Schlüsselwort dazu heißt «Time is money», wie es Benjamin Franklin schon 1748 ausgesprochen hatte. Bekanntlich

beschleunigte sich die Zeit im Industriezeitalter erheblich. Im späten 18. Jahrhundert schaltete man auf der Reise einen Gang höher, vom Schritt in Trab, ja sogar in Galopp. Der Beschleunigungszuwachs mag aus der heutigen Sicht gering wirken, war aber für damalige Zeiten revolutionär, bedeutete er doch mehr als eine Verdoppelung der Geschwindigkeit, nämlich von etwa 6 auf gut 12 km die Stunde!

Der Zustand der Straßen wurde im späten 18. und dann vor allem im frühen 19. Jahrhundert verbessert. Während, wie schon erwähnt, für den Zug von mehrplätzigem Kutschen vor 1800 meist schwere, robuste Pferde verwendet wurden, spannte man in England zunehmend Blutpferde vor Personewagen. Ihre Beherrschung in allen Gangarten wurde zu einer anspruchsvolleren Aufgabe als bisher. Die Professionalisierung des Berufs des Coachman war die logische Folge. Die neue schnelle Fahrweise führte dazu, dass die Gespanne nicht mehr vom Sattel, sondern vom Kutschbock aus gelenkt wurden. Auch genügten die alten Gabelleinen (eine Leine pro Pferd) und ebenfalls die sogenannten «short wheel reins» nicht mehr. Bei der Royal Mail setzte sich um 1800 die Leinenteknik durch, wie sie heute noch verwendet wird, nämlich die englische oder Kreuz-Leine (in modifizierter Form heute auch Achenbach-Leine genannt).

Das schnellere Fahren begünstigte zudem die Erfindung neuartiger Pferdegeschirre. In England trat um 1790 neben das Brustblattgeschirr zunehmend das leichte Kummelgeschirr, das man in der schwereren Form in der Landwirtschaft schon längst gekannt hatte. Beim Kummel ist die Auflagefläche gegenüber dem Brustblatt eindeutig besser auf das Pferd verteilt, nämlich auf die Schulterblätter und weniger auf die Brust. Die Kummelanspannung gewährt dem Pferd auch mehr Buggelenk-Freiheit, was sich vor allem in den schnelleren Gangarten positiv auswirkt.

G. Der Sattler und Entwerfer Rudolph Ackermann

Eine Schlüsselrolle bei der Verbreitung der englischen Mode auf dem europäischen Kontinent spielte der gelernte Sattler und Wagenbauer Rudolph Ackermann (1764 bis 1834), der sich früh als Entwerfer neuer Equipagen profilierte. Er stammte ursprünglich aus Deutschland (Sachsen) und hatte sich vor den Toren Basels in Hüningen (Elsass) bei Marter (oder Matter), in Paris bei Antoine Carassi und bei Simons in Brüssel weitergebildet. Schließlich machte er in London Karriere mit seinen Vorlagen für Wagenbauer und Sattler. (Der Engländer John Ford hat über den Kunstverleger ein Buch geschrieben und bereitet zusammen mit einem Team ein weiteres Buch über diesen wohl bedeutendsten Entwerfer des 19. Jahrhunderts von Equipagen vor.) Die gut bekannte Biographie Ackermanns ist ein Musterbeispiel für die Mobilität der Handwerker der Zeit um 1800 und zugleich auch für die schnelle Verbeitung der neuen Moden über ganz Europa. Pikanterweise wurden die Entwürfe eines Deutschen, der in der Schweiz, in Frankreich und in Belgien tätig gewesen war, als neue englische Mode zum allgemeinen Vorbild. Ackermann, der in unmittelbarer Nähe der Heimatstadt Hofers tätig gewesen war, wurde so zum Vorbild auch der von Hofer produzierten Geschirre.

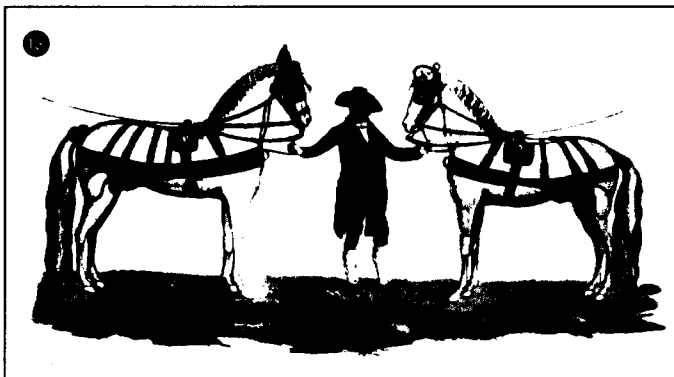
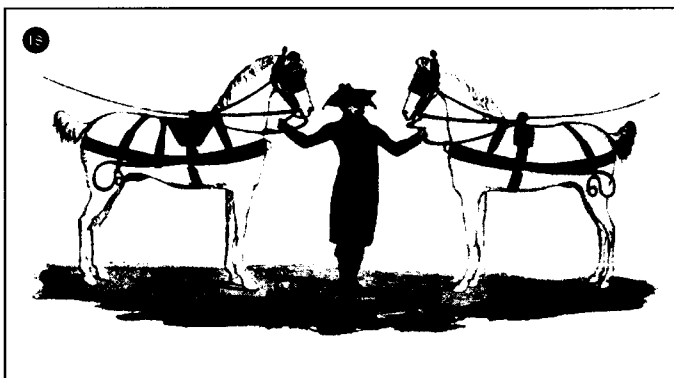
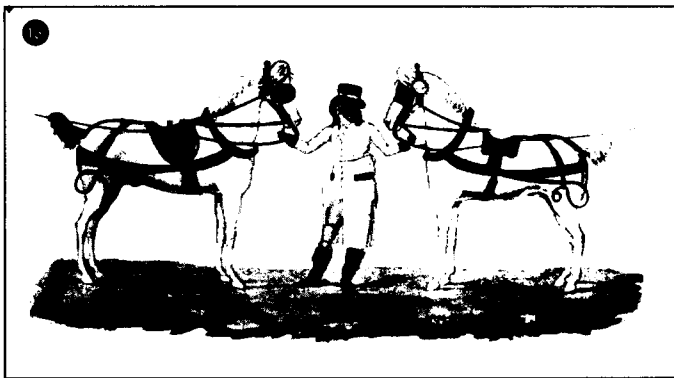
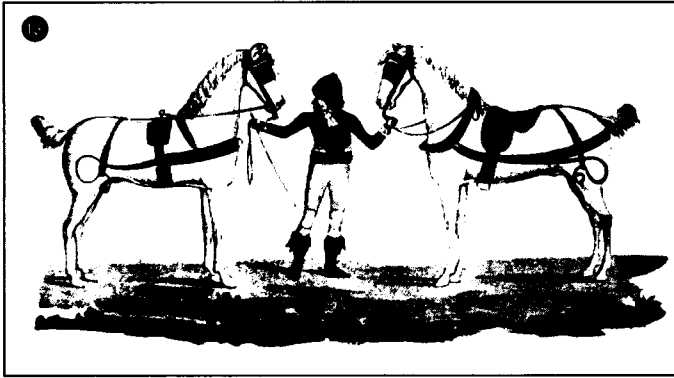
Über Ackermanns Werdegang zum führenden Entwerfer von neuen Equipagen gibt es eine präzise Beschreibung im 1818 bei F.A. Brockhaus in Leipzig erschienenen Buch «Zeitzeugen, Biographien und Charakteristiken». Darin steht zum Lebensabschnitt nach Abschluss der Lehre im väterlichen Betrieb im Jahre 1782: «Als er bei diesen Lieben (in Leipzig, A. F.) eine kurze Zeit zugebracht hatte, reiste er gerade nach Basel. Nach einem kleinen Aufenthalte wurde er in dem nahen Hüningen mit dem damals sehr großen Wagenbauer Marter bekannt, der so viele Talente und Kenntnisse in dem jungen Manne entdeckte, daß er in ihn drang, bei ihm in Dienste zu treten. Ackermann konnte Anfangs den Gedanken nicht ertragen, daß er in eine Festung eingeeengt leben sollte, schlug das Anerbieten aus, und ging nach Zürich; aber sein Freund Marter schrieb ihm so dringende Briefe, daß er endlich dessen Einladung annahm, und zu ihm nach

