Andres Furger

mit einem Beitrag von Ferdinand Hediger

VON DER CHAISE ZUM CABRIOLET

Die Basler Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe (1830 bis 1960)



https://www.andresfurger.ch

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

andresfurger@gmail.com

www.andresfurger.ch

(Stand 2014 mit provisorischen Nachträgen vom 20.3.2021)

VON DER CHAISE ZUM CABRIOLET

Die Basler Carrosserie

Kauffmann, Reinbolt & Christe

(1830 bis 1960)

von Andres Furger

mit einem Beitrag von Ferdinand Hediger

Oltingue 2014







INHALT

Vorwort

A. Der Pionier: Joseph Kauffmann

B. Der Stylist: Eugène Kauffmann

C. Die Stadt Basel und ihre Chaisen

D. Die Nachfolger: Jacques Reinbolt und Martin Christe

E. Der Übergang zum Automobil

F. Die 1928 gegründete Aktiengesellschaft Reinbolt & Christe

G. Fotos von Automobilen der Zwischen- und Nachkriegszeit

Beitrag von Ferdinand Hediger:

Von noblen Kaleschen zu feinen Cabriolets

Zusammenfassung

Literatur, Quellen und Abkürzungen

Anhang: Liste der nummerierten Fahrzeuge

Nachträge

VORWORT

Mit dem Titel „Von der Chaise zum Cabriolet“ ist der inhaltliche Zeitrahmen dieses Buches abgesteckt, vom eleganten, pferdegezogenen Stadtwagen des frühen 19. Jahrhunderts bis zum rassigen Automobil der Nachkriegszeit. Am Beispiel der Carrosseriefirma Kauffmann, Reinbolt & Christe, wird der Fahrzeug-Entwicklung während über hundert Jahren und dem „Leben“ mit Kutschen nachgespürt. Diese Carrosserie war während über 50 Jahren die wichtigste Basels und baute die elegantesten Kutschen der Schweiz.

Der Werdegang dieses Buches hat zwei Wurzeln. Die eine ist eine lokale, die andere eine internationale. 1981 erhielt ich als junger Archäologe und Konservator der allgemeinen Abteilung des Historischen Museums Basel den Auftrag, im nahen Brüglingen innerhalb des Botanischen Gartens in einer historischen Scheune zügig ein kleines Museum mit historischen Wagen und Schlitten einzurichten. Der Hauptbestand der Museumskutschen zeigte die Signatur der Basler Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe, von der damals – nur gut 20 Jahre nach ihrer Schliessung – schon kaum mehr etwas bekannt war. In den achtziger Jahren des letzten Jahrhunderts lebten indessen noch Vertreter der Generation, die eine klassische Ausbildung in der Domäne des traditionellen Carrosserie-Gewerbes durchlaufen hatten, teilweise auch in Paris. Dazu gehörten die Basler Alfred Heimburger und Rudolf Kölz, beide Nachkommen renommierter Basler Betriebe. Sie wurden ebenso systematisch befragt wie ältere Damen und Herren alt eingesessener Basler Familien, die im Zweiten Weltkrieg noch im angespannten Wagen ausgefahren waren. Dazu kamen Gespräche mit Nachkommen von professionellen Kutschern. Auch auf diesem Weg kamen manche Informationen zusammen. Der Kenntnisstand von 1993 über die Carrosserie Kauffmann wurde im Buch „Kutschen und Schlitten aus der Schweiz“ publiziert. Später schlossen weitere Recherchen für den Band „In der Kutsche durch die Schweiz“ von 2006 an. Danach folgten weitere Forschungen.

Die zweite Wurzel dieses Buchs: Durch die mehrjährige Betreuung des neuen Museums in Brüglingen wurde ich aktiver Fahrer von Gespannen und begann im Bereich des Kutschenwesens auch international tätig zu werden. Die Arbeiten am 2004/05 erschienenen Werk „Kutschen Europas“ zeigten, wie gross der Nachholbedarf im Forschungsbereich des Fahrzeugbaus des 19. und 20. Jahrhunderts war und führte zur Frage: Wie kann die europäische Forschung zur Kutschenzeit vorangebracht werden? Eine Antwort liegt auf der Hand: Jedes Land sollte durch Ortskundige systematisch die Geschichten der wichtigsten Firmen in dieser Domäne aufarbeiten. Diese Arbeit ist ein Beispiel dafür.

Bisher sind nur drei Monographien über europäische Kutschenfabriken bekannt, über Labourdette in Paris, über Lohner in Wien und über Schustala in Nesseldorf. Dabei konnten die jeweiligen Autoren aus reich bestückten Fabrikarchiven schöpfen. Das sind leider Ausnahmefälle. Der Normalfall ist, dass mit den Recherchen über verschwundene Firmen fast bei Null begonnen und die Firmengeschichte mühsam rekonstruiert werden muss, etwa durch Recherchen in örtlichen Archiven und Bibliotheken. So geschah es auch beim Thema Carrosserie Kauffmann. Schliesslich war ich selbst überrascht, wie viel Wissenswertes über ein solches Kapitel Industriegeschichte noch zu erheben ist. Für den Erkenntnisfortschritt nicht zu unterschätzen sind immer noch Gespräche mit und Hinweise von Zeitzeugen. Viel Zeit bleibt allerdings nicht mehr, mit solchen sprechen zu können.

Ferdinand Hediger, der beste Kenner schweizerischer Oldtimer, hat sich in verdankenswerter Weise dem Kapitel der Automobil-Carrosserien von Reinbolt & Christe angenommen. Für Hinweise und Hilfen danke ich all denen, die in der folgenden Liste verzeichnet sind.

Nachdem in Basel die nötigen Mittel für die Drucklegung dieses Buchs nicht beschafft werden konnten, machte ich aus der Not eine - zeitgemässe - Tugend; statt eines gedruckten Buches eine digitale Publikation, mit Hilfe des Programms iBooks Author.

Andres Furger im Februar 2014



Dank

Alain Bahuchet, Amiens

Eduard J. Belser, Historisches Museum Basel

Franz Bobst, Oensingen

Jacques Butz sen. und jun., Allschwil

Erwin Dreyer, Basel

Heiner Elber, Basel

Daniel Fuchs, Appenzell

Hans Gantner, Einsiedeln

Hildegard Gantner-Schlee, Basel

Rudolf Heusler, Binningen

Brigitte Holzgreve, Basel

Urs Kressibucher, Wallenwil

Reinhold Trapp. Hegenheim

Markus Jedele, Winterthur

Alexander Haldimann, Amriswil

Max Häusermann, Sissach

William Hollinger, Muttenz

Markus Jedele, Winterthur

Martin Kamber, Burgdorf

Zachi Kälin, Euthal

Helen Kleiber-Christe, Basel

Werner Kölz, Basel

Jean-Louis Libourel, Montpellier

Lancelot Marx, Pfeffingen

Antoine Mislin, Saint-Louis

Andreas Nemitz, Kerschlach

Beat Niederberger, Gossau

Sophie Niobé, Archives municipale de Saint-Louis

Beat Pfrunder, Mariastein

Dominique Posselle, Vroil

Urs Ramseier, Effretikon

Charly Reinhardt, Basel

Alfred Roth, Basel

Robert Sallmann, Amriswil

Guy Sarasin, Bottmingen

Peter Settelen, Biel-Benken und Mike Gosteli, Basel

Emanuel Schmid, Courtelary

Hans Spirig, Sankt Gallen

Staatsarchiv Basel-Stadt

Robert Temperli, Gutenswil

Rudolf Wackernagel, München

Jolanda Wälti, Kölliken

Rudolf Wenger, Basel

Anne Wüthrich, Rheinfelden

A. Der Pionier: Joseph Kauffmann

Die Situation um 1800 in Basel und Umgebung

Kurz nach 1800 begann sich die Benützung nobler Kutschen in der gehobenen Gesellschaftsschicht Europas zu verbreiten. Die Art der Equipage (die Einheit von Pferd, Geschirr, Wagen und Menschen) folgte damals vor allem der neuen englischen, schlichten Mode. Die schweren Karossen französischer Art wichen damit den leichteren Berlinen und Coupés nach britischer Art. Einen solchen Wagen zeigt Abbildung 1 in der Umgebung Basels. Damals besassen bereits einige Basler Familien solche Fahrzeuge, vor allem Stadt- und Reisewagen.

In den von Johanna Von der Mühll 1944 aufgezeichneten „Basler Sitten“ steht zur Situation in Basel vor der Eisenbahnzeit: „Wagen und Pferde zu besitzen, war für den Basler Herrn, ursprünglich zum Teil für die Geschäftsreise und wegen des lebhaften Verkehrs mit dem Landgut, eine Notwendigkeit. ... durch Gespann und Wagen wurden Ansehen und Würde des Hauses nach aussen vertreten. Schon die Reformationsherren versuchten, den Luxus zu steuern. Immer wieder wurden neue Vorschriften erlassen. Aber all diese Gesetze vermochten nicht, die Vorliebe des Baslers für elegante Fuhrwerke und kostbare Pferde zu unterdrücken.“ ... „Die Basler Fuhrwerke waren weit herum im Land und Ausland bekannt. Selbst bis nach Baden-Baden kutschierten einige Basler Familien in der eigenen „Equipage“ zu den weltberühmten Iffezheimer Rennen.“

Das gesteigerte Bedürfnis nach eigener Equipage führte seit der Zeit um 1800 in vielen europäischen Städten zu neuen Produktionsbetrieben für Pferdegeschirre und Luxuswagen. Gehobene Fahrzeuge entstanden damals bereits in grösseren Geschäften, die über die neuesten Modeströmungen orientiert und neuartige Wagen „à l’anglaise“ zu bauen imstande waren. Die Basel am nächsten gelegenen Betriebe von überregionaler Bedeutung waren die Fabriken von Ginzrot im elsässischen Strassburg (seit der Zeit um 1760) und von Schlaff im badischen Rastatt (1776 bis 1826). Vielleicht entstanden bereits um 1800 auch in Zürich, in der so genannten Stadelhofer Schmiede (später Vogel & Comp. und dann Eckert), schon erste Luxuswagen.



Abb. 1

Coupé de ville nach englischer Art der Zeit um 1790 vor dem Gartentor eines Basler Herrschaftshauses. Aquarell von Johann Jakob Biedermann von 1797.

Graphische Sammlung der ETH Zürich

In Basel galten bis ins 18. Jahrhundert alte Luxus-Restriktionen aus der Zeit der Reformation. Im Werk „Vormaliger Zustand der Schweiz ... von einem Augenzeugen“ (Göttingen 1800, 383f.) wird zur Zeit des Ancien Régime folgendes berichtet:

„Zu Basel darf nach 10 Uhr (oder, nach Baseler Uhr, 11 Uhr) keine Kutsche mehr über die Straße fahren. Ungeachtet in der Stadt mehr als zweihundert Kaufleute Equipage halten, hört man doch nach 10 Uhr keinen Wagen mehr. Von Bällen, Konzerten und freundschaftlichen Abendessen müssen Herren und Damen, durch Regen, und Schnee, und Wind, zum Nachtheile ihrer Gesundheit, zu Fuß nach Hause wandern; denn Sänften gibt es hier nicht. — Abermals ein Gesez, welches keinen anderen Zwek hat, als den, daß die Schuster, und die Schneider, und die Bäker, die dasselbe gegeben haben, durch das Fahren der Wagen in ihrem ersten Schlafe nicht gestört werden mögen. An den Kutschen und Schlitten ist, zu Basel, alle Vergoldung, Mahlerei und Wappen, verboten: mehrere Wagen zu halten, ist nicht verboten. Bediente dürfen, ebendaselbst, keine Manschetten, keine seidenen Strümpfe, keine Tressen auf der Livree tragen.“

„Niemand darf, zu Basel, mit vier Pferden fahren, er müßte denn drei Stunden weit im Kantone reisen, oder außer Landes gehen. Es gibt aber, zu Basel, über hundert Häuser, die vier Pferde halten. Nun fahren sie, mit den vier Pferden, eine Stunde weit von der Stadt, entweder in das Bisthum Basel, oder in das El-

saß, oder in das Badische: dann sind sie außer Landes gewesen. Wenn sie aber, oft schwer bepackt, auf ihre Landhäuser fahren, so müssen sie mit drei Pferden fahren, und das vierte zu Hause im Stalle stehen lassen. Läßt sich wohl ein unsinnigeres und zweckloseres Gesetz denken!“ Auch durften innerhalb der Stadt die Diener nicht hinten auf der Lakaibrücke stehen bleiben, sondern mussten neben der Equipage „traben“!

Früher Luxuswagenbau im nahen Hüningen

Für die Stadt Basel selbst ist bisher für die Zeit um 1800 kein Wagenbauer des gehobenen Niveaus bekannt, offenbar das Resultat der Luxus-Restriktionen und infolge des S. 12 besprochenen Zunftzwangs. Aber neue Forschungen führten zur Spur eines wichtigen Wagenbauers namens Matter (Marter) im nahen Hüningen in Frankreich. Bei diesem hatte sich der später berühmte deutsche Sattlersohn Rudolph Ackermann zwei Jahre weitergebildet, bevor er in Paris beim bekannten Wagenentwerfer Antoine Carrassi, beim Brüsseler Wagenbauer Simon und schliesslich in London Karriere machte. (Nach Ackermanns Entwürfen entstanden im Verlauf des 19. Jahrhunderts in ganz Europa Kutschen, auch in der Carrosserie Kauffmann.) Wörtlich heisst es in einer sicheren Quelle von 1818 zum Lebenslauf des jungen Rudolph Ackermann für das Jahr 1782, als er eben seine Lehre zum Sattler und Wagenbauer im väterlichen Betrieb im thüringischen Schneeberg abgeschlossen hatte:

„ ... reiste er gerade nach Basel. Nach einem kleinen Aufenthalte wurde er in dem nahen Hüningen mit dem damals sehr großen Wagenbauer Marter bekannt, der so viele Talente und Kenntnisse in dem jungen Manne entdeckte, daß er in ihn drang, bei ihm in Dienste zu treten. Ackermann konnte Anfangs den Gedanken nicht ertragen, daß er in eine Festung eingeengt leben sollte, schlug das Anerbieten aus, und ging nach Zürich; aber sein Freund Marter schrieb ihm so dringende Briefe, daß er endlich dessen Einladung annahm, und zu ihm nach Hüningen zog. Wirklich hat er zwei Jahre, welche er dort zubrachte, nie bereut, weil sie zu den glücklichsten seines Lebens gehörten. Er bekam hier Gelegenheit, seine Kunstfertigkeiten auszubilden, und im Zeichnen und Ausmalen der Einfassungen und Wappenschilde an den Wagen Fortschritte zu machen. Hier lernte er auch lackieren, vergolden, und manche andre in sein Fach einschlagende Dinge, die ihm nachher von besonderem Nutzen waren.“

Damals entstanden also in der französischen Festungsstadt Hüningen und damit unmittelbar vor den Toren Basels sehr noble, sogar vergoldete Fahrzeuge. Wappen und Einrahmungen beziehungsweise gemalte Friese, wie sie in der Textpassage erwähnt werden, sind etwa auf dem Wagen von Abbildung 1 seitlich und auf den Frontpaneelen unter den Fenstern zu erkennen. Die Kunden solcher Wagen gehörten zur obersten, finanzkräftigen Gesellschaftsschicht, wie sie vor allem im städtischen Bereich zu finden war, neben Basel auch in Mülhausen, Freiburg im Breisgau oder Colmar.



Abb. 2

Die Festung Hüningen mit der Stadt Basel im Hintergrund. An die vom St. Johannstor (dem rheinseitigen Tor) ausgehende Ausfallstrasse kam später die Wagenfabrik Kauffmann zu liegen.

Kupferstich des Jahres 1751von Emanuel Büchel aus Daniel Bruckner, Merkwürdigkeiten der Landschaft Basel

Die Gründung der Carrosserie Kauffmann erfolgte nach dem Verschwinden des Wagenbauers Matter und zwar durch die aus dem Sundgau stammende Sattler-Dynastie Kauffmann. Der Vater des Fabrik-Gründers wird um 1800 im elsässischen Saint-Louis, vor den nördlichen Toren Basels, konkret fassbar.



Abb. 3

Ausschnitt des historischer Stadtplans von Basel des Jahres 1905. Die beiden Standorte der Carrosserie Kauffmann lagen nördlich der Stadt:

- In Saint-Louis/St. Ludwig ab 1830 in der oberen linken Bildecke.

- In Basel von 1855 bis 1960 am nördlichen Bebauungsrand der damaligen Stadt in der unteren rechten Bildecke.

Basel-Stadt GeoViewer

Der Sattler als Wagenbauer

In vielen Teilen Europas entstandenen um 1800 neue Wagenbaufirmen aus kleineren Werkstätten alter Handwerksfamilien heraus, besonders durch Sattler-Dynastien. Der „Sellier Carrossier“ war damals Sattler und Wagenbauer zugleich. Einerseits stattete der Sattler den vom Schmied und Wagner hergestellten rohen Wagen aus, andererseits trat der Sattlermeister gegenüber dem Besteller der Kutsche meist als eine Art Generalunternehmer auf. Er war vom Entwurf der Kutsche bis hin zum fertig lackierten Fahrzeug verantwortlich. Auf dieser Basis entstanden um 1800 in Gebieten ohne Zunftrestriktionen erste eigentliche Fabriken, in denen Wagner, Schmiede, Maler und Sattler Hand in Hand und unter demselben Dach arbeiteten, eben meist unter Leitung eines Sattlermeisters. Dies war in Frankreich seit der Revolution von 1789 auch in Frankreich möglich.

Diese Entwicklung machte sich die Sattler-Familie Kauffmann zunutze, wie dies in den folgenden Kapiteln ausgeführt wird: Der Vater des Gründers der Basler Wagenfabrik Kauffmann namens François Joseph Kauffmann (circa 1762 bis 1836) dürfte zunächst im elsässischen Saint-Louis bei Basel eine Werkstatt ähnlich der von Alexandre Hofer, dem Verfasser des ältesten bekannten Handbuchs für Sattler, in Mülhausen betrieben haben (Hofer 1821). Sein Sohn Joseph Kauffmann erweiterte den Betrieb wesentlich zu einer eigentlichen Wagenfabrik, wie sie auch im nahen Colmar durch den Fabrikanten Widerkehr etwa in der gleichen Zeit entstand.

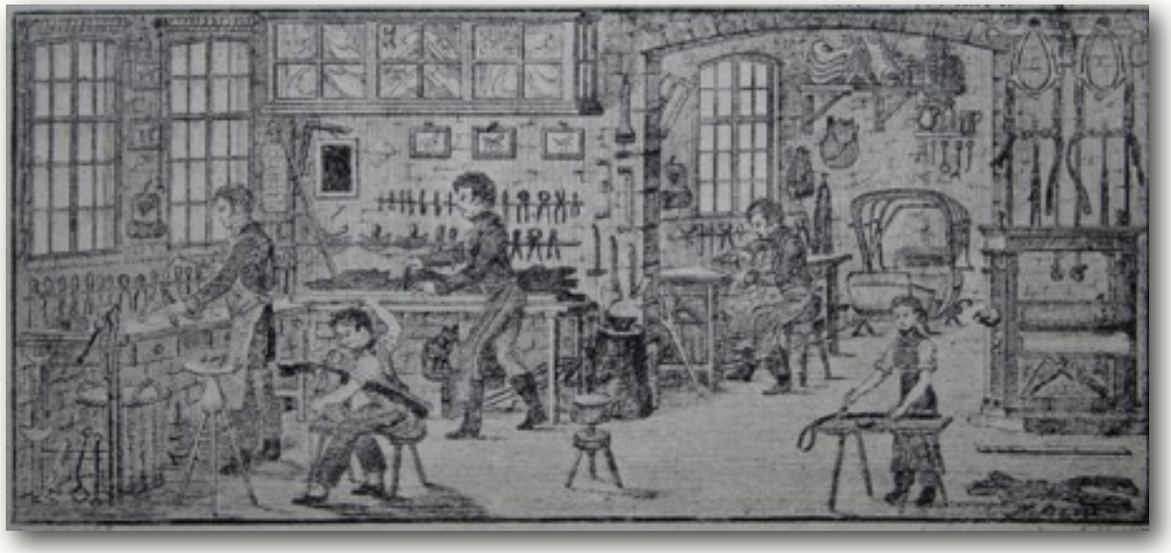


Abb. 4

Eine Sattler-Werkstatt um 1820. Links wird an einem Sattel und in der Mitte an Pferdegeschirren gearbeitet. Im hinteren Raum erfolgt die Ausstaffierung einer Kalesche.

Hofer 1821, 3

Genealogisches zur Familie Kauffmann

Französische Genealogen führen den im Elsass hin und wieder vertretenen Familiennamen Kauffmann auf Zuwanderungen aus der Schweiz, vor allem aus dem Kanton Luzern im 17. Jahrhundert, zurück, wo der Name Kaufmann häufig war. Offensichtlich wurde im Französischen Kaufmann zu Kauffmann. (Noch lange schrieb man den Namen Kauffmann in der Schweiz im 19. Jahrhundert nur mit einem f.) Nachweislich früh bekannt ist die Familie Kaufmann oder Kauffmann im sundgauischen Dorf Landser. Sie war aus dem badischen Wehr bei Rheinfelden eingewandert. Dazu gehörte ein Joseph Kauffmann, der sich 1689 verheiratete. Angehörige dieses Stammes der Familie Kauffmann wurden in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts nachweislich Sattler. Aus dieser Linie könnte unser Joseph Kauffmann stammen.

Die Recherchen des elsässischen Cercle généalogique ergaben folgende Familiengeschichte der Familie Kauffmann in Saint-Louis und Basel: Der Vater von Joseph Kauffmann hiess François Joseph und lebte von circa 1762 bis 18. 2. 1836. Er heiratete Marguerite Cretin (gestorben 9. 10. 1832). Sie hatten mindestens zwei Söhne, nämlich den Gründer der Carrosserie, ebenfalls namens (François) Joseph, und einen zweiten jüngeren Sohn namens Jean-Pierre Kauffmann (1803 bis 1879), den Vater des unten erwähnten Künstlers Paul Kauffmann.

Der Gründer der Carrosserie Joseph Kauffmann lebte von circa 1801 bis am 19. 9. 1864 vornehmlich in Saint-Louis. Gemäss dem elsässischen Centre Départemental d'Histoire de Familles wurde der Gründer Joseph Kauffmann als ältester Sohn eines gleichnamigen Vaters im schweizerischen Rodersdorf im Leimental geboren. Das entsprechende Staatsarchiv fand aber im Pfarrbuch von Rodersdorf keinen Nachweis einer entsprechenden Taufe. Wann genau und von welchem Ort aus Joseph Kauffmann nach Saint-Louis zog, ist demnach unklar. Nach den Recherchen von A. Mislin taucht im „recensement" von 1796, in dem alle Familiennahmen eingetragen wurden, unter Saint-Louis damals noch keine Familie Kauffmann auf. Somit dürfte derselbe erst um 1800 nach Saint-Louis zugewandert sein.

Joseph Kauffmann wurde Sattler (sellier) und erhielt nach dem Tode seines Vaters den Rang eines „maitre-sellier". Demnach war schon der erste François Joseph Kauffmann Sattler gewesen. Das recherchierte Todesdatum von 1864 für Joseph Kauffmann passt zum unten ausgeführten Faktum, dass dessen Sohn Eugène Kauffmann 1865 nach Basel zurückkam, um in die Fussstapfen des Vaters zu treten (vgl. S. 42).

Im Elsass ist bis heute ein Mitglied der Familie Kauffmann namens Paul Kauffmann (1849 bis 1940), genannt PEKA, wohl bekannt, ein Zeichner von elsässischen Alltagsszenen und Illustrator. Er wurde in Belfort geboren, wuchs in Colmar auf und war Ende der sechziger Jahre des 19. Jahrhunderts in Paris tätig. Ihm wurde 2008 im Musée de la Communication in Riquewihr eine Ausstellung gewidmet. In diesem Zusammenhang fanden die oben referierten Re-

cherchen durch den französischen Cercle généalogique statt. Demnach war Paul Kauffmann ein Neffe von Joseph Kauffmann, dem Begründer der Carrosserie Kauffmann in Saint-Louis. Wie noch gezeigt werden wird, gab es zwischen den Cousins, Paul und Eugène Kauffmann, später mindestens einen Kontakt (Treffen in Basel 1889). Sie hatten einen ähnlichen Beruf gelernt. Paul hatte vor 1869 in Mülhausen eine Ausbildung als „dessinateur dans un atelier de dessin industriel“ durchlaufen. Wurde Joseph Eugène ähnlich ausgebildet? Offenbar stammten jedenfalls Joseph und Eugène Kauffmann aus einer zeichnerisch begabten Familie. Zusammenfassend sind folgende Daten der drei Generationen umfassenden Sattler-Dynastie Kauffmann bekannt:

1. **François Joseph Kauffmann**

(Sattler/Sellier und Vater des Gründers)

Geburt 1760

Berufsbezeichnung im höheren Alter „propriétaire“

Heirat mit Margueritte Cretin (gestorben 9. Oktober 1832)

Tod 18. 2. 1836 in St. Louis.

2. François **Joseph Kauffmann**

(Sellier Carrossier und Gründer der Wagenfabriken in Saint-Louis und Basel)

Geburt am 21. September 1800 in Rodersdorf

Beruf „maitre sellier“

Heirat mit Barbe/Barbara Ingold („sans profession, née à Guebwiller“ am 26. Dezember 1813) am 31. Dezember 1835 in Saint-Louis

Tod um 1864.

3. Joseph **Eugène Kauffmann** (Sellier Carrossier und Sohn des Gründers)

Geburt 3. Oktober 1842

Heirat 1874 mit Maria Mauss

Todesdatum nicht bekannt.

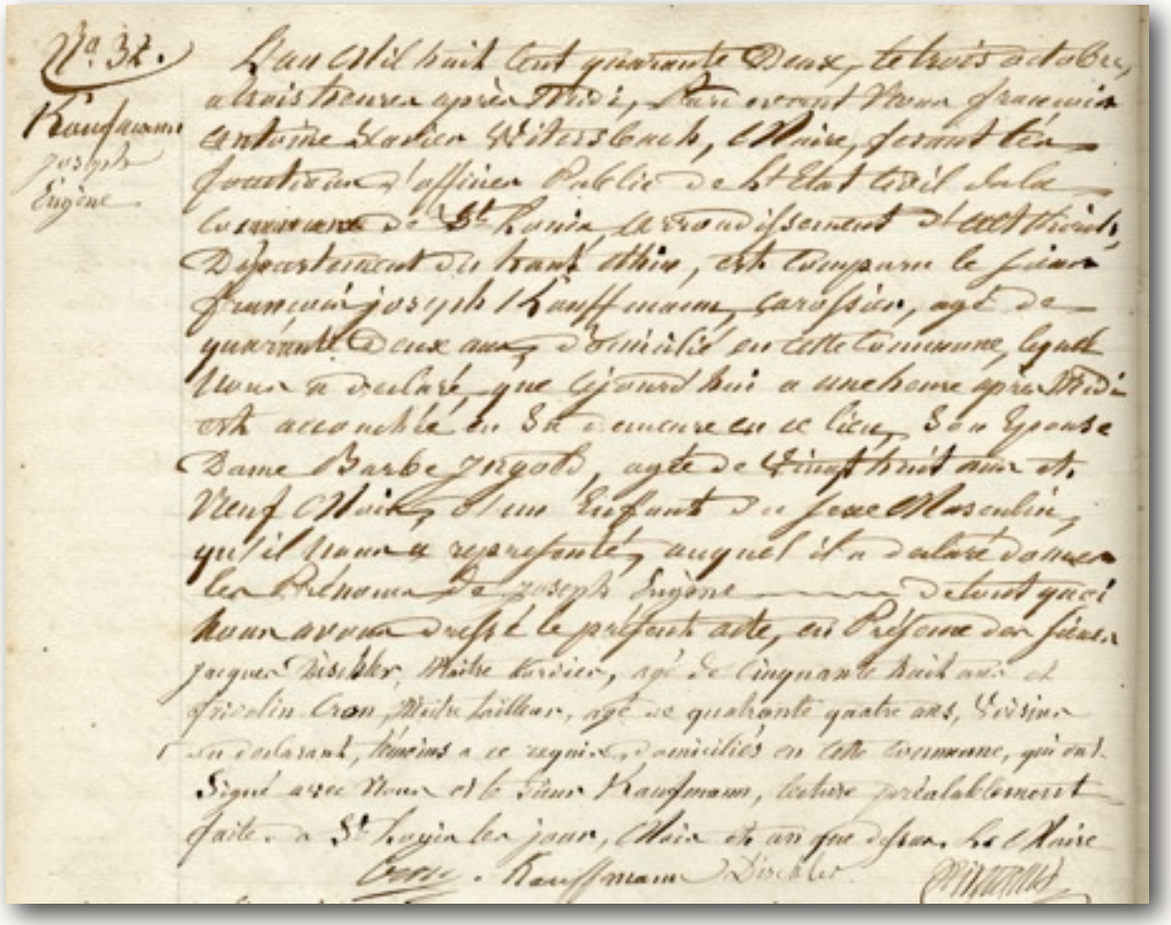


Abb. 5

Geburtsvermerk zu Joseph Eugène Kauffmann vom 3. Oktober 1842. Als Zeuge trat „Jacques Dischler, Maître Carrossier“ auf, der Nachbar von Joseph Kauffmann in Saint-Louis (vgl. S. 12f.).

Gemeindearchiv Saint-Louis

Joseph Kauffmann macht sich 1830 selbständig

In späteren Dokumenten der Carrosserie Kauffmann steht zur Gründung der Vermerk „fondée 1830“. Demnach dürfte die Gründung der Carrosserie Kauffmann in Saint-Louis 1830 durch den damals dreissigjährigen Sattler Joseph Kauffmann erfolgt sein.



Abb. 6

Erster Briefkopf von Joseph Kauffmann (vgl. Abb. 23).

Staatsarchiv Basel-Stadt

Es ist davon auszugehen, dass Joseph Kauffmann, wie damals übrigens von den meisten Zünften vorgeschrieben, einige Jahre auf Wanderschaft gewesen war. Auch im südlichen Elsass wird Joseph Kauffmann von den noblen Kutschen von Vater und Sohn Ginzrot in Strassburg gehört haben. Vater Ginzrot hatte 1785 bereits über hundert Mitarbeiter in seinen berühmten Werkstätten in Strassburg beschäftigt und die höchste Adeligen Europas mit neuen Wagen beliefert. Er bevorzugte deutsche Lehrlinge; gut möglich, dass der junge Kauffmann zunächst in Strassburg auf Wanderschaft gewesen war. Dann dürfte er wie üblich fernere Orte aufgesucht haben.

Vielleicht war Joseph Kauffmann auf seiner Wanderschaft nicht gerade bis nach London gekommen, aber Paris ist als Ausbildungsort mit grösster Wahrscheinlichkeit anzunehmen. Dort konnte man damals auf dem Kontinent den Entwurf und die Fertigung der modischen „voitures angloises“ am besten erlernen. In Paris gab es kurz nach 1800 bereits grössere Kutschenfabriken und spezielle Wagenentwerfer wie Carrassi oder Duchesne. Joseph Kauffmann könnte auch bei Binder oder Mühlbacher in Paris gearbeitet haben: Der Erstere kam aus Württemberg, der Letztere stammte ursprünglich ebenfalls aus dem Elsass, nämlich aus Strassburg. Viele Ausländer waren dort auf Wanderschaft, wie etwa Dick und Kirschten aus Frankfurt. In Paris wurden viele Kutschen von dort ansässigen Handwerkern deutscher Zunge gefertigt. Georg Meitinger, der 1853 selbst in Paris war, zählte dort „40 deutsche Werkstätten“ und fügte dazu an: „Dann gab es Elsässer, Badenser, Bayern, Belgier, Holländer, Ungarn, Schweizer, Württemberger ... dies alle waren die tüchtigsten Arbeiter .... Die Hauptwagenfabriken alle tragen noch deutsche Namen wie Binder, Ehrler, Geibel, Kellner, Mühlbacher, Rotschild etc.“ (Der Chaisen- und Wagenbau 1892, Nr. 131, 13. Band, 1249). Der Deutsche Niklas Trutz schrieb in seiner Biographie zur Wagenbauszene von Paris der Zeit um 1870: „Die ersten und grössten Firmen des Wagenbaues waren deutsche, deren Väter oder Grossväter einst als schlichte Handwerker nach Paris gewandert waren, z.B. die drei Binder, Ehrler, Aigner, Kellner, Rotschild. Auch unter ihren Arbeitern zählte man viele Deutsche, die häufig die ersten Stellen als Schmiede, Stellmacher, Sattler oder Lackierer einnahmen.“

Die Situation um 1830 im Spiegel der damaligen Fachliteratur

Der Wagenbau nahm, wie erwähnt, im frühen 19. Jahrhundert einen bedeutenden Aufschwung. Damals entstand auch erstmals eigentliche Fachliteratur zum Kutschenbau, wie etwa die Editionen von Duchesne. In Journalen wie der Zeitschrift „Meubles et Objets de gout“ wurden regelmässig die neuesten Wagenmodelle publiziert.

1829 erschien in Freiburg im Breisgau das erste umfassende Lehrbuch zum Kutschenbau in deutscher Sprache, die „Anleitung zur Kenntniss und richtigen Beurteilung aller Arten von Equipagen oder Darstellung der Kunst der Kutschenfabrikation in ihrem ganzen Umfange ...“ von Friedrich Adolph Bickes. Derselbe war Leiter der Schlaff’schen Kutschenfabrik in Rastatt gewesen. Auf den ersten Seiten betonte der Autor, dass „zum Betrieb einer Kutschenfabrik ... ein geräumiges Lokal nöthig“ ist und meistens nichts anderes übrig blieb, als „die erforderlichen Gebäude neu errichten zu lassen“. Es gab aber auch Fabriken in älteren, baulich angepassten Liegenschaften. Bickes beschrieb die nötigen Werkstätten innerhalb der Fabrik genauer: In der Wagnerei mit der Drehbank ist Raum für eine „grosse, schwarz angestrichene Tafel, ... auf der ein Wagen in seiner natürlichen Grösse aufgezeichnet werden kann“. Dann folgt die Tischlerei, in der die Kästen der Kutschen gefertigt werden, die Schmiede mit den Feueressen und der Schlosserei, in der auch die Federn entstehen. Dazu kommen die Sattler- und die Lackiererwerkstatt sowie ein Arbeitsplatz für die Gürtler und Plattierer. In weiteren Gebäuden liegen die Remisen zum Aufstellen der fertigen Wagen, die Holzschuppen und ein Magazin für „Eisen, Stahl, Leder, Farben, Drath, Nägel, Messing usw.“

Von Xaver Franz J.Schreiner erschien im gleichen Jahr 1829 ein der Fahrkunst gewidmetes Werk, in dem die damals gängigen Wagentypen beschrieben und abgebildet wurden:

- Das „Cabriolet“, ein „Lustwägelchen“ auf zwei Rädern.
- Das „Tilbury“, ein äusserst leichtes, ebenfalls zweirädriges Wägelchen.
- Das „Karrick oder Curricle“, ein Zweiradwagen für zwei Pferde.
- Der „Seitensitzwagen oder char à coté“ mit seitlicher Bank.
- Die „Droscke“, ein niedriger und kurzer russischer Lustwagen.
- Die „Wurst“, ein niedriger Wagen mit Längsbank für 3 bis vier Personen.
- Der „Stuhl-, Bank-, Schweizer-, Steyrer- und - Gesellschaftswagen“, ein meist ungefedertes Fahrzeug mit Quersitzen.
- „Postwagen“.
- „Gondolen und Melonen“, nämlich Gesellschaftswagen mit gerundetem Kasten für 10 bis 12 Personen.
- Der „Phaeton“, ein leichter Wagen für zwei Personen.
- Die „Brizka“ als Reisewagen.
- Die „Chaisen und Caleschen“ als Lust- und Reisewagen.
- Die „Batarde“, eine Art halbe Berline mit angebautem Kutschersitz.
- Das „Coupée“ mit zweisitzigem Kasten und
- die vornehme „Berline“ für vier Personen.



Abb. 7

Gängige Luxusfahrzeuge von 1829: Cabriolet, Gesellschaftswagen, Sänftenwagen, Reise-Packwagen, Landaulet, Landauer, Brizka, Reise-Berline, Wurst, Droschke, Familien-Schlitten, Bänder-Schlitten, Musik-Schlitten, Rennschlitten und Prachtschlitten.

Schreiner 1829, Taf. III bis V

Um 1830 kam (wohl erst posthum) der zweite Teil des grossen Werkes von Sohn Ginzrot heraus, der mittlerweile in München tätig geworden war. 1835 erschien in Weimar und Ilmenau die deutsche Übersetzung des Handbuches von Lebrun „Für Deutsche bearbeitet und mit den Erfahrungen der besten deutschen Kutschenfabrikanten vermehrt von Dr. Joh. Carl Rinne“. Darin ist fast derselbe Text enthalten wie bei Bickes. 1837 war das Tafelwerk „Neueste Wagen nach deutscher, französischer und englischer Bauart“ von Josef Dinkel in München erschienen. All diese Werke sind Spiegel des enormen Aufschwungs im Wagenbau jener Zeit, vor allem in gut organisierten Fabriken.

Der Zunftzwang in Basel als Bremse

In Basel bremste aber bis 1855 (siehe unten) das rigorose Zunftreglement der Handwerker die Herstellung von Kutschen unter einem Dach. Christoph Bernoulli 1822, 125, „Ueber den nachtheiligen Einfluss der Zunftverfassung auf die Industrie. Mit besonderer Hinsicht auf Basel“: „Seit langer Zeit sind Wagen auch bei uns ein Hauptgegenstand des Luxus. Für diesen einzigen Artikel, dessen Werth größtentheils im Arbeitslohn besteht, gehen jährlich ansehnliche Summen ins Ausland. Daran ist nur jene Zunfttrennung Schuld. An jeder Kutsche müssen 5 oder 6 verschiedene Handwerker arbeiten; jede muß bestellt werden; die Ausführung geht übermässig lange; alle Arbeit wird theurer, und jeder Meister will noch als solcher einen Gewinn. — Welcher dieser Handwerker wird gleich einem Fabrikanten bemüht seyn, fortdaurend mit allem, was die Mode oder was wirkliche Verbesserungen neues bringen, bekannt zu werden? Welcher leitet die ganze Ausführung? Der Käufer selbst muß diese Last übernehmen. Eben so hat er sich bei jedem Fehler an 6 statt an einen Meister zu halten, und daß bei dieser Methode der Gebrechen nicht weniger werden, beweisen Theorie und Erfahrung. So wird die Conkurrenz unmöglich , und die meisten Gefährte werden von ausländischen Fabriken bezogen. Nicht nur verliert aber der Gewerbstand allen diesen Arbeitslohn, sondern indem er immer mehr auf blosse Ausbesserungen beschränkt wird, sinkt er auch nothwendig in seiner Kunst. — Das Publikum aber, das bei fremder Waare wenig öder keine Garantie hat, und daher bei nur einiger Gleichheit des Preises oder der Waare, die innländische vorziehen müßte; das überdieß alle Reperaruren doppelt theuer bezahlen muß — wird ungleich weniger Wagen anschaffen, als es sonst anschaffen würde.“

Auch im Werk von F. A. Burckhardt „Der Kanton Basel: Historisch, geographisch, statistisch geschildert“ von 1841 kommt Seite 72 der Wagenbau kurz zur Sprache: „Der Wagenbau ... hat hier nicht diejenige Ausdehnung, welche das Bedürfnis zu erfordern scheint; wohl zum Teil wegen der durch den Handwerkszwang gebotenen Trennung der Arbeiten, welche bei diesem Gewerbe zusammen greifen müssen. Was hier gebaut wird, sind nur kleinere Fuhrwerke, grössere werden noch immer aus dem benachbarten St. Louis, von Bern, Höchst und Wien bezogen.“

Damit ist klar gesagt, dass noch um 1840 die fabrikmässige Produktion von eleganten Kutschen und Schlitten auf der Höhe jener Zeit noch immer vor die Tore Basels - vor allem ins nahe Ausland - verbannt waren. Interessant ist der Verweis auf auswärtige Kutschenbauer, wobei die Nennung von Saint-Louis weniger eine Überraschung ist als die von Bern (wer ist damit gemeint?) und von Höchst. Damit ist wohl die heute zu Frankfurt gehörende Stadt Hoechst gemeint. Dort war die bisher wenig bekannte Wagenbau-Fabrik von E.F. Horstmann (später - um 1840 - Bethmann-Borgi mit über 100 Mann) in Betrieb, die auch Eisenbahnwagen produzierte.

Frühe Fabriken für Wagenbau

Im frühen 19. Jahrhundert waren beim Bau einer Kutsche durch die verschiedenen Handwerker vielfach Sattlermeister federführend. Dieser war der letzte in der Arbeitskette von Wagner und Gestellmacher, Schmied und Schlosser sowie Lackierer. Dementsprechend finden wir oft Sattlermeister als frühe Unternehmer in der Domäne des Kutschenbaus des frühen Industriezeitalters. Dazu gehörten etwa Dick und Kirschten in Frankfurt. Die frühen Fabrikchefs leiteten in der Regel die Mitarbeiter, hielten sich auf dem neuesten Stand der Mode, legten das Design der Fahrzeuge fest und waren vor allem am Schreib- und Zeichnungstisch tätig. Schon für frühe Fabriken ist ein erheblicher Briefver-

kehr belegt, etwa von Mengelbier in Aachen. Oft war die Frau des Wagenfabrikanten in dieser Sparte zusammen mit der Buchhaltung und dem Rechnungswesen führend tätig.

Die frühen Wagenfabrikanten platzierten den Produktionsort ihrer Betriebe vorzugsweise in die Nähe ihrer Kundschaft. Die gute Verkehrslage am Rheinknie liess mit seinem erheblichen Reiseverkehr für den jungen Joseph Kauffmann einige Reparaturarbeiten erwarten. Einträglich war aber vor allem die Produktion neuer Wagen und Geschirre. Entsprechende Bestellungen dürften vor allem von der durch die neue Industrie reich gewordenen Bürgerschaft von Mülhausen und Basel ausgegangen sein (vgl. S. 19ff.). Dabei mussten die jungen Unternehmer darauf achten, dass in der Nähe ihres Fabrikstandortes nicht bedeutende Konkurrenten ansässig waren. Die Saint-Louis nächst liegenden grossen Wagenfabriken lagen im elsässischen Colmar (Fabrik Widerkehr, 63 km entfernt), im schweizerischen Zürich (Fabrik Vogel bzw. Stadelhofer Schmiede, 90 km entfernt) und im badischen Rastatt (Fabrik Schlaff, 170 km entfernt).

1831 wird in einem Pariser Adressbuch ein „Kauffmann sellier carrossier“ erwähnt An der Rue Bellechasse Nummer 38 laut dem „Almanach du commerce de la ville de Paris“ (freundliche Mitteilung von Jean-Louis Libourel). Wirkte unser Joseph Kauffmann bis um 1830 zunächst als selbständig tätiger Sattler in Paris? Oder war dies ein Verwandter von Joseph Kauffmann?

Die Fabrik in Saint-Louis

Von Joseph Kauffmanns erster Fabrik der Zeit um 1830 ist bislang wenig bekannt. Der Lokalforscher Antoine Mislin von Saint-Louis konnte dieselbe immerhin an der Rue de Mulhouse 26 (heute 48), einige Häuser hinter der alten Mairie, lokalisieren. Damit lag sie an der schnurgeraden Verbindungsstrasse zwischen Mülhausen und Basel. (An dieser Stelle stehen heute jüngere Gebäude.) Die Liegenschaft Kauffmanns bestand nach dem historischen Plan von Abbildung 8 aus einem grösseren Haus, einem daneben liegendem Hof und einem schmaleren, lang gestreckten Gebäude (Remise?). Die Tiefe der Häuser wird aus dem Plan nicht ersichtlich. Daneben lag der kleinere Bau des Carrossier Jacques Dischler und diesem gegenüber das grosse, heute noch erhaltene Gebäude der Wagenfabrik Lehmann. (Dort war ein Wagenbauer namens Körber angestellt, von dem Unterlagen erhalten sind: Recherchen der Société historique de Saint-Louis/Publikation in Vorbereitung.) Erstaunlicherweise befanden sich hier also gleich drei Carrosserie-Betriebe in unmittelbarer Nachbarschaft. Der älteste Betrieb könnte der von Dischler gewesen sein. Denn im „recensement“ von 1796 ist der 1782 geborene Jacques Dischler als Sohn eines „cordier“ namens Antoine Dischler bereits erwähnt.

An Stelle des alten Hofs („cour“) zwischen den beiden Gebäuden Kauffmanns verläuft heute eine Querstrasse zur Route de Mulhouse. Im rückwärtigen Teil der Nachbarliegenschaft Dischlers hat sich möglicherweise der Teil eines alten Fabrikationsgebäudes mit einem viereckigen Kamin, vielleicht von der Esse stammend, erhalten (vgl. Abb. 9 rechts). Der eingeschossige Bau gibt einen ungefähren Eindruck, wie man sich Werkstattbauten jener Zeit vorstellen kann.

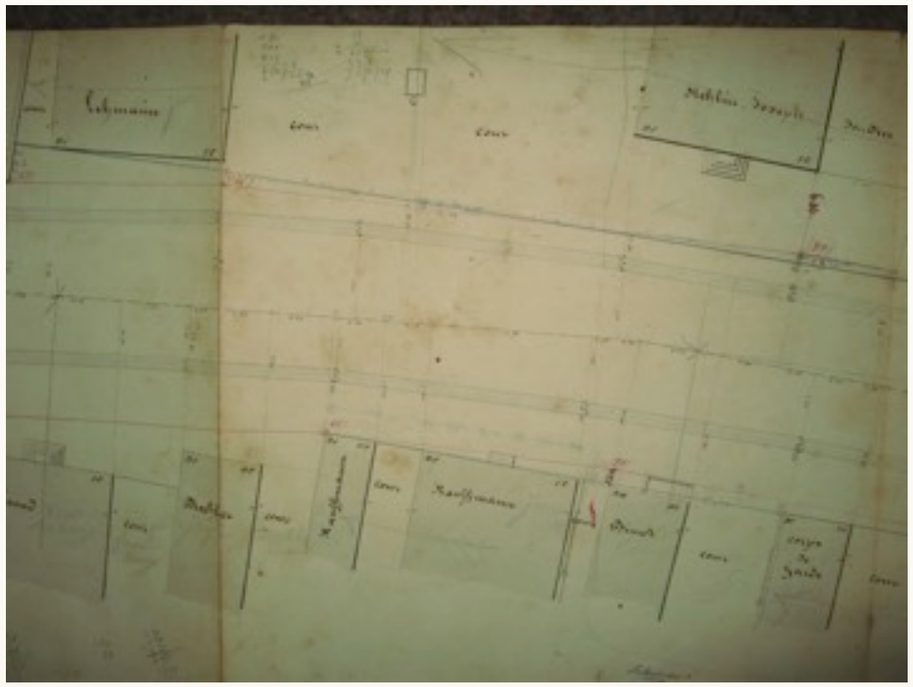


Abb. 8

Lage der Werkstatt von Joseph Kauffmann im elsässischen Dorf Saint-Louis an der Route de Mulhouse 26 nach den Forschungen von Antoine Mislin.

Archives de Saint-Louis



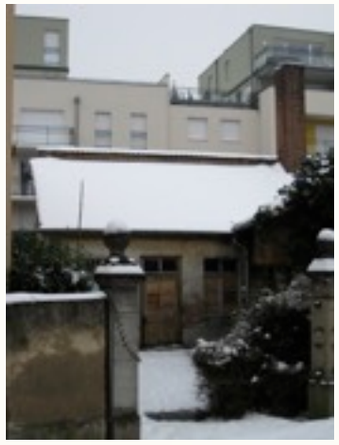


Abb. 9

Die Situation im Bereich der Kauffmannschen Fabrik in Saint-Louis heute.

- Erhaltenes Haus der benachbarten Wagenfabrik Lehmann aus dem 19. Jahrhundert, das der Grösse nach dem Hauptbau der Liegenschaft von Kauffmann entsprach.

- Vermutliches Relikt von Werkstätten Dischlers mit viereckigem Kamin in der Nachbarliegenschaft der Kauffmannschen Fabrik.

Fotos: Verfasser

Joseph Kauffmann dürfte bereits bald nach der Gründung des eigenen Betriebs jährlich einige neue Fahrzeuge gebaut haben. Für das Jahr 1855 ist für den Betrieb in Saint-Louis nämlich schon eine Mitarbeiterzahl von 20 Mann überliefert (vgl. S. 24ff.). Das erklärt die recht grosse Immobilie am ersten Standort.

Wie damals üblich, wohnte der Meister des Betriebs im selben Haus. (Dafür spricht, dass bei der Geburt des Sohnes Eugène als Zeuge der Nachbar namens Dischler auftrat, vgl. oben). Üblicherweise wurden dort auch die Gesellen verköstigt, wenn sie - wie vor allem die unverheirateten Angestellten - nicht sogar dort wohnten. Joseph Kaufmann selbst hatte sich 1835 mit der etwas jüngeren, in Guebwiler geborenen Barbara Ingold aus Leymen verheiratet. (Hier könnte ein Zusammenhang bestehen zum oben referierten, vermutlichen Geburtsort Rodersdorf, der Nachbargemeinde von Leymen). Erst sieben Jahre später wurde (offenbar als einziges Kind) Joseph Eugène geboren, der seine ersten Lebensjahre in Saint-Louis verbrachte. Die Familie Kauffmann brachte es dort zu grösserem Reichtum, wie noch gezeigt wird. Dazu könnte auch das Erbe des 1836 verstorbenen Vaters beigetragen haben, der in späteren Jahren nicht mehr als Sattler, sondern als „propriétaire“ bezeichnet wurde, also als ein von seinem Grundbesitz Lebender. Joseph Kauffmann war um 1840 ein vermögender Mann geworden, der bedeutende Mittel in die Entwicklung seiner Firma investieren konnte.

Frühe Aufträge aus der Schweiz für Joseph Kauffmann in Saint-Louis

Joseph Kauffmann zielte wohl schon bei der Gründung seines eigenen Betriebs in Saint-Louis auf Aufträge aus der dem Zunftregime unterstehenden Stadt Basel ab. Dort hemmte, wie erwähnt, die rechtliche Lage die Entwicklung; in Basel konnten damals offenbar noch keine Postwagen gebaut werden, die auf der Höhe der Zeit waren. Die frühesten Belege für Bestellungen bei Kauffmann in Saint-Louis aus Basel stammen aus dem Jahre 1838 (vgl. Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik, Band 18). Benedikt La Roche bestellte damals für die Basler Postkommission „trois voitures dites diligence“ bei „Monsieur Kauffmann, fabricant de voitures à St. Louis“. In jener Zeit wurde das System der Postkurse laufend ausgebaut (vgl. die Karte Abb. 10). Dafür brauchte es neue robuste Wagen.

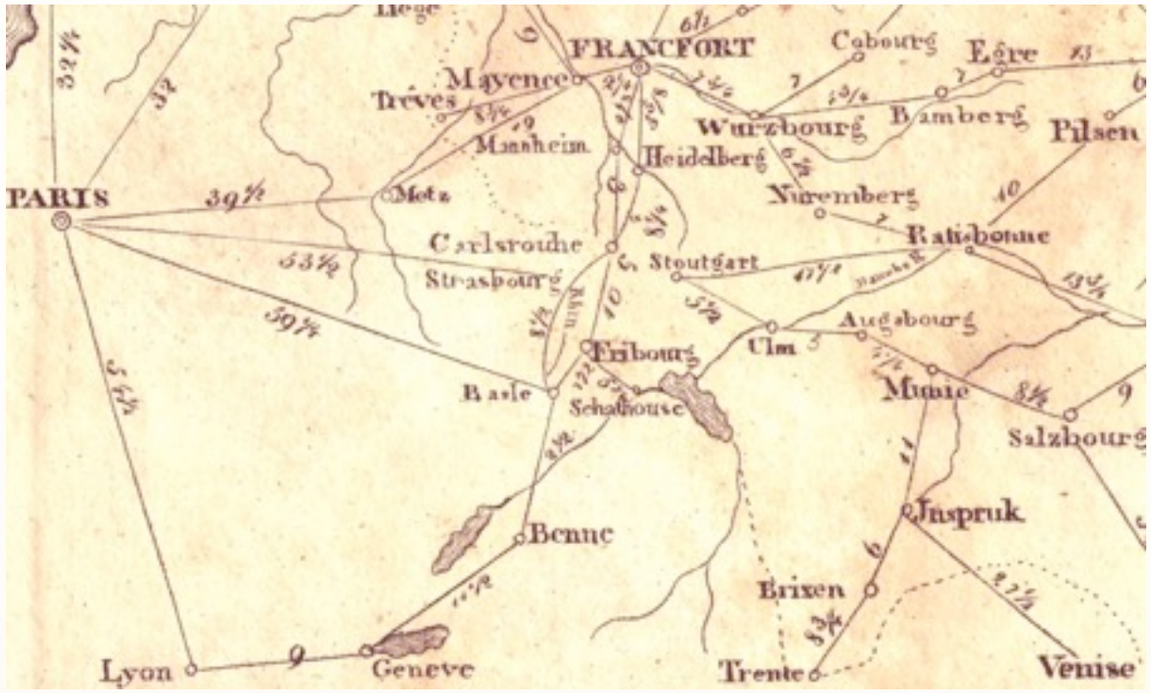


Abb. 10

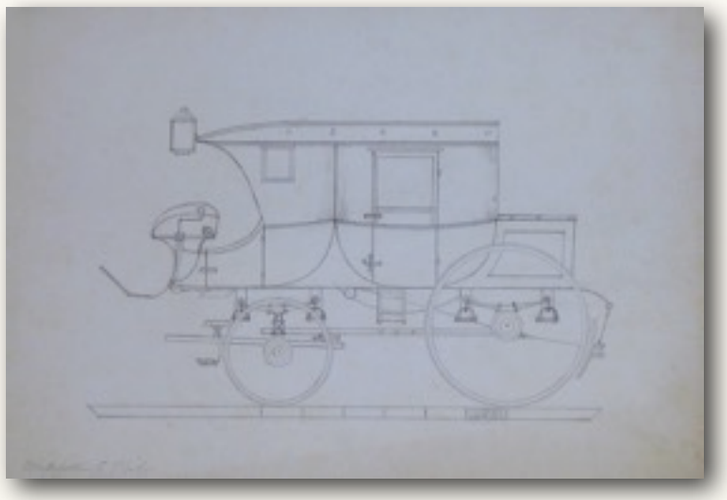
Kurskarte von 1832 mit den wichtigsten Postrouten nach und über Basel.

Archiv Markus Jedele, Winterthur

Die Postdirektionen waren für die Wagenbauer wichtige Auftraggeber, denn sie liessen in der Zeit vor den Eisenbahnen häufig solide und damit teure Wagen bauen. Auch renommierte Pariser Carrosserien wie Belvallette begannen ihre Tätigkeit mit Postwagen.

Am 3. April 1842 legte Joseph Kauffmann dem Postbüro der Stadt Basel einen Devis über Fr. 600.- für die Abänderung zweier älterer Wagen vor. Dazu gehörten ein neuer Cabrioletkasten auf dem hinteren Magazin, die Abänderung der mechanischen Bremse und die Anfertigung eines neuen Postillonsitzes mit Lederdecke (dazu und den folgenden Aussagen die Akten in den Postakten P 1 zum Jahre 1842 des Staataarchivs Basel-Stadt). Alle Dokumente wurden in Französisch abgefasst. Der Postdirektion hatte Joseph Kauffmann auch einen Tarif abgeliefert, der die Kosten verschiedener Einzelteile genau auflistete. Diese Liste war gegliedert nach „Charronnage, Forge, Sellerie“ also nach den wichtigsten Abteilungen seiner Fabrik (Wagnerei, Schmiede und Sattlerei).

Im gleichen Jahre 1842 lieferte Joseph Kauffmann, „fabricant de voitures“, an die Postdirektionen von Basel und Luzern vier neue Postwagen. Am 18. Mai war dafür eine ausführliche Offerte für zwei Wagentypen eingereicht worden. Der Wagentyp A enthielt 12 Plätze, drei im Coupé, sechs „dans l’inderrieure“ (wohl des Berlinenabteils) und drei im „Cabriolet de derrière“. Dazu kam der Postillionssitz. Der Kasten sass auf acht Federn (wohl zwei Plattformfedern), die Achsen waren bereits „à l’huile“, die Ausstaffierung in „Drap bleu flore“, die Borten „à sortis au Drap“, also darauf abgestimmt. Der kleinere Wagentyp C wies zwei Plätze im Coupé, vier im Interieur und zwei auf der Banquette auf. Dieser Wagen besass bereits eine vom Postillonssitz zu bedienende mechanische Bremse. Am 19. Mai wurde der entsprechende Vertrag für die Lieferung der vier Wagen abgeschlossen. Ablieferungstermin war Ende September 1842, der Preis betrug für den Wagentyp C Fr. 2750.-, für den Wagentyp A Fr. 3800.-. Einer derselben war für Luzern bestimmt, der andere für Basel; dieser konnte zwei Monate später geliefert werden. Das Gewicht dieses Wagentyps durfte 1600 kg nicht übersteigen. Die Bezahlung erfolgte zur Hälfte nach der Lieferung und Abnahme, ein Viertel drei Monate später und das letzte Viertel nach Ablauf der einjährigen Garantiefrist.



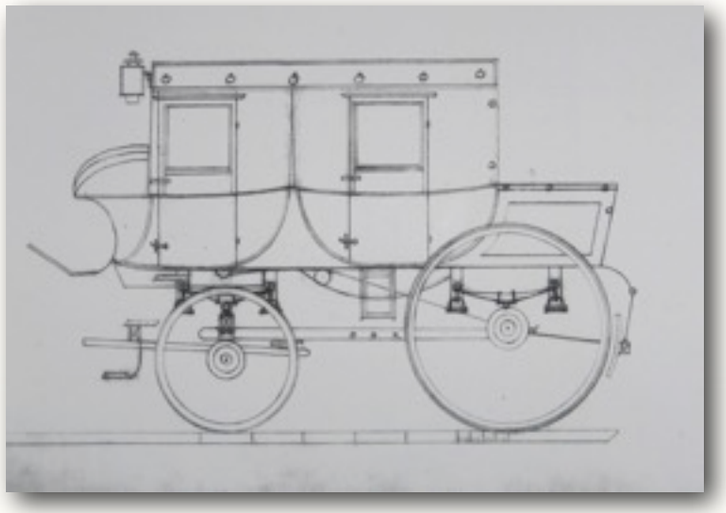


Abb. 11 (vorangehende Seite und oben)

Zwei Modelle von Postwagen, wie sie von Kauffmann in Saint-Louis 1842 für den Postkurs Basel-Luzern offeriert wurden. Die Zeichnungen entstanden vermutlich in Basel oder sind Kopien von Entwürfen von Joseph Kauffmann. Die Wagen wiesen bereits Druckfedern und eine mechanische Bremse auf.

Vorangehende Seite: Zeichnung für eine Kabriolet-Berline.

Oben: Zeichnung für eine Coupé-Berline.

Jedele 2010, 59

Mit Ausnahme einer Kalesche aus dem Basler Segerhof von circa 1845 (vgl. unten S. 22ff.) haben sich keine „zivilen“ Wagen aus der Werkstatt von Joseph Kauffmann in Saint-Louis erhalten. Gut möglich ist indessen, dass der ältere Wagen aus demselben Haus, eine Reisepritschka (Abb. 12 A) der Zeit um 1835, bereits bei Kauffmann in Saint-Louis hergestellt worden war.



Abb. 12 A

Der ältere Wagen aus dem Segerhof in Basel, eine Reisepritschka der Zeit um 1835 (Zustand um 1950).

Historisches Museum Basel

Der „parfait carrossier“ von 1846

Im Werk von Louis Berthaux „Le parfait carrossier“ von 1846 wird ein Querschnitt des damaligen Standes der Arbeit im Bereich „carrosserie et sellerie“ gegeben, ebenso wie ein Spektrum der damaligen Modelle.



Abb. 12 B

Blick in eine Kutschenwerkstatt der Zeit um 1846

Berthaux 1846

Das Zeichnungsheft aus Blotzheim

1996 wurde auf dem Dachboden eines älteren Hauses in Blotzheim, wenige Kilometer von Saint-Louis entfernt, ein stark abgenütztes Heft mit Kutschenzeichnungen der Zeit um 1840 entdeck und Reinhold Trapp in Hegenheim übergeben. Die Blätter unterschiedlichen Formats sind mit Sattlergarn grob zusammengeheftet. Offenbar waren es ursprünglich lose Blätter. Darauf wurden in Bleistift über 50 Zeichnungen von Fuhrwerken offenbar von ein- und derselben Hand angebracht, Postwagen, ländliche Fuhrwerke und Luxuswagen. Daraus stammen die folgenden Abbildungen.

