

### Erinnerungen an die Entstehung der Kutschensammlung

Im Oktober 1958 fand in Wien ein LIONS Kongress statt, der von fünf Ehepaaren des LIONS St.Gallen besucht wurde, Löw, Bühler, Wild, Engel und Sallmann. An diesem Kongress fand auch eine Besichtigung der Wagenburg im Schloss Schönbrunn statt. Es war dies zum ersten Mal, dass ich eine grosse Kutschensammlung sah. Ich erinnere mich gut, wie mich die Pracht und die Vielfalt der Wagen beeindruckte, ich stand, versunken und andächtig in den Reihen der Wagen. Plötzlich tauchte der Gedanke auf, dass ich eigentlich in der Schweiz etwas Aehnliches unternehmen könnte, nämlich Kutschen zu sammeln.

Eine Beziehung zu Kutschen war gegeben, standen doch die Wagen und Schlitten meiner Vorfahren eng zusammengedrängt in einem Abteil der Scheune, die damals noch zu Fabrikliegenschaft gehörte. Ganz selten benützte ich diese, reiten stand im Vordergrund. Die Beziehung zu den Pferden war natürlich, da ich als Dragoner Rekruten- und Uof.Schule absolvierte und während des Weltkrieges 39-45 Aktivdienst leistete. Eine der ersten Erinnerung an die Kutschen ist die Ausfahrt, resp. Bluestfahrt des Kavallerievereins nach Weinfeldern mit unserem Jagdwagen am Tag des Kriegsendes am 5.Mai 1945.

Die Idee oder das Konzept war anfänglich noch ziemlich unklar, es trat erst nach einigen Jahrzehnten klar zutage: Alle Wagentypen, die dem Personentransport dienten, die in der Schweiz am Ende des 19. Jahrhunderts, also bevor das Automobil aufkam, auf den Schweizer Strassen fuhren, zu sammeln. Auch sollten die Wagen möglichst von schweizerischen Wagenbauern hergestellt und im Originalzustand sein.

Dieses Ziel ist heute, auf Umwegen und Abweichungen, nahezu erreicht. So blieben die grossen Themen Landwirtschaft, Militär und Ausland unberücksichtigt. Wagen von ausländischen Wagenbauern habe ich teilweise wieder abgestossen, wenn sie heute noch in der Sammlung vertreten sind, so sind sie im Besitz von Familien aus dem persönlichen Bekanntenkreis oder sie repräsentieren europäische Wagenbaukunst. Da in der Schweiz nur niederer Adel existierte, kamen auch keine prunkvollen, verzierten, reich geschmückten Wagen vor.

Nachdem ich den Entschluss gefasst hatte, rückte ich 1959 zwei Inserate, eines im „Schweiz. Kavallerist“, ein anderes in einer Bündner Zeitung ein. 1959 und 1960 erwarb ich 32 Wagen, darunter 7 Postwagen, die mit den Wagen der Familie den Grundstock der Sammlung bildeten.

Von 1959 bis 1972 kamen 99 Wagen in die Sammlung, teilweise gekauft, geschenkt, getauscht. Von diesen Wagen haben 55 die Sammlung wieder verlassen, wurden verkauft, verschenkt, z.T. demoliert.

Ab 1972 begann ich die Rezession zu spüren, ich stellte die Sammlertätigkeit während 10 Jahren ein, dies war auch bedingt durch gesundheitliche Störungen. Während dieser Zeit sind mir einige wichtige Objekte entgangen, auch aus dem eigenen Dorf, es hatte sich herumgesprochen, dass der Sallmann nicht mehr sammle, unkäufig sei, und so wurde ich gar nicht mehr angefragt, während ich bis dahin eine interessante Adresse war, aus der ganzen Schweiz wurde ich angefragt, wenn jemand verkaufen wollte.

Erst 1982 begann ich wieder ganz gezielt zu sammeln, 20 Objekte sind in den letzten zwei Jahrzehnten noch dazu gekommen, es sind z.T. äusserst wertvolle Ergänzungen, sie stehen heute noch alle in der Sammlung.

Ich war anfänglich der erste und einzige Kutschesammler. Das hatte den Vorteil, dass ich die Preise selber bestimmen und so manchen günstigen Kauf tätigen konnte. Vielfach war man auch froh, wenn die Wagen, die nicht mehr in Gebrauch waren und Platz versperren, weg kamen, und öfters kam es vor, dass ich einen Wagen nur erwerben konnte, wenn ich einen oder mehrere auch mitnahm. Nun ganz langsam erschienen andere Sammler auf dem Markt, bis Mitte der 60er Jahre ein Luzerner, der in den Fahrsport einsteigen wollte,

auftrat und das Preisgefüge in Unordnung brachte, schöne Wagen wurden seltener und viel teurer.

Durch das Aufkommen des Fahrspportes im letzten Viertel des letzten Jahrhunderts ergab sich neuerdings eine Aenderung. Die bisher gebauten Wagen waren den Ansprüchen des Fahrspportes nicht mehr gewachsen, es entstand eine neue Industrie, die sich auf den Bau von sog. Marathonwagen spezialisierte. Die alten Wagen waren nur noch zu gelegentlichen Ausfahrten oder für Sammler interessant. Die technische Entwicklung oder die Bauart von Kutschen blieb stehen, die Marathonwagen erfuhren nun eine Weiterentwicklung, neue Konstruktionsmerkmale, neue Materialien kamen zum Einsatz, Holz wurde durch Metall ersetzt, neue Brems- und Lenkungsvorrichtungen entstanden, sie wurden den neuen Verkehrsvorschriften angepasst. Die Schönheit der Formen wurde vernachlässigt, die Funktion war wichtig. Für mich sind diese Wagen ein Gräuel, ich anerkenne ihre Funktionalität, ich finde sie hässlich, beim fahren scheppern die Metallteile.

Um die Jahrhundertwende war der Markt für alte Kutschen ruhig, denn es traten keine neuen Sammler auf. Nur eine Sammlung wurde aufgelöst mit ganz bescheidenen Erlösen. Die Situation dürfte ähnlich sein wie auf dem allgemeinen Kunstmarkt, nur ganz erlesene Stücke können zu angemessenen Preise gehandelt werden.