Hüningen zog. Wirklich hat er zwei Jahre, welche er dort zubrachte, nie bereut, weil sie zu den glücklichsten seines Lebens gehörten. Er bekam hier Gelegenheit, seine Kunstfertigkeiten auszubilden, und im Zeichnen und Ausmalen der Einfassungen und Wappenschilde an den Wagen Fortschritte zu machen. Hier lernte er auch lackieren, vergolden, und manche andre in sein Fach einschlagende Dinge, die ihm nachher von besonderem Nutzen waren.» Danach ging Ackermann nach Paris: «Es lebte damals in Paris ein gewisser Anton Carrossi, der wegen seiner vorzüglichen Geschicklichkeit in der Zeichnung von Equipagen-Mustern eines großen Rufs genoß. Damit nun Ackermann dessen Unterricht benutzen könnte, zeichnete er acht Monate für ihn unentgeltlich ...» Danach, im Jahre 1787, «beschloss Ackermann, sich nach London zu begeben.» Dazwischen allerdings arbeitet er noch bei Simons in Brüssel, bevor er definitiv abreiste: «Wer hätte denken können, daß in einem Lande, wo diese Manufactur höher als irgendwo getrieben war, Ackermanns Talente selten und gesucht seyn würden! Aber es verhielt sich wirklich so. Mit Befremden und zu seiner Freude fand er, daß man seine Risse und Zeichnungen außerordentlich schätzte, vortrefflich bezahlte, und die allen andern vorzog. ... Jetzt erhielt er sich damit, daß er für die Londner Wagenbauer Zeichnungen und Modelle entwarf. Zur gleichen Zeit legte er eine Zeichenschule an. ... Bis 1795 fuhr Ackermann fort, sich mit Rissen und Modellen für Kutschen, wofür ihn die Londner Wagenbauer reichlich bezahlten, sein Brod zu verdienen.»

Die rechts abgebildeten Zeichnungen Ackermanns von 1794 hat Faverot de Kerbrech 1903 in seinem berühmten Werk «L'art de conduire et d'atteler» reproduziert. Ein Exemplar davon ist im New Yorker Metropolitan Museum of Art erhalten. Dort sind die vier Darstellungen in Tinte beschrieben mit:

- «A Pair of Post Chaise Harness», also ein Zweispännergeschirr für die Postchaise.
- «A Pair of Curricule und Phaeton Harness», also Zweispännergeschirr für den Karrick und den Phaëton.

- «Pair of Coach Harness», also Zweispännergeschirr für eine Berline.
- «A Pair Coach and Chariot Harness», also Zweispännergeschirr für die Berline und das Coupé de ville.



Diese vier Zeichnungen wurden schnell in Deutschland weiter verbreitet. Sie erschienen noch im Jahre 1794 in dem in Weimar herausgegebenen «Journal des Luxus und der Moden». Dabei wurden die vier Entwürfe Ackermanns seitenverkehrt abgekupfert und mit einem ausführlichen Kommentar versehen. Eingeleitet wurde diese Beschreibung der «Neuesten Englischen Geschirre» mit folgendem Text:

«Bekanntlich sind die Pferde-Geschirre kein geringer Gegenstand des Luxus, und nicht minder dem Zepter der Mode unterworfen als Hüthe und Hauben der eleganten Damen, und Fracks und Schuhschnallen der schönen Herren. England war von jeher im Besitz des Rechts uns zu lehren und vorzuschreiben wie wir unsere Pferde stutzen, putzen, anschirren und durch sie unser eignes liebes Ich erhöhen, interessanter und verdienstvoller machen sollten; was Wunder, wenn es auch noch von Zeit zu Zeit für Nahrung dieser edlen Passion bey uns sorgt. Wir wollen daher hier... die neusten Moden und den modernsten Geschmack in Englischen Geschirren, so wie wir dieselben eben aus London erhalten haben, liefern.» « Der Zweck der Publikation war: «... damit unsre teutschen Sattler und Rierner wenigstens nach den neusten Englischen Formen arbeiten, und dieß Bedürfniß unsrer Höfe und reichen Pferde-Liebhaber auch befriedigen können, ohne dass diese nöthig haben ihr baares Geld dafür nach England zu schicken, und vielleicht noch einmal so theuer bezahlen, was sie in Teutschland um die Hälfte haben können.»

