

Ornamental Design



In un articolo di Ivan A. Ingrassia uscito qualche tempo fa su FD figurava, fra le altre, un'immagine particolarmente curiosa: il progetto di una carrozzeria automobilistica, nota come Briggs Dream Car, brevettata dal progettista olandese-americano John Tijaarda [1]. Il progetto era stato depositato da Tijaarda presso l'U.S. Patent Office il 1 novembre 1933. All'epoca, Tijaarda era progettista capo di Briggs Manufacturing Company, azienda di Detroit specializzata nella produzione di carrozzerie per conto di Ford, Chrysler ed altri importanti marchi americani e inglesi.

Da dove nasceva quell'involucro dall'innovativa forma a goccia? Come ricorda Ingrassia, Tijaarda era stato interpellato da Lincoln, divisione di lusso della Ford, per lavorare a un modello di nuova concezione. Lincoln sarebbe poi riuscita a mettere a punto la vettura rivolgendosi a un altro designer, Eugene T. Gregorie, che apportò varie modifiche alla proposta iniziale di Tijaarda. Nacque così la Lincoln Zephyr, commercializzata con grande successo alla fine del 1935, prodotta in svariati modelli fino al 1948 e poi ripresa anche in seguito, in altre vetture firmate dalla stessa casa automobilistica.

UNITED STATES PATENT OFFICE

94,396

DESIGN FOR AN AUTOMOBILE

John Tjaarda, Birmingham, Mich., assignor to
Briggs Manufacturing Company, Detroit, Mich.,
a corporation of Michigan

Application November 1, 1933, Serial No. 49,622

Term of patent 14 years

To all whom it may concern:

Be it known that I, John Tjaarda, a subject of the Netherlands, residing at Birmingham, in the county of Oakland, State of Michigan, have invented a new, original, and ornamental Design for an Automobile, of which the following is a specification, reference being had therein to the accompanying drawing, forming a part thereof, in which

Fig. 1 is a perspective view illustrating my new design for an automobile;

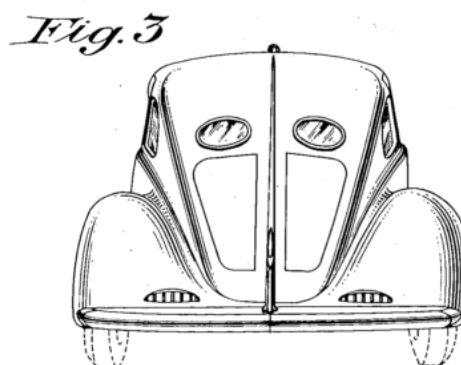
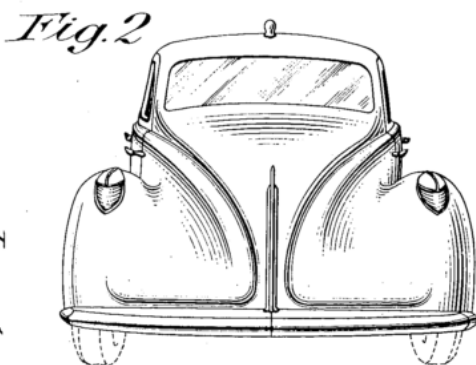
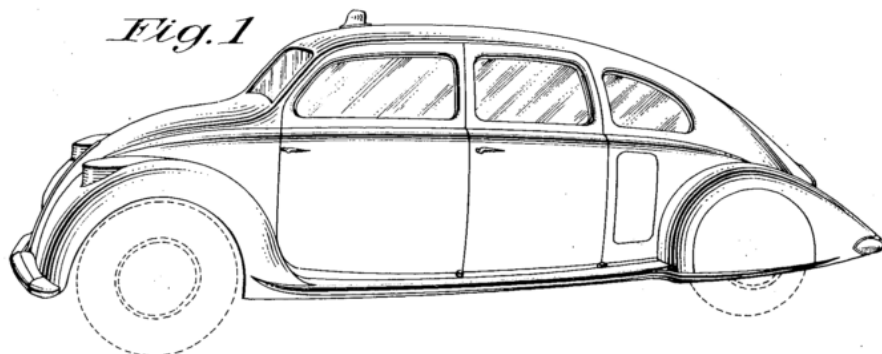
Fig. 2 is a front elevation thereof; and

Fig. 3 is a rear elevation of the automobile of Figs. 1 and 2.

I claim:

The ornamental design for an automobile substantially as shown.