### **Unterbringung**

Mit dem Beginn der Sammlertätigkeit stellte sich bald einmal das Problem der Unterbringung der vielen Wagen. Anfänglich versorgte sich da, wo sich eine Gelegenheit ergab: unter den Vordächer der Scheune, in der Hellmühle, in der Werkstatt am Palmsteg, ich mietete eine Halle in Biessenhofen. Dann kam auf dem Fabrikareal ein kleine Halle, kurz darauf wurde diese vergrössert, und dann eine grosse Halle in eine Ecke des Fabrikareals, die später wieder abgebrochen wurde.

Ende der 60er Jahre benötigte die Firma mehr Platz, an Stelle eines Neubaus mietete sie die Zwirnererei Hess an der St. Gallerstrasse, die ihren Betrieb einstellte. Zu jenem Zeitpunkt konnte ich eine Erbschaft machen, zugleich war eine Steueramnestie, sodass ich darauf keine Steuern abzugeben hatte. Mit diesem Betrag konnte ich eine gewichtige Anzahlung machen und die Gebäulichkeiten auf eigene Rechnung übernehmen. Somit war die Unterbringung der Kutschen langfristig gesichert und ich konnte daran gehen, ihnen einen permanenten Platz zuzuweisen. Zuerst musste Hess seine Maschinen ausräumen, dann mussten die Maler an die Arbeit, Teppiche mussten gelegt, die Beleuchtung installiert werden.

Nun begann für mich eine wunderbare Zeit. während zwei Jahren konnte ich planen und einrichten. Ich erinnere mich, wie ich für jeden Wagen eine Papierschnitt 1:10 erstellte, und diese auf dem Grundriss der Räume hin und her schob und immer wieder, manchmal ein Glas Wein neben mir, vor diesen Plänen sass oder stand und nach neuen Lösungen suchte. Als dann schliesslich die Wagen an den vorgesehenen Orten standen, stellte ich fest, dass ich Form, Grösse und Farbe der Wagen nicht in Betracht gezogen hatte und ich vieles ändern musste.

Eine grosse Unterstützung und Hilfe war ein Mitarbeiter in der Firma, Alfred Bergamin. Er wurde Spezialist im verstellen der Wagen, millimetergenau konnte er diese jeweils in die vorgesehenen Orte platzieren. Zusammen bohrten wir unzählige Löcher, trieben Schrauben hinein, hingen Geschirre und andere Gegenstände auf. Er war ein lieber und treuer Gehilfe.

### **Transport**

Der Transport von Pferdewagen war zu jenen Zeiten schwierig. Wollte man einen Wagen auf einen Lastwagen verladen, so waren starke und lange Bretter nötig, und wenn möglich sollte in der Nähe eine Rampe oder eine Geländeüberhöhung vorhanden sein, damit die Auffahrt nicht zu steil war. Auch die Befestigung während des Transportes stellte Probleme, die vorhandenen Drahtseile oder Ketten waren nicht geeignet, sie verursachten Kratz- oder Lackschäden. Schliesslich entdeckte ich bei einem Garagist in

Kesswil, Herr Rufer, einen geeigneten Transportwagen mit einer niederen Brücke und eingebauten Rampe. Herr Rufer erledigte viele Transporte für mich, immer dabei war Herr Bergamin, der dafür sorgte, dass die Wagen sachgemäss verladen und fixiert wurden.

Einige Wagen wurden auch mit den eigenen Pferden befördert, so die Coach aus England, die per Bahn befördert wurde und, weil die Firma Ruckstuhl den Transport organisierte, in St. Gallen ausgeladen wurde. Mit dem Federbockwagen fuhr ich nach St. Gallen. Die Coach wurde angehängt, Herr Bergamin, der mich begleitete, hatte bei den abfallenden Strassen als Bremser zu wirken.

Den Bäckerwagen holte ich allein mit den Pferden an unserem Federbockwagen beim Bäcker Hättenswiler in Muolen, dort wurde der Bäckerwagen hinten angehängt. Es war der Tag, an welchem der erste Amerikaner auf dem Mond landete.

### **1959 Post**

Das wertvollste Kernstück meiner Sammlung sind die verschiedenen Postwagen. Es ist interessant, dass in den Ländern Europas, mit Ausnahme von England, praktisch keine Postwagen mehr erhalten sind. So haben diese Wagen auch einen besonderen Wert.

Auf die Inserate 1959 kam auch eine Offerte von der Postverwaltung in Chur. Der Bevollmächtigte dort kannte mich, hatte er doch eine Nachbarin geheiratet. Vier wertvolle Wagen und Schlitten konnte ich so übernehmen.

Während drei mit Lastwagen transportiert wurden, überführte ich die Berline mit Pferden von Chur nach Amriswil. An einem Freitag Morgen wurden die beiden Fuchsen Sligo und Tupan, in einem Lastwagen nach Chur transportiert, auf dem Bahnhofplatz wurden sie ausgeladen und an die Berline gespannt, die wir vorher per Hand vom Postdépot gezogen und gestossen hatten. Wir waren unser fünf, wir nannten uns die „21er“, alle vom gleichen Jahrgang 1921, alle Dragoner in der gleichen Schwadron 30, und alle Mitglieder des Oberthurg. Kavallerievereins: Paul Bär, Ernst Schneider, Jakob Schrepfer, Otto Stäheli. Ich bin, als ich dies 2004 schreibe, noch der Einzige. Die Fahrt ging m ersten Tag bis nach Maienfeld, wo wir im „Falknis“ übernachteten, am zweiten Tag nach Oberriet, lange Strecken auf dem Rheindamm, und am dritten Tag nach Amriswil. Das war eine lustige und fröhliche Fahrt, und als wir zu Hause waren, behauptete Ernst, dass die Berline mehr als 20 Liter per 100 Kilometer verbrauche.

Das wertvollste Stück ist wohl der grosse 8-plätzig Postwagen. Er stand in Maienfeld, war im Besitz der Familie Zindel, die dort seit alten Zeiten einen grossen Pferdehandel betrieben und auch die Postwagen bespannten und die weitherum bekannte Wirtschaft „Falknis“ führte. Der damalige Vater Zindel war eine Generation älter als ich, nach dem 1. Weltkrieg konnte er von der Postverwaltung diesen Wagen erwerben. Mit Freunden zusammen gründete er einen sog. 8-er Klub, sie unternahmen mit dem Postwagen jedes Jahr einen Ausflug. So wurden dann auch die Postwappen an den Türen mit einem Bündnerwappen übermalt. Mit den Söhnen begann ich zu verhandeln, es vergingen einige Jahre bis der Bescheid kam, ich könne den Wagen abholen. Dieser war während Jahren in einem Schopf gestanden, das Vorderteil, also das Coupé war ungedeckt dem Wetter ausgesetzt, die Farbe teilweise verblichen, und im Innern hatten Katzen und Mäuse gehaust. Unser Maler Schoop konnte jedoch den Schaden beheben, heute sieht man davon nichts mehr. Der Maler Rufer vom Dorf kratzte mit unendlicher Geduld und Feingefühl die Bündnerwappen ab, sodass das Original Postzeichen mit dem Eichenlaub wieder zum Vorschein kam. Ich bin natürlich stolz, dass dieser Wagen jetzt in der Sammlung steht, sind doch von diesem Modell kaum mehr als ein Dutzend übrig geblieben, teilweise sind diese in einem desolaten Zustand.