Abbildung 16 wird als «ein Paar Postzugs-Pferde» bezeichnet, mit einem «englischen Jockey oder Reitknecht», dessen Kleidung genau beschrieben wird. «Die wesentliche Charakteristik eines Postzugs-Geschirrs ist Leichtigkeit, und dass es so wenig als möglich die schöne natürliche Form eines Pferdes verstecken oder betasten darf.» Das Pferd an der rechten Hand von Abbildung 16 wird als «Cabriolet-Pferd mit einem Siehlen-Geschirr, von schwarzen Glanz-Leder mit silber-plattirten Schnallen und Beschlage» bezeichnet. «Kopf- oder Hauptgestell hat 2 Zügel, nemlich sowohl einen Trensen- als auch einen Stangen-Zügel.» Das Pferd an der linken Hand ist «ebenfalls ein Postzugs-Pferd, jedoch mit einem leichten Kommtte, welches innerhalb einen eisernen Bügel hat.» Hier wird wohl erstmals überhaupt das leichte englische Kummet mit Stahlbügel genauer vorgestellt.

Abbildung 17 zeigt zwei Pferde mit Kummetgeschirren an der Hand eines Reitknechts mit frühem Zylinderhut und hellem Mantel. Die Kopfgestelle «haben farbige Stirnbänder, Rosetten und Ohrenbügel, Spiegel». «Kleine Tragsättelchen, und unter demselben entweder ovale oder bognicht

ausgeschnittene Deckchen von bunten Manchester putzen das Geschirr sehr.» Beide Geschirre zeigen Stangenpferde und haben dementsprechend Hintergeschirre und Aufhalteringe an den Kummten. Es sind «Sattel- und Hand-Gaul, wie man an den äußeren Lenkriemen sieht, denn die inneren formieren die Kreuzzügel. Die Trensenzügel sind in den Sattelhacken eingehängt.» Darauf folgt die Beschreibung der neuen Aufsatzzügel: «Aber als eine neue Erfindung muss man an diesem Geschirre den dritten obersten Zügel bemerken, welcher oben am Kehltrien durch einen plattirten Ring, und an beyden Backen des Pferdes in eine plattirte Kette geht, hinten aber in den Sattelhacken gehängt wird. Dieser sogenannte Richt-Zügel dient dazu, Pferden, die den Kopf hängen lassen, denselben in die Höhe zu richten, indem man diesen Zügel in den Seiten-Ketten, welche herunter ins Gebiß gehen, so kurz hängen kann als man will.»

Abbildung 18 zeigt Brustblattgeschirre «für Kutsch-Pferde in der Stadt» an der Hand eines «Londner Kutschers» mit Dreispitz und kurzer Perücke aus Wolle. «Beyde Geschirre haben kleine bunte Sattel-Deckchen von verschiedener Form, nach den zweyerley Kammdecken, einen separierten Halsriemen, der über das Widerross läuft, Schwanzriemen und Hinter-Geschirr, und sind also sehr geschickt

einen Wagen tüchtig aufzuhalten; sind auch durchaus mit silberplattirten Schnallen und Beschlägen versehen.» Diese «Stadt-Geschirre» mussten stark dekoriert sein, etwa mit silberplattirten Einfassungen an den Kammdecken und Scheuledern. Auch hier sind «Richt-Zügel» eingeschnallt, diese laufen durch den Kehltrien.

Abbildung 19 zeigt ein Paar reich dekorierte «Englische Pracht- und Staats-Kutschen Geschirre von neuestem Geschmacke». Gemäß der gültigen Etikette für «Staats-Carossen» trägt der Kutscher Epauletten und die Pferde «lange Schwänze»; «man wählt gewöhnlich Jsabellen zu dergleichen Staats-Zügen». «Beyde Geschirre haben bunte Satteldecken unter den Kammdecken, und als Staats-Geschirre mehrere Rückriemen, und außer den silberplattirten Schnallen, Einfassungen, Schlüsseln und Spiegeln auch dergl. Platten auf den Rückriemen. Das Geschirr zur rechten Hand des Kutschers ist bloß von schwarzen Glanzleder, jedoch mit bunten Stirnbände, Rosetten und Ohrenbogen, hat auch die 3 gewöhnlichen Stangen- Trensen- und Richt-Zügel. Das Geschirr linker Hand ist nun aber vom ersten Range, von rothen Marroquin, mit blauem Samme eingefasst, und das Kopfgestelle mit Bandrosen und großen Quasten von Perlen decoriert.»

H. Die englische Post (Royal Mail) als Vorreiter zwischen 1784 und 1850

Die Durchschnittsgeschwindigkeit eines englischen Postgespanns lag im späten 18. Jahrhundert im Sommer bereits zwischen 11 und 13 km/h (im Winter weniger). Unter Queen Victoria wurde die Durchschnittsgeschwindigkeit der Pferdepost mit den inzwischen verbesserten Straßen auf 16 km/h gesteigert. Damit war damals die englische Post (bis zu den ersten Eisenbahnverbindungen) das schnellste Verkehrsmittel der Welt! Diese Leistung konnte nur erbracht werden durch wenige, genau organisierte Stopps mit raschen Pferdewechseln etwa alle 20 km. Dort standen jeweils leichte und hoch im Blut stehende, fertig geschnittenen Pferde bereit. Mit solchen Gespannen konnten die Wagen im schnellen Trab oder gar im Galopp über längere

Distanzen gefahren werden. Das Fahrzeug selbst wies um 1800 bereits alle Elemente des typischen englischen Postwagens auf, eine Berline mit vier Plätzen im Inneren und dem Kutschbock auf der vorderen Box, in der die Reisenden etwas Gepäck mitführen konnten. Auf der hinteren Box, für die Postsendungen bestimmt, stand oder saß der Guard, ein Angestellter der Post.

Sportbegeisterte Adlige setzten sich zuweilen auf den Kutschbock neben den Coachman und bestachen diese, so dass sie ihnen zeitweise die Leinen in voller Fahrt übergaben. So wurden sie in die neue Fahrkunst einwiesen. Und so entstand, wie man im 1889 vom Duke of Beaufort heraus-


gegebenen Buch «Driving» nachlesen kann, das «Pleasure Driving» oder «Coaching» der Oberschicht.

Es gab damals in Europa keine anderen Personenwagen und Gespanne, die im täglichen und eben schnellen Gebrauch mehr erprobt wurden als die der englischen Post. Sie bestanden den Hätetest in den fünf Jahrzehnten zwischen 1784 bis zur Einführung der Eisenbahn kurz nach 1830 auf den Hauptstrecken glänzend. Auf dieser Grundlage wurde nicht nur die englische Wagen- und Geschirrfabrikation, sondern auch die dortige Fahrweise in ganz Europa wegweisend. Wenn auch Frankreich nach 1850 im Wagenbau wieder aufholte, bis zum Ende der Kutschenzeit blieb die einfache englische Mode und damit der Grundsatz «the plainer the better» sprichwörtlich und tonangebend.


