



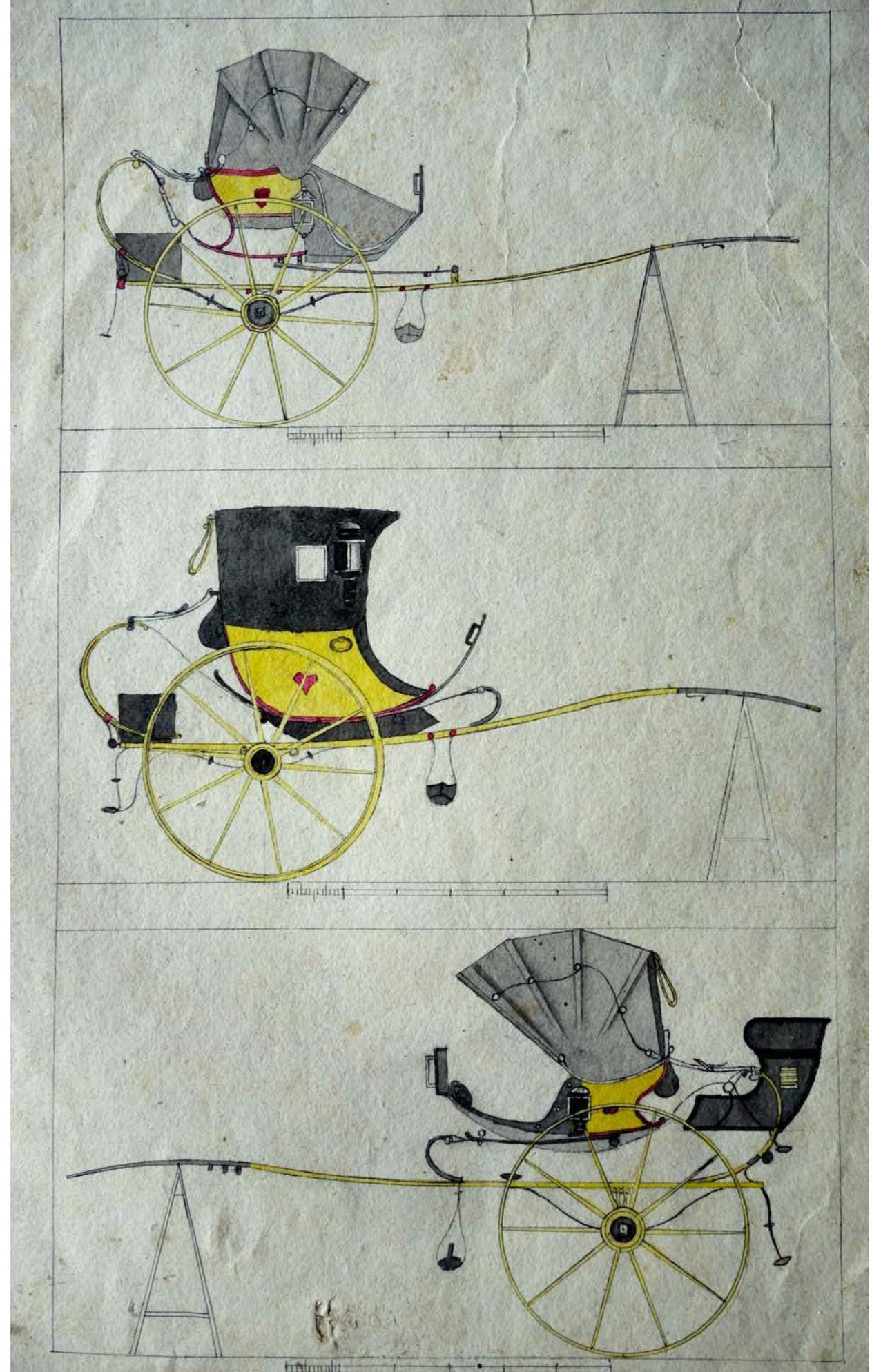
*Andres Furger*

**Kutschenbau in Basel  
im frühen 19. Jahrhundert**

**Die Zeichnungen von Samuel Fininger**

KUTSCHENBAU  
IN BASEL  
IM FRÜHEN 19.  
JAHRHUNDERT

Die Zeichnungen von Samuel  
Fininger



# INHALT

## Vorwort

1. Historischer Kontext
2. Frühe erhaltene Wagen aus Basel
3. Der Sattler als Wagenbauer
4. Samuel Fininger und die Basler Familie Fininger
5. Die Pariser Vorlagezeichnungen (Gruppe 1)
6. Die Handzeichnungen Finingers (Gruppen 2 und 3)
7. Datierung und Modellspektrum
8. Vergleich mit dem Zeichnungsheft von Blotzheim
9. Auswertung
10. Katalog der Handzeichnungen

## Literatur

## Zusammenfassung

Fassung vom 20. 10. 2014 (nachredigiert und ergänzt im August 2017)

## Vorwort

Im frühen 19. Jahrhundert verbreitete sich das Kutschenfahren in ganz Europa. Der Bedarf an neuen Kutschen stieg nach 1800 auch in der prosperierenden Stadt Basel deutlich an. Nicht umsonst wurde die Grenzstadt am Rhein bald danach schweizweit bekannt als Stadt mit den schönsten Equipagen innerhalb der Schweiz. Aber im zeitgemässen Kutschenbau blieb Basel bis 1855 wegen der Zunft-Restriktionen ein hartes Pflaster. Viele neue Wagen wurden deshalb aus Frankreich und Deutschland importiert.

Nun ergänzen Zeichnungen des Baslers Samuel Fininger unser Wissen: Offenbar gab es in Basel in den Jahrzehnten nach 1800 schon gut ausgebildete Wagenbauer. Dafür sprechen präzise massstabgerechte Entwurfszeichnungen von noblen Wagen nach dem neuesten Stil der Zeit kurz nach 1800, die mit „Sam: Fininger“ oder „Fininger“ signiert sind. Die Signatur unter diesen Vorlageblättern – nicht die Regel in jener Zeit – sprechen für eine Hochschätzung des Urhebers der Zeichnungen, des aus einer alten Basler Familie stammenden Sattlers Samuel Fininger.

Andres Furger im Herbst 2014

## 1. Historischer Kontext

Die aus dem Zeitraum zwischen circa 1815 und 1835 stammenden Zeichnungen Finingers fallen in die Periode, als sich das Fahren in noblen Wagen (nach der Französischen Revolution) in Europa auch ausserhalb von Adelskreisen zu verbreiten begann. Das galt besonders auch für die Stadt Basel, nachdem dort die alten Sittenmandate gefallen waren.



Abb. 1  
Noble Kutsche vor den Toren Basels um 1810.  
Aquarell von J.J. Biedermann



Abb. 2  
„La promenade en Whisky“, Druck nach J.J. Biedermann um 1800.

Bildliche Zeugnisse, wie die von Abbildung 1, belegten seit längerem die Existenz von luxuriösen Wagen in Basel und Umgebung in der Zeit um 1800. Aus schriftlichen Quellen wissen wir zudem, dass der Kutschenverkehr in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhundert in der Stadt Basel so stark zunahm, dass in der Jahrhundertmitte einschränkende Verordnungen erlassen wurden und beispielsweise in der Stadt der Rechtsverkehr verordnet wurde (Furger, Kauffmann). - Die Darstellung von Abbildung 1 stammt vom bekannten Landschafts- und Tiermaler Johann Jakob Biedermann (1763 - 1830). Dieser hatte sich von 1807 bis 1814 in Basel aufgehalten und offenbar damals das noble Coupégespann festgehalten. Vom gleichen Künstler stammt das Bild von Abbildung 2 mit einem eleganten Zweirad.

Die Zeichnungen Samuel Finingers fallen in die Zwischenperiode, in welcher der bekannte Kutschenbauer Matter in Hüningen, der Coupés wie das von Abbildung 1 zu fertigen imstande war, nicht mehr tätig war und der später in der Region Basel marktführend werdende „sellier-carrossier“ Kauffmann aus dem nahen Saint-Louis auf den Plan trat.

## 2. Frühe erhaltene Wagen aus Basel

Aus den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhundert sind aus Basel und Umgebung nur zwei Luxus-Kutschen erhalten, eine Kalesche der Zeit um 1820/30, die vom Modell her eng mit dem auf Abb. 33 dargestellten Modell verwandt ist, und die jüngere Reise-Pritschka aus dem Segerhof (beide im Historischen Museum).



Abb. 3  
Kalesche in offenem und geschlossenem Zustand.  
Historisches Museum Basel



Abb. 4  
Der ältere Wagen aus dem Segerhof in Basel, eine Reise-Pritschka der Zeit um 1835 (Zustand um 1950). Typisch für einen Reisewagen sind die robuste Bauweise des Gestells, der Dachkoffer, das Magazin unter dem Bock und der Koffer auf der Gepäckbrücke.

Historisches Museum Basel

Beide Wagen tragen keine Signaturen und stammen dementsprechend nicht von einem einzigen Wagenbauer beziehungsweise nicht aus einer Wagenfabrik. Denn diese markierten üblicherweise ihre Fahrzeuge (vgl. die jüngere Kalesche aus dem Segerhof in Furger, Kauffmann). Die Kalesche und die Reise-Pritschka entstanden wohl - im Rahmen der alten Zunftordnung - in verschiedenen Werkstätten. Das könnte für eine Entstehung in der Stadt Basel sprechen, in der die Handwerker bis 1855 nach der alten, von den Zünften kontrollierten Arbeitsteilung getrennt arbeiten mussten.

### 3. Der Sattler als Wagenbauer

Eine einheitliche Ausbildung zum Wagenbauer (franz. carrossier) gab es in der Zeit um 1800 auf dem europäischen Kontinent noch kaum. Kutschen entstanden in den Regionen, in denen Fabriken noch nicht erlaubt waren, in verschiedenen Werkstätten, wie Stellmacherei, Schmiede, Malerei und Sattlerei. Der Sattler (franz. sellier) spielte dabei oft die Rolle des Koordinators. Er verhandelte mit dem Kunden den Auftrag, legte Zeichnungen vor, regelte die Finanzierung, überwachte die Entstehung einer Kutsche und staffierte sie zum Schluss aus.

Zur Fortbildung eines ambitionierten Sattlers gehörte um und nach 1800 eine ergänzende Ausbildung im Bereich Kutschenentwurf, so wurde er zum „sellier-carrossier“ oder Chaisenbauer. Denn die anspruchsvolle Kundschaft, welche sich im frühen 19. Jahrhundert einen Personenwagen leisten konnte, wollte ein Fahrzeug nach der neuesten Mode, wie sie von London, Paris sowie auch Brüssel und Wien diktiert wurde. Konkret hiess das für einen Sattler aus einer Provinzstadt die Absolvierung eines längeren Aufenthalts in einer entsprechenden Metropole im Rahmen der Wanderschaft. Basel war im 19. Jahrhundert stark nach Frankreich orientiert, deshalb zogen junge Handwerksgesellen zur Weiterbildung meist nach Paris oder wenigstens nach Strassburg.



Abb. 5  
Eine Strassburger Sattler-Werkstatt um 1820. Links wird an einem Sattel und in der Mitte an Pferdegeschirren gearbeitet. Im hinteren Raum erfolgt die Ausstaffierung einer angelieferten Kalesche ähnlich der von Abbildung 3.  
Hofer 1821, 3

### 4. Samuel Fininger und die Basler Familie Fininger

Das in einem Privatarchiv befindliche Konvolut der hier vorgestellten Zeichnungen stammt von einem bisher unbekanntem Basler Wagenbauers des 19. Jahrhunderts. Erhalten sind 18 Blätter, 14 davon sind Handzeichnungen. Letztere sind teilweise signiert mit „Sam: Fininger“, mit einer ähnlichen Signatur oder können aufgrund der Technik und der Darstellungsart mit grosser Wahrscheinlichkeit der gleicher Hand zugeordnet werden.

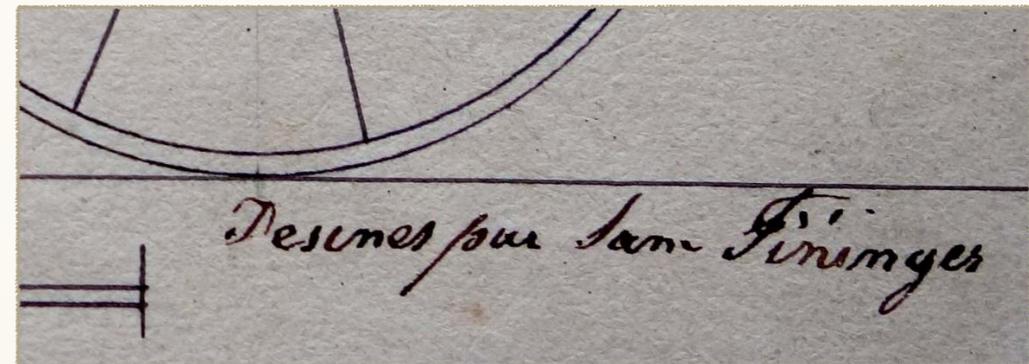


Abb. 6  
Signaturen auf Blättern des hier vorgestellten Konvoluts von Wagenzeichnungen der Zeit um 1835.

Die Fininger oder Finninger verkörpern ein altes Basler Geschlecht, das im 19. Jahrhundert mit den besten Basler Familien wie Bachofen und Merian verschwägert und in der Regierung der Stadt vertreten war. 1789 ist in den Akten des Basler Staatsarchivs ein Samuel Fininger als Hufschmied und Vieharzt verzeichnet. 1811 wurde dieser Samuel Fininger Zunftmeister der Zunft zu Schmieden. Derselbe besass Land an der St. Jakobs-Strasse, das der reiche Christoph Merian 1813 von den Erben erwarb, wie dem Buch von G.A. Wanner zu entnehmen ist. Demnach war dieser ältere Samuel Fininger um 1812 verstorben.

Der vermutliche Urheber der Zeichnungen Samuel Fininger, stammte wohl aus der Familie dieses vermögenden Hufschmieds und dürfte um 1810 geboren worden sein. Er wurde im Adressbuch von 1834 als Sattler verzeichnet, wohnhaft eingangs der Bäumleingasse am Münsterberg 2 im „Haus zur Schaufel und Spiess“.. Noch Ende des 19. Jahrhunderts gab es in Basel einen Wagenbauer namens Fininger, der an der Landesausstellung 1896 in Genf ausstellte (ein Nachfahre Samuel Finingers?).

Diese ersten genealogischen Recherchen zeigen, dass der jüngere Samuel Fininger offenbar aus einer alten, begüterten Basler Familie stammte, die im 19. Jahrhundert einen Bezug zum Pferd sowie Geschirr- und Kutschenbau über etwa drei Generationen hinweg aufwies.

In der von D. Schmutz 1840 herausgegebenen „Bibliothèque Suisse du commerce et de l'industrie“ ist S. Finninger als „sellier-carrossier in Basel“ aufgeführt.

SELLIERS-CARROSSIERS.
Finninger, S.
Gysin, J.
Kohlgraf, J.
Langmesser-Engel.
Langmesser, J.-J.
Lotz, R.
Marfort, A.-J.
Parmentier, F.-P.
Roschet, H.
Salathe, J.-G.
Schmidlin, J.-A.
Schneider, H.
Sutter, J.-J.

Das Konvolut der Zeichnungen besteht aus drei Gruppen:

1. Vier lithographierte Blätter aus der Pariser Blattserie „Meubles et Objets de Goût“ mit je drei Wagendarstellungen.
2. Die Auswertung von vier Blättern des Konvoluts ergab, dass diese handgefertigten Zeichnungen Kopien aus „Meubles et Objets de Goût“ sind. Sie wurden mit dem Zirkel abgestochen, präzise nachgezeichnet und koloriert.
3. Die interessanteste dritte Gruppe besteht aus sieben kleinformatigen und drei grossformatigen Zeichnungen, die wohl Eigenentwürfe Finingers darstellen. Davon sind sieben signiert. Die übrigen drei können aufgrund von Stil und Papier in eine Reihe mit den signierten Blätter gestellt werden.

Solche maßstabgerechte Zeichnungen dienten den bei der Kutschenfertigung führenden Sattlern als Vorlageblätter für ihre Kunden und nach der Auftragserteilung als Konstruktionsgrundlage für die eigentliche Kutschenherstellung. Wenn der Kunde Änderungen gegenüber den Vorlageblättern wünschte, passte der Sattler seine Zeichnungen an oder fügte die Anpassungen an. Aus diesem Grund sind Ergänzungen in Bleistift häufig zu beobachten.

## 5. Die Pariser Vorlagezeichnungen (Gruppe 1)

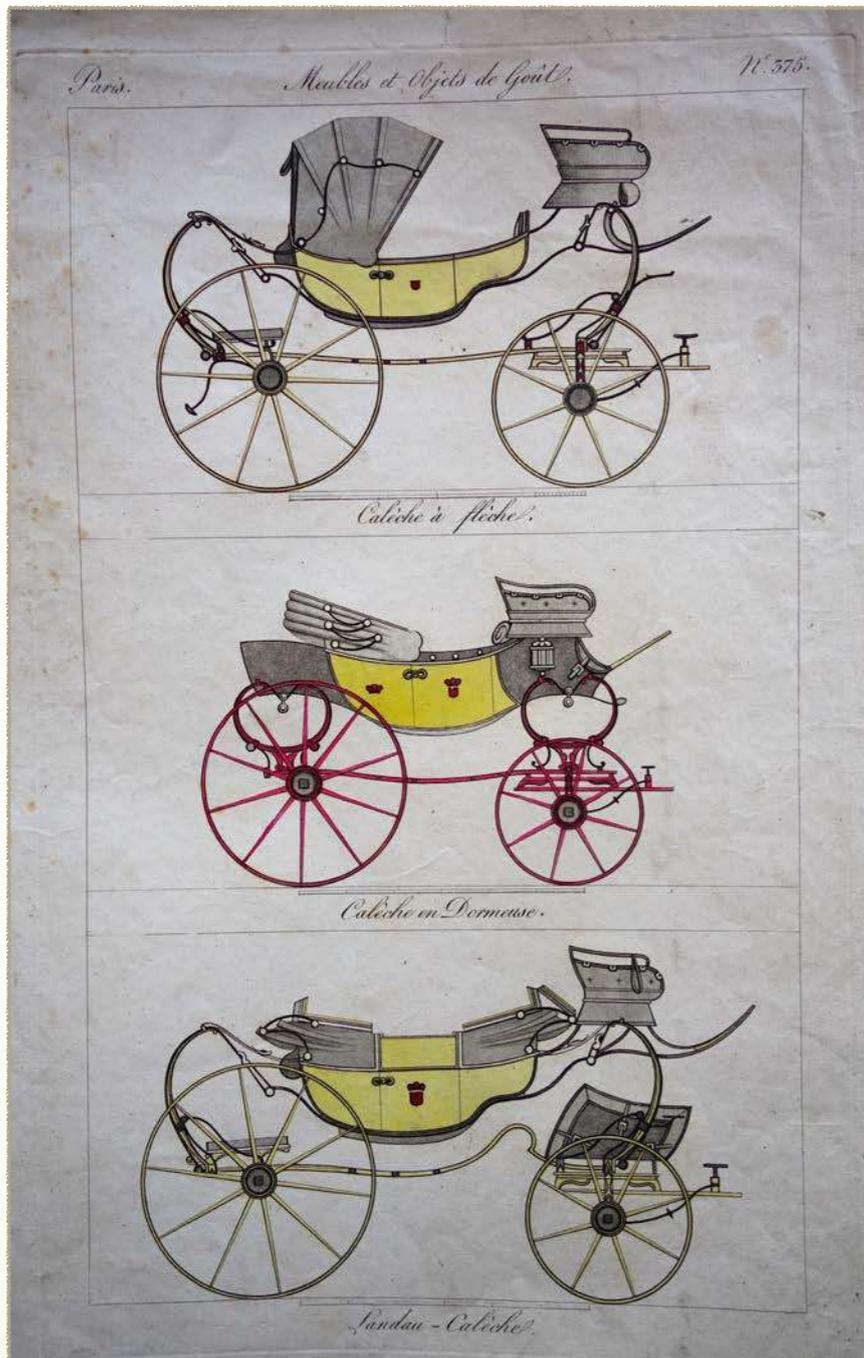


Abb. 7  
Blatt 575 der Pariser Zeichenfolge „Meubles et Objets de Goût“ mit drei Kutschenzeichnungen aus dem Konvolut.

Vier der Blätter aus dem Konvolut sind Drucke aus der in Paris zwischen 1802 und 1835 erschienenen Zeichenfolge „(Collection de) Meubles et Objets de Goût“, die von Pierre Antoine Lebourg als Supplement des bekannten Journal des Dames et des Modes (hier abgekürzt MOG) herausgegeben wurde. Ende des 18. Jahrhunderts begann sich die Mode auch im Bereich der Kutschen schnell zu wandeln und die Technik zu verbessern. Nur Kutschenbauer, die den anspruchsvollen Kunden Wagen der neuesten leichten Bauart anbieten konnten, waren konkurrenzfähig. Vor diesem Hintergrund entstand der professionell ausgeführte Kutschenentwurf mit exakten Seitenrissen. Die Entwürfe der Kutschenentwerfer oder „Dessinateurs en voitures“ wurden jährlich in Zeitschriften oder Heftserien angeboten. Führend war zunächst London, vor allem mit elegant-schlichten Entwürfen des deutschstämmigen Sattlers und Verlegers Rudolf Ackerman, der als junger Geselle auch in Hünningen bei Matter tätig gewesen war. Solche Entwürfe wurden in der zweiten führenden Metropole, Paris, kopiert, abgewandelt und weiter entwickelt. In Paris wurde kurz nach 1800 in der Zeitschrift MOG neben Möbeln und anderen Inneneinrichtungen auch neue Kutschenmodelle vorgestellt. Diese Entwürfe wiederum wurden in Leipzig nachgedruckt oder von anderen kopiert und als Publikationen herausgebracht. Dazu gehören die Werke von Dinkel und Jansen (Furger, Kutschen-Atlas).

Die Pariser Blätter könnten in Paris von Fininger erworben oder dort bestellt worden sein, um zu Hause damit arbeiten zu können. Offenbar waren die Blätter so teuer, dass er weitere von Hand kopierte oder sich im Rahmen seiner Ausbildung am Abzeichnen solcher Vorlagen schulte.

In Basel fielen die Zunftschranken erst im Jahre 1855. Bis dahin konnten noch keine Fabriken betrieben werden, in denen verschiedene Handwerker gemeinsam unter einem Dach arbeiteten, wie sich dies im Kutschenbau im übrigen Europa zu bewähren begann. Aus diesem Grund entstanden Kutschen in Basel noch nach dem alten System, im Rahmen dessen ein Handwerker als eine Art Generalunternehmer die Herstellung einer Kutsche in den verschiedenen Werkstätten koordinierte. Dies waren, wie erwähnt, in der Regel die Sattler (vgl. Furger, Kaufmann).