### **Jakob Ruckstuhl**

Jakob Ruckstuhl war der Inhaber der Transportfirma Ruckstuhl & Cie. in St. Gallen. Er war eine Generation älter als ich, in seinen frühen Jahren transportierte seine Firma noch mit Pferden. Auch im Militär hatte er als Pferdestellungs-offizier viel mit Pferden zu tun. Ich habe keinen

Menschen mit umfassenderen Pferdekennnissen und Erfahrungen kennen gelernt. Er brachte meiner Sammlertätigkeit viel Interesse und Wohlwollen entgegen, er bot mir Hilfe und Unterstützung an. Er war auch im nationalen und internationalen Fahrsport als Richter und Experte tätig und in geachteter Stellung, er förderte mich und sah mich als seinen Nachfolger. Es kam jedoch zu Meinungsverschiedenheiten, ich hatte Mühe mit seiner Hartnäckigkeit, seinem Eigensinn, so zog ich mich zurück, auch weil den Entwicklungen im Fahrsport mit Besorgnis entgegen sah. (Nachträglich gesehen war diese unbegründet). Aber ich habe Herrn Ruckstuhl viel zu verdanken, er war grosszügig im vermitteln seiner Kenntnisse und Erfahrung, dank ihm bin ich im Besitz von schönen Erinnerungen.

#### **Hans Grass**

Als die Postwagen von Chur in Amriswil standen, telefonierte mir kurz darauf ein Herr Grass von der Direktion der Postverwaltung in Bern ziemlich ungehalten, dass Chur gar nicht berechtigt gewesen wäre, die Wagen zu verkaufen, er sei dafür zuständig. Der Handel war natürlich gemacht, die Wagen standen in Amriswil. So lud ich Herr Grass ein, mich zu besuchen, ich möchte ihm meine Absichten mit einer Kutschensammlung zeigen. Der Besuch fand statt, ich holte Herr Grass mit der Berline zweispännig am Bahnhof ab, im flotten Trab fuhren wir zu einem feinen z'Mittag ins Schloss Hagenwil, und am Abend, als ich ihm meine Umgebung mit Fabrik, Stall, Sammlung gezeigt hatte, war ein freundschaftliches Verhältnis hergestellt. Herr Grass zeigte sich sehr angetan, ermöglichte mir den Kauf von zwei Postwagen aus dem zentralen PTT-Dépot. Bereits im folgenden Jahr organisierten wir, mit Unterstützung von Dino Larese, eine Ausstellung in der Festhütte „Verkehr und Heimat“. Ungefähr 20 Wagen von mir, wertvolles Ausstellungsmaterial vom PTT-Museum in Bern vermittelte Herr Grass, Dino Larese verfasste eine interessante Broschüre. Herr Grass war so angetan von unserer Zusammenarbeit, dass er einige Jahre später mit dem Exekutivausschuss des Weltpostvereins, zwei Jahre später des Weltmeldevereins, das waren jeweils ungefähr 100 Personen aus aller Welt, einen Ausflug nach Amriswil organisierte und ich die Gäste mit Kutschen ins Schloss Hagenwil führte, dort gab es ein feines Essen und eine Modeschau der Amriswiler Trikotindustrie. Dieser Anlass bedeutete für mich eine Riesenarbeit, bis die ungefähr 10 Gespanne bereit gestellt waren. Später organisierte Herr Grass für die Schweizerische Verkehrszentrale eine Sternfahrt zur Erinnerung an Jean Jacques Rousseau. Schweizerische Postwagen starteten in Paris, München, Mailand, Brüssel München, Frankfurt, gemeinsamer Treffpunkt war La Neuveville, resp. die Petersinsel. Ich fuhr als Bei-, Hilfs- oder Ersatzfahrer mit Herrn Ruckstuhl auf dem Wagen von München. 10 Tage sassen wir auf dem Bock, am Morgen ein Fünfspanner, am Mittag wurde gewechselt, bis zu zehn Stunden, über 100 Kilometer sind wir an einem Tage gefahren. Dort lernte ich das Fahren mit vier oder fünf Pferden. Ich habe Herrn Grass viel zu verdanken. Später als er pensioniert wurde, brach der Kontakt ab.

#### **1962 Bühler**

1962 erkundigte sich Hans E. Bühler vom Schloss Berg a.I. bei Herrn Ruckstuhl, was er mit seinen Kutschen machen solle, sie werden nicht mehr gebraucht und nehmen viel Platz weg. Herr Ruckstuhl gab ihm den Rat, die Wagen mir zu überlassen. So überführten wir an einem schönen Oktobertag vier Wagen, ein Break de Chasse vierspännig, ein Phaeton und ein Pirschwagen zweispännig, und ein Tonneau einspännig. Mit dem Geschenk waren auch zwei schöne Zweispänner Geschirre verbunden, die ich einige Wochen vorher abholte und reinigte. Ein grosser Pferdetransporter brachte neun Pferde am Morgen nach Berg a.I., dort wurde eingespannt, in Märstetten war Mittagsverpflegung, und abends um fünf Uhr langten wir an Amriswil an. Herr und Frau Grass begleiteten uns auf dieser Fahrt. Der Phaeton kam später zurück nach Winterthur. Mein Dienstkollege Jürg Schöllhorn von der Brauerei Haldengut bat mich, diesen Wagen dem Lindengut Museum zu überlassen, ich kam seinem Wunsch nach einigen Bedenken nach, stand doch ein ähnliches Modell bereits in der Sammlung. So kam der Wagen wieder in seine ehemalige Heimat, wo er gebraucht und gefahren wurde. Bühlers besaßen eine Spinnerei

im Tösstal, und bevor das Automobil aufkam, fuhren die Herren Bühler mit diesem Phaeton täglich in ihre Fabrik. Die drei Bühler Wagen erhielten einen schönen Platz in der Sammlung, ich habe sie praktisch immer vor den Augen.