Fassen wir zusammen; in der Zeit zwischen etwa 1780 und 1820 erfolgte in der Domäne des Wagenfahrens und Kutschenbaus eine innovative Kettenreaktion in neun Akten:

1. Im Industriezeitalter beschleunigt sich die Zeit.
2. Das Bedürfnis nach schnellerem Fahren führt zum Einsatz von leichteren Pferden, die über 10 Meilen trabend und galoppierend ziehen können.
3. Die Voraussetzung dafür ist eine begrenzte Zuglast und ein neuartiges Geschirr.
4. Die Wagen werden leichter und leichtgängiger gebaut.
5. Sie müssen wegen der schnelleren Fahrt auch besser gefedert werden.
6. Das leichte Kummetschirr setzt sich durch.
7. Im schnellen Trab und im Galopp müssen die Pferde flink gelenkt werden können.
8. Die Kutscher fahren jetzt nicht mehr vom Sattel, sondern vom Bock aus.
9. Sie müssen besser ausgebildet sein und bedienen sich der neuen Kreuzleinen.

Diese Entwicklung macht in ganz Europa Eindruck. «Faster – lighter – plainer» setzt sich in Westeuropa durch.



I. Hofers Werk als früher Markstein in der Fachliteratur über Geschirrsattlerei



In Zeiten des schnellen Wandels wächst jeweils das Bedürfnis nach rascher Information über neue Entwicklungen. Das war auch um 1800 unter den Handwerkern der Fall, die sich auf dem neuesten Stand halten wollten. Damals kamen zudem neue preisgünstige Drucktechniken auf. Dazu gehörte der Steindruck, der illustrierte Werke erschwinglich machte. (Die meisten älteren, mit Kupfertafeln ausgestatteten Werke waren noch sehr teuer und dementsprechend an die Aristokratie gerichtet gewesen.)

Vor diesem Hintergrund ist das Werk von Alexandre Hofer mit seinen Lithographien zu sehen. Es kam zudem in einer Zeit heraus, als nach Ende der Napoleonischen Kriege die Luxusbereiche wieder zu florieren begannen. Damals, in der Epoche der Restauration, verbreiteten sich die in England gemachten Erfindungen schnell über den europäischen

Kontinent. Dazu gehörte der Siegeszug des englischen Kummetschirrs für Luxus-Equipagen. Ganz allgemein festigte sich damals die Grundlage der Luxusgeschirre, wie wir sie bis heute kennen.

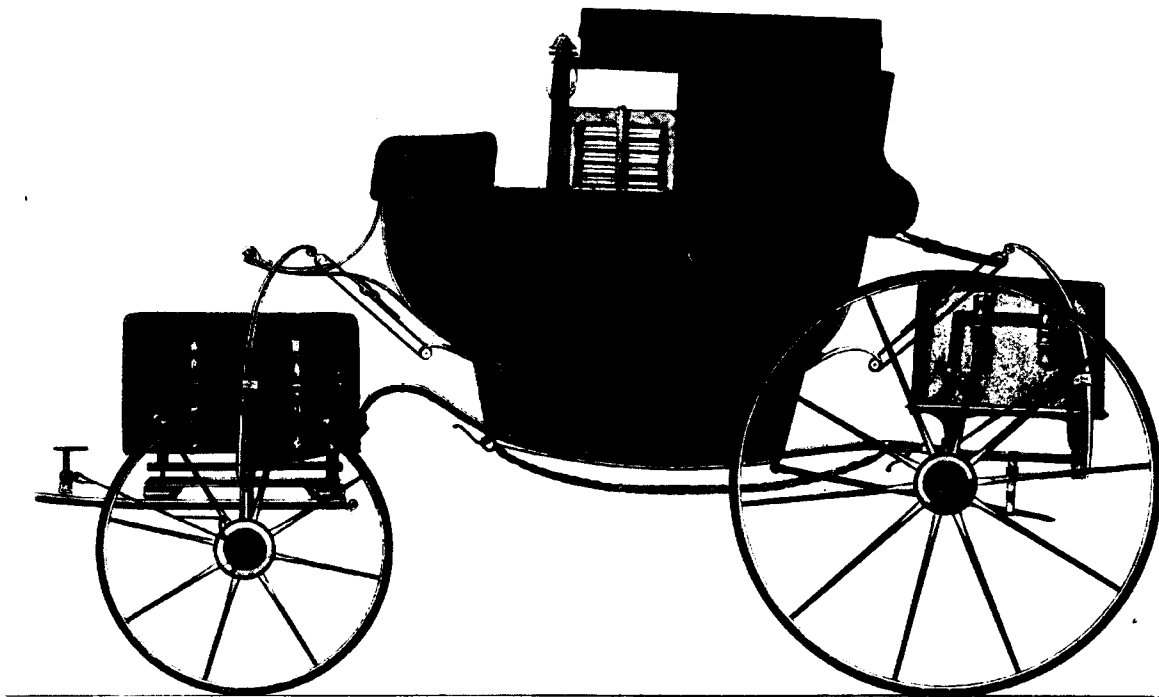
Wie eingangs erwähnt, ist das schmale Werk Hofers das bisher älteste bekannte, eigentliche Sattler-Handbuch. Zur Domäne des Sattler-Handwerks hatte es in der Zeit vor 1800 wenig Publiziertes gegeben. Hin und wieder wurden besondere Luxusgeschirre abgebildet, wie etwa dasjenige von de Poilly aus der Epoche Louis XV. (reproduziert in Favrot de Kerbrech 110ff.). Im 18. Jahrhundert wurden vor allem in französischen, hauptsächlich der Reitkunst gewidmeten Werken, die auch das Fahren streiften, hin und wieder Sattlerei-Produkte abgebildet. Dazu gehört das Werk von François-Alexandre-Pierre de Garsault des Jahres 1742

mit dem Titel «Le nouveau parfait Maréchal», in dem einige Brustblattgeschirre abgebildet wurden. Die Sattler lernten damals ausschließlich in der Praxis; viele Lehrmeister hüteten ihre Geheimnisse und gaben ihr Wissen ungern weiter. Die Lehrlinge mussten in der Ausbildung selber Zeichnungen der Einzelteile anfertigen, wenn sie später solche selbstständig herstellen wollten.