## 6. Die Handzeichnungen Finingers (Gruppen 2 und 3)

Die von Hand ausgeführten Zeichnungen der Gruppen 2 und 3 sind in schwarzer Tinte ausgeführt, wobei – nach den noch sichtbaren Einstichen - auch Zirkel für die Räder und für das Abgreifen von Massen benützt wurden. Die Kolorierung erfolgte in Aquarellfarben, einige Blätter sind auch nur laviert. Die ganze Machart spricht für eine jüngere, aber schon geübte Hand, wobei die Zeichnungen der Gruppe 2 noch weniger meisterhaft ausgeführt sind. Nach der sehr guten Qualität der Zeichnungen der dritten Gruppe ist auf eine gründliche Ausbildung Finingers im Zeichnen und Entwerfen zu schliessen. Insgesamt sind 21 Fahrzeugmodelle abgebildet.

Zwei Blätter zeigen eine damals übliche Darstellungsart mittels aufgeklebter Aufleger, die Fahrzeuge in offenem und geschlossenem Zustand zeigen.

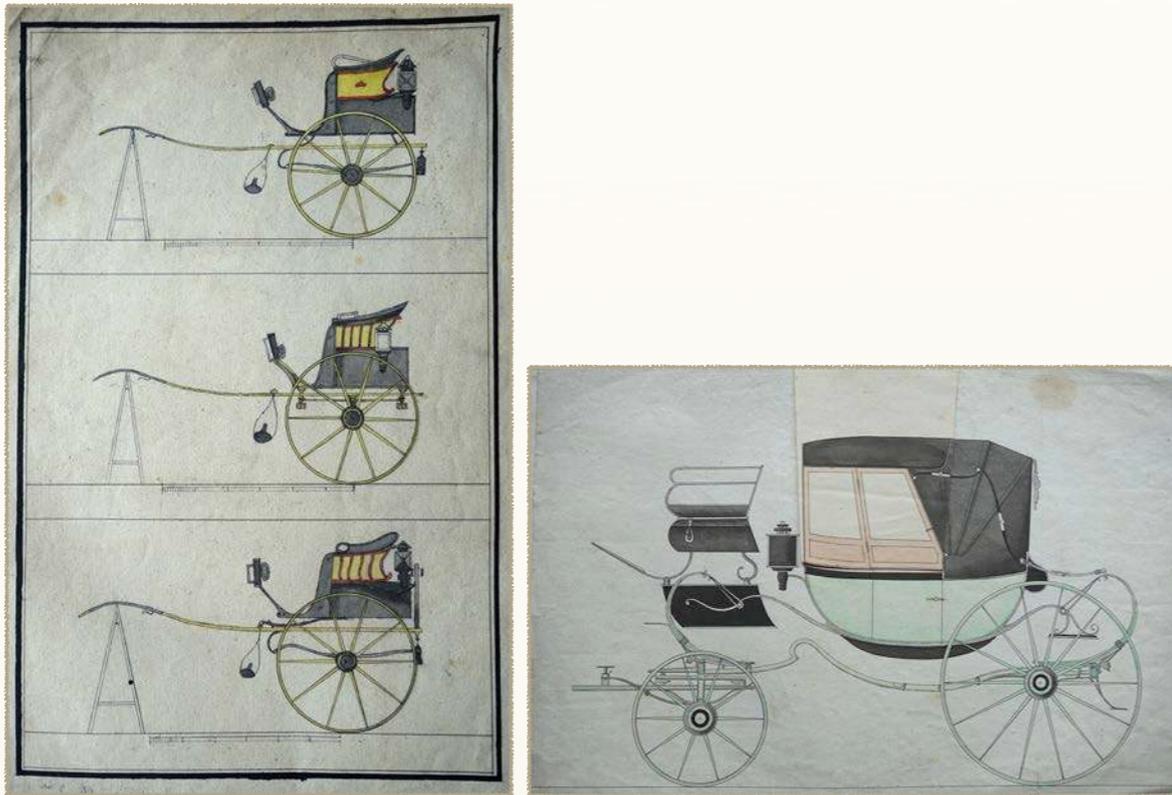


Abb. 8  
Zwei Formate der von Hand ausgeführten Zeichnungen: Grosses Hochformat und Querformat.

Das Konvolut ist wohl nur ein kleiner Teil eines ehemals umfassenderen Bestands von Zeichnungen, wie sie jeder bessere Sellier-Carrossier in seinem Betrieb aufbewahrte. Im frühen 19. Jahrhundert gab es bereits eine breite Palette von verschiedenen Fahrzeugmodellen, wie etwa das 1833 erstmals erschienene Standardwerk „Manuel complet du bourrelier et du sellier“ von M. Lebrun zeigt. Darin sind über 300 Modelle verzeichnet.

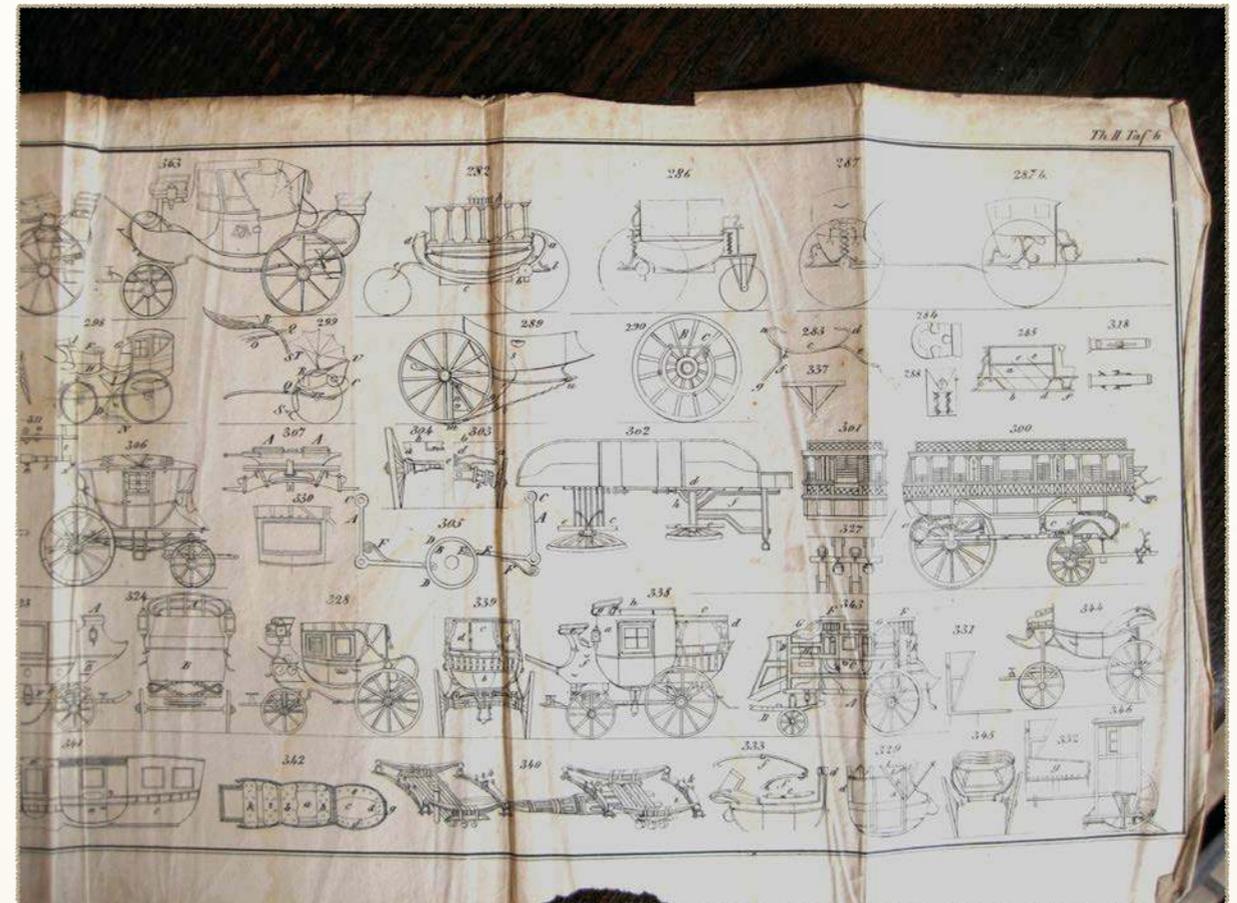
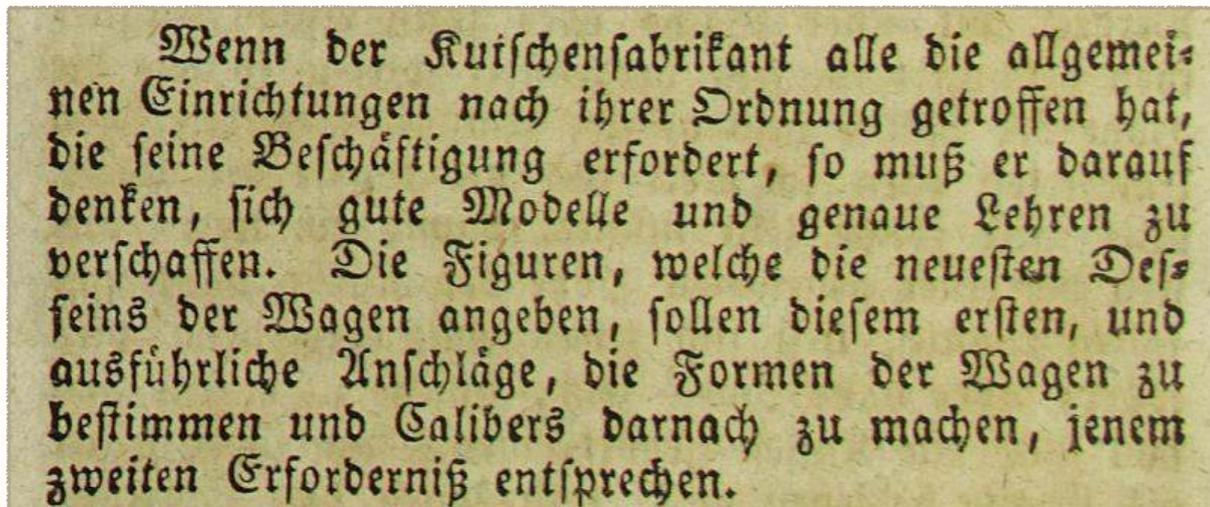


Abb. 9  
Tafel mit verschiedenen Kutschenmodellen aus dem Standardwerk von M. Lebrun, das 1835 auch in deutscher Sprache publiziert wurde.

Im Werk von Lebrun wird unter Paragraph 13 betont, wie wichtig für die Kutschenbauer die Beschaffung guter Modelle nach neuestem Dessin war, eben in Form von Zeichnungen:



Wenn der Kutschensabrikant alle die allgemeinen Einrichtungen nach ihrer Ordnung getroffen hat, die seine Beschäftigung erfordert, so muß er darauf denken, sich gute Modelle und genaue Lehren zu verschaffen. Die Figuren, welche die neuesten Dessins der Wagen angeben, sollen diesem ersten, und ausführliche Anschläge, die Formen der Wagen zu bestimmen und Calibers darnach zu machen, jenem zweiten Erforderniß entsprechen.

Unter „Lehren“ sind hier aus Holz geschnittene Schablonen von wichtigen Teilen im Massstab 1:1 zu verstehen, mit welchen die Schmiede sowie Stell- und Kastenmacher Formen auf die Werkstücke übertragen konnten. Solche Lehren hingen in den Werkstätten in grosser Zahl an der Wand.

## 7. Datierung und Modellspektrum

Die Blätter des Konvoluts selbst sind nicht datiert; sie entstanden nach den abgebildeten Kutschenmodellen in der Zeit zwischen circa 1815 und 1835.

Die Zeichnungen der Gruppe 2 (Kopien aus MOG) zeigen Modelle zwischen circa 1810 und 1825. Die Zeichnungen der Gruppe 3 umfassen fast durchgängig etwas jüngere Modelle der Zeit um 1830. Dazu gehören Wagen ohne Langbaum und solche mit doppel elliptischer Druckfederung und Kastenformen wie die der Pritschka.

Die etwas ungelinker gezeichneten Blätter der Gruppe 2 sind mit ihren älteren Kutschenmodellen sind offenbar früher entstanden als die der Gruppe 3. Das bestätigt die Vermutung, die Kopien der MOG-Blätter seien in der Ausbildungszeit des jungen Samuel Fininger entstanden und die der Gruppe 3 in der Zeit, als er in Basel als Sattler und Kutschenbauer bereits mit einiger Routine tätig war.

Das in Gruppe 3 vertretene Modellspektrum mit dem Schwerpunkt auf Wagen vom Typ Kalesche und Pritschka scheint auf die damaligen Bedürfnisse Basels vor der Eisenbahnzeit zugeschnitten zu sein. Es fehlen die sehr herrschaftlichen Modelle wie kompliziert gefederte Berlinen usw., wie sie in den Vorlageserien jener Zeit sonst vertreten sind, aber von der recht konservativen Bürgerschaft der Stadt Basel kaum benützt worden sein dürften. Von der Federungstechnik her stehen die Wagen am Übergang von der C- zur Druckfederung.

Folgende Wagenmodelle sind in Gruppe 3 vertreten:

- Kalesche
- Britschka
- Phaëton
- Berline
- Post- oder Eilwagen (Diligence)
- Leichenwagen.

Gedekte Personenwagen nannte man damals generell „Chaisen“, halb gedeckte (mit Halbverdeck) „Halbchaisen“. (Deshalb auch der Ausdruck Chaisenfabrikant für Wagenfabrikant.)

Die gezeichneten Kutschen repräsentieren gängige bürgerliche Modelle des Biedermeiers in ihren (gegenüber früher) reduzierten Formen. Diese entsprachen

der englischen Mode („the plainer the better“), die sich damals in Frankreich und auch in Basel durchgesetzt hatte.

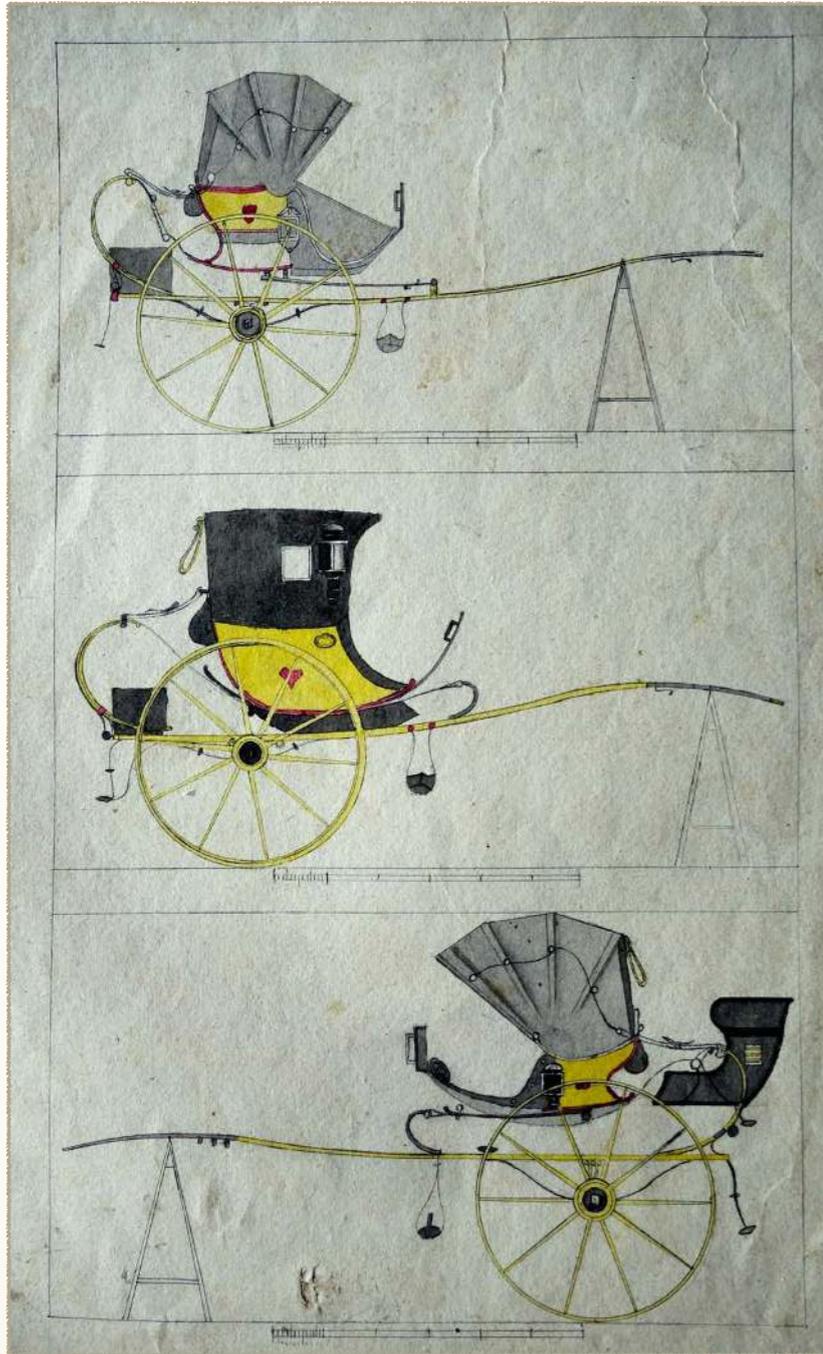


Abb. 10  
Beispiel eines gezeichneten Blattes der zweiten Gruppe mit drei Zweirad-Modellen.

## 8. Vergleich mit dem Zeichnungsheft von Blotzheim

Im E-Book über die Carrosserie Kauffmann wurde 2014 das Zeichnungsheft aus dem elsässischen Blotzheim nahe Basel eines Wagenbauers der Zeit um 1835 vorgestellt. Zwischen den Fininger-Zeichnungen und Darstellungen im Blotzheim-Heft gibt es verblüffende Übereinstimmungen. Diese werden im Katalogteil (Kapitel 10) dokumentiert.

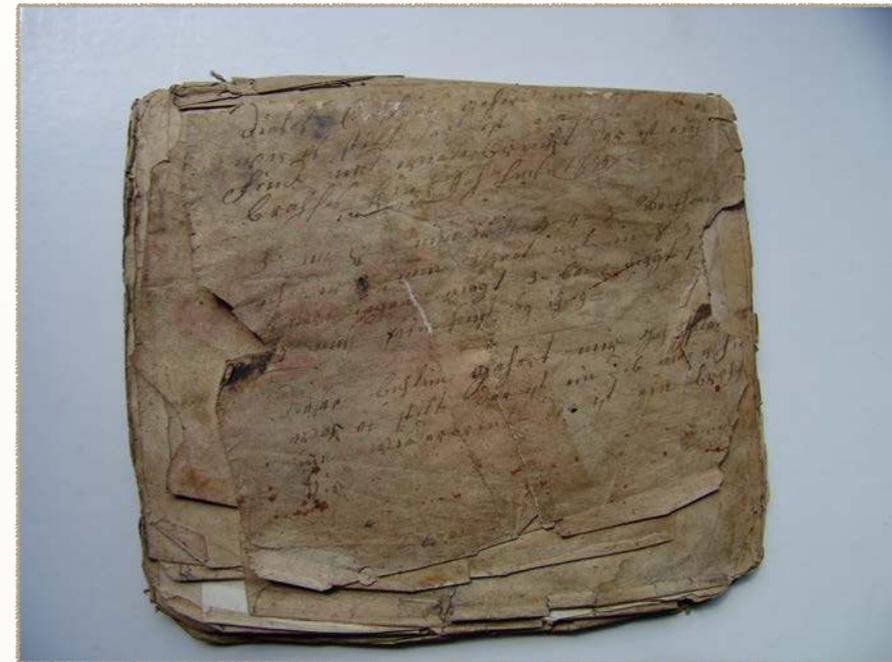


Abb. 11  
Zeichnungsheft von Blotzheim.  
Sammlung Reinhold Trapp, Hegenheim F

Stammen beide Dokumentserien aus der gleichen Hand oder arbeiteten beide Urheber im gleichen Betrieb oder mit ähnlichen Partnern zusammen? Möglich ist, dass Fininger mit dem Autor des Zeichnungsheftes in Verbindung stand. Derselbe dürfte Wagner und Kastenmacher gewesen sein und die (grob ausgeführten) Arbeitszeichnungen mit den verschiedenen Massangaben für den Gebrauch in seiner Werkstatt verwendet haben. Der Sattler Fininger könnte sehr wohl mit diesem Spezialhandwerker zusammen gearbeitet haben im Rahmen seiner vermuteten Tätigkeit als federführender Sellier-Carrossier bei der Herstellung von verschiedenen Kutschen im Kundenauftrag.

## 9. Auswertung

Das Konvolut der Zeichnungen ist der bisher erste konkrete Beleg für ein aktives Kutschenhandwerk in der Stadt Basel in der Zeit um 1820/30. Es schliesst, wie erwähnt, die Lücke zwischen der bisher bekannten Tätigkeit der Kutschenhersteller Matter in Hüningen um 1800 und der Sellier-Carrossier Kauffmann (ab 1830 in Saint-Louis, ab 1855 in Basel). Das sind nur zwei der bekannten Namen. Die Nachfrage nach neuen Kutschen war im frühen 19. Jahrhundert so gross, dass in Basel und Umgebung durchaus mit weiteren Handwerksbetrieben zu rechnen ist, die damals im Bereich Kutschenbau tätig waren. Dazu gehörte etwa Jacques Dischler in Saint-Louis, der später auch in Basel tätig war.

Basel war vor 1844 noch nicht ans Eisenbahnnetz angeschlossen, entsprechend gross war für diese Handelsstadt die Nachfrage nach guten Fahrzeugen, zumal die Strassen seit dem späten 18. Jahrhundert wesentlich verbessert worden waren. Basler Handelsherren reisten viel, vor allem an die grossen Messen wie jene in Frankfurt am Main. Dementsprechend finden wir unter den von Samuel Fininger gezeichneten Modellen relativ viele Kaleschen und Pritschkas mit einem Zusatzverdeck, so dass diese Fahrzeuge auch geschlossen gefahren werden konnten (vgl. Abb. 33). Aber es gibt darunter auch repräsentative für Fahrten in der Stadt und deren näheren Umgebung geeignete Modelle, wie etwa die Kalesche mit Halbverdeck oder die Berline (Abb. 40 und 47). Dazu kamen schon sportliche Fahrzeuge vom Typ des Phaëtons für den selbstfahrenden Herrn oder die Dame mit Dienersitz.