JOHN TJAARDA.



Jan. 22, 1935.

J. TJAARDA
AUTOMOBILE
Filed Nov. 1, 1933

Des. 94,396.

By *John Tjaarda*
John Tjaarda
Inventor:
John Tjaarda
Attorneys

John Tjaarda, brevetto di carrozzeria automobilistica, 1933.

Ciò che salta all'occhio, nella vettura di Tjaarda mai andata oltre lo stadio del prototipo, è la forza anticipatrice non solo nei confronti della sua diretta discendente, la Lincoln Zephyr, ma anche di successivi modelli

che ne avrebbero ripreso la concezione di fondo, adattandola a dimensioni e a costi di gestione decisamente più abbordabili. Si pensi in particolare alla Volkswagen Typ 1, più nota al pubblico italiano come "Maggiolino", i cui primi esemplari verranno prodotti in Germania nel 1938 su progetto di Ferdinand Porsche, e che sarà uno dei maggiori successi mondiali del secondo dopoguerra.

Siamo di fronte a un progetto, quello di Tijaarda, che svolge un ruolo seminale nella fase storica in cui i *car designer* americani inventano lo *Streamlining*, lo stile aerodinamico che, negli anni del *New Deal* rooseveltiano, tenta di esorcizzare i fantasmi della crisi economica innescata nel 1929 dal crollo di Wall Street. Negli anni '30, lo *Streamlining* imperverserà non solo nel campo delle automobili, ma anche degli elettrodomestici, degli arredi, del *packaging*, propagandosi via via anche in Europa.

In quella fase storica, John Tijaarda non è né il primo né il solo a pensare a un'auto futuribile, immaginifica, che mutua il proprio stile dalla struttura di velivoli, missili e imbarcazioni. Tutt'altro. Un anno e mezzo prima di Tijaarda, il 27 aprile 1932, James R. Hughes deposita all'U.S. Patent Office, per conto di Pierce-Arrow, la carrozzeria di un'auto che giungerà sì alla produzione, ma registrando un fiasco clamoroso: la Pierce-Arrow Silver Arrow, di cui si venderanno soli cinque esemplari. In anticipo su Tijaarda, Hughes adotta il frontale a prua di nave e la linea filante, nel gioco delle superfici concave e convesse [2].

UNITED STATES PATENT OFFICE

JAMES R. HUGHES, OF SOUTH BEND, INDIANA, ASSIGNOR TO THE PIERCE-ARROW MOTOR CAR COMPANY, OF BUFFALO, NEW YORK, A CORPORATION OF NEW YORK

DESIGN FOR AN AUTOMOBILE

Application filed April 27, 1932. Serial No. 43,628. Term of patent 14 years.

To all whom it may concern:

Be it known that I, JAMES R. HUGHES, a citizen of the United States of America, a resident of South Bend, in the county of St. Joseph and State of Indiana, have invented a new, original, and ornamental Design for an Automobile, of which the following is a specification, reference being made to the accompanying drawing, forming a part thereof.

In the drawing, Figure 1 is a side elevational view, and Figure 2 is a top plan view showing my new design.

I claim:

The ornamental design for an automobile substantially as shown.

Signed by me at South Bend, Indiana, this 21st day of April, 1932.

JAMES R. HUGHES.