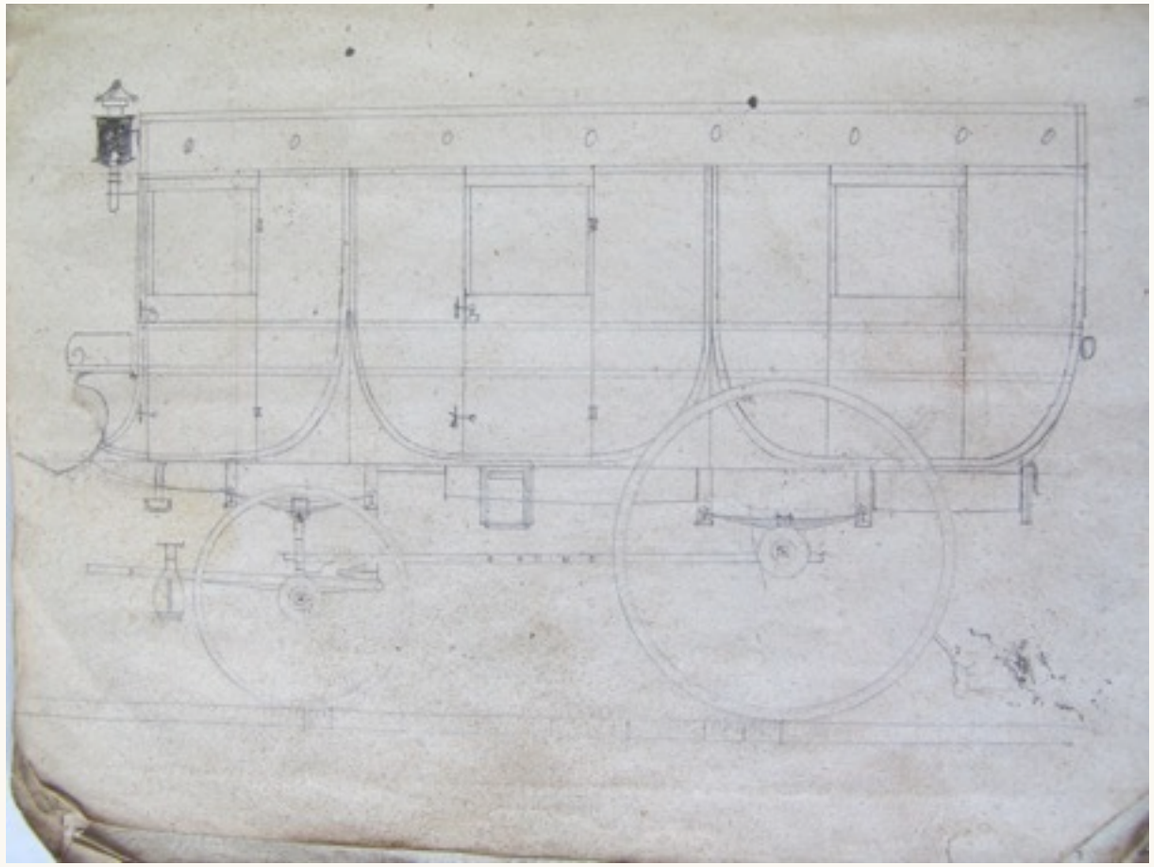
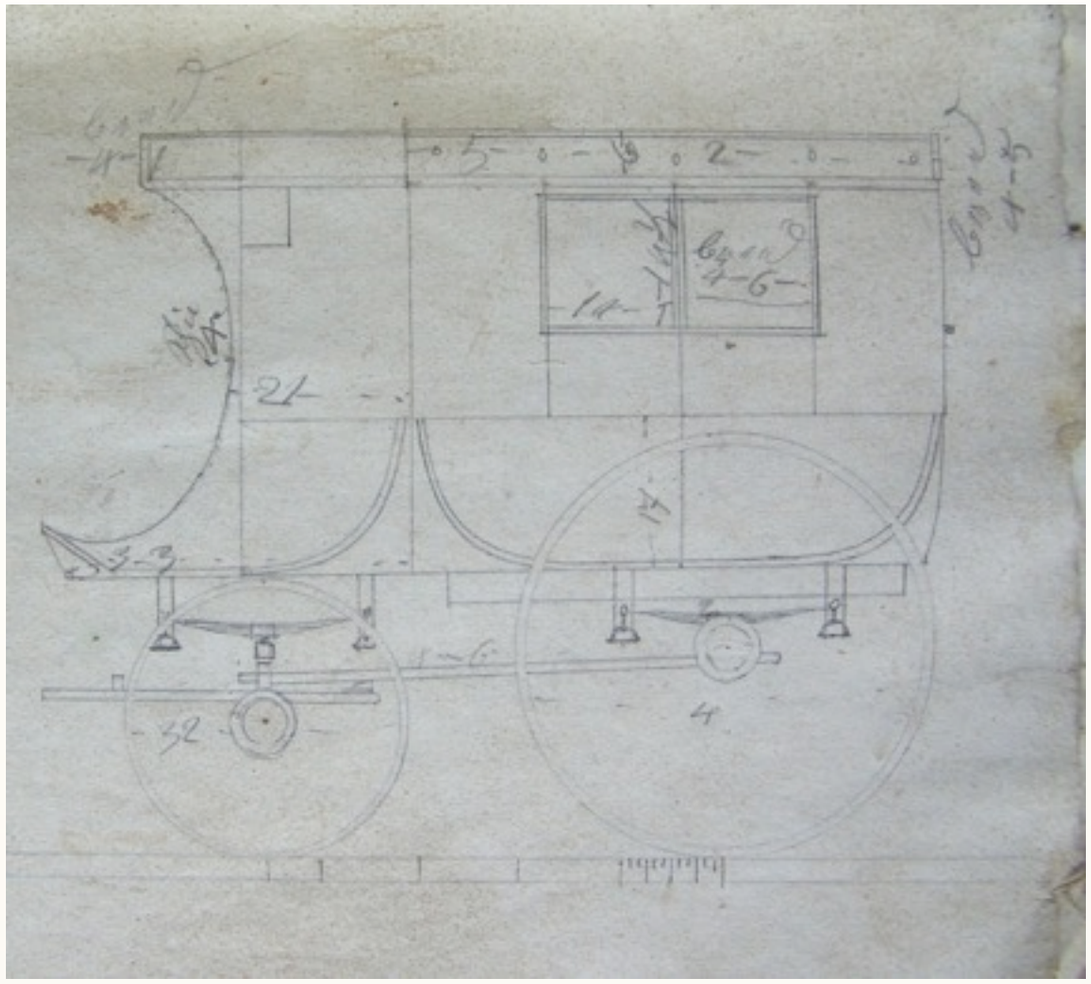


Abb. 12 C

Grosser Postwagen, aus dem Zeichnungsheft von Blotzheim.

Sammlung Reinhold Trapp, Hegenheim



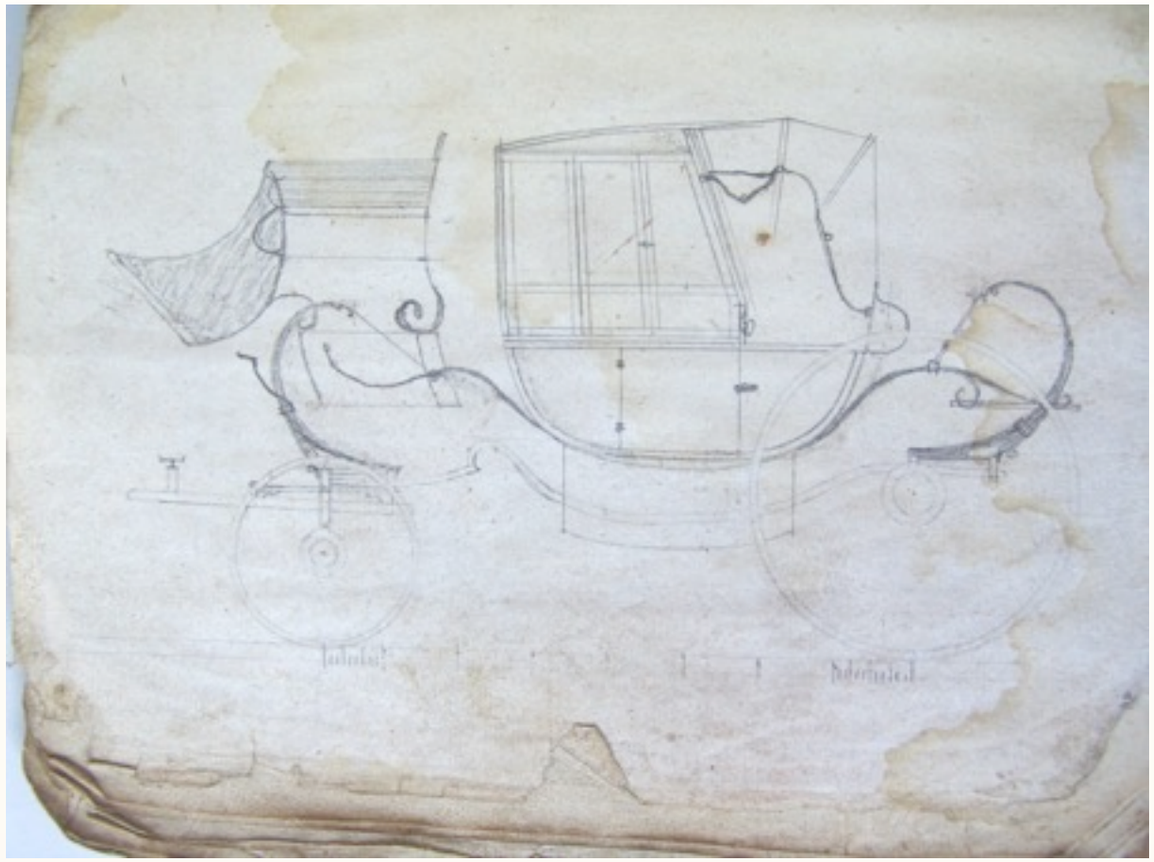
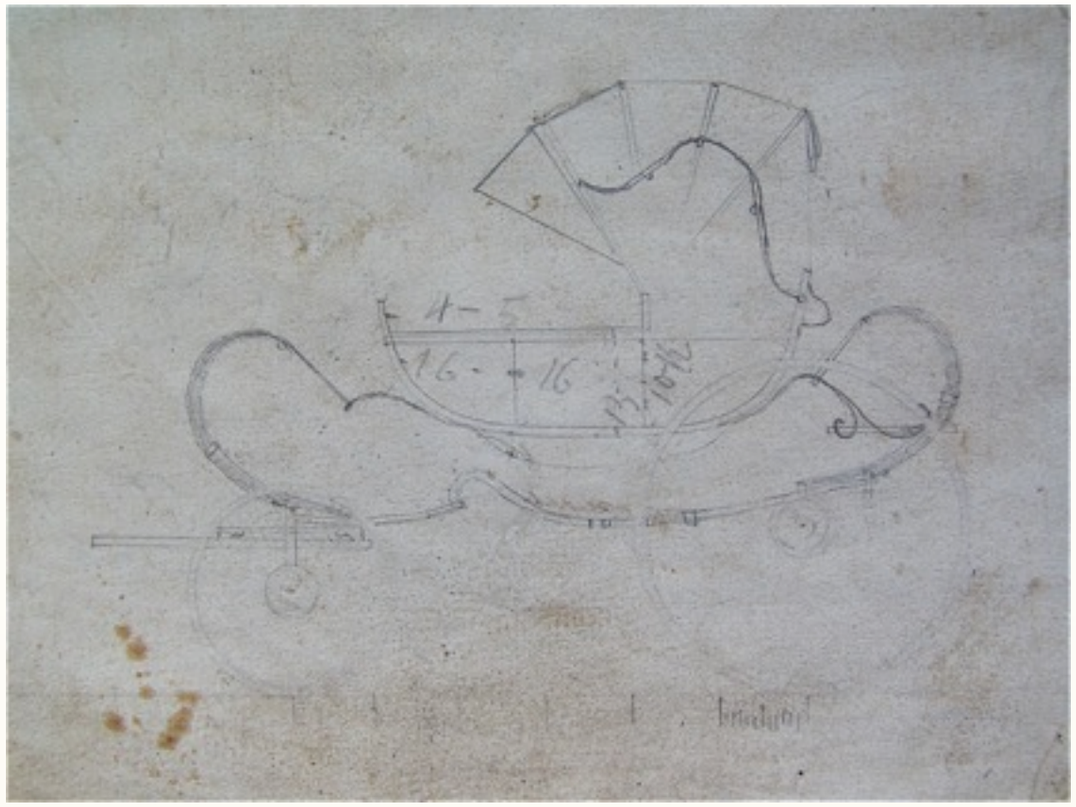


Abb. 12 D

Kleiner Postwagen und Kalesche mit C-Federung aus dem Zeichnungsheft von Blotzheim.

Sammlung Reinhold Trapp, Hegenheim



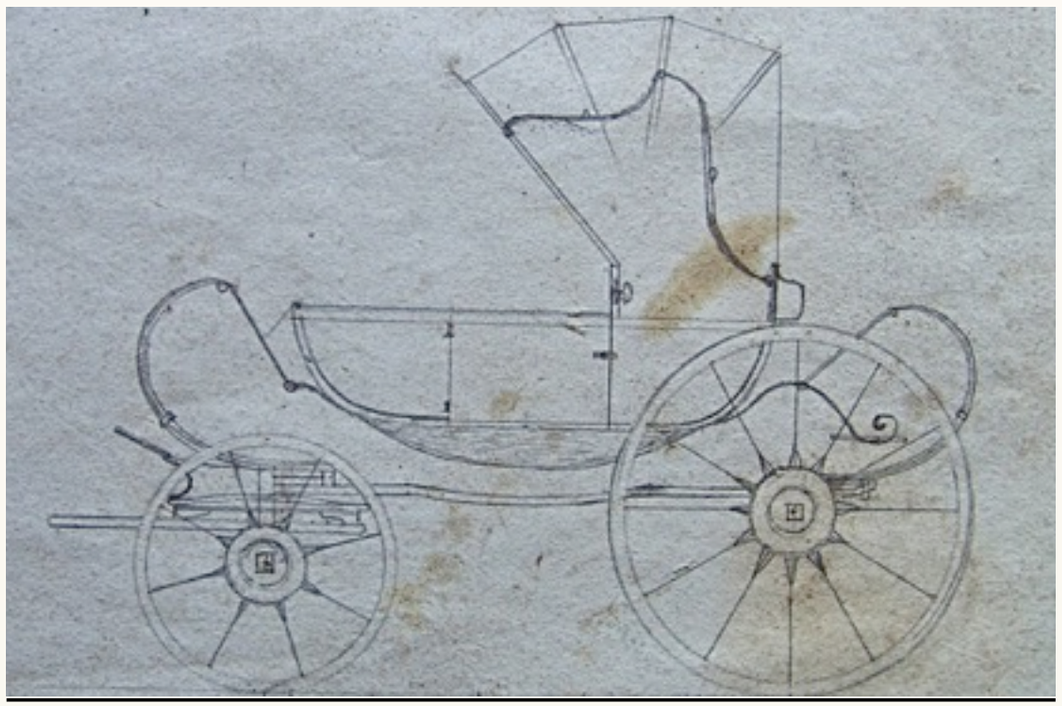


Abb. 12 E

Weitere Kaleschen mit C-Federung aus dem Zeichnungsheft von Blotzheim.

Sammlung Reinhold Trapp, Hegenheim

Die nach den Modellen in die Zeit um 1830 gehörenden Zeichnungen umfassen folgende Fahrzeuggruppen:

- Gebrauchsfuhrwerke,
- Berner Wagen und ähnliches,
- Geschäfts- oder Reisewagen,
- Postwagen und
- Luxuswagen.

Dieses Spektrum spricht für einen mittleren oder grösseren Betrieb, der für eine breite Kundschaft vom Landwirt bis zum Städter mit gehobenen Ansprüchen arbeitete. Dazu gehören einige Wagen für die Reise wie Postwagen, private Reisewagen (Geschäftswagen und Pritschka-ähnliche Wagen, auch schon auf Druckfedern). Die städtischen Luxuswagen, wie Kaleschen, zeigen meist noch die alte C-Federung.

Die Zeichnungen sind mit scharfem Bleistift exakt gerissen und jeweils mit einem Massstab versehen (1: 20). Teils sind Masse in Zahlen eingetragen. Die Risse sprechen für Vorlagezeichnungen von ausgeführten Fahrzeugen.

Das vordere Deckblatt fehlt leider. Auf der Rückseite ist die Jahreszahl 1835 zu lesen. Gewisse Kommentare sind in (fehlerhaftem) Deutsch abgefasst.

Insgesamt sind im Heft Zeichnungen von 59 Gefährten aus einem engen Zeitraum erhalten. Dahinter muss also eine grössere Carrosserie stehen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass dieses Heft auf die Carrosserie Kauffmann in Saint-Louis zurückgeht.

Basel als Verkehrsknotenpunkt

Das Südelsass, das Land Baden und die schweizerische Stadt Basel waren nach Ende der napoleonischen Kriege wirtschaftlich eng miteinander verbunden. Basel wies mit der Rheinbrücke am oberen Ende der oberrheinischen Tiefebene einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt der Region auf. Hierhin führten aus drei Ländern wichtige Postlinien. Basel war die erste Schweizer Stadt, die eine Eisenbahnverbindung erhalten hatte, nämlich 1844 von Strassburg nach Basel ins Quartier St. Johann; die Bedeutung der Pferdepost blieb dabei weiterhin von grosser Bedeutung.

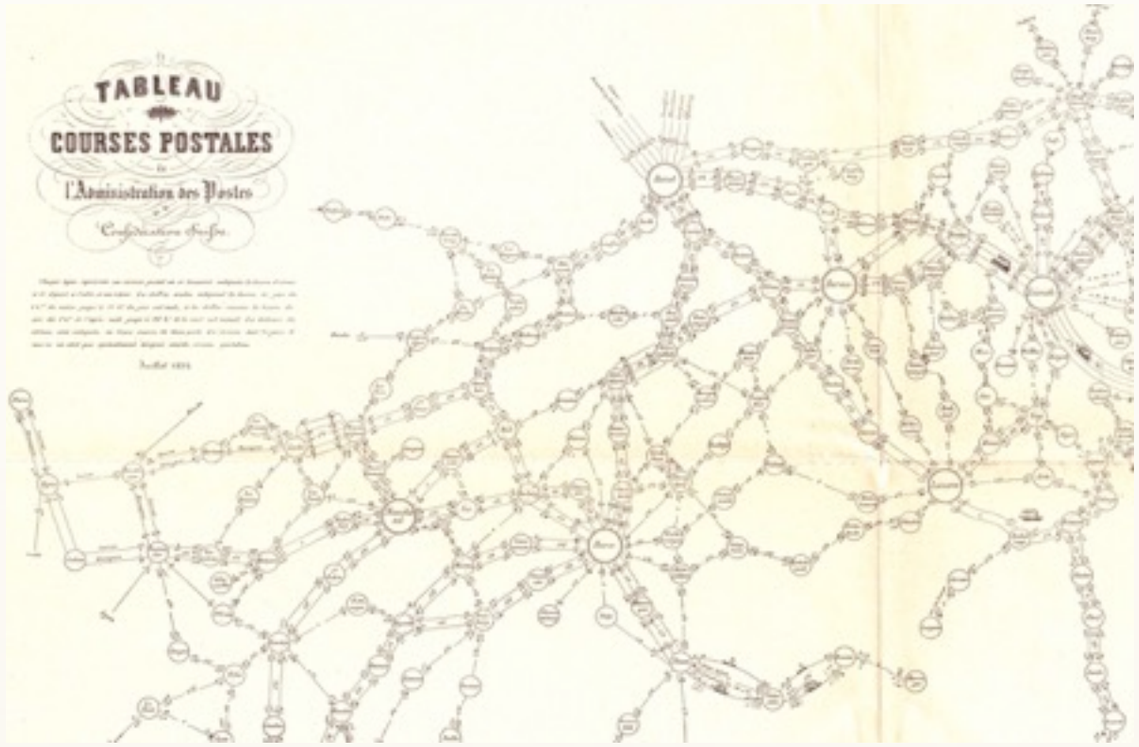


Abb. 13

Basel als Verkehrsknotenpunkt: Kurskarte der schweizerischen Post von 1852.

Archiv Markus Jedele, Winterthur

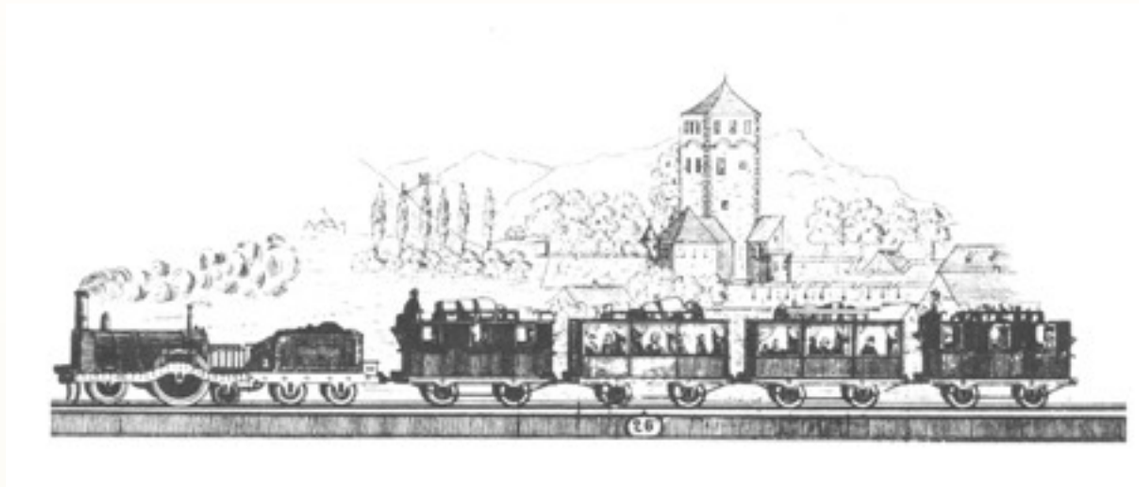


Abb. 14

Die Elsässerbahn erreicht Basel. Ein Dampfzug im Jahre 1844 vor dem St.-Johanns-Tor. Vignette auf der „Ersten Post & Dampfschiffahrt Reise Carte der Schweiz“, zweite Auflage von 1844.

Aus Via Storia 2008/2 S. 7

Die wichtigste über Basel führende internationale Verkehrsachse war die Nord-Süd-Route über den Sankt Gotthard als kürzeste Verbindung zwischen Deutschland und Italien, genauer dem Oberrhein und der Lombardei. Die oben genannte Bestellung neuer Fahrzeuge bei Kauffmann für die Route Basel – Luzern hing mit der Intensivierung des Verkehrs über den Gotthard zusammen; im Jahre 1852 wurde ein täglicher Kurs über diesen Pass in beide Richtungen eingerichtet. Basel lag zudem an einer zweiten Hauptroute des Schweizer Netzes, nämlich der Ostwest-Route nach St. Gallen.

Frühe Industrie im Südelsass und in Basel

Anfangs des 19. Jahrhunderts war im Südelsass eine bedeutende Baumwollindustrie mit den Verarbeitungsstufen Weberei, Färberei und Druckerei entstanden (1830 über 200 Betriebe). Dazu kamen Maschinenfabriken für die Baumwollindustrie. Mülhausen wurde in dieser Zeit zu einem industriellen Zentrum mit schnellem Wachstum. Diese Stadt der „100 Schornsteine“, eine Art „kontinentales Manchester“ war damals wirtschaftlich der Stadt Basel deutlich voraus.

In Basel und seiner direkten Umgebung war um und nach 1800 neben der Landwirtschaft die Seidenbandindustrie der wichtigste Erwerbszweig. Sie funktionierte nach dem Verlagssystem. Entscheidende Schritte zur fabrikindustriellen Produktion waren 1824 die erste mechanisierte Schappe-Spinnerei Kontinentaleuropas mit einem Göppelwerk und 1837 die erste Dampfmaschine in der Schappe-Spinnerei Braun & Ryhiner. Die Arbeitsplätze in den Bandfabriken gewannen ab 1840 gegenüber der städtischen und ländlichen Heimarbeit das Übergewicht. 1843 schätzte man die Zahl der Beschäftigten in mechanischen Bandfabriken bereits auf circa 1'500. Um 1847 betrug der Anteil der Seidenband- und Seidenstoffindustrie am städtischen Gesamteinkommen etwa ein Fünftel.

Noch lange, bis um 1850, war die Stadt Basel noch von mittelalterlichen Mauern umgürtet gewesen. Das umgebende Land wurde, abgesehen von einigen Landsitzen reicher Bürger, bis dicht vor die Mauern landwirtschaftlich genutzt (Abb. 15 A). Nach 1850 setzte indessen eine neue und schnelle Entwicklung ein, die das Bild der Stadt und der angrenzenden Landschaft stark veränderte. Basel nahm im Verlauf des 19. Jahrhunderts dank der Gründung industrieller Betriebe vor den nördlichen Toren der alten Stadt einen bedeutenden Aufschwung (siehe unten). Aus der Bandfabrikation heraus entstand in Basel die neue chemische Industrie.



Abb. 15 A

Basel im Jahre 1847. Ausserhalb der Mauern der Stadt ist noch keine Industrie angesiedelt. Die französische Eisenbahnlinie führt jedoch bereits ins Quartier St. Johann (rechter Bildrand in der Mitte).

Mählyplan im Staatsarchiv Basel-Stadt Bild 1, 835



Abb. 15 B

Ausschnitt aus dem Mählyplan von 1847: Vor dem Tor St. Johann führt die Elsässerstrasse (nach rechts) Richtung Saint-Louis weg. Sie war von Landhäusern gesäumt. In ein solches Landhaus kam 1855 die Carrosserie Kauffmann zu liegen.

Industrialisierung der Kutschenherstellung

Die Domäne der Kutschenherstellung oder Chaisenfabrikation, wie man sie ebenfalls nannte, wurde durch die Industrialisierung stark verändert. Wagenbauer, die konkurrenzfähig bleiben wollten, mussten vom alten Handwerksbetrieb auf die neue fabrikmässige Produktionsform umstellen. In den neuen Fabriken arbeiteten alle an der Herstellung von Wagen und Schlitten beteiligten Handwerker unter demselben Dach Hand in Hand. Dabei erfolgte eine Spezialisierung der einzelnen Arbeitsschritte. Immer mehr wurde auf den Einsatz von Maschinen, angetrieben durch Wasserkraft oder Dampfmaschinen, abgestellt.

Die als Rauchabzug der Dampfmaschinen nötigen Kamine wurden zu einer Art Wahrzeichen und Aushängeschild der Fabriken, zum Symbol des technischen Fortschritts.

Nach 1830 wurden aus Gründen der Qualität und Kostenminderung zudem vermehrt nicht mehr alle Bauteile einer Kutsche in eigenen Werkstätten hergestellt, sondern bestimmte Komponenten, wie Achsen und Federn, von spezialisierten Fabriken bezogen. Führend in der Achsherstellung waren etwa die Fabrik von Anthoni in Paris und später die von Lemoine bei Belfort. Bei beiden bezog die Carrosserie Kauffmann längere Zeit nachweislich Wagenteile.

Um und nach 1830 konnten Wagenfabrikanten auf professionelle Entwürfe von spezialisierten Kutschenentwerfern zurückgreifen, den so genannten Dessinateurs. Der bekannte Zeichner Baslez begann um 1838 in Paris mit der systematischen Publikation seiner Arbeiten, die auch in anderen Ländern abgekupfert wurden. Solche dienten sicherlich auch in Saint-Louis als Vorlagen.

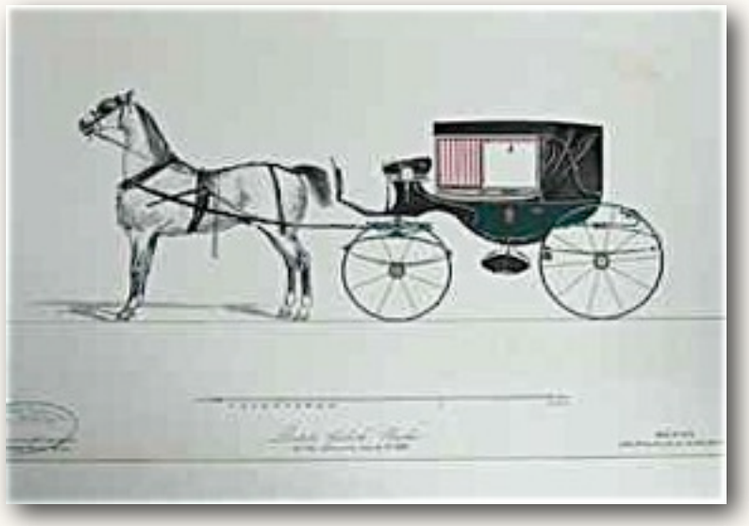


Abb. 16

Entwurf Nr. 524 des Pariser Kutschendesigners Baslez von circa 1856 für eine „Petite Calèche Briska“.

Archiv Autor

Die Kalesche der Zeit um 1845 aus dem Basler Segerhof

Der einzige bekannte Wagen mit der Signatur „Kauffmann à Saint Louis“ geht auf Pariser Entwürfe zurück. Er steht heute in der Kutschensammlung des Historischen Museums Basel in Brüglingen. Das verschnörkelte Design der Kalesche entsprach dem französischen Geschmack der Zeit um 1845. Die Kalesche ist fast identisch mit dem Entwurf Nr. 143 von Baslez von circa 1844, genannt „Wourst“. Ähnliche Wagen wurden auch „Calèche-Wourst à Vasistas“ genannt, also mit Vorbau. Nummer 143 zeigt dieselben Schnörkel unter dem Bock. Diese publizierte Zeichnung diente wahrscheinlich Joseph Kauffmann als Vorbild. Auch die Formen des Einstiegtritts und des Auftritts am Bock folgen dem Entwurf. Anders gestaltet sind die Federn und die Kastengliederung. Der Deckel über dem Vordersitz war damals sehr beliebt und wurde Tabatière genannt, abgeleitet von der Schnupftabakdose. Den ganzen Wagen nannte man auch „Vourch à tabatière“, wie es in der deutschen „Zeitschrift für Chaisenfabrikanten“ des Jahres 1847 steht.

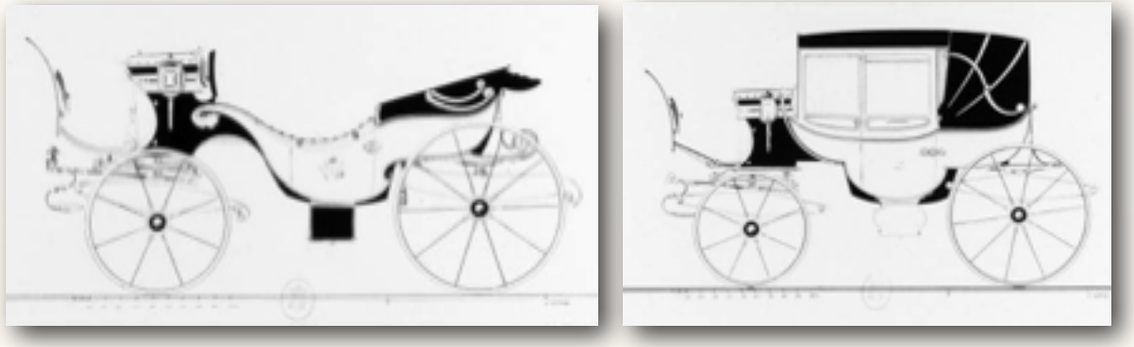


Abb. 17

Zwei Pariser Entwürfe von circa 1844 für Kaleschen.

Baslez Nummern 143 und 144





Abb. 18

Der einzige erhaltene Wagen aus der Fabrik von Kauffmann in Saint-Louis, eine Kalesche oder Wourch/Wurtz der Zeit um 1845:

- Oben im Zustand um 1950 mit Vasistas.

- Unten im heutigen, neu bemalten Zustand.

Historisches Museum Basel













Die Kalesche wurde für den Basler Seidenfabrikanten Philipp Burckhardt-Pelletier (1765 bis 1848) im Segerhof am Blumenrain gebaut. Die „Christoph Burckhardt & Co.“ war eine Grosshandelsfirma mit einem zweiten Sitz in Nantes. Der neue Wagen, der die ältere, ebenfalls erhaltene Reisepritschka mit C-Federn ersetzte (Abb. 12 A), war wiederum ein kombinierbares Modell mit einem abnehmbaren Verdeckaufbau. Damit war das grosse und schwere Fahrzeug sowohl für die Reise (mit Vorderverdeck) wie für so genannte Lustfahrten geeignet. Es konnte einspännig (Waagscheit erhalten) oder zweispännig gefahren werden. Dieser Wagen des Historischen Museums Basel wurde vor 1980 vollständig restauriert und dabei leider so hergerichtet, dass der erhaltene Verdeckvorbau nicht mehr montiert werden kann. (Die unten abgebildete Kalesche von Schloss Wildegg zeigt einen original erhaltenen Wagen ähnlicher Konstruktion mit Vorbau.) Auch wurde bei der genannten Restaurierung das ganze Fahrzeug neu übermalt und die Garnierung durch neuen Stoff ersetzt, immerhin unter Verwendung der alten Borten. Der Wagen weist, wie damals üblich, einen Türöffnungsmechanismus über ein Gestänge auf. Beim Öffnen der Türe klappt automatisch der Fusstritt unter dem Deckel ab. Die Achsen zeigen an der Stossscheibe die Produktionsnummer 364 und die bisher nicht entzifferte Markierung „SPF“ des Achsherstellers.



Abb. 19

Die jüngere Kalesche aus dem Segerhof in Basel im Zustand von 2009:

Links: Seitenansicht, Blick ins Innere, Detail der Bockumrandung, Kapselmarkierung und Achsmarkierung.

Oben: Neues Intérieur mit den alten Borten.

Vorbereitungen zur Niederlassung in der Stadt Basel durch Joseph Kauffmann im Jahre 1843

Im Jahre 1843 stellte „Kaufmann, Wagenfabrikant“ das Gesuch an die Basler Regierung, die Baulinien zwischen der Elsässerstrasse und der Vogesenstrasse festzulegen (Baucten K 13 im Staatsarchiv Basel-Stadt). Offenbar hatte Joseph Kauffmann bereits damals die Absicht, dort Land zu erwerben, und früh mit der Planung einer neuen Fabrik in Basel begonnen. Das Basler „Bau-Collegium“ entsprach seinem Wunsch. Aber es kam noch nicht zum Ankauf einer Liegenschaft. Vermutlich fehlte es weiterhin an den gesetzlichen Grundlagen zum Betrieb einer Fabrik in Basel. Dort galten noch immer– wie in vielen Regionen Europas - die restriktiven Bestimmungen alter Zunftordnungen. Erst 1855 waren – im Gegensatz zum nahen Frankreich – für die Einrichtung einer Fabrik die juristischen Voraussetzungen geschaffen.

Der Pionier Joseph Kauffmann in Basel 1855

1855 trat in Basel ein neues Gesetz „betreffend die Abänderung der Verhältnisse der zünftigen Handwerke“ in Kraft. Damit wurde das alte strenge Zunftregime wesentlich gelockert, das der Gründung eigentlicher Fabriken lange im Wege gestanden hatte. Offenbar musste Joseph Kauffmann diesen Liberalisierungsschritt geduldig abwarten. Dann wurde aber schnell gehandelt.

Niederlassung in Basel

Im Jahre 1855 realisierte Joseph Kauffmann die Verlegung seiner Fabrik nach Basel an die Elsässerstrasse 19 vor das St. Johanns-Tor. Dorthin, wo die Eisenbahn von Strassburg nach Basel vorbeidampfte und sich in einer Nachbarliegenschaft jüngst die erste Basler Droschkenanstalt eingerichtet hatte. Joseph Kauffmann ersuchte die Regierung der Stadt Basel in einem formellen Gesuch um Bewilligung zur Niederlassung beziehungsweise zum Ankauf einer Liegenschaft und zur Erstellung einer neuen Fabrik, nur 2500 Meter südlich des bisherigen Betriebes, an derselben schnurgeraden Strasse.

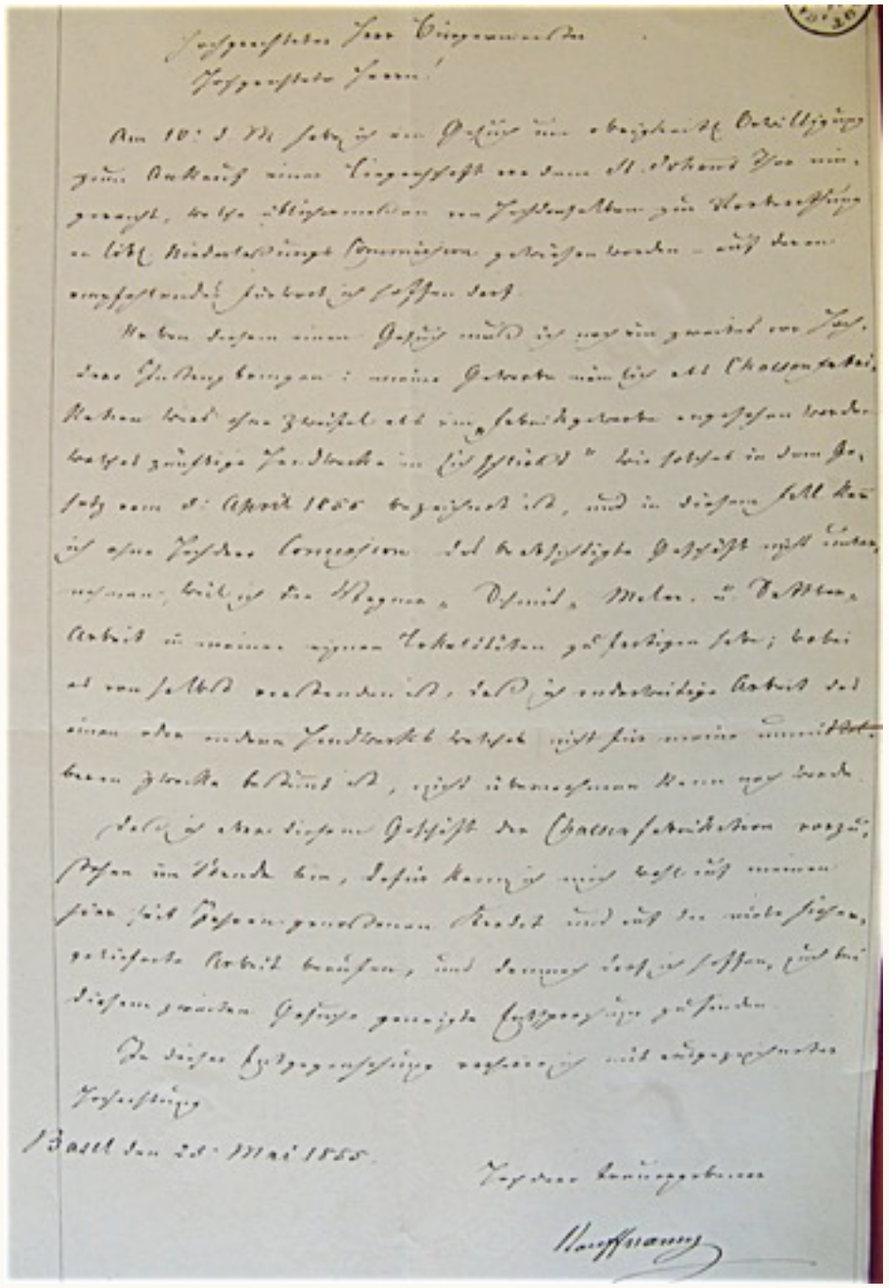


Abb. 20

Bewerbungsschreiben vom 25. Mai 1855 in Currentschrift von Joseph Kauffmann an den Bürgermeister von Basel um die Konzession zur Betreibung einer Fabrik.

Staatsarchiv Basel-Stadt, Handel und Gewerbe RR 12

Am 25. Mai richtete Joseph Kauffmann an den Bürgermeister ein zweites Schreiben und nahm Bezug auf sein älteres, bereits an die Baukommission überwiesenes Gesuch, das sich offenbar auf gutem Weg befand. Joseph Kauffmanns zweites Begehren wurde nötig, weil sein „Gewerbe“, wie er schrieb, ein „Fabrikgewerbe .... mit zünftigen Handwerkern in sich schliesst“. Er bezog sich dabei auf das neue Gesetz vom 3. April 1855 und teilte mit, dass er Wagner, Schmiede ... und Sattler im „eigenen Lokal“ zu beschäftigen gedenke. Er schloss dabei auch an, dass er „einer Chaisenfabrik vorzustehen imstande“ sei und berief sich auf die von ihm bereits „hierher“, also nach Basel, gelieferten Arbeiten. Gleichzeitig teilte er mit, dass er seinen Betrieb in Saint-Louis für seine Geschäfte im Elsass seinem „Hauptgesellen“ zu überlassen gedenke.

Offenbar war die Sache bestens eingefädelt. Denn am gleichen Tag schrieb der Bürgermeister an den zuständigen Kleinen Rath, dass Joseph Kauffmann um förmliche Niederlassung in Basel bitte und eben um eine Gewerbsbewilligung. Der Bürgermeister befürwortete das Gesuch, denn der Gesuchsteller hätte erklärt, dass seine bisherigen Geschäfte schon stark auf „unser Gebiet“ ausgerichtet seien, drei Viertel seiner Fahrzeuge würden nach Basel und in die Schweiz geliefert. In diesem Zusammenhang wird die Anzahl der bisher beschäftigten Gesellen mit 20 beziffert und sein Vermögen mit Franken 20'000.- angegeben, der Betrag der „in letzter Zeit“ gelieferten Arbeiten auf erstaunliche 80’000.- bis 100'000.- Franken.

Im Juni beantwortete die in Basel dafür zuständige Stelle das Schreiben des Bürgermeisters. Ganz allgemein war man sich einig, dass man in Bezug auf das neue Gesetz Erfahrungen sammeln möchte, deswegen sei eine entsprechende Kommission mit Sachverständigen aus der Mitte des Handwerkerkollegiums vorzusehen. Im speziellen Fall des Joseph Kauffmann sei keine „einlässliche Prüfung“ nötig, da derselbe das „nämliche Geschäft“ schon in Saint-Louis betreibe. Das Gesuch wurde also befürwortet, zumal der Gesuchsteller den „Ruf eines thätigen Mannes“ geniesse. Auch sei die zu diesem Zweck erworbene Liegenschaft dafür „nicht ungeeignet“. Es sei ihm also die Konzession zu einer „Chaisen- oder Wagenfabrik“ zu erteilen gemäss Paragraph 6 des erwähnten Gesetzes. Gleichzeitig wurde eine entsprechende Gebühr festgelegt.

Die neue Fabrik von Joseph Kauffmann in Basel

Am 26. Juni erteilte das „Gescheid der mehreren Stadt“ Basel Herrn „Kauffmann Wagenfabrikant von St. Louis“ die Baubewilligung, auf den von ihm gekauften Liegenschaften vor dem St. Johannstor die „zu seinem Geschäft notwendigen Werkstätten und Magazine bauen zu dürfen“, wobei die neue Anlage mit den zwei Flügeln genauer beschrieben wurde.

Basel erkannte offensichtlich die Chance, einen erfolgreichen Handwerker und Unternehmer vor der Stadt anzusiedeln (H.A. Vögelin, Die Entwicklung des Äusseren St. Johann-Quartiers). Es gab am Ort damals mit Sicherheit keinen nennenswerten Konkurrenten im Bereich Wagenbau, sonst wäre dies sicher beim Entscheid der Regierung berücksichtigt beziehungsweise erwähnt worden. Für Joseph Kauffmann war dieser Schritt auch wegen der Zollschranken wichtig. Jeder Schweizer, der eine Kutsche im Ausland kaufte, zahlte damals auf den Kaufpreis mindestens 10% Zoll. Jetzt konnte Kauffmann der Schweizer Kundschaft seine Produkte billiger anbieten.

Die Werkstatt kam in ein Gebiet zu liegen, das bisher vor allem landwirtschaftlich genutzt worden war, nun aber schnell sein Gesicht wechselte. Näher zur Stadt lag auf der anderen Strassenseite das Rebersche Landgut mit einem Pavillon am Rhein. Daneben folgte ein grosses bewohnbares Rebhaus, abgebrochen 1845 für den Bau einer „Wagenremise mit Kutscherzimmer“ der „Hübscherschen Droschkenanstalt“. Daran schloss eine Gebäudegruppe mit Wohnhaus, Scheune, Stallung und Futterhäuslein an, die 1842 durch eine „Kegelbahn in Holz mit Ziegeln gedeckt“ ergänzt worden war.

Offenbar entstand als Nachfolgeorganisation dieser ersten Droschkenanstalt Basels im Jahre 1853 die „Baslerische Droschkenanstalt“ an der St.-Johanns-Vorstadt 4 (Zeitschrift „Settelen Perseenlig“ Frühling 2009. Akten im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv Basel unter HS 16). Sie wurde von 102 dynamischen städtischen Unternehmern als Aktiengesellschaft gegründet, was belegt, wie wichtig die Existenz eines Unternehmens für die wirtschaftliche

Entwicklung der Stadt eingestuft wurde. Diese Droschkenanstalt beschaffte 1853 sechs neue, preisgünstige Droschken in Offenbach (offenbar bei der Firma Dick & Kirschten) und zwei Zweispännerwagen bei Kauffmann in Saint-Louis. Darauf folgte – wiederum bei Kauffmann - die Bestellung von sechs Landauern. Sie kosteten im Gegensatz zu den Wagen aus Offenbach nicht 550.- Franken, sondern ganze 1500.- Franken je Stück. Die teureren Wagen bewährten sich aber besser als die billigeren aus Offenbach, die in Saint-Louis nachgebessert werden mussten. – Diese Anekdote zeigt, dass die Anfertigung von Mietwagen zur Produktionspalette von Kauffmann – in Saint-Louis wie in Basel – gehörte.

Die neue Basler Fabrik im Vergleich

Kutschenfabriken waren funktionale Bauten, die auf die Raumbedürfnisse der verschiedenen Werkstätten und die rationalen Arbeitsabläufe zwischen den einzelnen Arbeitsschritten abgestimmt sein mussten. Solche Fabriken wurden entweder völlig neu errichtet oder in älteren grösseren Liegenschaften eingerichtet und durch zusätzliche Bauten ergänzt. Dies war seit 1776 etwa in Rastatt in der Schlaff'schen Fabrik der Fall. Dort wurde eine alte Mühle dafür verwendet und daneben ein winkelförmiger Anbau erstellt. Dazu kam ein grosser Hof, auf dem auch im Freien, wie Abbildung 21 zeigt, intensiv gearbeitet wurde. Dies war bei holzverarbeitenden Handwerksbetrieben noch sehr lange üblich, vor allem bei den Zimmerleuten.



Abb. 21

Die frühe Kutschenfabrik „Schlaff & Companie" als Vergleich. Sie wurde 1776 im badischen Rastatt in und bei einer alten Mühle eingerichtet. Neben den älteren Gebäuden entstanden winkelförmig angelegte Neubauten als Werkstätten. Auf dem Hof wurde im Freien gearbeitet, wie dieser Ausschnitt einer Ansicht von 1801 zeigt.

Furger 2004, 236



Abb. 22

Das Gelände vor dem St. Johanns-Tor im Jahre 1862. Die Kauffmannsche Fabrik kam ins landwirtschaftliche genutzte, nördliche Vorgelände der Stadt zu liegen. Dort lagen einzelne Landsitze (vor allem das Rebersche Landgut an der Elsässerstrasse 12) und Rebhäuser. Diese wurden nach und nach neuen Funktionen zugeführt. Die Kauffmannsche Fabrik ist unter Nr. 19 in der Bildmitte eingezeichnet, über der Flur „Davidsboden“: Das ältere Landhaus wird umrahmt von den neu erstellten, winkelförmig angelegten Werkstattflügeln.

Stadtplan von H.L. Löffel im Staatsarchiv Basel-Stadt

Eine in den Grundzügen ähnliche Anlage erstellte Joseph Kauffmann in Basel. Auf der freien Parzelle neben dem kurz zuvor erworbenen alten Landhaus an der Elsässerstrasse 19 wurde sofort mit der Realisierung einer neuen Fabrikanlage begonnen. Die Bauexpertenkommission der Stadt Basel begutachtete das Terrain im Juni 1855 vor Ort und erstattete Bericht zur geplanten „Neubaute“. Demnach sollten in zwei Ecken zwei Kamine erstellt werden, die bis zum Dachfirst reichten (wohl für zwei Essen, vielleicht auch schon für eine Dampfmaschine). Die Kommission überzeugte sich, vor allem wegen der Brandgefahr, dass der „Boden ausgepflastert“ war, die Bühne vergipst wurde und genügend Abstand zum Holzwerk bestand. Auch die Distanz zum bestehenden „Wohnhaus“ schien genügend, so dass der Antrag im positiven Sinne behandelt wurde. Offenbar kamen auch gewisse Arbeitsräume in das Erdgeschoss des alten Landhauses zu liegen. Dafür mussten Tore angelegt und zwischen den alten Grundmauern die Türöffnungen erweitert werden, wie dies die spätere Abbildung 44 zeigt.

Leben und Arbeiten im neuen Fabrikkomplex

Im neuen, lang gestreckten Baukörper lagen wahrscheinlich die Werkstätten der Kastenschreiner, der Gestellbauer und Wagner, der Maler und der Sattler sowie die Magazine. Unter demselben Dach wird sich auch das Holzlager befunden haben, am ehesten im östlichsten Teil des Nordflügels hinter dem Landhaus. Ein grosser Vorrat von gut gelagertem Holz war das A und O des Wagenbaus. Die klassische Anordnung der Werkstätten folgte dem Werdegang einer Kutsche: Wagnerei und Tischlerei, Schmiede (im Eckbereich mit Kamin) sowie Malerei und Sattlerei.

Zwischen dem altem Landhaus und den neuen Werkstätten lag ein grosser Hof für die Aufstellung der Fahrzeuge und als Arbeitsplatz im Freien. Die Hofzufahrt erfolgte von der Gasse her, die später zur Landskronstrasse ausgebaut wurde. Der Zugang zum Landhaus geschah weiterhin von der Elsässerstrasse her, zwischen dem grossen Jardin potager hindurch. Joseph Kauffmann dürfte ein Mann mit Stil gewesen sein, weshalb er die neuen Nutzbauten hinter das Landhaus gestellt und den dem Landhaus vorgelagerten Garten offensichtlich

geschont hatte. In den oberen Stockwerken wird die Familie Kauffmann Wohnsitz genommen haben. Mit der Anlage von 1855 war die Grundlage zu einer Fabrik gelegt, die bis 1960 bestand, also über 100 Jahre.

Joseph Kauffmann scheint zunächst nur die für ihn interessante Parzelle des Landhauses mit dem zugehörigen Hof und Vorgarten erworben zu haben, wie aus dem Plan auf Abbildung 25, einer Kopie von 1888 eines älteren Planes, zu schliessen ist. Sicher wurden aber später weitere Parzellen im Osten dazugekauft, die nach und nach auch Teil der Fabrikanlage wurden.

In der neuen Fabrik wurden nicht nur neue Wagen gefertigt. Joseph Kauffmann liess als gelernter Sattler auch Pferdegeschirre und Sättel anfertigen und lieferte die entsprechenden Kandaren und Trensen, wie der Briefkopf seines Geschäftspapiers belegt. Dieser zeigt in der Vignette einen Einspänner mit Groom vor einer Américaine. Joseph Kauffmann war mittlerweile Unternehmer geworden; er handelte mit gebrauchten Fahrzeugen und nahm – wie die meisten Wagenfabrikanten auch – ältere Wagen in Zahlung beim Kauf eines neuen.



Abb. 23

Briefkopf der Carrosserie Kauffmann um 1855 mit einer Petite Américaine als Vignette.

Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel



Abb. 24

Stadtplan von 1862 mit der Kauffmannschen Fabrik an der Elsässerstrasse Nr. 19 und dem Nebenhaus mit der Nummer 23. Oben liegt die Elsässerstrasse, darunter parallel die Vogesenstrasse.

Ausschnitt aus dem „Löffel-Plan“ im Staatsarchiv Basel-Stadt

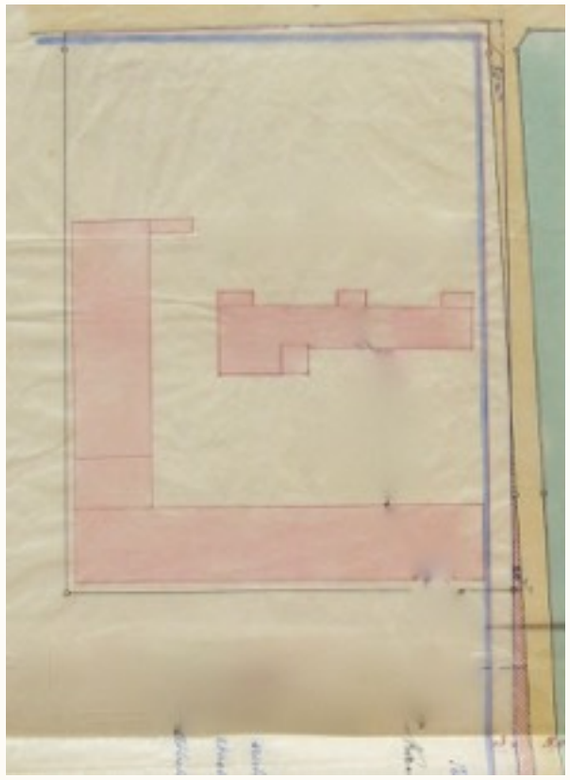


Abb. 25

1888 angefertigte Kopie eines älteren Planes, welche die Fabrik von Joseph Kauffmann in der Zeit um 1870 zeigt. Er erwarb offenbar zunächst den hier ausgewiesenen Perimeter. Bereits ist der Anbau der Witwe Barbara Kauffmann-Ingold von 1869 an das Landhaus eingetragen.

Bauplan im Staatsarchiv Basel-Stadt

Eine ähnliche Disposition wie die frühe Kauffmannsche Fabrik zeigt die Wagenfabrik von Ludwig Hof in Straubing (Bayern). Hinter einem älteren repräsentativen Bau an der Strasse wurden im rückwärtigen Teil, dort U-förmig, die mehrheitlich einstöckigen Werkstatt- und Remisengebäude angeordnet. Die Abbildung des späten 19. Jahrhunderts zeigt auch hier die intensive Nutzung des Hofs.



Abb. 26

Bauten der Wagenfabrik Hof in Straubing um einen Innenhof als Vergleich zur Kauffmannschen Wagenfabrik in Basel.

Vignette eines Katalogs um 1900 in der Kutschensammlung Heinz Scheidel in Mannheim

Wachsende Prosperität um 1850 in Basel

Nach 1850 entstand in Basel auf der Grundlage der Seidenbandindustrie eine bedeutende Industrie im Färbereibereich. Diese beruhte auf dem Einsatz neuartiger Färbverfahren für Textilien mittels künstlicher Farbstoffe. Ein Vorreiter in diesem Bereich war Alexander Clavel sen. aus Lyon, der 1859 nach Basel kam. Parallel zur Entwicklung der Industrie wurde der öffentliche Verkehr ausgebaut. Die Ebene zwischen der Stadt und der elsässischen Nachbarschaft wur-

de zu einem bedeutenden Standort der neuen Industrie. Hauptetappen dieser Entwicklung waren:

1844 Eisenbahnanschluss von Strassburg her auf der Achse der heutigen Vogesenstrasse.

1846 Erster Bahnhof im Gebiet des Schällenmätteli (1860 verlegt). Dorthin wurden vermutlich für die Wagenfabrik die Rohteile bis zu ganzen Kutschenkästen geliefert und umgekehrt von dort aus für den Export bestimmte fertige Kutschen verladen.

1858 Beginn der industriellen Produktion von Farbstoffen (J.R. Geigy).

1859 Gesetz über die Erweiterung der Stadt (Abbruch der mittelalterlichen Stadtmauern).

1860 Gasproduktion für die neue Gasbeleuchtung der Stadt vor dem St. Johanns-Tor (vorher, seit 1852, vor dem Steinentor). 1868 wurde die Fabrik ein städtischer Betrieb (David Tréfas und Christoph Manasse, Vernetzt, versorgt, verbunden – Die Geschichte der Basler Energie- und Wasserversorgung, Basel 2006).

1860/71 Chemische Fabrik Durand-Huguenin.

1864 Anilinfarbenfabrik Gerber.

1870 Schlachtanstalt.

1886 Firma Kern & Sandoz.

Diese Liste zeigt, dass Joseph Kauffmanns Fabrik zu den ersten im Gebiet zwischen St. Johanns-Tor und der elsässischen Grenze gehörte. Andere initiative Elsässer zogen ebenso wie Joseph Kauffmann nach Basel und gründeten dort neue Betriebe. Dazu gehörte etwa Armand Gerber aus Mülhausen, der seine Farbstoffe wegen der weniger restriktiven Gesetzgebung in der Schweiz leichter als in seiner Heimat patentieren konnte. Der Begriff der Fabrik war damals übrigens positiv konnotiert, gewissermassen als Zeichen des Fortschritts. Zeichnungen von Gewerbebauten mit rauchenden Schloten waren wichtige Werbeträger.

Die Prosperität Basels, nach Genf damals die zweitgrösste Stadt der Eidgenossenschaft, steigerte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Reichtum des gehobenen Bürgertums und liess diese Stadt zu einem goldenen Boden für Luxuswagen werden. Einerseits nahm mit der Industrialisierung das Bedürfnis nach Mobilität zu, andererseits stieg der Lebensstandard der Oberschicht. Die den französischen Lebensstil schätzenden Baslerinnen und Basler begannen in dieser Zeit der Prosperität die Kultur der Chaisen, d.h. der Luxuswagen, zu pflegen, wie die Bewohner keiner anderen Stadt der Deutschschweiz. Die steigende Nachfrage nach Omnibussen und Droschken war ein weiterer geschäftlicher Nährboden für die Wagenfabrik Kauffmann in Basel.

1855 erhielten die Inhaber verschiedener Lohnkutschereien eine Konzession von den Basler Behörden zur Haltung und Aufstellung von Platzdroschken auf öffentlichen Strassen und Plätzen. Diese bedienten vor allem die Strecken zwischen den drei Bahnhöfen, zwischen dem französischen Bahnhof auf dem Schällemätteli, dem Centralbahnhof an der Kapellenstrasse und dem provisorischen Badischen Bahnhof auf dem Areal der heutigen Mustermesse.

Weiterhin Wagenbauer in Saint-Louis

Die oben referierte Bemerkung, dass Joseph Kauffmann seine Werkstatt in Saint-Louis durch seinen „Hauptgesellen“ weiter zu betreiben gedachte, passt zum Faktum, dass in Saint-Louis weiterhin Wagenbauer tätig waren. Allerdings sind bis heute keine jüngeren Fahrzeuge bekannt, die den Namen „Kauffmann“ und „Saint-Louis“ tragen. Wurde vielleicht bald die alte Kauffmannsche Werkstatt in andere Hände übergeben, vielleicht an den oben genannten Dischler? Ein vermutlicher Nachkomme desselben ist später in Basel als selbständiger Wagenbauer nachweisbar.

Für das Jahr 1872 ist ein gelernter Sattler namens Johannes/Jean Koerber aus Meyenheim (Haut Rhin) als Wagenbauer in Saint-Louis überliefert (Recherchen von Sophie Niobe in den Archives municipales de Saint-Louis). Derselbe war früher Angestellter des oben genannten Wagenbauers Lehmann gewesen. Diese Werkstatt wurde später unter dem Namen Sterling weiter geführt. Aus der Zeit des Letzteren gibt es Fotos von einem herrschaftlichen Landauer, von einem Mylord und von einem Gig mit Halbverdeck.

Die Kalesche von Schloss Neu-Bechburg und andere frühe Wagen aus der neuen Basler Fabrik

Die Kalesche von Schloss Neu-Bechburg aus der Zeit um 1855 ist ein gutes Beispiel für die Klientel der Basler Carrosserie Kauffmann und die damals vorherrschende Kutschenmode (Abb. 28). Die Kauffmannsche Fabrik spiegelt die allgemeine Entwicklung des 19. Jahrhunderts im Kutschendesign: Bis um 1850/60 wurden im Rahmen des reichen Stils verschnörkelte, neubarocke Kastenformen gebaut. Dazu gehörten reich verzierte Eisengestänge und Accessoires wie ein Stossbrett hinter dem Rückenpaneel. Die Kalesche auf Abbildung 28 zeigt noch einige Elemente dieses älteren verschnörkelten Stils, ist aber sonst viel strenger ausgeformt als etwa die Kalesche aus dem Segerhof. Ganz ähnlich ist die von Baslez um 1857 unter der Nummer 546 in Paris publizierte „Calèche à siège breet“ gestaltet. Diese weist aber einen (hohen) Break-Bock auf.