Im Gegensatz zur Kalesche und der Pritschka hat sich bisher aus Basel und Umgebung kein früher Phaëton erhalten. Allerdings gibt es einen frühen Phaëtonkasten, der später zu einem Schlitten umgebaut wurde. Dieser wurde vor einigen Jahren von Daniel Würzler im nahen Elsass erworben (Abb. 12).

Im frühen 19. Jahrhundert wurden die Postverbindungen von und nach Basel erheblich verbessert und dementsprechend wuchs der Bedarf nach neuen Postwagen. Abbildung 52 repräsentiert einen relativ leichten Postwagen der neuesten Bauart ohne Langbaum und bereits mit Druckfedern. Sonst zeigen die Kutschen im Zeichnungskonvolut vor allem ältere Federsysteme, hauptsächlich C-Federn. Auf verschiedenen Zeichnungen sind eine Art kurze, liegende S-Federn zu sehen, wie sie in Paris um 1815 üblich gewesen waren (vgl. Abb. 18), sich aber später nicht durchgesetzt haben. Das zeigt ein Vergleich mit etwas jüngeren Quellen.



Abb. 12

Schlitten mit älterem Phaëtonkasten. Hier wurde um 1850/60 ein älterer, aus der Mode gekommener Wagenkasten auf Kufen gesetzt. Die Passage für die Vorderäder wurde, weil funktionslos, seitlich verschlossen. Integral erhalten geblieben ist der hintere Klapp-Dienersitz über dem lang gezogenen Kasten mit kleinen Jalousien (vgl. Zeichnung von Abb. 50).

In zeitgenössischen Handbüchern der Zeit um 1830 aus Deutschland und Frankreich finden sich manche Parallelen zu dem im Konvolut vorhandenen Kutschenmodellen. Vergleicht man diese hingegen mit einem Werk jener Zeit aus England, beispielsweise mit dem Buch von Adams des Jahres 1837, sieht es ein wenig anders aus. England arbeitete damals deutlich fortschrittlicher, die meisten Kutschen waren sehr schlicht gestaltet und wurden nur noch mit C-Federn oder schon mit doppelelliptischen Federn ausgerüstet. Ein Phaëton ähnlich unserer Abbildung 48 wird dort beispielsweise als Modell beschrieben, das seine besten Zeiten in England bereits hinter sich hatte; nun sei ein ähnliches, leichteres Modell „on elliptic springs, and without a perch, in comen use“. Das ist der Spiegel der damaligen Vorherrschaft des englischen Wagenbaus in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, der auf dem Kontinent etwas verspätet rezipiert wurde.

## 10. Katalog der Handzeichnungen

Im folgenden Katalog werden zuerst die vier handgezeichneten Blätter nach MOG-Vorbildern mit je drei Zweiradmodellen vorgestellt (Gruppe 2), dann die Eigenentwürfe auf Einzelblättern (Gruppe 3).

Das Papierformat der vier Blätter der Gruppe 2 ist ein wenig grösser als A 3. Die Kutschen sind wohl im Massstab 1:12 wiedergegeben. Unten befindet sich derselbe Massstab wie auf den originalen MOG-Blättern mit sechs französischen Fuss.

Auf den folgenden Abbildungen der Gruppe 2 sind jeweils die Vorlagen aus MOG angefügt, sofern davon eine gute Abbildung verfügbar war. Es handelt sich durchweg um sportliche Zweiradfahrzeuge, wie sie zwischen etwa 1815 und 1830 in Paris aufkamen, meist nach englischem Vorbild.

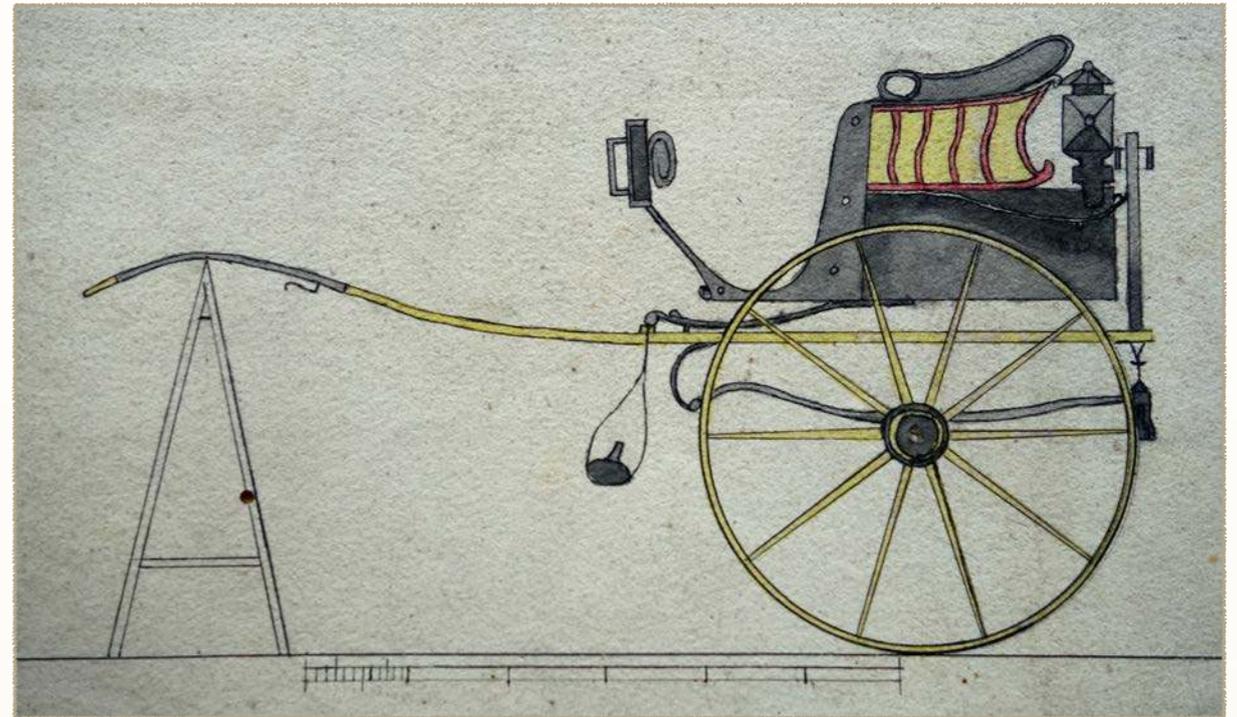


Abb. 13  
Tilbury mit typischer hinterer Federaufhängung, Kopie von MOG Nr. 449 A.

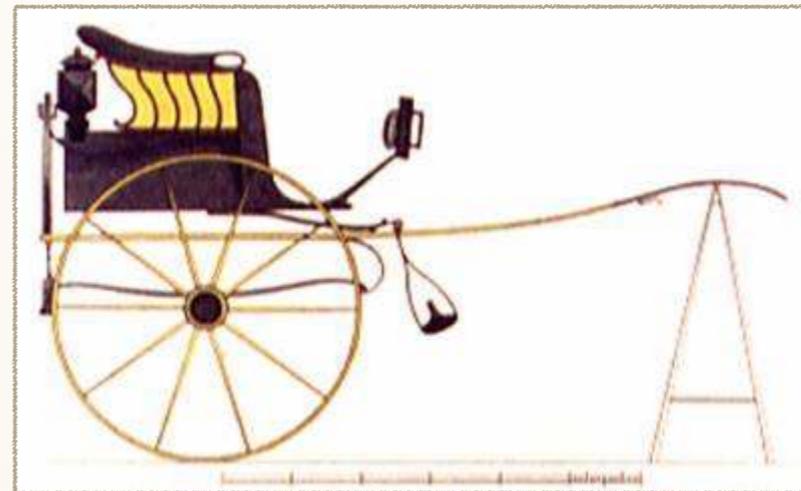


Abb. 14  
„Tilbury“ um 1817.  
MOG Nr. 449 A

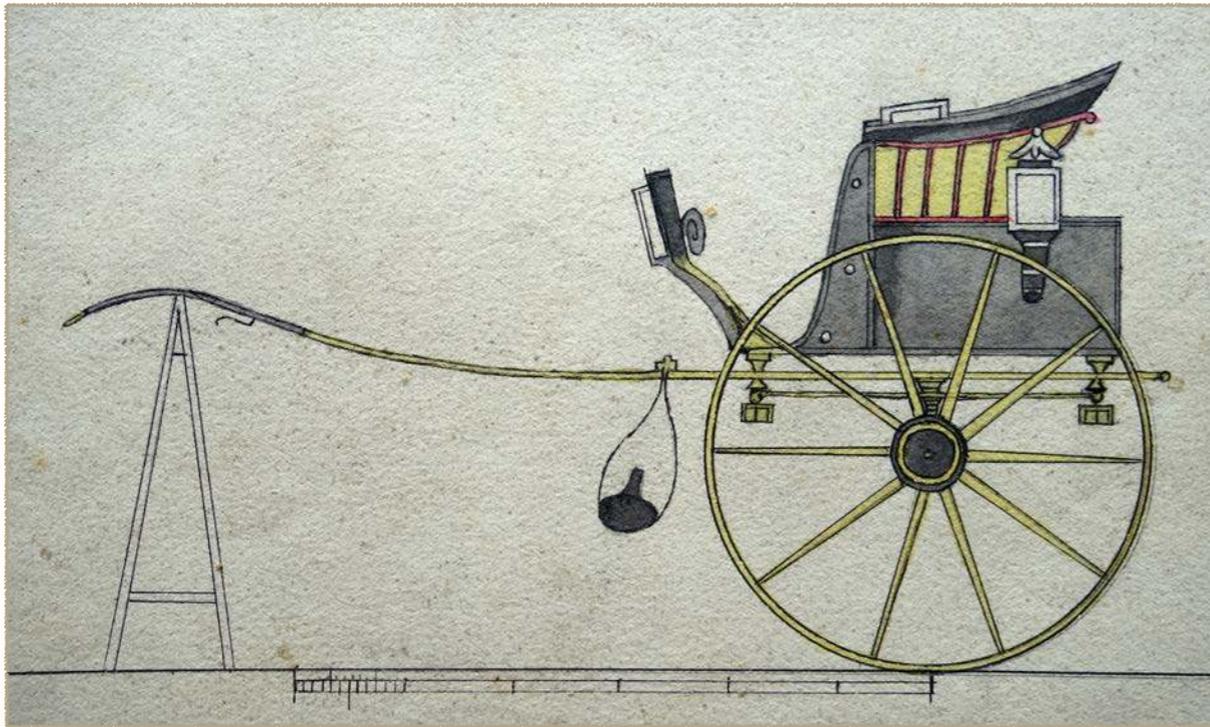


Abb. 15  
Tilbury mit Plattformfederung („télégraphe“), Kopie von MOG Nr. 423 A.

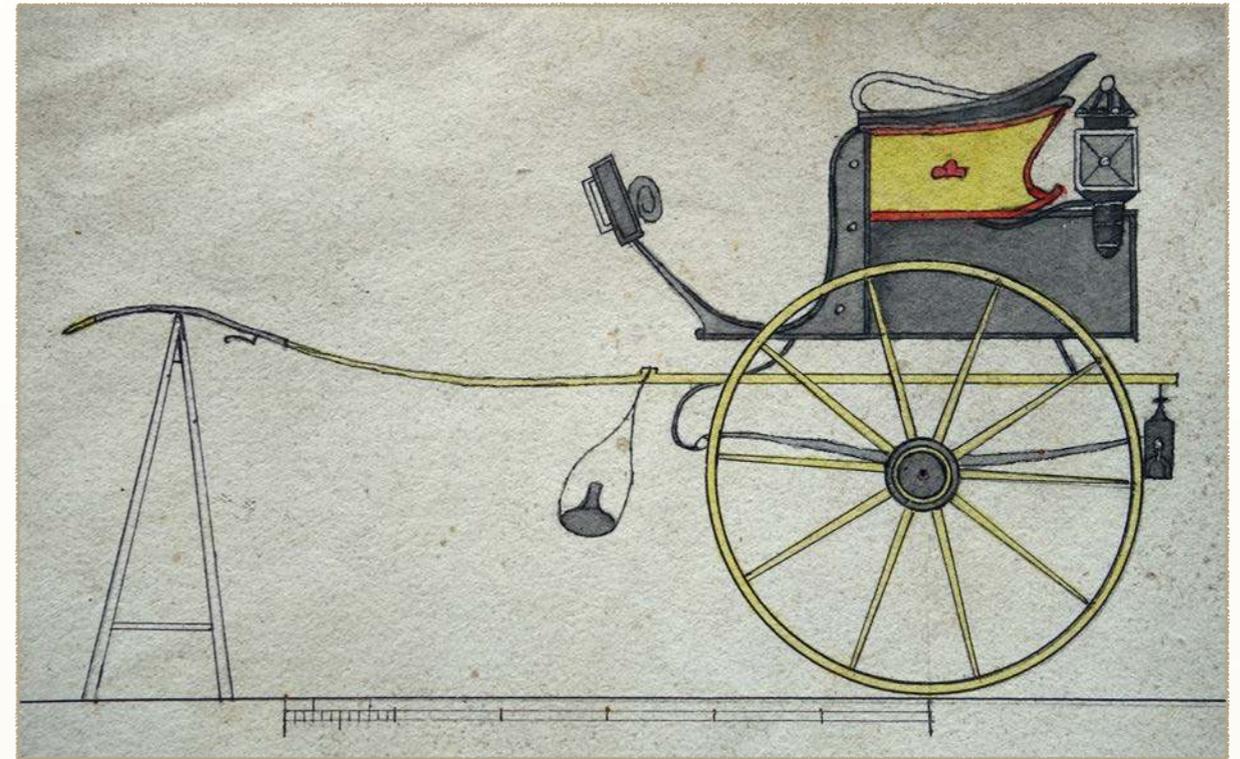


Abb. 17  
Tilbury auf einfacher Druckfederung mit carrickförmigem Kasten über dem grossen Magazin.

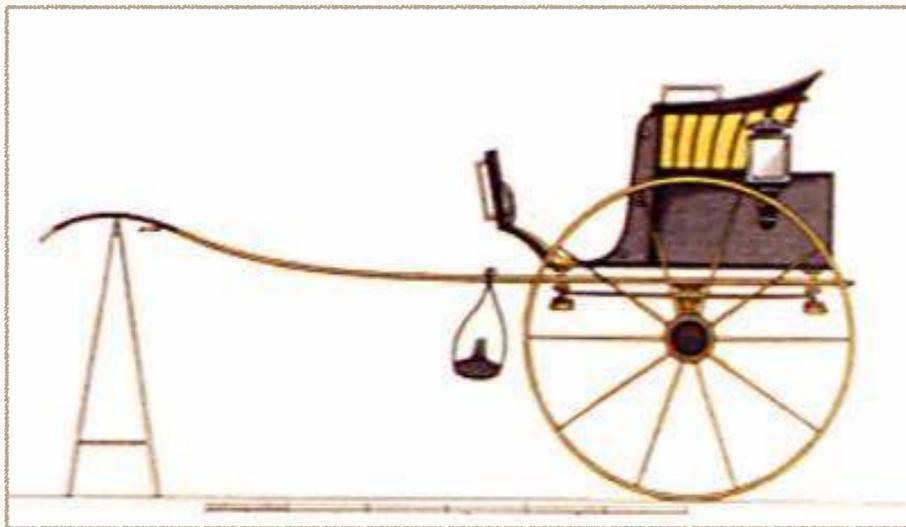


Abb. 16  
„Télégraphe Tilbury“ um 1816.  
MOG Nr. 423 A

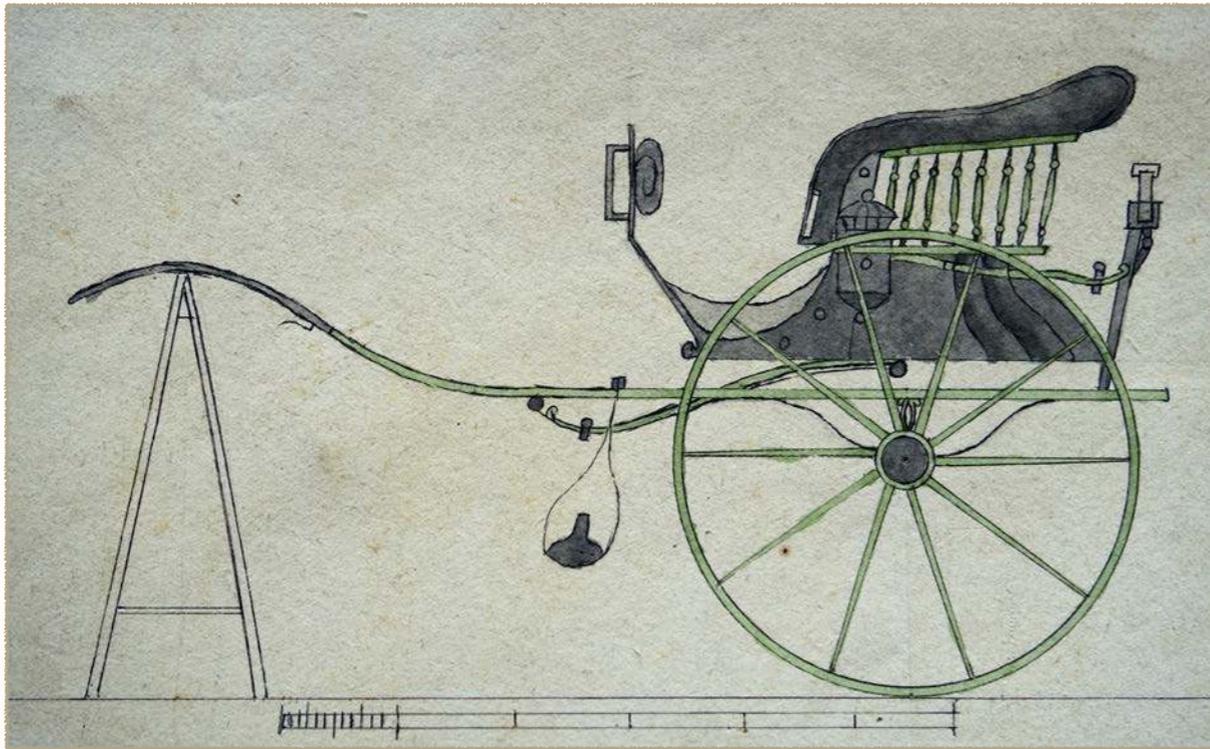


Abb. 18  
Tilbury mit liegender S-Federung, Kopie von MOG Nr. 453 A.

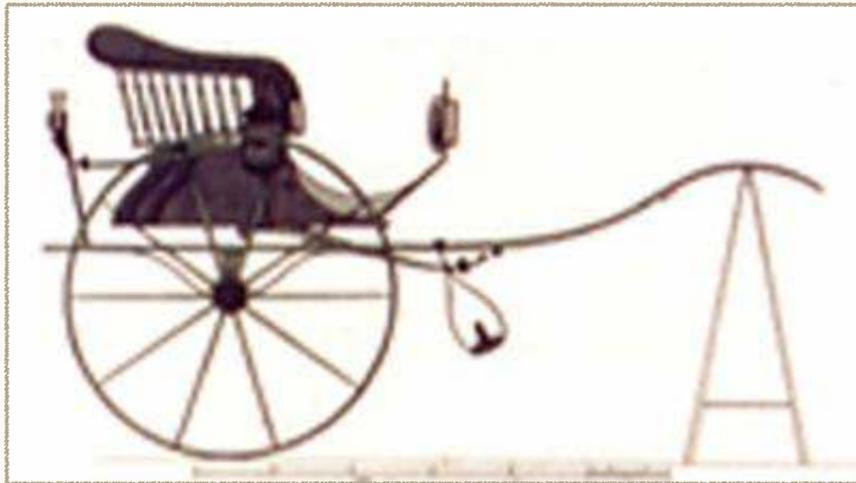


Abb. 19  
„Bockei-Tilbury um 1817. „Bockei“ ist eine Verballhornung des englischen Wortes „Buggy“.  
MOG Nr. 453 A

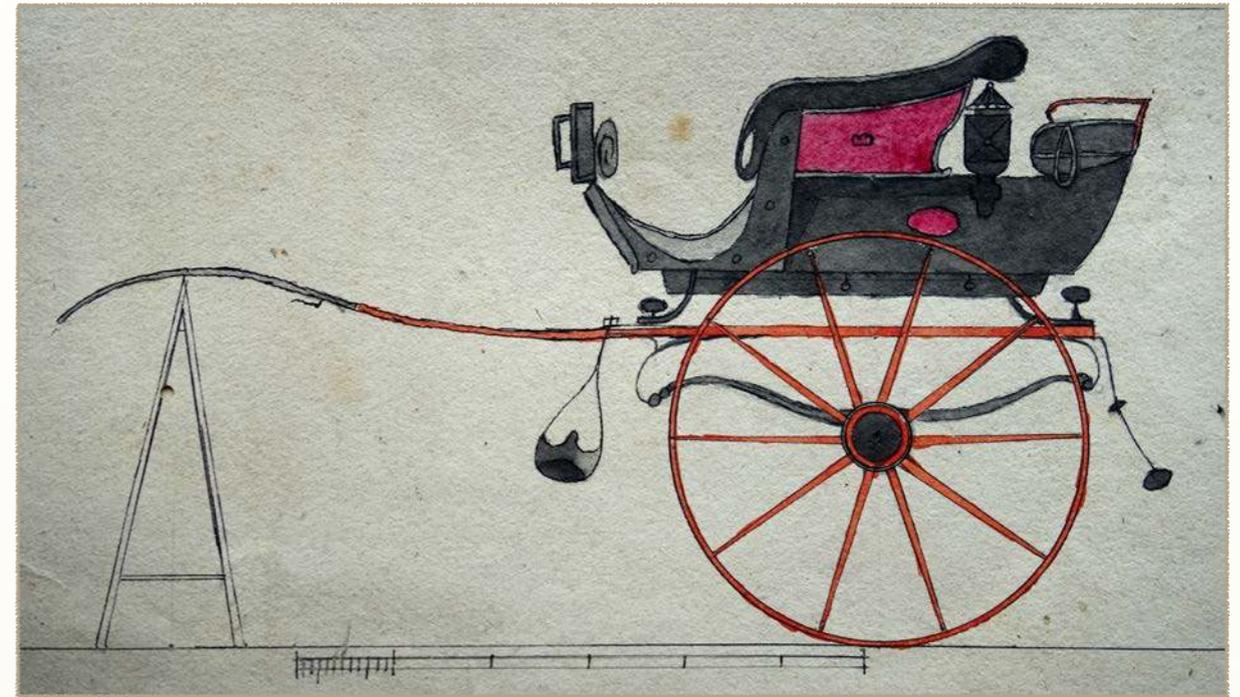


Abb. 20  
Tilbury mit Dienersitz, Kopie von MOG Nr. 437 A.