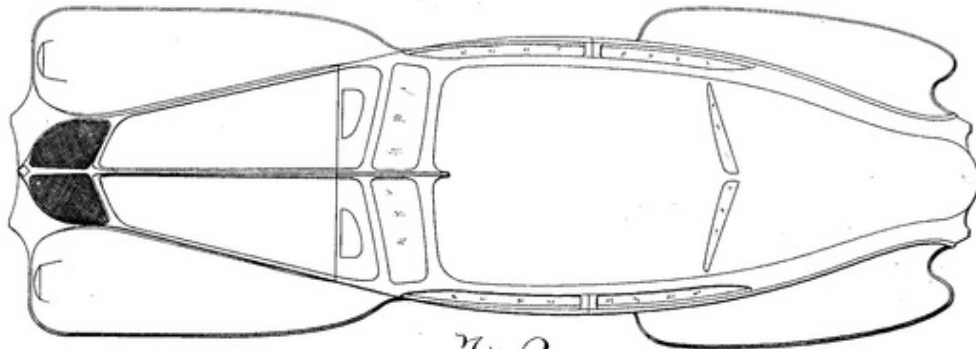


Fig. 2

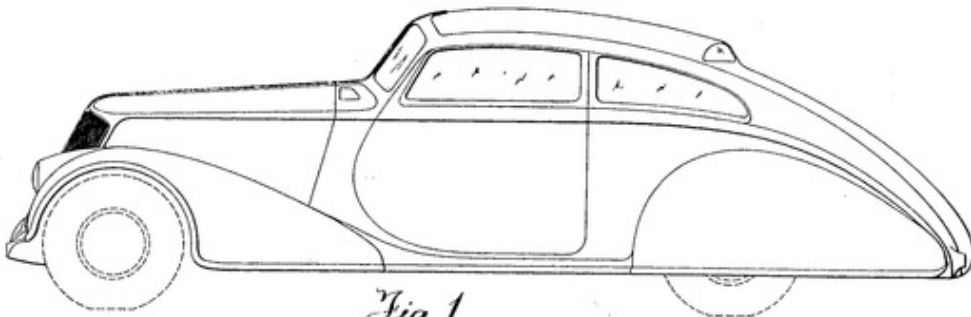


Fig. 1

Oct. 25, 1932.

Filed Apr-11 27, 1932

J. R. HUGHES
AUTOMOBILES

Des. 88,083

BY *James R. Hughes*
INVENTOR
J. M. Ramsey
ATTORNEYS

James R. Hughes, Brevetto di carrozzeria automobilistica, 1932.

Tra rifacimenti, imitazioni e rivendicazioni varie, lo stile Silver Arrow riemergerà più volte, prefigurando altre *concept car* rivelatesi anch'esse fallimentari o troppo in anticipo sui tempi. Tra di esse spicca il modello di carrozzeria depositato il 16 gennaio 1947 da George S. Lawson, appena fuoruscito dalla casa automobilistica Tucker, per un'auto ancora tutta da definire [3].

UNITED STATES PATENT OFFICE

149,824

DESIGN FOR AN AUTOMOBILE

George S. Lawson, St. Clair Shores, Mich.

Application January 16, 1947, Serial No. 136,189

Term of patent 14 years

(Cl. D14-3)

To all whom it may concern:

Be it known that I, George S. Lawson, a citizen of the United States, residing at St. Clair Shores, county of Wayne, and State of Michigan, have invented a new, original, and ornamental Design for an Automobile, of which the following is a specification, reference being had to the accompanying drawings, forming a part thereof.

Fig. 1 is a front perspective view of an automobile embodying my design;

Fig. 2 is a side elevational view; and

Fig. 3 is a side perspective view thereof.

I claim:

The ornamental design for an automobile, substantially as shown.

GEORGE S. LAWSON.

REFERENCES CITED

The following references are of record in the file of this patent:

UNITED STATES PATENTS

Number	Name	Date
D. 88,083	Hughes	Oct. 25, 1932

OTHER REFERENCES

The Washington Daily News, Jan. 7, 1946, p. 6, figure in upper righthand corner of illustration entitled "Autos of the Future—Maybe."