Dieser zweitälteste erhaltene Wagen der Carrosserie Kauffmann mit der Nummer 321 stand lange auf Schloss Neu-Bechburg bei Oensingen, seit 1835 Sommersitz der Basler Familie Riggenbach. Diese betrieb in Basel ein Bankhaus (später Bank Sarasin); an ihrem Wohnsitz an der Freien Strasse 113 bis 115 wurden auch musikalische Aufführungen veranstaltet, unter anderem mit Clara Schumann und Johannes Brahms (1833 bis 1897). Die Kalesche geht vermutlich auf den Begründer der Bank, Johannes Riggenbach, zurück. Die jüngeren Fahrzeuge gleicher Provenienz stammen wahrscheinlich von dessen Sohn, der das Schloss als Sommersitz übernahm. Die Kutschen dürften ursprünglich vor allem in Basel benutzt und erst im 20. Jahrhundert auf das Schloss gebracht worden sein, wo sie bis in die Zeit um 1970 verblieben.

2009/10 wurde das Innere des Wagens in der Sattlerei Niederberger (Gossau SG) nach alter Art wieder hergestellt. Dabei wurden die Aufschriften „Rigibach“ auf der Unterseite des Deckels der Gepäckkiste und „Riggenbach“ auf der Unterseite des Bockrahmens entdeckt (also der phonetisch geschriebene Name des Erstbesitzers). Die Nummer 321, ohne Zweifel die Produktionsnummer, ist gross aufgemalt auf der Innenseite des Rückenpaneels. Die Achsen sind signiert mit der Nummer 1455 und dem Namen „Neumann Paris“, ein dem Schreibenden bisher unbekannter Achshersteller.

Der interessante Wagen hat nach der eingehenden Untersuchung „zwei Leben“ hinter sich. Erstens das einer üblichen Kalesche mit abnehmbarem Vorbau und Halbverdeck. Dazu gehörte hinten ein abklappbares Stossbrett, das auch als Gepäckauflage diente. Über die vordere Bank konnte, wie bei der oben beschriebenen Kalesche aus Saint-Louis, ein Deckel abgelegt werden, der gleichzeitig als Rückenlehne diente. Darunter befindet sich eine herausnehmbare Kiste unter dem Fondssitz. Das „zweite Leben“ war vermutlich die Folge einer Neubemalung und Renovation des Wagens noch vor 1900. Der Verdeckvorbau wurde dabei fest verschraubt (und damit regensicher gemacht), das Halbverdeck zurückgesetzt (nicht mehr allein verwendet), der Bocksitz erhöht, und es wurden Zugschoner montiert, vielleicht auch neue Räder angefertigt. Damit wurde die Kalesche zu einem geschlossenen Reisewagen, wie übrigens in ganz ähnlicher Art auch die Kalesche von Schloss Wildegg (vgl. Abb. 37). Die Vermutung liegt nahe, dass jetzt die Kalesche nicht mehr als repräsentative Stadt-Kalesche eingesetzt, sondern „nur“ noch als Reisewagen für Fahrten aufs Land beziehungsweise auf den Landsitz, eben Schloss Neu-Bechburg, eingesetzt wurde.



Abb. 27

Schloss Neu-Bechburg bei Oensingen, im 19. Jahrhundert Sommersitz des Basler Bankiers Johannes Riggenbach.

Aquarell von Caspar Wyss um 1790 in einer Privatsammlung













Abb. 28

Kalesche Nr. 321 von Schloss Neu-Bechburg bei Oensingen mit späteren Laternen der Carrosserie Heimburger:

- Seitenansicht um 1995 mit Vorbau

- Seitenansicht 2010 ohne Seitenfenster

- Rückenpaneel von innen (in ausgarniertem Zustand) mit Produktionsnummer 321 und Farbproben

- Seitlicher Deckeltritt

- Schnörkel am Vordergestell

- Rückansicht mit Stossbrett.

Fotos: Autor, Sammlung Bauunternehmer Brunner Bern



Abb. 29

Schriftzüge auf der Kalesche Nr. 321 von Schloss Neu-Bechburg.:

- Deckelunterseite der Gepäckkiste unter dem Fondssitz mit Aufschrift in Kreide

- Unterseite des Bocksitzrahmens mit Aufschrift in Bleistift

Sattlerei Niederberger, Gossau SG

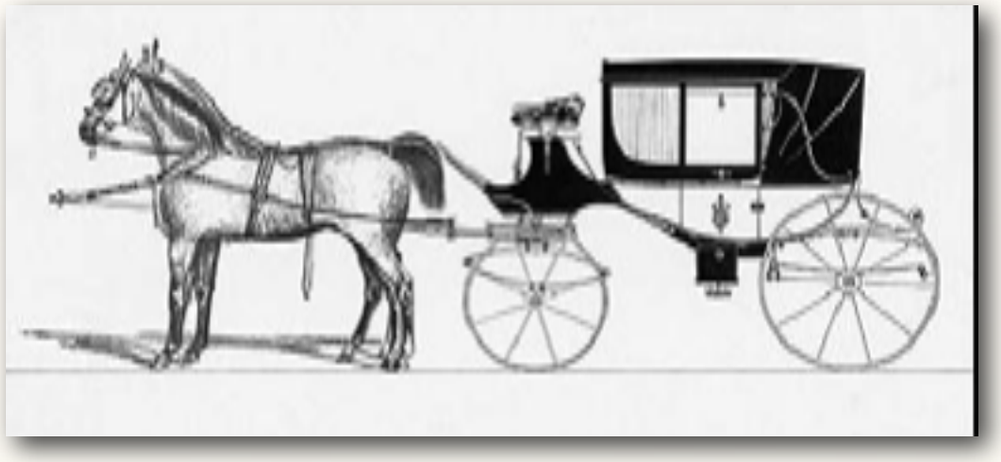


Abb. 30

Pariser Entwurf von circa 1855 einer „Calèche“ als Parallele zur Kalesche Nr. 321. Dieser Wagen zeigt einen hohen (Break-)Bock. Der Einstiegstritt ist anders gestaltet.

Baslez Nr. 546

Ein Poney-Duc gleicher Provenienz ist in denselben Farben wie die Kalesche lackiert (Abb. 31). Das zierliche Fahrzeug entstand wahrscheinlich in der Zeit um 1870 (Vorderräder neu und Farbe erneuert). Die Rückenmatratze des Hauptsitzes ist, wie der Diener- und der Bocksitz, in schwarzem Leder gehalten. Sonst besteht die Innenausstattung – abgesehen von der Spritzdecke - aus bräunlichem Tuch mit Ton in Ton gehaltenen Borten. Der Wagen konnte sowohl ein- als auch zweispännig gefahren werden (Zweispännnerwaage erhalten). In der hier abgebildeten Version wurde der leichte Wagen mit Kutscher gefahren, ohne Bock auch als Duc; dafür konnte dem vorderen Schirm eine (erhaltene) Verlängerung der Spritzwand mit Leinenführung aufgesetzt werden. Der Dienersitz war gegen ein ebenfalls erhaltenes Kofferbrett austauschbar. Der kleine Vis-à-vis Sitz konnte zur Hälfte hochgeklappt werden, wenn dieser Sitz unbesetzt blieb. Für diesen Wagen wurden Achsen der Pariser Achsenfabrik Anthoni mit der Nummer 42453 verwendet. Alle diese Merkmale sprechen bei diesem nicht signierten Fahrzeug für ein Produkt von Kauffmann in Basel. Der Wagen trägt innen auf dem Rückenpaneel die aufgemalte Nummer 323, wie der Besitzer Andreas Bobst 2014 dies mitteilte. Auch dieses Faktum spricht für einen Kauffmann-Wagen, der demnach offenbar in der gleichen Zeit wie die Kalesche bestellt worden war.







Abb. 31

Poney-Duc von Schloss Neu-Bechburg der Basler Familie Riggenbach.

Sammlung Franz Bobst, Oensingen



Abb. 32

Pariser Entwurf von 1873 als Parallele zum Poney-Duc von Schloss Neu-Bechburg.

Guide du Carrossier Nr. 383



Abb. 33

Schlitten von Schloss Neu-Bechburg der Zeit um 1870, vermutlich von Friehl gebaut.

Auf Schloss Neu-Bechburg standen ursprünglich zwei weitere Fahrzeuge in derselben Farbgebung: ein Coupé der Basler Carrosserie Friehl (heute im Historischen Museum Basel) und ein Schlitten mit Kasten in Form einer Kalesche. Auf der Unterseite des Bocksitzrahmens des Schlittens steht bis heute in Kreide „Calèche Heimburger“. (Offenbar wurden diese beweglichen Teile in der Stallung Riggenbach angeschrieben.) Demnach wurde dieser Schlitten am ehesten von der Carrosserie Heimburger betreut, die für den Bau von Schlitten eine hohe Reputation genoss. Heimburger war 1888 Nachfolger von Friehl geworden. Die Form des Schlittens deutet auf eine Entstehung noch unter Friehl.

Der Clarence der Zeit um 1860

Aus der Zeit von Joseph Kauffmann hat sich ein Clarence der Zeit um 1860 erhalten (Abb. 34). Dieses Modell war ein (englischer) Vorläufer des ¾ Coupé. Dieser innen vierplätzige Wagen wurde zur Zeit des Zweiten Weltkriegs in Basel aufgestöbert und durch einen Landwirt im Laufental erworben, der dieses Fahrzeug fast 50 Jahre lang als Hochzeitswagen benützte. Für diese Nutzung wurde der Wagen grob verunstaltet, nämlich mit einem Kunstleder-Verdeck versehen. Ausserdem wurden die Fensterrahmen der Türen abgesägt. Nach der eingehenden Untersuchung dürfte der Wagen vor der Phase als Hochzeitskutsche zwei Perioden durchlebt haben.

Ursprünglich wird der schwere Wagen als üblicher, also geschlossener, Clarence konzipiert worden sein. Damit repräsentiert er ein um 1860 übliches Modell, wie es in verschiedenen Vorlagezeichnungen vorgestellt wird (Abb. 35 und 36). Der Wagen zeigt eine elegante Linienführung und weist für schweizerische Verhältnisse imposante Masse auf, nämlich eine Gesamthöhe von 196 cm und 90 cm grosse Vorder- und 124 cm grosse Hinterräder. Die seitlichen Deckeltritte sind übrigens ähnlich wie die der Kalesche von Schloss Neu-Bechburg gestaltet. – Vermutlich Ende des 20. Jahrhunderts dürfte der Umbau zu einem Landaulet erfolgt sein. Dazu passt die in guten Teilen erhaltene schlichte Innengarnierung mit glattem Seidenstoff und einfachen, längs gestreiften Borten. Borten dieses Dessins wurden bei Kauffmann, Reinbolt & Christe um 1900 gerne verwendet (vgl. Abb. 99). Stutzig machen allerdings die Kapselgravierungen. Sie sind etwas ungelenk eingraviert und der Name Kauffmann ist mit nur einem „F“ geschrieben.



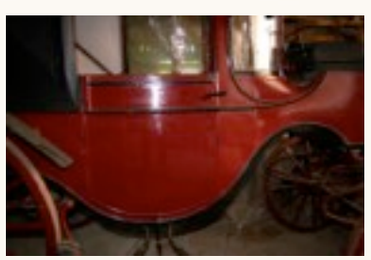






Abb. 34 A

Clarence der Zeit um 1860:

Seitenansicht, Detail der Türe mit abgesägtem Oberteil, Deckeltritt und Rückansicht.

Foto Verfasser



Abb. 34 B

Clarence der Zeit um 1860:

Schnörkel am Vordergestell, Gravur einer Ölkapsel und Klappe des Hauptsitzes aus Seide mit Borten.

Foto Verfasser



Abb. 35

Pariser Entwurf von circa 1859 eines ähnlichen Clarence mit fünf Scheiben.

Baslez Nr. 627

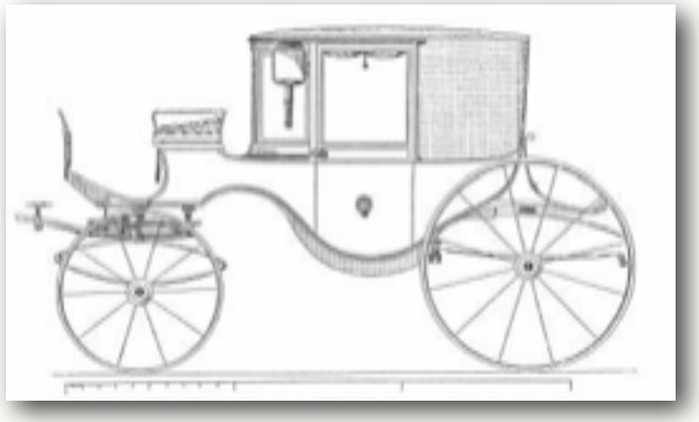


Abb. 36

Pariser Entwurf eines „Clarence“ von 1860 mit drei Scheiben.

Guide du Carrossier Nr. 58

Die Kalesche von Schloss Wildegg

Besser erhalten als der Clarence ist die Kalesche von Schloss Wildegg aus etwa der gleichen Zeit (um 1860). Der Wagen geht zurück auf die Berner Familie von Effinger oder deren Verwandten namens von May, die das Schloss im 19. Jahrhundert als Sommersitz bewohnten (Abb. 37). Die Kalesche wurde sehr oft benützt, wie die Gebrauchsspuren zeigen, vermutlich für Fahrten von Bern nach Wildegg (zwischen Lenzburg und Brugg) und zurück. Die Achsen auf der Stosscheibe sind markiert mit „25625ANTHON“, stammen also aus der Fabrik von Anthoni in Paris. Zu einem unbekannten Zeitpunkt wurde der vordere Aufbau fix moniert und das Verdeck gekürzt, so dass der Wagen nicht mehr offen gefahren werden konnte. Die Innenausstattung dürfte dem Originalzustand entsprechen. Der Deckel auf dem Vordersitz (tabatière) diente ursprünglich als Rückenlehne des Vordersitzes. Dem Wagen ähnlich ist der Entwurf einer „Calèche à un cheval“ des Guide du Carrossier von 1861 (Abb. 38). Die besonderen Kastenlinien der Kalesche von Schloss Wildegg erinnern an Entwürfe des Guide du Carrossier, wie etwa an die Nr. 75 von 1861. Die Kastengestaltung mit der geschweiften Gliederung in den Seitenflächen entsprach einer um 1860 gängigen Mode (vgl. Abb. 39).





Abb. 37

Kalesche von Schloss Wildegg:

Seitenansicht und Interieur.

Schweizerisches Landesmuseum, Zürich

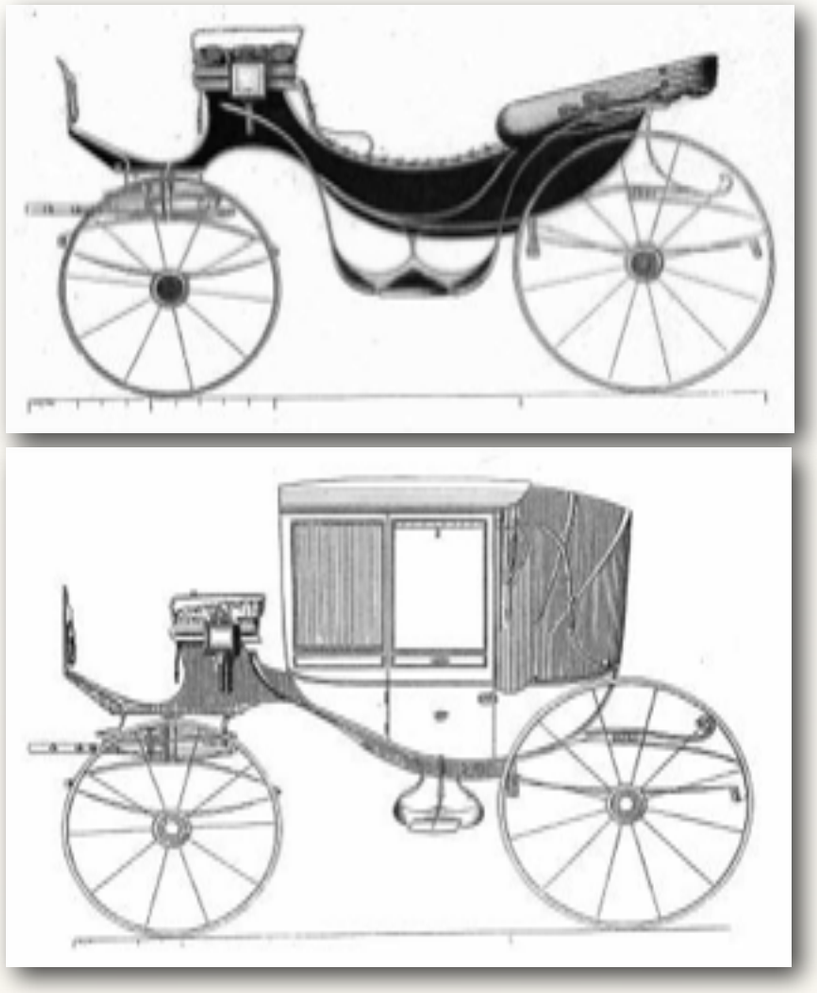


Abb. 38

Pariser Entwürfe von 1861 einer ähnlichen Kalesche, hier genannt „Cabriolet-Wourtz“.

Guide du Carrossier Nr. 75 und 99





Abb. 39

Ein der Kalesche von Schloss Wildegg ähnlicher Wagen, hier ohne Vorbau, von Friehl in Basel:

- Seitenansicht

- Ölkapsel.

Foto Verfasser

Konkurrenz in Basel um 1860

Joseph Kauffmann blieb in Basel nicht lange ohne Konkurrenz. Die prosperierende Zeit nach der Jahrhundertmitte zog weitere Wagenbauer in die florierende Stadt. Laut Adressbuch des Jahres 1862 gab es in Basel mittlerweile zwei weitere Chaisenfabrikanten: Friehl und Stocker an der Spitalstrasse 7 und Joh. Bohny-Fasel an der Spalenvorstadt 24. Wilhelm Friehl kam aus Deutschland nach Basel und signierte, wie die oben präsentierte Kalesche zeigt, bald unter seinem eigenen Namen. Er produzierte als versierter Fachmann Luxuswagen, die auf der Höhe ihrer Zeit waren. 1887/88 ging der Betrieb, der stets etwa halb so gross wie die Fabrik von Kauffmann blieb, des mittlerweile gealterten Friehl an Heimburger über (vgl. S. 54ff.). Über den zweiten genannten Betrieb von Bohny ist bislang nichts weiteres bekannt. Diese kleine Fabrik scheint nur kurze Zeit bestanden zu haben.

Ein weiterer früher Kauffmann-Wagen

Unter Joseph Kauffmann sind neben Stadtwagen auch einige Sportwagen entstanden. Ein eher sportlicher Wagen aus der Zeit um 1860 blieb erhalten, ein so genannter Break-Omnibus. Dieses Modell mit Längsbänken nennt man heute auch gerne Wagonnette. Ein kennzeichnendes frühes Merkmal ist hier der schräg nach vorne geneigte Bockhals. Meist sind die Kästen solcher Wagen auch mit profilierten Paneelen versehen worden, wie dies auch hier der Fall ist. Dazu kommen gesenkgeschmiedete Verdickungen am Eisengestänge. Der Wagen zeigt Ähnlichkeiten mit dem Entwurf von Baslez mit der Nummer 643 von circa 1859 und vor allem mit der Zeichnung im Guide du Carrossier mit der Nummer 36 von 1860. Der vorliegende Wagen weist, wie andere ältere Wagen der Carrosserie Kauffmann, jüngere Kapseln auf. Diese dürften von jüngeren Revisionen stammen, die in der Carrosserie Kauffmann unternommen wurden, als der Betrieb bereits von Reinbolt und Christe geführt wurde.



Abb. 40

Break mit Längsbänken der Zeit um 1860. Offenbar erhielt das Fahrzeug bei einer Revision jüngere Achsen, denn auf den Kapseln steht die Nummer 1207.

Sammlung Reinhold Trapp in Hegenheim

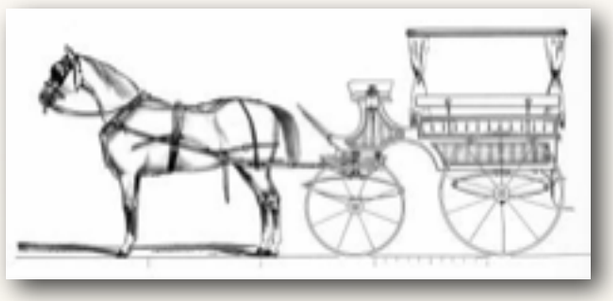


Abb.41

Pariser Entwurf von 1859 eines „Breack Omnibus“, hier mit runder Passage.

Nr. 643 von Baslez

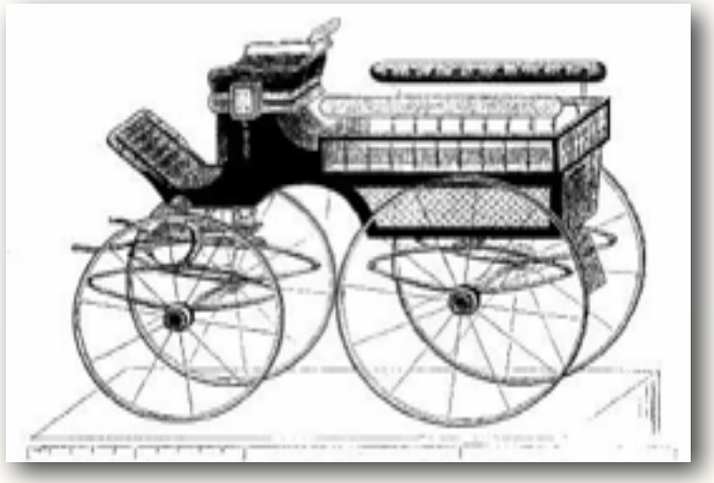


Abb. 42

Pariser Entwurf von 1860 eines „Braeck-Omnibus“ von 1860.

Guide du Carrossier Nr. 36

Tod von Joseph Kauffmann im Jahre 1864

Schon für das Jahr 1862 liegt in Basel für die Existenz des Gründers Joseph Kauffmann kein Nachweis mehr vor. Offenbar übernahm dessen aus Leymen stammende Frau, Barbara Kauffmann-Ingold (gestorben circa 1883) damals schon die Leitung der Fabrik. (Der einzige Sohn, Eugène Kauffmann, war damals erst gut zwanzig Jahre alt und dürfte sich noch auf Wanderschaft befunden haben.) Der Gründer Joseph Kauffmann starb nach den oben referierten Recherchen des Cercle généaloqique erst im Jahre 1864. War er vorher länger krank oder auch anderswo tätig gewesen (in Paris)? Nach der Rekonstruktion der Produktionszahlen Seite 200ff. hatte Joseph Kauffmann bislang gegen 500 Fahrzeuge gebaut, im Mittel etwa 20 pro Jahr, und etwa ebenso viele Handwerker und Arbeiter beschäftigt.

Barbara Kauffmann als „Chaisenfabrikantin“ von circa 1862 bis 1868

Im Adressbuch Basels für das Jahr 1862 wird Barbara Kauffmann-Ingold als „Chaisenfabrikantin“ genannt. Die Übernahme der Führung einer Wagenfabrik durch die Gattin bei Krankheit oder Tod ihres Mannes ist für das 19. Jahrhundert hin und wieder überliefert. Auch bei Heimburger und Kölz in Basel führten später die Witwen einige Jahre den Betrieb des Mannes, bis ein Sohn die Leitung übernehmen konnte. Mittelgrosse Wagenfabriken mit einer Belegschaft von 10 bis 30 Angestellten waren Familienbetriebe, in denen die Fabrikantengattin meist im Geschäft mitwirkte, vor allem im Bereich der kaufmännischen Führung. Deshalb waren sie oft bestens für eine vorübergehende Übernahme der Leitung gerüstet, auch wenn sie kein einschlägiges Handwerk von der Pike auf gelernt hatten. Für die Fachbereiche standen die Meister der einzelnen Werkstattbereiche zur Verfügung.

In der „Illustrierten Wagenbau-Zeitung“ des Münchner Wagners Georg Meitinger wird für 1864 folgendes vermeldet: „Die Kauffmann’sche Wagenfabrik in Basel lässt alle ihre Wagenkasten dutzendweise in Paris machen und bezahlt gern für das Stück in loco 250 Frs . für ein zweisitziges Coupé, ohne Zoll und Porto“. Offenbar griff also die Witwe in der Zeit zwischen dem Tod ihres Mannes und der beginnenden Tätigkeit ihres Sohnes auf die so genannte Pariser Hausindustrie zurück, die auch namhafte Pariser Wagenbauer regelmässig mit Rohkästen belieferte (Zur Pariser „Hausindustrie“, welche auf komplizierte Wagenkasten spezialisiert waren, siehe N. Trutz, Vom Wanderstab zum Automobil, Paderborn 1921). Die mit der Eisenbahn verschickten Rohkästen wurden dann in den Fabriken gemäss den Kundenwünschen weiter bearbeitet, ausstaffiert und bemalt. Dies war ein übliches Verfahren in vielen Carrosserien. Bei grossem Bestellungseingang, oder wenn gerade die dafür nötigen Fachkräfte im eigenen Betrieb fehlten, bestellte man üblicherweise kompliziert zu bauende Kästen auswärts.

Im Laufe des 19. Jahrhunderts entstanden einige Betriebe und Fabriken für Rohwagen. Seit der Zeit um 1880/1900 ist auch in Basel ein bedeutender Betrieb für Rohkästen nachweisbar. Julius Kölz war ein versierter Kastenmacher, der häufig namhafte Firmen wie Geissberger in Zürich, Höhener in St. Gallen oder Heimburger in Basel belieferte. Abbildung 43 zeigt zwei Coupékästen aus seiner Produktion.



Abb. 43

Rohkästen von Coupés (1/2 und 3/4). Sie entstanden um 1900 in der Werkstatt von Julius Kölz in Basel für bedeutende Wagenbauer wie Heimburger in Basel oder Geissberger in Zürich.

Privatsammlung

Laut dem oben genannten Adressbuch wohnte die Witwe Barbara Kauffmann-Ingold zunächst an der Nr. 16 der Elsässerstrasse und damit nahe bei der Liegenschaft der Fabrik an der Elsässerstrasse 19. Im gleichen Haus lebte auch der „Reisende Ach. Kauffmann-Kauffmann“, offenbar ein Verwandter der Witwe, mit seiner Frau. Arbeitete dieser auch für die Carrosserie Kauffmann? In verschiedenen Quellen ist von Exporten der Carrosserie Kauffmann die Rede. Der Genannte könnte – unter anderem – eine Art Vertreter oder Agent der Carrosserie Kauffmann gewesen sein.

Im Jahre 1868 wohnte die Witwe laut Adressbuch der Stadt Basel an der Elsässerstrasse 23, also im Nebengebäude der Gutsanlage. 1869 macht die „Frau Wittwe Kauffmann“ eine Baueingabe um einen Anbau “an den hinteren Theil“ des Gebäudes an der Elsässerstrasse 19. Dies könnte eine Vorbereitung auf die Rückkehr ihres Sohnes gewesen sein, der kurze Zeit später in dieses Gebäude einzog (siehe unten). Es war, wie die der Baueingabe beigelegten Skizze zeigt (Abb. 44), zweigeschossig angelegt, mit Fenstern in den Giebeln auf der dritten Etage. Wie die Luftaufnahme der Swissair von Abbildung 316 illustriert, wurden zwei seitlich vorspringende Giebelbauten zwischen der Nordostecke des alten Gebäudes und der vorspringenden Einfahrt mit Tor angefügt. Dieser Ausbau zeigt, dass das Gebäude in jener Zeit voll belegt war und kein Freiraum mehr bestand.

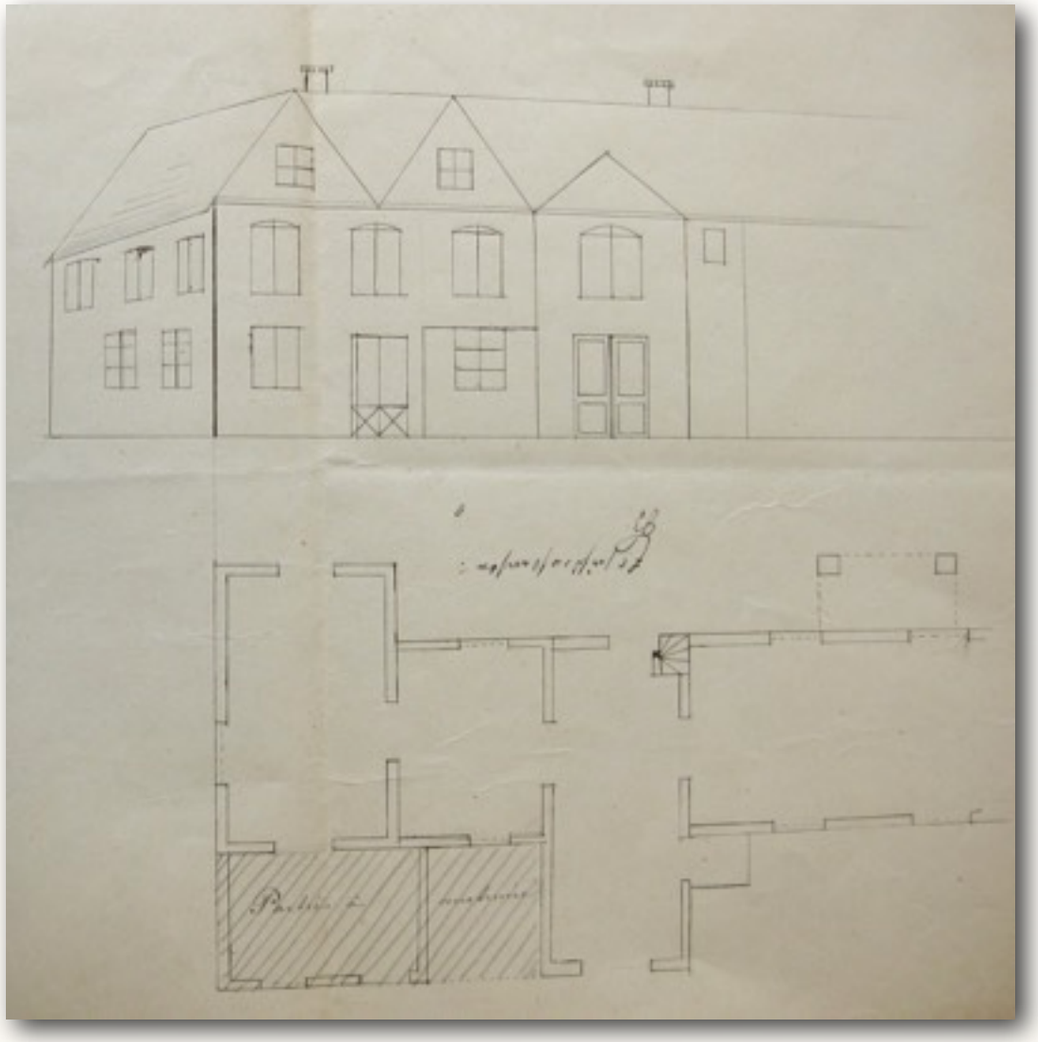
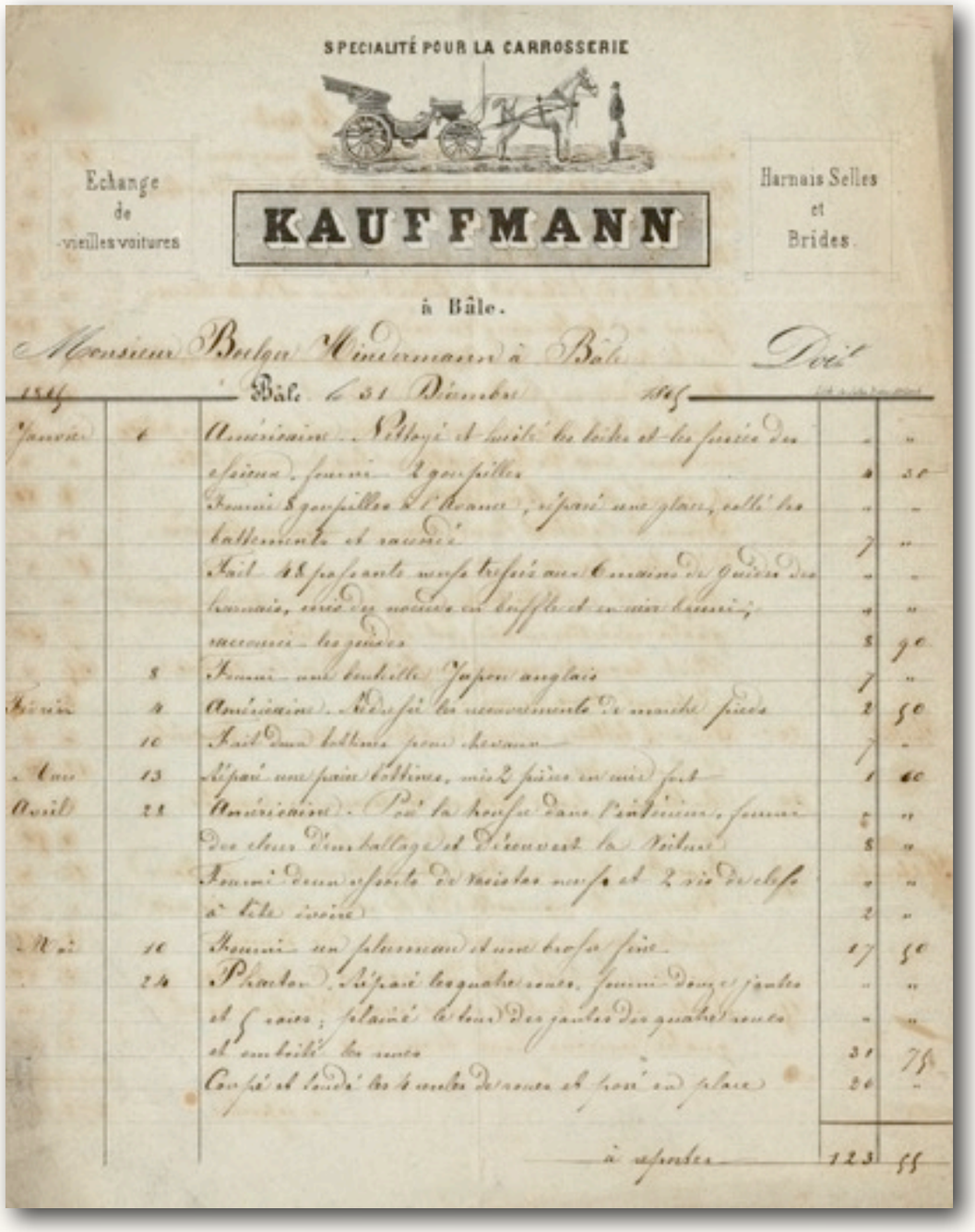


Abb. 44

Baueingabe der Witwe Kauffman von 1869 um einen Anbau an der Elsässerstrasse 19. Die schraffierte Fläche bezeichnet den neuen Anbau, wahrscheinlich die zukünftige Wohnung des Sohnes Eugène Kauffmann. Das grosse Tor daneben gehörte vermutlich bereits zur Wagenfabrik. Der Grundriss unten zeigt vier grosse Räume, wohl Remisen. Typisch dafür sind die breiten Türen.

Baueingabeplan im Staatsarchiv Basel-Stadt


SPECIALITÉ POUR LA CARROSSERIE

Echange de vieilles voitures

KAUFFMANN

Harnais Selles et Brides

à Bâle.

Monsieur Boelger Hindermann à Bâle Doit

Bâle le 31 Décembre 1865

Janvier	6	Américaine. Nettoyé et huilé les boîtes et les fusées des	-	"
		essieux, fourni 2 goupilles	1	50
		Fourni 8 goupilles St Roman, réparé une glace, collé les	-	-
		battements et raunié	1	"
		Fait 48 passants mis très fort aux traits du Guide du	-	-
		timon, mis en mesure en effectuant un timon;	4	"
		raccourci les guides	3	50
	8	Fourni une bouteille Japon anglais	1	"
Février	4	Américaine. Réparé le mouvement de marche fusées	2	50
	10	Fait deux bottons pour devant	1	-
Mars	13	Réparé une paire coffines, mis 2 pièces en cuir fort	1	60
Avril	22	Américaine. Posé la housse dans l'intérieur, fourni	5	"
		des clous d'emballage et brouvert la voiture	3	"
		Fourni deux essieux de voiture non ferré et 2 vis de chasse	-	"
		à tête ronde	2	"
Mai	16	Fourni un plumeau d'une bonne pièce	17	50
	24	Phaeton. Réparé les quatre roues, fourni deux cercles	-	"
		et 5 rais; planié et tourné les cercles des quatre roues	-	"
		et embattu les roues	31	75
		Coupé et soudé les 4 moitiés de roues et fixé en place	20	-
		à reporter	123	55

Abb. 45

Rechnung der Carrosserie Kauffmann, wahrscheinlich aus dem Jahre 1865 für Herrn Boelger Hindenmann in Basel.

Schweizerisches Wirtschaftsarchiv Basel

Aus der Wirkungszeit der Witwe Kauffmann hat sich im Schweizerischen Wirtschaftsarchiv in Basel eine Rechnung erhalten. Darin werden Ende des Jahres 1865 (?) Arbeiten an verschiedenen Wagen des Herrn Boelger Hindermann in Rechnung gestellt: Im Januar wurden die Achsen einer Américaine gereinigt und die Kapseln mit Öl aufgefüllt. Eine Glasscheibe musste repariert, ein Geschirr geflickt und 48 Passanten (Schlaufen) ersetzt werden. Dazu wurde eine Flasche „Japon anglais“ geliefert. Im Februar wurden offenbar die Abdeckungen der Fusstritte der Américaine geflickt und zwei Hufschuhe angefertigt. Im Mai wurde ein Paar Hufschuhe repariert. Im April wurde das Intérieur der Américaine hergerichtet und eine Wagendecke neu angefertigt sowie am Vorbau des Wagens (vasistas) gearbeitet. Im Mai wurde ein „plumeau“ geliefert. Dazu kam die Reparatur der vier Räder eines Phaëtons. – Diese Rechnung zeigt, dass der Bereich Reparaturen und Unterhalt ein wichtiger Geschäftszweig war und die Carrosserie im Bereich Sattlerei, inklusive Geschirrherstellung, intensiv tätig war.

Rückkehr des Sohnes Eugène Kauffmann nach Basel im Jahre 1865

Eugène Kauffmann kam kurz nach dem Tod seines Vaters als gut Zwanzigjähriger von der Wanderschaft zurück und arbeitete ab dann im elterlichen Betrieb mit. Er wurde im Adressbuch der Stadt Basel des Jahres 1865 als zugezogener Ausländer erwähnt, nämlich als „Sattler v. Leimen, Ht. Rhin“. Die Ortsangabe Leymen geht vermutlich auf den Herkunftsort seiner Mutter zurück. Joseph Kauffmann wohnte mit Mutter und Tante (?) zunächst an der Hausnummer 23 der Elsässerstrasse.

Die Mutter wurde 1868 immer noch als „Chaisenfabrikantin“ bezeichnet, sie blieb offenbar Geschäftsführerin. Im gleichen Haus wohnte eine Josephina Barbara Kaufmann-Kaufmann, ebenfalls „Wb“, nämlich Wittweib, genannt. Sie war anscheinend die Frau des oben erwähnten, mittlerweile verstorbenen „Reisenden“. (Die Schreibweise Kaufmann und Kauffmann findet sich wechselweise in den frühen Basler Akten.)

B. Der Stylist: Eugène Kauffmann

Eugène Kauffmann wird Geschäftsführer

Im Adressbuch von 1868 wurde „Jos. Eugène Kauffmann“ erstmals neben seiner Mutter als „Chaisenfabrikant“ aufgeführt. 1870 war E. Kauffmann mit der Adresse Elsässerstrasse 19 eingetragen, er wohnte also im langen schmalen Landhaus mit den drei charakteristischen vorspringenden Risaliten. 1874 wurde Eugène im Basler Adressbuch „Wagenfabrikant“ genannt und seine Mutter nur noch „Partikularin“. Offenbar war Eugène um 1870 Geschäftsführer geworden. Hatte er zuerst den Meisterrang erwerben müssen? Nach der Rekonstruktion der Produktionszahlen (S. 202ff.) entstanden fortan in der Carrosserie Kauffmann gegen 30 neue Fahrzeuge pro Jahr.

Stilwechsel nach 1860

Nach 1860 fand in Frankreich – unter erneutem englischem Einfluss - ein Stilwechsel zu leichteren und einfacheren Wagen statt. Die erste Weltausstellung des Jahres 1851 in London war ein Schlüsselereignis; englische Wagen galten fortan als die besten und gefälligsten, bis später unter Kaiser Napoleon III. Paris wieder nachzog. Eugène Kauffmann dürfte den Wechsel zu diesem reinen Stil auch in Basel rasch vollzogen haben. Er kannte die neuen Tendenzen von seiner Tätigkeit im Ausland her. Im neuen schlichten Stil, aber innen reich ausstaffiert mit crèmefarbigem Damast und Beschlägen aus Elfenbein, ist ein frühes Coupé der Carrosserie Kauffmann gehalten, das sich in der Basler Droschkenanstalt Settelen als „Brautwagen“ erhalten hat (Abb. 46). Es gehörte vorher der Familie Merian im Lilienhof (Gellertstrasse 9) wie die Karte von Abb. 161 belegt. Der Wagen erlebte eine Revision (Gummibereifung!) zur Zeit, als man die Kapseln mit „Reinbolt & Christe“ gravierte (ab 1894). Coupés dieser Art wurden in Paris seit der Zeit um 1860 gebaut. Das belegt etwa das von Baslez in der Zeit um 1859 publizierte „Petit Coupé trois-quarts“ (Abb. 47).



Abb. 46

¾ Coupé („Troisquart“) von Kauffmann in Basel der Zeit um 1860:

- In Fahrt mit Kutscher Winkelmann im Jahre 1943.

- Innenausstattung in crèmefarbenem Damast.

Sammlung Settelen in Basel, heute ausgestellt im „Pantheon“ in Muttenz



Abb. 47

Pariser Entwurf eines ¾ Coupé von circa.1859.

Baslez Nr. 640



Abb. 48

Landauer mit Kasten in Schiffsform aus der Zeit um 1865. Die Radnaben zeigen nicht das für die Carrosserie Kauffmann übliche Profil. Das Spritzbrett wurde vermutlich nachträglich angebracht. Der Wagen soll wie das Fahrzeug Abbildung 80 aus der Giesserei in Gerlafingen (von Roll) stammen.

Sammlung Jörg Kaufmann in Zielebach

Aus der Zeit um 1860/70 haben sich zwei Landauer erhalten, die wahrscheinlich aus der Carrosserie Kauffmann stammen. Beides sind schwere, grosse Modelle mit Kasten in der „forme bâteau“. Der stark restaurierte Wagen von Abbildung 48 zeigt einige jüngere Veränderungen (Spritzbrett), weist aber noch ein altertümliches Prinzip an den Seitenfenstern auf. Diese gleiten in der Nut der Dachspriegel (nicht im Türrahmen) und müssen vor dem Öffnen der Türe in den Türschacht versenkt werden. Mittels eines ausgeklügelten Mechanismus wird beim Betätigen des Türgriffs durch einen kleinen Hebel das Fenster automatisch in den Schacht geworfen. Das System des Landauers mit „ganzen Türen“, deren Oberteil abgeklappt werden konnte, wurde 1870 in der deutschen Ausgabe des Guide du Carrossier beschrieben, anlässlich einer Detailverbesserung durch den Pariser Wagenbauer Bouillon.

An den Seitentüren befestigte Fensterrahmen weist der Wagen in der Abbildung 49 auf, und zwar in einer sehr seltenen Konstruktionsart. Bei versenkten Scheiben kann der Fensterrahmen mittels Scharnieren in die Türfüllung abgeklappt werden. Dieser Landauer ist der bisher einzige aus der Carrosserie bekannte, fünffenstrige Glaswagen. Vor dem Ablegen des Vorderverdecks muss die Frontscheibe im vorderen Schacht versenkt werden. Die Seitenscheiben können hinter die Türfenster verschoben und mit diesen zusammen in den breiten Türschacht eingeführt werden. Dann werden die vorderen Ecksäulen nach innen geklappt sowie das Vorderteil des Daches angehoben und unter den Bocksitz geschlagen. Der jüngst stark restaurierte Wagen (er soll dem Originalzustand gemäss wiederhergestellt worden sein) kommt aus der Gegend von Basel (Rheinfelden). Die Naben zeigen eine alte, eher ungewöhnliche Kauffmann-Gravur, die Achsschenkel sind markiert mit „Kauffmann Bâle“ und vor der Stosscheibe mit „Anthony“ (sowie 4U268), dem in der Frühzeit bevorzugten Pariser Achslieferanten der Carrosserie Kauffmann. Die Laternen dürften original sein und tragen ebenfalls die Signatur „Kauffmann Bâle“. Der Wagen stammt aus der Sammlung von Hans Wüthrich aus Rheinfelden, der in der Zwischenkriegszeit eine Sammlung von Wagen anlegte, die heute noch im Sennhof bei der Brauerei zu besichtigen ist. Er hatte den Wagen wohl in der Umgebung Basels erworben und dann seinem Patenkind in Maisprach zur Hochzeit geschenkt, von wo er zum heutigen Besitzer gelangte.













Abb. 49 A

Kauffmann-Glaslandauer der Zeit um 1870.

Links: Seitenansicht in geschlossenem Zustand, mit niedergelegtem Vorbau, Detail der Schnörkel am Vordergestell und Gravur der Radkapseln.

Oben: Abklappbare Scheibenrahmen in den Seitentüren und Vordergestell mit fester Sprengwaage.

Sammlung Pius Holdener, Benken SG





Abb. 49 B

Phaëton mit ähnlicher Kapselgravur wie der Landauer von Abb. 49 A

Schrägansicht des nachträglich veränderten Phaëtons und Kapselgravur.

Eine ähnliche Gravur wie der Landauer weist ein stark restaurierter Phaëton auf, von dem nicht ganz klar ist, was zum Originalbestand gehört (Abb. 49 B). Dabei handelt es sich um einen Wagen, der zur Wagonnette umgebaut werden kann und der eine Bremskurbel unter dem Fahrersitz aufweist, beides frühe Merkmale. Der Wagen (mit neuen Rädern und neuem Kasten) dürfte ursprünglich bemalt gewesen sein.

Wachsende Konkurrenz durch Carrosserien in anderen Städten um 1870

Der Hauptkonkurrent der Carrosserie Kauffmann war – neben der Carrosserie Friehl in Basel - ab circa 1870 Geissberger in Zürich mit seinem breiterem Modellspektrum, besonders aber mit seinen leichten (wohl auch etwas preiswerteren) und sportlichen Wagen. Die beiden Wagenhersteller deckten etwas andere Marktsegmente ab. Nicht zufällig nannte sich das Basler Unternehmen „Carrosserie“ und das in Zürich „Wagenfabrik“. Das noble Basler Haus kaprizierte sich im Laufe der Zeit fast ausschliesslich auf sehr teure Wagen der „premier mode“ und der „deuxième mode“; Geissberger jedoch setzte auf höhere Produktionszahlen und war sich nicht zu schade, jedem Kunden etwas offerieren zu können und dementsprechend auch Fahrzeuge der „troisième mode“ und gewerbliche Fahrzeuge zu bauen. Kauffmann fertigte zudem immer noch viele Teile seiner Wagen von Hand an und bediente sich zögerlich zugekaufter Komponenten. Auch deshalb waren seine Wagen um einiges teurer als die der Konkurrenten, die mehr vorgefertigte Teile Dritter in ihre Wagen einbauten. - Auch Widerkehr in Colmar dürfte ein alter Konkurrent von Kauffmann geblieben sein. Diese 1811 gegründete Fabrik war um 1870 deutlich grösser als die von Kauffmann in Basel. Für das Jahr 1873 wird Wiederkehr im Katalog zur Weltausstellung in Wien beschrieben als Fabrik mit 64 Arbeitern in drei Betrieben, die jährlich etwa 60 neue Wagen produzierten.

Was aus der alten Fabrik von Joseph Kauffmann in Saint-Louis wurde, ist unklar. Wagenbauer wie Scheurer bestanden weiter. Sicher gab es auch im grossen Mülhausen bedeutende Wagenbauer. Dazu gehörte in der deutschen Zeit (von 1871 bis Ende des Ersten Weltkrieges) Albert Emil Helmer. Aus diesem Betriebe haben sich einige Wagen erhalten, darunter ein Phaëton und ein herrschaftlicher Landauer.

Friehl oder Kauffmann?

Im 19. Jahrhundert war es üblich, in Gebrauch stehende Wagen beim Carrossier regelmässig warten, überholen und revidieren zu lassen. Beim Ankauf eines neuen Wagens wurde auch oft ein älteres Fahrzeug in Zahlung gegeben. Dieses wurde dann vom Verkäufer des Neufahrzeuges instand gesetzt und als Gebrauchtwagen weiterverkauft. Bei grösseren Instandstellungen wurde das alte Fahrzeug nicht selten mit Kapseln des die Revision durchführenden Carrosserie versehen. Eine solche Geschichte scheint hinter der im Folgenden vorzustellenden Kalesche zu stehen (Abb. 50). Sie galt lange Zeit als Kauffmann-Wagen, bis Robert Sallmann im Zuge der Recherchen für diesen Band die Räder abziehen liess. Dabei kam auf den Achsen die Signatur von Friehl zum Vorschein. Das passt zur ganzen Ausführung des eher leichten Wagens. Dieser dürfte um 1880 entstanden und zur Zeit von Eugène Kauffmann neu bemalt worden sein

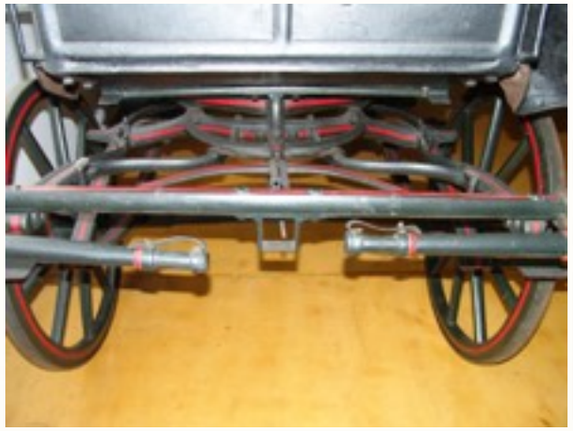














Abb. 50

Kalesche der Zeit um 1880 mit Kapseln „Kauffmann à Bâle“. Auf der Achse steht hingegen „W. Friehl Bâle“. Der gut erhaltene Wagen stammt vermutlich aus dieser Carrosserie und wurde später bei Kauffmann revidiert:

- Seitenansicht

- Schrägansicht

- Das Vordergestell

- Knieleder auf dem Bock

- Schnörkel

- Das Innere besteht aus dunkelgrünem Saffianleder und Tuch mit Borten.

Sammlung Robert Sallmann, Amriswil

Eugène Kauffmann baut 1873 ein neues Fabrikgebäude

Die Carrosserie Kauffmann machte eine ähnliche Entwicklung wie andere europäische Carrosserien durch (vgl. Furger 2003, 207). Auf die Etablierung einer Fabrik durch die Gründergeneration um oder bald nach 1800 folgte die Weiterführung durch Nachkommen, die eine Fachausbildung genossen hatten, sowie die gezielte Expansion der Betriebe.

Offenbar wurden für Eugène Kauffmann in Basel die Platzverhältnisse im Erdgeschoss des alten Landhauses und im winkelförmigen Gebäude von 1855 langsam zu klein und wohl auch zu unansehnlich. Eugène Kauffmann war ein erfolgreicher Carrossier und nach dem Tod seines Vaters ein vermögender Mann geworden; er konnte sich neue Investitionen leisten. Um 1870 allerdings waren die Zeiten schwierig wegen des deutsch-französischen Kriegs. (Danach wurde das Elsass bekanntlich deutsches Territorium.) In den frühen siebziger Jahren zog allerdings die Konjunktur wieder an. Jetzt liess Eugène Kauffmann von Grund auf eine neue Fabrik planen. Diese wurde neu ganz in Stein gebaut. Das alte Landhaus wurde dabei ebenso geschont wie der Garten davor, auf dem die Bäume langsam in die Höhe wuchsen. Dem Neubau musste jedoch der winkelförmige Holzbau von 1855 grösstenteils weichen. Der neue Baukörper wurde dabei um einige Meter gegen Osten tiefer angelegt. Offenbar blieb der westlichste Teil des alten Nordflügels bestehen, wahrscheinlich weiterhin als Magazin für die Holzvorräte.

Anstelle der alten winkelförmigen Fabrik entstand ein völlig neu konzipiertes Gebäude auf U-förmigem Grundriss mit den Aussenmassen 28 m auf 48 m. Der Neubau wies laut „Baubewilligungsanzeige“ vom 13. Mai 1873 gegen den Hof hin eine schmucke Fassade auf. Zwischen diesem Neubau und dem alten langen Gebäude blieb der alte Hof mit etwas geringeren Ausmassen bestehen. Wurde jetzt weniger im Freien gearbeitet? Die deutlich grösseren Werkstätten kamen in die Seitenflügel des Neubaues zu liegen. Auf den Plänen sind alle Ateliers in Französisch bezeichnet. Im rechten nördlichen Flügel lagen die „Charronage“, also die Stellmacherei und Radherstellung, gefolgt von der „Forge“ mit zwei Essen, also der Schmiede. Dahinter lag wahrscheinlich, wie bei Belvallette in Paris (Abb. 57), der Raum mit der Dampfmaschine. Im linken, südlichen Flügel schlossen ein Magazin, die Sattlerei und die „Ponçage“ und „Vernissage“ an. Als „Ponçage“ wurde ein Raum bezeichnet, in dem die Wagen geschliffen, gespachtelt und grundiert wurden (vgl. Abb. 53). Dieser musste gut belüftet sein. Unter „Vernissage“ ist das „atelier à vernir“ zu verstehen, in dem die Farbschichten und schliesslich der Lack aufgetragen wurden. In einem Handbuch zur Wagenmalerei von 1893 werden für grosse Fabriken sogar drei Ateliers vorgeschlagen (je eines für das Schleifen, Bemalen und Lackieren)[1]. Dieser letztere Raum musste absolut staubfrei gehalten werden können.

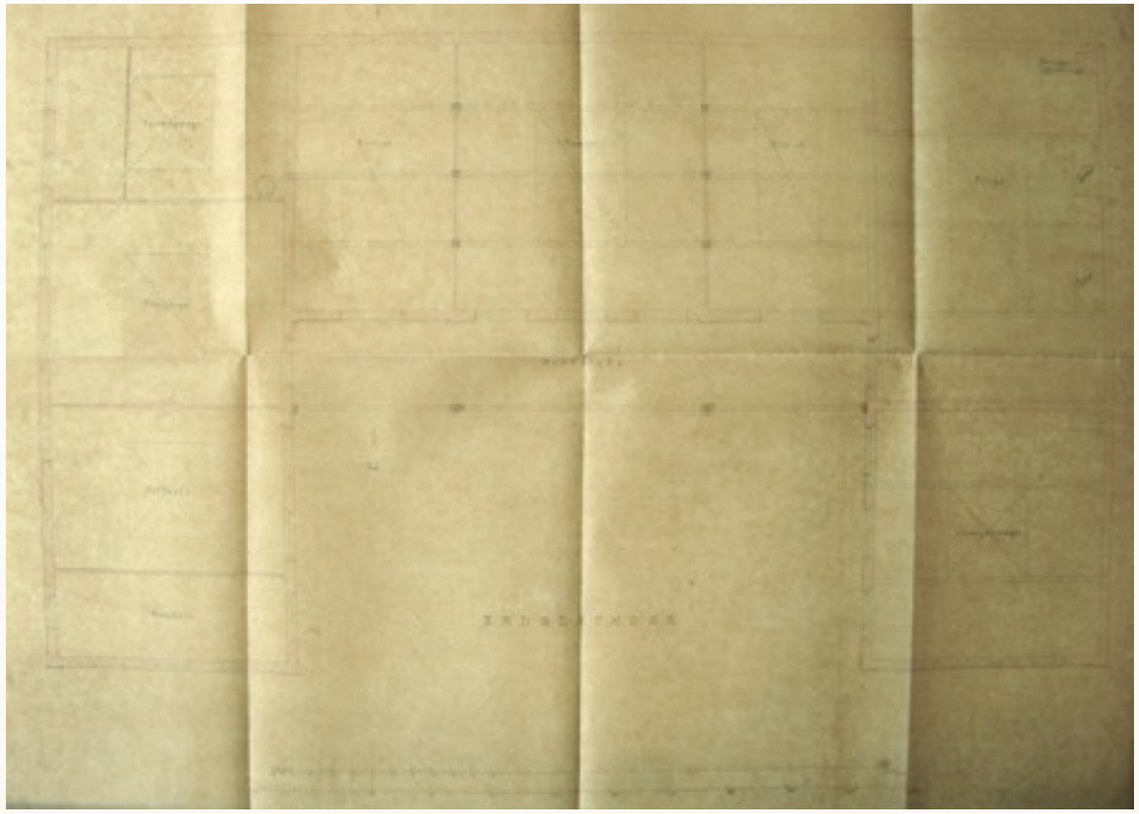


Abb. 51

Inneneinteilung der neuen Fabrikanlage von 1873.

Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt

Zwischen den Seitenflügeln lagen unter drei Giebeln, einer Art Shedkonstruktion, die Remisen für die fertigen Wagen und die Einlieferungen der zur Reparatur vorgesehenen Kundenfahrzeuge. Die beiden seitlichen Remisen wiesen je ein grosses Tor auf. Die mittlere Remise, wohl eine Art Ausstellungsraum war etwas breiter ausgestaltet mit drei Toren und einer Uhr im Giebel mit Dachbekrönung gegen den Hof hin. Davor lag ein überdachtes „Peristyle“. Die seitlich vorspringenden Seitenflügel wiesen hofseitig je vier schmale Tore auf.

Die neu überbaute Grundfläche der Fabrik war gegenüber der väterlichen Fabrik grösser; jetzt arbeiteten hier schätzungsweise 20 bis 30 Handwerker mit einer Jahresproduktion von etwa 20 bis 30 Fahrzeugen. - Um und nach 1870 waren die Liegenschaften von der Stadt Basel umnummeriert wurden. Die Liegenschaft an der Elsässerstrasse 19 erhielt neu die Nummer 59.

Die innere Struktur der neuen Fabrik wurde dem Werdegang eines Wagens entsprechend strukturiert: Holzarbeit, Eisenarbeit, Bemalung und Ausstaffierung in der Sattlerei. Es fehlt auf dem Plan nur die Tischlerei (menuiserie), die Werkstatt der Kastenmacher, die wohl im Erdgeschoss des Landhauses untergebracht war. In derselben arbeiteten die "Adligen" der Handwerker. In ihrem Atelier stand auch eine grosse Tafel mit dem Kastenplan im Massstab 1:1. Dafür könnte es einen separaten Raum im Erdgeschoss des Landhauses gegeben haben.

Ebenfalls im Landhaus dürfte der Arbeitsraum von Eugène Kauffmann gelegen haben, das Entwurfsatelier und das Büro. Eugène Kauffmann schrieb seine Briefe, wie die erhaltenen Dokumente zeigen, nicht selber, sondern liess sie durch professionelle Hand schreiben. Im Büro wurden auch die Bestellungen aufgenommen und die nötigen Einzelteile bei den Zulieferfirmen brieflich bestellt. Zum Büro gehörten vermutlich auch ein Planarchiv und eine Sammlung von Zeitschriften sowie Büchern.

Eugène Kauffmann wohnte weiterhin im alten Landhaus. Im Jahre 1874 heiratete er Maria Mauss. (Er wird im Adressbuch von 1878 als „Kaufmann-Mauss“ bezeichnet.) Am 16. 10. 1875 wurde das einzige Kind des Ehepaars, ein Sohn namens Paul Victor, geboren.





Abb. 52

Oben: Frontansicht der neuen Fabrik gegen den Hof im Zustand des frühen 20. Jahrhunderts (Ausschnitt von Abb. 56)

Unten: Grundriss der neuen U-förmigen Fabrik mit Innenhof und des davor liegenden, alten Landhauses im Jahre 1873. Damals wurde die spätere Landskronstrasse noch „Davidsboden-Gässlein“ genannt.

Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt



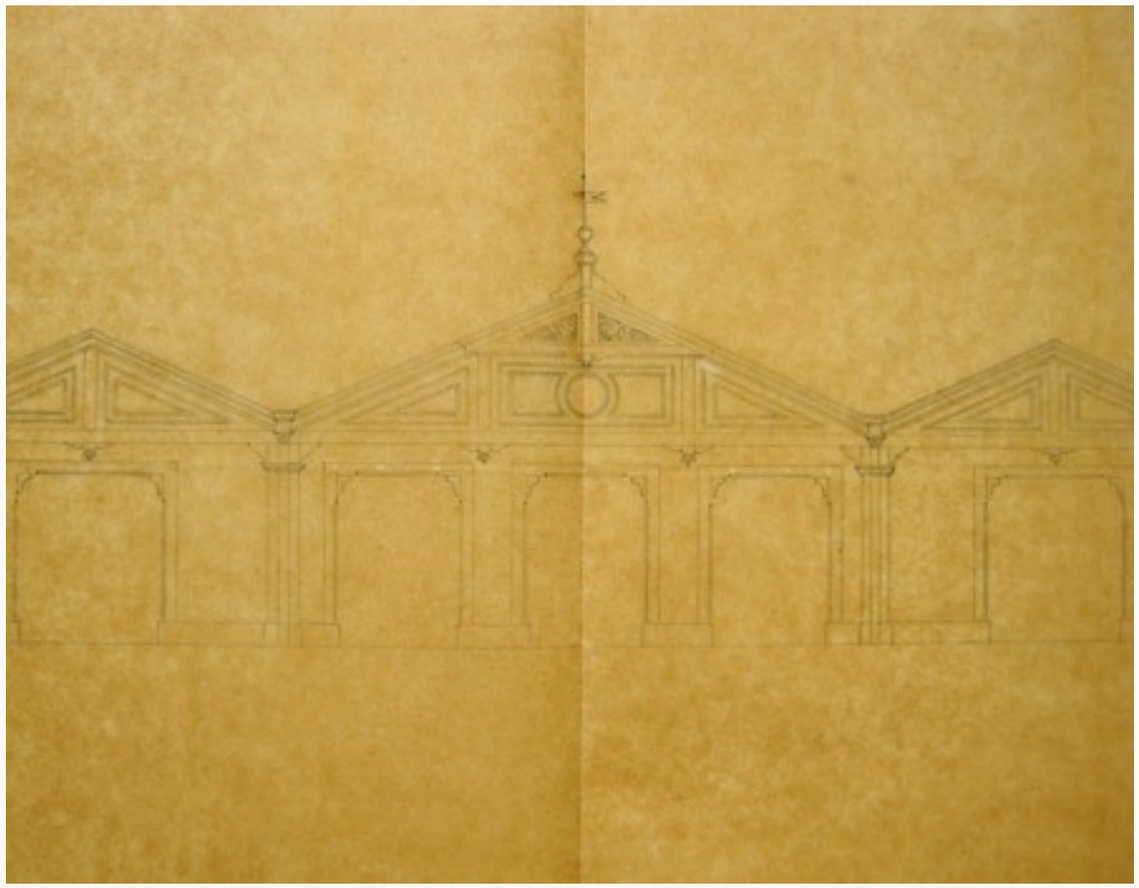


Abb. 53

Ansicht der Fabrik gemäss der Baueingabe von 1873 und Detail der mittleren Partie.

Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt

Ponçage

On désigne sous la dénomination générale de ponçage les opérations ayant pour but le nivelage des surfaces de la peinture.

On se sert, pour poncer, de la pierre de ponce naturelle, de la pierre factice de différents grains, de la ponce en poudre et du papier de verre.

On ponce à l'eau et à la pierre, les caisses neuves recouvertes d'apprêt, et les couches de peinture ancienne lorsque l'on juge à propos de les enlever pour refaire une nouvelle peinture. Les trains, avant-trains, roues, ferrures, etc., qui ne sont pas recouverts d'apprêts se ponçent au papier de verre, pour les unir lorsqu'ils sont neufs ; on enlève au grattoir les vieilles couches de peinture lorsqu'elles sont gercées, écaillées ou galeuses, pour terminer également par un ponçage au papier de verre.

Abb. 54

Text von 1892 zur „Ponçage“ (Schleifen).

LCF 1892



Abb. 55

Briefkopf von Eugène Kauffmann mit der neuen Adresse Elsässerstrasse 59. Ausschnitt aus einem Brief vom 1882.

Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt



Abb. 56

Die Fabrikanlage an der Elsässerstrasse 59 nach dem Briefkopf von 1919 (vgl. den ganzen Brief auf Abb. 315). Im linksseitigen Baukomplex von 1873 befanden sich vorne und hinten die Werkstätten, in der Mitte gegen den Hof die Remisen. Der Nordflügel der Fabrikanlage von Eugène Kauffmann war nach 1873 Richtung Osten etwas verlängert und der daran anschliessende Holzschopf in Stein neu gebaut worden. Rechts sind noch das alte lang gestreckte Landhaus und die alten Gärten zu sehen. Das Wohnhaus wurde bei dieser Darstellung offenbar etwas nach rechts gerückt, um den Einblick in den Hof besser zeigen zu können.

Staatsarchiv Basel-Stadt

Die neue Fabrik öffnete sich zur Landskronstrasse, das repräsentative Landhaus war weiterhin zur Elsässerstrasse hin orientiert. Damals war auf dieser Strasse zwischen den elsässischen Dörfern und der Stadt Basel reger Verkehr. Viele Kunden kamen wahrscheinlich bespannt in die Kutschenfabrik. Gab es hier auch einen Stall für die Pferde und sogar ein eigenes Gespann für Kundendienst und Transporte? Oder bediente man sich dafür der Dienste einer nahen Droschkenanstalt?

Blick in eine damalige Kutschenfabrik



Abb. 57 A

Einblick in die Pariser Werkstätten von Belvallette im Jahre 1869 in Paris: Die Kastenschreinerei mit den flach aufgebockten Tafeln für die Pläne im Massstab 1:1.

Furger 2005, Abb. 253

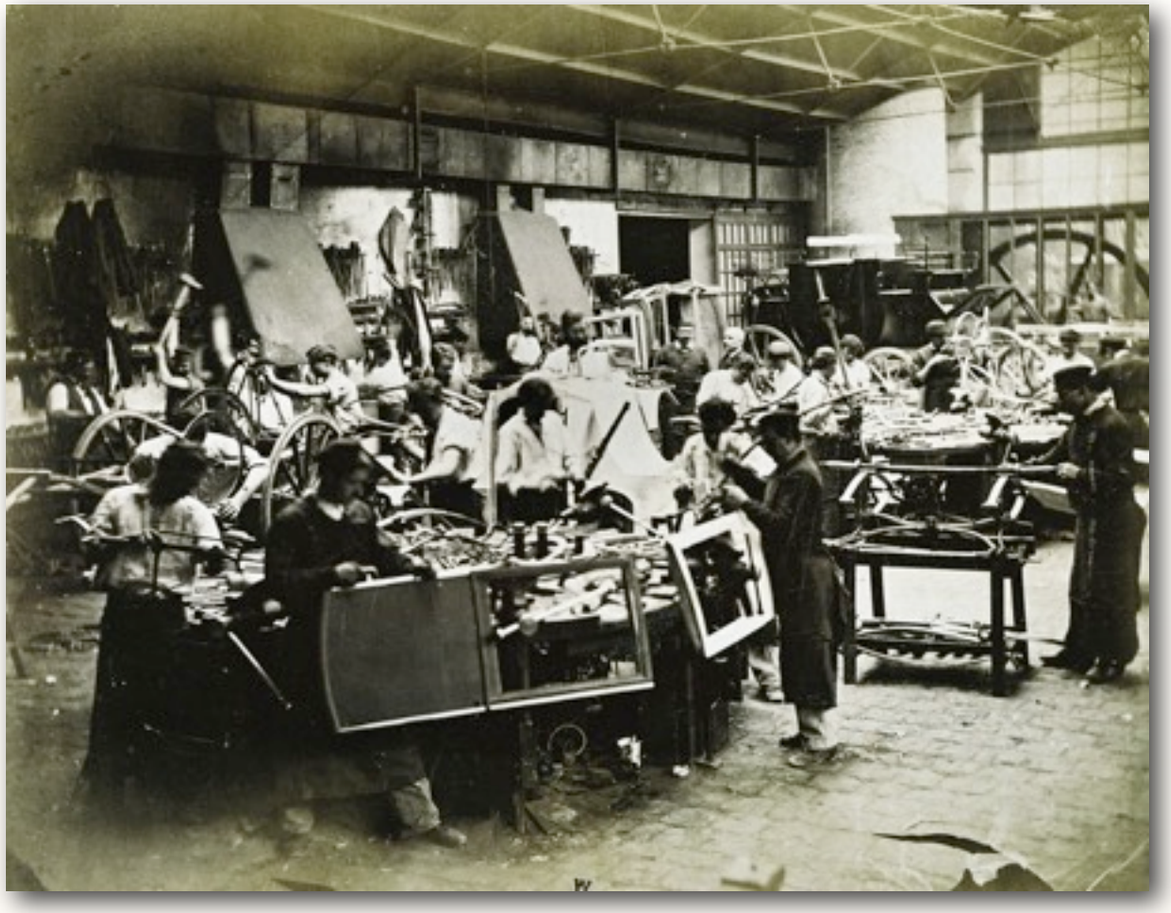


Abb. 57 B

Einblick in die Schlosserei und Schmiede der Firma Belvallette im Jahre 1869 in Paris mit zwei Essen und der rechts hinten sichtbaren Dampfmaschine.

Furger 2005, Abb. 253.

Wie sah es im Inneren einer Wagenfabrik zu jener Zeit aus? Zwei Fotos aus der (grösseren) Fabrik von Belvallette in Paris geben einen Eindruck davon, wie in der Zeit um 1870 gearbeitet wurde. Den verschiedenen Gesellen stand nur wenig Raum zur Verfügung. Die Maschinen wurden durch eine Dampfmaschine über Transmissionsriemen angetrieben. Jede Werkstatt unterstand einem Meister oder Hauptgesellen.

Strenge Arbeitsteilung in der Fabrik

Innerhalb jeder Werkstatt gab es eine weitere Arbeitsteilung. Bei einer Fabrik mit 20 Arbeitern, wie dies auch bei Kauffmann der Fall war, arbeiteten üblicherweise die folgenden Spezialisten und Helfer:

Wagnerei (5 Arbeiter):

1 Kastenmacher

1 Helfer

1 Reparaturarbeiter

1 Gestellmacher und

1 Radmacher.

Schmiede (8 Arbeiter):

2 Feuerschmiede

2 Helfer und

4 Feil- und Bohrschmiede.

Sattlerei (4 Arbeiter):

1 Garnierer

1 Helfer

1 Reparaturarbeiter und

1 Helfer.

Malerei (3 Arbeiter)

1 Lackierer

1 Absetzer (für die Linierungen) und

1 Schleifer.

Diese Auflistung aus einer deutschen Zeitschrift von 1889 spiegelt die Arbeitskräfte einer eher ländlichen Fabrik, die auch zahlreiche so genannte Naturwagen (naturgrundige, nur gefirnisste Kutschen) produzierte. Eine mehr städtisch orientierte Fabrik lieferte fast alle Wagen (ausser die Jagdwagen) bemalt aus. Dementsprechend dürfte dort die Malerei grösser gewesen sein. Im Übrigen zeigt diese Aufstellung die allgemeine Arbeitsteilung: Der Kastentischler fertigte die Kästen, der Gestellmacher die Vorder- und Hintergestelle und der Radmacher die Räder. In der Wagnerei standen üblicherweise eine Bandsäge und eine Radmaschine zum Ausstemmen der Löcher in der Nabe und andere Hilfsmittel. Die Feuerschmiede erstellten in der Esse die Beschläge der Kutschen (Kastenspangen usw.) und verschweissten im Feuer die Achsen und andere zugekaufte Teile an die handgefertigten Teile. Das Gebläse der Essen wurde durch Transmissionsriemen von der Dampfmaschine angetrieben. Die Eisenteile wurden in langwieriger Arbeit überfeilt und miteinander verschraubt. Das war die Arbeit der Feilschmiede (in Französisch auch limeurs genannt) und der Bohrschmiede. In den meisten Fabriken gab es dafür bereits von Transmissionsriemen oder Schwungrädern angetriebene Bohrmaschinen. In der Sattlerei wurde wiederum meist von Hand gearbeitet, wenn man sich nicht bereits der neuen Nähmaschinen bediente, etwa zum Einfassen der Kotflügel und Spritzleder. In der Malerei wurden noch sehr lange die Farben aus Pigmenten und Öl selber angerührt.





Abb. 58/59

Schlepper-Pinsel zum Absetzen, d.h. zur Anfertigung der Linierung in fünf verschiedenen Breiten und kleine Pinsel eines Wappenmalers in London.

Sammlung Robert Sallmann und Jane Wood

Maschinen

In den Fabriken standen in der Zeit um 1879 üblicherweise bereits einige kostspielige Maschinen, vor allem in der Wagnerei. Das zeigt die folgende Abbildung aus dem Jahre 1876.

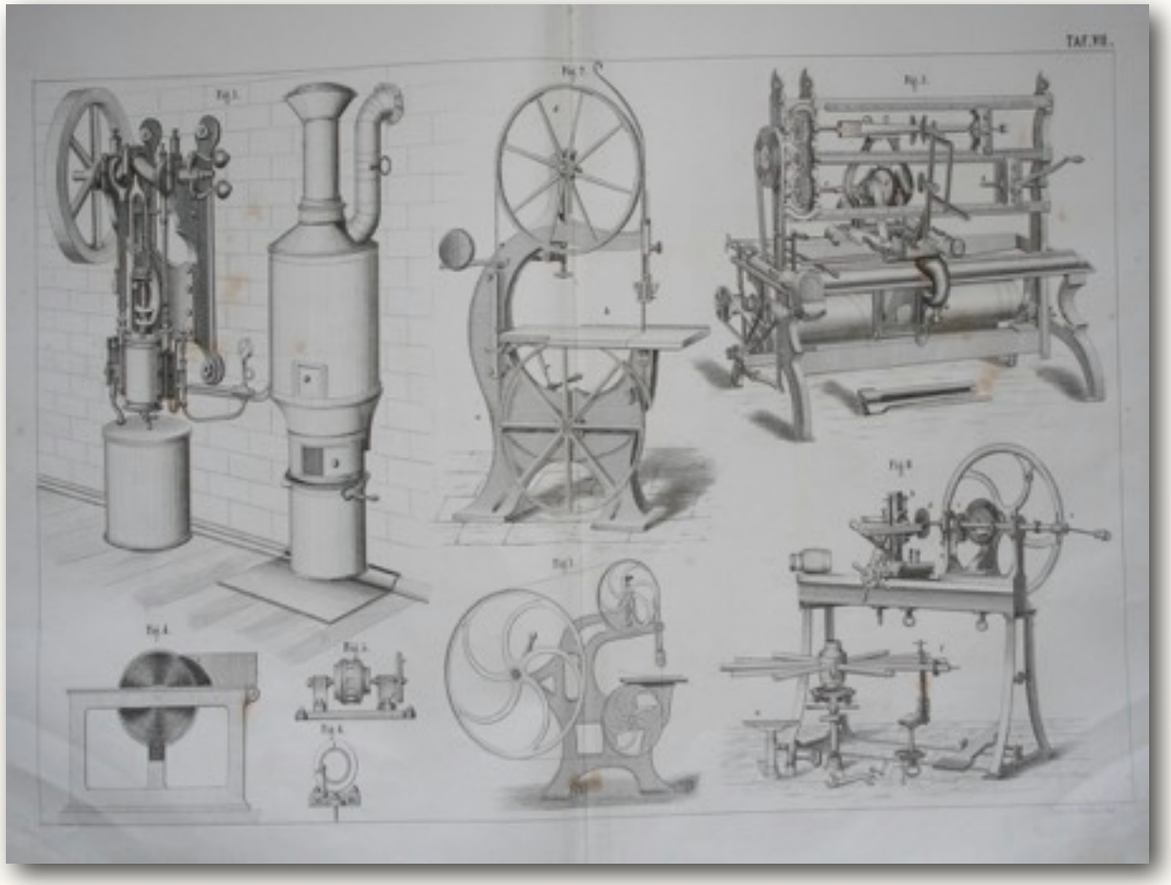


Abb. 60

Von einer Dampfmaschine angetriebene Maschinen und Werkzeuge des Wagenbauers. Neben der bekannten Band- und Kreissäge gehörten dazu auch Spezialmaschinen zur Herstellung der Naben und der Speichen wie etwa die Speichendrehbank oben rechts.

Handbuch Rausch, erste Auflage, Taf. V

Auszeichnung an der Basler Gewerbeausstellung 1877

Gewerbeausstellungen waren eine Art regionale Landesausstellungen, also eine Leistungsschau der örtlichen Handwerke und Gewerbe. Dementsprechend geben die Dokumentationen zu solchen Gewerbeausstellungen jeweils einen interessanten „Zeitschnitt“ der verschiedenen Betriebe an einem Ort. Die Basler Gewerbeausstellung des Jahres 1877 fand im Stadt-Casino und im Musiksaal beim Barfüsserplatz statt. Nach dem „Catalog der Basler Gewerbeausstellung vom Jahre 1877“ stellte „Eug. Kauffmann“ folgende Wagen aus: „1 Coupé trois quarts, l Landau, 1 Mylord“. Dafür erhielt er ein Ehrendiplom.

Die Konkurrenz war damals auf dem Platz Basel grösser geworden. Auf derselben Ausstellung zeigte nämlich Wilh. Friehl einen leichten Landauer à 5 Glaces, ein Coupé ¾ und einen Mylord. H.J. Imhof präsentierte ebenfalls einen Landauer mit 5 Fenstern, eine Einspänner-Chaise („so genannte Schweizer-Chaise“) und H.J. Trachsler ebenfalls einen Landauer mit 5 Scheiben, „1 Phaeton à Rodonte“ und einen Mylord. - Bezeichnenderweise stellte Kauffmann im Gegensatz zu seinen Mitbewerbern einen Landauer mit Lederverdecken aus, die anderen aber Glas-Landauer. Die letzteren galten als weniger vornehm.

Spezialisierung von Eugène Kauffmann auf den gehobenen Luxuswagen- und Schlittenbau

Eugène Kauffmann scheint sich noch mehr als sein Vater auf die Produktion von Luxuswagen für den Privatgebrauch spezialisiert zu haben. Er dürfte kaum mehr gewerbliche Wagen wie Fourgons produziert haben. Diesen Geschäftsbereich deckten mittlerweile andere in Basel tätige Betriebe ab. Dazu gehörte vor allem die am Ort neu gegründete Wagenfabrik Trachsler in Basel.

Für Eugène Kauffmann ist bisher – im Gegensatz zur Zeit seines Vaters und seiner Mutter - kein konkreter Beleg für eine eigene Geschirrproduktion gefunden worden, wie dies früher vermutet wurde. Offenbar war in Basel auch dieses Geschäftsfeld inzwischen durch einen neuen grösseren Betrieb ausgefüllt worden, nämlich die Sattlerei Dolder. Bei diesem noblen Sattler könnten die Geschirre zu den Kauffmann-Wagen bezogen worden sein. Der Sattler Conrad Dolder, präsentierte 1877 an der Basler Gewerbeausstellung folgende Luxusgeschirre: Zweispänner mit „Silbergarnitur“, dasselbe nach „engl. System“ und ein weiteres „nach franz. System“. Dazu kamen ein Zweispännergeschirr mit „Doppelschnallen“, eines mit „einfacher Silbergarnitur“ sowie ein „Cabrioletgeschirr nach franz. System“ und eine solches mit „Messinggarnitur“ sowie ein Offiziersreitzeug und diverse Pferdedecken. - Kurze Zeit später gab es in Basel eine zweite grössere Sattlerei namens J. Hygi, die in Burgfelden eine Filiale betrieb. Dort war das Haus angeschrieben mit „Filiale J. Hygi Sattler Basel“ und “Diplom I. Klasse Paris 1889“. Also war diese Sattlerei an der damaligen Weltausstellung prämiert worden. - Das Geschirr zum Dogcart Abbildung 228 ist gestempelt „Dischler Basel“.

Übernahme der Carrosserie Friehl durch Charles Heimburger

Die Carrosserie Friehl war in Basel vermutlich längere Zeit der grösste Konkurrent von Kauffmann. Ihr Leiter und Inhaber, Wilhelm Friehl bot im Jahre 1887 nach längerer Krankheit seinen Betrieb zum Verkauf an. Er liess als Mann vermutlich deutschen Ursprungs in der deutschen Sattlerzeitung per Inserat einen Nachfolger suchen. Dieser war 1888 mit Charles Heimburger, einem Geschirrsattler aus dem elsässischen Lampertheim bei Strassburg gefunden. Heimburger beschäftigte die bisherige Mannschaft weiter (1889 waren es 17 Arbeiter) und expandierte seine Fabrik durch Verlegung im Jahre 1894 an die St. Johanns-Vorstadt 24/26, also unweit der Kauffmannschen Fabrik. So entstand auf dem Platz Basel ein ernst zu nehmender Konkurrent, dessen Betrieb aber stets nur etwa halb so gross blieb wie die Carrosserie Kauffmann. Fortan berief man sich bei Heimburger nach der Haustradition auf das Gründungsjahr 1850. Bei Heimburger wurden – anders als bei Kauffmann - bis ins frühe 20. Jahrhundert noch Geschirre und andere Sattlerwaren angeboten (vgl. Abb. 309).



Abb. 61

Anonyme Anzeige zum Verkauf der Carrosserie Friehl in Basel.

Centralblatt für Sattler von 1887

Wie in der Anzeige vermerkt, war Basel mittlerweile zu einer „wohlhabenden Industriestadt der deutschen Schweiz“ geworden. Bereits 1870 wirkten ca. 6'600 Arbeiterinnen und Arbeiter in städtischen Fabriken, davon 78% in der Seidenindustrie, 8% in der Metall- und Maschinenindustrie, 6% im Bau- und Holzgewerbe und 2% in der Chemischen Industrie. Basel war in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts zum grössten Industrieort der Schweiz geworden.

Eugène Kauffmann als Entwerfer

Im industriellen Zeitalter wurde das gute Design der Produkte zu einem wichtigen Verkaufsfaktor. Die Grundentwürfe bezog man bei einem vollberuflichen Entwerfer (franz. dessinateur). Im Wagenbaubereich wählte meist der Fabrikant selbst die vom ihm bevorzugten Entwürfe aus internationalen Zeitschriften aus und passte sie seinem eigenen Geschmack im Detail an. Eugène Kauffmann war offenbar ein begnadeter Stylist gewesen, der es verstand, unter seiner Ägide hochherrschaftliche Wagen bauen zu lassen. Dazu gehörten auch achtfach gefederte Wagen, von denen sich indessen kein einziges Exemplar erhalten hat. In einem Artikel in der Illustrierten Automobil-Revue des Jahres 1929, als schon die Herren Reinbolt & Christe führend waren, bildete man als Reminiszenz an die Kutschenzeit indessen ein achtfach gefedertes Coupé ab (Abb. 62), wahrscheinlich ein Vorlageblatt Eugène Kauffmanns, das damals noch verfügbar war. Dieses diente vielleicht als Inspiration für die Plakette, die längere Zeit an den Automobilen angebracht wurde (vgl. Abb. 357). Darauf ist ein echtes Dorsay mit hinten halbrundem Kasten abgebildet.

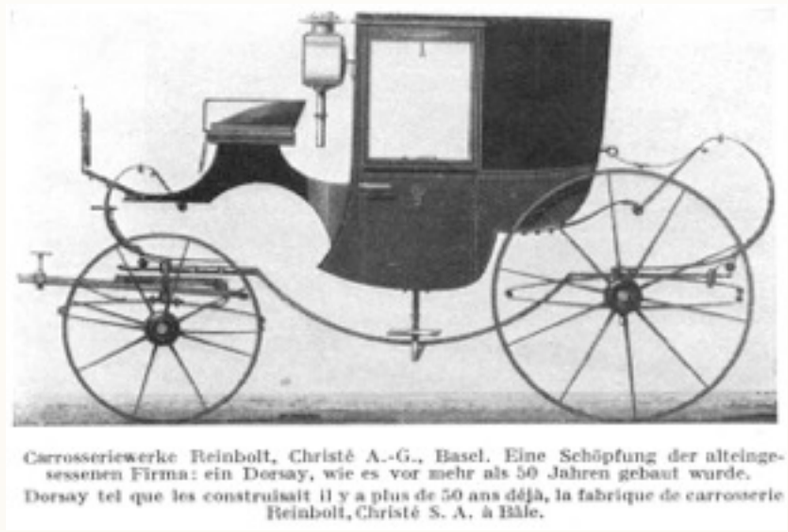

Carrosseriewerke Reinbolt, Christé A.-G., Basel. Eine Schöpfung der alteingesessenen Firma: ein Dorsay, wie es vor mehr als 50 Jahren gebaut wurde.
Dorsay tel que les construisait il y a plus de 50 ans déjà, la fabrique de carrosserie Reinbolt, Christé S. A. à Bâle.

Abb. 62

Eugène Kauffmann baute auch sehr noble, achtfach gefederte Wagen, wie dieses Coupé de ville, das hier Dorsay genannt wird.

Illustrierte Automobil-Revue 1929

Eugène Kauffmann gestaltete seine Fahrzeuge meist nach französischem Geschmack. Er studierte offenbar die neuesten Entwürfe aus Paris, wie sie etwa im Guide du Carrossier publiziert wurden und wandelte die Vorlagen etwas ab oder kombinierte aus verschiedenen Vorlagen eine neue Modellvariante. Erhaltene Wagen geben im Vergleich zu Pariser Vorlagezeichnungen einigen Aufschluss, wie Eugène Kauffmann genau gearbeitet hat. Dies zeigt etwa der erhaltene Vierrad-Dogcart Abbildung 63. Der Entwurf dazu fusst auf Pariser Muster-

blättern der Jahre 1872 und 1877, der Wagen wurde aber im Detail nach eigener Art realisiert. Der Carrossier verwendete dafür Bauteile wie gepresste Paneele und eine Ausziehleiter für den Damensitz. Bei diesem Jagdwagen kann – etwa für Familienausfahrten - der Rücksitz gedreht werden. Dafür wurde die Gewehrkiste abgenommen.





Abb. 63

Dogcart Nr. 1070 der Zeit um 1887. Auf den Achsen steht „Kauffmann Bâle 1070“:

Links Seitenansicht mit den dos-à-dos angeordneten Bänken und Gewehrkiste dazwischen.

Oben Seitenansicht mit beiden Bänken in Fahrtrichtung.

Archiv: Autor

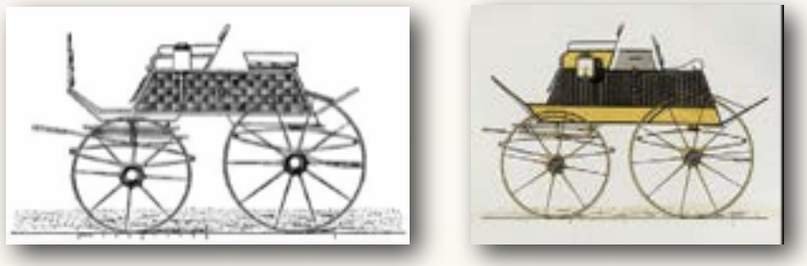


Abb. 64

Pariser Vorlagezeichnungen von 1872 und 1879 zu ähnlichen Vierrad-Dogcarts.

Guide du Carrossier Nr. 369 und Nr. 484

Die Wagen der Carrosserie Kauffmann waren nicht nur elegant gestaltet, sondern auch sehr solid gebaut. Das zeigt gerade das Beispiel des genannten Vierrad-Dogcarts. Er steht seit über hundert Jahren regelmässig in Gebrauch und ist trotzdem hervorragend erhalten. Für welchen Eigentümer er gebaut wurde, ist nicht bekannt. Nach 1900 kam er in den Besitz des in Basel bekannten Bauunternehmers Stamm, der ein guter Reiter und Pferdekenner war. Damals wurde der Wagen vielleicht von einer Schwungrad- auf eine sportliche Hebelbremse umgerüstet. Stamm lieh den Wagen länger seinem Freund Hans Settelen, Chef der Droschkenenanstalt Settelen, aus, der ihn ein- und zweispännig fuhr, wie verschiedene Fotos belegen. Um 1920 wurde der ursprünglich in einem dunklen Rot bemalte Wagen in den Farben Stamms, gelbes Untergestell und braunroter Kasten, neu bemalt. (Aus demselben Fahrstall hat sich ein Zweirad der Carrosserie Heimburger in derselben Farbgebung erhalten.) Um 1920 erhielt der Vierrad-Dogcart auch neue Sitzbezüge aus dunkelbraunem Kunstleder, die bis heute erhalten sind. Seit gut 10 Jahren wird der Wagen regelmässig vom Verfasser gefahren, zu dessen Lieblingsgefährt dieser Dogcart geworden ist.



Abb. 65

Der Vierrad-Dogcart der obigen Abbildung in alter Bemalung und mit den originalen Laternen um 1917 mit dem Dienstpferd „Degen“ von Hans Settelen.

Archiv Settelen, Basel

Einfluss Mühlbachers?

Wurde ein Wagenmodell bei der Kundschaft zum Erfolg, baute die Carrosserie in der Folge meist über Jahrzehnte ähnliche Wagen. Dazu gehörte bei Kauffmann vor allem der eckige Jagdwagen wie Abbildung 66. Davon gab es verschiedene Varianten, auch in kleinerer, viersitziger Ausführung und solche ohne Türen. Die Modelle zeigen gewisse Ähnlichkeiten mit Wagen der Pariser Carrosserie Mühlbacher, wie der heutige Besitzer eines solchen Wagens, E. Schmid, erkannte. Dazu gehört der doppelte Boden im Bockbereich ebenso wie die schwere Bauweise und Kastengestaltung. Im Museum in Leek und in der Sammlung Hollaender stehen ähnliche von Mühlbacher in Paris gebaute Wagen. Zu den Verwandtschaften gehören auch Details wie die Schnörkel an den Traversen sowie Lochbleche statt Jalousien in den Seitentafeln.



Abb. 66

Das Erfolgsmodell der Carrosserie Kauffmann unter den Jagdwagen: ein schwerer sechsplätziger Break de chasse mit eckigen Konturen (vgl. S. 149).



Abb. 67

Break von Mühlbacher als Vergleich zum Jagdwagen von Kauffmann.

Sammlung Fred Hollaender, Wenum-Wiesel NL

Grosse Ähnlichkeiten mit Jagdwagen Kauffmanns zeigt auch der erhaltene Break de chasse von Mühlbacher der Familie Vischer an der Sevogelstrasse. Der Türausschnitt gleicht stark dem Jagdwagen von Abbildung 220 der Basler Familie Reber. (Der Wagen wurde zusammen mit dem Viererzuggeschirr von Grossvater Christen, zweite Generation, bei der Genfer Banquierfamilie Dupasquier eingekauft.)



Abb. 68

Mühlbacher-Jagdwagen der Basler Familie Vischer (vgl. S. 113ff.)

Foto E. Schmid, Sammlung Fuhrhalterei Christen in Biel

Eugène Kauffmann hat sicher nicht nur in Basel, sondern auch anderswo Mühlbacher-Kutschen kennen gelernt. Man darf sich sogar fragen, ob Eugène Kauffmann in seiner Pariser Ausbildungszeit nicht selbst bei Mühlbacher tätig gewesen war. Die Dynastie stammte ja auch aus dem Elsass (Strassburg). Oben wurde schon erwähnt, dass Joseph Kauffmann vielleicht schon in Kontakt zu Mühlbacher gestanden hat. Man weiss allgemein, dass Väter ihre Söhne in Wagenfabriken zur Ausbildung platzierten, zu denen persönliche Beziehungen bestanden.

Auch spätere Wagen der Carrosserie Kauffmann zeigen Ähnlichkeiten zu Mühlbacher-Wagen. Offenbar wurden gleiche Teile bei denselben Zulieferern bezogen. Dazu gehören etwa Türgriffe und Nabenringe. Die für die Basler Wagen typischen vorderen Nabenringe in sechseckiger Form verwendete auch Mühlbacher.



Abb. 69

Vorderrad eines Mühlbacher Coupés als Vergleich zu den auch von der Carrosserie Kauffmann verwendeten achteckigen Vorder-Nabenringen.

Sammlung Eric Makres, St Michel sur Meurthe, F

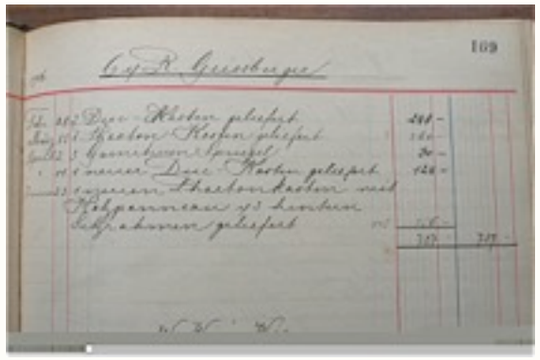


Abb. 70

Ausschnitt aus dem Hauptbuch der Baslerei Wagnerei Kölz des Jahres 1906. Darin ist die Lieferung von vier neuen Wagenkästen an die Zürcher Kutschenfabrik Geissberger vermerkt.

Archiv Kölz, Basel

Erhaltene Fahrzeuge Eugène Kauffmanns mit Produktionsnummer

Hier werden zunächst die Wagen der Wirkungszeit Eugènes Kauffmann vorgestellt, deren Produktionsnummern bekannt sind. Aufgrund derselben können die Kauffmann-Wagen mittlerweile fast aufs Jahr genau datiert werden (vgl. S. 206ff.). Die Produktionsnummer findet sich meist auf den Achsschenkeln und beweglichen Teilen eingeschlagen. In allen Carrosserien war es üblich, ein so genanntes „Hauptbuch“ zu führen. Darin wurde jedem neuen Fahrzeug eine fortlaufende Nummer zugeordnet, die auch bei Bestellung der Achsen und anderer bei Zulieferern bestellten Teile berücksichtigt wurde. In einer Carrosserie wie derjenigen von Kauffmann waren ständig zehn bis 20 neue Fahrzeuge in Arbeit. Jeder Arbeiter musste auch intern, wenn er beispielsweise im Magazin Teile wie Schrauben bezog, die Nummer des Auftrages angeben. Auch wurden auf diese Weise die Arbeitsstunden abgerechnet. Das Hauptbuch der Kauffmannschen Fabrik ist leider, wie alle sonstigen Unterlagen der Kutschenzeit, nicht erhalten. Als Beispiel wird hier aber ein Ausschnitt aus den erhaltenen Hauptbüchern des Betriebes von Christian Kölz abgebildet. Dieser unterhielt seit 1875 an der Wallstrasse eine mechanischen Wagnerei und Kastenschreinerei, die vor allem andere Carrosserien mit Kästen von Luxuswagen belieferte, selber aber auch ganze, einfachere Wagen produzierte (vgl. oben S. 40)

Da schriftliche Quellen fehlen, kann das Modellspektrum der Wagenproduktion der Zeit Eugène Kauffmanns nur aus der Optik der erhaltenen Wagen beurteilt werden. Es besteht vor allem aus Stadt- und Sportwagen mit Druckfederung. Achtfach gefederte Wagen haben sich ebenso wenig erhalten wie Omnibusse. Solche wurden aber mit grösster Wahrscheinlichkeit ebenfalls produziert.

Bei den aus der Zeit Eugène Kauffmanns erhaltenen Wagen ist zu berücksichtigen, dass diese Jahrzehnte lang in Gebrauch standen, in der Regel bis zur Zeit des Ersten Weltkriegs, und dementsprechend mit nachträglichen Veränderungen zu rechnen ist. Aus diesem Grund ist nicht in jedem Fall eine sichere Aussage möglich, welche Teile wirklich original sind. Wie schon mehrfach angesprochen, war es gängige Praxis Wagen in regelmässigen Abständen überholen zu lassen. Dabei wurden nicht selten nicht nur ganze Radsätze ausgetauscht, sondern manchmal auch die Achsen ersetzt. Oft wurden auch die (durch das häufige Putzen durchgescheuerten) Kapseln ausgetauscht oder diese mit neuen Gravuren versehen.

Der den Nummern nach älteste erhaltene Wagen aus der Zeit von Eugène Kauffmann ist ein zierliches Vis-à-vis. Es konnte bei den Vorbereitungen zur Einrichtung des Museums in Brüglingen in den Depots des Kantonsmuseums Basel-Landschaft ausfindig gemacht und in die Schausammlung integriert werden. Die Kapseln des Wagens zeigen verschiedene Nummern um 600 (472, 499, 629). Demnach gehört das Fahrzeug in die Zeit um 1870. Diese Zeitangabe ist gut in Einklang zu bringen mit dem „Lebenslauf“ oder Pedigree des Wagens. Dieser stammt nämlich aus Schloss Ebenrain bei Sissach, dem alten Sommersitz der Basler Familie Bachofen. 1872 erwarb der deutsche Textilfabrikant Albert Hübner-Allan das Herrschaftshaus und liess sich hier mit seiner Familie nieder. Offenbar diente der Wagen für Fahrten im Park und der Umgebung des Schlosses. Der Wagen ist sehr leicht gebaut, der Bock ruht auf einem Eisengestänge. Gut erhalten ist sowohl der Parasol wie das dunkelblaue Leder der Polsterung. Die Achsen stammen von Remery Gautier & Cie. Paris. Der Wagen wurde in konservatorischer Hinsicht eingehend untersucht; die Ergebnisse sind in einer informativen Schrift publiziert.









Abb. 71

Vis-à-vis von Schloss Ebenrain bei Sissach:

- Seitenansicht.

- Blick auf das Vordergestell.

- Gravur einer Radkapsel und Blick auf die Hauptbank.

Depositum des Kantonsmuseums Baselland in der Kutschensammlung Brüglingen

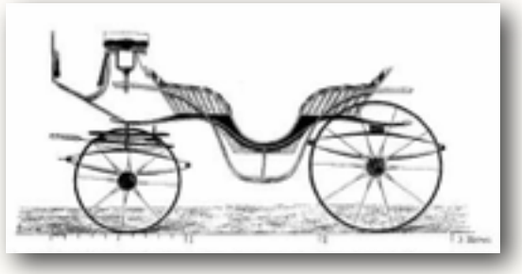




Abb. 72

Pariser Entwurf eines Vis-à-vis von 1865 mit ähnlichen Kotflügeln und zweiter Entwurf eines Vis-à-vis von 1874. Kommentar in der deutschen Ausgabe zu den um 1860 aufgekommenen Korbwagen: „Die kleinen Korbwagen nehmen in den neuen Moden einen immer grösseren Platz ein.“ Sie waren billig, leicht, bequem und auch elegant.

Guide du Carrossier Nr. 218 und Nr. 403

Einige Jahre jünger (und demnach schon in der neuen Fabrik Eugène Kauffmanns entstanden) ist der schwere Landauer von Abbildung 73 mit der Nummer 783. Der wohl um 1877 gebaute Wagen repräsentiert wieder ein schweres Modell mit hohem Break-Bock wie die beiden älteren Wagen der Abbildungen 48 und 49. Aber hier wurde für den Kasten die „forme carrée“ gewählt, die ein bequemeres Sitzen erlaubte (tieferer Beinraum). Die Mehrzahl der jüngeren Landauer der Carrosserie Kauffmann folgten diesem Vorbild. Dabei wurden mehr und mehr Landauer der mittleren Grösse mit tieferem Bock gebaut, aber auch leichtere und kürzere Modelle. Das Design des Wagens der Nummer 783 mit den gerundeten Ecken am Kasten war im Guide du Carrossier schon 1870 publiziert worden.



Abb. 73

Landauer mit der Nummer 783 der Zeit um 1877 (neue Bemalung).

Sammlung Lancelot Marx, Pfeffingen

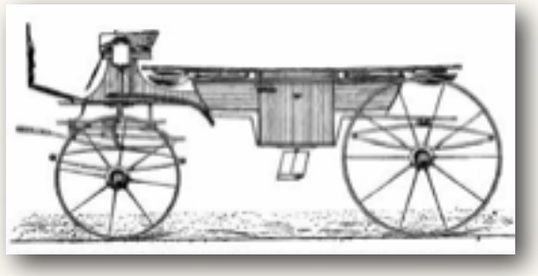


Abb. 74

Pariser Entwurf zu einem Landauer von 1870 als Parallele zum obigen Wagen.

Guide du Carrossier Nr. 330



Abb. 75

Road-Cart mit Achse Nr. 871 und handgravierten Kapseln.

Sammlung Alfred Roth, Basel

Ein schwieriger Fall ist der Wagen von Abbildung 75 (Kasten unter dem Sitz und Gummibereifung jüngsten Datums). Die Gravur der Kapseln mit dem Schriftzug „Kauffmann à Bâle“ korrespondiert mit der Markierung der Achsschenkel, die die Nummer 871 tragen und demnach in die Zeit um 1880 zu datieren sind. Gehört aber der Aufbau des Wagens auch in diese Periode? Bei diesem Modell handelt es sich um einen Road-Cart oder Trainings-Sulky amerikanischer Bauweise. Tatsächlich waren damals amerikanische Modelle auch in der Schweiz en vogue und wurden auch von der Carrosserie Kauffmann gebaut (vgl. S. 71). Ob das ganze Fahrzeug in der Carrosserie entstanden ist oder ob hier nur ältere Achsen wiederverwendet worden sind, ist unklar. Die Konstruktion der Federung und andere Details wirken sehr amerikanisch. Möglich ist auch, dass solche Konstruktionsteile aus den USA importiert und in der Basler Carrosserie mit eigenen Teilen zusammengestellt wurden. Zum Wagen, der um 1970 im Besitz eines Springreiters namens Schneider in Pratteln war, gehört ein feines Brustblattgeschirr aus schwarzem Leder mit Messing-Beschlägen. Es könnte in derselben Zeit entstanden sein.

Nur zwei Nummern später entstand der Drachen-Schlitten von Abbildung 114, der weiter unten besprochen wird.

Lückenlos bekannt ist die Geschichte des Sportwagens von Abbildung 76. Der heute im Museum in Brüglingen als Prunkstück präsentierte Wagen wurde dem Historischen Museum Basel noch vor dem Zweiten Weltkrieg von Emil Paravicini geschenkt. Wie unten weiter ausgeführt, hatte offenbar dessen Vater, ein grosser Wagenkenner und sportlicher Viererzugfahrer, um 1881 dieses achtplätzige Fahrzeug bei Eugène Kauffmann bestellt. Dieser griff für diese exklusive Bestellung eines Wagens der „premier mode“ auf einen kurz zuvor in Paris publizierten Entwurf mit besonderer Bockgestaltung zurück (Abb. 78). Der Kasten wurde aber in Basel konservativer gestaltet. Schliesslich kam der Wagen einer Grand Break de chasse mit allen Accessoires zur Auslieferung, die sich alle erhalten habe: Laternen in der Art kleiner Coachlampen, Vorwaage, Ersatz-Waagscheite, Zweispänner-Deichsel sowie Vier- und Sechsspännerdeichsel, Schirmkorb und Coachhorn mit Futteral. Offenbar nahm der Besitzer mit diesem Wagen an vornehmen Ausfahrten (auch im Ausland ?) teil. Er stand in nichts einer noblen Pariser Equipage nach. Der Wagen dürfte in der Carrosserie Kauffmann regelmässig gewartet worden sein. Dabei wurden offenbar die Kapseln mit neuem Kupferblech übermantelt und ein jüngerer Schriftzug eingraviert. Denn die zur Zeit von Eugène Kauffmann produzierten Wagen wurden mit dem Schriftzug „Kauffmann à Bâle“ ausgeliefert, die nach 1894 ausgelieferten Wagen indessen mit einer Gravur, welche auch den Namen der Nachfolger (succésseurs) Kauffmanns beinhaltete. Dasselbe gilt auch für die Gravur der Laternen, die in Einzelfällen auch mit „E. Kauffmann Bâle“ signiert wurden.



Abb. 76 A

Jagdbreak von Emanuel Paravicini-Bachofen mit der Nr. 886 der Zeit um 1882 in der Seitenansicht.

Eine ähnliche Bockgestaltung wie der Paravicini-Wagen weist ein kleinerer Break-Wagonnette auf (Abb. 80). Bei diesem mit „Kauffmann Bâle“ signierten Wagen (ohne bekannte Nummer) können anstelle der Querbänke Längsbänke montiert werden. Dann dienen als Einstieg nicht die Seitentüren, sondern die hintere Türe. Die Achsen sind hier mit „Huard Paris“ signiert. Nach mündlicher Überlieferung stammt der Wagen aus der Giesserei Gerlafingen. Er könnte ebenfalls um 1880 entstanden sein.















Abb. 76 B

Jagdbreak von Emanuel Paravicini-Bachofen mit der Nr. 886 der Zeit um 1882:

- Detail des Bocksitzes mit alter Ausstaffierung

- Ansicht des Bockbrettes (coquille) mit Emblem eines Clubs in Form einer Vorwaage

- Detail der Bockgestaltung

- Rückansicht mit Coachhorn, Schirmkorb und Ersatz-Waagscheiten

- Jüngere Gravur der Kapseln

- Originale Gravur der Laternen

- Originale Laterne.

Historisches Museum Basel

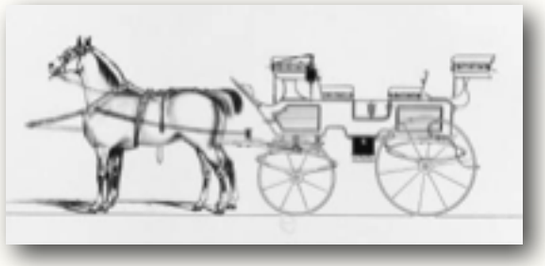


Abb. 77

Pariser Entwurf für einen grossen Break um 1859.

Baslez Nr. 626



Abb. 78

Grand Break de chasse der Carrosserie Binder (altes Haus) von 1879 mit ähnlicher Bockpartie.

Guide du Carrossier Nr. 3, 093

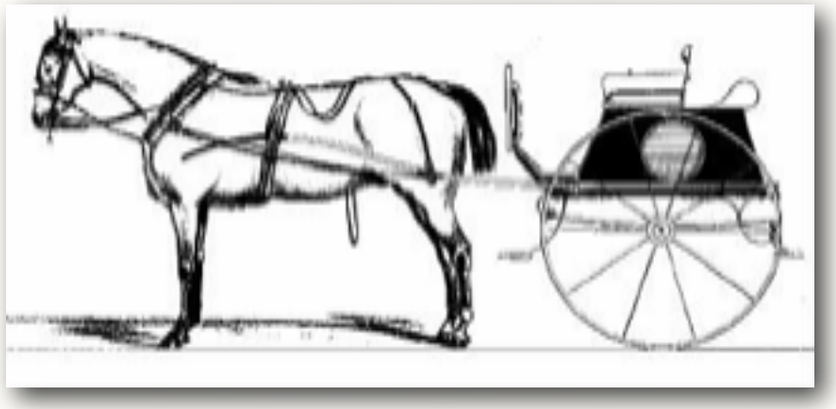


Abb. 79

Pariser Entwurf eines Dogcart mit ähnlichen runden Jalousien der Zeit um 1858.

Baslez Nr. 593



Abb. 80

Break-Wagonnette aus dem ehemaligen Besitz der Giesserei Gerlafingen mit ähnlicher Bockgestaltung (neu bemalt).

Sammlung Engelhard Baumgärtner, Chur

Aus der gleichen Zeit wie der Paravicini-Wagen stammen die in der Gesamtgestaltung ähnlichen Jagdwagen auf den Abbildungen 81 und 82. Der erste ist sechssitzig (mit im Wagen liegenden Schlüssel Nr. 896 und jüngeren Kapseln mit dem Schriftzug „Reinbolt & Christe“), der zweite achtsitzig. Bei letzteren kann der Dienersitz ausgehakt werden, so dass der Wagen sowohl vier- als auch zweispännig genutzt werden konnte. Hinten am Kasten befinden sich Beschläge zum Einschieben eines Picknicktischs, der rekonstruiert werden konnte. Vor der jüngsten Restaurierung wurde der Wagen eingehend untersucht. Die originale Fassung bestand aus karminroter Farbe mit elfenbeinfarbenen Filets und Bändern. Das vermutlich vom ursprünglichen Besitzer stammende Wappen konnte bisher nicht zugewiesen werden. Der Wagen befand sich einige Jahrzehnte in der Fuhrhalterei Welt-Furrer in Zürich und wurde dort mit einer unschönen Bremse versehen. Viele Luxuswagen aus Herrschaftsställen ereilte dieses Schicksal. Nach der Restaurierung konnte durch den Schreibenden eine der Originallaternen ausfindig gemacht werden. Sie trägt die Gravur „Kauffmann Bâle“.







Abb. 81

Jagdwagen der Zeit um 1880 mit ähnlicher Gesamtgestaltung wie der Paravicini-Wagen von Abbildung 76. Die Bemalung ist jüngeren, die Ausstaffierung in Schweinsleder jedoch älteren Datums.

Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell (ex Sammlung Brandenberger, Zürich)



Abb. 82

Achtsitziger Jagdwagen aus der Fuhrhalterei Welti-Furrer in Zürich mit der Nr. 1074.

Sammlung Franz Knüsel, Luzern

Oben wurde schon auf das von Eugène Kauffmann initiierte Modell des schweren sechsplätzigen Jagdwagens hingewiesen, das zu einem Longseller der Basler Carrosserie Kauffmann wurde. Mit solchen schweren, eckigen, zuweilen fast klobig wirkenden Fahrzeugen traf Eugène Kauffmann offenbar den Geschmack seiner Kundschaft. Der Break de chasse strahlt in seinem Design Solidität aus und nahm gewisse Linien auf, wie sie der Mail-Mode entsprach. Das älteste Exemplar der über zehn heute noch eruierbaren Vertreter dieses Typs ist der Wagen von Abbildung 83. Die Farbgebung entspricht dem Originalzustand; durch die vorliegende Farbgebung wurde die Schwere des Wagens et-

was gelockert. Der Wagen weist eine feste Sprengwaage für vierspänniges Fahren auf.

Die Spur des Wagens lässt sich zurück verfolgen bis in die Zeit nach dem Ersten Weltkrieg. Damals wurde er von dem Kaufmann Ernst Wydler erworben. Derselbe baute sich eine luxuriöse Villa in der Ostschweiz, Schlossgut Aspen genannt. 1958 ging der Wagen an die Fuhrhalterei Pfister in Sankt Gallen. Der nächste Besitzer war der bekannte Sammler Giovanni Koch in Egerkingen, dann Alex Sieber in Dietikon, der die originale Polsterung aus beigem Reps in braunes Leder umtauschte.

Eine Spezialität der Carrosserie Kauffmann war der Bau von noblen Coupés, schon zur Zeit des Vaters und der Mutter von Eugène Kauffmann. Das älteste erhaltene Coupé ist wohl dasjenige von Abbildung 84, ein besonders reich ausgestatteter Wagen. Für eine frühe Datierung spricht die Gravur in den Laternen mit „E. Kauffmann Bâle“ und die Form der hinteren Federn. Allerdings sind die Achsschenkel graviert mit „Kauffmann, Reinbolt & Christé“ (und der Nummer 6071, wohl des Achsherstellers). Diese könnten wie die Räder von einer Revision stammen. Für dieses ¾-Coupé bezeichnend ist die besonders reiche Ausführung des Inneren in Saffianleder und dunkelrot durchwirkten Borten sowie seitlichen Kästchen in Boule-Technik.

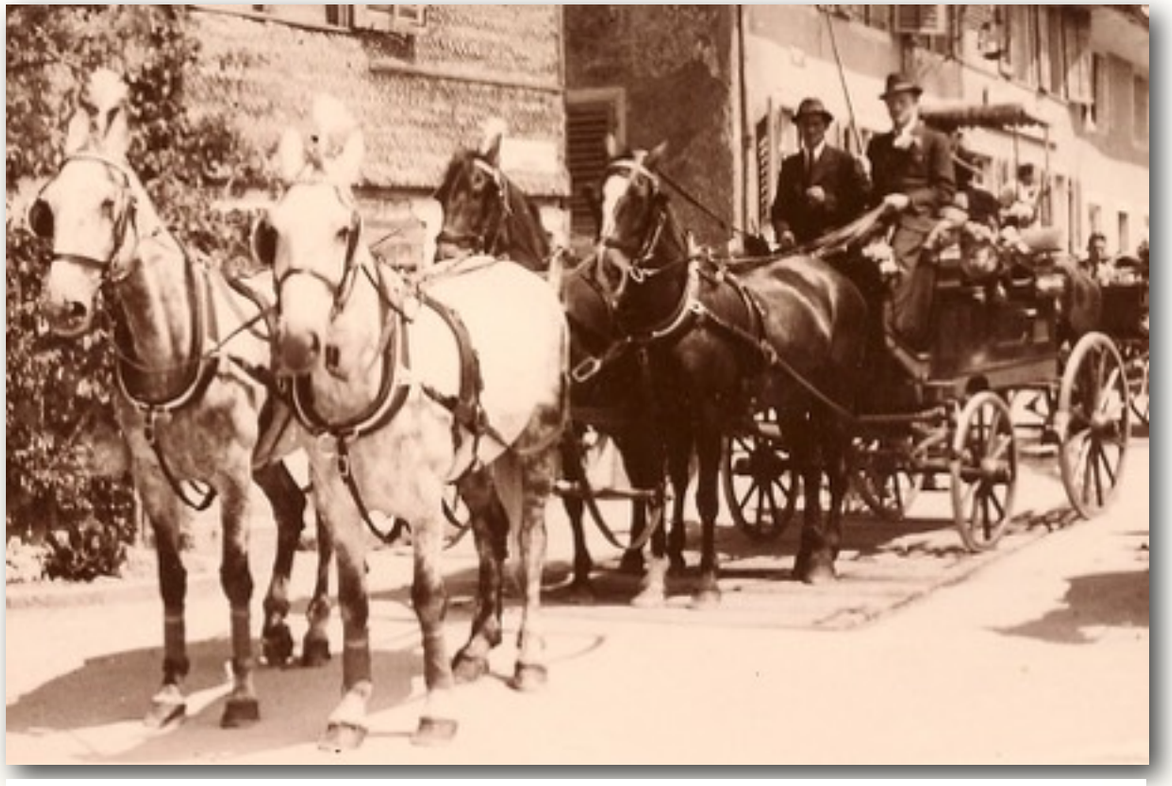




Abb. 83

Break de chasse mit der Nummer 1072 der Zeit um 1888 (Farbe und Polsterung wohl original). Der Wagen wurde um 1950 auf Schloss Aspen im Thurgau zwei- und vierspännig gefahren (Bild oben).

Sammlung Emanuel Schmid, Courtelary







Abb. 84

Reich ausgestattetes ¾-Coupé:

- Seitenansicht

- Die Kinderbank mit dem rechtsseitig angebrachten Nécéssaire.

- Die Bank im Fonds des Wagens.

Sammlung Jürg Burlet, Oetwil am See

Gewissermassen die viersitzige Ausführung des schweren Jagdwagens in der Art von Abbildung 83 war ein robust gebauter, viersitziger Jagdwagen, den man früher wohl auch Jagdphaëton nannte. Das älteste Exemplar dieses in Basel wiederholt gebauten Modells ist das Exemplar von Abbildung 85. Es wiegt 480 kg. Ganz ähnlich wie beim grossen Jagdwagen besteht hier das Gardecrotte aus Holz mit umlaufender Kehle. Dieser Wagen weist vermutlich die ursprüngliche Farbkombination (Fassung neu) auf, original dürfte die Ausstaffierung in beigem Whipcord sein. Der Wagen mit hohem Bock ist mit einer sportlichen Hebelbremse ausgestattet. Wie der oben besprochene Vierrad-Dogcart ist hier rechtsseitig auf dem Bock eine Ausziehleiter angebracht (Markierung: Loubière Paris.) Das besondere an diesem ältesten Vertreter des vielfach nachgebauten Jagdphaëtons ist die hinten drehbare Bank. In der hier abgebildeten Disposition diente der Wagen mit hinterer (abschraubbarer) Rückenlehne eher als Familienwagen, mit dos-à-dos angeordneter Bank jedoch als Herrenwagen für die Ausfahrt mit einem Diener oder zwei Grooms. Das Modell des viersitzigen Jagdwagens weist Ähnlichkeiten mit einer Abbildung aus dem Guide du Carrossier auf, der 1871 publiziert wurde (Abb. 86). Jener Wagen wies jedoch eine Zusatzbank und eine feste, nach rückwärts orientierte Dienerbank auf.



Abb. 85

Vierplätziger Jagdphaëton Nr. 1130 der Zeit um 1890:

- Seitenansicht

- Detail der originalen Polsterung des Bocksitzes mit demontierbarer Rückenlehne

- Pariser Entwurf des Jahres 1871 eines sechsplätzigen „Jagdwagens“ der Pariser Carrosserie Bouillon als Vergleich zum Jagdphaëton der Carrosserie Kauffmann. Das Blatt stammt aus der Carrosserie Heimburger, mit der Preisangabe von 2 000 Franken für den Neuwagen.

Sammlung Otto Fischer, Oetwil am See und Guide du Carrossier Nr. 336





Einer der ältesten Mylords aus der Carrosserie Kauffmann ist derjenige von Abbildung 86 mit leichtem, abgetrepptem Kasten. Das Innere in schwarzem Leder ist original erhalten (Bocksitz demontiert). Die Kapseln tragen den Schriftzug „Kauffmann Bâle“.



Abb. 86

Leichter Mylord mit der Nummer 1090.

Collection Dominique Posselle, Vroil

Einem Phaëton der üblichen Form entspricht der Wagen Abbildung 87 mit Rotondensitz. Dessen Unterkasten ist hinten lang angelegt, weil er – mit zwei Längsbänken und hinterer Türe – auch als Wagonnette benutzt werden konnte.





Abb. 87

Phaëton-Wagonnette mit der Nr. 1175 der Zeit um 1890:

- Seitenansicht

- Pariser Entwurf eines Phaëtons von 1872

Sammlung Köbi Walder, Grüningen und Guide du Carrossier Nr. 365

Das grosse Modell des eckigen Landauers mit hohem Bock (ohne Gardecrotte) zeigt der untere Wagen. In den Laternen steht wie beim Wagen rechts „Kauf-fmann Bâle“. Das Fahrzeug rechts hat einen tieferen Bock mit Gardecrotte.





Abb. 88

Landauer der eckigen Kastenform mit originalen Laternen um 1890:

Links Wagen mit der Nummer 1138

Oben Wagen mit der Nr. 1177.

Sammlung Max Häusermann, Sissach und Sammlung Franz Knüsel, Luzern (ex Wammister in Hitzkirch)



Abb. 89

½ Coupé Nr. 1182 in originalem Zustand.

Sammlung Jakob Butz, Allschwil

Sehr elegant wirkt das ½-Coupé, wie es der Wagen von Abbildung 89 verkörpert. Es hat sich ganz im Originalzustand erhalten. Typisch für Kauffmann-Wagen sind – wie bei einigen französischen Wagenbauern auch – die zwölfspeichigen Vorder- und die vierzehnspeichigen Hinterräder.

Abbildung 90 zeigt einen mehrfach gebauten Phaëton der Carrosserie Kauffmann der leichten Form. Dazu gehören ein zierlicher Kasten mit Rotondensitz und ein leichtes Gestell mit feingliedrigen grossen Rädern. Das Modell wurde offenbar oft ohne Halbverdeck ausgeliefert, aber mit seitlich einsteckbaren Kotflügeln. In dieselben Beschläge konnte – wenn vorhanden - das Steckverdeck fixiert werden. Bei diesem Modell wurden runde Laternen mit fest fixierten Armen verwendet, die in Tüllen am Boden des Bocksitzes festgeschraubt werden konnten. Das publizierte Pendant zu diesem Modell wurde Phaéton „franco-américaine“ genannt, wie ein Blick in das Album der Carrosserie Binder aînée von 1879 und der Carrosserie Million, Guiet & Cie. zeigt. Im deutschen Text des Guide de Carrossier von 1880 ist ausdrücklich der hinten gerundete Kasten erwähnt und der Wagen charakterisiert als “Leichtes Modell mit grossen Rädern in amerikanischem Stil.”













Abb. 90

Leichter Phaëton mit der Nr. 1262 der Zeit um 1893 (in der alten Farbgebung neu bemalt): Seitenansicht, Ausstaffierung der Zeit um 1910 (?), Rückansicht, Gravur der originalen Laternen, Blick auf das Vordergestell mit Pferdeschoner und Anspannung im Jahre 2009 mit zwei Pferden von gut 160 cm Stockmass.

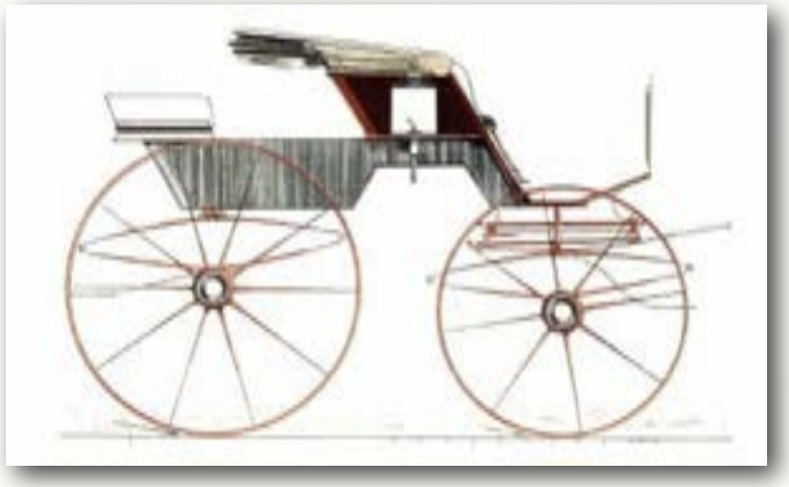


Abb. 91

Pariser Entwurf von 1880 eines leichten Phaëton.