Abb. 21  
„Tilbury avec Siège de Domestique“ um 1816.  
MOG Nr. 437 A

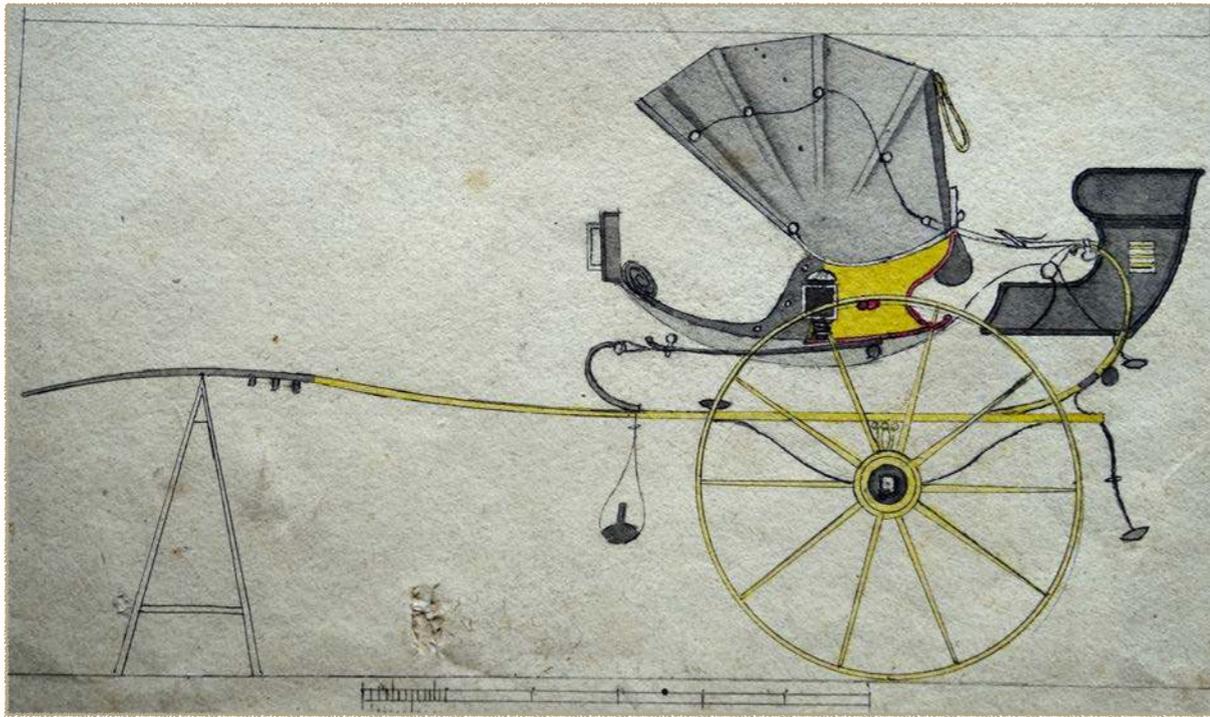


Abb. 22  
Gig mit Halbverdeck und Dienersitz, Kopie von MOG Nr. 423 C.

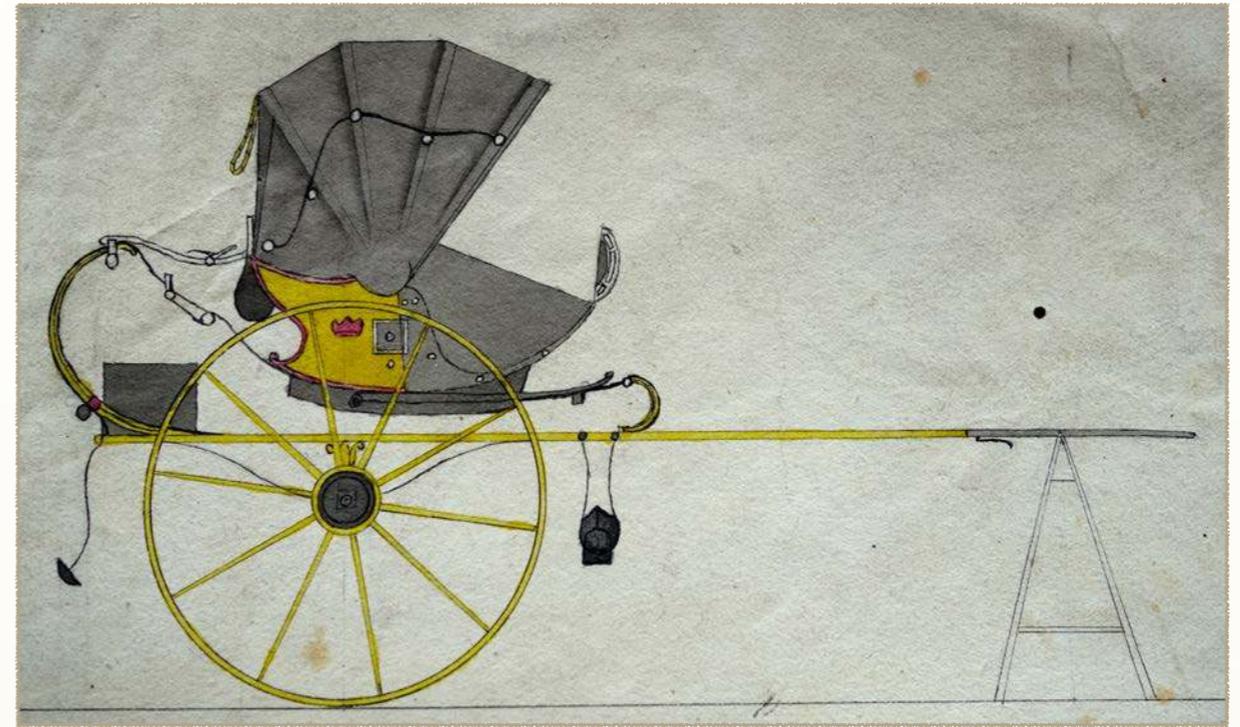


Abb. 24  
Gig mit Halbverdeck und Kniedecke.

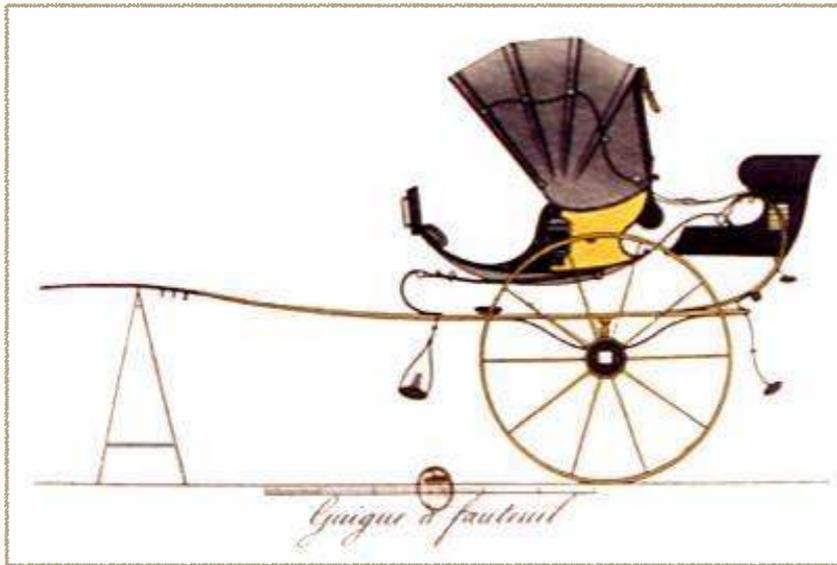


Abb. 23  
„Guige à fauteuil“ um 1816.  
MOG Nr. 423 C

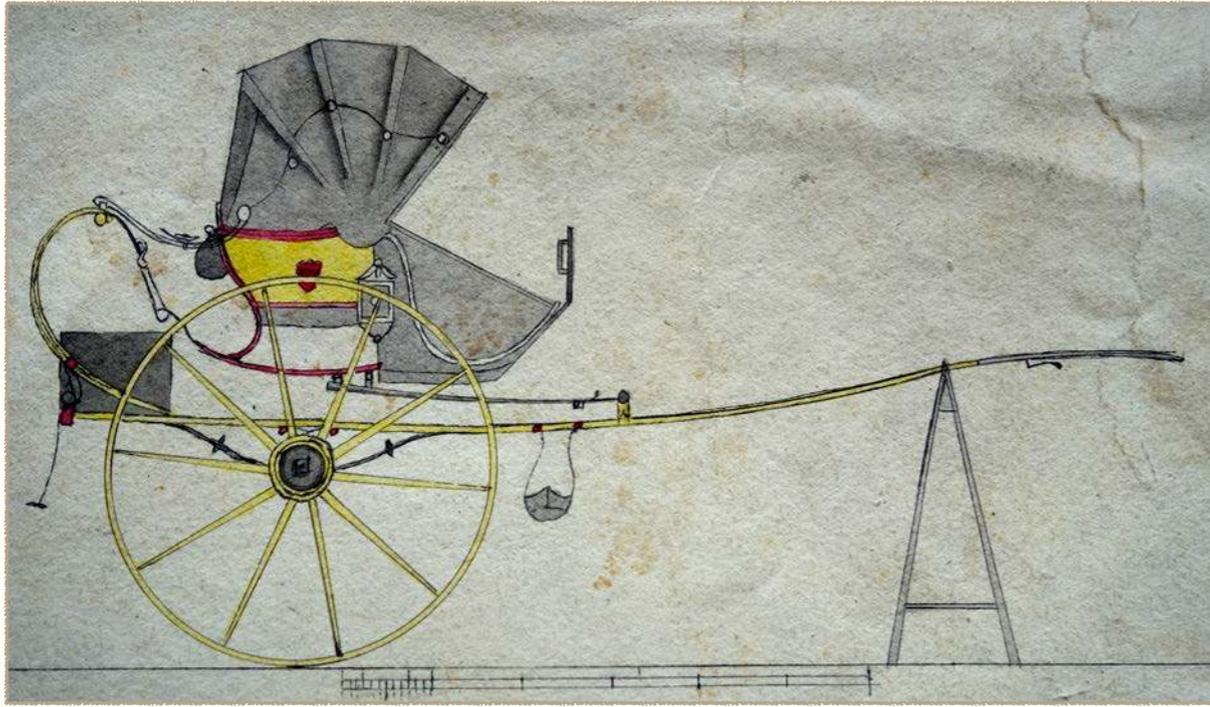


Abb. 25  
Bei MOG wurde dieser Typ „Guigue-Cabriolet“ genannt, um 1815/1825.

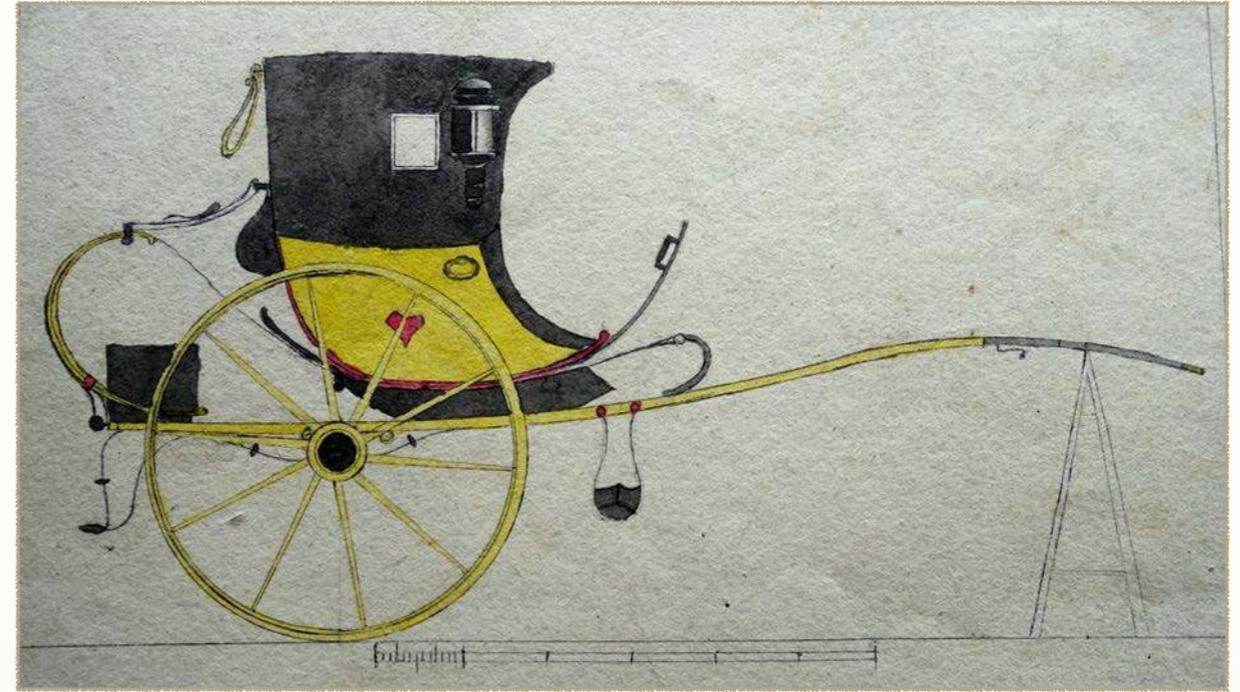


Abb. 26  
Zweirädrige Chaise mit Steifdach, Kopie von MOG Nr. 418 A.

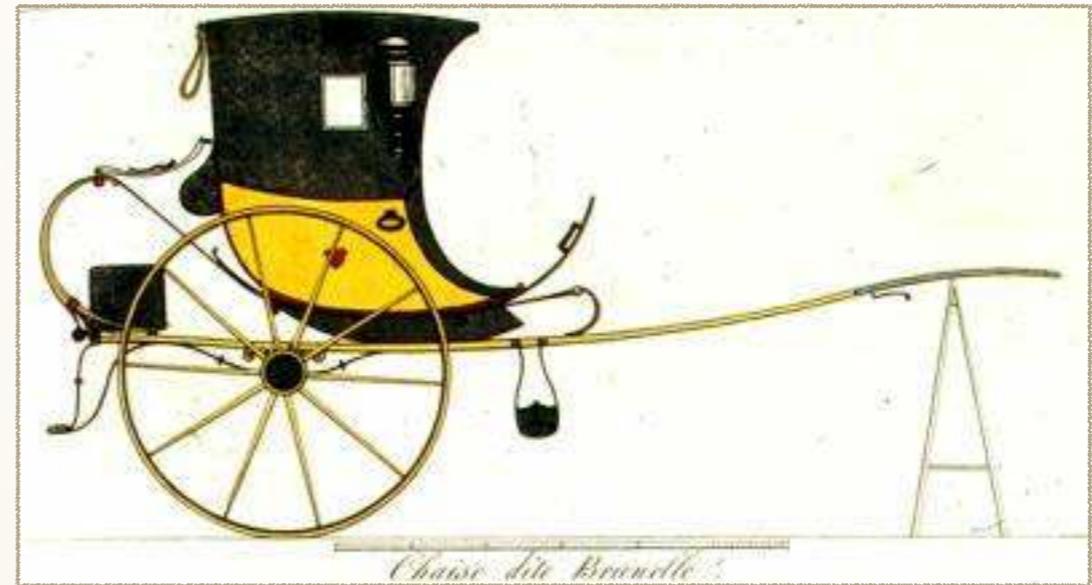


Abb. 27  
„Chaise dite Brunelle“ um 1815/1825.  
MOG Nr. 418 A

Die zweitletzte Darstellung der Gruppe 2 zeigt ein Zweirad-Cabriolet mit Halbverdeck. Dazu steht bei Lebrun in der deutschen Übersetzung von 1835:

**Von den Cabriolets.**

So wie es Fig. 350 zeigt, ist ein Cabriolet ein leichter Wagen, der von einem einzigen Pferde gezogen wird. Dieser Wagen ist interessant, weil er der Typus von fast allen offenen und eleganten Wagen geworden ist. Die besondere Einrichtung seiner Langwiete, die Form seines Kastens, welcher zugleich aus einem einzigen Stück Leder das Verdeck bildet, und den Obertheil der Armlehne; dieser offene Kasten, welcher erlaubt, drei Personen auf dieselbe Länge des Sitzes bequem zu placiren, wo nur zwei Personen würden sitzen können, wenn der Kasten verschlossen wäre — alle diese Eigenschaften kommen auf gleiche Weise allen Sommerwagen und allen Equipagen mit offenen, festen oder unbeweglichen Köpfen, kurz allen Wagen des Luxus und des Geschmacks zu.

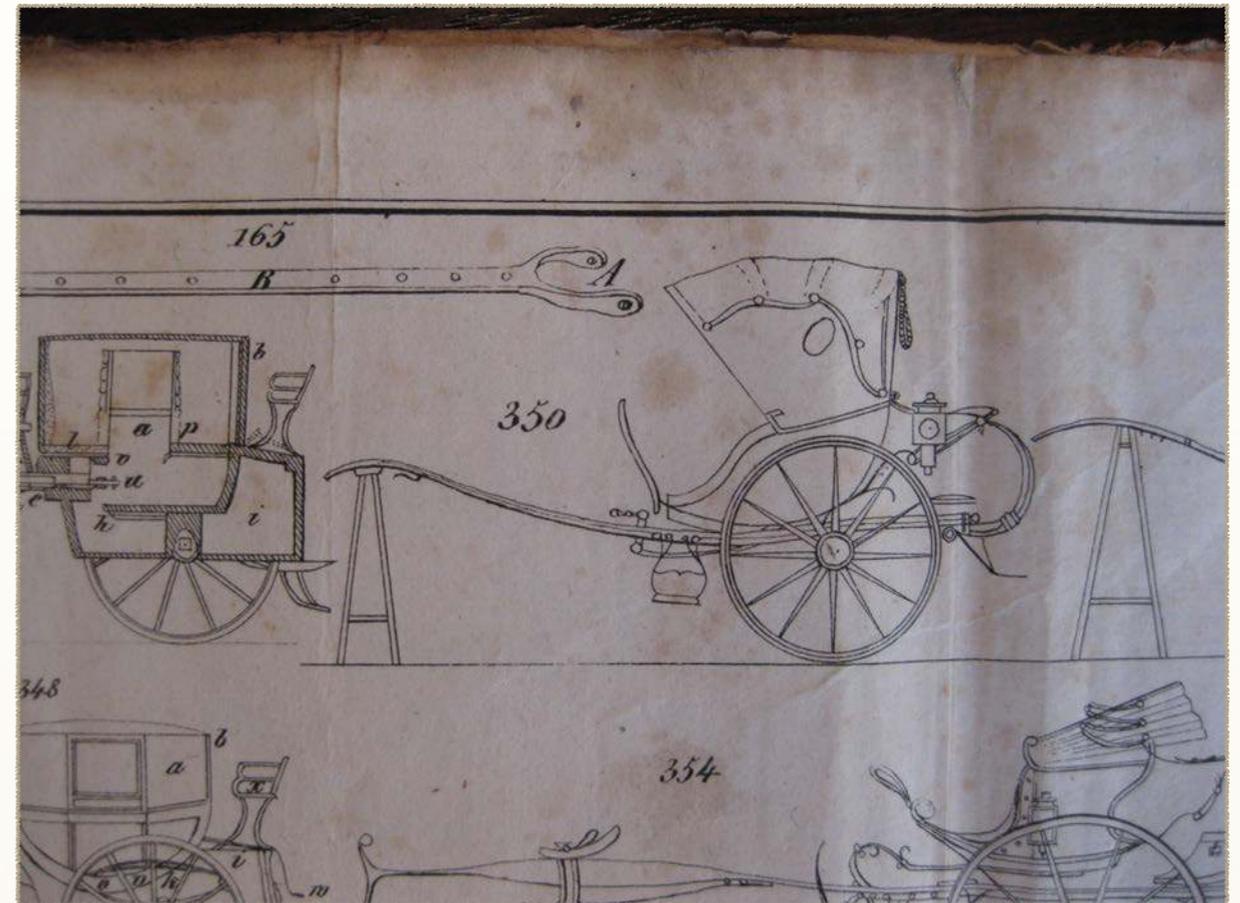


Abb. 28  
Cabriolet Nr. 350 aus Lebrun 1835.

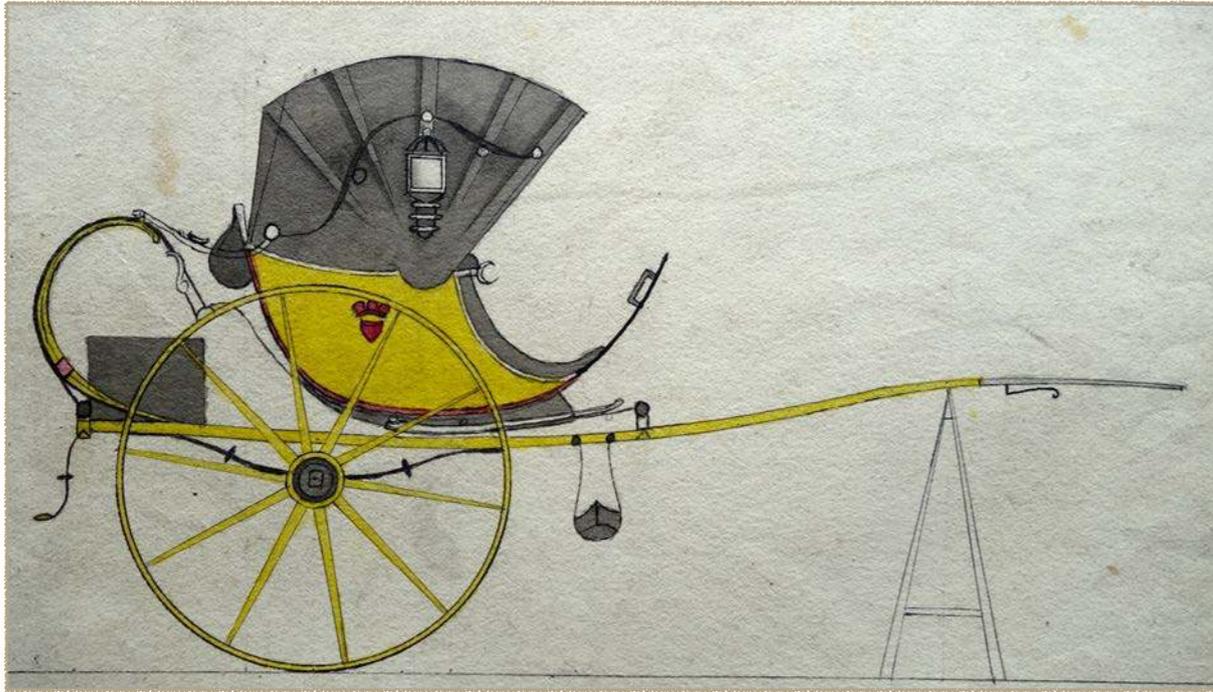


Abb. 29  
Cabriolet in C-Federung, Kopie von MOG Nr. 358 B.