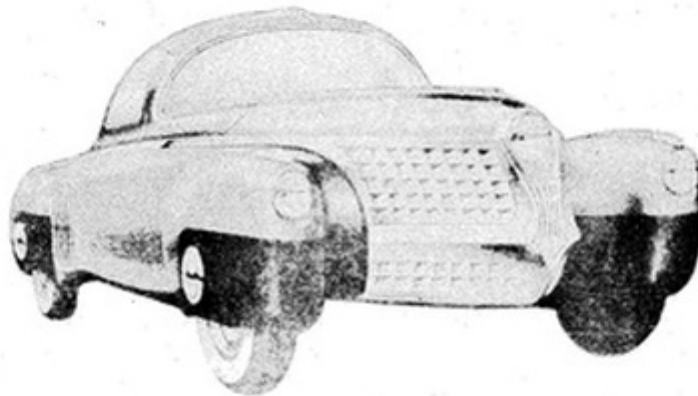


FIG. 1

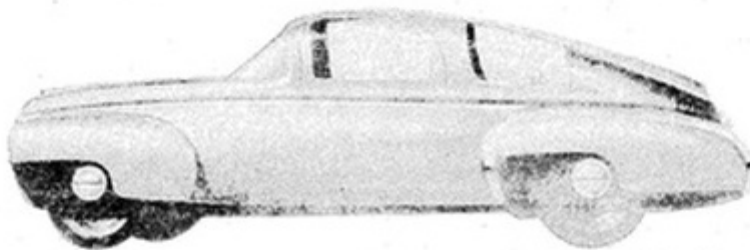


FIG. 2

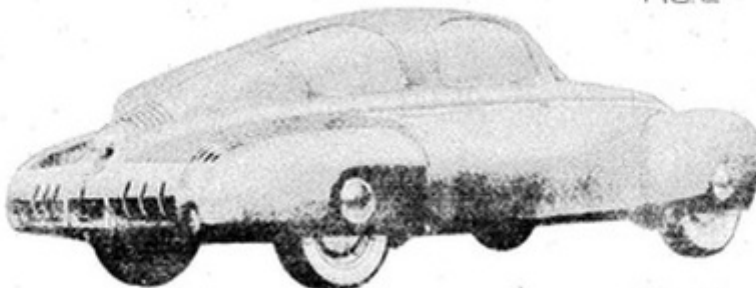


FIG. 3

BY
William S. Stein
ATTORNEY
INVENTOR:
GEORGE S. LAWSON

BY
William S. Stein
ATTORNEY
INVENTOR:
GEORGE S. LAWSON

Filed Jan. 16, 1947
June 1, 1948.

G. S. LAWSON
AUTOMOBILE

2 Sheets-Sheet 1
Dec. 14, 1948

Filed Jan. 16, 1947
June 1, 1948.

G. S. LAWSON
AUTOMOBILE

2 Sheets-Sheet 2
Dec. 14, 1948

George S. Lawson, brevetto di carrozzeria automobilistica, 1947.

Nel 1948 sarà lo stesso proprietario della Tucker Corporation, Preston T. Tucker, a depositare col nome di Tucker Torpedo il nuovo modello cui il suo *staff* tecnico sta lavorando da tempo. La vettura viene pubblicizzata con grande dispiegamento di mezzi ma, stante anche l'accanita opposizione delle grandi case automobilistiche concorrenti, se ne produrranno soli cinquanta esemplari [4]. Per inciso, va ricordato che la vicenda di Preston Tucker e della sua *dream car* verrà riscoperta quarant'anni più tardi, nell'88, dal regista Francis Ford Coppola, col suo film *Tucker*.

UNITED STATES PATENT OFFICE

154,192

DESIGN FOR AN AUTOMOBILE

Preston T. Tucker, Ypsilanti, Mich., assignor to Tucker Corporation, Chicago, Ill., a corporation of Delaware

Application March 15, 1947, Serial No. 117,626

Term of patent $2\frac{1}{2}$ years

(Cl. D14-3)

To all whom it may concern:

Be it known that I, Preston T. Tucker, a citizen of the United States, residing at Ypsilanti, in the county of Washtenaw and State of Michigan, have invented a new, original, and ornamental Design for an Automobile, of which the following is a specification, reference being had to the accompanying drawings, forming a part thereof, wherein:

Figure 1 is a view in side elevation of an automobile embodying the design of this invention;

Figure 2 is a top plan view;

Figure 3 is a view in front elevation; and

Figure 4 is a rear end elevational view.

The characteristic features of my design reside in the portions shown by means of full lines in the drawings.

I claim:

The ornamental design for an automobile, substantially as shown and described.

PRESTON T. TUCKER.

REFERENCES CITED

The following references are of record in the file of this patent:

UNITED STATES PATENTS

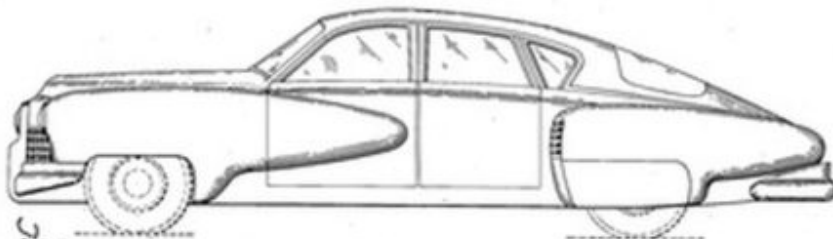
Number	Name	Date
D. 119,626	Walker	Dec. 5, 1944
D. 140,824	Lawson	June 1, 1948

OTHER REFERENCES

L'Auto Carrosserie, No. 137, September-October, 1938, page 12343, Planché 845 at top of page.

Washington Daily News, Monday, January 7, 1946, illustration entitled "Autos of the Future—Maybe."