Guide du Carrossier Nr. 604

Breaks mit Längsbänken und ein weiterer Phaëton von Eugène Kauffmann

In den drei folgenden Unterkapiteln werden Wagen aus der Zeit von Eugène Kauffmann vorgestellt (gemäss der Kapselmarkierung „Kauffmann Bâle“), für die bisher keine Nummer eruiert werden konnte.

Den Anfang macht ein grosser achtplätziger Break mit Längsbänken. Solche Modelle werden heute vor allem Wagonnette genannt, früher oft „Break-Omnibus“. Der Wagen von Abbildung 92 war sehr schlecht erhalten und wurde jüngst integral instand gesetzt. Der sportliche Typ dürfte um 1880 entstanden sein. Auf der Achse steht vor dem Namen Anthony die Nummer 28612 des Achsherstellers. Deutlich tiefer und auch einfacher sind die beiden anderen Vertreter dieses Wagentyps gebaut. Jene bieten hinten für vier bis sechs Personen Platz.









Abb. 92

Break um 1880 von „Kauffmann à Bâle“:

- Seitenansicht

- Detail der Bockpartie

- Plakette mit Namenszug am vorderen Aufstiegstritt

- Kapselgravur.

Sammlung Reinhold Trapp, Hegenheim



Abb. 93

Pariser Entwurf eines Break de chasse von 1876 mit ähnlicher Bockgestaltung wie der Wagen von Abbildung 92.

Guide du Carrossier Nr. 467



Abb. 94

Wagonnette ohne bekannte Nummer mit ergänzten Laternen und jüngerer Fussbremse.

Ex Sammlung Wälti, Kölliken



Abb. 95

Break-Wagonnette mit Kasten ohne Passage.

Sammlung Albert Zihlmann, Biel-Benken

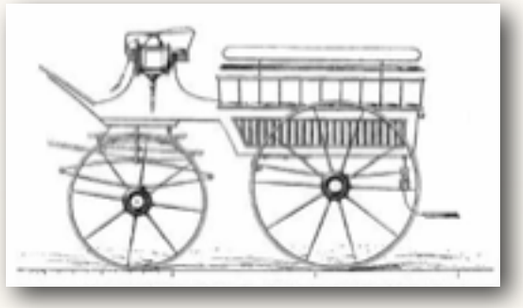


Abb. 96

Pariser Entwurf einer Break-Omnibus von 1873.

Guide du Carrossier Nr. 389



Abb. 97

Pariser Entwurf einer Break-Omnibus von 1872.

Guide du Carrossier Nr. 356

Den Typ des klassischen Phaëtons mit Halbverdeck vertritt der Wagen von Abbildung 98. Er stammt aus altem Familienbesitz der bündnerischen Familie von Planta.



Abb. 98

Phaeton der Familie von Planta auf Schloss Fürstenau GR.

Landauer, Mylord und Victoria von Eugène Kauffmann

Landauer der eckigen Form lösten nach 1870 die der schiffsrunden Form mehrheitlich ab. Solche Modelle zeigen die Abbildungen 99 und 100. Die Wagen von Abbildung 100 weisen jüngere Bemalungen auf, der Landauer von Abbildung 99 befindet sich aber offenbar im Originalzustand, wie das Bild eines Rades vermuten lässt. Bei diesem Modell handelt es sich um die schwere und grosse Ausführung des Landauers mit Armgestell und Break-Bock (ohne Gardecrotte). Der Zugschoner scheint später in eine jüngere Spielwaage integriert worden zu sein. Die Lampen sind original.







Abb. 99 A

Landauer der schweren, eckigen Form aus dem Handel in Deutschland.

„Fahrsport Hansmeier“





Abb. 99 B

Ähnlicher Wagen wie Abb. 99 A aus dem Kloster Heiligkreuz, Kanton Zug (aussen überpinselt, innen original):

- Intérieur

- Seitenansicht

- Lampengravur

- Kapselgravur

- Türgarnitur.

Sammlung Toni Heizmann





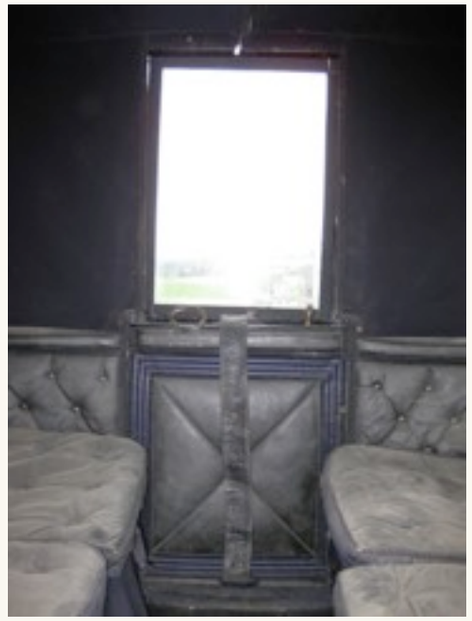






Abb. 100

Landauer von Schloss Greifensee und einfacher Landauer unbekannter Herkunft.

Gemeinde Greifensee ZH und ex Sammlung Alex Sieber, Dietikon

Eugène Kauffmann baute zahlreiche Mylords der „forme bâteau“, wie das Beispiel des Wagens von Abbildung 101 zeigt. Sehr viel seltener dürften an der Elsässerstrasse die leichten, weniger vornehmen Victorias mit abnehmbarem Bock gebaut worden sein (vgl. Abb. 102).



Abb. 101

Neu bemalter Mylord der Schiffsform.

Sammlung ex Schaffhauser, Zürich





Abb. 102/103

Victoria der runden Form unbekannter Herkunft:

- Seitenansicht

- Gegossene Kapsel.

Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell

Terminologie der Wagenmodelle

In Ermangelung eines historischen Albums der Carrosserie zur Zeit von Eugène Kauffmann werden hier die wichtigsten Modelle noch einmal zusammengestellt.

A Grosser Jagdbreak mit Dienerbank.

B Grosser Jagdbreak.

C Schwerer Break.

D Break mit Längsbänken.

E Jagdphaëton.

F Klassischer Phaeton.

G Leichter Phaeton.

H Zweirad-Dogcart.

I ½-Coupé.

K ¾-Coupé.

L Mylord forme bâteau (tiefrunde Form).

M Schwerer Landauer.

N Klassischer Landauer (forme carrée/eckige Form).

In dieser Zusammenstellung wurden, wenn immer möglich, die Modellbezeichnungen verwendet, wie sie früher gängig waren. So nannte Paravicini-Bachofen im Jahre 1884 seinen grossen Break de chasse „Grosser Jagdbreak, 2- und 4-spännig zu fahren“ im Unterschied zu den „Kleinen Breaks“. Das schwere eckige, sechsplätzige Erfolgsmodell, das durchaus auch vierspännig gefahren wurde (entsprechende Deichselbrillen sind belegt), wird hier „schwerer Break“ genannt.

„Equipages“

Eine angespannte Kutsche mit ihren Accessoires nannte man früher „Equipage“. Dieses Wort verwendete auch Eugène Kauffmann für die angespannten Herrschaftswagen, die bei ihm von der Elsässerstrasse stadtauswärts und über die Landskronstrasse in den Hof der Fabrik einfuhren. In seinem Brief vom 9. August 1882 an den „Cantons-Ingenieur“ von Basel-Stadt schrieb der Carrossier, dass die Anwohner der Landskronstrasse und er nicht – wie geplant - Trottoirs entlang dieser Strasse wünschten, bat aber erneut um die Herrichtung des „Strässchens“. Denn dieses würde seit der Sanierung der Elsässerstrasse (und wohl der damals erfolgten Höherlegung der Fahrbahn) bei Regen jeweils in einen „Sumpf“ verwandelt. Er doppelte am 6. September brieflich nach und forderte das versprochene Walzen der Strasse ein, nachdem er den Strassenabschnitt vor seinem Tor durch „seinen Knecht“ habe „klopfen lassen“ müssen. Im Postscriptum schreibt der Carrossier „Für Equipages, besonders neue, ist diese Strasse gar nicht fahrbar.“

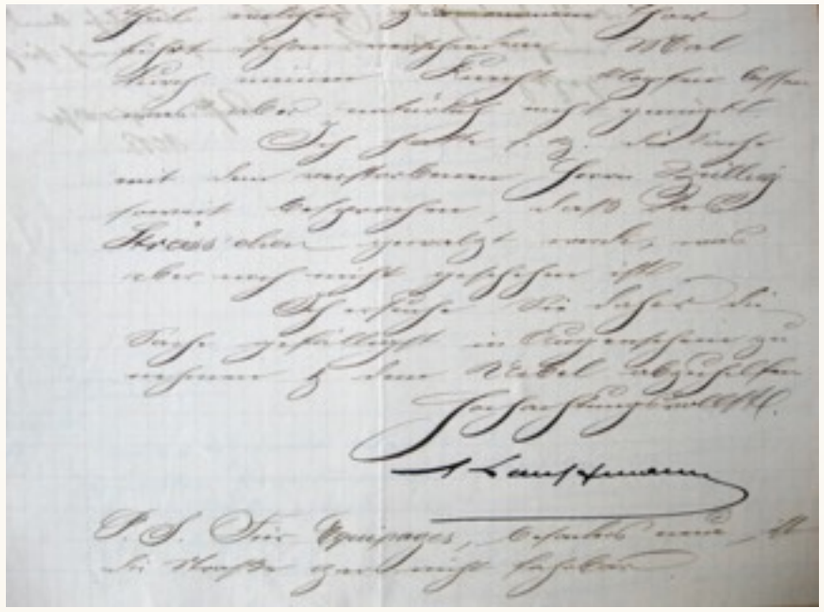


Abb. 104

Brief von E. Kauffmann an den Kantonsingenieur vom 6. September 1882.

Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt

Auszeichnung an der Landesausstellung 1883

In den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts war Eugène Kauffmann auf dem Zenith seiner Tätigkeit in Basel angelangt. Seine neu gebaute Fabrik war ausgelastet und er verfügte über eine treue Kundschaft, die seine Wagen und Schlitten schätzte. 1883 fand die erste Landesausstellung der Schweiz in Zürich statt. Dies war damals – wie die Weltausstellungen auch - vor allem eine Leistungsschau des Gewerbes und der Industrie. Dazu gehörten im dem „Ingenieur- und Transportwesen“ gewidmeten Pavillon neben Post-, Last- und Krankenwagen auch die Luxuswagen und Schlitten. 52 Stück waren in Reih und Glied ausgestellt, vier davon stammten von Eugène Kauffmann. Er erhielt für seine Exponate ein Ehrendiplom. Der Verfasser des offiziellen Rapports über diesen Zweig der Landesausstellung in Form eines Spezialberichts war ein wichtiger Kunde von Eugène Kauffmann, nämlich der Basler Emanuel Paravicini-Bachofen, seines Zeichens reicher Bandfabrikant und ausgewiesener Herrenfahrer. Derselbe zog ein positives Fazit über den Luxuswagenbau in der Schweiz: Ausgestellt waren „... tadellose Exemplare jeder Art, mustergültig in Konstruktion und Zusammenstellung mit feinster Ausstattung und bis in’s kleinste Detail mit viel Geschmack, Sachkenntnis und Verständniss ausgeführt. Diese Wagen dürfen den elegantesten Pariser Fabrikaten an die Seite gestellt werden, ohne jeden Vergleich scheuen zu müssen und wir wollen hier ausdrücklich betonen, dass Liebhaber heute kein Interesse mehr haben, Luxuswagen im Auslande zu kaufen, da die inländischen Fabrikation sich vollständig auf der Höhe ihrer Aufgabe zeigt.“

Der Berichterstatter hatte um 1881 bei Kauffmann seinen neuen grossen Jagdwagen bestellt. War es vielleicht sogar der im „Spezialbericht“ genannte „Grosse Jagdbreak“? Mit grosser Wahrscheinlichkeit gehörte ein im Bericht erwähnter „Grosser Jagdbreak, 2- und 4- spännig zu fahren“ zu den von Kauffmann präsentierten Wagen. Auch könnte gut einer der 10 ausgestellten Landauer, vielleicht auch einer der acht präsentierten Phaëtons sowie einer der sieben Schlitten von Kauffmann gestammt haben. Genaueres ist bislang nicht bekannt, steht doch im Katalog der Landesausstellung unter Nr. 1854 für Kauffmann nur „vier Luxus-Wagen“.

Im gleichen Bericht erwähnt der Autor übrigens auch, dass der Export von Luxus-Fahrzeugen aus der Schweiz nur etwa drei bis sechs Wagen pro Jahr betrug, sich der Import jedoch immer noch auf 60 bis 80 Fahrzeuge bezifferte. Dazu kam der Import von 80 bis 100 rohen Kasten.

Familienbesuch in Basel 1889

Wie eingangs erwähnt, hatte Eugène einen im Elsass bekannten Cousin, der mittlerweile in Paris als Illustrator und Künstler tätig war (vgl. S. 9). Derselbe besuchte zusammen mit seiner Frau Vetter Eugène im Jahre 1889 in Basel. Die Gattin hatte in ihrem erhaltenen Carnet de voyage fein säuberlich festgehalten, dass sie im Hotel Schwanen nächtigten und den Carrossier besuchten. Zu gern wüsste man, ob der Cousin damals nicht Eugène zeichnerisch festgehalten hat. Gerne wüsste man auch, worüber damals gesprochen wurde. Auch über langsam aufkommende Auswanderungspläne Eugène Kauffmanns (vgl. S. 89f.)?



Abb. 105

Illustration von Paul Kauffmann, Cousin von Eugène Kauffmann, mit elsässischer Hochzeitsszene.

Damals arbeiteten in der Carrosserie bereits zwei gut ausgebildete Deutsche mit. Es waren der Wagenlackierer Jacques Reinbolt und der Sattler (Johann) Martin Christe. Beide stammten aus dem Königreich Württemberg, in dem viele tüchtige und strebsame Wagenbauer tätig waren.

Fabrikordnung von 1889

Im Jahre 1877 wurde in der Schweiz das erste eidgenössische Fabrikgesetz erlassen. Es brachte die Reduktion der täglichen Arbeit auf den 11-Stundentag, massive Einschränkungen bei der Nacht- und Sonntagsarbeit, Massnahmen zur Vermeidung von Gesundheitsschäden und Unfällen am Arbeitsplatz sowie das generelle Arbeitsverbot für Kinder unter 14 Jahren.

Im Jahre 1889 erfolgt die Aufforderung des Industrie- und Landwirtschaftsdepartementes in Bern an die Stadt Basel, endlich auch ihre Wagenfabriken unter dieses Fabrikgesetz zu stellen. Es betraf die Betriebe von Kauffmann und Heimburger sowie den von Trachsler in Kleinbasel. Als Fabrik galt nach dem eidgenössischen Fabrikgesetz von 1877 "jede industrielle Anstalt, in welcher gleichzeitig und regelmässig eine Mehrzahl von Arbeitern ausserhalb ihrer Wohnungen in geschlossenen Räumen beschäftigt" waren.





Das Departement des Inneren des Kantons Basel-Stadt nahm darauf eine Abklärung vor und berichtete: E. Kauffmann beschäftige 33 Arbeiter. Es kam zum Schluss, dass dem Berner Antrag Folge zu leisten sei, zumal bei Kauffmann 5 Arbeiter unter 18 Jahren beschäftigt würden und „der Umstand, dass auch Maler zu den Arbeitern der Wagenfabrike gehören".

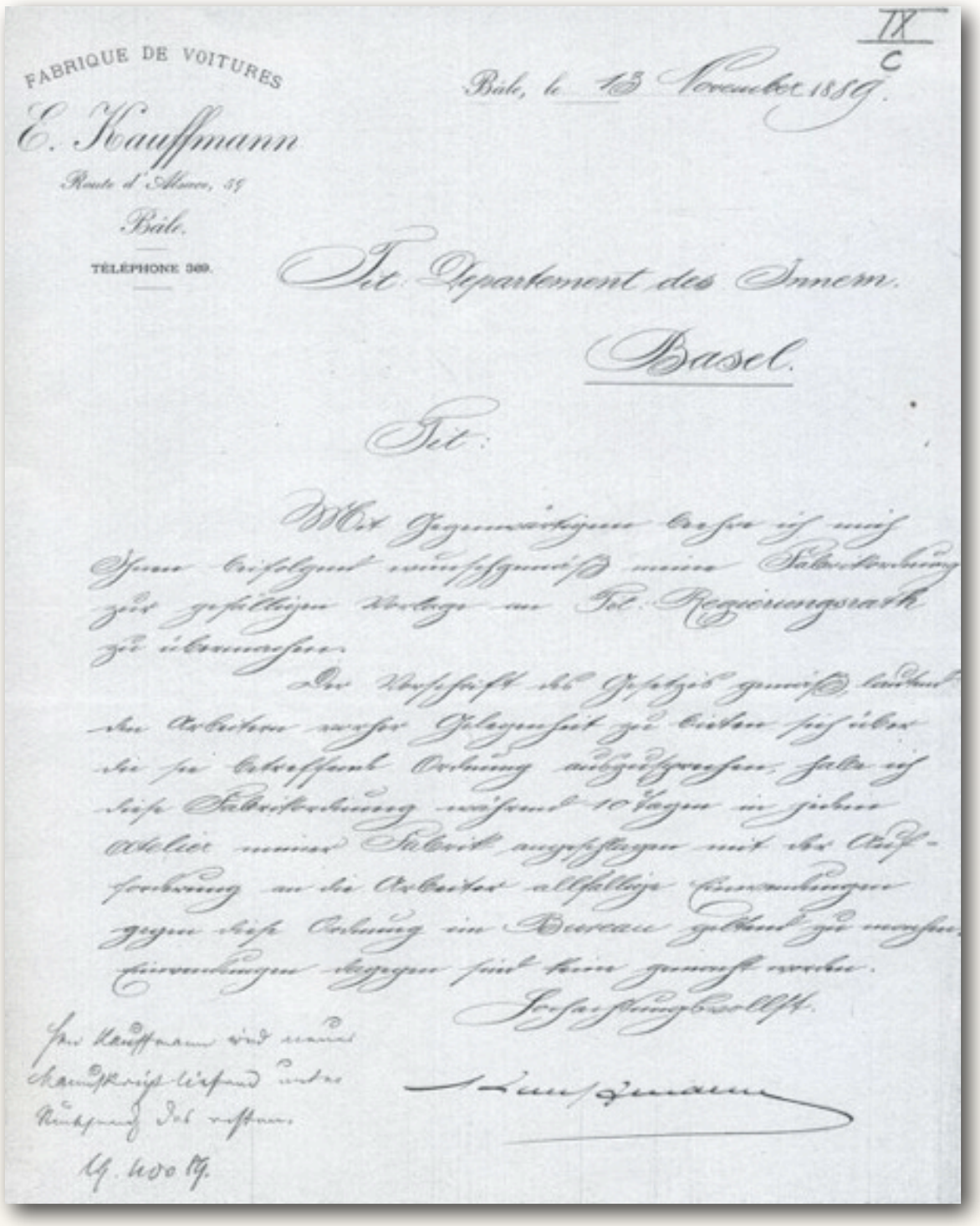
Weiter wurde berichtet, Heimburger beschäftige 17 Arbeiter „und hat auch keinen mechanischen Motor", aber auch Maler sowie 3 Angestellte unter 18 Jahren". Trachsler beschäftige 13 Arbeiter und zwei Lehrlinge (1890 wurde dann Trachsler wieder von der Liste gestrichen, weil der Betrieb offenbar verkleinert oder aufgegeben wurde.)

Als Folge der Unterstellung der Wagenfabriken unter das Fabrikgesetz mussten die Eigentümer eine „Fabrikordnung" verfassen und diese den kantonalen Behörden unterbreiten. Dies geschah umgehend. Der Begleitbrief vom 13. November 1889 der Carrosserie Kauffmnann an den Regierungsrat Basel-Stadt zur Genehmigung des vorgelegten Entwurfs trug die eigenhändige, schwungvolle Unterschrift von Eugène Kauffmann. Der Betrieb wurde im Briefkopf kurz und bündig als „Fabrique de Voitures E. Kauffmann" an der Elsässerstrasse 59 bezeichnet. Nach der neuen Fabrikordnung wurde die Arbeitszeit der Arbeiter auf die Spanne von 6 Uhr morgens bis 6 1/2 Uhr abends mit einer Morgenpause von 7 1/2 bis 8 Uhr und einer Mittagspause von 12 bis 1 Uhr festgelegt, sie betrug also 11 Stunden am Tag. Die Kündigungsfrist wurde auf nur 14 Tage angesetzt.

Abb. 106 (links)

Briefkopf und Radkapsel der Carrosserie Trachsler, die von circa 1877 bis kurz vor 1890 in Basel nachgewiesen ist.

Staatsarchiv Basel-Stadt



FABRIQUE DE VOITURES

E. Kauffmann

Route d'Allemagne, 59

Bâle.

TÉLÉPHONE 369.

IX C

Bâle, le 13 Novembre 1889.

Tit. Departement des Innern.

Basel.

Tit.:

Mit Gegenwärtigem beehre ich mich Ihnen beifolgend unterthänigst meine Fabrikordnung zur gefälligen Vorlage an Tit. Regierungsrath zu überreichen.

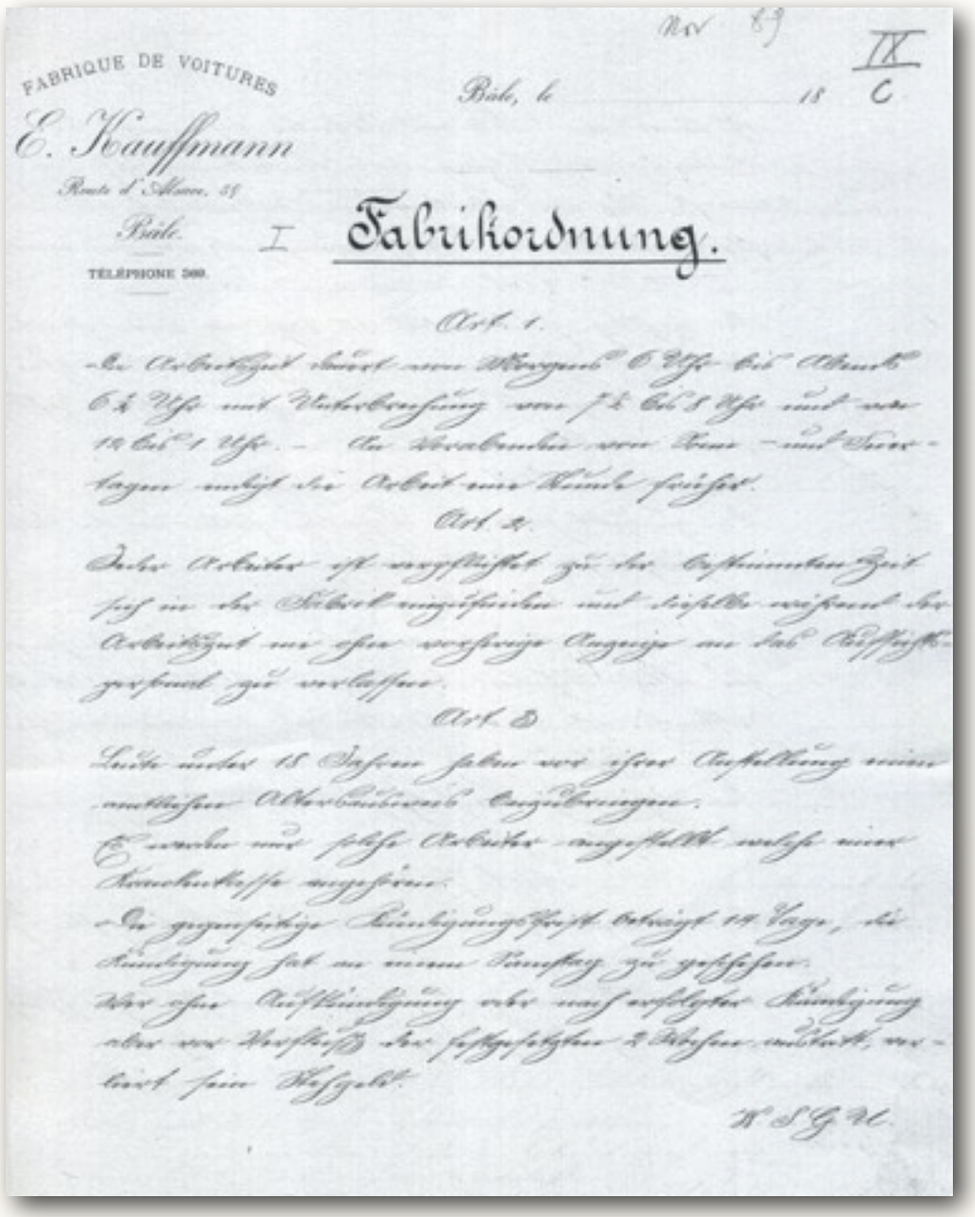
Die Absicht des Gesetzes gemäss Fabrikordnung den Arbeitern unserer Gegend zu bieten sich über die sie betreffend Ordnung aufzuklären, halte ich diese Fabrikordnung während 10 Tagen in jedem Atelier meiner Fabrik angeschlagen und die Aufforderung an die Arbeiter allfällige Einwendungen gegen diese Ordnung im Bureau geltend zu machen. Einwendungen dagegen sind keine gemacht worden.

Hochachtungsvoll

E. Kauffmann

Herr Kaufmann sind wegen Handelskrieg-Urlaub unter Rückgabe Ihrer Fabrik.

M. 1890 M.



Rev 89

FABRIQUE DE VOITURES

E. Kauffmann

Route d'Allemagne, 59

Bâle.

TÉLÉPHONE 369.

Bâle, le 18

IX C

I

Fabrikordnung.

Art. 1.

Die Arbeitszeit dauert vom 1. April bis 1. Oktober 6½ Uhr mit Unterbrechung von ½ bis 8 Uhr und von 12 bis 1 Uhr. – Die Abendstunde vom 1. Oktober bis 1. April regelt die Arbeit eine Stunde später.

Art. 2.

Jeder Arbeiter ist verpflichtet zu der bestimmten Zeit pünktlich in der Fabrik einzutreffen und während der Arbeitszeit nur aus dringender Ursache und mit Erlaubniss gehörig das Geschäft zu verlassen.

Art. 3.

Leute unter 18 Jahren haben vor ihrer Anstellung meine ausdrückliche Arbeitserlaubniss einzuholen.

Frauen und junge Arbeiter dürfen nicht mit schweren Arbeiten angestellt werden.

Die gegenseitige Kündigungsfrist beträgt 14 Tage, die Kündigung hat zu meinem Benehmen zu geschehen.

Wer ohne Aufkündigung oder nach erfolgter Kündigung vor der Verfluss der festgesetzten 2 Wochen austritt, verliert seinen Lohngehalt.

E. K. G. M.

Abb. 107

Brief und erste Fabrikordnung der Carrosserie Kauffmann des Jahres 1889.

Staatsarchiv Basel-Stadt

In der gleichen Zeit reichte auch Charles Heimburger eine Fabrikordnung ein. Neben „Fabrique de Voitures“ bezeichnet sich Heimburger auch als Verkäufer von Luxusgeschirren, Sätteln, Gebissen und Stallartikeln.



Abb. 108

Begleitbrief zur Fabrikordnung der Carrosserie Heimburger von 1889.

Staatsarchiv Basel-Stadt

Der Minerva-Schlitten von 1892

Eugène Kauffmann baute im Jahre 1892 den prächtigsten Schlitten der Schweiz des 19. Jahrhunderts. Er wird Minerva-Schlitten genannt, weil er vorne den behelmten Kopf dieser antiken Kriegsgöttin zeigt. Vorbild des Schlittens war samt Bugfigur ein im Jahre 1877 entstandener Schlitten des Münchner Hofwagenbauers F.P. Gmelch, der sich einen Namen mit prunkvollen Fahrzeugen für den Pracht liebenden Bayernkönig Ludwig II. gemacht hatte (Abb. 109 B). Königlichen Prunk im Stile des Historismus realisierte auch Eugène Kauffmann beim Basler Schlitten, aber nicht für einen Adligen, sondern für einen reichen Basler Bürger. Der Schlitten war nach mündlicher Überlieferung eine Bestellung von Johann Jakob Bachofen (1865 bis 1904), der auf den Seiten 109/110 eingehender vorgestellt wird. Für diesen wurde - im Gegensatz zum Vorbild - der Schlitten zweiplätzig gestaltet, so dass Herr und Dame nebeneinander sitzen konnten. So nahmen Bachofen und seine Gattin an den berühmten Basler Schlittenfahrten teil, entweder selbst kutschierend oder dem hinten sitzenden Diener die Leinen überlassend. Nach dem frühen Tod des Erstbesitzers kam der Prunkschlitten in die Basler Familie Fürstenberger, die ihr eigenes Wappen auf den Seitentafeln anbringen liessen. Dies dürfte um 1905 in der Carrosserie Kauffmann erfolgt sein, die hinten und vorne eine Plakette mit dem neuen Namen der Fabrik anbringen liess. Die Signatur Eugène Kauffmanns war bisher nur diskret im Inneren der Laternen zu lesen gewesen.



Abb. 109 A

Der Minerva-Schlitten von E. Kauffmann von 1892.

Historisches Museum Basel

Die Familie Fürstenberger schenkte den ausserordentlichen Schlitten, mitsamt zweier Kopfstücke, zweier Geläute sowie weiterer Geschirrteile im Jahre 1933

dem Historischen Museums Basel. Dieses liess den Schlitten 1981/82 in der Carrosserie Heimburger im Gestellbereich neu lackieren. Für die Einrichtung des Kutschen- und Schlittenmuseums 1987 in Brüglingen stellte der Schreibende in Basel zusätzliche Recherchen an und konnte weitere Unterlagen bei der Tochter des ehemaligen Kutschers von J.J. Bachofen akquirieren. Auf dieser Grundlage publizierte E. Belser den Schlitten 1993 mit weiteren Forschungsresultaten. Bachofen besass auch einen aussergewöhnlichen Break de chasse, von dem man leider nicht weiss, ob er auch in den Werkstätten Kauffmanns entstanden war (Abb. 136/7).

Dank eines entsprechenden Artikels in der Zeitschrift La Carrosserie Française vom September 1892 kann der üppige Schlitten nun genau datiert werden (Hinweis von R. Trapp).

Dort steht:

„Ce traîneau a été construit par M. Kauffmann, carrossier à Bâle (Suisse) et le dessin fait d'après les croquis et instructions qui nous été envoyés.

Les ornements paints sur la caisse, en camaieu, pourront ètre rehaussés de lumiéres or. – On peut traiter ce *rampant* véhicule beaucoup plus simplement, en supprimant les ornements des panneaux et en remplaçant la chimère de l'avant par une volute quelconque.

Le traîneau construit par M. Kauffmann comportait de magnifique lanternes placées en arrière de la caisse; ces lanternes, extrémement riches, ont été fabriquées par M. Billy, 43 rue de Colisée, et ont coûté prés de 500 francs: elles étaient en forme de tulipes, dans le genre d'un de nos croquis de „coins d'albums" du 15 juillet 1891, mais infiniment plus riches.

Les dimensions de la caisse sont les suivants: en haut à hauteur de l'accotoire, devant 1m, 000, en bas 0m, 800.

L'écartement du dehors en dehors des patins est de 1m, 000. Les patins sont ferrés avec du fer à roues fixé par des boulons à tête fraisée.

Prix du plan en grandeur d'exécution: 30 francs."

Demnach ist der Schlitten in die kurze Zeitspanne zwischen der Publikation der Laternen (1891) und dem Erscheinen der Zeitschrift mit einem als „croquis" bezeichneten Seitenriss (1892) datiert. Dieser entspricht nur in grossen Zügen dem fertigen Schlitten, offenbar lagen der Redaktion eben nur ältere Entwürfe (croquis) von Eugène Kauffmann vor (hier Abb. 113). Der Schlittenentwurf machte einen so guten Eindruck, dass die Zeichnung desselben in die Zeitschrift aufgenommen wurde. Der Bachofen-Schlitten wurde länger, schwerer und reicher ausgeführt als der Entwurf.

Am Beispiel dieses Schlittens kann einmal mehr gezeigt werden, wie Eugène Kauffmann arbeitete. Er benütze eigene ältere Vorlagen, wandelte diese entsprechend den Kundenwünschen ab, integrierte jüngere Anregungen (wie Lampenentwürfe aus Paris) und schuf – im Sinne des Eklektizismus – ein neues Ganzes, das auch in Paris Gefallen fand. Kauffmann verfügte offenbar auch über beste Beziehungen zu den besten Zulieferern in Paris. Dazu gehörten Laternenfabriken, bei denen er Einzelanfertigungen in Auftrag gab. Der Artikel in der Zeitschrift La Carrosserie Française zeigt auch, dass der Kunde offenbar eine grosse Summe für den neuen Schlitten zu zahlen bereit war, wenn allein die Laternen so viel kosten durften, wie ein einfacher Wagen.



Abb. 109 B

Das Vorbild des Basler Minerva-Schlittens: ein Schlitten des Münchner Hofwagenbauers Gmelch von 1877.

Guide du Carrossier 1877





Abb. 110

Der Minerva-Schlitten im heutigen Zustand:

- Links Vorderansicht

- Oben Hinteransicht.



Abb. 111

Die tulpenförmigen Laternen des Minerva-Schlittens:

- Links Entwurf von Billy in Paris von 1891

- Rechts 1892 ausgeführte Laterne.

La Carrosserie Française 1891 und Foto Verfasser





Abb. 112

Links oben Gravur Eugène Kauffmanns in einer Laterne des Minerva-Schlittens und links unten die von Reinbolt & Christe bei einer Revision nachträglich angebrachte Plakette am Minerva-Schlitten.

Unten: Wappen der Basler Familie Fürstenberg am Minerva-Schlitten.





Abb. 113

1892 publizierte Zeichnung von Eugène Kauffmann eines ähnlichen Schlittens nach einem „croquis“.

La Carrosserie Française 1892

Der Drachenschlitten

Wie der Zufall so spielt: Im Handel tauchte 2011 ein Schlitten in Wangen an der Aare auf, der lange Jahre als Dekorationsobjekt gedient hatte. Dieser Schlitten kommt dem „croquis“ von Abbildung 113 näher als der Minerva-Schlitten selbst. Offenbar benützte Eugène Kauffmann Vorlagen eines älteren Schlittens für den Bachofen-Schlitten, eben eines solchen Drachenschlittens, den man nach dem referierten Text im Guide du Carrossier auch als Chimären-Schlitten (antikes Mischwesen) bezeichnen könnte.





Abb. 114 A

Seitenansicht des Drachenschlittens mit der Nummer 873 und hinten angebrachte Plakette 2011. (Dienersitz fehlt, Laternen zugefügt wie auch die Tannenreisig-Dekoration).

Foto Verfasser









Abb. 114 B

Details des Drachenschlittens 2011:

Links: Vorderansicht.

Oben: Blattverzierung am Eisengestänge, später angebrachtes Emblem und Drachenkopf im Detail.

Doch der Reihe nach: Der Drachenschlitten, ein sehr guter und teurer Basler Herrschaftsschlitten, stammt eindeutig von Eugène Kauffmann, ist doch eine kleine, ehemals versilberte Messingplakette am Rahmen unter dem hinterem Paneel angebracht mit dem Schriftzug „E. Kauffmann A BÂLE“. Nach dem Design und der Ausführung dürfte dieser Schlitten um 1880 entstanden sein. Das Fahrzeug ist bereits mit einer mechanischen Bremse und Laternenhaltern bestückt. Es fehlt der ehemals vorhanden gewesene Dienersitz.

Der basiliskenähnliche Tierkopf auf dem Croquis zeigt einen Vogelschnabel und grosse Flügel. Der Drachenkopf auf dem erhaltenen Schlitten wächst zwar auch aus einem schuppenbewehrten dünnen Hals heraus, hat aber kleinere Flügel und den zähnebewehrten Kopf eines Pelztieres mit aufgestellten Spitzohren. Der Drachenkopf könnte den Wünschen des unbekannten Erstbesitzers beziehungsweise dessen Wappentiers angepasst worden sein.

Sonst aber zeigt der Schlitten sehr grosse Ähnlichkeiten mit dem Croquis von 1892. Dies trifft vor allem für die Gesamtform des Kastens mit der charakteristischen Carrick-Schweifung hinten zu. Dazu kommen die besonders grossen Zier-Voluten am Kasten seitlich vorne und hinten. Der seitliche Kastenträger ist ebenfalls in Form eines liegenden S gestaltet.

Vom Pedigrre her ist nur bekannt, dass der Besitzer von 2011 das Objekt in Niedergösgen einige Jahre zuvor bei einer Wirtin gekauft hatte, die das nahe Schloss Schloss Falkenstein als Restaurant betrieb und den Schlitten um1980 hatte neu bemalen und billig polstern lassen (Kunstleder über Schaumgummi). Er diente dort als reines Dekorationsobjekt mit zugefügten jüngeren Laternen. Dementsprechend fehlen Deichsel, Sprengwaage und auch der Dienersitz (Fussbrett desselben neu angefügt). Bei der Bemalung folgte der beauftragte Handwerker wohl einer alten Fassung (für Kauffmann typisches Rot). Was ehemals blattvergoldet gewesen war, führte er in Goldbronze aus. (Bremsgestänge und Lampenhalter dürften indessen ursprünglich sicher, vielleicht auch die Kastenträger, schwarz bemalt gewesen sein.)

Ob das in das Wappenschild eingemalte „F“ auf eine originale Vorlage zurückgeht, ist sehr unsicher. Es könnte eher an den Namen Falkenstein angepasst worden sein (vgl. oben).

Nach mündlicher Aussage der Wirtin namens Eichmann hatte sie den Schlitten um 1980 in der Umgebung von Sankt Gallen erworben.

Der fehlende Dienersitz dürfte ähnlich wie auf der zeichnerischen Vorlage neben dem Kasten auf den Kufenausläufen unter den Endvoluten abgestützt gewesen sein. Tatsächlich finden sich dort je zwei Schraubenlöcher (mit neuen Schrauben). Der Schlitten ist sehr gut gefertigt, mit gekonnt geschmiedetem Blattwerk an den Eisenträgern. Der stark geschweifte Schneefang besteht aus der Art von perforiertem Metallblech, wie man es von den Türfüllungen der Jagdwagen jener Zeit kennt. Die Schnitzarbeit des Drachenkopfes ist ebenfalls gut ausgeführt, während die Ausführung der Voluten etwas gröber wirkt.

Bei der Restaurierung 2012 kam hinter dem Rückenpolster die Nummer 873 zum Vorschein. Also entstand das Fahrzeug kurz nach 1880, demnach 10 Jahre vor dem Minerva-Schlitten. Ältere Farbreste und Farbproben auf dem Rückenpaneel unter der Nummer zeigen, dass der Kasten früher maroon bemalt war, wie der Minerva-Schlitten.

Beim Drachenschlitten handelt sich um einen zierlichen Schlitten, der vielleicht – wie der Von der Mühl-Schlitten (Abb. 114 C) – nur einspännig gefahren wurde. Er ähnelt diesem stark, vor allem aber dem „Croquis“ in der LCF von 1892 (Abb. 113).

Die Foto von circa 1903 vom Münsterplatz zeigt sechs Schlitten (Abb. 124). Unser Drachenschlitten könnte mit dem hintersten identisch sein. Das Bild zeigt folgendes:

Es gab in Basel einige ähnliche Schlitten, fast alle mit Dienersitz hinten. Einige davon dürften von Kauffmann stammen. Derselbe baute sicherlich mehrere

ähnliche Exemplare mit folgenden Merkmalen: Kasten in Carrick-Form, geschweifter Schneeschirm, Tierköpfe am Kufenzusammenlauf. (Heimburger baute eher modernere Schlitten mit zwei Kufenausläufen.) Meist wurden die Schlitten zweispännig gefahren. Sie wurden oft auch von hinten gelenkt, zumal wenn die Herrschaft nicht Patz genommen hatten. Sonst von vorne, deshalb ist die Bremse meist vorne angebracht und ein zusätzliches Fahrerkissen vorhanden (wie beim Bachofen-Schlitten). Zur Ausrüstung gehörten Pelze, auch auf dem Dienersitz.

Der Drachenschlitten wurde offensichtlich vor etwa dreissig Jahren (um 1980) oder noch früher zu einem Dekorationsobjekt umgewandelt, gewissermassen „verkitscht“. Damals muss der Schlitten wohl schon mindestens zwei „Leben“ hinter sich gehabt haben. Der hintere Eisenträger des Kastens mit den Abzweigungen für zwei Schuhe für den Dienersitz ist in Rundeisen ausgeführt, nicht mit Fischrund-Eisen wie die übrigen Eisenteile. Um 1980 muss der Schlitten schlecht erhalten gewesen sein, im vorderen Kastenbereich war das Holz stark verfault. Diese Stellen wurden damals grob zugespachtelt und zum Teil mit Eisenverstärkungen überbrückt. Der Dienersitz dürfte damals schon gefehlt haben; offenbar fehlten auch gewisse Blätter an den Voluten des Kastens, die unschön ergänzt und elektrisch angeschweisst wurden. Vom Lack scheinen indessen gewisse Reste erhalten geblieben sein, die zur Vorlage der Neubemalung wurden. Vermutlich folgte die Neubemalung des Drachenschlittens schon in den grossen Linien dem damals noch angetroffenen alten Zustand. Zumal sich diese neue Linierung weitgehend mit anderen Kauffmann-Schlitten deckt (Bsp. Schlitten Abb. 195). Folgende Eingriffe wurden um 1980 sicher vorgenommen:

1. Der Schlitten wurde stark abgelaugt und neu bemalt.
2. Die Sprengwaage und allfällige Landenfixierungen wurden entfernt.
3. Einige geschmiedete Blätter am Gestell wurden ergänzt.

Nicht ganz klar ist, ob auch folgende Änderungen vorgenommen wurden:

1. Schnitzerei an Kufenenden ergänzt in der Art der Voluten am Kasten.
2. Rückenlehne vielleicht begradigt? Aber die Nagelspuren der Polsterung sprechen eher dagegen.
3. Ev. sogar geschnitzte Voluten an Kasten ergänzt?
4. Zusätzliche beziehungsweise ergänzte Blattwerke an Gestell angeschweisst.
5. Wohl neue Lampenhalter vorne angefertigt.

Vor diesem Hintergrund stellte sich 2013 die Frage nach einer Restaurierung, wie weit zurück ein vermuteter alter Zustand wieder hergestellt werden könnte. Zunächst wurde vom Schreiner Heiner Elber der Kasten fachgerecht repariert mit neuen Holzteilen. Dabei zeigte sich, dass die Voluten am Kasten in guter Art mit den Schwellern des Kastens verbunden waren. Das spricht für einen alten Zustand, auch die Tatsache, dass die vorderen Voluten kleiner gearbeitet sind als die vorderen (wie auf der Zeichnung von 1892. Diese auffälligen Teile scheinen also eher alt zu sein (im Gegensatz zu denen an den Kufen hinten).

Sind die Blattwerke am Gestell allesamt neu? Tatsächlich fügte Kauffmann gerne am Gestell Blattwerke hinzu. Die Weinblätter im vorderen Gestellbereich scheinen also original zu sein.

Eine eingehende Untersuchung lässt vermuten, dass der Schlitten vor 1980 schon abgeändert wurde und damals vermutlich die oben erwähnten Rundeisen angebracht wurden, wohl auch die Lampenhalter und damals eventuell das Rückenpaneel begradigt wurde.

2013 wurde auf eine teure Restaurierung verzichtet, der Schlitten soll noch von den Zusätzen der Zeit um 1980 befreit werden.









Abb. 114 C

Links oben: Schlitten der Familie von der Mühll um 1900.

Links unten: Der Drachenschlitten 2013.

Oben: Maroone Farbspuren am Kasten unter der neuen roten Bemalung.

Unten: Verklebte Jutte auf der Innenseite des Rückenpaneels mit Farbmuster in maroon.

Der Basilisken-Schlitten

Im Jahre 2004 erhielt das Historische Museum Basel einen Schlitten aus der im Blauen Haus (vgl. Abb. 143) wohnhaft gewesenen Familie Vischer-Burckhardt geschenkt, dessen Schnitzverzierung am Kufenzusammenlauf der Zeichnung von Abbildung 113 ähnlich ist. Demnach könnte dieses Fahrzeug ebenfalls aus der Carrosserie Kauffmann stammen. Es ist allerdings grösser, gröber und einfacher als der Drachenschlitten gestaltet. Interessant ist hier die Erhaltung. Die Bemalung scheint - wie gewisse Lederteile - original zu sein.



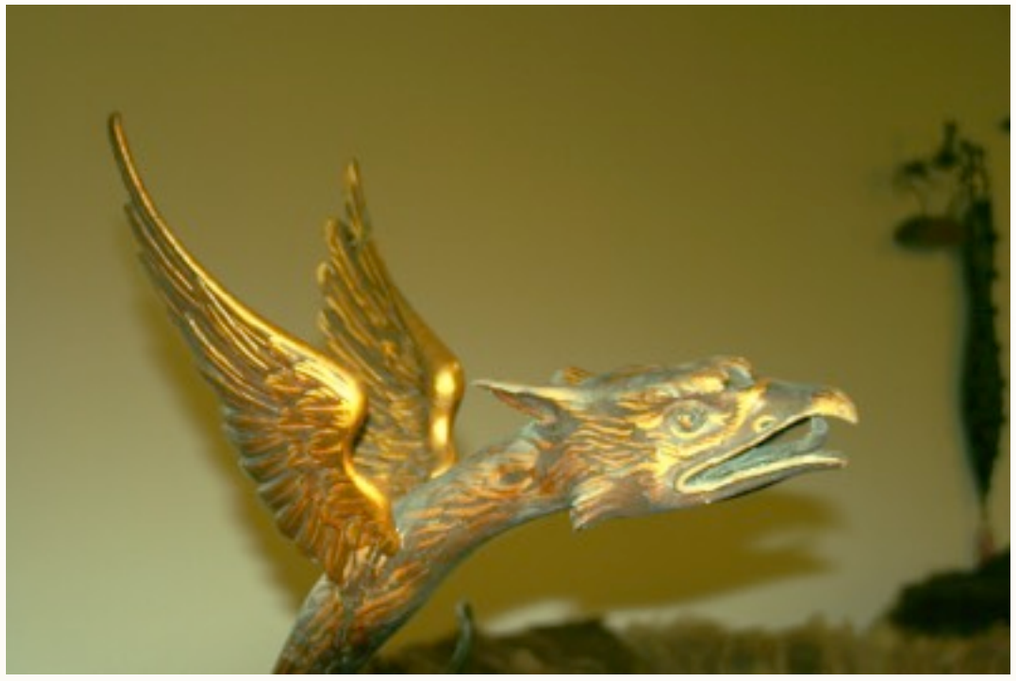






Abb. 115

Basiliskenschlitten der Basler Familie Vischer-Burckhardt:

- Seitenansicht

- Detail des Basiliskenkopfes

- Details eines Ortscheitriemens und der Bemalung des Schneefangs.

Fotos Verfasser

Rückzug von Eugène Kauffmann im Jahre 1894 aus der Firma und Wegzug von Basel

Üblicherweise blieben erfolgreiche Carrossiers lange im eigenen Geschäft tätig und übergaben dieses schliesslich einem Sohn zur Weiterführung. Bei Eugène Kauffmann kam es anders – er verkaufte in der Blüte der Kutschenzeit sein berühmtes Geschäft und emigrierte mit Frau und erwachsenem Sohn nach Frankreich! Warum? Zunächst der Reihe nach: Die Akten der Einwohnerkontrolle der Stadt Basel bezeugen den Rückzug von Eugène Kauffmann im Jahre 1894 aus der Carrosserie. Demnach gab derselbe das Basler Geschäft 1894 auf und zog 1895 – erst 53jährig – mit seiner am 24. 5. 1851 geborenen Frau, Maria Kauffmann-Mauss und seinem 21jährigen Sohn Paul Victor (geb. 16. 10. 1875) nach Paris. Als neue „Heimat“ wird das 1. Arrondissement von Paris genannt. Bei der Religion ist ein „K“ verzeichnet, also katholischer Glaube. Als Datum der Niederlassungsbewilligung ist für Eugène Kauffmann, genannt „Wagenfabrikant“, der 7. Januar 1874 verzeichnet. Das könnte das Datum seiner Verheiratung gewesen sein. (Eugène Kauffmann dürfte für sich selbst bereits eine frühere Bewilligung gehabt haben.)



Abb. 116

Auszug aus der Einwohnerkontrolle Basels: Die Familie Kauffmann verlässt 1894 Basel.

Staatsarchiv Basel-Stadt Einwohnerkontrolle (PD-REG 14a 9-3 Nr. 7838).

Mit diesem Eintrag verliert sich leider bis heute die Spur dieses begabten Wagenfabrikanten und seiner Familie.

Das macht das ungelöste Rätsel nur noch grösser. Warum verliess Eugène Kauffmann die Carrosserie und die Stadt Basel in einer Zeit, als andere am gleichen Ort ihre Wagenfabrik ausbauen? Um 1894 boomte der Absatz neuer Kutschen, es war eine prosperierende Wirtschaftsperiode. Damals kaufte etwa J.C. Geissberger in Zürich ein riesiges Gelände für die Erweiterung seiner Fabrik. Offenbar hatte Eugène den Rückzug aus seiner Fabrik und die Abreise nach Paris nicht übereilt angetreten, sondern über Monate geplant. Eugène Kauffmann trennte sich dabei radikal von seinem Geschäft; es wurde nicht wie in ähnlichen Fällen in eine Gesellschaft oder Companie umgeformt. Der Schreibende erwägt als Erklärung für den Wegzug der Familie Kauffmann drei Szenarien:

1.

Eugène Kauffmann war in Basel an seine Grenzen gestossen und plante den Aufbau einer grösseren Fabrik in Frankreich oder er nahm ein Angebot in einer berühmten Pariser Carrosserie wahr. Offenbar bestand eine starke Affinität zur französischen Hauptstadt, in dem er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit länger tätig gewesen war. Der schon genannte Cousin, Paul Kauffmann, lebte damals in Sceaux, unweit von Paris. Gegen diese Variante spricht allerdings, dass der Name Kauffmanns in Frankreich nach 1894 in Wagenbaukreisen nicht zu fassen ist. (Auch die Möglichkeit wurde geprüft, ob Eugène Kauffmann allenfalls nach einem Zwischenaufenthalt in Paris nach den USA ausgewandert sein könnte, zumal in Ohio (Miamisburg) seit 1904 eine Kutschenfirma, die Buggys produzierte, namens Kauffmann verbürgt ist. Eine Verbindung zu E. Kauffmann aus Basel ist allerdings nicht herstellbar.)

2.

Eugène Kauffmann machte es als vermögender Mann wie sein Vater und zog sich frühzeitig aus dem Berufsleben zurück, um in den von ihm geschätzten Frankreich als „propriétaire“ zu leben. Das erklärt aber nicht, warum er nicht seinem Sohn die Fabrik in Basel überliess.

3.

Eine Krankheit nötigte Eugène Kauffmann die Aufgabe der Fabrik auf. Dafür könnte sprechen, dass die Unterschrift „J. E. Kauffmann“ im Dokument von Abbildung 116 wesentlich zittriger als die schwungvolle Signatur auf den Briefen aus früherer Zeit wirkt. Eine schwere Krankheit Kauffmanns oder gar sein baldiges Ableben würde erklären, warum er danach nicht mehr fassbar wird. Allerdings erklärt auch dieses Szenario nicht plausibel, warum die Fabrik nicht dem Sohn überlassen beziehungsweise eine Zwischenlösung gesucht wurde, bis derselbe diese übernehmen konnte.

Die Fabrik kam 1894/95 definitiv unter eine neue Führung. Wie die Übernahme genau geregelt wurde, wird im übernächsten Kapitel D ausgeführt.

C. Die Stadt Basel und ihre Chaisen

Basel galt im 19. Jahrhundert innerhalb der Schweiz als die Stadt mit den elegantesten Kutschen und schönsten Fahrpferden. Die noble Equipage war in Basel zum Statussymbol wie in keiner anderen Schweizer Stadt geworden. Dementsprechend entstanden hier die schönsten Kutschen der Schweiz. Nicht zufällig liess Gottfried Keller seine nach 1860 verfasste Geschichte „Kleider machen Leute“, in dessen Mittelpunkt ein armer Schneider steht, mit einer Kutsche aus Basel beginnen: „ Als er bekümmert und geschwächt eine Anhöhe hinaufging, stiess er auf einen neuen und bequemen Reisewagen, welchen ein herrschaftlicher Kutscher in Basel abgeholt hatte und seinem Herrn überbrachte, einem fremden Grafen, der irgendwo in der Ostschweiz auf einem gemieteten oder angekauften alten Schlosse sass.“ Der weitere Verlauf der Geschichte ist bekannt: Der arme Schneider wurde im leeren Wagen mitgenommen und man hielt ihn als Insassen eines noblen Basler Wagens selbst für einen Grafen.

Zwei hauptsächliche Faktoren dürften zum besonderen Luxus auf Rädern in Basel geführt haben: erstens eine reiche Oberschicht mit aristokratischem Lebensstil, die wesentlich auf der erfolgreichen Industrialisierung der Stadt und ihrer Umgebung beruhte, und die Handel und Verkehr begünstigende geographische Lage am Oberrhein. Die Lage Basels am Rheinknie und damit an der kürzesten Verbindung zwischen Hamburg und Mailand beziehungsweise der Nordsee und dem Mittelmeer machte diese Handelsstadt zu einem Ort von europäischer Bedeutung. Zum Handel gehörte stets eine hohe Mobilität der Bewohner. Vor dem Bau der Eisenbahnen unternahmen Basler Händler ausgedehnte Reisen, zunächst im Sattel und seit dem 17. Jahrhundert vermehrt in Kutschen. Ein gutes Beispiel für das ausgehende 18. und frühe 19. Jahrhunderts ist dafür der schon genannte Handelsmann Burckhardt-Pelletier im Seger-hof (vgl. S. 24). Nach dem Aufkommen der Eisenbahnen fielen die Überlandreisen in der Kutsche zwar weg, dafür wurde aber der Nahverkehr in Kutschen umso häufiger und wichtiger. Basel blieb ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt (vgl. S. 19).

Industrialisierung

Bereits im späten 18. Jahrhundert hatte es in Basel eine vermögende Oberschicht gegeben, welche die Seidenbandfabrikation erfolgreich betrieb. Diese war noch nach dem Verlagssystem organisiert, die Produktion fand ausserhalb der Stadtmauern statt. Die Seidenbänder wurden meist an Messen abgesetzt. Dazu gehörten neben nahen Städten der Eidgenossenschaft, wie Zurzach, auch ferne Städte im Ausland, wie Frankfurt, wohin in der Kutsche gereist wurde. In der Stadt Basel galten lange die bekannten Restriktionen des Zunftregimes. Die Betriebsgrössen der zünftischen Gewerbe, blieben juristisch auf „das Mass vorindustrieller Kleinproduktion“ fixiert (Philipp Sarasin).

Um 1850 fielen die Zunftschranken, die Industrialisierung setzte im Vergleich zum nahen Mülhausen relativ spät, aber dann umso intensiver ein. Vorreiter waren Seidenspinnmaschinen im Jahre 1824. Im Jahre 1837 wurde die erste Dampfmaschine in der Florettspinnerei Braun & Ryhiner von den Basler Behörden bewilligt. 1870, bei der ersten Fabrikzählung, kam man für Basel bereits auf 64 Fabriken, fast die Hälfte davon im Bereich Seidenverarbeitung. Jetzt wurden die „Bändel“ vor allem industriell produziert. Bunte Seidenbänder waren damals in der ganzen Welt ein wichtiges modisches Accessoire. Die Inhaber der Basler Bandfabriken konnten mit dem Absatz ihrer Produkte in der ganzen Welt grossen Reichtum generieren. Basel erlebte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine blühende wirtschaftliche Entwicklung, sie wurde zu einer zu einer der reichsten und grössten Städte der Schweiz. Diese Entwicklung war auch der neuen chemischen Industrie zu verdanken, die (bei den Firmen Geigy, Sandoz wie Ciba) aus der Seidenfärberei und der nachfolgenden Produktion von synthetischen Farbstoffen hervorgegangen war. Ein Paradebeispiel dieser Entwicklung war der Seidenfärber Alexander Clavel-Merian (1805 bis 1873), der 1864 eine neue Fabrik für synthetische Farbstoffe in Kleinhüningen bauen liess. Diese wurde 1884 zur „Gesellschaft für Chemische Industrie Basel“, abgekürzt Ciba (1970 Ciba-Geigy, seit 1996 Novartis).



Abb. 117

1864 angelegte chemische Fabrik in Kleinhüningen zwischen Badenstrasse und Rangierbahnhof um 1910. Am rechten oberen Bildrand die Stadt Basel.

Druck Privatsammlung

Die Fabrikbesitzer waren damals nicht reine Fabrikanten, sondern gleichzeitig auch Kaufleute und Financiers. Die protestantische Oberschicht Basels mehrte ihr auch durch Industrie und Handel erworbenes Geld ständig; Basel wurde in diesem Zusammenhang zum ersten Bankenplatz der Schweiz. Ein Beispiel: Im Jahre 1854 schloss sich der Besitzer der Kutsche von Abbildung 28, ein Bankier namens Riggenbach, mit vier anderen Besitzern von Banken zu einem Syndikat zusammen, das „Bankverein“ genannt wurde (heute UBS); sie tätigten internationale, hochverzinsliche Staatsanleihen anderer Länder und zeichneten Bank- und Eisenbahnpapiere.

Die insgesamt positive wirtschaftliche Entwicklung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgte indessen nicht kontinuierlich. Sie war durchzogen von Booomjahren und Konjunktureinbrüchen. Die Seidenindustrie war davon allerdings nicht so stark betroffen, weil fehlende Auftragseingänge von den Fabrikanten im Bereich Heimarbeit abgefedert werden konnten. Einen ersten grossen Boom erlebte die Wirtschaft in Basel nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71: „Für das Basler Grossbürgertum war die „Gründerzeit“ der frühen 70er Jahre eine Gelegenheit grossartiger Gewinne.“ 1873 erfolgte ein Konjunktureinbruch, 1880/81 eine Hausse an der Börse, 1882 wieder eine Baisse. 1885 ging es der Industrie zunehmend besser, und 1889 erzielte die Bandindustrie ihr grösstes Exportvolumen. 1891 und 1900/01 gab es wieder Börsen- und Konjunkturkrisen. Dann sank der Stern der Seidenbandindustrie definitiv und fand um 1920 ihr Ende, nicht zuletzt wegen der von Paris geprägten Entwicklung zur schlichteren Kleidermode.

Die Nähe zu Frankreich

Paris war kurz nach der Jahrhundertmitte zur führenden Stadt nicht nur der Mode, sondern auch der gediegenen Equipagen geworden. Frankreich hatte unter Napoleon III. England den ersten Rang als führende Nation im Wagenbau abgelaufen.

Basler Fabrik- und Handelsherren hatten stets intensive Handelsbeziehungen mit Frankreich gepflegt. Viele Sprösslinge der Basler Oberschicht verbrachten in Paris einige Lehrjahre und waren dementsprechend mit dem Luxus in dieser Stadt bestens vertraut. Sie lernten dabei auch die neuesten Moden der Luxuswagen kennen. Die hohe Qualität des französischen Wagenbaus schlug sich auch auf die Provinzen nieder. Im Elsass gab es bedeutende Carrossiers wie etwa Widerkehr in Colmar. Die französische Qualität der Wagen wurde auch zum Massstab der in Basel verwendeten Luxuswagen; sie mussten auf der obersten Qualitätsstufe gestaltet und gefertigt sein, um bei der anspruchsvollen Kundschaft Gefallen zu finden. (In der übrigen Schweiz hingegen, vielleicht abgesehen vom ebenfalls grenznahen Genf, gab es noch lange recht provinzielle Bauweisen.) Nur Wagenbauer, die eine Lehrzeit in Frankreich hinter sich hatten oder sogar aus diesem Land stammten, konnten in Basel mithalten.