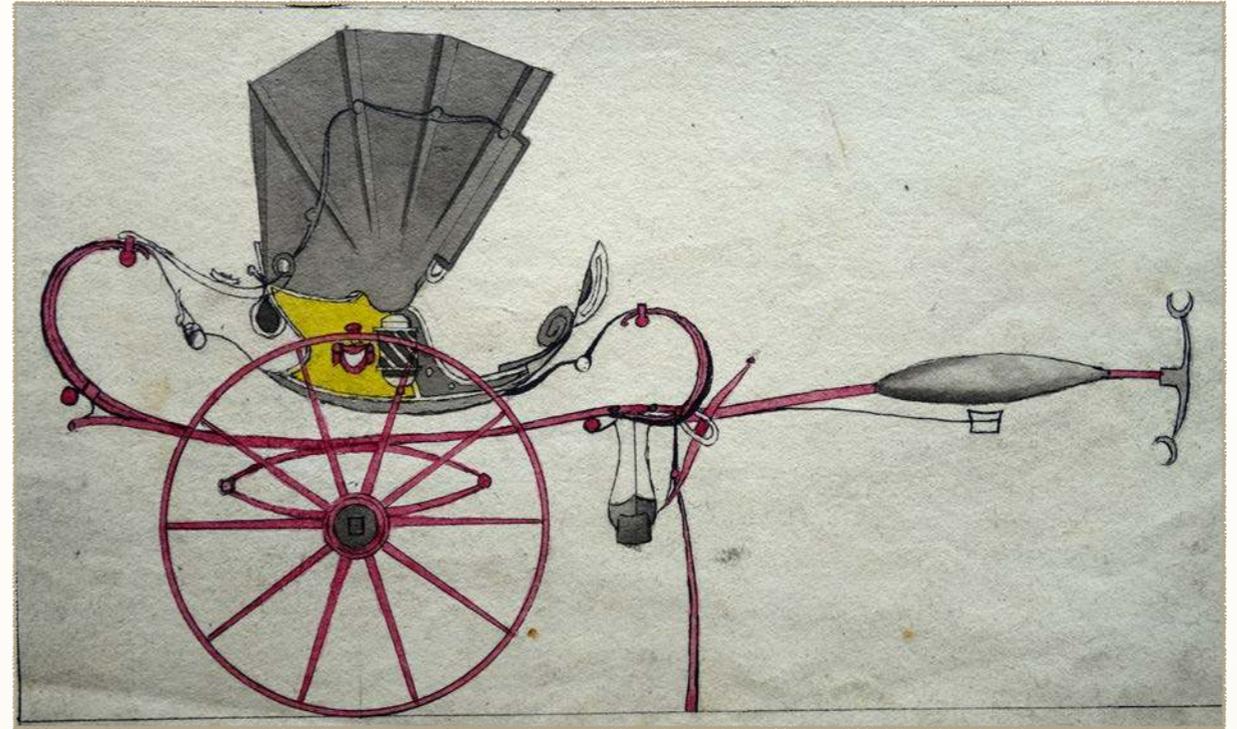


Abb. 31  
Carrick, in C-Federung, Kopie von MOG Nr. 358 A.

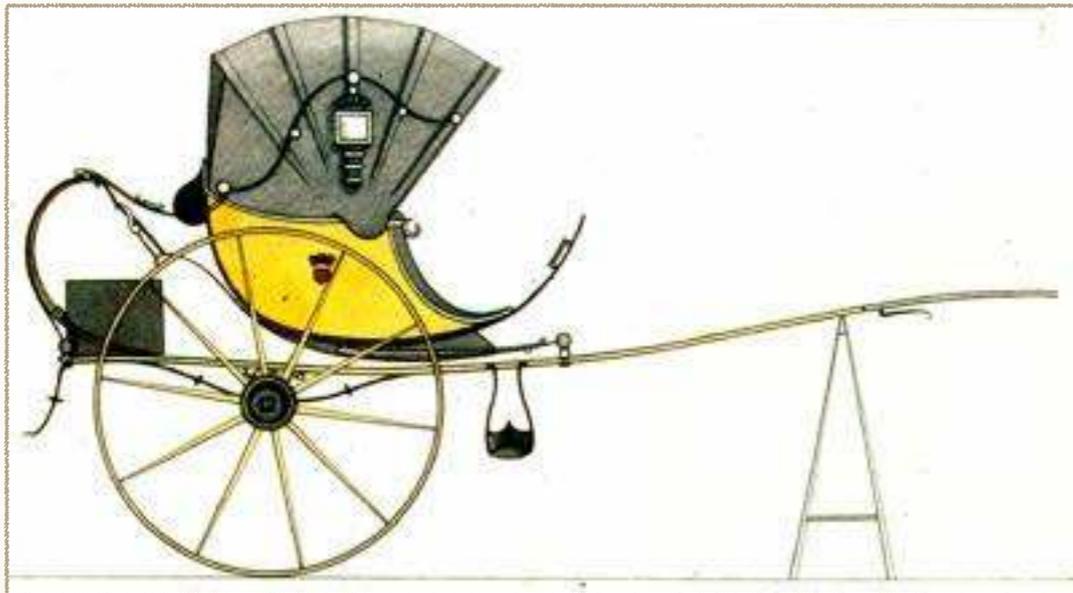


Abb. 30  
Cabriolet um 1812.  
MOG Nr. 358 B

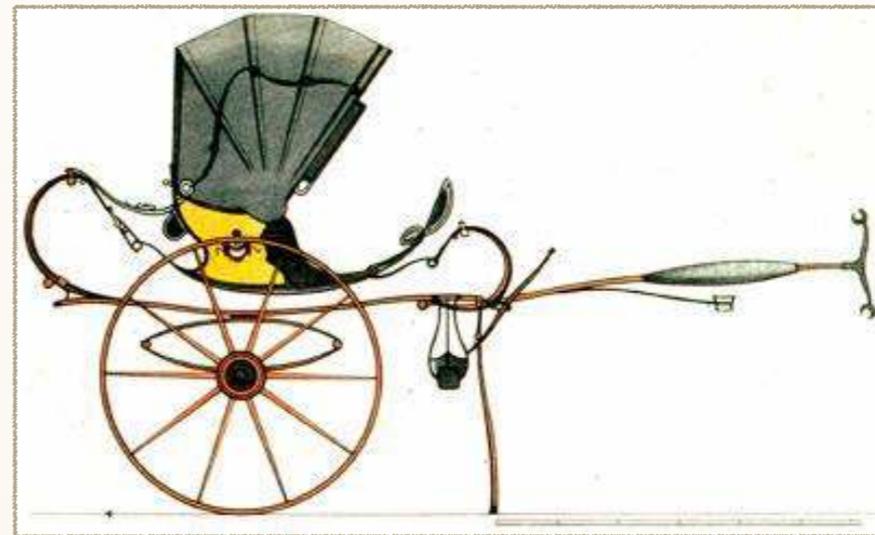
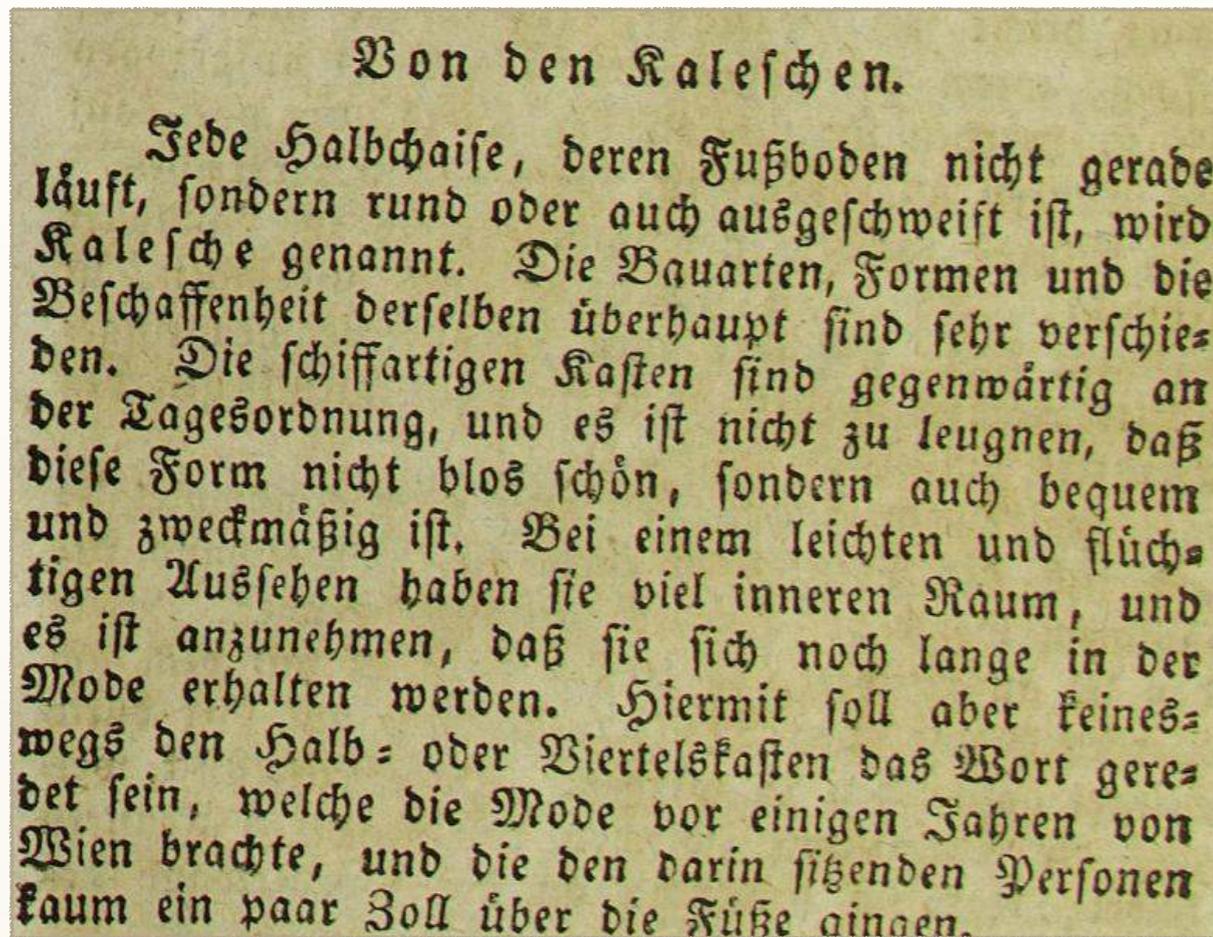


Abb. 32  
„Carrick“ um 1812, aber mit C-Federn.  
MOG 358 A

Im Folgenden werden die vermutlichen Eigenentwürfe Finingers vorgestellt, also die Zeichnungen der dritten Gruppe, zuerst die meisten kleinen Blätter (Format etwa A 5). Die Wagen sind darauf auf 1:24 verkleinert. Der unten angefügte Masstab ist in Fuss eingezeichnet (wohl pied du roi = 32, 48 cm) und in Zoll (1/12 eines Fuss).

Die Vorstellung der Blätter beginnt mit den Kaleschen. Zu diesem Kutschentyp schreibt Lebrun in der deutschen Übersetzung von 1835:



Die Texte in der deutschen Ausgabe von Lebrun zu den einzelnen Modellen sind fast identisch mit denen von Bickes von 1833 (vgl. unten).

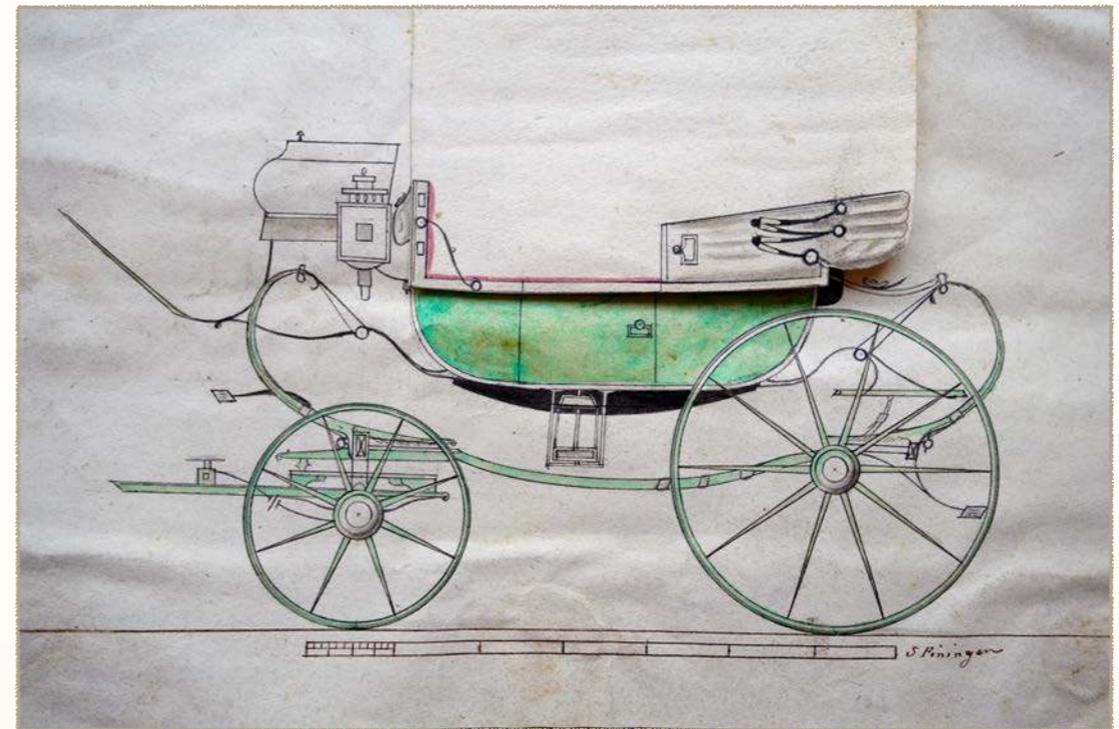


Abb. 33  
Viersitzige Kalesche mit demontablem Vorderverdeck (Blatt mit aufgeklebtem Aufleger).

Das Blatt von Abb. 33 ist unten rechts signiert mit „S Fininger“. Es zeigte eine klassische, zum Reisen geeignete Kalesche mit abnehmbarem Vorderverdeck mit Jalousien. Ohne Vorderverdeck war das Fahrzeug als Sommerwagen zu verwenden. Das Chassis zeigt einen leicht geschweiften Langbaum und C-Federn. Kutschbock und hinteres Lakaibrett sind an den Kasten angebaut, schweben also mit. Der Kasten weist seitliche Klapptritte und Laternen auf.

Bei dieser Kalesche handelt es sich um ein langlebiges Modell, das in dieser Art schon um 1820 weit verbreitet war. Ein ganz ähnliches Modell hatte schon Hofer in seinem Handbuch von 1821 abgebildet.

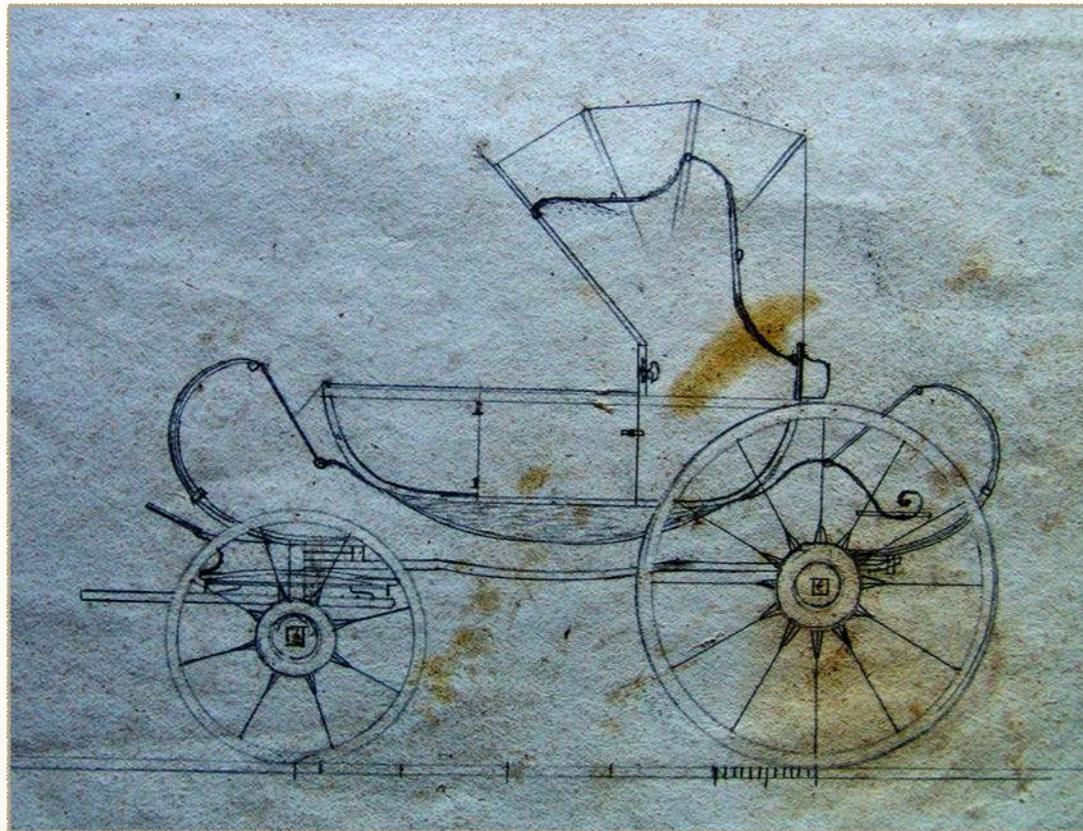


Abb. 34  
Ähnliche Kalesche aus dem Zeichnungsheft von Blotzheim (ohne Kutschbock und Vorderverdeck).

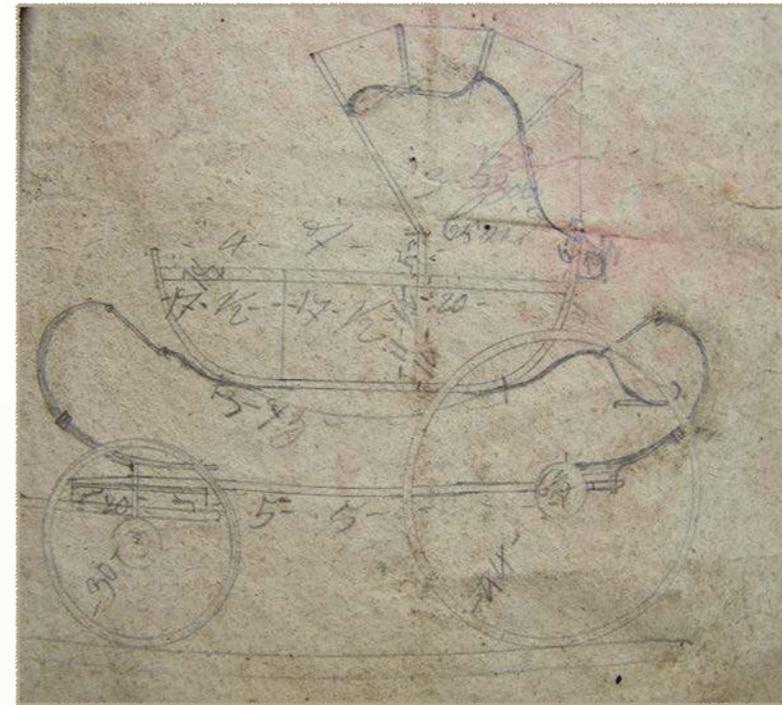


Abb. 35  
Weitere Kalesche aus dem Zeichnungsheft von Blotzheim als Vergleich.

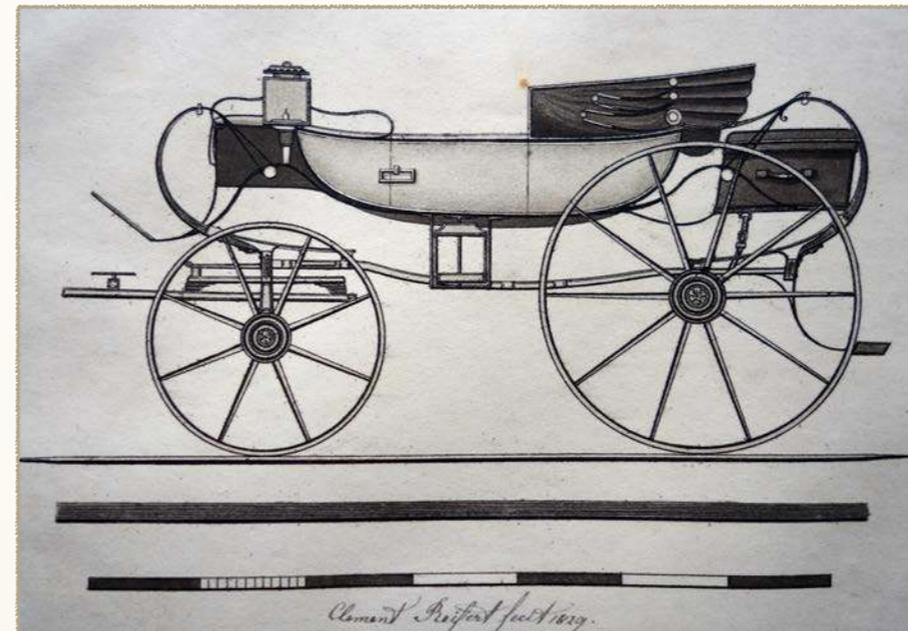


Abb. 36  
1829 datierte Zeichnung einer Kalesche mit ähnlicher Kastenform und C-Federn.



Abb. 37  
Kalesche mit demontablem Vorderverdeck (Blatt mit aufgeklebtem Aufleger).