#### 1962 Sediola

Aus St. Gallen kam ein Telefon, eine Dame erklärte mir, dass sie im Besitz eines Antiquitätengeschäftes sei, sie müsse leider in den nächsten Tagen der Konkurs anmelden. Bei ihr ständen drei Pferdewagen, die ich günstig noch vor dem Konkurs erwerben könnte. Ich war damals noch ein Laie, kaufte die drei Wagen wirklich günstig, ohne zu wissen, dass ich mir etwas Wertvolles eingehandelt hatte. Drei Jahrzehnte später konnte ich den immer wiederkehrenden Angeboten, die mir für diese Wagen geboten wurden, nicht mehr widerstehen, sie stehen heute in ausländischen Sammlungen. Sie waren irgendwie Fremdkörper in meiner Sammlung, stammten aus Holland, Italien und Deutschland. Ein Wagentyp allerdings, eine Sediola aus Italien erweckte mein besonderes Interesse. Anlässlich von Aufhalten in Abano entdeckte ich in jener Gegend in Buchhandlungen und Antiquariaten immer wieder Abbildungen von diesem Wagentyp, ich begann mich dafür zu interessieren, und 1996 unternahm ich in Begleitung von Ueli Brüscheiler eine spannende Reise durch Oberitalien, um diesem Wagentyp nachzuforschen. So entstand eine Arbeit, in der der (nach meiner Kenntnis) sämtliche noch existierenden Sediolas erfasst wurden. Diese Arbeit widmete ich als Festschrift für Herrn Scheidel zum seinem 50. Geburtstag.

#### 1963 Museums Projekt Larese:

Nach der erfolgreichen Ausstellung „Volk und Heimat“ 1962, an der Dino Larese eifrig mitwirkte, begann er sich für ein Museum für Kutschen zu begeistern. Ich sollte dazu Land zur Verfügung stellen, und Corbusier die Pläne für das Museum erstellen. Bedeutende Persönlichkeiten aus Künstlerkreisen sollten für das Projekt werben. Trotzdem die Vorstellung äusserst utopisch war, machte ich mit, denn ich hatte nichts zu verlieren. Zu dieser Initiative Komité lud Dino folgende Persönlichkeit ein: den bedeutenden Historiker und Kunstschriftsteller und Kritiker Will Grohmann aus Berlin, Guiseppe Marchiori, Direktor der Biennale in Venedig, Jean Cassou, ein bedeutender Künstler aus Paris.

Frau Fülcher beschrieb mit schönster Schrift ein grosses Pergament mit folgendem Text:

*Gründungsurkunde für die Museen in Amriswil  
Die unterzeichneten Herren erklären sich bereit, der Interessengemeinschaft für die Museen in Amriswil zuzugehören.*

*Carl J. Burckardt*

*Jean Cassou*

*Will Grohmann*

*Dino Larese*

*Franz Larese*

*Guiseppe Maechiori*

*Robert Sallmann*

*Die Firma Sallmann AG, zusammen mit Robert Sallmann, Amriswil, erklären sich bereit für den Bau der Museen in Amriswil das notwendige Gelände zur Verfügung zu stellen. Es ist vorgesehen für die Bauten (Kunstmuseum und Fahrzeugmuseum) ein Gelände in der Grösse von 200 Aren südlich der Hellmühle bereit zu halten. In dieser Schenkung liegt die Verpflichtung, dass die Museen in einer würdigen Form werden sollen. Sobald das notwendige Kapital für den Bau der Museen vorhanden ist, und mit dem Bau begonnen werden kann, so wird das Bauland und das Kapital in eine Stiftung umgewandelt. Diese Verpflichtung gilt bis zum 31. Dezember 1963 und kann jeweils um drei Jahre verlängert werden.*

Am 16. Januar 1963 kamen alle Herren, mit Ausnahme von Dr. Burckhardt in Amriswil zusammen, wir besichtigen die Kutschen, das Gelände oberhalb der Hellmühle und assen anschliessend im Schloss.

Marchiori beschreibt diese Begegnung im Buch „Künstler schreiben Will Grohmann“ viel besser als ich es kann:

„Einmal kamen wir, Grohmann und ich, mitten im Winter und im Schnee, ohne uns während der Reise gesehen zu haben, mit demselben Zug auf dem Bahnhof von Amriswil an, einer vergessenen kleinen Station bei St. Gallen, um mit Jean Cassou ein mustergültiges Museum zu gründen, das Le Corbusier entwerfen sollte. Wir verbrachten einen ganzen Tag damit, um über die Art, ein neues Museum zu bauen, zu diskutieren, nachdem wir das für den Bau bestimmte Gelände besichtigt hatten. Jeder von uns machte dann auf seine Art Vorschläge und auf dem Papier errichteten wir das schönste Museum der Welt, das wahre Museum des XX: Jahrhunderts, das neben dem grossen Schuppen eines Industriellen des Ortes stehen sollte, einer aussergewöhnlichen Sammlung von Wagen und gelben Postkutschen des Ottocento. Wir unterzeichneten feierlich ein Pergament (das heute nicht mehr vorhanden ist, auch Prof. Dr. Burckardt war bereit, dieses zu unterzeichnen), wir tranken auf das Museum und zogen durch das berühmte „Larese-Schloss“, das mit Fahnen geschmückt und illuminiert war, wo ein Jahr vorher Eugène Ionesco und Gérard Schneider in einem wackligen „Brum“ angekommen und von der Musikkapelle des Kantons, Bläser mit Trompeten und riesengrossen Posaunen, den Hütern einer alten Volkstradition, empfangen worden waren.

Wir genossen an diesem Winterabend keine solchen Ehren; aber bei Tisch waren wir mit Otto Dix zusammen, der nach beendeter Mahlzeit durch die ziemlich beträchtliche Anzahl geleerter Flaschen immer aggressiver wurde. Zwischen Dix und Grohmann musste ein alter Groll bestehen. Tatsache ist, dass Dix ein scharfes Turnier mit Hieb und Gegenhieb begann, dem Grohmann mit Standhaftigkeit die Stirn bot, mit einer unwahrnehmbarer erregten Stimme und bleichem Gesicht, das kaum durch Blutandrang gefärbt war. Zwei Zeiten, zwei Kunstauffassungen bekämpften sich in jenem alten Schloss bei dichtem Zigarrenrauch, in zwei Gestalten, die die ewige Antithese der Phantasie gegen die Vernunft vertrat. Jean Cassou trat ein wenig als Vermittler zwischen den entgegengesetzten Thesen auf.“

Meine Erinnerungen an jenen Tag und Abend sind schwach, aber die heissen Diskussionen zwischen Dix und Grohmann haben mir tiefen Eindruck hinterlassen.