FIG. 1



INVENTOR
 PRESTON T. TUCKER
 BY
J. Paulson & Paulson
 ATTORNEYS

June 14, 1949.
 Filed March 15, 1947

P. T. TUCKER
 AUTOMOBILE

Dec. 154,192
 2 Sheets-Sheet 1

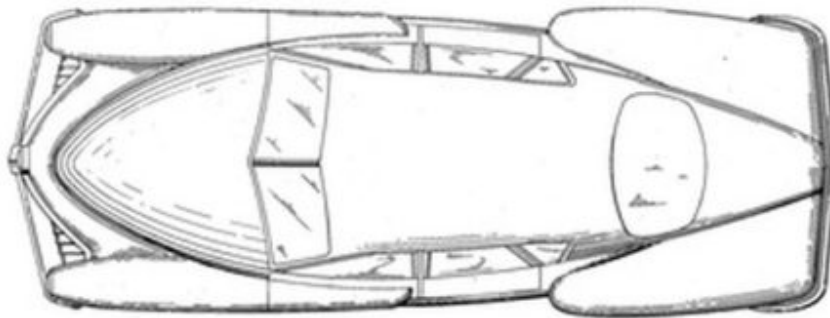


FIG. 2

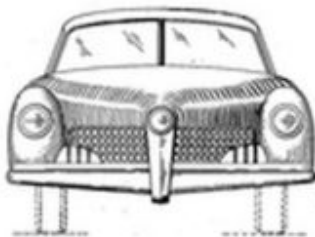


FIG. 3



FIG. 4

Al di là degli aspetti formali più discutibili e delle stesse controversie intorno ai diritti di primogenitura, c'è un tratto linguistico comune che, sorprendentemente, caratterizza tutti i brevetti automobilistici elencati fin qui: il ricorrere dell'espressione *ornamental design*. Essa compare nella descrizione che, come di rito, accompagna le immagini in ogni pratica di brevetto. Si tratta di un testo breve ed icastico, un formulario fissato in sede giuridica. Tutta la posta in gioco in un brevetto, coi connessi diritti economici, si ha infatti nella perfetta rispondenza tra parola e immagine, e nel raffronto con eventuali altri brevetti consimili, già depositati in precedenza.

Prendiamo in esame il testo allegato alla pratica più antica fra quelle viste finora: quello relativo al brevetto di James R. Hughes. Rendendo l'inglese *ornamental design* con l'italiano "progetto ornamentale", lo si potrebbe tradurre così:

«A tutti gli interessati. Notifico che io, James Hughes, cittadino americano, residente a South Bend, contea di St. Joseph, Stato dell'Indiana, ho inventato un nuovo, originale progetto ornamentale di automobile, così come spiegato di seguito e come si vede nel disegno allegato. Nel disegno, la figura 1 è una veduta laterale, e la figura 2 è una veduta dall'alto che mostra il mio nuovo progetto. Rivendico: Il progetto ornamentale di automobile esattamente come mostrato. South Bend, Indiana, 21 aprile 1932. James R. Hughes»

La formula si ripete identica – fatti salvi i nomi di persona e le circostanze specifiche – in tutti gli altri brevetti visti fin qui.

Dunque, negli USA degli anni '30 il moderno equipaggiamento di un'auto, caratterizzato da forme seducenti, volumetriche, carenate, trova la sua definizione giuridicamente più ineccepibile in un vocabolo che arriva dritto dal latino di età classica, mantenendo sorprendentemente invariata la sua carica semantica, e proprio nelle accezioni concrete, esecutive, che sembrerebbero più desuete. Svariando dal singolare al plurale e dal concreto all'astratto, la parola latina *ornamentum* copre infatti una vasta gamma di significati di carattere logistico e organizzativo, oltretutto artistico ed estetico. Eccoli, raggruppati secondo un criterio comune a tutti i dizionari: 1) "apparato", "equipaggiamento", "armatura", "bardatura", "corredo"; 2) "ornamento", "abbellimento", "gioiello". Poi, in senso figurato: 3) "ornamento", "pregio", "onore"; 4) "abbellimento oratorio". In tutte le sue sfumature, *ornamentum* è quindi la forma estrinseca, ordinata, di una struttura intrinseca – sia essa materiale o mentale – organizzata nei minimi

dettagli.