Die Zeichnung von Abbildung 37 ist auf einem grossen Blatt (Wasserzeichen Weintraube), etwas grösser als A4, ausgeführt. Der Wagen ist auf 1:12 verkleinert. Der unten angefügte Masstab ist in Fuss und Zoll eingezeichnet, wie sonst in Gruppe 3. Die gekonnt ausgeführte Zeichnung zeigt Spuren von feinsten Bleistiftlinien. Das Gestell mit C-Federn weist einen Langbaum mit Schwanenhals aus Eisen auf, der in der Herstellung besonders aufwändig war, und C-Federn. An den Kasten ist mittels gespaltener Eisenträger ein mitschwebendes Lacktaibrett angeschraubt (Halteriemen am Spriegel) und vorne ein ebenfalls mitschwebender Bock mit Magazin darunter. Die relativ grossen Laternen sind vorne am Kasten festgemacht. Am Rückenpaneel befindet sich zeittypisch für die Periode um 1820/30 ein besonderes, von innen zugängliches Fach, Haarbeutel, Trommel oder Tambour genannt.

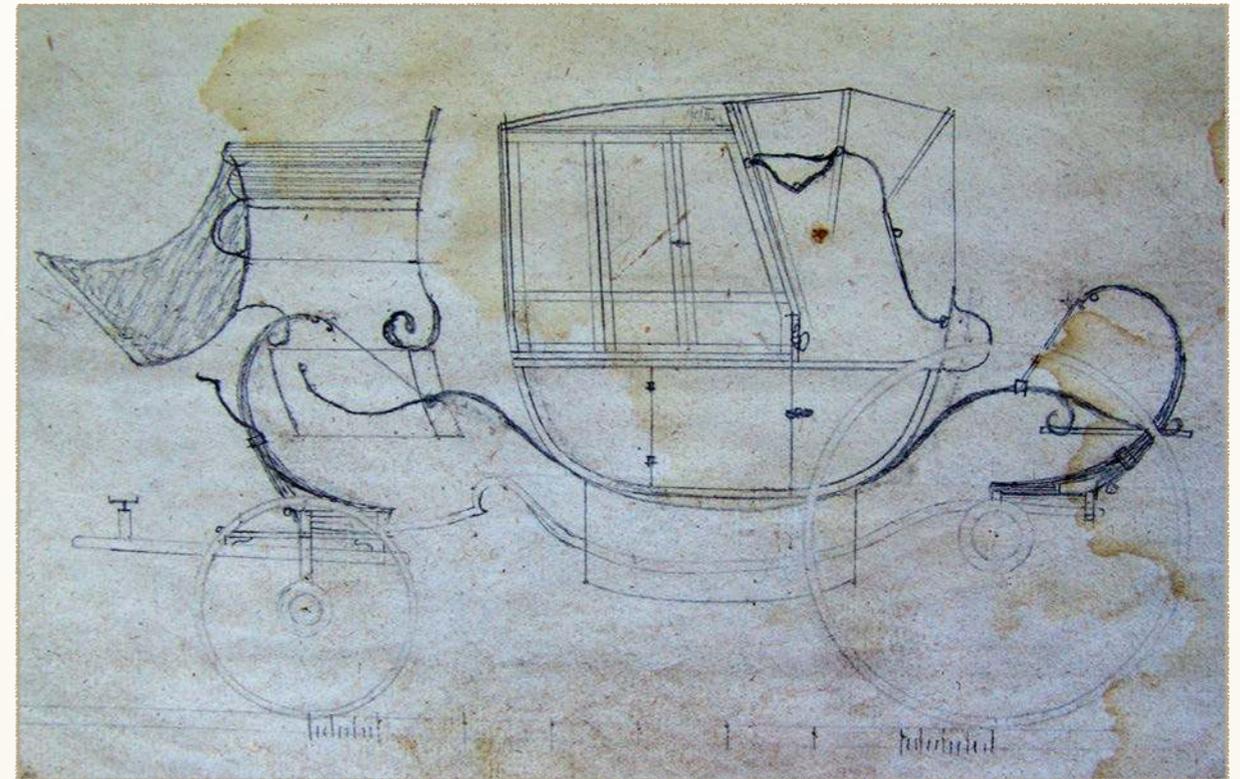


Abb. 38  
Ähnliche Kalesche aus dem Zeichnungsheft von Blotzheim, mit höherem Bock.

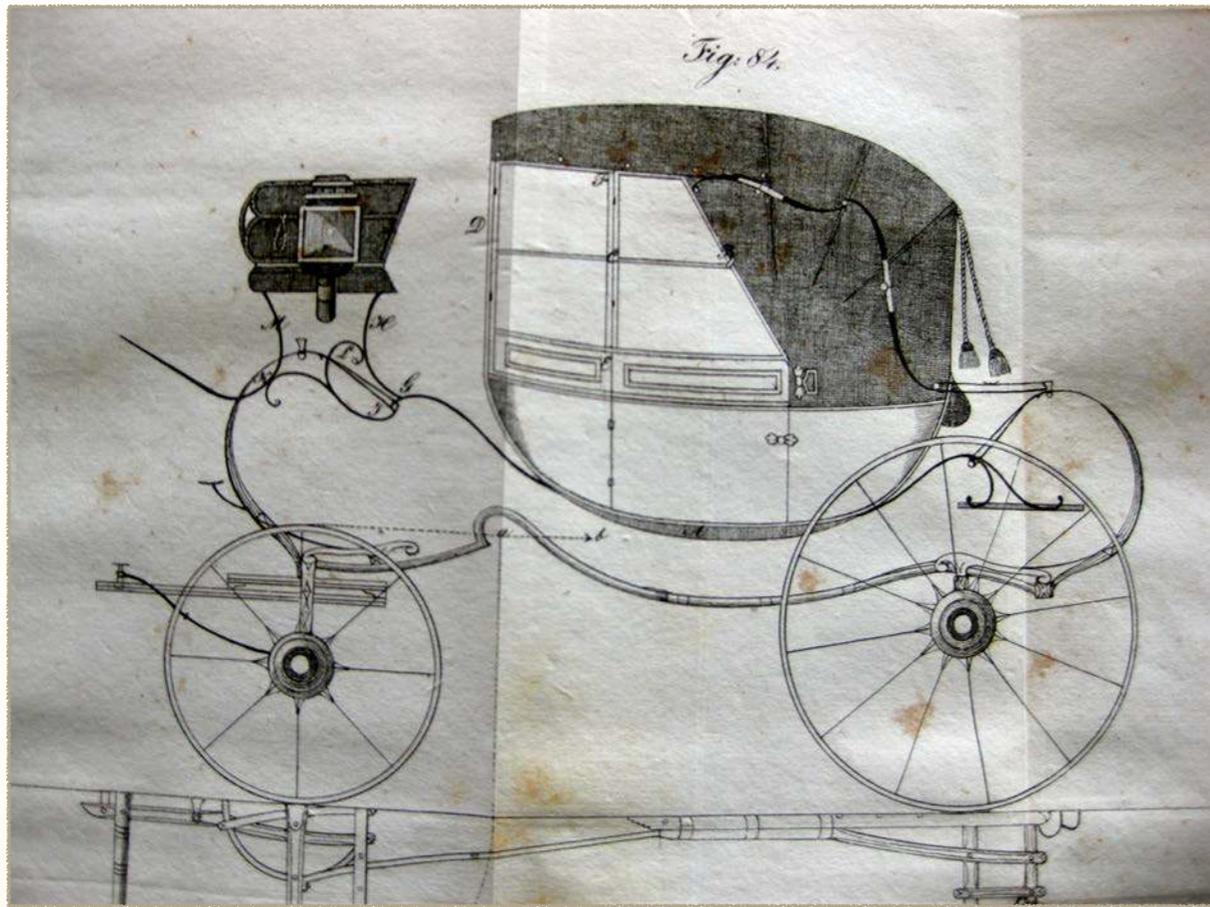


Abb. 39  
 Ähnliche Kalesche der Zeit um 1830.  
 Bickes 1833, Fig. 84

Friedrich Adolph Bickes beschrieb 1929 (zweite Auflage 1833) in seinem Grundlagenwerk die hintere Brücke folgendermassen:

§. 205.

Die gespaltenen Stützen, welche die Brücke oder das Lackaibret tragen, müssen an den Hängtaschen angeschweißt seyn, und mit diesen, ein Ganzes bilden. Auch ist es sehr zu rathen, vom Kasten aus, wenigstens noch eine Stütze, unter die Brücke gehen zu lassen, was besonders dann unerläßlich ist, wenn ein Bedientenstisch drauf angebracht wird. Es läßt sich solcher meistens nicht anders anbringen, als daß er, außer dem Schwerpunkt, nämlich hinter die Feder komme, und kommt nun, eine etwas gewichtige Person darauf, so sind die an den Seiten befindlichen, gespaltenen Stützen, nicht hinreichend, um der Brücke die erforderliche Solidität zu geben.

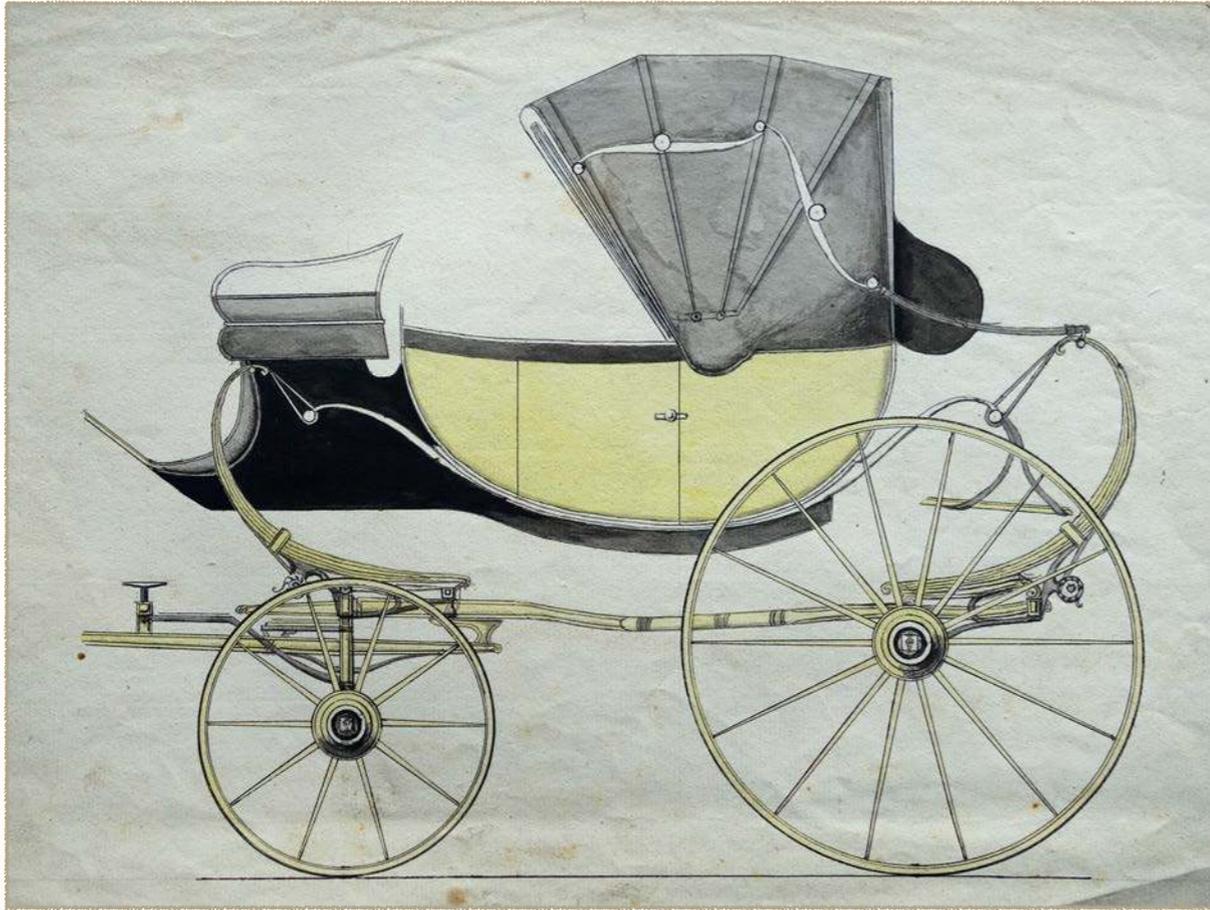


Abb. 40  
Kalesche mit angebautem Kutschbock, ohne Vorderverdeck und Laternen.

Dieses grosse Blatt mit Wasserzeichen „J. BERGER“ im Papierformat etwas grösser als A4 ist besonders sorgfältig ausgeführt. Der Wagen ist auf 1:12 verkleinert. Der unten angefügte Masstab ist in Fuss und Zoll eingezeichnet, wie sonst in Gruppe 3.

Der wohl nur zweisitzige Wagen zeigt einen fast geraden Langbaum mit C-Feuern. An den relativ tiefen Kasten ist der Kutschbock fest angebaut. Die Kalesche weist einen tiefen Kasten mit angebautem Bock auf. An der Rückseite ist ein besonders grosser Haarbeutel angefügt. Unter den Türen ist kein Tritt sichtbar, der Wagen war offenbar mit einem aufwändigen, nach innen klappbaren „englischen Tritt“ ausgestattet.

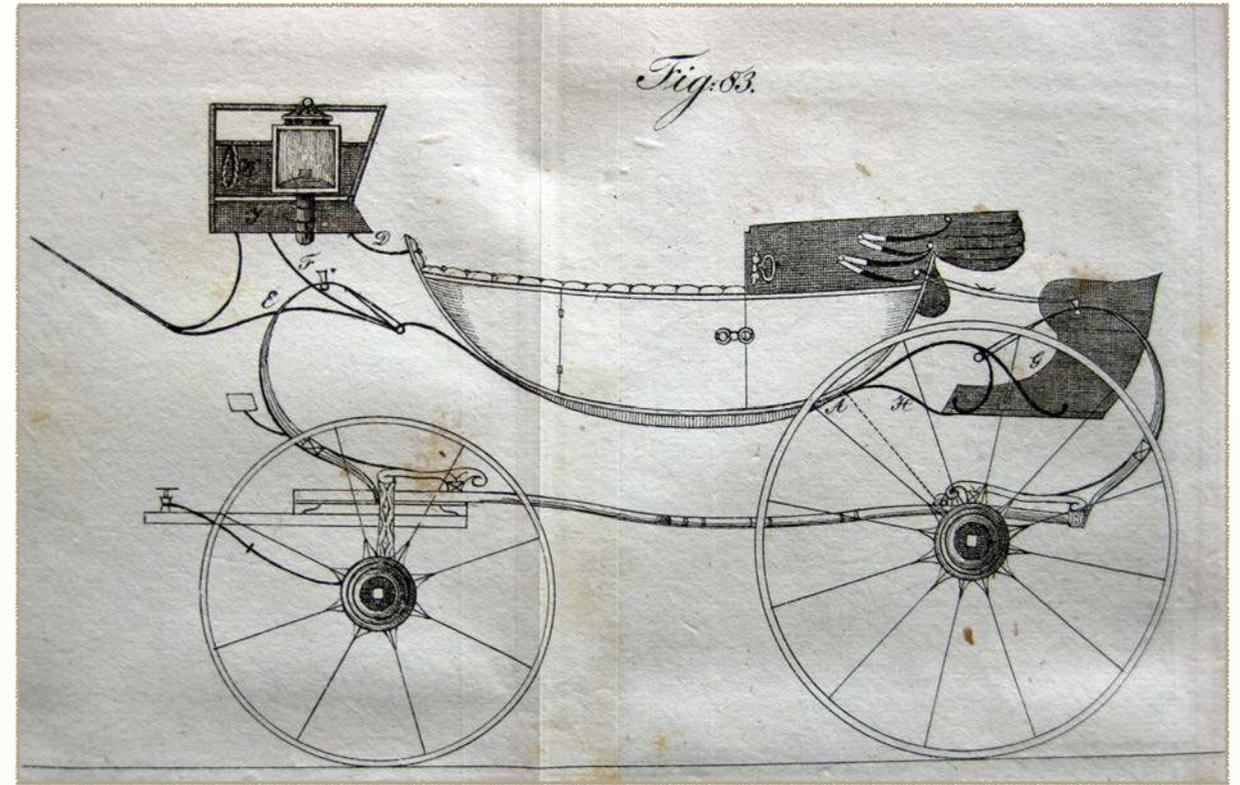


Abb. 41  
Ähnliche Kalesche, jedoch mit Stützbock und Dienersitz, von 1829/33.  
Bickes 1933, Fig. 83

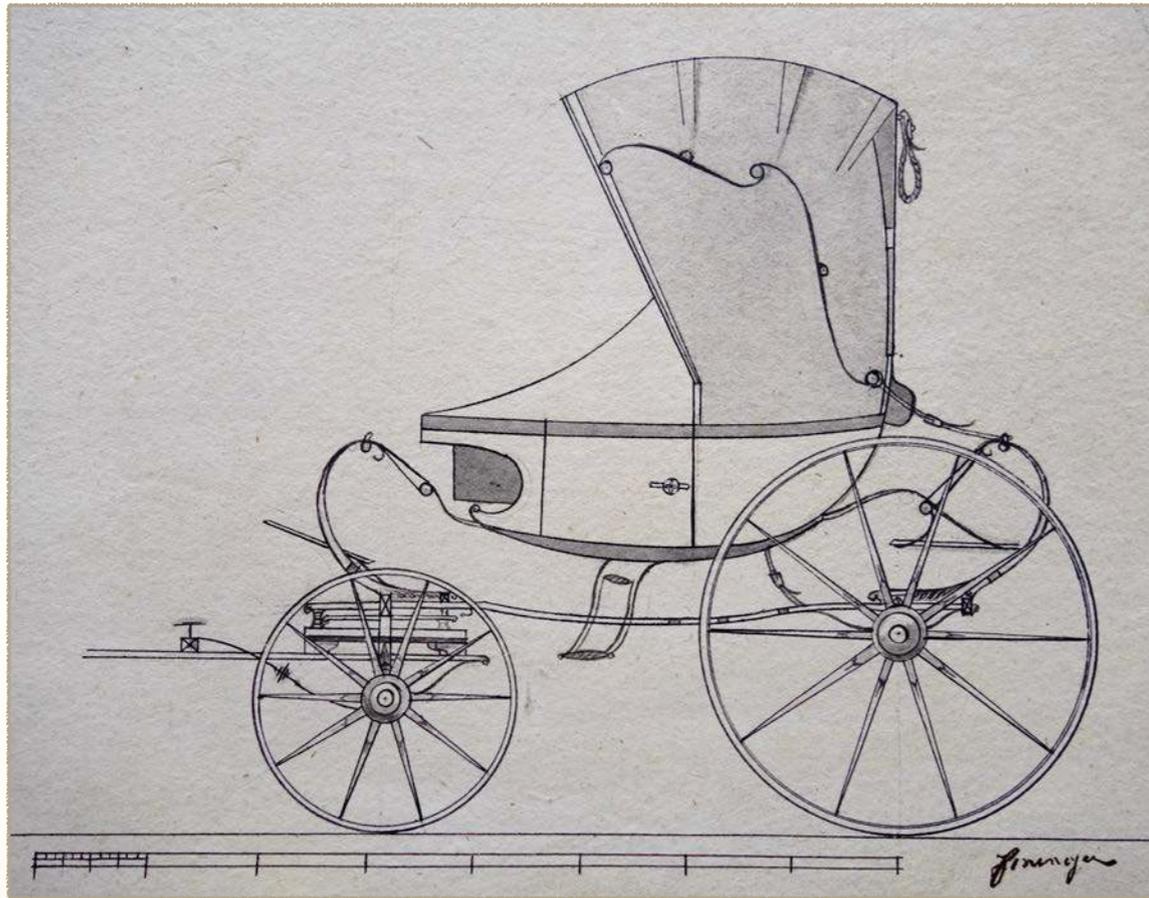


Abb. 42  
Kalesche-Pritschka ohne Laternen.

Dieses Blatt ist oben rechts und unten rechts signiert „Fininger“. Es zeigt eine Kalesche mit carrickartigem Einzug vorne, deshalb der Name Kalesche-Pritschka. Am Kasten ist kein sichtbarer Bock angebracht, aber vorne ein Fussbrett angedeutet, so dass offenbar der Kutscher gelegentlich, wenn er den Wagen nicht vom Sattel aus lenkte, auf dem sonst nur zweiseitigen Kasten Platz nehmen konnte. Dafür musste die angedeutete Kniedecke abgelegt werden. Unter den Türen befinden sich geschweifte, feste Auftritte, hinten eine kleine Trommel.

Das Langbaumgestell weist C-Federn auf. Zwischen Kasten und Langbaum stabilisieren Schwangriemen die Bewegung des Kastens.