Die in der Zeit zwischen 1751 und 1780 entstandene Encyclopédie von Diderot und d'Alembert hatte unter den Stichworten «sellier-carrossier» und «bourrelier» erstmals die Instrumente und Produkte des Sattlerhandwerks systematisch behandelt. Die Berufsbezeichnung «sellier» oder «Sattler» bezeichnete einerseits den Sattelmacher, war aber auch ein Überbegriff für Leder und Stoffe verarbeitende Handwerke im Fahrzeugbau. Als «bourrelier» wurde im 18. Jahrhundert der Kummetsmacher bezeichnet («bourrelet» war ein altes Wort für das Kummets). In der Tradition der Enzyklopädien war mit Band 52 von 1792 ein wichtiges Werk zum Thema Kutschen und Zubehör in der «Oeconomisch-technologischen Encyclopädie» von Krünitz mit

entsprechenden Abbildungen entstanden. 1808 kam Band 110 zum Thema «Pferd» heraus, in dem unter dem Stichwort «Pferdegeschirr» vor allem die englischen Geschirre beschrieben wurden.

Alle diese erwähnten Publikationen wurden nicht als Handbücher für Handwerker geschrieben, sondern richteten sich an ein allgemeines, gelehrtes Publikum. Das änderte sich kurz vor 1800. Im Jahre 1794 entstand in der damaligen Wagenbau-Hochburg London das Standardwerk zum Wagenbau «A Treatise on Carriages» von William Felton. In diesem wichtigen Band wurde auch die Arbeit des «harnessmakers» auf den Seiten 129 bis 180 ausführlich besprochen. In London wirkte damals bereits der schon genannte deutsche Sattler Rudolph Ackermann. Zwischen 1791 und 1826 gab er insgesamt 14 Bücher mit «Drawings of Fashionable Carriages» heraus. Aus einem im Jahre 1797 herausgegebenen Druck wird hier ein «Crane neck Travelling Charriott» abgebildet, also ein Reise-Coupé. An diesem sieht man die große Arbeit des Sattlers. Dazu gehörten die Koffer, die Hängeriemen und natürlich die ganze Innen-



London, England, in the 18th century. Drawn in 1797 by R. Ackermann.

ausstattung. Das Neue an diesen publizierten Seitenrissen war die präzise Darstellung und die maßstabgerechte Darstellungsweise. Solche Abbildungen der neuesten Londoner Wagenmode dienten in der ganzen Welt als Vorlagen für den Bau von neuen Wagen.

Ähnliche Zeichnungen erschienen zwischen 1802 und 1835 regelmäßig in der französischen Zeitschrift «Collection de Meubles et Objets de goût» als Supplement des «Journal des Dames et des Modes». Das waren indessen mehr Stilvorlagen als eigentliche Bauanleitungen. Genauer hingegen

waren wiederum die später ebenfalls in Paris erschienenen Zeichnungsserien «Voitures nouvelles» von Baslez, die meist zu den Wagen die Geschirre in der Seitenansicht zeigten. (All diese Quellen wurden im Werk «Kutschen Europas» ausgewertet und beschrieben.)

Nicht ausgeschlossen ist, dass Hofer für sein eigenes Werk Pariser Vorlagen benützte. Bisher wurden jedoch keine entsprechenden Publikationen gefunden, wie dies später für Ciliax nachweisbar ist (siehe unten).



K. Konsolidierungsphase zwischen 1820 und 1850



Nach der Zeit um 1820 änderte sich im Bereich der Pferdegeschirre, wie Faverot de Kerbrech selber sagte, unter König Louis-Philippe wenig bis zur Zeit Napoleons III. Die wesentlichen Erfindungen waren gemacht und es zeichnete sich eine Konsolidierung ab. Jetzt wurden aber, vor allem im deutschsprachigen Raum, in dichter Folge neue Handbücher ediert.

1824 erschien in Leipzig von G. von Tennecker das Buch «Gründlicher Unterricht in der Zäumung, Beschirrung und Bespannung der Wagenpferde so wie in dem Fahren mit 2, 4, und 6 Pferden, nebst einem Anhang über das Einfahren junger Pferde; ein Hilfsbuch für Herrschaften und Kutscher». 1829 kam das Werk «Fahrkunst» des königlich-bayerischen Oberbereiters Franz Xaver Joseph Schreiner heraus, in dem im ersten Kapitel die ersten 50 Seiten den Pferdegeschirren gewidmet waren, beruhend auf einer Arbeit des Jahres 1822 desselben Autors. Darin wird in allgemeinverständlicher Weise und ergänzt durch eine Tafel die Geschirrkunde jener Zeit zusammengefasst.

1834 erschien in Ilmenau das Fachbuch «Vollständiges Handbuch des Riemers und Sattlers» von Ciliax. Dieses Werk fußte auf dem französischen Handbuch von M. Lebrun (der auch andere Handbücher verfasste), dem «Manuel complet du bourrelier et du sellier» von 1833. Ab 1836