Das grosse Vorbild Frankreich mit seinen schönen Equipagen war auch bildlich in den besseren Familien Basels präsent. Es war üblich, in den Sattel- und Geschirrkammern Darstellungen vorbildlicher Gespanne über den Pferdegeschirren aufzuhängen, wie sie Abbildung 118 zeigen. Die vier kolorierten Lithographien der Zeit um 1860 stammen nach einer Bleistiftnotiz auf der Rückseite der „Kunsthandlung Fr. Rath Basel“, welche die Rahmen in „hell esche“ fertigte, aus der Familie „Köchlin-Hoffmann“. Demnach hingen die Bilder einstmals in der Remise des bekannten Basler Bankiers Rudolf Albert Koechlin-Hoffmann (1859 bis 1927), der die Schwester von Fritz Hoffmann-La Roche geheiratet hatte.









Abb. 118

Vier Lithographien von 1860 mit Darstellungen eleganter französischer Equipagen aus einer Basler Remise der Zeit um 1900:

- RETOUR AU CHATEAU - POSTE ANGLAISE (oben)

- DÉPART POUR LES EAUX – POSTE FRANCAISE.

- PONEY-CHAISE.

- TILBURY AVEC CHEVAL AMÉRICAIN.

Lithographien von Louis Emmanuel Soulange-Tessier nach Gemälden von Jules de Bonnemaison (1809 bis circa 1865) aus einer Privatsammlung

Übrigens war die Sprache der Vornehmen in Basel oft auch das Französische gewesen, auch der Carrossiers. Das französische Wort „Chaise“ wurde im frühen 19. Jahrhundert zum Synonym für Luxuswagen mit Verdeck. Dieser alte Name hat sich in Basel als allgemeine Bezeichnung für die edle Kutsche gehalten. Noch heute nennt man die an der Basler Fasnacht mitfahrenden Kutschen „Chaisen“.

Die finanzkräftige Oberschicht

Die finanzkräftige Oberschicht setzte sich in Basel aus in der frühen Neuzeit eingebürgerten Familien und aus jüngeren Zugewanderten zusammen, vor allem aus dem nahen Elsass. Diese wohlhabende bürgerliche Schicht entwickelte einen patrizischen bis aristokratischen Lebensstil, wie es der Historiker Philipp Sarasin nannte, aus dessen Dissertation hier wiederholt zitiert wird. Dieses lokale Patriziat hatte lange die Geschicke der Stadt im Rahmen des Ratsherrenregimes gelenkt und blieb im 19. Jahrhundert mit erstaunlicher Kontinuität bis zum Ersten Weltkrieg tonangebend. Der enge Kreis des Grossbürgertums behielt seine führende Position während der Krise der Kantonstrennung (1833) über die Einbindung in den Bundesstaat (1848) mit der neuen Niederlassungs- sowie Handels- und Gewerbefreiheit hinaus bis zur Zeit des Ersten Weltkrieges. Sie gestaltete dementsprechend erfolgreich die schnelle Entwicklung der Stadt (Industrialisierung, Bevölkerungsvermehrung und Stadterweiterung) mit.

1835 wurden in Basel erst 23'000 Einwohner gezählt, 1910 aber mit 136'000 bereits das Fünffache. Ein besonders grosses Wachstum war in den 50er, 70er und 90er Jahren des 19. Jahrhunderts zu verzeichnen. Dazu gehörte ein Ausländerbestand von fast 40%. Mit Beschluss von 1859 fielen die Stadtmauern. Die Befestigungsgräben wurden aufgefüllt und es entstanden, wie damals in Europa üblich, breite Ringstrassen und Parkanlagen.

Zwischen dem Grossbürgertum und der nächsten Bevölkerungsgruppe gab es starke Einkommens- und Schichtunterschiede. Basel hatte im 19. Jahrhundert eine „extrem in Klassen gespaltene Gesellschaft“. Die nächste Schicht der Kleinbürger oder „Mittelständler“ (Beamte, Lehrer, selbständige Handwerker usw.) machte nur etwa 10% aus. Am grössten war der Unterschied der Ober- zur Unterschicht, bestehend aus Lohnabeitern, Dienstboten usw., die übrigens um die Jahrhundertmitte noch 11 Stunden am Tag arbeiteten (inklusive Samstag).

Der Basler Kundenkreis der Carrosserie Kauffmann rekrutierte sich fast ausschliesslich aus dem engen Zirkel der obersten Schicht, soweit bekannt waren es vor allem Bankiers, Rentiers und Fabrikanten. Die Einkommensverhältnisse der Angehörigen unterer Schichten gestatteten die Haltung eines eigenen Gespanns mit Personenwagen nicht, höchstens die gelegentliche Miete eines Gespanns. Denn nicht nur die Anschaffungs-, sondern auch die Betriebskosten einer eigenen Equipage mit zwei Pferden waren damals sehr hoch, sie waren mit mehr als einem Jahreslohn eines Mittelständlers zu veranschlagen. Das Ausgabenbuch des Bandfabrikaten Johann DeBary-Burckhardt für das Jahr 1889 weist beispielsweise Gesamtaufwendungen von gut 88'000 Franken aus, davon etwa die Hälfte für die Haushaltung. Die Kosten für die Equipage betrug mit 3'881,30 Franken immerhin fast 10% der Haushaltungskosten. Das entsprach dem Preis einer noblen Kutsche, beziehungsweise dem besseren Jahreslohn eines gut gestellten Bürgers.

Die Oberschicht Basels war zunächst ein enger Zirkel. Geheiratet wurde in der Regel innerhalb einer begrenzten Zahl von namhaften Familien. Sie trugen Namen wie Bachofen, Boelger, Iselin, La Roche, Merian, Paravicini, Sarasin, Vischer oder Von der Mühll. Die Söhne der Bankiers, Kaufleute und Fabrikanten wurden von ihren Vätern üblicherweise zur Ausbildung nach Paris, Frankfurt oder London geschickt. Mit circa 25 Jahren kamen sie zurück, stiegen ganz selbstverständlich ins väterliche Geschäft ein und bereiteten sich auf die spätere Übernahme desselben vor.

Der aristokratische Lebensstil des städtischen Patriziats und die Bedeutung der eigenen Equipage

Johanna Von der Mühll, die 1920 in eine alte Basler Familie eingeheiratet hatte, schrieb 1944 über ihre Erfahrungen: „Wer fremd nach Basel kam, war zuerst überrascht, in den Strassen eine ungewöhnlich große Menge eleganter „Equipagen“ und prächtige, wohlausgeruhte Gespanne zu jeder Tageszeit anzutreffen. Wenn solch tadellose „Coupé“ vor irgendeinem Geschäft in der Aeschen oder in der Freien Strasse hielt, entstieg dem Wagen oft eine überaus einfach und gewollt altmodisch gekleidete ältere Dame, um in einem Laden zu verschwinden. Beim Herauskommen folgte ihr eine Ladenjungfer oder ein Verkäufer und verstaute die eingekauften Pakete auf dem „Strapontin“, indes der Kutscher unbeweglich in seiner tadellosen, unauffälligen Livrée auf dem Kutschbock thronte.“

Der meist in einem Seitenflügel des Herrschaftshauses wohnende Kutscher spielte eine besondere Rolle unter den Bediensteten eines vornehmen Hauses. Es war „meist ein gedienter Kavallerist aus dem Elsässischen oder dem Badischen. Schon kurze Zeit nach seinem Antritt wurde er, wenn er seinen Posten zur Zufriedenheit versah, zur Hauptperson unter den Angestellten; denn Wagen und Pferde, die ihm anvertraut waren, waren zugleich der große Luxus des Hauses, auf welchen ansehnliche Summen verwendet wurden.“ Die noblen Wagen waren auch in Basel mehr als ein bequemes Fortbewegungsmittel. Während im Ancien Regime Karossen an den europäischen Höfen fahrende Throne gewesen waren, wurden Kutschen im 19. Jahrhundert zu einer Art fahrbarer Podeste der grossbürgerlichen Selbstinszenierung.

Die Basler Oberschicht pflegte in ihren Kreisen einen eigenen Lebensstil mit fest gefügten Riten. So galten bei grossen Festen wie Hochzeiten spezielle Regeln. Dabei spielten Kutschen eine spezielle Rolle. „Man“ musste einen eigenen Wagen besitzen, um angemessen auftreten zu können. Ein wichtiger gesellschaftlicher Treffpunkt des 19. Jahrhundert war das Pferderennen. Hier war die eigene Kutsche ein zentrales Mittel des schicklichen Auftritts. Auf dem Rennplatz trat man nur dann standesgemäss auf, wenn man im eigenen Sportwagen vorfahren und diesen nahe am Renngeschehen aufstellen und von der Kutsche aus dieses verfolgen konnte. Dafür war im Inneren der Rennbahn ein spezieller Bereich reserviert. Für einen solchen Platz musste man 20 Franken bezahlen, während die üblichen Stehplätze nur einen Franken kosteten. Die meisten Pferderennen fanden übrigens am Montagnachmittag, einem Arbeitstag, auf der Schützenmatte statt.

Solche Verhaltensweisen waren nicht in Basel erfunden worden, sondern die lokal angepasste Kopie von Gebräuchen wie sie die Oberschicht in Metropolen wie London oder Paris pflegte.

Der enge Zirkel der tonangebenden Familien Basels wohnte in bestimmten Bereichen der Stadt, vor allem auf dem Münsterhügel und dem diesen vorgelagerten Quartieren namens St. Alban („Dalbe“) und Gellert. Dort waren im 19. Jahrhundert schlossartige Villen im Stil des Historismus entstanden. Die Stall- und Remisenbauten lagen (wegen der Emissionen) meist in einem gewissen Abstand vom Herrschaftshaus, wie dies ebenfalls in Europa üblich war.

Luxus hinter Gittern

„... wie stylvoll öffnete sich langsam das prachtvolle Gitterportal zur Durchfahrt des schweren Landauers mit seinem glänzenden Gespann!“ schrieb 1944 als Erinnerung an die gute alte Zeit in Basel Johanna Von der Mühll nieder. Typisch für die Basler Herrschaftshäuser war nach derselben das „ziervolle Rankenwerk der schmiedeeisernen Gitter“ als Schranke der Bewohner *und* Schutz vor Eindringlingen. Die Gattin eines Seidenbandfabrikanten beklagte in ihren Erinnerungen den unwiederbringlichen Verluste der bis zum Ersten Weltkrieg dauernden alten Zeit: „ ... ein Rhythmus, ein Styl, die dem alten Patriciat eigen waren wie sein besonderer Dialekt“. Allerdings hielt sie auch einschränkend fest, dass man dies nicht nur „als Schmuck und als Wahrzeichen alter Eigenart“, sondern auch „wie ein elegantes Gitter als Einschränkung“ empfinden konnte.



Abb. 119

Coupé vor dem Landhaus Sandgrube an der Riehenstrasse 154 um 1900 im Winter.

Staatsarchiv Basel-Stadt NEG 6596

Diese Gitter waren, wie die Häuser selbst, meist im Stil des 18. Jahrhunderts in barocker Manier gehalten. Im Inneren der Häuser, in denen ja häufig Besuche empfangen wurden, ging es so weiter: Historismus mit deutlichen Anklängen an das Ancien Régime, wohin man blickte, durchsetzt mit alten Stücken. Das zeigen alte Fotos ebenso wie der Inhalt von Büchern, welche die stolzen Besitzer über ihre Sitze herausgaben. Darin sind nicht selten auch die Stallungen berücksichtigt. Sie standen den Ecuries und Remisen französischer Adliger kaum nach.

Die Rückgriffe auf alte Zeiten gingen zurück bis ins ferne Mittelalter, in die Ritterzeit, obwohl damals in Basel andere Familien den Ton angegeben hatten. Das drückte sich bei den Familienwappen aus, die bei den Kutschen eine besonders wichtige Rolle spielten. Die Basler Familien des 19. Jahrhunderts kultivierten ihre Wappen in mittelalterlicher Art. Dabei ersetzte die Helmzier in Basel die Adelskrone, wie sie in Paris und London üblicherweise auf den Wagenschlägen über die Wappen gesetzt wurde. In Basel gab es ja - wie in der ganzen Schweiz - keinen echten Adel mehr, deshalb konnte man keine Kronen vorweisen und musste auf phantasievolle Helmzierden ausweichen. Diese wurden im 19. Jahrhundert nicht mehr, wie früher beim alten Adel, grossformatig in die Mitte der Türschläge gesetzt, da hätte man sich der Lächerlichkeit preisgegeben. Man setzte sie - diskret und doch gut sichtbar - auf die Türleiste unter die Seitenfenster der Wagen und ebenso auf Geschirre, Bockdecken und andere Accessoires. Dabei liess man indessen, wie bei aristokratischen Familien und Königshäusern üblich, auch in Basel die Kutschen in den Wappenfarben lackieren, so dass von weitem schon erkennbar war, wessen Kutsche sich näherte.



Abb. 120

Kleine Wappen beziehungsweise Helmzierden der Familien Hoffmann und La Roche auf dem Jagdwagen Abbildung 151.

Sammlung Wüthrich, Rheinfelden



Abb. 121

Kniedecke der Familie Ehinger-Schlumberger mit den Initialen ES und Helmzier.

Sammlung William Hollinger, Muttenz

Gesellschaftliche Aufsteiger

Im Verlauf des 19. Jahrhundert erwarb neben der alten Elite auch in Basel eine Gruppe von Nicht- oder Neubürgern grössere Vermögen. Sie verdienten ihr Geld vor allem in Bereichen, die mit dem schnellen Bevölkerungswachstum zusammenhing, nämlich in den Domänen Wohnungs-, Energie-, und Lebensmittelsektor, im Transport- und vor allem im Bankenbereich. Einige reich gewordene Aufsteiger ohne alten Namen schafften es schliesslich, in den engen Kreis des Patriziats aufgenommen zu werden. Gerade diese Neureichen passten sich stark und schnell den lokal gültigen Codes und Symbolen der tonangebenden Familien an. Dazu gehörten bevorzugt teure Wagen und prächtige Pferde. Bei solchen Aufsteigern fehlte oft ein altes Wappen, sie mussten sich mit dem Anbringen von Initialen begnügen.

Der Historiker Philipp Sarasin hat die Vita eines Aufsteigers exemplarisch untersucht, die von Rudolf Brüderlin (gestorben 1917). Er entstammte einer einfachen Basler Familie, bildete sich in Paris und Frankfurt aus und wurde schliesslich ein erfolgreicher und reicher Bankier. Im Militär errang er den Rang eines Oberstleutnants und war ein angesehener Reiter. Nach dem Aufstieg in den Kreis des lokalen Patriziats legte er sich alle Insignien zu, welche zu dieser Schicht gehörten. Entsprechende Fotos, Drucksachen und Schriftstücke sind in seinen Alben erhalten. Dazu gehört auch die Photographie von Abbildung 122, die vermutlich eine Freundin des Genannten zeigt. (In Paris bezahlte übrigens der reiche Kavalier seiner Mätresse, wie dies im Roman „Kameliendame“ von Alexandre Dumas d. Ält. bestens nachzulesen ist, üblicherweise nebst einer Wohnung auch eine Equipage.) Brüderlin wurde auch an exklusive Schlittenfahrten eingeladen, wichtige Paraden der „jeunesse dorée“ Basels.



Abb. 122

Damengespann um 1898 in Basel mit einem leichten Phaëton, wahrscheinlich aus der Carrosserie Kauffmann. Dabei dürfte es sich um eine Freundin Rudolf Brüderlins gehandelt haben.

Staatsarchiv Basel-Stadt Album Brüderlin

Solche Aufsteiger dürften, wie reiche Zuzüger auch, gute Kunden der Carrosserie Kauffmann gewesen sein. Dort konnten sie auf eine gute Beratung über die lokalen Gepflogenheiten im Bereich Pferd und Wagen zählen. Dieses Feld scheinen Vater und Sohn Kauffmann sehr gut beherrscht zu haben. Es gibt kaum erhaltene Kauffmann-Wagen, die als geschmacklos oder protzig zu bezeichnen wären.

Andere Carrosserien scheinen eher das gefertigt zu haben, was unbedarfte Kunden als schick betrachteten. Dazu gehörte die hervorragende Wagenfabrik Heimburger, die Fahrzeuge (wenigstens an andere Orte) auslieferte, welche von der in Basel als elegant und schicklich angesehenen Mode abwichen (Abb. 123). In Zürich war dies mit der Fabrik Geissberger noch viel mehr der Fall.

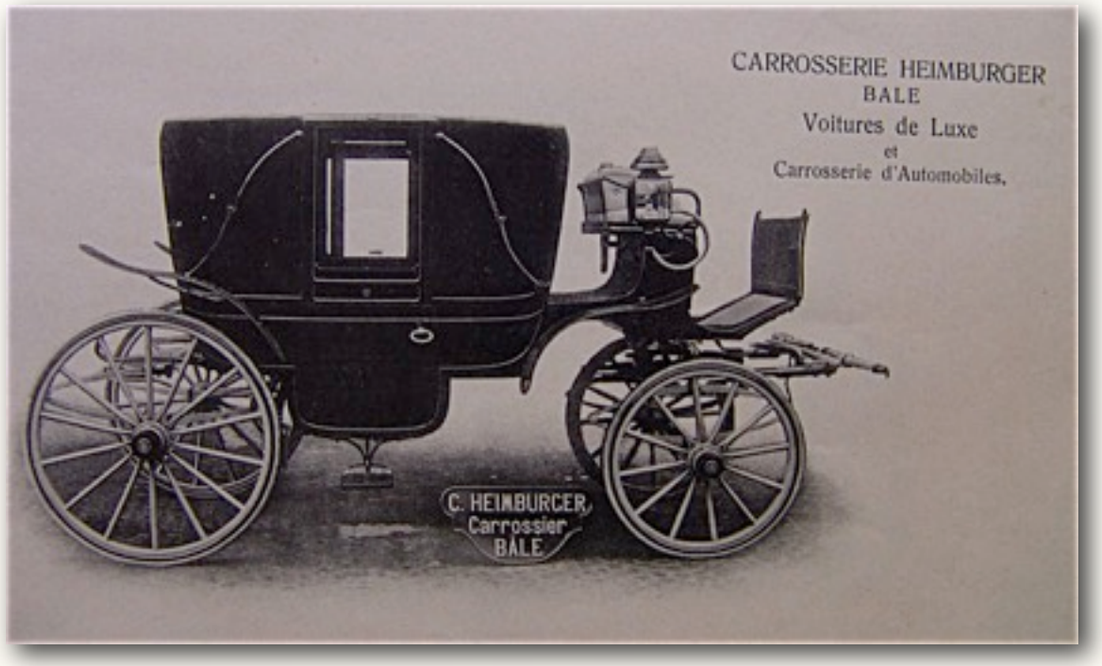


Abb. 123

Landauer mit Kasten mit Fries und hellem Untergestell.

Album Heimburger von 1910

Reichere Bürger – mehr Kutschenverkehr

Der in Basel gültige, schlichte Stil im Bereich der Wagen hängt auch mit der Vergangenheit dieser Stadt der reformierten Bürger zusammen. Bis in die Zeit um 1800 galten in der sittenstrengen Stadt harte, durch Reformationsherren überwachte Einschränkungen, die der Luxusentfaltung enge Grenzen setzten. Es gab Bussen, wenn Basler Herren etwa ihre Diener auf der Kutsche mit façonnierten statt glatten Knöpfen auftreten oder an der Kutsche Schnitzwerk anbringen liessen. Erst im frühen 19. Jahrhundert wurden diese Sittenmandate ganz aufgehoben. - In den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts begannen sich reichere Bürger vermehrt eigene Equipagen anzuschaffen; es gehörte bald zum guten Ton, im privaten Luxuswagen aufzutreten. Der Verkehr mit Kutschen nahm derart zu, dass bald neue Vorschriften erlassen wurden. 1847 wurde etwa geregelt, wie die Kutschen vor dem Casino nach den Symphoniekonzerten vorzufahren hatten (National-Zeitung 28. 8. 1931): Die Kutscher hatten ihre Wagen hintereinander am Steinenberg aufzustellen. Dann fuhr man vor die Türe, ein Angestellter rief den Namen auf und die Herrschaften konnten einsteigen. „Wenn nach dreimaligem Rufen die Herrschaft nicht kommt, so muss der Kutscher abfahren und sich hinten als den Letzten an die Reihe der Equipagen stellen; der zweite fährt alsdann vor etc.“



Abb. 123b

Das alte Stadtcasino am Steinenberg (1826 bis 1938) nach einem Aquarell um 1870 von J.J. Schneider (aus Settelen „Von der Droschke zum Taxi).

Der städtische Polizeidirektor erliess im Jahre 1856 für die ganze Stadt eine neue Verordnung und begründete sie mit der Behebung von „Missbräuchen, welche mit Bedürfnissen des heutigen Verkehrs unerträglich geworden sind“ (Basler Nachrichten 9. 8. 1956). Zu den neuen Vorschriften gehörte der Rechtsverkehr, Trabfahren nur für gefederte Wagen und solche, die „für den Transport von Personen bestimmt sind“. Waschen und Reinigen von Pferden und von Fuhrwerken wurden auf der Strasse nicht mehr erlaubt. „Unnöthiges Peitschenknallen und in der Nähe von Personen das Schwingen der Peitschen“ wurden ebenfalls verboten. Lohnfuhrwerke bedurften einer Bewilligung der Regierung.

Schlittenfahrten

Die Basler Carrossiers Kauffmann und Heimburger bauten bis zur Zeit des Ersten Weltkriegs einige noble Schlitten, gewissermassen Kutschen auf Kufen. Diese wurden im Winter auf schneebedeckten Strassen anstelle der Chaisen gefahren. Vor allem aber dienten die reichen Schlitten, wie der oben vorgestellte Minerva-Schlitten, einer besonderen Art von Schlittenfahrten. Dabei ging es um einen alten Brauch, der sich in Basel länger als anderswo erhalten hat. (Zu den älteren Schlittenfahrten hat sich der Schreibende 2009 bereits ausführlich geäussert: Furger 2009.) Es ging dabei um eine Fortführung eines älteren Brauchs der Fasnachtszeit, wie wir ihn heute im Engadin mit den Schlitteden noch kennen und der vor allem von Jungmannschaften betrieben wurde. In Basel begannen die gemeinsamen Schlittenfahrten in der Regel vom Münsterplatz aus. Im letzten Jahrhundert waren die Erinnerung an solche Schlittenfahrten im städtischen Kontext noch im Bewusstsein, auch durch die Schilderungen von Johanna Von der Mühll:

„Noch im 17. Jahrhundert kamen zu solchen Schlittenfahrten bis zu zweihundert Schlitten zusammen „auf das allerköstlichste ausstaffieret“, und danach gab es „köstliche Gastereyen und Tänzen“. Die Sitte solcher Schlittenfahrten hat sich bis 1914 erhalten. Erst damals mussten sie wegen der Kriegszeiten aufgegeben werden ... Die Schlittenfahrten waren das einzige gesellschaftliche Ereignis, das aus dem Stegreif ins Leben gerufen wurde. Ein solcher Ausflug konnte erst dann beschlossen werden, wenn hoher Schnee lag und eine gute Schlittenbahn entstanden war. ... Ganz ohne Liste ging es auch in diesem Fall nicht ab. Ein paar junge Leute aus den in Betracht kommenden Kreisen versammelten sich im Haus des einen unter ihnen, stellten dort ein Verzeichnis der Aufzufordernden zusammen und luden dann sowohl die Schlittenbesitzer wie die jungen Mädchen ein, für die sich ein Aufwärterfreund (=Kavalier) gefunden hatte. Da dies rasch gehen musste, teilten sich die jungen Leute, bevor man Telephon hatte, in die Aufgabe. Die jungen Herren holten die Mädchen galant im Schlitten zu Hause ab. Dann fuhren sämtliche Schlitten bei einem gemeinsamen Treffpunkt zusammen. In der legendenhaften guten alten Zeit traf man sich bei schwarzem Kaffee in der Lesegesellschaft am Münsterplatz; dann später auf dem Sevogelplatz, dem St. Alban-Graben oder dem Münsterplatz. Vor allem benützte man den zweisitzigen Privatschlitten, der meistens die Familienfarben und oft das geschnitzte Familienwappentier am Aufsatz trug. Dann aber wurde die so genannte „Wurst“ beim Fuhrhalter aufgeboten. Die Wurst hatte für acht bis zehn Personen Platz. Man sass im Halbkreis hinter dem Kutscher auf der schmalen Sitzbank und stieg von hinten ein. Wer zuletzt einstieg, schloss die Schlittentür und setzte sich darauf. Es gab auch Schlitten, die aus einem Break bestanden, das auf Kufen gesetzt war, so dass man sich in zwei Reihen gegenüber sass. Mancher Schlitten fasste vier, sechs oder zwölf Personen. Oft waren bis zu vier Pferde vorgespannt. Jeder Schlitten war von einem oder zwei Postillonen geleitet. Man kann sich vorstellen, welcher Übermut in den Würsten und Breaks herrschte, wie das Lachen der Jugend, die sich da heiter zusammendrängte, in der kalten Luft zerflatterte. Im Erker des Antistitiums an der Münsterplatzecke drängten sich dann Herren, Damen, Mütter, Väter, Oheime und Tanten, und sahen mit höchster Aufmerksamkeit auf das übermütige Treiben hinunter. Das war aber auch ein glänzender Anblick, wenn die Schlitten zusammen fuhren. Kostbare Pelze und glühendheisse Wärmeflaschen sorgten für warme Füsse. Bei den vierspännigen Schlitten sass ein zweiter Kutscher vorne auf einem Pferd[31]. Auch die Pferde waren prachtvoll hergerichtet. Sie hatten am Kopfstück ein blinkendes Schellengeläut und wehende Federgarnituren. Beides, Federtschupp und Geläut, machten die Pferde scheu, so dass die Kutscher alle Hände voll zu tun hatten, um sie zu zügeln. Auch die Kutscher waren prächtig anzuschauen. Sie trugen gewaltige Pelzmützen mit einem herabhängenden Fuchsschwanz auf der Seite und imposante Pelzkragen. Den Vogel aber schossen die jungen Herren ab. Zwar erschienen sie um die Jahrhundertwende nicht mehr, wie in den 1870er Jahren in allen möglichen Verkleidun-

gen, als Husaren, Altfranken usf. ..., sondern die Herren kamen im kleidsamen englischen Jagdanzug, im roten Rock mit weissen Beinkleidern. Sie tummelten gewandt die aufgeregten Gäule und ritten, wenn sich die lange Reihe der Schlitten endlich in Bewegung setzte, jedem Schlitten voraus. Jeder Reiter hatte eine Peitsche zum Knallen; es war nicht ungefährlich, diese Kunst auszuüben, denn die empfindlichen Pferde pflegten dann wild zu scheuen. Aber das Knallen gehörte unbedingt dazu. Auch die Kutscher schwangen Peitschen; von ihnen schaute man die schwer zu erlernende Kunst ab. Die Fahrt ging fast immer ins Badische, am häufigsten nach Lörrach. Im „Hirschen“ beim Wirt Pflüger gab es Glühwein und es wurde getanzt. Gegen sieben Uhr war Aufbruch, man fuhr durch die winterliche Nacht unter Sternengefunkel nach Basel zurück. Gross war unter den Jungen die Spannung, ob nun noch ein improvisierter Ball stattfinden würde.“





Abb. 124

Schlittenfahrten in Basel um 1900..

- Links: Auf dem Münsterplatz aufgestellte Gespanne: Holzschnitt von Burkhard Mangold (1873 – 1950).

- Oben: Ein Schlitten verlässt ohne Insassen den Platz vor dem Münster

(Aufnahme von Gustav Wackernagel-Merian).

Im Jahre 1878 lag eine schöne Schneedecke in der Stadt. Die Zeitungen berichteten das gute Wetter sei „von unternehmenden Kreisen der Stadt zu einer fröhlichen Schlittenfahrt benutzt worden. Um 2 Uhr Nachmittags passierte ein glänzender Zug von etwa fünfundzwanzig Schlitten, begleitet von einer Anzahl hübsch kostümierter Vorreiter die Freie Strasse ...“. Wie üblich fuhr man in die badische Nachbarschaft, nach Lörrach. Die meisten Schlitten waren „endeux“ besetzt, also von einem Mann beziehungsweise Kavalier mit Gattin, Verlobten

oder Freundin. In einem Album des oben genannten Rudolf Brüderlin hat sich die Aufstellung der aus 41 Pferden bestehenden Schlittenequipagen erhalten und auch die Namen der Teilnehmenden. Darunter finden sich Namen wie Wilhelm Bachofen, Alphons Ehinger-Geigy oder Emil Paravicini-Bachofen, die hier schon genannt wurden oder in diesem Band noch erwähnt werden. Die Teilnehmer sind ein interessanter Spiegel der im Basler Grossbürgertum vertretenen Berufe. Belegt sind nach Philipp Sarasin acht Seidenbandfabrikanten (oder deren Söhne), zwei Seidenhändler, drei Bankiers, je ein Architekt, Rentier, Jurist, Baumwollfabrikant, Arzt, Grosskaufmann, Germanist und ein Fabrikant chemischer Erzeugnisse.

Feine Unterschiede für Herren und Damen

Beim Auftritt in der Öffentlichkeit waren früher viele Regeln zu beachten. Der Auftritt in der Kutsche war damals wie ein Buch, aus dem man lesen konnte. Passte das Pferd zum Wagen? Verhielt sich der Kutscher untadelig? Wurde mit dem Auftritt nicht zu dick aufgetragen, aber trotzdem auch nicht ein ärmlicher Eindruck hinterlassen? War das Benehmen der Herrschaften, wie es sich gehörte?

Alles musste zusammen spielen, sonst fiel man in der Gesellschaft leicht durch. Das war auch in anderen Städten so. In Paris etwa testete man neue Modelle von Kutschen im Umfeld grosser Pferderennen und verwarf sie danach oder baute weitere ähnliche Exemplare, je nach Reaktion auf die vorgeführten „Prototypen“. In Basel war man etwas konservativer, es ging mehr um die Details. Der junge Herr lernte im Militärdienst viel über die Welt des Pferdes kennen. In der Kavallerie, allenfalls noch in der berittenen Artillerie, wurde man auf das spätere Leben vorbereitet. Dazu gehörten alle reiterlichen Disziplinen. Die jungen Töchter hingegen schickte man zu Hause in die Reitschule.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde das Kutschenfahren zusehends auch ein Damensport. Junge Damen begannen spezielle, leicht gebaute Phaëtons selbst zu fahren, vorzugsweise auch zweirädrige Dogcarts. Dabei liessen sie sich stets von einem Groom begleiten, der tadellos aussehen, eine massgeschneiderte Livree tragen und gute Manieren aufweisen musste.



Abb. 125

Korrektes Damen-Gespann. Hier wird in Berlin bei einer Sportveranstaltung von einer jungen Dame (neben ihr der Groom) ein Tandemwagen vorgeführt.

Aus einer Deutschen Illustrierten um 1900

Der Stellenwert der Kutsche in Basels Oberschicht

Eine vermögende Basler Familie, die etwas auf sich hielt, unterhielt eigene Stallungen für ihre Fahr- und Reitpferde. Diese lagen meist neben der Villa in einem separaten Gebäude, wo im Obergeschoss auch das Stallpersonal wohnte. Die Kutscher wurden in der Regel aus dem süddeutschen Raum rekrutiert, meist wurden ehemaligen Kavalleristen eingestellt. Neben den eigentlichen Ställen lagen die Remisen für die Wagen und die Geschirrkammer. Um 1900 gab es in Basel gut hundert Herrschaftsstallungen. In einer herrschaftlichen Remise standen vier bis sechs Wagen, das ergibt gesamthaft etwa 500 Fahrzeuge. Insgesamt ist für die Zeit um 1900 mit circa 1000 Luxuswagen in der Stadt zu rechnen.

Die informelle Vorschrift, den eigenen Reichtum nicht zu sehr zur Schau zu stellen und sich bescheiden zu geben, wurde schon erwähnt. So ist zum Beispiel verbürgt, dass sich der in der Kutsche zur Arbeit fahrende Fabrikbesitzer nicht vor dem Eingangstor des Büros vom Kutscher absetzen liessen, sondern die letzten Meter zu Fuss ging. Aber im Bereich der Pferde selbst und deren Ausrüstung hörte die Bescheidenheit in Basel auf. Das edle Pferd hatte in Basel stets einen hohen Stellenwert. Das galt für Reit- und Fahrpferde, die letzteren nannte man nach französischer Manier Carrossier oder Chaisenpferd. Für schöne Gespanne und fein gearbeitete Geschirre wurde sehr viel Geld aufgewendet. Alt und Jung waren stolz auf die eigene Equipage; dementsprechend oft liess man die Equipage vor dem eigenem Privathaus ablichten und gab sich dabei betont distinguiert (Abb. 126).



Abb. 126

Mutter und Tochter His um 1912 in einem Mylord vor dem Haus de Bary in Riehen.

Historisches Museum Basel

Gerade weil der vordergründige Prunk nicht gezeigt werden durfte, verlagerte sich der Hang zum Luxuriösen ins Detail, das der Kenner sehr wohl wahrnahm. Bei den Sätteln, Pferdegeschirren und Accessoires schätzte man die hohe Qualität bester Handwerker. Dementsprechend wurde bei den besten Sattlern Europas eingekauft, etwa bei Hermès in Paris. Das überlieferte Alexander Clavel-Respinger genau (vgl. S. 131ff.).

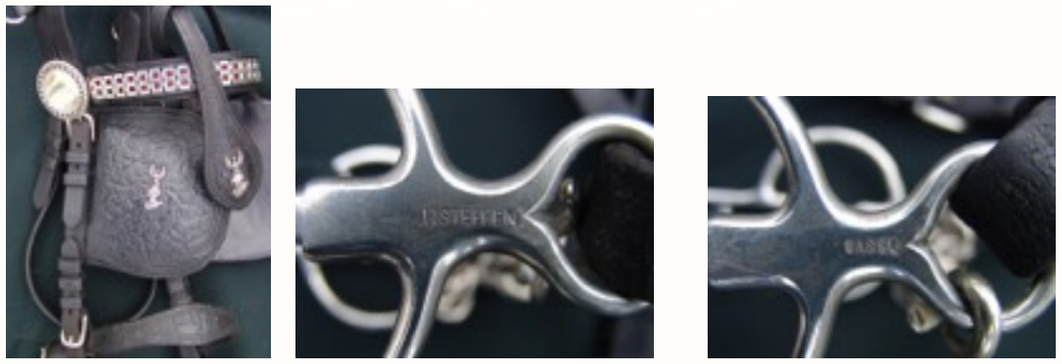


Abb. 127

Pferdegeschirr der Basler Familie Geigy mit entsprechender Helmzier. Es soll aus dem Hause Hermès in Paris stammen. Die Liverpool-Kandaren tragen Basler Stempel.

Sammlung William Hollinger, Muttenz

Im 19. Jahrhundert gehörte der offen zur Schau gestellte Müssiggang der obersten Schicht in den reichen Städten Europas zum Alltag. In Paris fuhr die reiche Dame beispielsweise auch an Werktagen in den Bois de Boulogne mit einem schönen Gespann aus. Was in London der Hyde Park und in Wien der Prater war, waren in Basel die Langen Erlen. Dorthin fuhren die besseren Basler nicht nur am Wochenende aus. Solch noble Ausfahrten waren nicht allzu selten: „An schönen Tagen pflegte man allabendlich in den schattigen Alleen der „Langen Erlen“ spazieren zu fahren, und dort entwickelte sich ein wahrer Corso von prächtigen Wagen“. Aus diesen informellen Treffen, wurden auch formelle Wettbewerbe, wie unten nachzulesen ist.

Pferde und Kutschen begleiten die Lebensstationen

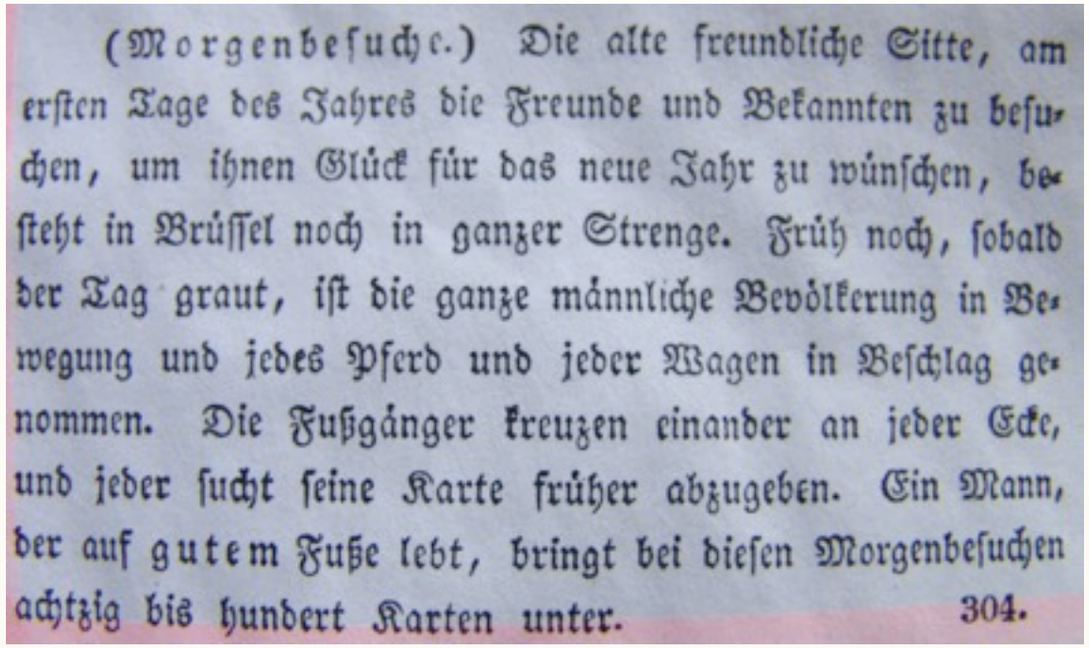
Kinder der besseren Gesellschaft wuchsen ganz selbstverständlich mit Pferd und Wagen auf. Schaukelpferde, Holzpferde auf Rädern und ganze Spielzeug-Ställe gehörten zum Inventar des Kinderzimmers. Nicht selten wurden gewisse Sprösslinge vom Kutscher in die Schule gefahren. So erzählte es jedenfalls eine ältere Baslerin dem Schreibenden. Ihre Grossmutter ging demnach in der „Dalbe“ (St.-Alban-Vorstadt) in eine Privatschule, das Klassenzimmer lag im ersten Stock. Nicht selten sagte der Lehrer kurz vor 12 Uhr zur Schülerin „Luki, wirsch abgholt“, wenn er vor dem Fenster den Oberteil einer Bogenpeitsche hatte vorbeifahren sehen.

Wenn die Töchter ins heiratsfähige Alter kamen, nahmen deren Mütter dieselben gerne ans Pferderennen mit und platzierten sich vorzugsweise in den vorderen Reihen der Tribünen. Paradierten dann junge Männer, die gute Partien hätten abgeben können, an den Sitzreihen vorbei, konnten die Töchter im rechten Augenblick vorgestellt werden. Drängte sich ein Unbekannter oder Auswärtiger vor, wurde derselbe flugs abgewimmelt, wie es dem Gewährsmann dieser Geschichte erging (dem Zürcher Besitzer des Gutes Rosenberg in Feldbach namens Messner).

Reitanlässe wie Jagden waren für junge Kavalliere eine gute Gelegenheit, einer hübschen jungen Dame näher zu kommen. Dass manche Ehe bei einem Reitanlass ihren Anfang genommen hat, wird in Biographien bestätigt, wie etwa in der von Fritz Hoffmann-La Roche oder derjenigen von Alexander Clavel-Respinger. Geheiratet wurde ja weiterhin vornehmlich innerhalb der „guten“ Basler Familien, was dazu führte, dass fast alle in diesem Kreise irgendwie miteinander verwandt waren. Bei einer Heirat war es Brauch, dass die besseren Familien untereinander für den Festtag ihre Coupés samt Kutscher zur Verfügung stellten, so dass ein langer Festzug entstand.

Johanna Von der Mühll schrieb dazu: „Je mehr eigene Wagen angeboten worden waren, desto stattlicher wirkte der Wagenzug. Es kam vor, dass man bei einer Hochzeit über zweiundzwanzig Wagen, davon vier Coupés, verfügen konnte. Genügten die Wagen von Freunden und Bekannten nicht, so konnte man sie in einer Fuhrhalterei ergänzen. ... Den Schluss des Wagenzugs bildete ein Lohnwagen, in dem die Diensten fuhren. ... Die nächste Familie der Braut und des Bräutigams fuhren in einem Wagen. Die Hochzeitsfreundinnen wurden von den Hochzeitsfreunden abgeholt. ... Solch große Hochzeit erregte Aufsehen. Wer vorüber kam, blieb stehen, und es bildete sich ein Gedränge. Des-

halb brauchte man vor dem Brauthaus und vor der Kirche je einen Landjäger, der die Ordnung aufrecht zu erhalten hatte. ...Braut und Bräutigam fuhren als erste im Coupé vor der Kirchentüre vor. Manchmal warteten die Hochzeiter, bis der Wagen der Eltern vorgefahren war, um mit ihnen zusammen die Kirche zu betreten. Aber die Wagen fuhren so dicht hintereinander vor, dass sich das Aussteigen sehr schnell abwickelte.“



(Morgenbesuche.) Die alte freundliche Sitte, am ersten Tage des Jahres die Freunde und Bekannten zu besuchen, um ihnen Glück für das neue Jahr zu wünschen, besteht in Brüssel noch in ganzer Strenge. Früh noch, sobald der Tag graut, ist die ganze männliche Bevölkerung in Bewegung und jedes Pferd und jeder Wagen in Beschlag genommen. Die Fußgänger kreuzen einander an jeder Ecke, und jeder sucht seine Karte früher abzugeben. Ein Mann, der auf gutem Fuße lebt, bringt bei diesen Morgenbesuchen achtzig bis hundert Karten unter. 304.

Abb. 128

Text aus der „Allg. Mode-Zeitung“ von 1834 zum Brauch der Neujahrsvisite. Diese wurde in Basel bis weit ins 20. Jahrhundert hinein von der Oberschicht gepflegt.



Abb. 129

Mylord vor dem Württemberger Hof (heute Kunstmuseum) der Familie Forcart um 1890.

Historisches Museum Basel

Am Neujahrstag war es in Basel wie in anderen Städten Europas innerhalb einer bestimmten Schicht Brauch, sich gegenseitig kurz die Aufwartung zu machen. Das konnte in Basel standesgemäß nur im Coupé geschehen. War die Herrschaft nicht zu Hause beziehungsweise selbst auf Besuchstour, wurde wenigstens die Visitenkarte abgegeben. Auf diesen Brauch der Neujahrsvisite nimmt die Neujahrskarte von Alexander Clavel-Respinger auf Abbildung 179 Bezug.

„Carossen der nobilis basiliensis“ an Pferdesportanlässen

Basel war in der ganzen Eidgenossenschaft bekannt als Zentrum des Pferdesportes. Der „Reiterclub beider Basel“ wurde schon 1879 gegründet. Dabei waren die Verbindungen mit der militärischen Reiterei sehr eng. Es wurden neben Pferderennen auch Concours hippiques, Distanzritte und Springen organisiert.

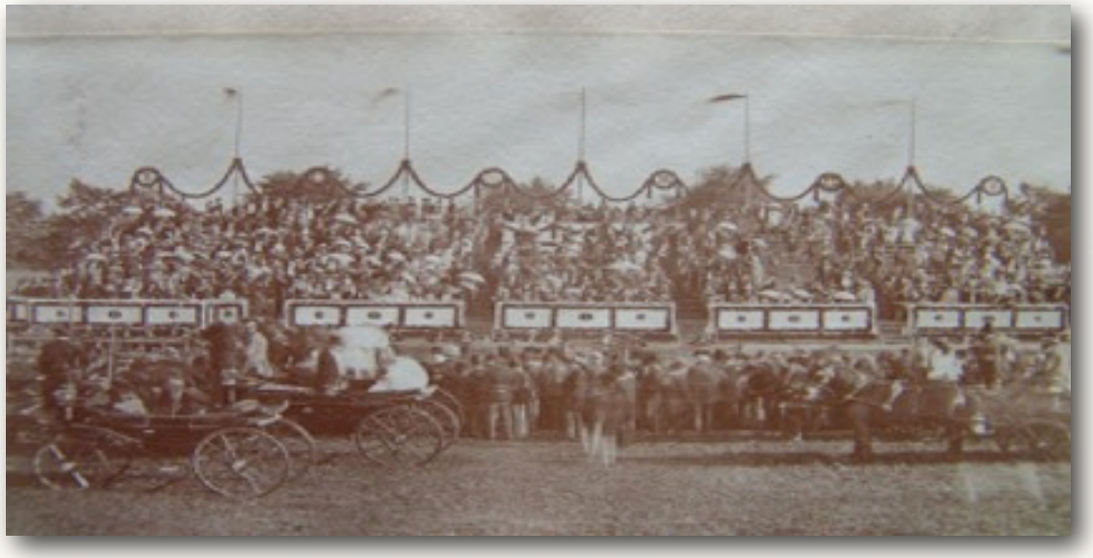


Abb. 130

Pferderennen im Jahre 1890 auf der Schützenmatte mit Landauern als Tribünen im Vordergrund.

Staatsarchiv Basel-Stadt

1908 fand die Springkonkurrenz des Reiterclubs beider Basel wegen schlechten Wetters nicht wie vorgesehen in Allschwil statt, sondern verspätet auf dem Übungsplatz des Rennvereins in der Hard bei Birsfelden. Der Chronist schrieb damals von vielen Zuschauern, „darunter verschiedene Altmitglieder inmitten der Carossen der nobilis basiliensis“. Dies ist einer der zahlreichen Belege, dass man in Basel, wie etwa auch in Paris, in der eigenen Equipage zum Pferdesportanlass fuhr und von den eigenen Wagen aus das Geschehen verfolgte.

(Pferderennen fanden bis in die Zeit um 1900 vorzugsweise auf der Schützenmatte statt.) Dafür dienten hier nicht, wie etwa in Paris, hohe Sportwagen wie Coachen oder Roof-seat Breaks, sondern einfachere Landauer, Mylords und Jagdwagen. Nicht minder exquisit als in grossen Städten war allerdings die Garderobe der Damen. Das weiss man mit Sicherheit, denn am Pferderennen liess man sich gerne fotografieren.



Abb. 131

Damen und Herren auf ihren Wagen an einem Pferderennen nach 1900. Vorne der von Mühlbacher in Paris gebaute Jagdwagen der Familie Vischer (vgl. Abb. 68), dahinter ein Break de chasse von Heimburger der Familie Hoffmann.

Historische Photographie im Historischen Museum Basel











Abb. 132

Basler Gesellschaft am Pferderennen im Jahre 1896.

- Links oben: Mit Landauer und Mylord

- Links unten: Mit Jagdwagen und Mylord

- Oben: Mit zwei Mylords und Damen vor einem Jagdwagen mit Rippenkasten.

Staatsarchiv Basel-Stadt, Album Brüderlin

Seitenblick auf reitende Herren

Die Herren der besseren Gesellschaft lernten früher fast alle reiten, entweder an der Universität oder im Militär. Schulmässiges Reiten gehörte seit langem in ganz Europa zur Grundausbildung der männlichen Abkömmlinge der gehobenen Schicht. – In Basel hatte bereits im Jahre 1682 der hohe Rat einen „Universitätsbereuter“ eingestellt. Es gab also einen speziellen Reitlehrer für die Studenten Basels. Themen rings um das Pferd wurden Teil des universitären Lehrplans. Traten die jungen Herren in den Militärdienst ein und liessen sich zum Offizier ausbilden, kam die entsprechende reiterliche Ausbildung im Militär dazu. Unteroffiziere und Offiziere hatten meist ein eigenes Dienstpferd.

Basel war lange Zeit und bis 1966 auch Standort einer Kavalleriekaserne gewesen. Die ersten militärischen Ställe wurden 1799 im Erdgeschoss der Klingenthalkirche, einem aufgehobenen Kloster, angelegt und das Gelände als Kaserne genutzt. 1819 entstand dort eine Reitbahn. 1863 kam es zum Neubau der heute noch bestehenden Kaserne in rotem Sandstein durch J.J. Stehlin mit einer Reithalle und zwei Stallflügeln für 160 Pferde. Hier wurden die Basler Guidenkompanie 3 stationiert, zwei Artillerie-Batterien und verschiedene Offizierspferde. Die höheren Schweizer Offiziere zeigten sich bis zur Zeit des Zweiten Weltkrieges häufig in Reithosen, Reitstiefel und oft gespornt, wie etwa Aufnahmen des Rütli-Rapports im Sommer 1940 zeigen.

Lange Zeit war der militärische Grad auch im Zivilleben von grosser Bedeutung. So wurde etwa Jean Keller, der Chef der Droschkenanstalt Keller, nicht als „Herr Keller“, sondern als „Herr Oberst“ angesprochen, auch im Arbeitsalltag. Besonders angesehen waren Angehörige von berittenen Einheiten wie Dragoner und Guiden. Übrigens konnten die meisten Reiter auch fahren und hatten dies im Militär gelernt. Nicht selten fuhren Teilnehmer von Reitturnieren im sportlichen Zweiradwagen zum Turnierplatz, spannten ihr Pferd aus und gingen im Sattel an den Start.



Abb. 133 A

Reiter vor der Basler Kaserne um 1900.

Reiten war nicht nur ein Freizeitsport, sondern für gewisse Mitglieder der Gesellschaft eine diskrete Parallelwelt. Hier konnte man sich regelmässig ungestört treffen. So berichtete etwa die Baslerin Marie-Louise Staehelin alias Diane d’Henri in ihrem ersten Buch, dass ihr Mann, der Geliebte ihrer Mutter, stundenlang mit derselben auszureiten pflegte.

Nicht nur das Pfederennen, sondern auch andere Pferdesportanlässe, etwa in den Disziplinen Springen und Military, waren wichtige gesellschaftliche Anlässe. Die zivile Reiterei der Männer wurde bis um 1950 fast ganz von militärischen Reitern beherrscht. Es war Ehrensache, bei Wettbewerben in Uniform anzutreten. Ein Beispiel: Dem Programmheft vom 26. September 1920 des Reiter-Clubs beider Basel ist zu entnehmen, dass damals auf dem Flugplatz Sternenfeld in Birsfelden ein „Geländereiten. Offen für Soldaten der Kavallerie auf ihren Bundespferden“ stattfand, aber auch „Cross Country“ für „Offiziere aller Waffen und Herrenreiter“. Einige Basler Reiter stiessen in die Weltelite vor, wie etwa Oberleutnant Alphonse Gemuseus, der an der Olympiade 1924 in Paris die Goldmedaille im Springen errang. Auch Baslerinnnen errangen als Amazonen, wie man damals Reiterinnen gerne nannte, obere Ränge bei wichtigen Wettbewerben.





Abb. 133 B

Basler Reiter und Reiterin:

- Oberleutnant Eric Miville am Concours hippique national in Thun 1932.

- Frau A. La Roche-Respinger im Damensitz auf einem 12jährigen Dressurpferd aus Irland

Aus „Schweizer Pferdebuch“ (Basel und Olten 1944) und F.A. Frikart „Das Pferd in Wort und Bild“ (Zofingen und Zürich 1933)



Abb. 134

Der Reitlehrer Major Mercier führt in der Passage eine Quadrille mit den Fräuleins Simon und Sarasin an.

L’Année hippique 1944

Und die Damen

Die weiblichen Sprösslinge der besseren Basler Familien lernten zunächst zu Hause reiten und wurden dann in die Reitschule geschickt. Die führende Adresse dafür war die Reitschule Mercier. Adolph Mercier war als Major zunächst Reitlehrer im Kavallerie-Remonten-Depot in Bern gewesen. 1901 vermietete die Droschkenanstalt Keller an Vater und Sohn Mercier einen zugekauften Betrieb mit Stallungen und gedeckter Reitbahn. Nach einem Brand im Jahre 1903 konnten die Reitlehrer vorübergehend in der Kaserne Stallungen und Reitbahn benutzen. Danach wurde ein Neubau im alten Bertrand-Areal erstellt.

Reitbahngesellschaften

Wie in anderen Städten Europas auch gründeten Herrenreiter eine Gesellschaft, um gedeckte Reitbahnen zu erstellen und zu betreiben. Oft wurde zur besseren Ausbildung ein anerkannter Reitlehrer als Betriebsleiter eingestellt.

1891 wurde die „Reitbahngesellschaft zu St. Alban“ gegründet, deren Reitbahn an der Malzgasse 18 lag und damit im Dreieck zwischen St-Alban-Vorstadt und Dufourstrasse, wo einige Herrschaftshäuser lagen und laufend neue dazukamen, verschiedene mit Stallungen. Der Lärm des Reitbetriebes wurde in diesem dichter werdenden Wohnquartier jedoch zu einem so grossen Problem, dass dieser Standort aufgegeben wurde. Die Gründungsliste der Reitbahngesellschaft zu St. Alban liest sich wie ein Who-is-Who Basels der Zeit um 1900. Da finden wir J.J. Bachofen-Petersen wieder, aber auch Vertreter der Familien Alioth, Burckhardt, Christ, de Bary, Ehinger, Hoffmann, Koechlin,

La Roche, Merian, Paravicini, Passavant, Sarasin, Vischer und Von der Mühll. In der Reitbahn wurde von morgens 6 bis abends 8 Uhr geritten. „Das Bewegen der Pferde durch die Diener der Mitglieder“ durfte nur von 7 bis 10 Uhr und von 1 bis 2 Uhr sowie von 4 bis 6 Uhr erfolgen. „Das reiten bösartiger Pferde, sowie das Longieren“ musste vor 8 Uhr geschehen.

Die „Reitbahngesellschaft zu St. Alban“ fusionierte 1927 mit der 1908 gegründeten „Reitbahngesellschaft zu St. Jakob“, deren doppelte Reitbahn östlich des Bahnhofs lag, an der Grosspeter-Strasse 12 (später Grosspeter-Garage). Dorthin führten aus den besseren Quartieren wie St. Alban und Gellert bis zur Zeit des Zweiten Weltkrieges spezielle Reitwege neben den Fahrstrassen. (Das in Basel für das Wort Gehsteig benützte Wort „Trottoir“ ist von trotter, franz. für traben herzuleiten.) Die Reiter konnten also ihr Pferd zu Hause besteigen und zur Reitbahn reiten, wenn sie es nicht dort hatten einstellen lassen. Zu den gegen hundert Gründungsmitgliedern gehörten auch A. Clavel-Respinger und F. Hoffmann-La Roche.

Der jeweilige Pächter der Reitbahn benützte diese selbst mit seinen Mietpferden, zu Anfang waren es deren zehn gewesen, 1916 schon 38. 1921 betrieb der Pächter übrigens auch eine Fuhrhalterei. In der Reitbahn fanden in der Zwischenkriegszeit – jeweils im Winter - auch gemeinsames Musikreiten und später auch Hallenspringen statt. 1930 kam eine dritte Reitbahn dazu. 1935 wurde Adolph Mercier Pächter der Anlage (bis 1947) und Baron Skrbensky zweiter Reitlehrer. 1970 kam es zur Verlegung nach Bättwil im Kanton Solothurn, wo Werner Stamm als Architekt gewirkt hatte. Diese Anlage besteht bis heute.

(Zitate aus der Jubiläumsschrift „100 Jahre Reiterclub beider Basel“ von 1979 durch Arnold Schuhmacher.)

Der Herrenfahrer J.J. Bachofen-Petersen

Wer waren konkret die Besitzer schöner Equipagen und damit Kunden der Carrosserie Kauffmann? Im Folgenden werden einige Familien genannt, von denen näheres zu ihrem Fuhrpark bekannt ist.

Johann Jakob Bachofen hiess der Besteller des oben vorgestellten prächtigen Minerva-Schlittens. Wer war dieser Mann, der sich ein Fahrzeug für eine Summe leistete, von der eine normale Familie einige Jahre hätte leben können? Er war der einzige und spätgeborene Sohn (1865 bis 1904) des gleichnamigen bekannten Mutterrechtforschers und seiner dreissig Jahre jüngeren Frau. Von seinem Vater, dessen Familie erfolgreiche Bandfabriken besass, erbte der junge Mann 1887 ein grosses Vermögen. Das erlaubte ihm, bereits in jungen Jahren ein Herrenleben zu führen, zu dem die Jagd und andere Freizeitvergnügen gehörte. Schon mit gut dreissig Jahren kaufte sich Bachofen im damals aufstrebenden Gellertquartier eine Villa. An der Gellertstrasse 24 lag auch sein Stall- und Remisengebäude. Im Stall standen vier grosse Carrossier. Nach englischer Manier hielt sich Bachofen einen Viererzug, mit dem er sich kutschieren liess, wenn er nicht selbst damit ausfuhr. Auf diese Equipage war der Besitzer so stolz, dass er sie von einem teuren Maler grossformatig in Öl verewigen liess (Abb. 137). Auf diesem Gemälde ist ein achtplätziger Jagdbreak zu sehen, der sich leider nicht erhalten hat. Als Vorlage dienten dem Künstler Photographien, die der Sportsmann selbst aufgenommen hatte, denn er war, wie damals andere Patrizier auch, als Hobbyphotograph mit eigener Dunkelkammer tätig. Lange konnte Bachofen jedoch seine Leidenschaften nicht ausleben; er starb bereits mit 39 Jahren.

Bei seinen Angestellten blieb Bachofen als grosszügiger und verständnisvoller Patron in Erinnerung. So jedenfalls berichtete es die vom Schreibenden 1986 ausfindig gemachte Tochter des Kutschers, Konrad Staudacher (1853 bis 1911). Der Bauernsohn aus dem Allgäu hatte mit der Lehre zum Kutscher im Grossherzoglichen Stall in Baden-Baden eine gute Ausbildung durchlaufen. Er bekam von der Herrschaft auch die Erlaubnis zur Heirat mit dem Hausmädchen der Familie Bachofen. Aus dieser Ehe entsprang eben die genannte Ge-

währsfrau, die Erbstücke aus dem Hause Bachofen, darunter die hier abgebildeten Fotos, lange aufbewahrte und sie schliesslich dem Historischen Museum schenkte.



Abb. 135

Der erste Besitzer, J.J. Bachofen-Petersen (1865 bis 1904), des Minerva-Schlittens.

Historisches Museum Basel



Abb. 136

Der Viererzug des J.J. Bachofen-Petersen vor einem Jagdbreak um 1893.

Historisches Museum Basel



Abb. 137

Equipage des J.J. Bachofen-Petersen 1894.

Gemälde von Hans Sandreuter im Kunstmuseum Basel



Abb. 138

Silberplakette auf einer Kniedecke aus beigem Wolltuch mit eingravierter Helmzier der Familie Bachofen sowie der Devise „morituro sat“.

Aus bestem Material besteht auch ein erhaltenes Requisit aus einer anderen Linie der Familie Bachofen. Die Rede ist von einer Decke, in die sich im Winter der Herr von den Fussspitzen bis zum Bauch einwickeln konnte. Sie besteht aus grauem Wolltuch mit kariertem Futter. Unter dem Umschlag befinden sich zwei mit Hirschleder gefütterte Taschen. Auf Brusthöhe ist über einer Lederscheibe eine massive Silberplakette mit einer kunstvollen Gravur angebracht. Sie zeigt unter der Helmzier der Familie Bachofen die grossen Initialen WB und den Wappenspruch „morituro sat“ (Genug für den Todgeweihten). Die Initialen WB stehen für Wilhelm Bachofen. Dafür kommt ein Bruder des Mutterrechtsforschers (Wilhelm Bachofen-Vischer, 1825 bis 1885) oder ein Neffe desselben (Wilhelm Bachofen-Burckhardt, 1853 bis 1906) in Frage. Beide waren reiche Bandfabrikanten. (Die Decke kam über den bekannten Basler Spring-Reiter Alphonse Gemuseus in Privatbesitz.) Offenbar war also der Sohn des Mutterrechtsforschers nicht der einzige in der Familie Bachofen, der sich einen aufwändigen Fahrstall mit allem Drum und Dran leistete. Dasselbe galt für die folgende, verwandte Familie.