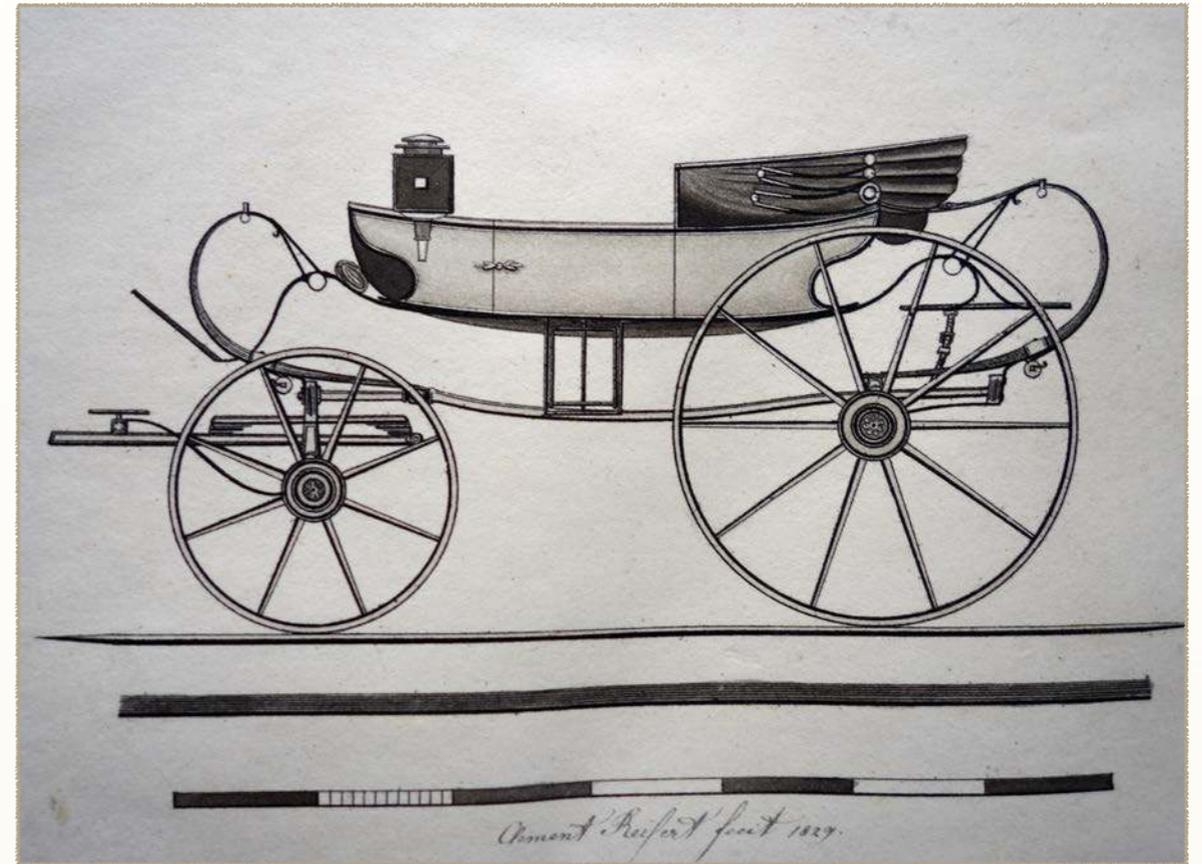


Abb. 43  
Zeichnung eines ähnlichen Modells (kein Kutschbock, aber Fussbrett), allerdings eine „echte“ Pritschka, die auf 1829 datiert ist.  
1835

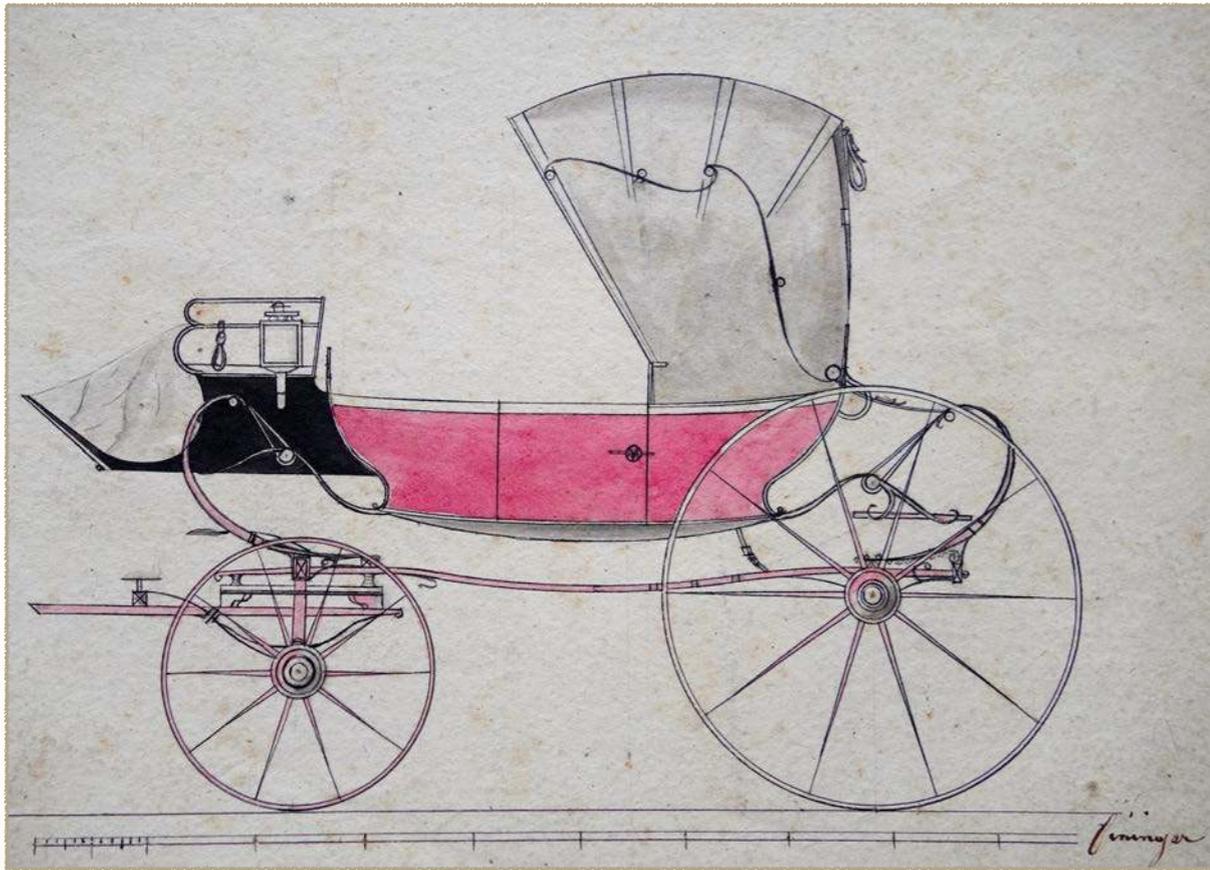


Abb. 44  
Pritschka mit angebautem Kutschbock.

Dieses Blatt ist unten rechts fein signiert mit „Fininger“. Der viersitzige Kasten weist vorne und hinten einen carrickartigen Einzug auf sowie einen fast geraden Boden, die klassischen Merkmale der Pritschka.

Das Langbaumgestell mit C-Federn weist am Langwied einen Haken für die Rad-  
schuhkette auf. Der angebaute Bock ist mit einem Fussack ausgerüstet.  
Seitliche Laternen am Bock komplettieren die Ausrüstung für längere Fahrten  
auch in der Nacht. Hinten ist am Kasten ein mitschwebendes Lakaibrett befestigt.

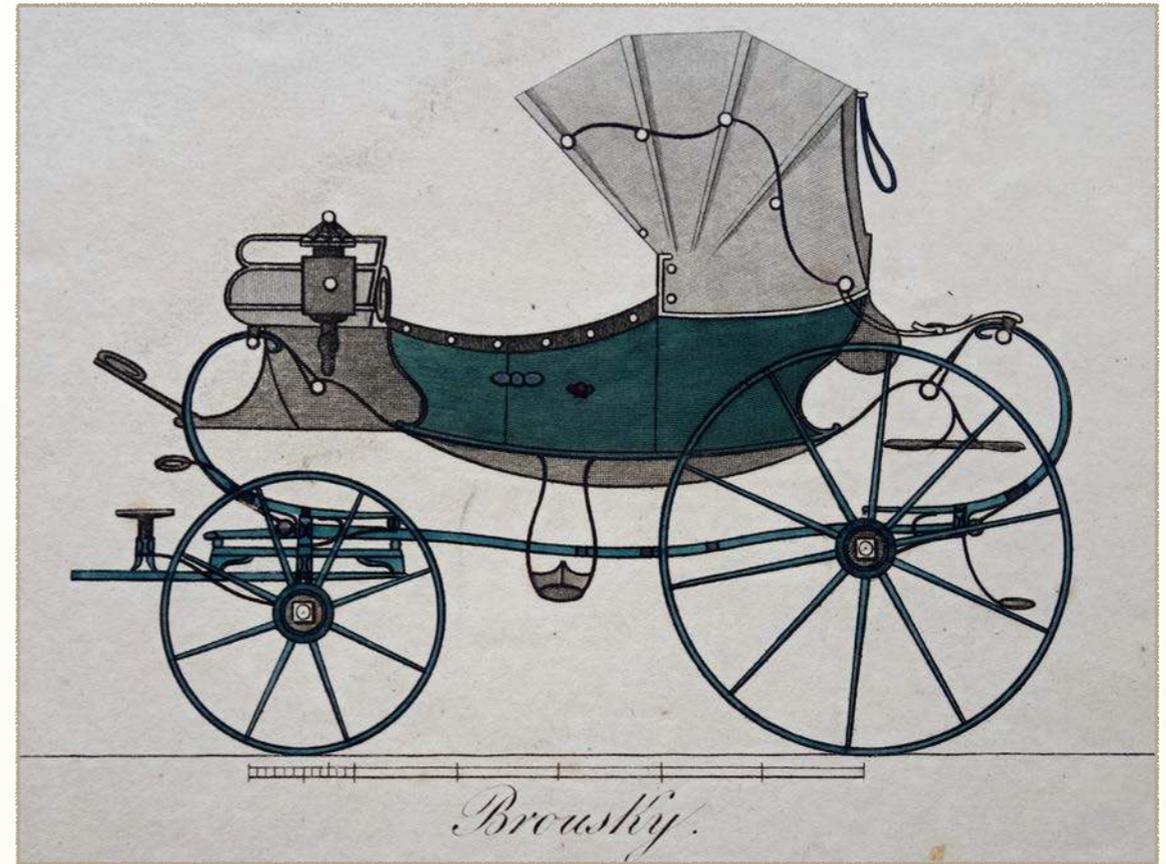


Abb. 45  
Pritschka, genannt Brousky, um 1825.  
MOG Nr. 500 C

Dieses Modell ist der vorangehenden Zeichnung ähnlich, aber nicht identisch.

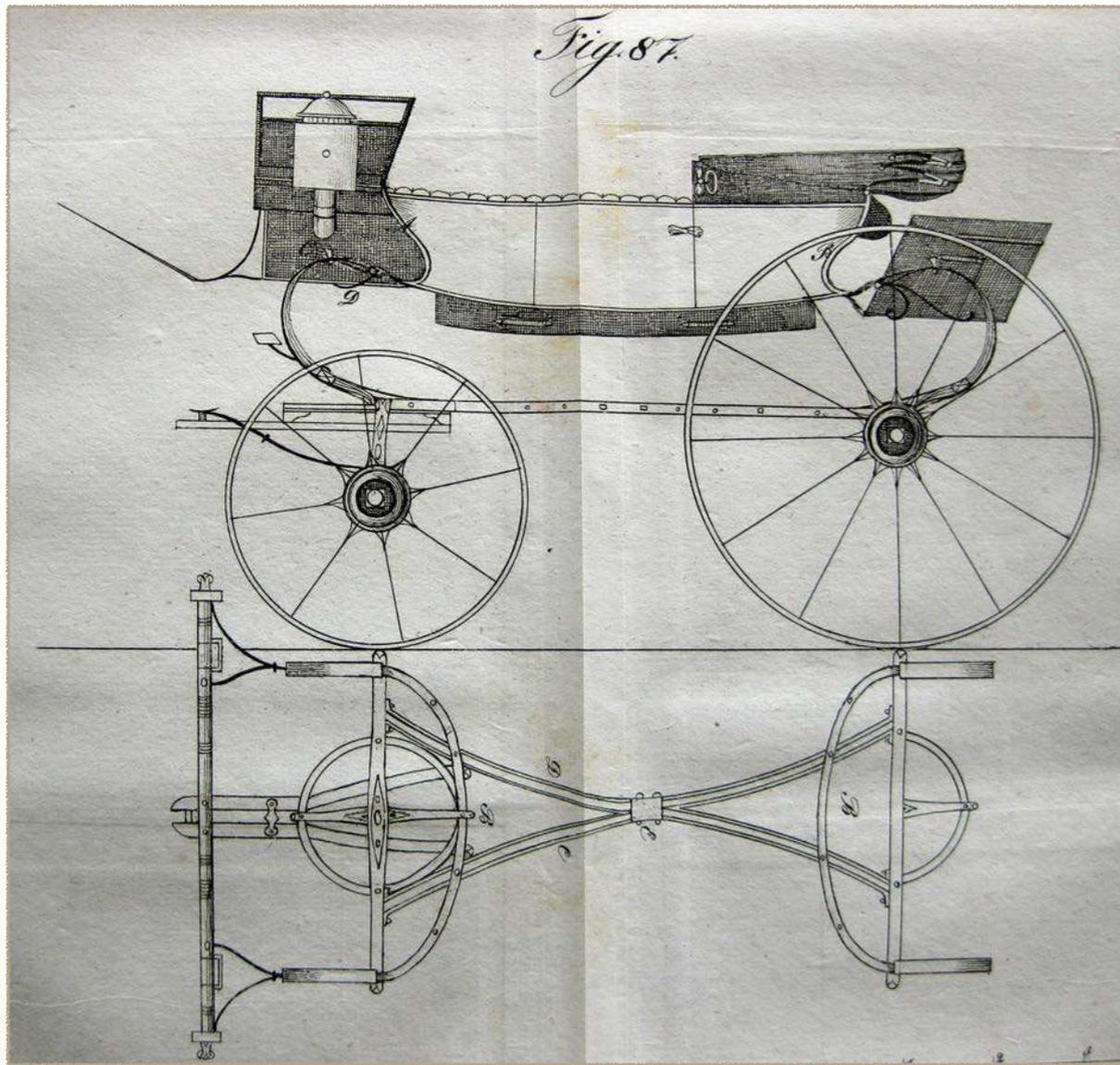


Abb. 46  
 Ähnliche Pritschka mit rückwärtigem Koffer von 1829/33 als Vergleich, mit Aufsicht auf das Gestell mit doppelt gespalteten Langbaum.  
 Bickes 1833, Fig. 87

In der deutschen Ausgabe von Lebrun des Jahres 1835 wird die Pritschka folgendermassen beschrieben:

Die Pritschke unterscheidet sich von der Kalesche durch einem mehr geraden Fußboden und durch die carrickartige Schweifung, die der Kasten vorn und hinten bekommt. Anfangs hat man die Fußboden (Schweller) der Pritschken ganz gerade gemacht. Da der Kasten jedoch eine gefälligere Form erhält, wenn der Boden noch vorn und hinten etwas steigt, und

überdies auch noch ein bequemeres Aufstellen der Füße für die darin fahrenden Personen erreicht wird, so hat man die ganz geraden Schweller abgehen lassen.

Eine Reise-Pritschke, wovon der Kasten nach Wiener Art ist, hat vorn einen Anbau, auf welchem der zweisitzige Bock ruht. Sie läßt sich ebenso wie die Kalesche zum Schlafen einrichten und bietet überhaupt vielerlei Bequemlichkeiten dar. Die Sitzkiste im Fond kann, der Form des Kastens nach, fast noch einmal so groß werden, wie bei einer Kalesche, und will man den vordern Anbau nicht zum Schlafen benutzen, so läßt sich eine Kiste zum inwendig Herausnehmen darin anbringen, die bis an die Thür vorgeht und zugleich zum Rücksitz dient, in welchem Falle man sie jedoch vorn schief ablaufen läßt, damit man mit den Füßen nicht genirt ist. Wird der

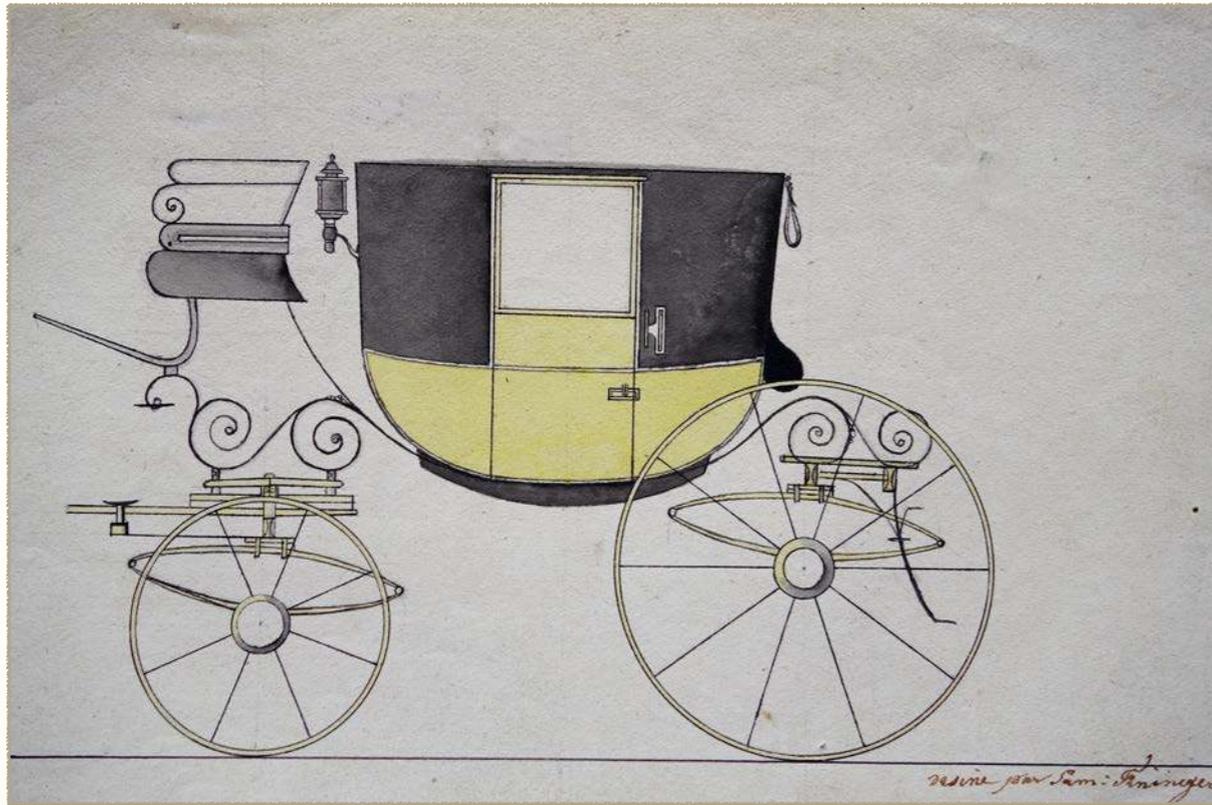


Abb. 47  
Stattliche Berline mit hohem Kutschbock.

Dieses Blatt ist unten rechts signiert mit „Desiné par Sam: Fininger“. Der Wagen ist nach den damals neuesten Grundsätzen konstruiert, nämlich mit doppel elliptischen Druckfedern und einem Gestell ohne Langbaum.

Das Lakaibrett mit doppeltem Auftritt ist dem Hintergestell aufgesetzt. Der Kasten weist hinten Halteriemen für den stehend mitfahrenden Diener und vorne kleine Laternen auf. Zur vornehmen Ausführungen gehörten englische Einklapptritte hinter den Türen und eine kleine Trommel im Rückenpaneel.

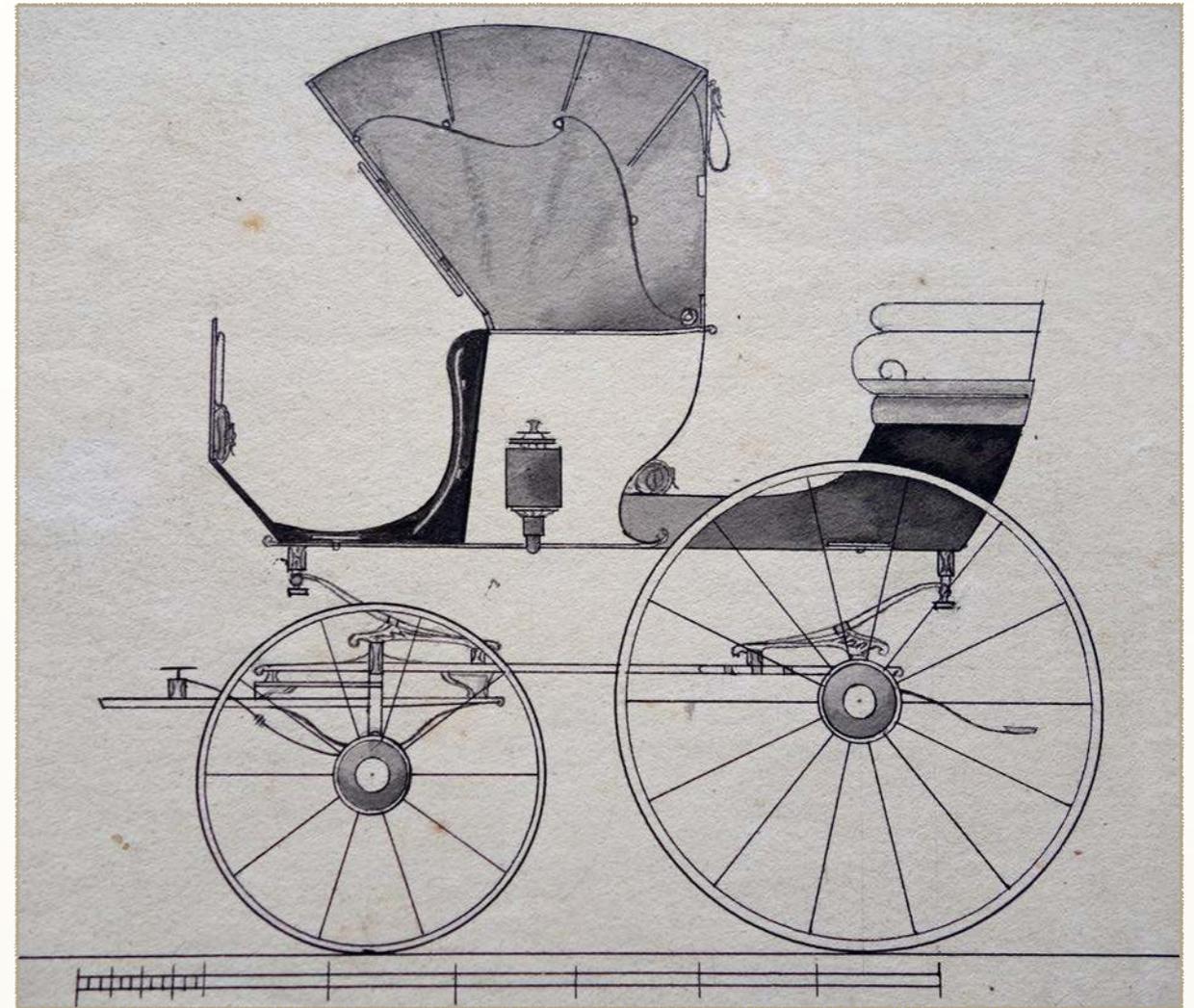


Abb. 48  
Phaëton mit Dienerbank.

Dieses Wagenmodell gehört zur Familie der Phaëtons. Als Selbstfahrer befindet sich das Halbverdeck über der vorderen Bank. An den Kasten mit carrickartiger Schweifung ist hinten ein Dienersitz angebaut. Die Laternen sind seitlich angebracht. Das gerade Langbaumgestell zeigt vier liegende, kurze S-Federn und wohl zusätzlichen Querfedern. Der Kasten mit carrickartiger Schweifung geht hinten in einem fest angebauten Dienersitz über. Vorne und hinten befinden sich eingerollte Kniedecken. Um 1830 wurden solche Selbstfahrer beliebt, man nannte sie auch „Guigue de Chasse“ (MOG, vgl. auch Dinkel Taf. 47).