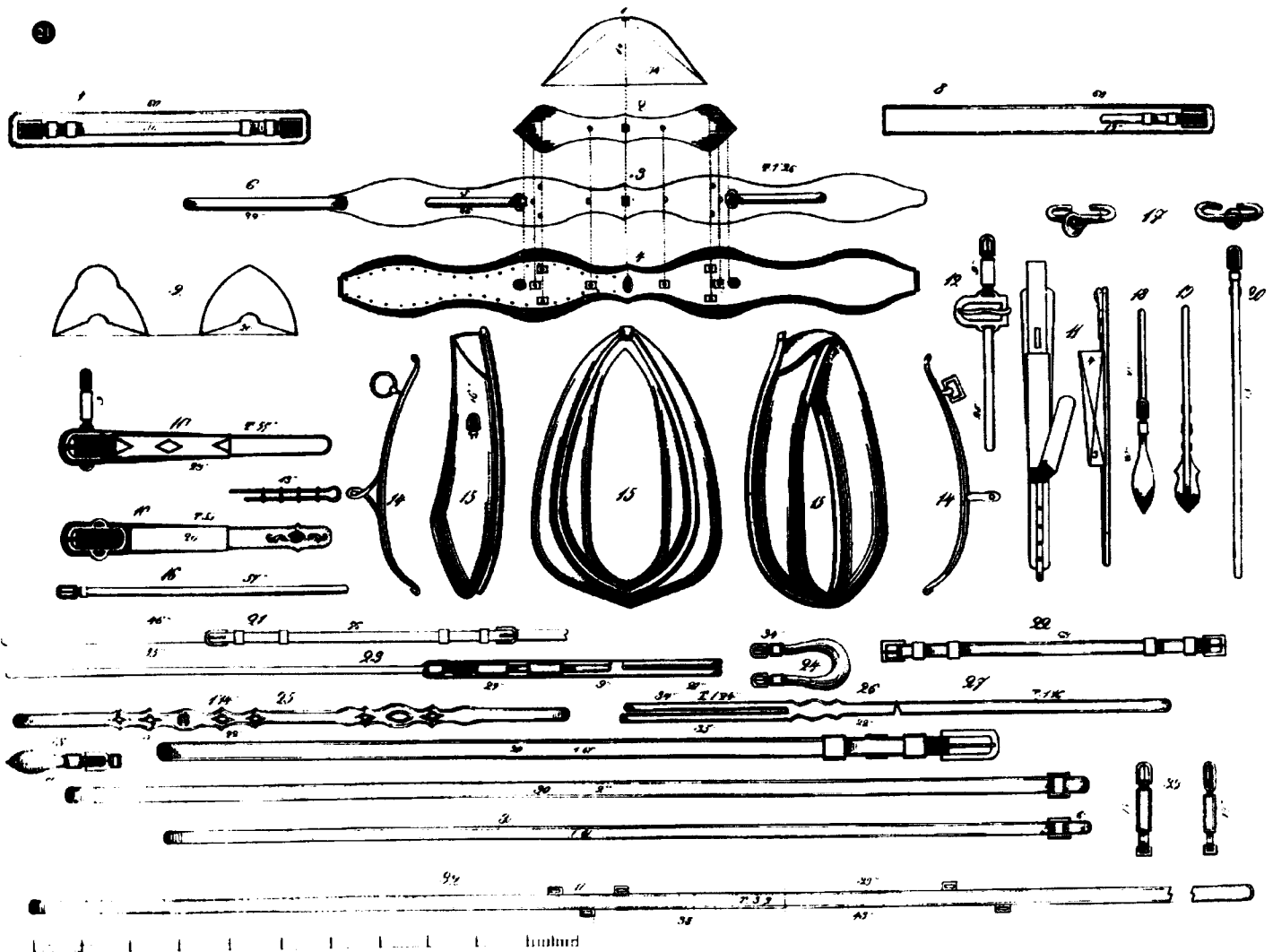
gab es verschiedene Auflagen des in Leipzig und Quedlinburg herausgegebenen Werkes «Der vollkommene Sattler» von August Munke.

Diese schnelle Folge von neuen Handbüchern im frühen 19. Jahrhundert spiegelt die Bedürfnisse jener Zeit; Kutschenfahren verbreitete sich auf neue Kreise, die Mobilität der oberen Gesellschaftsschichten nahm stetig zu. Dank der gestiegenen Nachfrage nach Kutschen und Geschirren wurden Handwerksdomänen wie Kutschenbau und Geschirrfabrikation zu einem goldenen Boden. Die Handwerker mussten nach den neuesten Moden arbeiten, wenn sie konkurrenzfähig bleiben wollten. Vor diesem Hintergrund wuchs der Markt für entsprechende Fachbücher weiter. Dazu kam, dass die Gesellschaft offener wurde, auch die der Handwerker. Nach und nach fiel in den meisten Ländern das Zunftregime, durch welches das Wissen der einzelnen Handwerksbereiche lange restriktiv verwaltet worden war. Dazu hatten ganz besonders die alteingesessenen Sattler-Innungen gehört, deren Einfluss im Laufe des 19. Jahrhunderts langsam schwand.

L. Jüngere Sattler-Handbücher

Zwischen 1846 und 1855 erschienen in Weimar bei Ferdinand Jansen die «Londoner und Pariser Musterzeichnungen für Sattler, Riemer, Täschner und Wagenbauer nebst der nötigen Erklärung und Angabe der Maße». Schon der Titel zeigt die mittlerweile erfolgte Dominanz von London und Paris in dieser Domäne. Als Pariser Vorlagen wurden vor-

allem Editionen von Baslez abgekupfert. Hier ist die Tafel 23 abgebildet, ein «Kutschgeschirr für zwei Pferde». Neben der hier nicht reproduzierten Seitenansicht des Zweispänners ist das zerlegte Geschirr ähnlich wie bei Hofer ausgebreitet. Alle Teile sind ebenfalls genau vermaßt, von der «Kammdecke» in ihren Einzelteilen (Nr. 1 bis 6) bis zum «Umgang» (Nr. 32).



Auffallend sind die zahlreichen Publikationen aus dem Osten Deutschlands, offenbar war dies eine wichtige Region für das Sattlerhandwerk. Das oben erwähnte Werk von Ciliax wurde im 19. Jahrhundert verschiedentlich neu aufgelegt und war die Grundlage des bekannten Werks von Karl Schlüter und Wilhelm Rausch aus Halle an der Saale. Beide waren Sattlermeister. Ihr «Vollständiges Handbuch für Sattler, Riemer und Täschner» erschien in der Reihe «Neuer Schauplatz der Künste und Handwerke». (Jetzt hatte sich die Seitenansicht des Gespanns als übliche Ansicht durchgesetzt. Das war ja – wie bei der Kutsche – die Hauptansicht der vorbeifahrenden Equipage.) Die elfte Auflage des Handbuchs von 1897 wurde mitsamt dem zugehörigen Atlas im Jahre 1897 vom schweizerischen ISKA-Verlag faksimiliert.

Derselbe Verlag besorgte 1986 die Faksimile-Ausgabe des großformatigen Werkes «La Sellerie Française» von 1878. Dieses war von der französischen Zeitschrift «Le Guide du Carrossier» herausgegeben worden, in der neben dem Hauptthema Wagenbau die Geschirrproduktion stets

ebenfalls ein wichtiges Thema war. Dabei arbeiteten die Geschirrsattler Guinand, Léné und Janson federführend mit.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts entstand eine neue Gattung von Publikationen zum Sattler-Handwerk, der Verkaufskatalog großer Sattlereien. Sie boten ihre Produkte in einer großen Bandbreite an und bildeten die angeschirrten Pferde jeweils weiterhin in der Seitenansicht ab. In Frankreich zählte die bekannte Firma Hermès in Paris zu den Marktführern mit ihren Katalogen. Fast in jeder größeren Stadt Europas gab es mittlerweile bedeutende Sattlereien. In Deutschland findet man für die Zeit um 1900 wieder vor allem in östlichen Ländern bedeutende Fabriken für Sattlerwaren und fertige Geschirre. Dazu gehörte neben Schultze in Berlin die «Pferdegesschirr- und Sattlerwaren-Fabrik Kuntze in Penig (Sachsen)». Aus ihrem «Musterbuch Nr. 93» ist hier der Umschlag und das Angebot Nr. 20, ein «Zweispänner-Kumtgeschirr in rundgeschweiffter Form» als Beispiel abgebildet.