Die ganze Aktion verlief ohne weitere Ergebnisse, das Strohfeuer bei Dino war erloschen. Für ihn war es wichtig, etwas für seinen Ruf und für Amriswil erreicht zu haben, wurde doch das Ereignis in der ganzen Presse erwähnt. Er konnte seinem Chauvinismus frönen. Ich hatte einzig die Rechnungen für die Reisen, Unterkunft und Nachtessen zu bezahlen. (Fr.1580.-)

### 1963 Coach

Der Wunschtraum eines jeden Kutschensammlers war, und ist heute noch teilweise, eine englische Coach. Diese Wagen versahen in 19. Jahrhundert in England die Post- und die Personenbeförderung, verloren aber Mitte des 19. Jahrhundert, als die Eisenbahn gebaut wurde, ihre Bedeutung. An diesem Wagentyp sind jedoch Erinnerungen, Legenden, Geschichten verbunden, eine Coach ist fast ein Mythos.

Von diesem Wagentyp sind heute noch unzählige Exemplare erhalten, sie sind in der ganzen Welt verstreut. In England sind vor einigen Jahren an die 30 Coaches aufgefahren, auch in der Schweiz stehen nach meiner Schätzung um die zehn Stück. Es gibt drei verschiedene Typen, die sich mit wenigen Ausnahmen nur durch die Bemalung unterscheiden, die Mail Coach, die Road Coach und die Private Coach. Für die Bespannung und Ausrüstung existieren strenge und komplizierte Reglemente.

Herr Ruckstuhl bat mich 1963, ihn zur Windsor Horse Show zu begleiten, damit konnte ich ein Besuch bei einem Händler verbinden und die Kenntnisse von Herrn Ruckstuhl in Anspruch nehmen. Die Horse Show war etwas grossartiges,

Wir waren auch beim Bierbrauer Watney eingeladen zum Lunch eingeladen. Frau Watney schrieb eines der ersten Bücher über Kutschen. Mr. Watney hielt in seiner Bierbrauerei einige schöne Wagenpferde, darunter vier Schecken, sog. Piebalds. Sein Gespann war immer begleitet von einem Dalmatiner, der unter der Hinterachse seines Wagens mitlief. Für mich war das damals der Non Plus Ultra von Schick und Eleganz: vier schwarz-weisse

Schecken, ein Dalmatiner und Frau Watney in einem schwarz-weissen Kleid. Anderntags waren wir zur Mitfahrt auf der Coach eingeladen, wurden mit Melonen ausgerüstet und der Treffpunkt war unter einer bestimmten Eiche im Park von Windsor. Ich stellte mir vor, dass dort der hintere Kasten der Coach, der „Red Rover“, geöffnet würde und daraus Champagner serviert würde. Gross war die Enttäuschung, man konnte wählen zwischen Dosen mit Bier oder Cidre, also Most, welcher auch von der Brauerei vertrieben wurde.

Bei Mr. Mossman, (Bibli. 1379) einem bekannten Händler, wurden wir über den Kauf einer Coach einig, und die Firma Ruckstuhl besorgte den Transport. Es handelte sich um eine sog. Private Coach -im Unterschied zur Mail- oder Road Coach - sie war in gebrauchtem, jedoch ursprünglichen Zustand, aber durchaus fahrtüchtig. Ich beliess sie in diesem Zustand, es hätte ein Heidengeld gekostet, sie so aufzurüsten, dass sie den Anforderungen oder Ansprüchen des "Coaching Club" entsprochen hätte. Sie wurde etliche Male von mir bespannt, wobei die Fahreigenschaften nicht ideal sind. Die Coach ist ein sehr robuster Wagen, hart gefedert, und einem beschränkten Wendekreis. Vor einigen Jahren allerdings habe ich sie wieder nach Italien verkauft, denn der Erlös ermöglichte mir den Kauf des grossen Gesellschaftswagens von Vögeli aus Interlaken, auch trennte ich mich in letzten Jahren von Wagen mit ausländischem Ursprung.

### **1963 Engadin**

Ich suchte Verbindungen im Engadin und kam dabei auf die beiden Fuhrhalter Conrad und Mathis in St. Moritz. Beide waren bedeutende Unternehmen mit je bis zu 200 Pferden. Conrad hatte seine Stallungen bei der Einfahrt von St. Moritz, in jenem steilen Hang der gegen St. Moritz Bad abfällt. Diese waren in verschiedenen Etagen oder Stockwerken gebaut, an jedem Ende eine Rampe, die die beiden Stockwerke miteinander verband. Zu diesem Unternehmen gehörte auch entsprechendes Personal, wie Kutscher, Fuhrleute, Stallpersonal, dann Handwerker wie Sattler, Wagner, Schmiede usw. Die Fuhrhalter im Engadin bespannten alle Postkurse, bewältigten auch den Warentransport, sofern die Hotels keine eigenen Wagen besaßen, beförderten sie deren Gäste, besorgten Taxi- und Ausflugfahrten, mit Wagen, im Winter mit Schlitten. Diese kauften sie vornehmlich in Italien, wahrscheinlich weil der Transport den Malojapass hinauf einfacher war als über einen Alpenpass.

Der Besuch bei Conrad im Engadin war ergiebig. Einen prachtvollen Ausflugswagen, einen umgebauten Postwagen und einen Schlitten konnte ich erwerben. Ein Teil dieser Wagen waren im grossen Hotel in Maloja eingelagert, zusammen mit eindrucklichen Ueberresten der Kutschenzeit.

Der Ausflugswagen, im der Fachsprache „Roof Seat Break“ genannt, wurde restauriert, und später fuhren wir mit ihm in einer wöchigen Fahrt in seine alte Heimat, an einem prachtvollen Oktobertag über den Albulapass, und einen Tag später ins Roseggtal.