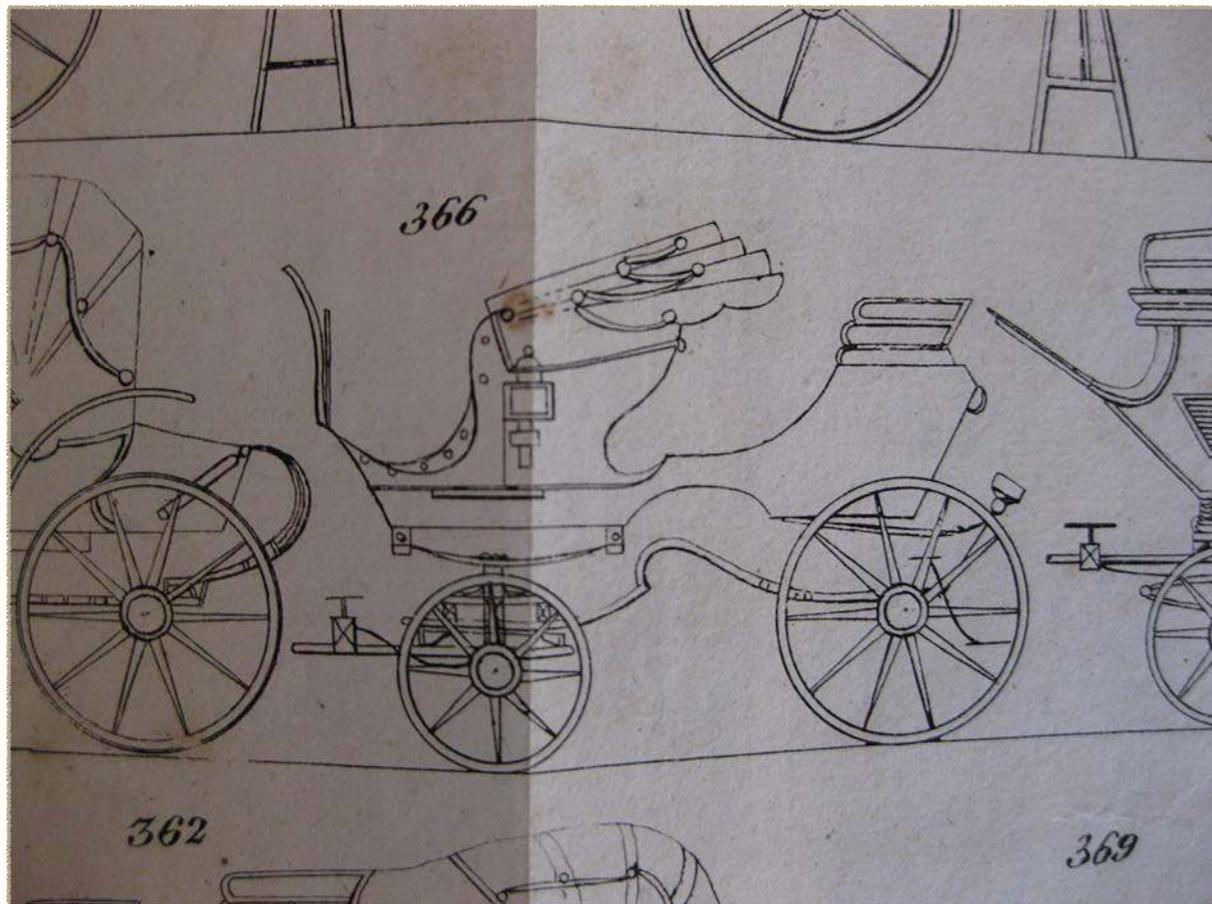


Abb. 49  
 Ähnlicher Phaëton mit angebauter Dienerbank.  
 Lebrun 1835

Lebrun beschrieb dieses Fahrzeug 1835 folgendermassen:

Fig. 366 und 367 stellen sehr artige und neue Muster von Phaëtonen dar. Horizontale Federn, Abwesenheit der Langwiel, folglich Kaleschenverdeck, hinterer Theil in Form eines offenen Koffers, Kasten, wie bei den Carricks für die elegantesten Verschmälerung nach dem mittleren Theile — dies sind die Charaktere dieser Wagen.

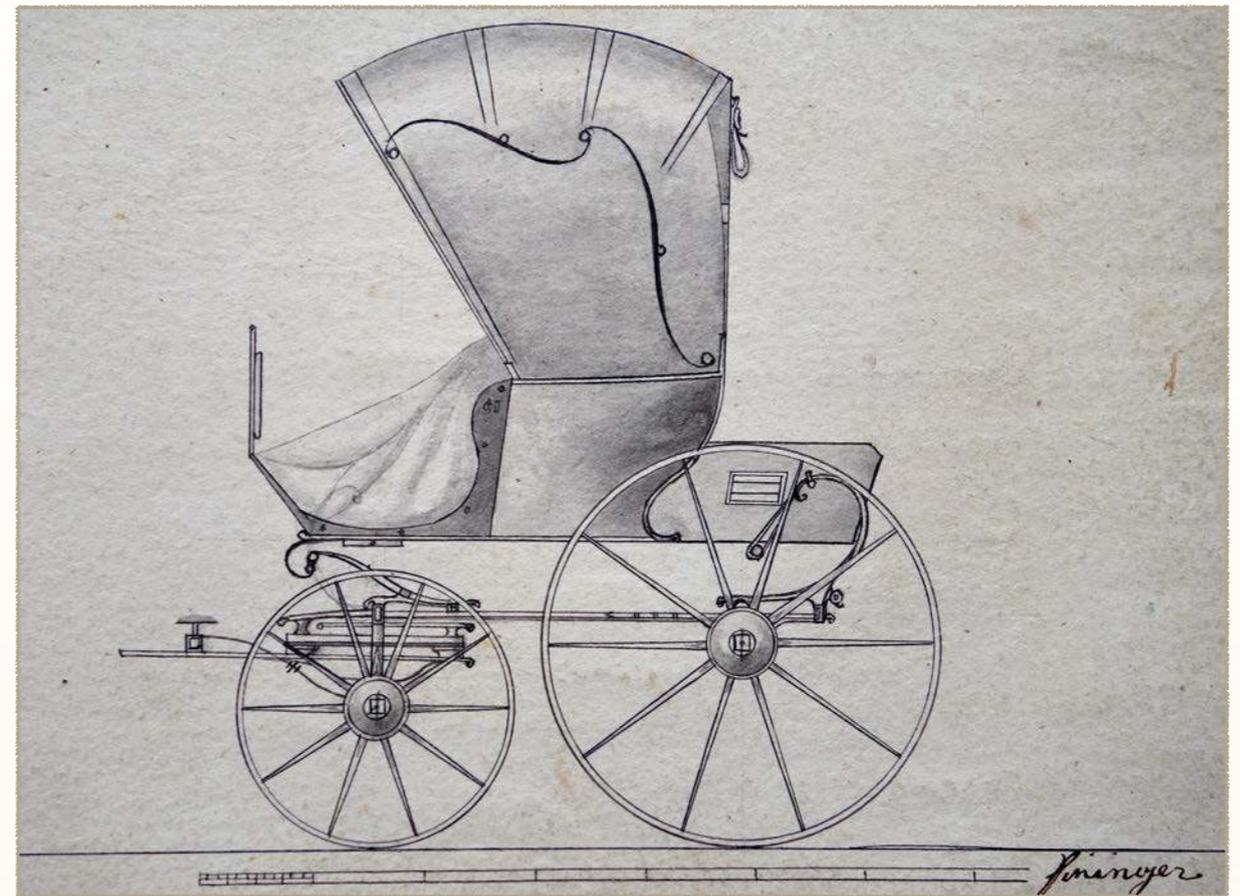


Abb. 50  
 Phaëton mit Magazin.

Das Blatt ist unten rechts signiert „Fininger“. Der Kasten ist im vorderen Bereich ähnlich konstruiert wie der von Abbildung 48, geht aber hinten in ein fest angebautes Magazin mit seitlichen Jalousien über (vgl. Abb. 12). Das Langbaumgestell weist vorne kurze liegende S-Federn und hinten C-Federn auf. Kniedecke und Halbverdeck sprechen neben dem geräumigen Kasten für einen Wagen, der auch für längere Fahrten - etwas eines Handelsreisenden - dienlich war.

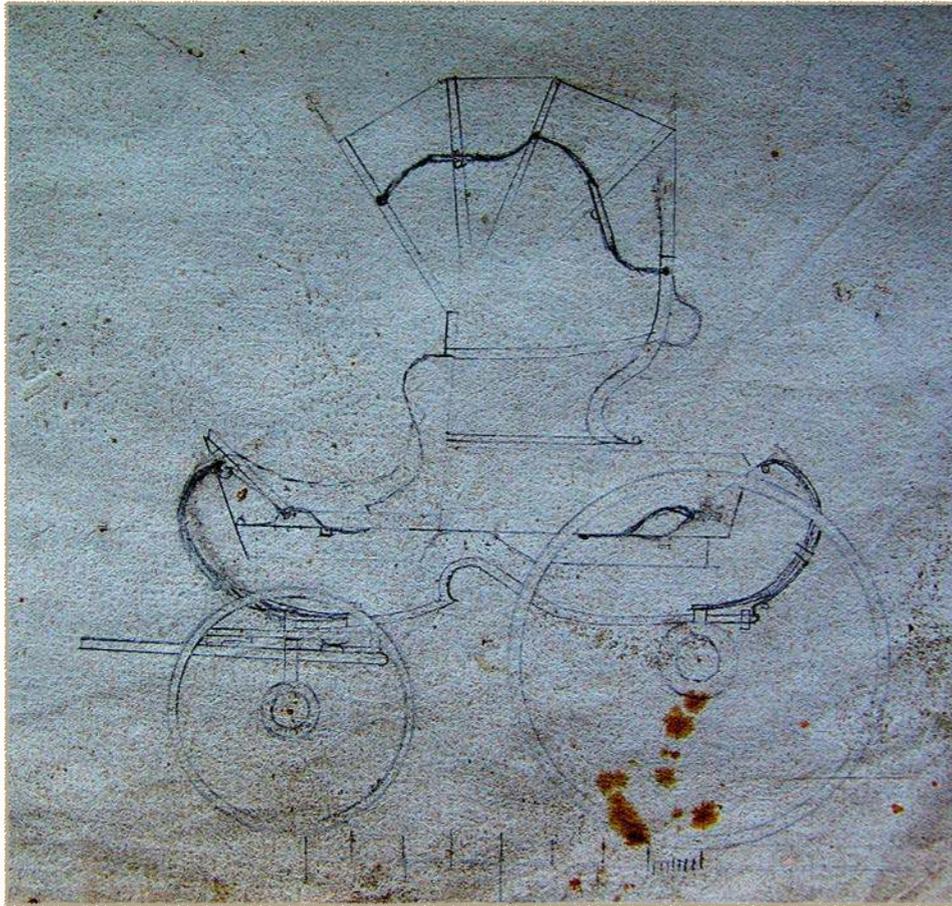


Abb. 51  
 Ähnlicher Wagen aus dem Zeichnungsheft von Blotzheim. Hier weist das Gestell aber doppelte C-Federung und einen Schwanenhals-Langbaum auf.

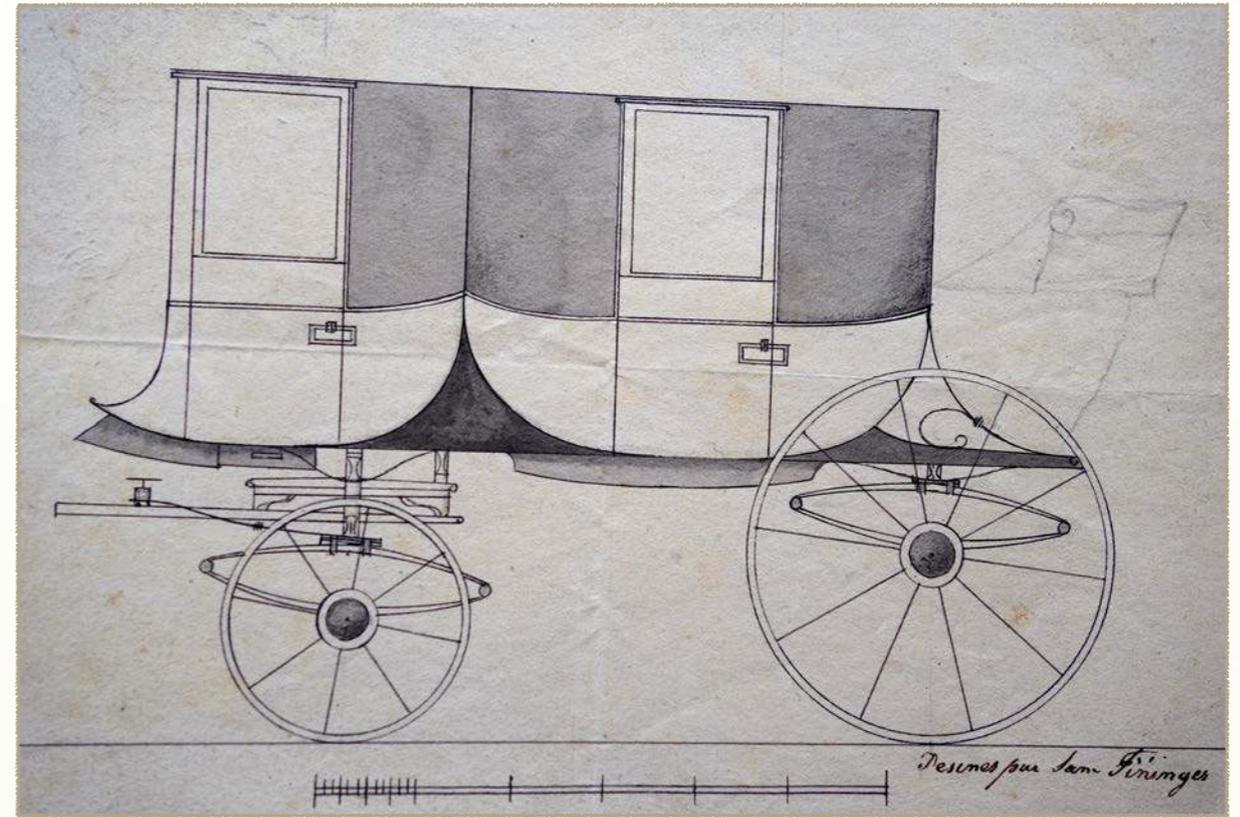


Abb. 52  
 Postwagen vom Typus Coupé-Berline der Zeit um 1830.

Dieses gekonnt lavierte Blatt ist unten rechts signiert mit „Desines par Sam Fininger“.

Der Kasten besteht aus einem Coupé- und einem Berline-Abteil, der wohl sechs oder neun Mitfahrenden Platz bot. Hinten ist in Bleistift ein Sitz für den Conduc-teur einskizziert. Auf der Zeichnung ist kein Kutschbock ersichtlich, demnach wurde dieses Fahrzeug noch nach alter Art vom Sattel aus gefahren.

Das Gestell hingegen weist mit der doppel elliptischen Federung (ohne Langbaum) für die Zeit um 1830 eine fortschrittliche Bauweise auf.

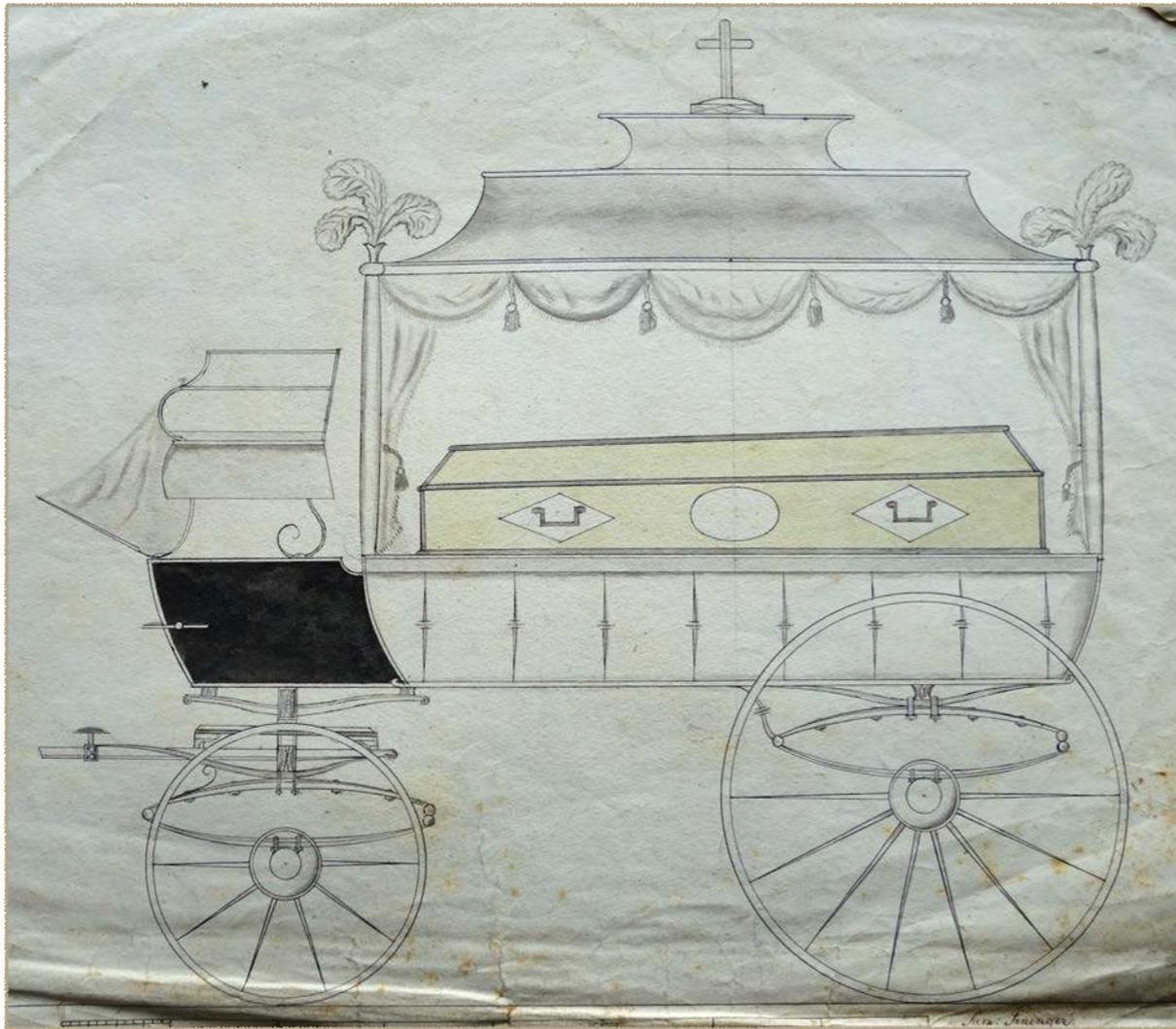


Abb. 53

Leichenwagen auf doppelelliptischer Federung um 1830.

Diese unten rechts mit „Sam: Fininger“ signierte Zeichnung ist auf einem grossen Papierformat, etwas grösser als A4, ausgeführt. Der Wagen ist auf 1:12 verkleinert. Der unten angefügte Masstab ist in Fuss und Zoll eingezeichnet, wie sonst in Gruppe 3. Die in Tusche ausgeführte und leicht kolorierte Zeichnung zeigt deutliche Spuren von feinsten Hilfslinien in Bleistift.

Der luxuriös entworfene Leichenwagen zeigt ein Gestell ohne Langbaum und mit doppelelliptischen Federung. Der durchgehende Kasten weist über dem Magazin einen hoch aufgesetzten Kutschbock auf.

---

## **Literatur**

Adams 1837

William Bridges Adams, English Pleasure Carriages  
London 1837

Bickes 1829

Friedrich Adolph Bickes  
Anleitung zur Kenntnis aller Arbeiten von Equipagen oder Darstellung der Kutschenfabrikation.  
Freiburg 1833 (zweite Auflage)

Dinkel

Josepl Dinkel, Wagenmoden im Biedermeier. Erläutert und mit einem Nachwort von Rudolf H. Wackernagel.  
Dortmund 1981

Furger, Kauffmann

Von der Chaise zum Cabriolet - Die Basler Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe

2014

E-Book unter [www.academia.edu](http://www.academia.edu)

Furger, Heimbürger

Die Carrosserie Heimbürger in Basel

2014

E-Book unter [www.academia.edu](http://www.academia.edu)

Hofer 1921

Alexandre Hofer, Le Régulateur du Sellier/Das Handbuch für Sattler. Reprint  
2010

Mülhausen 1821

Furger, Kutschen-Atlas

Kutschen Europas, Band I

Hildesheim/Zürich/New York 2003

Lebrun 1835

Praktisches Handbuch der Kutschenfabrikation im ihrem ganzen Umfange  
Basse 1835

MOG

(Collection de) Meubles et Objets de Goût, publié par Pierre Antoine Lebourg als  
Supplement des Journal des Dames et des Modes, Paris von 1802 bis 1835

---

## Zusammenfassung

Vom Basler Sattler Samuel Fininger haben sich einige Wagenentwürfe der Zeit um 1830 erhalten. Sie sind der bisher erste konkrete dokumentarische Beleg für ein aktives Kutschenhandwerk in der Stadt Basel im frühen 19. Jahrhundert. Diese Dokumente schliessen damit die Lücke zwischen der bisher bekannten Tätigkeit der Kutschenhersteller Matter in Hüningen um 1800 und dem Seller-Carrossier Kauffmann (ab 1830 in Saint-Louis, ab 1855 in Basel).

Basel war vor 1844 noch nicht ans Eisenbahnnetz angeschlossen, entsprechend gross war in dieser Handelsstadt die Nachfrage nach guten Strassenfahrzeugen, zumal die Strassen seit dem späten 18. Jahrhundert wesentlich verbessert worden waren. Basler Handelsherren reisten viel, unter anderem an die grossen Messen. Dementsprechend finden wir unter den von Samuel Fininger gezeichneten Modellen einige für längere Fahrten geeignete, geschlossene Kaleschen und Pritschkas mit Vorderverdeck. Aber es gibt unter den Zeichnungen auch repräsentative Modelle, die eher für Fahrten in der Stadt und deren näheren Umgebung eingesetzt werden konnten, wie etwa die Kalesche mit Halbverdeck oder die Berline. Dazu kamen bereits sportliche Fahrzeuge vom Typ des Phaätons für den selbstfahrenden Herrn oder die Dame mit Dienersitz.

Die im Zeichnungskonvolut vertretenen Kutschentypen werden im grösseren Kontext beschrieben und mit Modellen verglichen, die in den Grundlagenwerken jener Zeit im Vordergrund standen.

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 von

Andres Furger

9 rue verte,

F-68480 Oltingue

0033 756 11 79 20

[www.andresfurger.ch](http://www.andresfurger.ch)

Der Autor nimmt gerne weitere Hinweise entgegen:

[andresfurger@gmail.com](mailto:andresfurger@gmail.com)