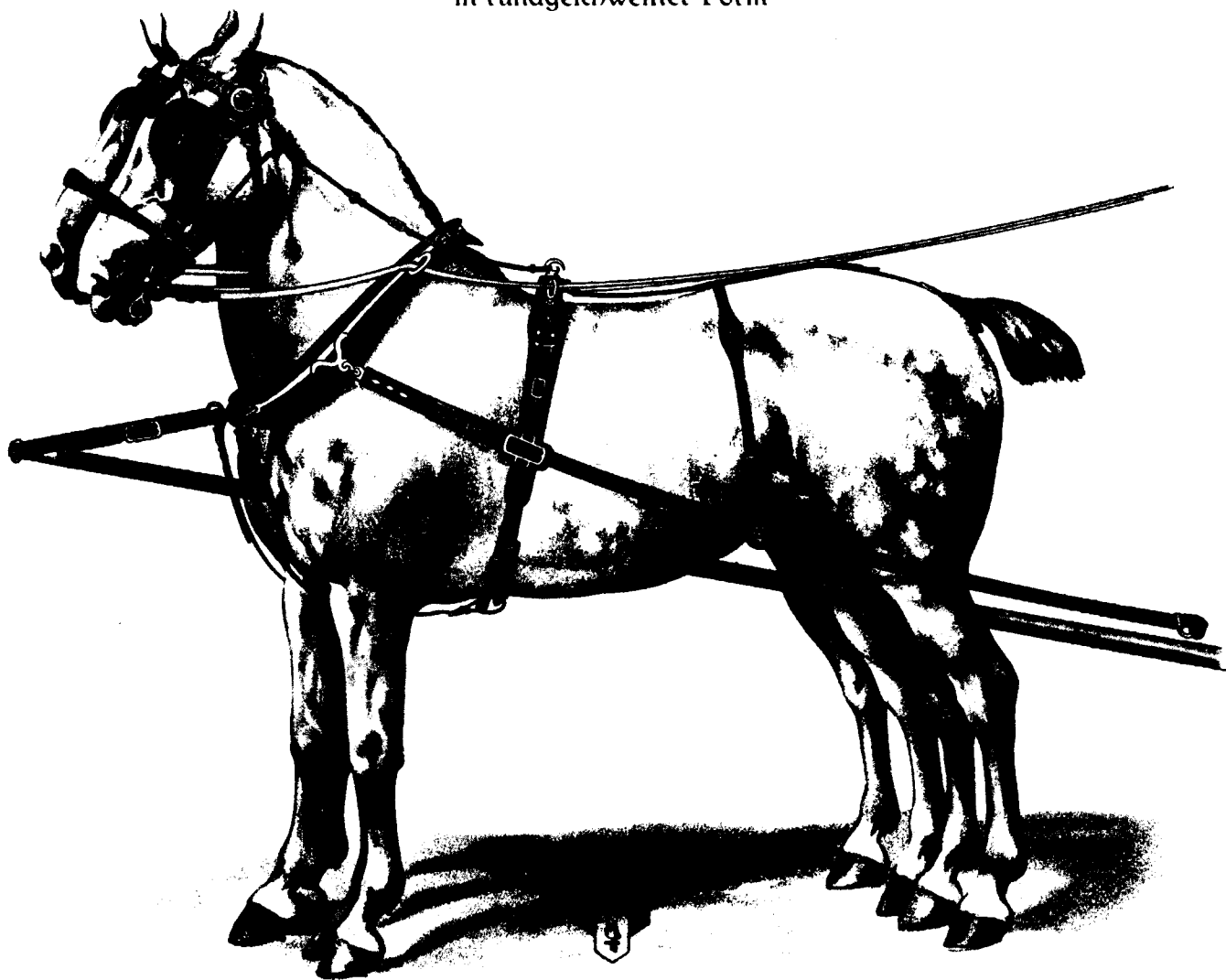


Damit ist gesagt, dass in der Spätphase der Zeit von Pferd und Wagen vor allem industriell gefertigte Geschirre und Sattlerwaren den Ton angaben. Den kleineren Betrieben verblieben vor allem einfachere Geschirre und solche für den ländlichen Gebrauch. Für diese gab es

mittlerweile eigene Fachzeitschriften, wie etwa seit 1870 die «Deutsche Sattler-Zeitung». Solche Organe blieben bis in die Zwischenkriegszeit des 20. Jahrhunderts wichtige Standardpublikationen.

②

Zweifpänner — Kuntgeschirr in rundgeschweiffter Form



Nr. 20

Bibliographie

ANDERSEN 1973

R.C und J.M. Andersen, Quicksilver – A hundred Years of Coaching 1750–1850
Melbourne 1973

FELTON 1794

William Felton, A Treatise on Carriages
London 1794–1796

FURGER 2003

Andres Furger, Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts. Band 1 Equipagen-Handbuch
Hildesheim – Zürich – New York 2003

FURGER 2004

Andres Furger, Kutschen Europas des 19. und 20. Jahrhunderts. Band 2 Wagen-Atlas
Hildesheim – Zürich – New York 2004

FURGER 2009

Andres Furger, Fahrkunst – Driving
Hildesheim – Zürich – New York 2009

GINZROT 1830

Johann Christian Ginzrot, Die Wägen und Fahrwerke der verschiedenen Völker
Bände III und IV
München 1830 (Reprint Olms Presse 1979)

JANSEN 1846–1855

Ferdinand Jansen, Londoner und Pariser Musterzeichnungen
Weimar 1846–1855

KERBRECH 1903

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

KRÜNITZ 1792

Johann Georg Krünitz, Oeconomisch-technologische Encyclopädie Band 57
Berlin 1792

WACKERNAGEL 2002

Staats- und Galawagen der Wittelsbacher
Stuttgart 2002

Remerciements

Je remercie Robert Sallmann qui m'a mis à disposition son original pour cette édition en fac-similé. Guy Charveriat a accepté très amicalement de traduire mes commentaires. Le maître sellier Michael Hädrich m'a aidé de ses conseils et appuis pour cette publication, de même pour Beat et Susan Niederberger. Pour la fabrication je remercie Niklas Weiss. Je remercie enfin tous ceux qui ont participé d'une façon ou d'une autre à cette publication.