### **1966 Regensburg**

1966 fand in Regensburg im fürstl. Schloss Thurn und Taxis die Einweihung eines neu gestalteten Kutschenmuseum statt, zu der auch Kutschensammler und Kenner aus ganz Europa eingeladen waren. Es gab damals allerdings noch sehr wenige Sammler, die meisten Sammlungen oder Museen befanden sich in adligem oder staatlichem Besitz. Nach der Veranstaltung sass man noch beisammen, und von der Museumsdirektion wurden den Anwesenden überzählige Wagen, die keinen Platz im neuen Museum gefunden hatten, angeboten. So wurden mir zwei wertvolle Wagen geschenkt, nur gerade die Transportkosten hatte ich zu übernehmen. Der grosse Einfahrwagen ist ein Prunkstück der Sammlung, besonders Sammler mit Pferden betrachten ihn neidisch, und es sind mir dafür schon grosse Summen angeboten worden. Ich habe den Wagen auch öfters gefahren, ich sass dabei hoch und nahe den Pferden, immer ein wunderbares Erlebnis. Der Wagen wurde 1971 von John Wanklyn festgehalten, das Bild wurde 2001 auf der Frontseite des „Carriage Journals“ gedruckt. Das Geschenk umfasste auch eine Berline, ein sog. Suitenwagen, ohne Bremsen, der Gummi an den Rädern wurde während des

Krieges abgenommen. Ich habe den Wagen einem bekannten Sammler in der Nähe von Regensburg übermacht, dort steht er wieder nahe seinem Ursprung.

### **1967 Schwarzenbach**

Auf eine andere Weise kam ich in den Besitz eines wertvollen Familien Wagenparks, nämlich derjenige der Familie Schwarzenbach vom Landgut Bocken oberhalb Horgen. Ich wusste um diesen wahrscheinlich wertvollsten Bestand, bemühte mich zögernd schriftlich und bei Begegnungen mündlich darum, erhielt jedoch nur abweisende Bescheide. Dann, eines morgens, 1967, ich war an einer wichtigen Sitzung mit den Architekten des neuen Speditionsgebäudes, kam ein Telefon und Herr Dr. Hans Schwarzenbach teilte mir mit, dass ich seine Wagen in die Sammlung übernehmen könnte. Der anwesende Architekt, ein zugleich ein lieber Freund aus dem Lions Club, erzählte immer wieder meine Reaktion: wie sich mein Gesicht erhellte, wie ich nur allmählich die glückliche Nachricht begriff, wie die Sitzung unterbrochen wurde und in aufgeräumter Stimmung weitergeführt wurde. Die grosszügige Schenkung umfasste ein wertvoller Phaeton, ein Zweirad, ein Jagdwagen und ein Mylord, die waren alle von den besten Wagenbauern Europas gebaut, aus Berlin, Paris, London. Zum Wagenpark von Schwarzenbach gehörte auch noch ein schöner Cocking Cart und ein typischer Vertreter aus Amerika, Typ Buckboard, die aber bereits bei Bekannten standen und dort verblieben. Dieser Wagenpark war ein Ausdruck des Wohlstandes und des Geschmacks der Familie Schwarzenbach.

Ich kann mich nicht mehr erinnern, wie die Wagen überführt wurden, nur der Phaeton der bei einer vornehmen Familie in Winterthur stand, holte ich zusammen mit Thomas Frei mit einem gemieteten Lastwagen ab. In Bocken war auch eine wertvolle Geschirrkammer vorhanden. Nach der Uebernahme der Liegenschaften durch die Schweiz. Kreditanstalt, heute CS, soll diese Kammer in einen Konferenzraum umgewandelt worden sein. Ueber das weitere Schicksal der Geschirre ist mir nichts mehr bekannt.

### **Napoleon III**

Ein weiteres schönes Erlebnis verschaffte mir der Kriegstross von Napoleon III. Dieser war im Besitz des Kantons Thurgau, resp. des Museums Arenenberg. Ich setzte mich bald nach dem Beginn der Sammlertätigkeit mit dem damaligen Verwalter des Museums, Herr Dr. Bruno Meyer, in Verbindung und versuchte ihn zu überzeugen, dass die Wagen bei mir gut untergebracht wären. Allerdings hatte ich damals die Gebäude an der St. Gallerstrasse noch nicht zur Verfügung, aber im grossen Schopf auf dem Fabrikareal wären sie ebenso gut untergebracht wie im Zeughaus von Frauenfeld.

Die vier Wagen waren der persönliche Besitz von Napoleon III. Nach der verlorenen Schlacht bei Sedan wurde er ins Schloss Königstein bei Kassel verbannt, bis er nach dem Friedensschluss des Deutsch-Französischen Krieges 1871 nach England übersiedelte, und seine Equipagen, also Wagen, Geschirre und Pferde, die ihn auf dem Feldzug begleiteten, nach Arenenberg dirigierte. Dort blieben sie, bis 1904 die Kaiserin Eugénie die gesamte Anlage dem Kanton Thurgau vermachte. Als in Arenenberg eine landwirtschaftliche Schule ansiedelte, kamen die Wagen ins Zeughaus nach Frauenfeld, wo sie über ein halbes Jahrhundert unbeachtet und nicht zugänglich in einer Ecke verblieben.

Kaum waren die Gebäude an der St. Gallerstrasse bezugsbereit, lud ich Herr Meyer zu einer Besichtigung ein, und auf der Stelle entsprach er meinem Wunsch. Nach kurzer Zeit kam ein Regierungsratsbeschluss, der den Kriegstross leihweise der Sammlung überliess. Sinnigerweise war der RR Beschluss vom in Salenstein beheimateten Regierungsrat Harder unterschrieben, auch Arenenberg liegt in Salenstein.

Die Wagen erhielten im Zeughaus in Frauenfeld einen leichten öligen Film oder Belag. Als wir den ersten Wagen pflegen, resp. waschen wollten, und dieser so mit Wasser in Berührung kam, wandelte sich die Farbe in eine weisse Emulsion, die wir nicht mehr entfernen konnten. Erst Wissenschaftler vom Kunsthistorischen Institut in Zürich gelang es, diese zu beseitigen. Wir behandelten allerdings nur eine kleine Fläche eines Wagens, wohl war



der alte Glanz wieder hergestellt, aber zugleich die anderthalb Jahrhundert alte Tönung oder Firnis ging verloren.