Familie Paravicini

Im Jahre 1957 schrieb Alexander Clavel-Respinger in seinem Buch über den Wenkenhof (vgl. unten): „Die früher bekannten Viererzüge aus dem Anfang des Jahrhunderts, wie sie den Familien Bachofen, Paravicini, Iselin, Vischer und anderen gehörten, verlockten auch die jüngere Generation zur Nachahmung.“ Mit „Bachofen“ dürfte Clavel unter anderem den genannten J.J. Bachofen-Petersen gemeint haben, mit „Paravicini“ wohl besonders den schon genannten Emanuel (Wilhelm) Paravicini-Bachofen (1843 bis 1884). Dieser stammte vom Generalsstabschef zur Zeit von General Herzog während des Deutsch-Französischen Kriegs und Basler Ratsherrn Rudolf Paravicini-Vischer (1815 bis 1888) ab. Wie dieser war auch sein Sohn Teilhaber einer Bandfabrik, er hatte eine Cousine des J.J. Bachofen-Petersen geheiratet und starb wie jener im Alter von etwa vierzig Jahren. E. Paravicini-Bachofen war ein spezieller Kenner des Kutschenwesens. Ihm wurde, wie erwähnt, der Spezialbericht über die an der Landesausstellung 1883 in Zürich ausgestellten Fuhrwerke und Luxuswagen anvertraut. Emanuel Paravicini hat sich selbst, seine Frau und seine drei Kinder auf dem Jagdbreak von Kauffmann um 1883 in einer eindrücklichen Photographie ablichten lassen. Der Wagen wurde nach seinem Tod an den ältesten Sohn Emil Wilhelm (geb. 1870) vererbt, den man auf dem Bild vermutlich auf einem Pony reitend abgebildet sieht. Dieser im Jahre 1870 geborene Emil Paravicini-Engel hielt den Wagen samt Geschirren in hohen Ehren und schenkte ihn schliesslich samt französischem Postgeschirr und entsprechender Livree dem Historischen Museum. Er schrieb noch im Jahre 1934 an dessen Direktor, ob der Wagen gut untergebracht sei und bot als mögliche Einstellmöglichkeit seine Remise an der „Rue St. Jacques 20“ an. Als Beruf nannte er „Rentier“. Diese Bezeichnung findet sich im Basler Adressbuch hinter manchen Baslern der Oberschicht und bedeutete ein von Renten, also regelmässigen Einkünften seines Vermögens Lebender. - Der aristokratische Lebensstil der Basler Familie Paravicini war in der übrigen Schweiz wohl bekannt. Johanna Von der Mühll notierte dazu folgende Anekdote (1944, 59): „Bekannt ist die Geschichter, wie Oberst Paravicini sich beim späteren General Wille, der damals Instruktor war, melden wollte. „Ich weiss schon“, sagte Wille, „Fünfundzwanzig Soldaten und fünfzig Diener“.“





Abb. 139

Der tadellose Viererzug von Emanuel Wilhelm Paravicini-Bachofen um 1883 mit seiner Frau und seinen drei Kindern.





Abb. 140

Der Jagdbreak von E. Paravicini-Bachofen im heutigen Zustand:

Seitenansicht und Emblem in Form einer Vorwaage auf dem Fussbrett.

Abb. 141

Zum Jagdbreak gehöriges, so genannt französisches Postgeschirr.

Historisches Museum Basel



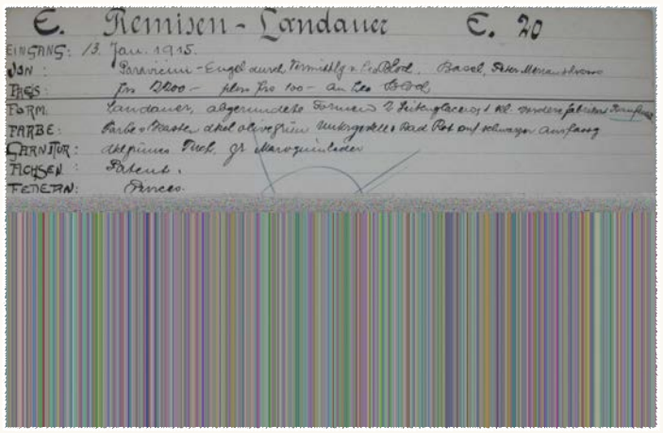


Abb. 142

Karteikarte der Droschkenanstalt Settelen zum Landauer der Familie Paravicini-Engel.

Archiv Settelen

Vater und Sohn Paravicini betrieben offenbar das Viererzugfahren als Sport. War das eine Vorwaage darstellende Emblem auf dem Fussbrett das Abzeichen eines Fahrclubs? Jedenfalls pflegte man im Hause Paravicini den exklusiven Auftritt mit Pferd und Wagen. Dazu gehörte neben dem englischen Geschirr auch ein so genanntes französische Postgeschirr (Abb. 141). Im späten 19. Jahrhundert kam dieses alte Brustblattgeschirr, wie es von der französischen Post eingesetzt worden war, als exklusives Sportgeschirr wieder zu gewissen Ehren. Es wurde vor allem mit stämmigeren Pferden verwendet, der Kutscher trug dazu eine bunte Livree mit Armbinde. Auch diese hat sich – wie erwähnt - aus dem Hause Paravicini erhalten.

Familie Vischer

Welchen Spross der Familie Vischer Alexander Clavel als Viererzugfahrer genau gemeint hat, ist nicht ganz klar. (Das gilt übrigens auch für die Familie Iselin; er könnte damit die Familie Iselin-Petersen gemeint haben, die im Sommer in Meggen am Vierwaldstättersee wohnte und bei denen der oben genannte Kutscher Konrad Staudacher nach dem Tode von J.J. Bachofen-Petersen diente.) Für einen Fahrenthusiasten namens Vischer kommt am ehesten ein Nachkomme des Besitzers des Blauen Hauses am Rheinsprung in Frage. Dieses Stadtpalais des 18. Jahrhunderts am Rheinsprung mit seiner Prachtfassade gegen den Rhein hin weist nach hinten (gegen die Martinsgasse) einen U-förmigen Grundriss auf. Im nördlichen Flügel lagen früher die Remisen und Stallungen, in anderen Räumen eine Seidenbandfabrik. Seit 1802 gehörte dieser Reichensteinerhof der Familie Vischer. Der letzte Kutscher des Blauen Hauses am Rheinsprung, namens Ewald Kaeger, diente bis 1921 für Carl Vischer-Von der Mühll (1841 bis 1922), der auch Schloss Wildenstein besass. Er erinnerte sich, dass die Chaisen „von Reinbolt“ gekommen und jedes Jahr dort überholt worden seien. Damals gab es noch vier Fahrpferde und „zwei Chaisen“ (wohl ein Coupé und einen Mylord) sowie einen Dogcart, einen Jagdwagen und einen Schlitten. Bis 1920 sei die Herrschaft, die kein Auto anschaffen wollte, abends im Coupé ins Theater gefahren worden. Die Pferde seine Irländer und Hannoveraner gewesen.



Abb. 143

Der Hof des Reichensteinerhofs, genannt Blaues Haus, mit dem Nordflügel, in dem früher die Remisen und Stallungen lagen.

Rudolf Vischer-Burckhardt war im Blauen Haus aufgewachsen. Er liess sich – wie Bachofen und andere - 1903/04 im Gellertquartier im Stil des 18. Jahrhunderts eine Villa erbauen und nannte sie nach dem familieneigenen Landsitz Pfeffingerhof . In Pfeffingen hatte der Bandfabrikant zuvor, 1892, einen alten Landsitz erworben und in neubarocker Manier einen Sommersitz unterhalb der Burgruine errichten lassen. Dem Ehepaar war ihr als traditionelles Gesamtkunstwerk 1904 eingerichtetes Haus an der Sevogelstrasse 21 in Basel so wichtig, dass sie darüber 1918 eine Publikation mit hervorragenden Lichtdrucken publizierten. Darin steht: „Dass die Stallung leer, ohne Pferde, abgebildet werden musste, hat seinen Grund darin, dass bei der grossen Mobilisation, anno 1914, im August, meine sämtlichen Pferde für die schweizerische Armee zur Grenzbesetzung gebraucht und eingezogen wurden.“ In der Stallung gab es acht Ständer für die Fahrpferde und zwei Boxen für die Reitpferde. Im genannten Buch wurden 66 Tafeln dem Haus und seiner Einrichtung gewidmet und immerhin deren acht der Geschirrkammer, den Stallungen und den Remisen.

Dieses Verhältnis gibt einen Hinweis auf den hohen Stellenwert von Pferd und Wagen im Leben des Basler Grossbürgertums um 1900. In der Geschirrkammer hingen drei Einspänner-Geschirre, ein Vierspänner- und ein Zweispännergeschirr, alle mit demselben Wappen. In der Remise standen sieben Wagen, nämlich neben dem Dogcart in der Mitte in der linken Reihe die Jagdwagen. Dazu gehörten vorn vorne nach hinten ein wohl von Kauffmann gefertigter, naturgrundiger Jagdmylord, ein kleinerer und ein grösserer Brek de chasse. Der Letztere hat sich erhalten, er stammt aus der Wagenfabrik Mühlbacher in Paris (vgl. Abb. 68). Auf der rechten Reihe waren drei Stadtwagen aufgestellt, übrigens alle bereits mit pneumatischen Reifen ausgerüstet. Die Reihe begann vorne mit dem Coupé, gefolgt von einem Landauer und vermutlich einem Mylord. Diese sieben Wagenmodelle spiegeln in etwa das bessere Normalprogramm einer Remisenausstattung. Es fehlt hier allerdings ein Phaëton. Dieser dürfte damals auf dem Landsitz in Pfeffingen untergebracht worden sein.



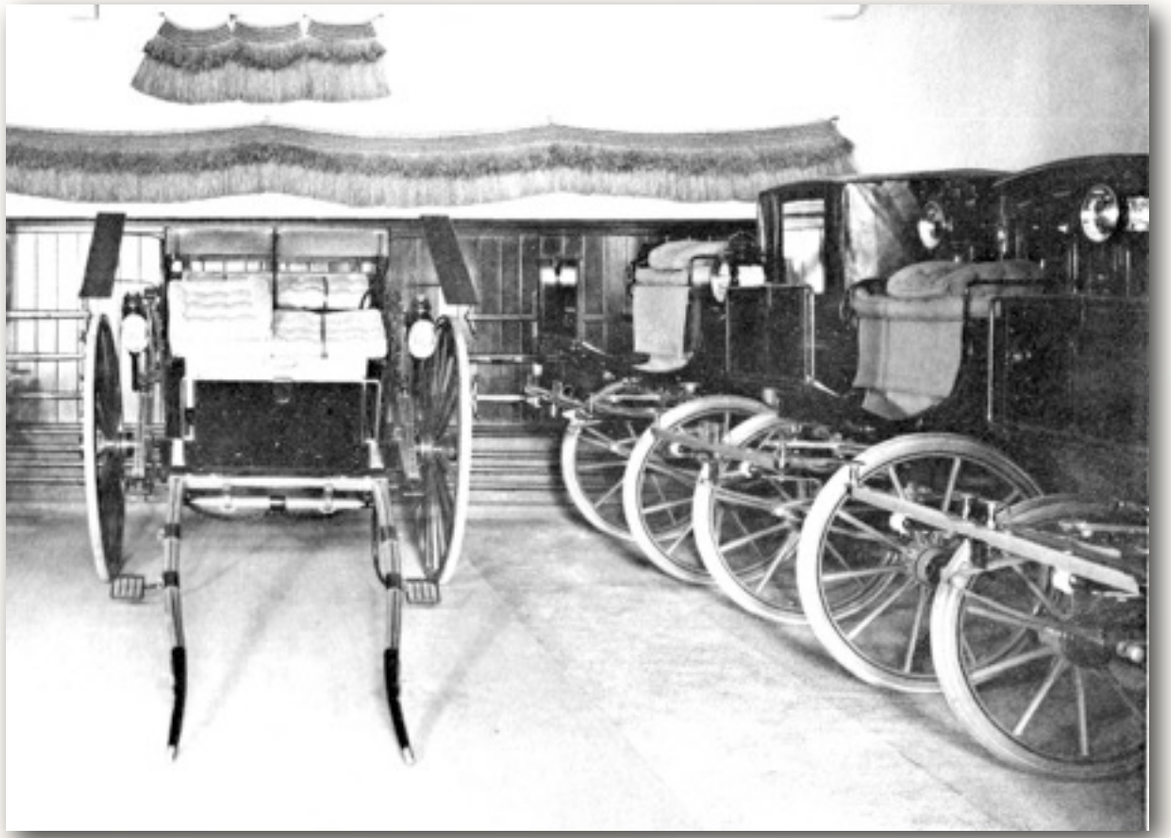




Abb. 144 A

Pfeffingerhof der Familie Vischer an der Sevogelstrasse in Basel 1918.

Vorangehende Seite: Hausansicht, Stallungen und Remise

Oben: Remise von Innen

Aus dem Buch der Eigentümer über den Pfeffingerhof







Abb. 144 B

Erhaltener Jagdwagen eigenartiger Form der Familie Vischer (vgl. Bild links unten, Wagen links).

Sammlung Franz Knüsel, Luzern

Vom Landsitz in Pfeffingen haben sich einige Aufnahmen mit Kutschen erhalten. Sie zeigen den Hausherrn auf einem stämmigen Pferd im Sattel und wahrscheinlich denselben als noch etwas unsicheren Viererzugfahrer, neben ihm

der Kutscher als Helfer. Das Mylord-Gespann belegt, dass man im Stall Vischer grosse Pferde nicht nur zum Reiten, sondern auch zum Fahren schätzte.



Abb. *Abb. 145*

Pferd und Wagen vor dem Landsitz der Familie Vischer in Pfeffingen um 1900:

- Der Hausherr als Reiter

- Der Hausherr (?) als Viererzugfahrer auf dem kleineren Jagdwagen

- Der Mylord mit dem Kutscher.

Dokumentation Lancelot Marx, Pfeffingen

Angehörige der Familie Vischer besassen eine Zeitlang auch das Gut Bäumlihof zwischen Basel und Riehen, das auch „Kleinriehen“ genannt wurde. Einen Blick in den Hof zeigt das folgende Bild mit einem Coupé (Abb. 146). Der Jagdwagen der Familie Vischer-Geigy, der lange auf dem Bäumlihof stand, ist übrigens auf Abbildung 221 zu sehen.



Abb. 146

Coupé der Familie Geigy-Schlumberger in Kleinriehen, dem Gut Bäumlihof.

William Hollinger-Vischer-Geigy

Familie Von der Mühll

Von der Familie Von der Mühll (es gibt unterschiedliche Schreibweisen) sind verschiedene Fotos von Gespannen erhalten, darunter auch eines interessanten Reise-Geschäftswagens. Solche luxuriös ausgestatteten Wagen, in den grössere Musterkollektionen mitgeführt werden konnten, könnten durchaus in der Carrosserie Kauffmann entstanden sein.



Abb. 147 A

Phaëton der Familie Von der Mühll mit unten geradem Kasten (ohne Passage). Hier wird der sportliche Wagen mit einem leichten Pferd im Brustblattgeschirr gefahren.



Abb. 147 B

Wohl der obige Wagen, signiert „Kauffmann à Bâle“ der Sammlung Franz Knüsel.

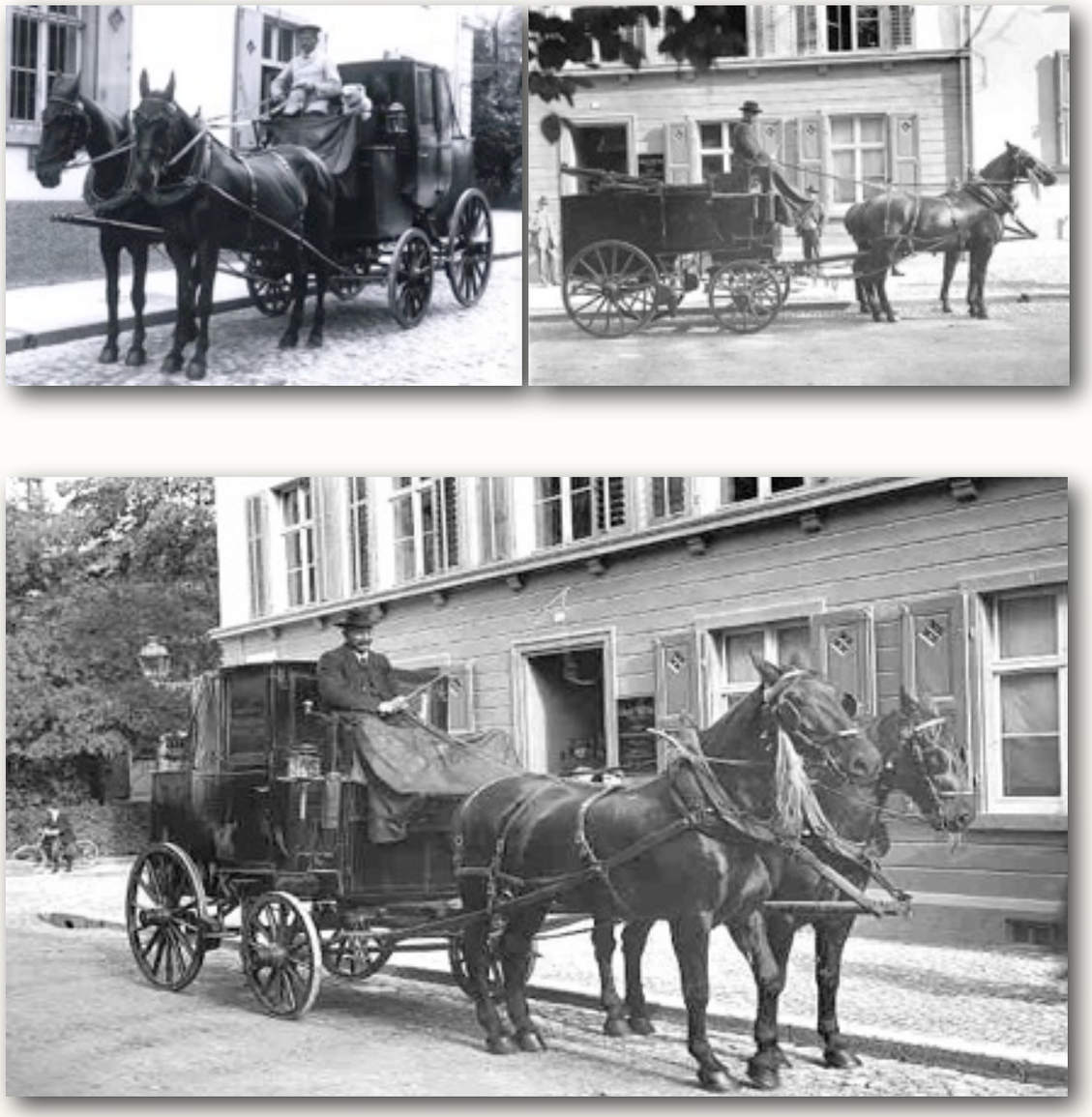


Abb. 148

Reisekutsche der Firma Von der Mühll an der Schanzenstrasse um 1900 in verschiedenen Aufnahmen. Das spezielle Landaulet weist vorne und hinten grosse Koffer auf, in denen Musterkollektionen mitgeführt werden konnten.

Staatsarchiv Basel-Stadt NEG 2577

Selbstbewusstsein am Beispiel der Familie Burckhardt

Die folgende Anekdote der Schwestern Burckhardt über ihren Mylord illustriert, welches Selbstbewusstsein alte Basler und Baslerinnen mit ihren teuren alten Wagen verbanden (Bericht von H. Herold im Jahre 1981):

„In der Liegenschaft Ecke Blumenrain/Petersgraben wohnten zwei Schwestern, „d'Jumpfere Burgget". Die am Petersgraben angebaute Stallung war längst unbenützt und in der Remise stand noch die Familienkutsche, die wegen Nichtgebrauch der Firma Settelen zum Kauf angeboten wurde. Hofchef Greiner ging das Gefährt besichtigen. Es hatte während der Nichtbenützung gelitten, insbesondere wiesen die Polster Schabenlöcher auf. Herr Greiner bedauerte, vom Angebot keinen Gebrauch machen zu können, unter Hinweis auf die vornehme Kundschaft, insbesondere auch aus dem Auslande, und dem Umstand, dass die Kutsche mit nur zwei Plätzen im Fonds zu klein sei. „Sy mien halt däne Lyt sage, dass das d'Gutsche vo de Jumpfere Burgget syg ..." wendete dezidiert die eine der Schwestern ein."



Abb. 149

Einspänner-Geschirr der Familie Burckhardt: Detail der Sellette mit Wappen.

Privatbesitz

Familie Hoffmann-La Roche

Von allen alten Basler Familiennamen kennt man heute wegen der chemischen Fabrik den von Hoffmann-La Roche am besten. Der Begründer, Fritz Hoffmann-La Roche (1868 bis 1920), war nach der Geschichte des Unternehmens von H.C. Peyer im Jahre 1996 ein passionierter Reiter. 1895 heiratete Fritz Hoffmann Adèle La Roche, die er bei einem Ausritt kennen gelernt hatte. Der Fabrikbesitzer war um 1900 Besitzer eines schönen Gespanns, mit dem er sich ins Geschäft habe fahren lassen. Aus jener Zeit stammt ein Jagdwagen von Heimburger mit dem Hoffmann-Wappen. Der Nachfolgewagen war vermutlich der Jagdwagen aus der Wagenfabrik Kauffmann von Abbildung 151 in Rheinfelden, der das Allianzwappen Hoffmann und La Roche trägt. Dieser Wagen mit der Nummer 1090 trägt auf den Achsen die Signatur G.K.B. Ursprünglich war der Kasten dunkel bemalt gewesen. Dasselbe Wappen wie auf dem Jagdwagen ziert das Coupé in Brüglingen mit dem roten Fries von Abbildung 150. Davon gibt es zwei historische Fotos mit Adèle Hoffmann-La Roche im Fonds aus den zwanziger Jahren (jedoch noch ohne hell bemalten Fries). Von ihr sagt man, dass sie noch bis in die dreissiger Jahre mit diesem Coupé in die Stadt zum Einkaufen gefahren sei: Vor den Geschäften hielt der Kutscher, die Türe wurde geöffnet und der darin sitzen gebliebenen Dame die gewünschten Waren zur Ansicht gereicht, bis sie sich für dies oder das entschieden hatte. Dann fuhr man wieder nach Hause und der Kutscher holte auf einer nächsten Tour mit einem einfacheren Wagen die gekaufte Ware ab. Als Fritz La Roche 1920 verstarb, kam sein Phaëton wahrscheinlich zu Jean Haecky, der eben nach Basel umgezogen war (vgl. Abb. 199).

Der letzte Kutscher von Frau Hoffmann-La Roche war Josef Steinle, der dort um 1895 seinen Dienst angetreten hatte und um 1932 nach der Auflösung der Stallungen beim Lilienhof an der Gellertstrasse wieder ausgetreten war. Er erinnerte sich, dass dort in der besten Zeit 12 Pferde standen und drei Stallknechte und ein Kutscher tätig waren. In den Remisen befanden sich verschiedene Fahrzeuge wie ein Dogcart für das Tandemfahren, ein Coupé, eine Victoria, ein Jagdwagen und ein anderer viersitziger Wagen. Von der Familie La Roche haben sich übrigens verschiedene Geschirre erhalten, darunter auch ein Tandemgeschirr. Von dem Zweig der Familie La Roche, die das kleine Schloss Saint

Apollinaire bei Folgensbourg im Elsass besitzt, stammt der Jagdmylord von Abbildung 270.



Abb. 150

Coupé der Carrosserie Kauffmann von Adèle Hoffmann-La Roche (1876 bis 1938).

Historisches Museum Basel









Abb. 151

Jagdwagen mit der Nr. 1459 der Familie Hoffmann La Roche im heutigen, übermalten Zustand:

- Seiten- und Rückansicht

- Altes Allianzwappen auf dem linken Schlag und originales Polster des Hauptsitzes.

Sammlung Wüthrich, Rheinfelden

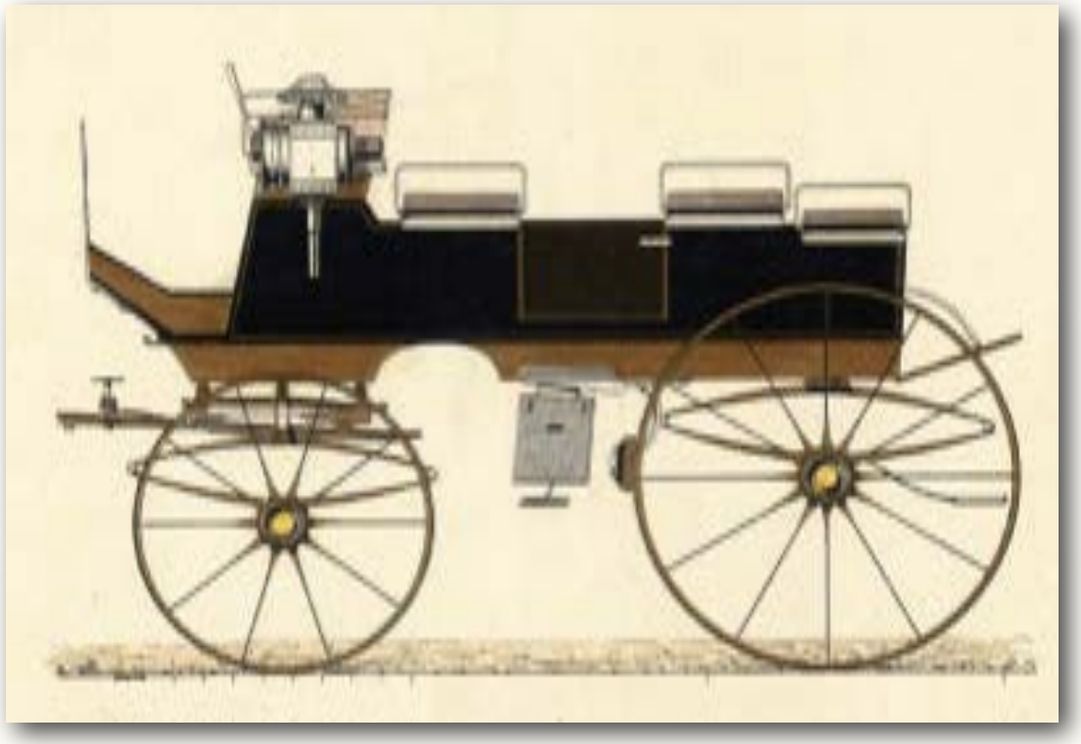


Abb. 152

Pariser Entwurf von 1892 als Vergleich zum obigen Jagdwagen.

Guide du Carrossier Nr. 883

Familie Merian

Weit verzweigt ist heute die Familie Merian, die man vor allem vom Kupferstecher Matthäus Merian her kennt. Um 1900 besass diese Familie das prächtige Haus „Sandgrube“ unweit dem heutigen Messeplatz. Davon gibt es eine herrliche Photographie mit einem Coupé hinter dem Tor mit dem Kutscher im Winterdress (vgl. Abb. 119). Überdies existieren weitere Fotos von Familienangehörigen mit Kutschen, allerdings ohne genauere Angaben.



Abb. 153

H.Christ-Merian mit seinem Phaëton auf einem Ausflug nach Adelhausen am Auffahrtstag des Jahres 1903.

Fotobestand O. Wackernagel



Abb. 154

Landauer der Familie Merian um 1900 (vermutlich auf einem Sommersitz).

Fotobestand O. Wackernagel

„Noch Ende des 19. Jahrhunderts fanden allwöchentlich Inspektionen von Kaleschen, Chaisen und Equipagen in den Langen Erlen statt. Vor den kritischen Augen eines „Major Merian“ defilierten oft vierzig bis fünfzig Wagen mit erstklassigem Pferdematerial bespannt. Das eine Mal waren diese Fahrzeuge für eine Hochzeit aufgeputzt, dann wieder für ein Begräbnis, eine Taufe, für hohen Besuch oder sonst einen festlichen Anlass. Major Merian sah streng auf untadelige Haltung der Kutscher, etikettengerechte Livreen der Dienerschaft und des Geschirrs. Nötigenfalls korrigierte er Fehler. Basels Pferde galten weit herum als ausgesucht schöne und gepflegte Tiere, und bei Rennen und Fahren wurden sie stets auch von auswärtigen Gästen bestaunt und bewundert.“

Dieser Text über frühere Zeiten wurde 1952 in einer Basler Tageszeitung publiziert. Der genannte „Major Merian“ ist wahrscheinlich identisch mit dem „Cav.-Major“ Merian (vielleicht Matthäus Merian-Preiswerk), Mitglied des Reiterclubs beider Basel, der 1908 bei einem Unglück an der Furka ums Leben kam und als grosser Equipagen-Kenner überliefert wird. Der Text über Major Merian belegt, dass in Basel – in kleinerem Massstab – das gepflegt wurde, was im Pariser Bois de Boulogne, im Londoner Hyde Park oder im Wiener Prater üblich war. Die oberen Schichten trafen sich im Stadtpark regelmässig im Sattel oder im Wagen zu bestimmten Terminen. Das waren zunächst informelle Treffen, die aber eben bis hin zu einer Art Wettbewerb im nahen Stadtpark gehen konnten.

Das 3/4 Coupé von Abb. 46 gehörte ursprünglich der Familie „Merian im Lilienhof“ an der Gellertstrasse 9, einer schlossartigen Villa. Der Wagen besticht durch sein reiches Intérieur aus hellem Damast. 1893 wurde es für 1 000.- Franken - wie manch anderer Privatwagen - an die Droschkenanstalt Settelen verkauft und diente fortan mit seinem hellen Ausschlag als idealer „Brautwagen“. Auch die Leute, die sich keine eigene Equipage leisten konnten, wussten um 1900 noch, dass nur das vornehme Coupé für das Brautpaar in Frage kam. Später benützte man dafür den offenen Landauer, um sich in Szene zu setzen.

Seitenblick auf die Droschken

Wer sich keinen eigenen Wagen leisten konnte und nicht zu Fuss gehen wollte oder konnte, mietete sich eine Droschke oder einen Platz im Omnibus. Wie oben schon erwähnt, wurden um 1850 die verschiedenen Bahnhöfe der Stadt Basel mit Omnibusverbindungen miteinander verknüpft. Um 1900 unterhielten die verschiedenen Fuhrhaltereien einen Fuhrpark von mehreren Dutzend Omnibussen (vor allem im Dienste von Hotels) und über 200 Personenwagen. Wie kam es dazu?



Abb. 155

Basler Centralbahnhof vor 1863 mit Omnibus und Berline.

Staatsarchiv Basel-Stadt



Abb. 156

Pferdedroschken auf dem Marktplatz um 1890.

Staatsarchiv Basel-Stadt NEG 5160

Die Anfänge des Lohnfuhrwesens reichen in Basel zurück bis in die Zeit kurz nach 1840, als die schon genannte Hübscher’sche Fuhrhalterei an der Elsässerstrasse eingerichtet wurde. 1855 ordnete die Stadt das Droschkenwesen neu und vergab Konzessionen an verschiedene Droschkier. Damals gab es eine Vielzahl von verschiedenen Betrieben. Diese kauften ihr Wagenmaterial bei Carrossiers ein oder erwarben Occasionswagen bei alten Herrschaftsfamilien. So kam manch alter edler Luxuswagen in eine Droschkenanstalt, wenn er aus der Mode gekommen war oder die Herrschaft ihre Stallungen aufgab. Vornehme Modelle wie das Coupé wurden dann vor allem für besondere Ereignisse, wie erwähnt vielfach für Hochzeiten, vermietet.

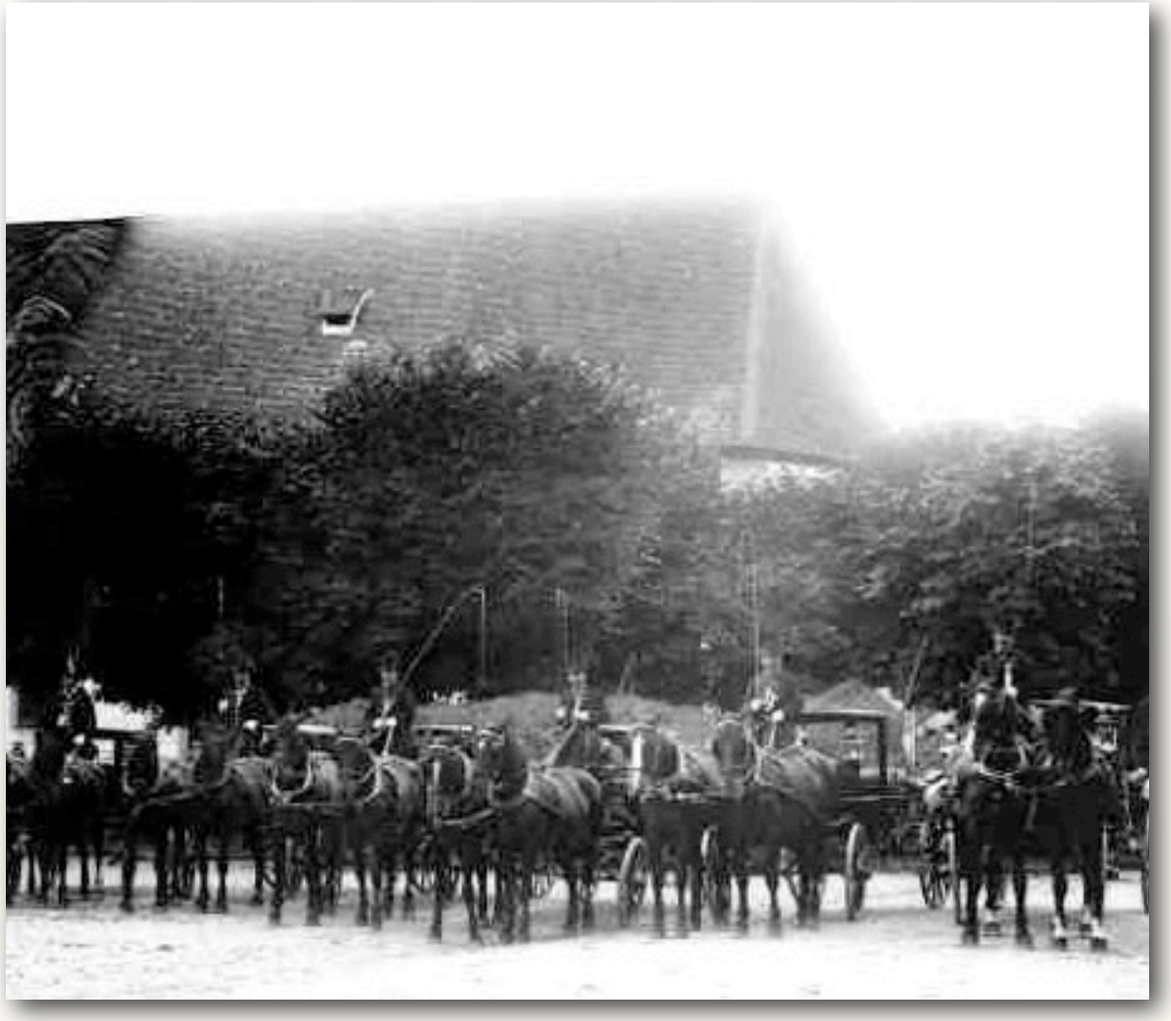


Abb. 157/158

Acht Basler Kutscher mit ihren Landauern nach 1902.

Staatsarchiv Basel-Stadt BSL 1012 411

Das Kerngeschäft der Droschkenanstalten waren die Mietwagen, die man an einem Standplatz mieten oder per Telefon bestellen konnte. Sie hiessen Platzwagen oder voitures à place. Dazu kamen so genannte Remisenwagen, denen man den Mietwagen nicht ansah. Diese waren für Dauerkunden bestimmt, denen man bessere Wagen stellte oder sogar ihren eigenen Wagen, der in der Droschkenanstalt mitsamt den Privatgeschirren stationiert war.

Personenwagen und vor allem Remisenwagen wurden meist von ehemaligen Herrschaftskutschern gefahren, die in den Dienst der Fuhrhalterei eingetreten waren. Sie hatten ihren Dienst weiterhin korrekt in Livree gekleidet zu versehen (vgl. Abb. 46). Ein wichtiges Geschäft für Lohnkutscher waren Hochzeitsfeiern. Jeder Betrieb hatte einen speziellen Brautwagen. Dafür kam nur das Modell des Coupés, meist ein Dreiviertel-Coupé, in Basel „Troisquart(s)“ genannt, das im vorderen Bereich Platz für eine zweite schmale Bank (genannt „strapontin“) bot. Das innen meist hell ausgeschlagene Brautcoupé war in der Regel das beste Stück im Fuhrpark einer Droschkenanstalt.

In Basel gab es um 1900 noch zwei grosse Fuhrhaltereien, in denen die kleinen und mittleren Betriebe aufgegangen waren: Keller und Settelen. Beide hatte in der Nähe des Bahnhofs ihr Domizil, Keller an der Margarethenstrasse, Settelen zuerst an der Davidsgasse 15 und seit 1907 an der Türkheimerstrasse 17, jeweils mit grosser Anspannhalle, die heute noch existieren.

Die Droschkenanstalt Keller

Die Gründung der Droschkenanstalt Keller geschah im Jahre 1855 durch Rudolf Keller aus Thayngen, der zuvor schon als Reisewagenführer mit eigenen Pferden für die Basler Firma Von der Mühll an der Eisengasse tätig gewesen war (vgl. Abb. 148). In den 70er Jahren erfolgte eine bedeutende Expansion des Betriebs. Neben Droschken wurden auch Privatkunden regelmässig betreut, so gab es etwa eine „Grand-remise“ für Professor Vischer-Heusler. Für die Hotels Euler und Victoria wurde der Omnibusdienst übernommen. 1894 ging der Betrieb an die drei Söhne des Gründers über.

Der älteste Sohn Rudolf Keller, ausgebildeter Carrosseriesattler, also Sellier-Carrossier, übernahm den zugekauften Betriebsteil der Witwe Schaffner an der Drahtzugstrasse. Ihm stand der junge Kaufmann Jean (Johann-Heinrich)

Keller zur Seite. Der mittlere Sohn Albert Keller übernahm als ausgebildeter Veterinär den Weiterbetrieb des alten Geschäfts. 1895 hatten die Brüder Keller zusammen schon 62 Pferde. 1897 wurde an der Margarethenstrasse eine neue grosse Liegenschaft bezogen mit dem Bereich der Personenwagen gegen die Margarethenstrasse hin und dem der Schwerfuhrwerke gegen hinten zu. In der „Allgemeinen Droschkenanstalt Gebrüder Keller“ arbeiteten jetzt 40 Mann. 1899 kam die Bertrand’sche Fuhrhalterei dazu, weitere Betriebe gaben auf (Lang & Arnold und Gerspach).

Die Droschkenanstalt Keller verfügte im Jahre 1906 über 131 Pferde und 125 Personenwagen sowie Schlitten, darunter 40 Platzdroschken, 12 Platz-Vis-à-vis, 20 Landauer, 12 Breaks, 18 Omnibusse, 6 Coupés, 5 Victorias und Mylords sowie 12 Personenschlitten. Dazu kamen 149 Lastwagen aller Art und etwa 300 verschiedene Pferdegeschirre.

Das Verzeichnis der Wagen der Droschkenanstalt Keller hat sich ebenso wie das Pferdebuch erhalten. Hier standen vor allem Wagen aus den Carrosserien Trachsler, Füeg und Friehl. Als Pferderassen sind vor allem Irländer, Nonius, Holländer und Normänner überliefert. Im Betrieb arbeitete ständig ein Geschirrsattler. An der Margarethenstrasse gab es zudem eine Wagensattlerei, eine Malerei, eine Schmiede und Wagnerei. Hier wurden ganze Wagen gebaut, wie etwa der Phaëton von Abbildung 159, der sich bis heute erhalten hat. Nach 1907 wurden alle Droschken in den eigenen Werkstätten, die 22 Arbeiter beschäftigten, hergestellt beziehungsweise zusammengebaut. Die Wagenkästen wurden vor allem bei der Firma Wolf bezogen. 1912 wurde die Droschkenanstalt in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

Diese Angaben stammen aus einem Typoskript von 1942 verfasst von „Oberst“ Jean Keller.



Abb. 159

Die Töchter von Jean Keller um 1900 auf ihrem Privatfahrzeug, einem in der Droschkenanstalt gebauten Phaëton.

Historisches Museum Basel

Im Januar 1909 wurde die erste Motordroschke eingesetzt, im Mai waren es schon deren vier. 1911 brach die Vormachtstellung von Keller und Settelen ein. Die Garage Soller A.G. setzte 1911 fünf Autotaxis ein. Mittlerweile gab es in Basel auch ein Tramnetz. Jetzt hörte das Schlittenfahren in der Stadt, eine gute Verdienstmöglichkeit für den Betrieb im Winter, fast ganz auf. Im Ersten Weltkrieg wurde die Hälfte der 122 Pferde eingezogen. 1922 wurde das Soller’sche Taxigeschäft von Keller und Settelen übernommen. Nach dem Ersten Weltkrieg gab es noch 95 Pferde, 1932 waren es noch 20. 1936/37 wurde die letzten drei Tiere verkauft, danach wurde das Hauptdomizil an der Margarethenstrasse zu einer Autogarage umgebaut.

Die Droschkenanstalt Settelen

In der ebenfalls noch existierenden Firma Settelen ist bis heute ein guter Teil des Archivs aus der Pferdezeit vorhanden und wird professionell betreut. Wie bei Keller entstand die Grossfirma in der Zeit um 1900 aus mehreren älteren und kleineren Betrieben. Die älteste Wurzel geht auf die schon genannte Hübscher'sche Fuhrhalterei an der Elsässerstrasse zurück.

Weitere Vorgängerbetriebe der Firma Setttelen waren die 1853 gegründete Aktiengesellschaft „Baslerische Droschkenanstalt" die schliesslich 1892 von den Brüdern Ernst und Jules (Julius) Settelen übernommen wurde. (1862 übernahm der Fuhrhalter Jos. Häni an der Heumattstrasse 8 den Namen, das Inventar und wohl auch das Personal der Basler Droschkenanstalt, nicht aber den Aktienmantel. Nur acht Jahre später übergab er den Betrieb an Christian Buess, Davidsgasse 15. Der aufstrebende Fuhrhalter Louis Herdener, der sein Domizil ursprünglich an der Hebelstrasse 1 hatte, kaufte 1876 den Betrieb von Buess, inklusive der Liegenschaft an der Davidsgasse.)

Jules Settelen war ein guter Fahrer, der die jungen Pferde zuweilen selbst einfuhr. Zu Personenwagengeschäft kamen Transport- und Möbelwagen. Settelen hatte 1908 15 Möbelwagen und 113 Fuhr- und Lastwagen bis hin zu einachsigen Schnappkarren und leichteren Handwagen. Damals wurde das neue Domizil an der Türkheimerstrasse bezogen, das heute noch integral erhalten ist.
Dem damaligen Inventar gemäss unterhielt der Betrieb 128 Pferde und 101 Personenwagen. Dazu gehörten 8 Breaks, 12 Omnibusse (darunter den für das Hotel „Drei Könige") und 9 Schlitten. Die 44 Droschken verteilten sich auf die Modelle Landauer, Kaleschen, Coupés, Vis-à-vis und Mylord. Dazu kamen 28 Remisen-Wagen, nämlich Landauer, Coupés, Kaleschen, Mylords und Victorias.

Darunter befanden sich einige Wagen aus besten Carrosserien. Nach dem alten Inventar der Wagen wurden die meisten Luxuswagen bei Heimburger bezogen, aber auch bei Finiger.



Abb. 160

Gedeckte Kalesche der Droschkenanstalt Settelen, ein ehemaliger Privatwagen.

Archiv Settelen

Die Kalesche der obigen Abbildung könnte identisch sein mit der im erhaltenen Wageninventar so genannten „Remisen Caleche F.9. mit rundem Kasten der „Erben Burckhardt-Iselin". Von Herrn Paravicini-Engel wurde auf Vermittlung des Pferdehändlers Bloch 1915 ein schwerer Kauffmann-Wagen übernommen. Vorher war schon ein Kauffmann-Coupé im Jahre 1893 von „Reidhaar" gekauft worden und 1909 ein Mylord von „A. Clavel-Merian Kl. Hüningen" mit leichtem runden Kasten und „Garnituren" mit Maroquin und Tuch.

Der erste Brautwagen (Abb. 46) war der schon genannte „Troisquart“ der Familie „Merian im Lilienhof“ und wies laut Inventar einen Ausschlag aus „crèmefarbenem Damast“ auf. 1925 kam der „Brautwagen Nr. 2“ dazu, ebenfalls ein Troisquart von Reinbolt & Christe und zwar aus der Familie Bachofen. Das Innere bestand hier aus „Damast goldcrême“. Als Brautwagen dienten also alte herrschaftliche Wagen bester Provenienz mit reicher, heller Garnitur. Der erste Brautwagen zeigt das reichste Intérieur aller erhaltenen Kauffmann-Wagen und ähnelt mit dem Damastausschlag und den Elfenbeinbeschlägen an Halbgala- und Galawagen des europäischen Adels jener Zeit.

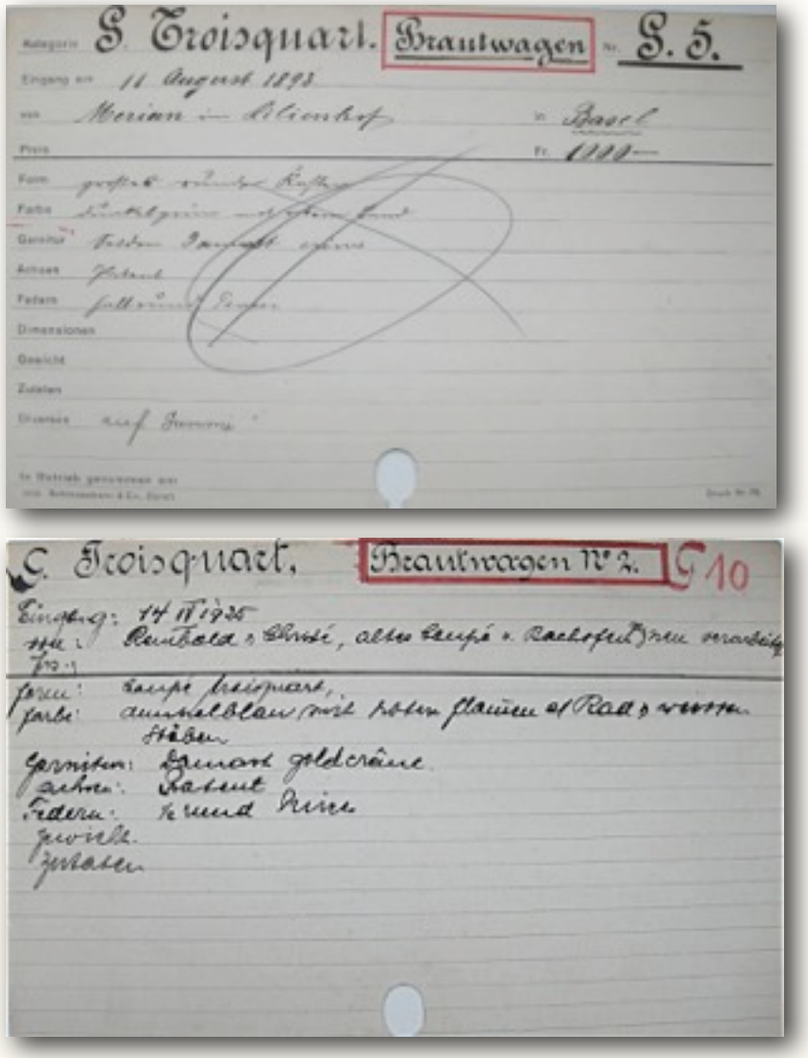




Abb. 162 (oben)

Mylord-Gespann im Jahre 1892 mit Kutscher Martine Dreier-Weinhard.

Archiv Settelen

Abb. 161 (links)

Karteikarten der Brautwagen Nr. 1 und 2 „Troisquart“ von Settelen.

Oben das ¾ Coupé von Abb. 46 ex „Merian vom Lilienhof mit Garnitur in „Damast crème“

Unten das 3/4 Coupé ex „Bachofen“ mit Garnitur in „Damast goldcrème“.

Archiv Settelen



Abb. 163

Hans Settelen in der Zwischenkriegszeit mit seinem Dienstpferd „Reservist“ auf dem Vierrad-Dogcart der Carrosserie Kauffmann (vgl. Abb. 63)

Von Settelen wurden noch nach dem Ersten Weltkrieg einzelne Wagen bei Reinbolt & Christe angeschafft (aus älteren revidierten Lagerbeständen?), dazu gehörte der Landauer von Abbildung 261. Settelen liess seine Kutschen noch nach 1945 in der Carrosserie an der Elsässerstrasse überholen. Erst 1959 verschwanden an der Türkheimerstrasse die letzten Pferde, was offenbar dem langjährigen Chef, Hans Settelen (1896 bis 1959), zu verdanken war. Denn dieser war ein grosser Pferdekenner und Fahrkönner, wie die hier reproduzierten Abbildungen zeigen (vgl. Abb. 163).

Fahrkonkurrenzen im Rahmen von Concours hippiques

Im Rahmen der beliebten Concours hippiques wurden auch in Basel Fahrwettbewerbe abgehalten. Leider gibt es dazu keine genauen Quellen. Solche Anlässe sind aber durch Fotos in der Zeitschrift „La Suisse sportive“ für die Jahre um 1910 sicher belegt. Dabei wurden die Gespanne zusammen vorgestellt und mussten danach gewisse Prüfungen bestehen. Für das Jahr 1911 ist die Vorführung eines Tandemgespanns belegt. Es wurde von Alexander Clavel-Respinger präsentiert, der im nächsten Kapitel eingehender behandelt wird. Offenbar gab es in Basel nach dem Ersten Weltkrieg keine Fahrkonkurrenzen mehr, sondern nur noch einzelne Fahrvorführungen. Dies ist erstaunlich, denn gerade in jener Zeit kamen in Zürich Fahrturniere auf. Oder fehlen bislang dafür die Quellen in Basel?



Abb. 164

Concours hippique in Basel im Jahre 1911, Präsentation der Gespanne.

La Suisse sportive 1911

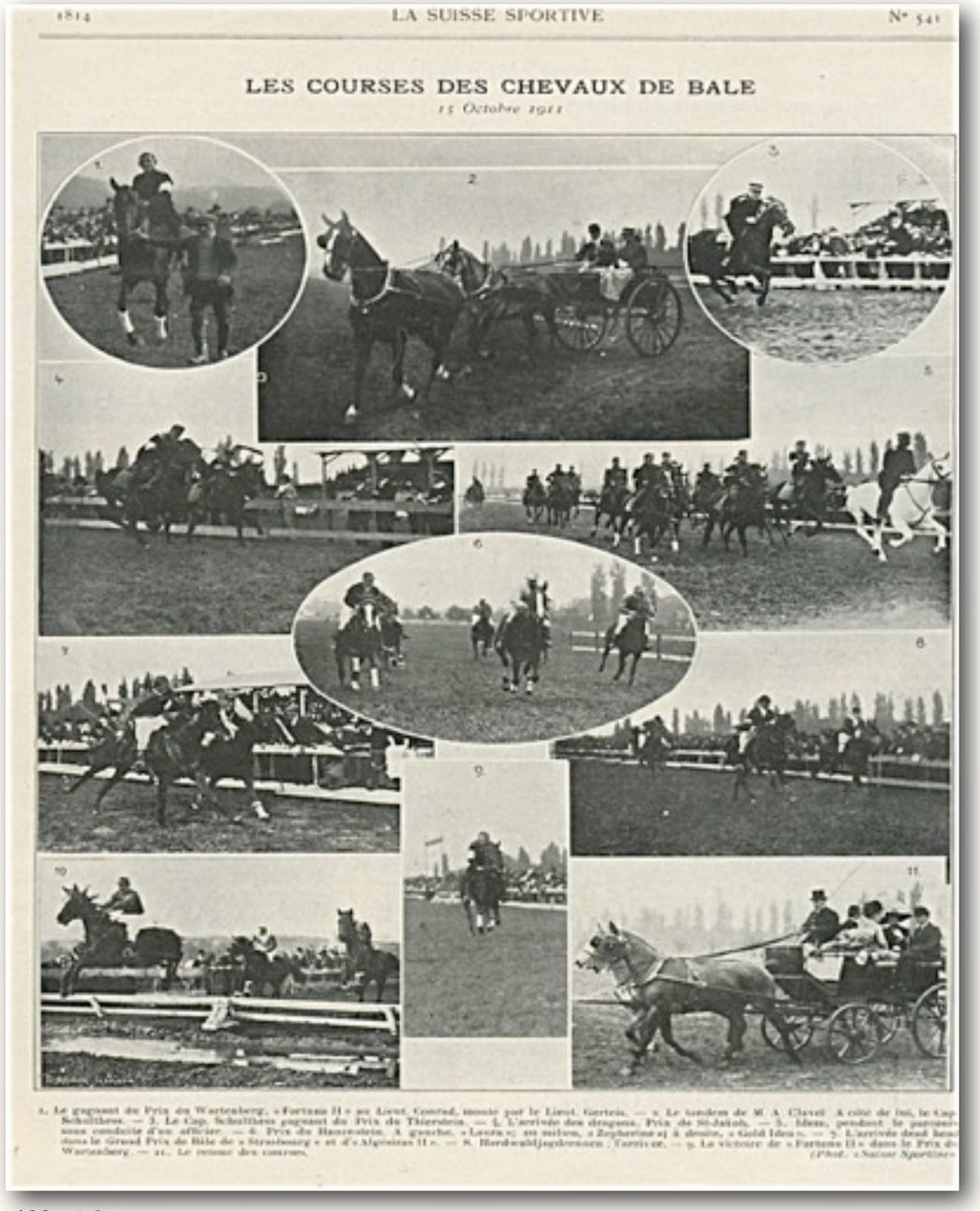


Abb. 165

Pferderennen und Fahrwettbewerbe im Jahre 1911. Unten rechts ist wahrscheinlich der Kauffmann-Wagen von Abb. 83 zu sehen. Am Pferderennen von 1911 wurden auch Tandems vorgeführt, nämlich von Alexander Clavel-Respinger (oben in der Mitte).

La Suisse sportive 1912

Spätblüte: Fanny und Alexander Clavel-Respinger

Besondere Pferde-Enthusiasten und anspruchsvolle Kunden der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe waren Alexander Clavel (1881 bis 1973) und seine Frau Fanny, eine geborene Respinger. Das Vermögen der Clavels stammte aus frühen Fabriken, die der aus Lyon zugereiste Grossvater und sein Sohn Alexander Clavel-Merian auf der anderen Rheinseite von St. Johann in Kleinhüningen angelegte hatte (später Ciba, heute Novartis, vgl. Abb. 117). Hier wurden früh Textilien mit synthetischen Farben gefärbt. Alexander Clavel-Respinger baute ab 1917 den „Neuen Wenken“ in Riehen zu einer Art Landschloss in der Art des 18. Jahrhunderts aus. Daneben entstand 1925, im historisierenden Stil, eine Reithalle mit einem Stall- und gegenüberliegenden Remisenflügel. Als Vorlagen für diesen Bau wurden alte Landsitze in Frankreich und am Genfersee systematisch analysiert und bis ins Detail, wie etwa den Brunnen, kopiert.

Alexander Clavel gab sich ähnlich, wie „man“ in Basel damals als Mitglied der Oberschicht lebte, trug aber stets ein klein wenig dicker auf. Sein Haus war etwas reicher ausgestattet, sein Park etwas grösser, seine Feste waren rauschender und die Gäste etwas internationaler. Diese seine mondäne Seite trug ihm, wenn man alte Basler über ihn sprechen hört, den Ruf eines Nouveauriche und Parvenü ein, von der auch seine aus alter Basler Familie stammende, feinsinnige Frau nicht verschont blieb. Die Liebe zu den Pferden hatte sie zusammen gebracht. Zur Verlobung eckte auf der schnellen Fahrt durch die Stadt der junge Alexander schon mit dem vom Vater geliehenen Phaëton von Kauffmann, Reinbolt & Christe an. Dabei war Alexander Clavel offenbar ein guter Reiter und Fahrer. 1910 hatte „Oberleutnant Clavel“ den Distanzritt von Basel gewonnen, der vom Reiterclub beider Basel organisiert worden war, und 1911 hatte er schon erfolgreich ein rassiges Tandem vorgeführt (vgl. Abb. 165).

Dank eines vom Ehepaar selbst verfassten und im Jahre 1957 herausgegebenen Buches ist relativ viel bekannt über die Aktivitäten der Clavels im Bereich von Pferd und Wagen. Beiläufig wird darin etwa erwähnt, dass „Père Hermès“ in Paris schon Vater Clavel und viele andere Basler Ställe mit „Geschirr und Sat-

telzeug beliefert“ und der Schwiegervater ein „prachtvolles Pariser Gespann“ besessen hatte, das ihm von Reitlehrer Mercier vermittelt worden war. Wie schon erwähnt, beschrieb Clavel „die früher bekannten Viererzüge aus dem Anfang des Jahrhunderts, wie sie den Familien Bachofen, Paravicini, Iselin, Vischer und anderen gehörten“. Er schrieb weiter: Sie „verlockten auch die jüngere Generation zur Nachahmung. So wurden die alten Jagdwagen aus ihrem stillen Schlaf geweckt. Gemeinschaftlich stellten wir unsere eigenen Viererzüge zusammen“. Diese Gespanne wurden jeweils frühmorgens eingefahren, bevor der Tramverkehr einsetzte.



Abb. 166

Die Charrette anglaise der Fanny Respinger aus der Zeit vor ihrer Hochzeit.

Historisches Museum Basel



Abb. 167

Die Charrette anglaise mit der Nr. 1647 im Zustand von 2010 (und jüngeren Initialen).

Privatsammlung Franz Knüsel, Luzern

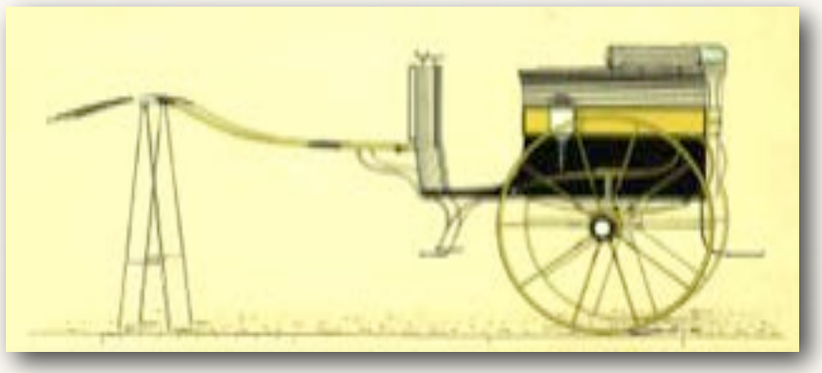


Abb. 168

Pariser Entwurf einer ähnlichen Charrette anglaise von 1896.

Guide du Carrossier Nr. 3, 294







Abb. 169

Phaëton der Familie Clavel mit der Nr. 1657 der Zeit um 1903. Er dürfte sich hier um den Wagen des Vaters, Alexander Clavel-Merian, handeln.

Historisches Museum Basel

Die Clavels unternahmen längere Ausfahrten mit dem Tandem und dem Random zu den Schweizer Seen und in die Innerschweiz: „Manchmal fuhren wir auch durch die halbe Schweiz, meist mit dem Phaëton, als wir die zwei „Jucker“ hatten. Einmal spannten wir auch unsere beiden graziösen Ungarn an den Dogcart im Tandem-Gespann und fuhren so über den Hauenstein nach Luzern an den Concours Hippique. Wir fuhren in schlankem Trab beim Hotel Schweizerhof in Luzern vor, wo alles in die Hände klatschte als wir ankamen“.

Das Ehepaar Clavel-Respinger besass mindestens sechs eigene Wagen. (Für den Jagdwagen von Abb. 283 in Brüglingen gibt es nur eine zweifelhafte mündliche Zuweisung.) Offenbar brachte Fanny Respinger eine Charrette anglaise mit Bügelfedern, einen typischen Damenwagen, mit in die Ehe (vgl. Abb. 166). Er trägt die Nummer 1647 und dürfte um 1901 angeschafft worden sein. Etwas jünger ist der Phaëton mit der Nr. 1657 der Zeit um 1903, der vermutlich dem Vater, Alexander Clavel-Merian, gehörte (vgl. Abb. 169). Auf die Hochzeit im Jahre 1905 schaffte das Paar gleich drei neue Wagen an, von denen heute zwei in Brüglingen zu bewundern sind: das Coupé mit der Nr. 1730 (vgl. Abb. 181) und der Dogcart mit der Nr. 1726. Dieser Dogcart wurde vor allem zum Fahren mit einem Tandemgespann eingesetzt, er war mit seiner hohen Bauweise dafür besser geeignet als die tiefere Charrette.

Der Phaëton mit der Nr. 1748 (vgl. Abb. 172) steht heute in Bern (EMPFA). Alle Wagen waren früher in derselben Farbe gehalten, nämlich Schwarz und Bordeauxrot, die Ausstaffierung in grauem Wolltuch (der jüngere Phaëton in dunkelblau). Diese Wagen wurden noch nach dem Zweiten Weltkrieg von Carrossier Walter Köng aufgefrischt, der dies dem Schreibenden selbst mitteilte.