Dank

Robert Sallmann bin ich zu großem Dank verpflichtet für die Möglichkeit, die Originalausgabe aus seiner Bibliothek als Vorlage für die Faksimile-Ausgabe verwenden zu können. Guy Charveriat übernahm in überaus kollegialer Weise die große Arbeit der Übersetzung des Kommentars. Der Sattlermeister Michael Hädrich half auch bei dieser Publikation mit Rat und Tat mit. Dasselbe gilt auch für Beat und Susan Niederberger. Die Produktion verdanke ich Niklas Weiß und seinem Team. Allen, die in irgendeiner Weise zu dieser Publikation beigetragen haben, danke ich herzlich!

Andres Furger im Frühjahr 2010

Vous trouverez disponible aux éditions Furger les ouvrages suivants:



Verlagsprogramm der EDITION FURGER:

THE ELEGANT ART OF RIDING AND DRIVING – ELEGANZ ZU PFERD UND IM WAGEN

Die besten Pferdezeichnungen von Crafty zusammengestellt und kommentiert

von Andres Furger

Das schön gestaltete Buch umfasst 200 teils farbige Zeichnungen des französischen Zeichners Crafty. Dieser hat in der Zeit um 1900 die Amazonen, Reiter und Gespanne auf den Straßen Paris' und in ganz Frankreich mit Witz und Verve festgehalten. Die Texte des Kulturhistorikers Andres Furger, Autor eines Standardwerks über Kutschen Europas, erklärt die festgehaltenen Szenen in deutsch und englisch. Die vergangene Zeit wird damit wieder erlebbar gemacht.

Euro 49.-/CHF. 79.-

Zu beziehen bei der EDITION FURGER Judengässli 45
CH-4123 Allschwil info@editionfurger.ch

Text in english and german

FAHRKUNST – DRIVING

Mensch, Pferd und Wagen von 1700 bis heute
von Andres Furger

Mit der Fahrkunst steht das lebendige Zusammenspiel von Mensch, Pferd und Wagen im Zentrum dieses Bandes. Zunächst wird den Ursprüngen des eleganten Kutschenfahrens in Italien nachgeforscht und danach das Aufblühen der Fahrkunst im Frankreich des 17. und 18. Jahrhunderts beschrieben. Es folgt die Zeit der Perfektion in England und in Deutschland im 19. und 20. Jahrhundert bis hin zum modernen Fahrsport. Die verschiedenen Fahrtechniken, die Entwicklung der Fahrleinen und der Gebisse werden ebenso vertieft dargestellt wie die Anspannungsarten und

Geschirre verschiedener Länder. Damit schließt das Werk bestens an die beiden Bände «Kutschen Europas» an. Dem heutigen traditionellen Fahren und den damit verbundenen Fragen ist das ganze letzte Kapitel gewidmet. Wie wichtig ist das Gesamtbild des Gespanns? Welcher Wagen passt zu welchen Pferden und Gelegenheiten? Auf solche Fragen gibt das Buch konkrete Antworten.

Das in Koproduktion mit dem Verlag Olms entstandene Buch umfasst 340 Seiten mit über 400 farbigen Abbildungen.

Euro 138.-, englische Ausgabe € 158.-

Zu beziehen beim GEORG OLMS VERLAG Hagentorwall 7 D-31134 Hildesheim info@olms.de

English Version available

DAS HANDBUCH FÜR SATTLER – LE RÉGULATEUR DU SELLIER

von Alexandre Hofer

Dieser erste Reprint ist dem bisher ältesten bekannten Sattler-Handbuch gewidmet. Das reich illustrierte Werk aus dem Jahre 1821 wurde erst kürzlich wieder entdeckt. Alexandre Hofer stammte aus dem elsässischen Mülhausen und war danach in Wien tätig. Seine integral in Deutsch und Französisch abgefasste Schrift deckt alle Sparten einer damaligen Sattlerwerkstatt ab, die Herstellung von Reitsätteln, die Fertigung ganzer Pferdegeschirre und die Ausstaffierung von Kutschen. Auf 14 ganzseitigen Tafeln werden die wichtigsten Produkte maßstabgerecht abgebildet und erläutert. Im Kommentar von Andres Furger wird das lange verschollene Werk in den größeren Zusammenhang gestellt.

Preis Euro 29.-/CHF 39.-

Textes en allemand et en français



IN VORBEREITUNG FÜR 2011:

DIE KUTSCHENSAMMLUNG HEINZ SCHEIDEL IN MANNHEIM

Der Überblick: Fuhrwerke, Wagen, Schlitten, Pferdgeschirre, Kinderwelt, Reiten, Accessoires und Dokumente

von *Andres Furger*

In Mannheim steht die weltweit größte Sammlung von Kutschen, Schlitten und zugehörigen Accessoires. Mit diesem Band wird erstmals ein Überblick über die großartigen Bestände publiziert. Die Objekte stammen aus Deutschland, aus verschiedenen europäischen Ländern sowie den Vereinigten Staaten und decken den Zeitraum vom 18. bis ins frühe 20. Jahrhundert ab. Der Sammler selbst, der Bauingenieur Heinz Scheidel, führt in seine Schätze ein. Andres Furger stellt die ausgewählten und von Thomas Raffler fotografierten Sammlungsstücke in den größeren Kontext. Die breite Spanne der historischen Fahrzeuge geht vom einheimischen landwirtschaftlichen Leiterwagen über den englischen Hansom Cab und die Berline aus dem Berliner Marstall bis zum Jagdwagen, wie er noch in der Zwischenkriegszeit des letzten Jahrhunderts benützt wurde. Den bedeutendsten Bestand macht die umfassende Sammlung von städtischen Luxus- und Sportwagen der Zeit um 1900 aus. Die Reihe geht vom königlichen Landauer aus Württemberg bis zur sportlichen Coach, wie sie in Philadelphia gefahren wurde.

Die hier ebenfalls erstmals vorgestellte Schlittensammlung zeugt von der großen Bandbreite der in Deutschland und angrenzenden Ländern eingesetzten Modelle. Daran schließen Kinderfahrzeuge an, darunter die zierliche Kalesche des einzigen Nachkommen von Napoleon III. Kurzgeschichten der vertretenen Wagenbauer und Sattlereien, sowie ein Index runden den Band ab. Der Überblick über die Kutschensammlung Heinz Scheidel ist ein Nachschlagewerk von europäischer Bedeutung zum Thema Fahrzeuggeschichte vor der Zeit des Automobils.

340 Seiten im Format 240 x 287 mm mit über 300 vierfarbigen Abbildungen und Leineneinband.

Das Werk ist ab Frühjahr 2011 lieferbar zum Preis von Euro 98.- / CHF 140.-



EDITION FURGER
Judengässli 45
CH-4123 Allschwil bei Basel
Tel: 0041 79 756 03 88

www.editionfurger.ch
info@edtionfurger.ch