Mit den Wagen kamen auch fünf Geschirre, 1 Einspanner und 2 Zweispänner. Als ich diese im Zeughaus in Frauenfeld zum ersten Mal sah, war ich beeindruckt von der Nachlässigkeit der Zeughausbeamten. Die Artillerie war bis Mitte des zweiten Weltkrieges noch pferdebespannt, im Zeughaus arbeiteten demzufolge eine Anzahl Sattler, die wussten, wie Leder zu behandeln war. Dann hingen die Geschirre unbeaufsichtigt, ungepflegt während dreissig Jahren an einer Wand, teilweise von der Sonne beschienen, vollständig ausgetrocknet, das Leder teilweise bereits brüchig. Als ich sie übernahm, wurden sie von Herrn Bergamin zuerst einmal gewaschen und dann eingeölt, bis zu einem Liter Lederöl sog jedes Geschirr auf. Das Leder wurde wieder geschmeidig, dann wurde es gebläut und in einen fast brauchbaren Zustand versetzt.

Wenn ich jetzt die Wagen betrachte, so bin ich immer wieder beeindruckt, dass diese um die 150 Jahre alt sind und immer noch wohlerhalten und sehenswert. Ich frage mich hie und da, wie die Welt in 150 Jahren wohl aussehen wird, oder wie sie aussah, als die Wagen bei Napoleon III im Dienst standen.

Diese Wagen hatten noch eine andere Wirkung: ich begann mich für Napoleon III zu interessieren, seine Geschichte, seine Beziehungen zur Schweiz und zu Arenenberg. Ein faszinierendes Schicksal, eine interessante Laufbahn bis zum Kaiser der Franzosen, und am Ende die Niederlage bei der Schlacht von Sedan. Ich hatte mir eine Reihe von Büchern angeschafft, schrieb eine ausführliche Arbeit über sein Leben, die ich am Tag vor meiner Herzoperation im Spital, vollendete. Leider ist sie irgendwie verloren gegangen.

Im Kriegstross ist ein Wagen, ein sog. Vis-à-Vis, mit dem Napoleon III nach der Schlacht von Sedan zur Kapitulation fuhr um König Wilhelm und Kanzler Bismarck sein Schwert zu überreichen. Im Thurgau wird dieser Wagen „Sedanwagen“ genannt. Nun entdeckte ich, dass ein Sammler in Belgien auch einen Wagen aus Napoleonischem Besitz besass und behauptete, dass mit seinem Wagen die Fahrt zur Kapitulation unternommen wurde.

Der Direktor unseres Landesmuseums, Andres Furger stellte bei seinen Nachforschungen für sein neues Buch über die Kutschen Europas 2002 in der Bibliothèque Nationale in Paris fest, dass im Jahr 1871, also nach dem Friedensschluss, in Paris über ein Dutzend Wagen aus dem kaiserlichen Marstall verkauft wurden. Dafür wurden Phantasiepreise erzielt. Anhand der Liste der verkauften Wagen schliesse ich, dass sich darunter auch der Wagen, der sich jetzt in Belgien befindet, war. Es wäre also kaum möglich gewesen, zu jener Zeit den echten Sedanwagen von Kassel nach Paris zu befördern, sonst wären sicherlich auch die andern drei Wagen des Kriegstrosses zum Verkauf nach Paris gekommen. So kann ich weiterhin meinen Besuchern mit gutem Gewissen erzählen, dass sie vor dem echten Sedanwagen stehen würden.

### **1960 Sizilianer**

Im Keller der Sammlung steht ein prächtig bemalter, mit Schnitzereien und Schmiedarbeiten verzierter „Carro Siciliano“. Ich entdeckte diesen Wagen im Schaufenster eines bekannten Antiquars in Zürich. Bei der ersten Kontaktnahme erfuhr ich, dass dieser Wagen von einem Gemüsehändler oder - Importeur aus Sursee nach dem Krieg für Propagandafahrten aus Sizilien importiert und später wegen Nichtgebrauch verkauft wurde. Als ich mein Interesse zeigte, verlangte der Antiquar einen unverschämten Preis, der weit von meinen Vorstellungen entfernt war. Im Laufe der nächsten zwei Jahre besuchte ich das Geschäft immer wieder, der Wagen stand immer noch am gleichen Ort, und unsere Preisvorstellungen näherten sich allmählich, beide wurden nachgiebiger. Am Ende eröffnete er mir, dass er den Platz benötige, und wenn ich den Wagen jetzt nicht kaufe, so werde er ihn in Teilstücke zerlegen, zersägen, und diese so verkaufen. Nach harten Verhandlungen wurden wir handelseinig, und der Wagen kam nach Amriswil. Nach einiger Zeit hatte ich Besuch von einem Sattler, der einen Mitarbeiter aus Sizilien beschäftigte, er anbot sich, mir ein typisches und korrektes

Sizilianergeschirr anzufertigen. Ich war damit einverstanden, und nachdem der Mitarbeiter das Geschirr während seiner Sommerferien zur Vervollständigung von Malereien nach Sizilien mitgenommen hatte, wurde es an einem Holzpfert vor den Karren gespannt. Dabei konnten wir feststellen, dass der Maler, der das Geschirr schmückte, ein Nachkomme des Erbauers des Karrens war. Ich konnte später feststellen, nachdem ich mich intensiv mit der Geschichte dieser Wagen beschäftigte, dass ich ein ganz speziell schönes und wertvolles Exemplar erworben hatte.

1990 besuchte mich ein Redaktor einer deutschen Fachzeitschrift. Er bat mich, einen Artikel über den Sizilianerwagen zu schreiben, nachdem er entsprechende Literatur in meiner Bibliothek entdeckte. Ich nahm den Auftrag gerne an, mit Esty reisten wir für einige Tage nach Palermo, denn in der dortigen Gegend befinden sich einige sehr schöne Museen. Der Karren ist dort nicht mehr im Gebrauch, er wurde durch die Dreirad Vespa ersetzt. Der Artikel wurde aufgenommen, jedoch komplett umgeschrieben, mein Stil würde in keiner Weise dem wissenschaftlichen entsprechen, der in dieser Zeitschrift scheinbar üblich war. Das setzte meinem Selbstbewusstsein für einige Zeit einen ordentlichen Dämpfer auf.

Anlässlich einer Reise durch Sizilien entdeckte ich in einem Antiquariat in Taormina ein Sizilianer Wagen im Spielzeugformat. Eine vermögliche Familie liess Wagen für ihre Kinder herstellen, und, als diese erwachsen waren, wurde er verkauft. Ich war sofort begeistert, erkannte die hohe Qualität und Originalität. Wir wurden handeleinig, und als die Frage des Transportes aufkam, meinte der Verkäufer, ich solle mir keine Sorgen machen, ich solle, wenn ich zu Hause ankomme, ihm das Geld überweisen, er werde dann den Transport organisieren. Mein Vertrauen war gerechtfertigt, denn einige Wochen später stand vor meiner Haustüre eine Kiste, ohne Absender, Adresse, Grenzpapiere, darin perfekt verpackt der kleine Wagen. Die Geschichte des Sizilianers ist ein beschränktes Fachgebiet, aber dank diesem Wagen bin ich darin ein Fachmann geworden, und erhalte öfters Anfragen.