Tornando alle automobili: si pensi alle maniglie delle portiere, o a qualsiasi altro elemento che nel progetto di una carrozzeria non può non comparire. Dire che si tratta di *ornamental design* significa affermare che, di quelle maniglie che si vedono nel progetto, la parte di invenzione che spetta al brevettante è la foggia delle maniglie e il loro posizionamento nella portiera. Mentre il meccanismo di apertura nascosto dentro e dietro di esse può benissimo spettare ad altri. Lo stesso discorso si potrebbe fare per tutte le strumentazioni che compaiono sulla superficie di una carrozzeria, come i paraurti o i fanali o gli specchi retrovisori. Con l'espressione *ornamental design* il brevettante rivendica per sé la *facies* esterna – il decoro – lasciando ad altri le sottostanti componenti ingegneristiche, meccaniche ed elettroniche.

Se è vero che l'automobile esercita un potere di fascinazione superiore a qualunque altro oggetto novecentesco, è altrettanto vero che, sotto la voce "ornamental design", si sono sempre brevettati manufatti industriali di ogni tipo. Per offrirne un assaggio, restiamo agli anni '30, consultando la Gazzetta Ufficiale pubblicata settimanalmente dall'USPTO (United States Patent and Trademark Office). Nel solo volume 427, che raccoglie le uscite di febbraio 1933, alla voce "Designs" sono pubblicati decine e decine di brevetti che variano dai disegni per tessuti alle lampade, dalle bottiglie agli elettrodomestici, dai bottoni alle scarpe, passando attraverso una moltitudine di oggetti di cui si è perso perfino il ricordo [5]. Ma basta un minimo di attenzione per imbattersi in un brevetto di tostapane del grande inventore-imprenditore Thomas A. Edison [6], o in due brevetti di locomotori ferroviari del celebre designer Raymond Loewy [7] o, ancora, nella Pierce-Arrow Silver Arrow che, depositata da Hughes l'anno precedente, risulta ora definitivamente approvata [8]. Tutti i brevetti, indistintamente, recano in calce la formula di rito che già conosciamo: "The ornamental design [...] as shown".



Alexander Samuelson, brevetto di bottiglia, 1915.

Con quella stessa formula, diciotto anni prima, nel 1915, Alexander Samuelson, direttore tecnico della Root Bottle Company di Terre Haute, Indiana, aveva brevettato una piccola bottiglia in vetro, adatta alle bevande gassate. Per la prima volta con questo brevetto, una bibita nata nel 1886 ed ancora relativamente poco nota, la Coca Cola, veniva associata ad un recipiente dalla forma sinuosa, scanalata, che l'avrebbe resa celebre in tutto il mondo. Per il momento, il nostro itinerario può interrompersi qui.

Indagini a campione come questa andrebbero ripetute, andando a coprire altri periodi ed altre aree geografiche e linguistiche. Ma già questa breve carrellata fa emergere come, lungi dall'estinguersi, la nozione di ornamento abbia mantenuto, proprio nel cuore dell'industrialismo novecentesco, un valore dirimente, polarizzando su di sé la nozione di design e, in particolare, di *Industrial Design*. È, se non proprio un'inversione, certo un cambio di rotta rispetto al luogo comune che vuole che tra il '900, secolo della catena di montaggio e della produzione di serie, e la cultura ornamentale, non vi sia possibilità di dialogo.

□1□ Vedi, su questa stessa rivista, I.A. Ingraffia, *Il frontale automobilistico a prua di nave, tra USA e Italia*, 9 aprile 2021 (<http://www.faredecorazione.it/?p=14090>).

□2□ Su questo e sui progetti a seguire, vedi in rete il contributo di S. Tremulis, *Tucker Design History Files: Torpedo and Tucker '48... and why Rob Ida Concepts' Tucker Torpedo is an Important Addition to Automotive Design* (<http://www.gyronautx1.com/live-updates/tucker-design-history-files-torpedo-and-tucker-48-and-why-rob-ida-concepts-tucker-torpedo-is-an-important-addition-to-automotive-design>).

□3□ *Ibidem*.

□4□ *Ibidem*.

□5□ *The Official Gazette of the United States Patent Office*, vol. 427, nn. 1-4, febbraio 1933 (collezione completa consultabile su Hathi Trust Digital Library).

□6□ *Ivi*, p. 305.

□7□ *Ivi*, p. 310.

□8□ *Ivi*, p. 827.

In alto: l'attore Jeff Bridges in un fotogramma del film di Francis Ford Coppola "Tucker" (1988). Sotto: La Briggs Dream Car di John Tijaarda in un prototipo esposto nel 1933.