#### **1992 C-Feder Chaise**

Von einer Ortschaft am Bodensee offerierte mir ein Mann eine, wie er sagte, alte Chaise. Alte Chaisen waren allerdings kaum begehrt, aber da das Dorf in der Nähe lag, fuhr ich hin. Die Chaise war in einem bedenklichen Zustand, aber wirklich alt, begeisternd alt. Sie besass ein antikes Fahrgestell mit sog. C-Federn, etwas das ich an einer Chaise noch nie gesehen hatte. Der Mann erzählte mir von tollen Angeboten, und ich wusste nicht, ob ich ihm glauben sollte. Ich machte ihm sofort ein hohes Angebot, und realisierte an seiner Ueberraschung, dass ich zu hoch gegriffen hatte, aber ich konnte nicht mehr zurück. Aber es hat mich noch nie gereut, diese C-Feder Chaise, nachdem sie aufgerüstet wurde, ist für mich eines der wertvollsten Stücke in der Sammlung. Sie muss um 1830 gebaut worden sein, soll aus dem Kloster Fahr stammen, kam dann in den Besitz einer Fuhrhalterei in der Umgebung von Zürich, die vor Jahrzehnten liquidierte, der Wagen blieb jedoch im Besitz einer Tochter. Mit ihrem Mann zügelten sie an den Bodensee, und der Wagen war nun feil. Der Erwerb dieser Chaise war ein Höhepunkt meiner Sammlertätigkeit, es war nicht nur die Qualität des Objektes, sondern auch der Zufall und die Spannung, ob ich mit meinem Angebot richtig lag, und dann die Genugtuung, dass der Wagen in die Sammlung kam.

#### **1995 Lexikon**

Jeder Kutschensammler bekennt sich zu einem Spezialgebiet. Einer kennt sich in den handwerklichen Fähigkeit aus, ein anderer ist Spezialist im restaurieren, wieder einer kennt die Geschichte der Wagen. Mein Interesse galt von Anfang an der Typologie, resp. der Benennung der verschiedenen Formen und Arten der Kutschen. Schon ganz früh begann ich, mit primitiven Mitteln und Kenntnissen, eine Kartei anzulegen, die ich dann später auf den Computer übertragen konnte. Allmählich nahm dann die Gestaltung eines Kutschenlexikons Form an, bis es 1995 so weit war, dass ich diesen veröffentlichen konnte. Es ist leider ausverkauft, für eine

Neuaufgabe interessierte sich kein Verleger, aber das Werk ist im deutschen Sprachgebiet ein Standardwerk geworden und ich darf in Fachkreisen eine gewisse Anerkennung spüren. Die Gestaltung des Lexikon vermittelte mir eine Unzahl von eindrücklichen Erlebnissen. Ich denke an die Besuche von fast sämtlichen Museen und Sammlungen in Europa, teilweise auch in den USA, an die vielen Bekanntschaften und Freundschaften, die dabei entstanden. Ganz speziell liebte ich die Aufenthalte in den Bibliotheken in Frauenfeld, in Zürich, in München, in Paris, in London. Die Stimmung in einer Bibliothek hat jeweils fast etwas Feierliches, Würdevolles, da ist Ruhe, Fleiss, Andacht.

#### **1995 Cabriolet Landauer von Vögele**

1995 konnte ich den wertvollen Wagen vom Fuhrhalter Vögele in Interlaken erwerben. Es wurde der teuerste Wagen, den ich je erwarb. Ich weiss, dass ich einige Objekte überzahlt habe, aber beim Kauf dieses Wagen bewahrte ich nicht das nötige kalte Blut. Der Verkäufer erzählte mir von Angeboten aus Italien und speziell von einem Interessenten aus Deutschland. Später stellte sich dann heraus, dass dieses gar nicht bestanden. Aber ich wollte, dass dieser Wagen in der Schweiz verblieb und so nahm ich seine Forderung an. Wenn ich heute vor dem Wagen stehe, trotzdem er mich freut, habe ich immer ein leicht ungutes Gefühl, denn ich hätte ihn günstiger erwerben können, wenn ich besser und härter gehandelt hätte. Der Wagen jedoch ist ein stolzes Objekt in der Geschichte des schweiz. Transportwesens und des Wagenbaus.

#### **Bilder**

Gleich von Beginn interessierte ich mich auch für Bilder mit Kutschen. Hauptsächlich England besitzt dank den sog. „Sporting Prints“ eine Unmenge von prachtvollen Sujets. Meine Mutter schenkte mir die Einrahmung der Bilder, bei einem renommierten Rahmenspezialist in Zürich erhielten die wertvollsten Bilder einen einheitlich Rahmen.

1998 durfte ich im Pferdemuseum in La Sarraz einen Teil meiner Bilder zeigen, eine Ausstellung, auf die ich sehr stolz war.

#### **Bibliothek**

Bücher interessierten mich seit jeher. Ich stand in Verbindung mit einigen Antiquariaten, die mir ihre Kataloge jeweils zustellten. Die Bibliothek hat einen ansehnlichen Umfang und war mir äusserst nützlich beim Schreiben des Lexikons.

**Die Entwicklung der Sammlung in Zahlen**

Bestand Sallmann 25 Objekte, Landwirtschaft inbegriffen

	<u>erworben</u>	<u>abgestossen</u>
1959	16 Wagen, davon 5 Postwagen	10
1960	16 Wagen, davon 2 Postwagen	4
1961	2	1
1962	9 u.a. Bühler Wagen	5
1963	8 u.a. Coach und Conrad Wagen	6
1964	3	3
1965	5	3
1966	9 u.a. Thurn und Taxi	6
1967	6 u.a. Schwarzenbach	2
1968	6	4
1969	7	3
1970	8	5
1971	3	1
1972	3	
	<b>99 TOTAL</b>	<b>53</b>
1973		
1974		
1975	Bezug des Gebäulichkeiten an der St. Gallerstr.	
1976		
1977		
1978		
1979		
1980		
1981		
1982 bis 1998	20 Wagen erworben, u.a. Modell Sizilianer, Omnibus, C-Feder Chaise, Vogeli, Gemmiwagen, div. Kinderwagen	0 abgestossen.