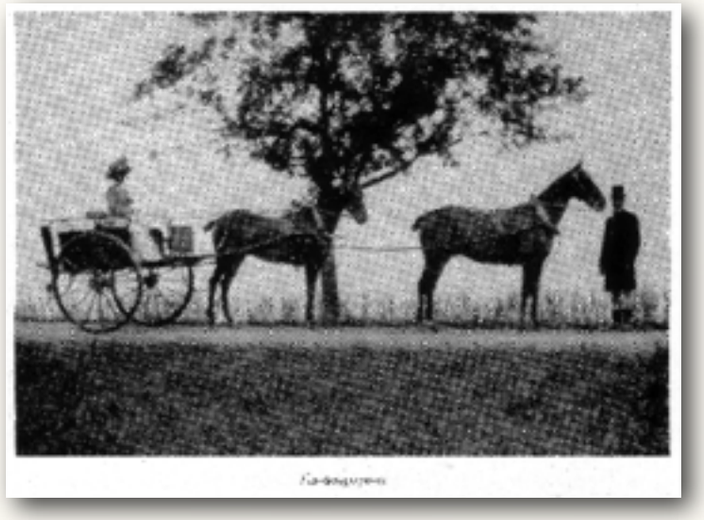


Abb. 170

Die Clavels vor dem Zweiten Weltkrieg auf Reisen:

- Fanny Clavel auf dem älteren Phaëton mit ihrem Juckerzug in Brustblattgeschirren

- Das Tandemgespann vor dem Dogcart.

Historisches Museum Basel/Clavel 1975



Abb. 171

Ein originales Einspänner-Geschirr der Familie Clavel, wie es heute in Brüglingen ausgestellt ist.

Historisches Museum Basel



Abb. 172

Der leichte Phaëton mit der Nummer 1748 von Alexander Clavel im heutigen, übermalten Zustand

Empfa Bern (heute NPZ) - Armee-Fotodienst und Foto Autor



Abb. 173

Grosser (nicht erhaltener) Jagdwagen auf einer Supraporte im Wenkenhof.

Wenkenhof in Riehen

Dazu kamen im Laufe der Zeit ein grosser Jagdwagen, der auf einer Supraporte verewigt wurde (Abb. 173), und eine Coach aus Paris. Clavel war der einzige Deutschschweizer, von dem man sicher weiss, dass er eine Coach angeschafft hat. Sie wurde an der dafür besten Pariser Adresse bestellt, dem Hause Guiet, das gleich die Geschirre mitlieferte. Diese Coach schenkte Clavel im Jahre 1937 mitsamt dem jüngeren Phaëton der EPRA in Thun, mit dessen Kommandanten, Oberst Ziegler, er befreundet war. Beide Wagen stehen heute zusammen mit dem Coach-Geschirr in der Sammlung der ehemaligen EMPFA, im Areal des heutigen NPZ in Bern. Die Coach hatte Alexander Clavel wieder-

holt selbst in Thun gefahren anlässlich des im Vorfeld der dortigen Concours hippiques organisierten Fahrten durch die Stadt.



Abb. 174

Alexander Clavel präsentiert seine Coach 1935 in Thun.

EMPFA





Abb. 175

Die Coach Alexander Clavels im Zustand, wie sie heute im NPZ, der ehemaligen EMPFA, in Bern steht: Seitenansicht und Blick ins originale Interieur.

Armee-Fotodienst





Abb. 176

Die Coach-Geschirre von Alexander Clavel-Respinger. Sie stammen - wie die Coach - aus dem Hause Guiet in Paris.

Armee-Fotodienst

Der Wenkenhof in Riehen

Das Ehepaar Clavel realisierte mit dem aufgestockten neuen Wenkenhof ihren Traum eines eigenen Wohnsitzes mit umgebendem Park, Reitwegen, offener Reitbahn, Remisen, Stallungen und Reithalle. Diese Anlage ist bis heute integral erhalten und öffentlich zugänglich. Leider hat man es verpasst, hier das Thema Pferd in Basel zu würdigen. Diese Musteranlage wäre dafür der richtige Ort gewesen, zumal Alexander Clavel hier noch zu seinen Lebzeiten ein kleines „Musée du cheval“ in den Remisen eingerichtet hatte, wie Abbildung 180 belegt. In der Wagenremise (heute ein Café) stellte er in den fünfziger Jahren drei Wagen mitsamt vorgespannten Pferdemaquetten in originaler Anspannung aus. Darauf wurden Puppen in originalen Livreen gesetzt. (Zum Teil sind diese Inszenierungen heute in Brüglingen nachgestellt.)

Alexander Clavel sprach noch in einem an das Historische Museum Basel gerichteten Brief des Jahres 1970 von seinem „Museum“ in den „Stallungen des Wenkenhof“. Es bestünde aus drei Wagen, „wobei zwei Wagen mit Pferden, Geschirr, Kutscher und Diener ausgerüstet sind.“ Das eine Pferd, Clavels Lieblingspferd, wurde dafür extra in Wien präpariert, das andere stammt aus der Sattlerei Eibnes in Hannover. Weiter schrieb Clavel 1970: „Im Coupé sitzen meine erste Frau, geborene Respinger, mit Kleidung und Hut von 1908, neben ihr meine Wenigkeit mit Zylinder, gestickter West von der Verlobungszeit und Knopfschuhen, wie dies einst Mode war. Auch die Mäntel der Kutscher sind alle aus jener Zeit, da ich immer alle diese Sachen pflegte und gut aufbewahrte“.

Die Clavels bezogen ihre Kleider, Reit- und Fahrausrüstung und die Accessoires nur von den ersten Adressen, deshalb wurde dazu auch Sorge getragen. Vom Feinsten und genau nach den Vorstellungen der Eigentümer entstand auf einer Anhöhe neben der schlossähnlichen Villa der neue Stallkomplex im Jahre 1925. Im Vorfeld der Projektierung unternahm das Ehepaar ausgedehnte Reisen, um Anlagen des 18. Jahrhunderts zu inspizieren und beauftragte zudem den Berner Architekten Emil Schmid mit der Suche nach historischen Liegenschaften als Vorbilder. Dazu gehörte die Domaine de Bougy-Saint-Martin bei Aubonne, eine Anlage von 1753, die genau dokumentiert wurde. Die erhaltene Photographie zeigt die Türe der dortigen Manege, deren Eingangstor und Dachgestaltung Pate für die neue Anlage in Riehen stand.



Abb. 177

Architektonisches Vorbild bei Aubonne für die neue Reithalle des Wenkenhofs.

Staatsarchiv Basel-Stadt

Im Jahre 1925 schliesslich war die neue Pferde-Anlage fertig. Der Bauherr hatte alles bis ins Detail gestalten lassen; dazu gehörten speziell gefertigte Anbinderinge und Brunnen. Die Oberlichter der Stallungen erhielten Fenster aus dünn geschliffenem Alabaster, weil nach Ansicht des Hausherrn die Pferde in diesem Licht ebenso vorteilhaft aussahen wie Damen im Schein der Kerzen. Nach der Fertigstellung fanden im neuen Gelände und vor der Stallanlage manch grosse Reitanlässe mit internationalen Reitern statt.

Für ihre Passion des Reitens und Fahrens beschäftigte das Ehepaar Clavel-Respinger das entsprechende Personal, bestehend aus Kutscher, Groom und Stallburschen. Wenn die Herrschaft selber fuhr, was bei den Clavels häufig der Fall war, fuhr der erste Kutscher als Groom mit. Wie Frau Clavel ihren Kutscher aussuchte, berichtete eine Besucherin des Kutschenmuseums in Brüglingen aus Riehen dem Schreibenden 1985: „Die Stelle wurde in badischen Zeitungen

ausgeschrieben. Es meldeten sich über ein Dutzend Bewerber, die Fanny Clavel alle auf den gleichen Zeitpunkt auf den Wenkenhof bestellen liess. Dort mussten sie sich auf dem Vorplatz in einer Reihe vor dem Wohnsitz aufstellen. Fanny Clavel schritt nun die Reihe ab und wählte spontan den bestaussehenden Mann aus!“











Abb. 178

Der Wenkenhof heute.

Links oben: Blick vom Herrschaftshaus auf das Stallgebäude.

Links unten: Das Stallgebäude von 1925 mit der Reithalle in der Mitte.

Oben: Ansicht des Stalltraktes mit den Oblichtern aus Alabaster, Blick in die Stallungen und in die Reithalle.



Abb. 179

Neujahrskarte von Alexander Clavel-Respinger zum Jahreswechsel 1962/63 mit seinem Coupé, Pferdemaquette und Figurinen in alten Kleidern als Reminiszenz an den im Text genannten alten Brauch der Neujahrsvisiten.

Familienalbum Bühler-Volkart, Winterthur

Nach dem Zweiten Weltkrieg benutzte man auch auf dem Wenkenhof mehr das Automobil als die Kutsche. Im Jahre 1948 liess Alexander Clavel eine Art Hansom Cab-Aufbau auf ein Bentley-Chassis setzen, ausgeführt vom stilsicheren Basler Carrossier Walter Köng. Als der Wagen fast fertig carrossiert war, ging Alexander Clavel zur Zwischeninspektion zusammen mit seiner Frau Fanny in die Werkstätten zu Walter Köng. Ihr gefiel indessen der im Rohbau fertige Wagen nicht ganz, der Carrossier musste den Aufbau aufschneiden und um circa 20 cm schmaler ausführen, weil das Auto in dieser Form die Gemahlin besser an das alte Coupé erinnerte (vgl. Abb. 180). Heute steht der Wagen in der bekannten Auto-Sammlung Schlumpf in Mülhausen. Walter Köng teilte dem Schreibenden 1985 noch mit, dass auch kleine Details wiederholt neu angepasst werden mussten. So sei etwa ein simpler Karabinerhaken auf Wunsch Clavels dreimal abgeändert worden.



Abb. 180

Blick in das Clavel'sche Wagenmuseum in den Remisen des Wenkenhofs um 1960:

- Dogcart und Coupé von vorne

- Coupé von der Seite.





Abb. 181

Das Clavel-Coupé von 1905 heute im Kutschenmuseum in Brüglingen:

- Seitenansicht

- Nécessaire an der Vorderwand.

Fotos: Autor

Schwanengesang der Kutschenzeit

Im Jahre 1906 war in Basel mit 1313 Pferden der Höchststand des Pferdebestandes erreicht worden. Dann aber ging die Entwicklung sehr schnell rückwärts. Der Erste Weltkrieg brachte für die Privatställe den grossen Wendepunkt. Wie oben für die Familie Vischer im Pfeffingerhof beispielhaft beschrieben, wurden die meisten Pferde von der Armee für Jahre eingezogen. Nach Kriegsende stellten die meisten Familien auf Automobile um.



Abb. 182

Coupé auf einer Landstrasse in Riehen Richtung Stadt um 1900.

Staatsarchiv Basel-Stadt O. Wackernagel

Im ländlichen Bereich und auch auf den Landsitzen kam es indessen zu einer Fortsetzung der alten Equipagenkultur in beschränktem Masse. Gewisse Enthusiasten pflegten neben dem Reiten auch das Fahren als Sport in der Zwischenkriegszeit weiter. Dafür wurden weiterhin einige ältere Fahrpferde gehalten.



Abb. 183

Inserat der Sattlerei Spahr im Programmheft der Spring-Konkurrenz 1926.

Privatsammlung

Im Jahre 1934 verschwand schliesslich „der letzte Carrossier“ von den Strassen Basels (Basler Nachrichten 11. 12. 1934). Dies war für einen alten Basler Anlass, Rückblick auf die glorreiche Vergangenheit der Equipagen in dieser Stadt zu halten, wie sie an Hochzeiten, am Pferderennen auf der St. Jakobsmatte oder auf dem Münsterplatz zu Schlittenfahrten in grosser Zahl zu sehen waren. In diesem Zusammenhang wird über die „Chaisenpferde“ erwähnt, dass davon „weit über hundert in der Vorkriegszeit“ in Herrschaftsställen gestanden haben. Aber kurz nach 1900:

„... kam der Krieg, wo sich die Ställe leerten im Dienste unserer Armee, und es kam die Nachkriegszeit und mit ihr Zeiten der Beschränkung, die in rascher Folge manche Stalltüre für immer schlossen, und es kam die nüchterne Zeit des Automobils, die das übrige tat.“

Im Jahre 1937 verkaufte die Droschkenanstalt Keller die beiden letzten Wagenpferde. Der Chef der Droschkenanstalt Settelen jedoch, Hans Settelen (1896 bis 1959) blieb als Kavallerist weiter ein begeisterter Fahrer. Bei den Schaufahrten auf dem Schänzli präsentierte er immer wieder eigene Gespanne, bis hin zum Fünfspänner. Öfters zeigte er den seinem Freund Werner Stamm gehörenden Vierrad-Dogcart (vgl. Abb. 63).

Fahrvorführungen im Rahmen von Pferdesportanlässen bis in die Zeit des Zweiten Weltkriegs



Abb. 184

Hans und Hedwig Settelen mit einem Fünfergespann vor einem achtplätzigen Jagdwagen mit Grooms bei einer Fahrprüfung Ende der 1920er Jahre, wohl auf dem Sternenfeld in Birsfelden.

Archiv Settelen

Noch im Jahre 1921 wurde in der Zeitschrift „La Suisse sportive“ Basel als „la ville par excellence du sport hippique“ bezeichnet. Die jungen Männer lernten bis in die Nachkriegszeit nicht nur das Reiten, sondern auch das Fahren im Militär. Schon in der Rekrutenschule wurden Dragoner in die Disziplin Fahren eingeführt und erst recht in der Unteroffiziersschule. Für den Fahrunterricht wurden Fahrer des Berner Kavallerie- Remonten Depot (K.R.D.) jeweils abdelegiert, welche die Aspiranten zuerst am Fahrlehrgerät und dann auf dem Fahr-

platz unterrichteten. Dabei wurde das eigene Pferd von professioneller Hand geschult. Die Fahrlehrer glänzten auch bei Fahrvorführungen in Basel, wie Abbildung 185 unten zeigt.

Neben dem Automobilsport blieb im 20. Jahrhundert das rassige Fahren von Kutschen bei der besseren Gesellschaft eine beliebte Tätigkeit. Offenbar gab es aber nach dem Ersten Weltkrieg in Basel keine eigentlichen Fahrkonkurrenzen mehr; jedenfalls fehlen von solchen die Quellen. Fahrvorführungen hingegen sind weiter im Rahmen von Reitanlässen belegt. Diese fanden im frühen 20. Jahrhundert vor allem auf der Schützenmatte statt, später auch auf dem Sternenfeld in Birsfelden (dem alten Flugplatz Basels) und erst seit 1948 auf dem neuen Rennplatz Schänzli bei Sankt Jakob, der seit 1926 schon ein Reitplatz gewesen war. In der Brüglinger Ebene hatte es vorher schon einen Übungsplatz des Rennvereins gegeben.





Abb. 185: Fahrvorführungen 1944.

Links: Der Berner Oberfahrer Christinat mit acht ad hoc zusammen gespannten Schimmeln vor dem Jagdwagen von Abbildung 68 der Familie Vischer.

Oben Major U. Iselin mit einem Zweirad und unten Leutnant Hans Settelen auf dem Vierrad-Dogcart von Abbildung 63. Inzwischen war dieser in den Farben des Stalles Stamm bemalt worden (gelbes Untergestell und dunkelroter Kasten).

L’Année hippique 1944

Zur Zeit des Zweiten Weltkrieges, als der Brennstoff Benzin rationiert war, holten zwar manche Offiziere wieder ihre leichten Wagen, vor allem leichte Dogcarts (vgl. Abb. 185 B), zur erneuten Nutzung aus den Remisen hervor. Aber nach Ende des Zweiten Weltkriegs ging die alte Herrlichkeit definitiv zu Ende. Einzelne vornehme Wagen wurden ins Museum gegeben oder im Auftrag der Besitzerfamilie durch einen alten Kutscher an einen Bauern verkauft, der noch Pferde hielt. So kam es, dass heute noch in der Umgebung Basels gut erhaltene Luxuswagen auf abgelegenen Gehöften zu finden sind wie etwa der Heimburger-Jagdwagen der Familie Geigy (Abb. 186 A).







Links: Abb. 186 A

Links Jagdwagen von Johann Rudolf Geigy-Schlumberger. Der um 1890 bei Heimburger gebaute Wagen hat sich auf einem Bauernhof in Möhlin über Jahrzehnte tadellos erhalten.

Oben gut erhaltenes Wagen- und Geschirrmaterial aus Basel: Kopfgestell mit Doppelringtrense und Rosette mit Tülle zum Einstecken von kleinen Bouquets aus der Basler Pferdehandlung Dreifuss & Goetschel.

Kutschensammlung Heinz Scheidel in Mannheim und Privatbesitz Hans Ulrich, Unter-Stammheim

Ausklang in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg

Aus dem Stadtbild blieben die Pferde nach 1945 noch einige Zeit nicht ganz verschwunden. Das können ältere Mitbürger bis heute noch bestätigen. Dazu gehört der Bauernsohn Hans Ulrich (gb. 1922) aus Stammheim im Zürcher Weinland. Er arbeitete 1952 in der Pferde- und Tierhandlung (sowie Metzgerei) Dreifuss und Goetschel im Gundeldingerquartier. Dort war in der Zwischenkriegszeit noch Platz für 200 Pferde. In den Ställen standen verschiedene Handelspferde wie Irländer zum Reiten, aber auch Freiberger und Belgier, wie sie von Bauern oder der Brauerei Feldschlösschen gekauft wurden. Damals verstaubten jedoch schöne Luxusgeschirre wie ein Viererzuggeschirr bereits in einer Ecke. Details davon zeigt Abbildung 186 B und C.

Noch 1952 war der Basler Verfasser eines Fachartikels der Meinung, dass „der Explosionsmotor mit seinen vielen Pferdekräften Schönheit und Adel von Rassepferden doch nie ersetzen“ kann (National-Zeitung 16/17. 8. 1952). Es kam aber anders. 1959 verschwanden auch in der Droschkenanstalt Settelen an der Türkheimerstrasse die letzten Pferde. Zug um Zug verschwanden auch die Wagen, wurden zerstört oder versanken in einen Dornröschenschlaf. Einige davon wurden von frühen Sammlern gerettet. In den ersten Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg entstanden einige Sammlungen von schweizerischer, teilweiser internationaler Bedeutung. Dazu gehörten Hans Wüthrich in Rheinfelden und vor allem aber Robert Sallmann in Amriswil, die Basler Wagen sicherstellten. In der näheren Umgebung Basels pflegten zudem Landwirte, die auch als Hochzeitskutscher tätig waren, wichtige Wagenbestände. Dazu gehören Jacques Butz in Allschwil oder Albert Zihlmann in Biel-Benken.

Die vom Krieg verschonte Schweiz war in der Nachkriegszeit in der Domäne des Fahrens europäisch gesehen auf einem hohen Stand. Vorbildliche Institute waren das K.R.D. in Bern und die Eidgenössische Pferderegie-Anstalt (EPRA) in Thun mit Exponenten wie den Berufsfahrern Christinat, Rothacher, Houriet und zuletzt Major Gerber. Solchen Grössen verdankte Auguste Dubey seinen späteren Erfolg als Weltmeister im Viererzugfahren, damals, als Fahren um 1970 eine internationale Disziplin der FEI wurde.



Abb. 186 B: Schlittenfahrt mit Museumsschlitten „Wurst“ auf dem Münsterplatz 1982.

In Basel ist die Erinnerung an die bedeutende Vergangenheit im Bereich Kutschen und Fahrpferde stets ein wenig wach geblieben. Als der Fahrsport um 1970 wieder aufkam, entstanden in der Umgebung der Stadt schnell wieder Fahrkonkurrenzen, vor allem im Leymental (wohin- bnach Bättwil - auch die Reitbahngesellschaft Sankt Jakob gezogen war). Von dort stammt auch der erfolgreichste Baselbieter Fahrer der Gegenwart, Daniel Würgler. 1981 konnte das Kutschenmuseum des Historischen Museums innerhalb des Botanischen Gartens in Brüglingen auf Initiative der Christoph Merian Stiftung eingerichtet werden. Damals unterstützten manche Abkömmlinge alter Basler Familien dieses vierte Haus des Historischen Museums, ebenso wie deren Direktion und Kommission.

Als der Schreibende kurz nach Eröffnung des Kutschenmuseums nicht nur Kutschenfahrten, sondern auch Schlittenfahrten auf dem Münsterplatz mit Museumsbeständen organisierte, sorgten diese Auftritte in der Bevölkerung für Aufsehen und machten auf das neue Museum aufmerksam. - Aber das Rad der Geschichte drehte weiter: Ende 2011 überraschte der damalige Direktor des Historischen Museum Basel die Öffentlichkeit mit der Mitteilung der baldigen Schliessung dieses Museums in Brüglingen, ohne gleichzeitig zu erwähnen, was mit den Exponaten geschehen würde. - Schliesslich konnte aber das Museum noch einmal geretttet werden, durch einen anonymen Mäzen, der den Betrieb für einige Jahre finanzierte! Jetzt aber zurück zur Carrosseriegeschichte.

D. Die Nachfolger: Jacques Reinbolt und Martin Christe

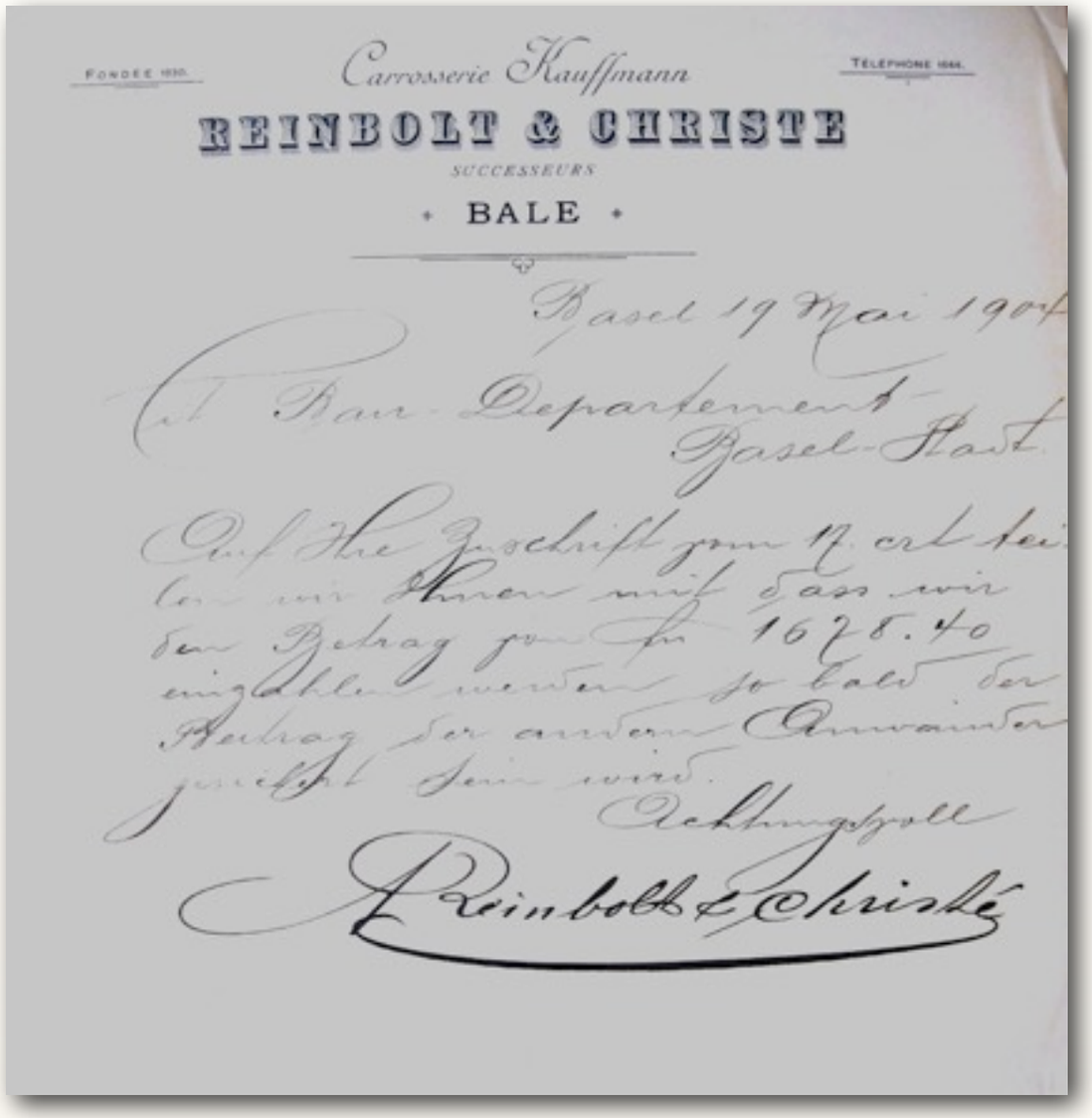


Abb. 187

Der Briefkopf der Carrosserie Kauffmann unter den Nachfolgern Reinbolt und Christe.

Schreiben aus dem Jahre 1898 im Staatsarchiv Basel- Stadt

1894 übernahmen nach dem Handelsregister zwei bisherige Mitarbeiter von Eugène Kauffmann, der Malermeister Jacques Reinbolt und der Sattler Martin Christe, zusammen die Fabrik. Gut möglich ist, dass die beiden jüngeren Handwerker den Betrieb zu guten Konditionen hatten übernehmen können. Der Übergang scheint problemlos verlaufen zu sein und die Nachfolger hielten dementsprechend den klangvollen Namen „Carrosserie Kauffmann“ weiter hoch.

Der aus Württemberg stammende „Wagenlackierer“ Jacques Reinbolt-Brotbeck wohnte damals laut Adressbuch der Stadt Basel an der Klingelbergstrasse 77. Er scheint bald zur Führungsperson der Carrosserie geworden zu sein und bezog die Wohnung der Kauffmanns im Haus der Carrosserie an der Elsässerstrasse 59. Martin Christe (1861 - 1946) stammte ebenfalls aus Württemberg, nämlich aus Nürtingen bei Stuttgart, und war bei der Übernahme im Jahre 1894 etwa 40 Jahre alt. Bei diesem „Sattlergesellen“ wird im Adressbuch das Haus Elisabethenstrasse 35 als Wohnort angegeben.

Ab 1894 lautet die Signatur der Fabrik auf den Kapseln und Plaketten (bei den Schlitten) meist KAUFFMANN, REINBOLT & CHRISTE SUCres BÀLE. Dabei wurde das französische Wort für Nachfolger mal als „SUCCres“ und mal als „SUCres“ abgekürzt. Längst nicht alle späten Wagen sind jedoch konsequent mit dieser Kapselmarkierung versehen worden, der Schriftzug „Kauffmann Bâle“ wurde bis zum Ende der Kutschenzeit weiter verwendet. Um 1900 wurde zunehmend der Namenszug „REINBOLT & CHRISTE BÂLE“ verwendet, in den Laternen früher als auf den Radkappen. Hin und wieder und vor allem nach 1900 wurde der Name Christe oft vornehm als „Christé“ geschrieben. Aber statt elsässisch oder französisch wurde nach 1894 an der Spitze der Carrosserie eher deutsch gesprochen, genauer gesagt „gschwöbelet“, wie die Basler sagen. - Vom Sattler Martin Christe hat sich ein einziges Album erhalten. Der Inhalt besteht bezeichnenderweise aus Vorlageblättern der Firma Schultze in Berlin. Sicherlich gab es früher zahlreiche andere Bände dieser Art, vor allem auch mit Vorlagezeichnungen französischen Ursprungs.



Abb. 188

Geprägter Buchumschlag eines Musterbuches mit Zeichnungen der Berliner Grosssattlerei Schultze aus dem ehemaligen Besitz des Sattlers Martin Christe.

Sammlung Reinhold Trapp, Hegenheim





Abb. 189

Links: Inserat der Firma Schultze des Jahres 1890.

Rechts: Martin Christe

Aus dem Centralblatt für Wagenbau und Sattlerei des Jahres 1890 und Archiv Martin Kamber, Burgdorf

Weiter geführte Tradition

Bei ihren Wagenmodellen setzten Reinbolt und Christe ganz auf die Haustradition. Die Wagen und Schlitten wurden weiterhin vorwiegend nach dem französischen Stil und der entsprechenden (etwas schweren) Bauweise gestaltet und ausgeführt, meist in der schlichten, so genannten englischen Form. Nach dem Wegzug von Sohn Kauffmann entstanden im alten Betrieb an der Elsässerstrasse 59 in Basel unter der Ägide von Reinbolt und Christe weiterhin hervorragende Fahrzeuge.

Entsprechend dem Lauf der Zeit wurden unter den Nachfolgern zuweilen weniger exklusive Wagen, immer aber hervorragend gezeichnete und ausgeführte Modelle ausgeliefert. Im Bereich der vom Kutscher gefahrenen städtischen Luxuswagen waren es sicherlich weiterhin die besten der Schweiz. Die Carrosserie Kauffmann blieb in der ganzen Kutschenzeit gewissermassen die Marke Rolls-Royce Helvetiens. Dabei folgten Reinbolt & Christe nicht jeder Modetendenz. So wurden an der Elsässerstrasse etwa nicht so extrem leichte Wagen gebaut, wie sie Geissberger bei der neureichen Kundschaft im ländlichen Bereich in Serie absetzen konnte.

Das Modellspektrum von Kauffmanns Nachfolger deckte hingegen das ganze traditionelle Luxuswagenspektrum vom schweren Mail-Phaëton bis zum gepflegten Zweirad ab. Die Nobelmarke Kauffmann produzierte in Basel nach dem heutigen Kenntnisstand kaum gewerbliche Fahrzeuge, sondern fast ausschliesslich Luxuswagen, vor allem viele Mylords, Coupés, Phaëtons, Jagdwagen und Dogcarts. Offenbar hatte man es an der Elsässerstrasse in Basel nicht nötig, einfachere Wagen zu fertigen, wie etwa Schweizer Chaisen oder kleine ländliche Breaks. Solche Modelle überliess man der lokalen Konkurrenz, besonders Heimburger, der Nummer zwei auf dem Platz Basel.

Nicht umsonst bezeichnete man sich um 1900 als erste Carrosserie der Schweiz, wie das nachfolgende Inserat zeigt. Daraus wird aber auch deutlich, dass – wie in den meisten guten Carrosserien üblich – auch Handel mit Ge-

brauchtwagen getrieben wurde. Bei den genannten Neuwagen sind Modelle vertreten, von denen sich keine Vertreter erhalten haben. Dazu gehören die Omnibusse und natürlich die Mail-Coach.



Abb. 190

Inserat der Carrosserie Kauffmann mit Nennung der Modellpalette.
La Suisse Sportive des Jahres 1903.

Weiter gepflegter Kundenstamm, auch ausserhalb Basels

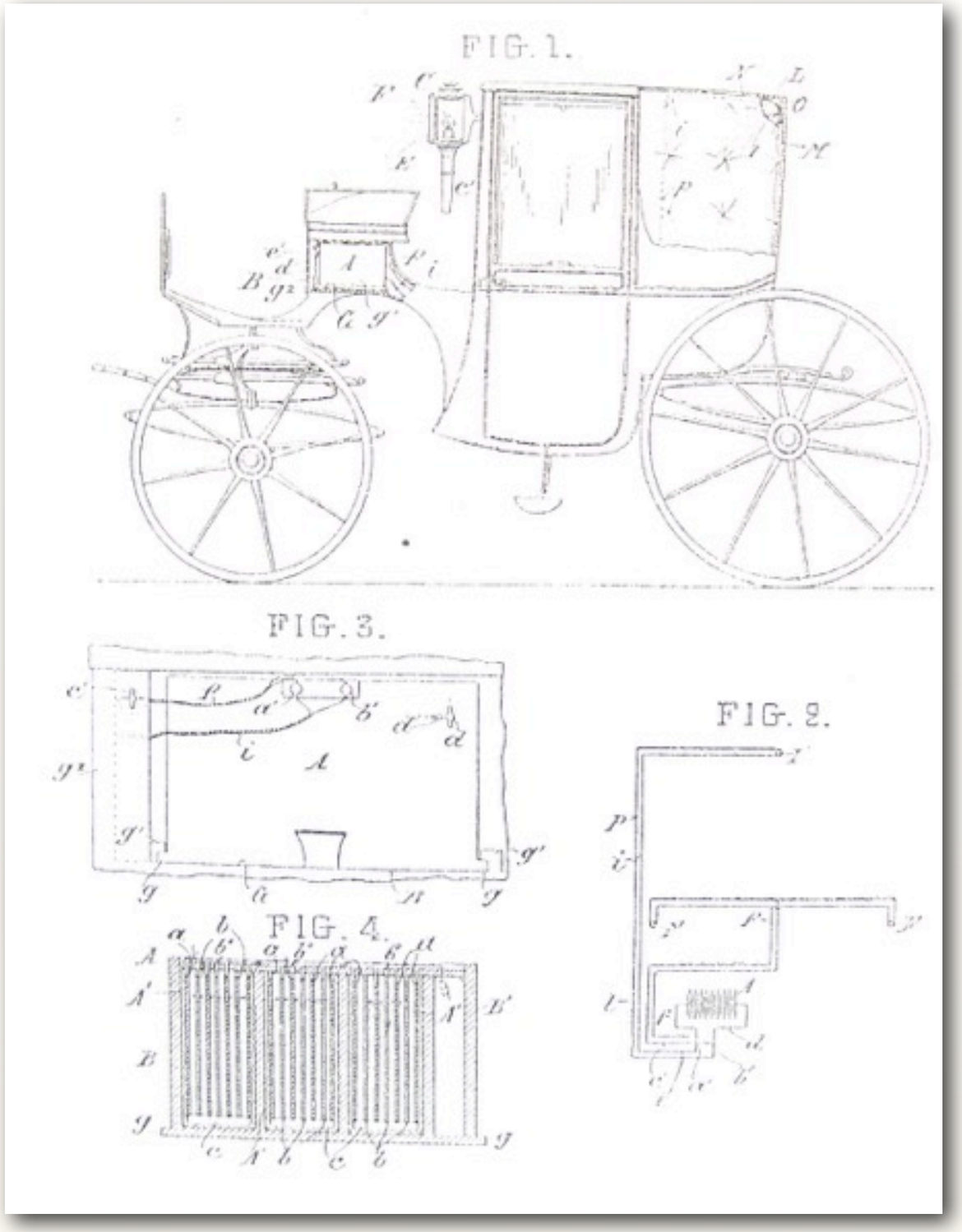
Ebenso konservativ und traditionell orientiert wie die Modellpalette von Reinbolt & Christe scheint auch die Hauptkundschaft gewesen zu sein, es war die Crème de la Crème der zahlungskräftigen Gesellschaft Basels und der Schweiz. In traditionellen Kreisen gehörte zum guten Ton, einen Wagen von Kauffmann, Reinbolt & Christe zu fahren, wo auch immer man in der Deutschschweiz wohnte. Aber auch das Ausland wurde beliefert.

Nach den heute noch bekannten Herkunftsangaben erhaltener Wagen gehörten zum Kundenkreis vor allem alte Patrizier, wohlhabende Fabrikanten, Bierbrauer, Kaufleute, Schlossbesitzer und Klöster. Auch Kantonsregierungen bestellten ihre Staatswagen in Basel bei Reinbolt & Christe, wie etwa die Regierung von Solothurn. Konkret sind unter anderem als Adressen ausserhalb Basels folgende Kunden belegt:

Weinhandlung in Langenthal BE
Firma Sieber in Attisholz SO
Brauerei Hürlimann Zürich
Familie Bühler-Egg im Adlergarten, Winterthur ZH
Seifenfabrikant Sträuli in Winterthur ZH
Schloss Greifensee ZH
Schloss Forstegg bei Salez GR
Schloss Goldenberg ZH
Kloster Einsiedeln SZ.

Innovationen

Unter Reinbolt und Christe scheint die Firma Innovationen gegenüber offen gewesen zu sein, wenigstens bei der modernen Ausrüstung der Wagen. Das belegt eine Patentschrift vom 19. Februar 1895 des „Eidgen. Amt für Geistiges Eigentum“ und betrifft die „Einrichtung zur elektrischen Beleuchtung von Droschken, Omnibussen und sämtlichen Luxuswagen“. Es ging dabei um „einen unter dem Kutschbock angebrachten Akkumulator mit gelatinartigem Elektrolyt, einer oder zwei mit Glühlampe versehenen Laternen, die zum Beleuchten des Innern des Wagens dienen, und den diese verschiedenen Glühlampen mit dem Akkumulator verbindenden Leitungen. Die Einsätze in den Seitenlaternen konnten entfernt und die üblichen Kerzen mit Federn eingesetzt werden. Eine Zeichnung, hier Abbildung 191, verdeutlichte diese Einrichtung.



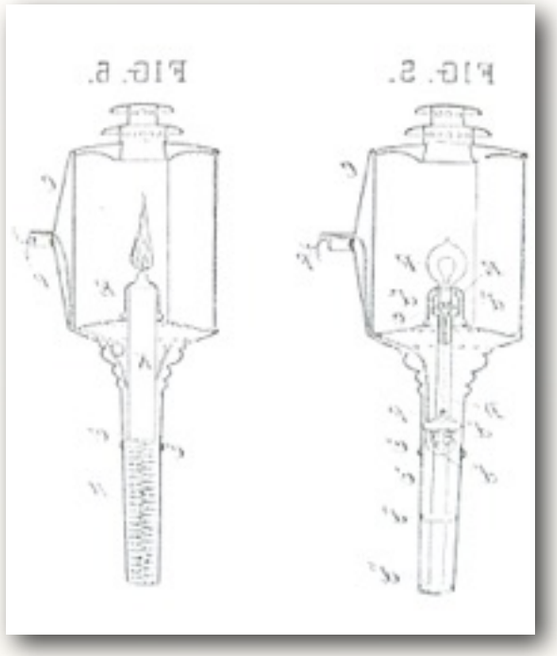


Abb. 191

Aus einer Patentschrift von 1895: Von einer Batterie gespiesene, elektrische Beleuchtung der Seitenlaternen und der Innenbeleuchtung eines Coupés mit Schalter.

Eidgen. Amt für Geistiges Eigentum

Wagenfabriken versus Kleinbetriebe

Gegen und um 1900 waren in der Schweiz mittlerweile einige Betriebe entstanden, die Luxuswagen anboten. Dazu gehörte auch eine Vielzahl von Kleinbetrieben, die vor allem von Schmiede- und Wagnermeistern geführt wurden. Sie hatten einen eigenen Verband gegründet, der die schweizerische Zeitschrift „Wagenbau“ herausgab. 1901 wurde darin die damalige wirtschaftliche Depression thematisiert und in diesem Zusammenhang die alt bekannte Konkurrenz zwischen den grossen Fabriken und den kleineren und mittleren Betrieben: „Allgemein machen wir die Wahrnehmung, dass die in kleineren Städten oder deren Nähe ansässigen Besitzer von eigenem Fuhrwerk, besonders von Luxuswagen, bei Neuanschaffung sich fast immer an grössere Geschäfte ausserhalb

wenden und diesen Lieferanten auch Preise bezahlen, die ein Drittel, wenn nicht gar die Hälfte höher stehen, als der Wagenbauer an Orte sie stellen würde.“ Als Grund hierfür werden der bessere „Geschmack“ der grossen Wagenfabrikanten und die „moderne Ausführung“ der in Fabriken hergestellten Fahrzeuge angeführt. Denn die Grossbetriebe waren technisch und modellmässig stets auf dem neuesten Stand. Dazu kam die Verwendung des „besten Materials“, etwa Leder, das auch nach Jahren ständigen Gebrauchs eines Fahrzeugs sich weiter bewähren würde.

Auch die Qualitätsunterschiede bei der Handarbeit waren beträchtlich. Im Jahre 1904 wurde in der gleichen Zeitschrift mit Erstaunen über die „Flink- und Gewandtheit, mit welcher die Arbeiten aus der Hand gehen“ der Pariser Handwerker berichtet: „Der Rad- und Gestellmacher macht weiter nichts als eben diese Arbeiten; der Kastenmacher verfertigt die Kasten in besonderem Atelier ... Schnörkel werden vom Bildhauer gestochen.“



Abb. 192

Ein Bund ungebrauchter Bleistifte des Basler Kastenmachers Julius Kölz.

Nachlass Kölz Basel

Spezielle „Handschriften“

Die letzteren Bemerkungen galten auch für die Carrosserie Kauffmann mit ihren speziellen Werkstätten. Gerade was die genannten Schnörkel betrifft (gemeint sind die Enden der Gestelltraversen wie etwa des Bockschemels), so kennen wir an Kauffmann-Wagen vor allem die Form, wie sie Abbildung 193 zeigt. Wagen von Kauffmann sowie von Reinbolt & Christe zeigen nicht nur in gewissen Details, sondern auch in der Gesamtgestaltung spezielle Bauweisen, wie dies bei vielen Carrosserien üblich war. Zu dieser „Handschrift“ gehörte in Basel die schlichte Gestaltung der ganzen Wagen ohne grosse Verzierungen. Dazu passt, dass die meisten Wagen nur sehr zurückhaltend liniert wurden. Räder und Gestelle wurden oft nur mit einem Band von gegen 10 mm Breite versehen. Dabei wurde die Farbe derselben akkurat auf die Töne der gesamten Bemalung abgestimmt. Die bevorzugte Kastenfarbe für Stadtwagen war – wie international üblich – ein sehr dunkles Blau oder Grün. Sportwagen wurden an der Elsässerstrasse über Jahrzehnte im typischen Karminrot gefasst, wie dies Abbildung 76 zeigt.



Abb. 193

Typische Schnörkelverzierung mit Volute am Phaëton Nr. 1395 (vgl. Abb. 199).

Foto Verfasser

Die Garnierungen der Kauffmann-Wagen zeigen eine breite Variation, besonders bei den Innenausstattungen des Wagenkastens. So wie die (reformierten)

alten Patrizier ihre Häuser gegen aussen oft schlicht gestalten liessen, entwickelten sie im Inneren einen grösseren Prunk. Das galt zuweilen auch bei den Kutschen, wie etwa das Beispiel von Abbildung 181 zeigt. Hier drückt sich wohl die Handschrift von Martin Christe aus, dem Associé und langjährigen Sattler der Fabrik. Dies kann besonders an den erhaltenen Mylords abgelesen werden. Die Ausstaffierungen wurden entsprechend den Wünschen der Kunden und Kundinnen variiert, und so kamen an den gleichen Wagentypen immer neue Kombinationen von Innenausstattungen zur Ausführung. Bei offenen Wagen wie Mylords wurde bevorzugt petroleumfarbenes oder dunkelblaues Wolltuch verwendet, wie etwa der Wagen aus Einsiedeln zeigt (Abb. 254). Auch feines dunkles Maroquinleder kam oft zum Einsatz. Typisch für Wagen der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe sind schlichte breite Borten mit eingewebten Längsstreifen (Abb. 99 C).

Schlicht gestaltet sind durchweg auch die blanken Beschläge an den Basler

Wagen, wie etwa die Türgriffe. Darauf wurden nie Verzierungen in Form von Gravuren und ähnlichem angebracht, wie es in fast allen anderen Schweizer Carrosserien üblich war.

Im konstruktiven Bereich wurde die schwere, aber sehr solide Bauart schon angesprochen. Sie ist der Hauptgrund für den legendären ruhigen Lauf der Kauffmann-Wagen. Eine Besonderheit, die man allerdings auch bei Pariser Wagen zuweilen antrifft, ist die Anzahl der Speichen. Wagen von Kauffmann, Reinbolt & Christe zeigen oft zwei Speichen weniger als die üblichen 14 hinten und 12 vorne. Dazu kommen als Besonderheit Naben der schlichten konischen Form (vgl. Abb. 265).

Modellspektrum um und nach 1895

Der im Folgenden präsentierte Querschnitt der Wagenmodelle gibt einen Überblick über die aus der Zeit von Reinbolt & Christe erhaltenen Fahrzeugtypen und wohl auch des ehemaligen Bestandes. Dies gilt mit wenigen Lücken; so sind zweifellos – wie bereits erwähnt - ältere Wagentypen erhaltungsbedingt untervertreten. Auch haben sich keine jüngeren Wagen mit pneumatischen Rädern erhalten, wie sie auf Seite 192 beschrieben wurden. Ebenfalls fehlen grosse Omnibusse, wie sie für grosse Basler Hotels sicherlich hergestellt worden sind.

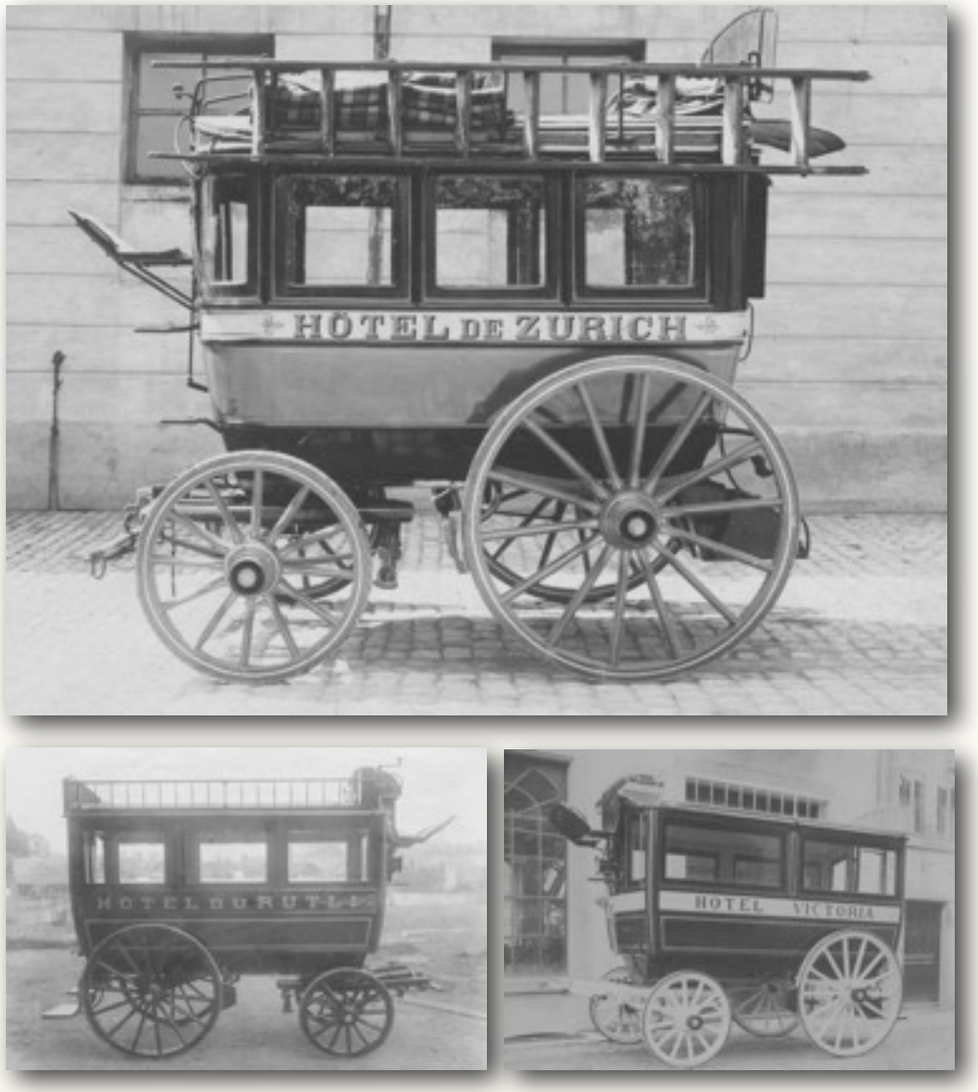


Abb. 194

Schweizer Omnibusse des späten 19. Jahrhunderts als Vergleich. Der Omnibus für das Hotel de Zurich wurde sicher und der für das Hotel du Rutli wahrscheinlich von Geissberger in Zürich hergestellt.

Nachlass Kölz Basel

Im Bereich der Stadtwagen wie Landauer, Coupés und Mylords war die Basler Carrosserie der Marktführer in der Schweiz. Sie wurden nach französischen Mustern und Qualitätsstandards gebaut und unterschieden sich kaum von den besten Wagenfabriken der Metropole an der Seine.

Im Übergangsbereich von den Stadt- zu den Sportwagen stehen verschiedene Fahrzeuge, die vom Modell her an sich eher städtische Fahrzeuge repräsentierten, aber sportlich ausgeführt wurden. Damit sind in Naturholz gefertigte Kutschen gemeint, die nicht bemalt, sondern nur gefirnisst wurden. Für die Carrosserie Kauffmann ist ein besonders breites Spektrum von derart ausgeführten Wagen nachgewiesen, nämlich das Modell Vis-à-vis, Mylord, und Break de chasse. Solche Wagen dienten oft für die Fahrt zur Jagd und wurden in Deutschland auch Jagd- oder Pirschwagen genannt.

Im Bereich der Sportwagen war die Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe vor allem bei den klassischen Selbstfahrern stark, aber auch beim Modell Break de chasse, das vom Herrn oder dem Kutscher gefahren werden konnte. Einige Typen wurden nach den erhaltenen Wagenbeständen wiederholt gebaut. Zu den Erfolgsmodellen gehört der Phaëton franco-américain, ein leichter schnittiger Selbstfahrer mit Dienerbank sowie der vierplätzige Jagdphaëton, ein Zwischending zwischen mittelschwerem Phaëton und Break de chasse beziehungsweise kurzem Jagdwagen. Der – für schwieriges Gelände - robust gebaute Typ weist stets einen hohen Bock, nie aber ein Dach auf. Der kurze Jagdwagen ist oft mit echten Jalousien und damit für die Mitnahme von Hunden im voluminösen Kasten eingerichtet. Die meisten Exemplare unter den Sportwagen haben sich vom schweren, eher tief gebauten und sechsplätzigen Break de chasse erhalten, wie ihn exemplarisch Abbildung 198 zeigt. Der Bock wies hier stets ein Gardecrotte auf, hinten fanden vier Personen bequem Platz. Dieses Erfolgsmodell wurde über Jahrzehnte mit nur kleinen Abweichungen gebaut.

In der Carrosserie Kauffmann entstanden verschiedene Breaks mit Längsbänken. Dies war ein beliebtes Modell, weil es vielseitiger einsetzbar war als der Break mit Querbänken und vor allem auch mit weniger gefährlichem, nämlich kürzerem Radstand gebaut werden konnte. Der Hauptgrund hierfür war, dass bei diesem Typ zwischen den Rädern keine seitlichen Türen eingebaut werden mussten. Die in der Carrosserie Kauffmann entstandenen sportlichen Breaks mit Längsbänken zeigen (soweit sie den hohen Break-Bock aufweisen) oft eine ähnliche Kastendisposition wie die entsprechenden Wagen mit Querbänken.

Das Segment der Zweiradwagen wurde in der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe vor allem durch Dogcarts mit eckigem Kasten bestimmt. Dogcarts waren auch bei den Damen sehr geschätzt. Weil diese meist leichtere und kleinere Pferde fuhren, sind diese Damenwagen oft etwas tiefer und leichter gebaut. Dogcart gab es in verschiedenen Modellgrössen, wobei die Grösse der Räder zwischen 146 cm und gut 120 cm variieren. Damit waren sie für Pferde zwischen einem Stockmass von etwa 170 cm bis 150 cm geeignet.

Aus der Zeit von Reinbolt & Christe haben sich nur wenige Schlitten erhalten, die der Basler Carrosserie sicher zugewiesen werden können. Dazu gehört derjenige aus der Brauerei Haldengut in Winterthur (Abb. 195).

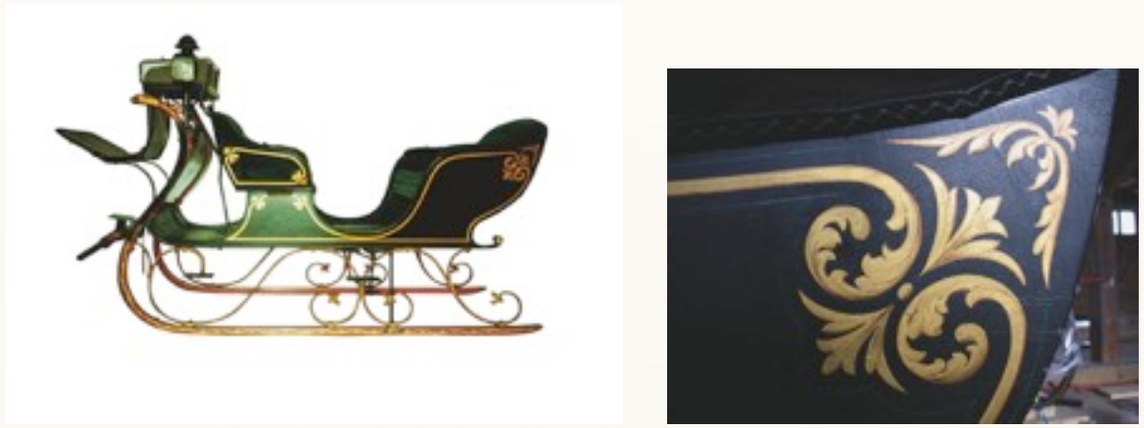


Abb. 195

Schlitten aus der Brauerei Haldengut.

Verkehrshaus der Schweiz, Luzer

Nummerierte Wagen mit der Signatur Kauffmann, Reinbolt & Christe

In diesem Kapitel werden erhaltene Wagen aus der Zeit nach 1894 in Bild und Wort vorgestellt. Dabei erfolgt die Reihenfolge nach den eruierten Produktionsnummern und damit in der Folge, wie sie einstmals bestellt worden sind (zu den Wagen ohne eruierbare Nummer siehe S. 187ff.). Die im Folgenden angegebenen Datierungen fussen auf den unter Seite 207ff. angegebenen Fakten.

Im ersten Jahr der selbständigen Tätigkeit von J. Reinbolt und M. Christe dürfte der Dogcart Abbildung 196 gebaut worden sein. Er wurde offenbar vom Seifenfabrikanten Sträuli in Winterthur bestellt. Der Wagen entspricht einem gängigen französischen Modell, wie es seit langem bekannt war und auch später in Basel immer wieder gebaut wurde. Wie für Zweirad-Dogcarts üblich, kann der Kasten in der Längsachse mittels einer Kurbel verstellt werden.

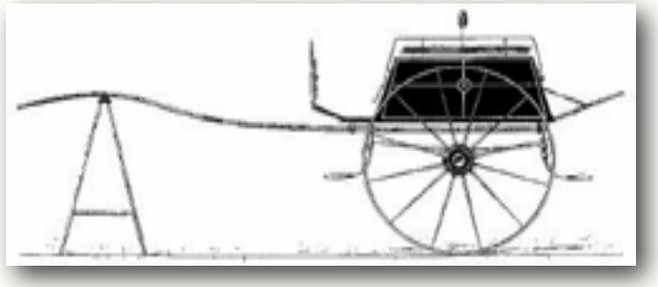


Abb. 196

Links: Dogcart des Seifenfabrikanten Sträuli in Winterthur mit der Nr. 1301 aus der Zeit um 1894/95:

Oben Pariser Entwurf eines ähnlichen Dogcarts von 1877.

Sammlung Niederberger in Gossau SG und Guide du Carrossier Nr. 477

Nicht viel später wurde der Phaëton Nr 1338 gebaut. Er entspricht von der Gesamtgestaltung her dem Phaëton franco-américain von Abbildung 197. Der Rotondensitz ohne Halbverdeck ist mit zwei eingesteckten Kotflügeln versehen. Der Wagen stammt aus der Bruggmühle in Goldach aus dem ehemaligen Besitz von „Oberst Müller“. Die Laternen des Laternenfabrikanten „Ch. de l’Ecluse“ tragen nur die Gravur „Reinbolt & Christe“.





Abb. 197

Phaëton franco-américain mit der Nr. 1338.

Sammlung Sallmann in Amriswil

Sehr gut erhalten ist der Break de chasse der tiefen und schweren Form von Abbildung 198 aus den Jahren 1895/96. Der Typ ist eindeutig vom älteren Wagen zur Zeit Eugène Kauffmanns abgeleitet. Die Unterseite zeigt die Bauweise des Untergestells, wie es für Wagen, die auch vierspännig gefahren wurden, typisch ist. Im Gegensatz zum älteren Fahrzeug ist der Türausschnitt sowie die Bockfachklappe anders gestaltet, und anstelle der Hebelbremse wurde ein Schwungrad eingebaut. Solche Merkmale wurden dem Kundenwunsch entsprechend angebracht. Der erste Besitzer ist nicht bekannt und ist vielleicht in der Ostschweiz zu suchen, kam doch der Wagen nach dem Zweiten Weltkrieg in die bekannte Fuhrhalterei Ruckstuhl in Sankt Gallen. Dort wurde leider eine der Originallaternen gestohlen und danach das heute zugehörige Paar desselben Modells, aber in etwas kleinerer Grösse aufgesetzt.







Abb. 198

Jagdwagen mit der Nummer 1354 und mit Achsen von Lemoine aus dem ehemaligen Besitz der Fuhrhalterei Ruckstuhl in Sankt Gallen:

Links: Seitenansicht

Oben: Blick von unten auf das Vordergestell und zugehöriger Radschlüssel.

Schweizerisches Landesmuseum, Zürich

Nur wenig jünger als der Jagdwagen ist der sehr gut erhaltene Phaëton von Abbildung 199. Er gehörte seit der Zwischenkriegszeit dem Auslandschweizer Jean Haecky sen., der im Jahre 1916 von Moskau nach Luzern und schliesslich 1919 nach Basel übersiedelte, wo sich seine drei Kinder alle im Reitsport profilierten. Der ehemalige Hotelier gründete in der Schweiz einen florierenden Betrieb für Importe von Nahrungsmitteln, Wein und Spirituosen. In seinem Wagen liegt bis heute ein Radschlüssel mit der Nummer 1592. Diese Nummer trägt das Coupé der Familie Hoffmann-La Roche. Dabei liegt die Vermutung nahe, dass der Schlüssel des Coupés deshalb in den Phaëton gelangte, weil die Wagen ursprünglich nebeneinander in derselben Remise standen, nämlich eben derjenigen der Familie Hoffmann-La Roche. Tatsächlich starb Fritz Hoffmann-La Roche bereits 1920; danach könnte dieser Herrenwagen verkauft worden sein. Dazu passt, dass der Fries am Kasten an den des Coupés derselben Familie erinnert (vgl. Abb. 150).

Der Phaëton mit den Raddurchmessern 97 cm und 119 cm stand bei Haeckys in den Remisen neben einem Landauer aus der Carrosserie Kauffmann (heute bei der Familie Halter in Aesch) und einer Art einplätzigem Mylord, den Haecky aus Moskau mitsamt einem original russischen Troika-Geschirr (für drei Pferde) mitgebracht hatte. Der Wagen zeigt heute noch die alte Farbgebung in dunkelgrün mit roten (teilweise nachgezogenen) Filets beziehungsweise Bändern. (Die Innenausstattung wurde um 1980 neu angefertigt. Der abgebildete Schirmkorb gehört ebenfalls nicht zur Originalausstattung.) Die Radkapseln zeigen die Signatur Kauffmann, Reinbolt & Christe, die originalen Laternen nur diejenige von Reinbolt & Christe sowie des Herstellers Lamiot in Paris. Heute noch liegt im Wagen der originale Gabelschlüssel mit Dorn, mit dem die Laternenhalter und die Kotflügel montiert werden konnten. An ihrer Stelle konnte früher wahrscheinlich ein Steckdach eingesteckt werden.





Abb. 199 A

Phaëton mit der Nummer 1395 (Radschlüssel Nr. 1592) aus dem ehemaligen Besitz von Jean Haecky sen. in Basel, der ihn vermutlich der Familie Hoffmann-La Roche abgekauft hatte.

Links Seitenansicht und oben Detail des Kastens mit Fries und Wappen Haecky.

Sammlung Reinhold Trapp. Hegenheim

Gemäss der Nummer 1393 wurde die Wagonnette um 1898 gebaut und zwar als seltene Ausführung in Naturholz. Der Wagen war um 1985 in Bülach bei einer Familie Friedli. Damals war der Wagen mit Segeltuch garniert. Dann wurde das Fahrzeug von Thomas Limacher in Willisau abgelaugt und neu lackiert sowie neu garniert mit braunem Leder durch dessen Vater, einem Sattler. (Scheibenbremsen zugefügt, neue Gummireifen bei Herzig in Langental). Deichsel neu. Landen fehlen. Die Wagonnette trägt die Signatur REINBOLT & CHRISTE BÂLE auf den Achsschenkeln und die Nummmer 1393 auf den Kapseln. Der Erhaltungszustand ist gut mit originalem Zustand im Bockfach. Das Fussbrett ist leicht geschweift und in der Passage rund ausgeführt. Das Design des Bocks, wurde von dieser Carrosserie auch an anderen Wagonnetten und an Jagdwagen verwendet, meist allerdings ohne Gardecrotte (vgl. Abb. 81, 92, 94 und 208).









Abb. 199 B

Links: Wagonnette mit der Nummer 1393.

Oben: Achsschenkelmarkierung, Rück- und Bockansicht.

Um 1897/98 dürften die beiden folgenden Stadtwagen entstanden sein. Der Landauer Nr. 1399 wurde – wie der ähnlich bemalte und ausgestattete Jagdwagen Abbildung 220 - für die Basler Familie Reber gebaut, kam danach in die EMPFA nach Bern und wurde nach dem Zweiten Weltkrieg von Ernst Voegeli sen. in Interlaken erworben. Die Bemalung der Gestelle und der Räder sowie die Laternen haben sich im Originalzustand erhalten. Das Besondere an diesem Wagen ist das helle, sportlich wirkende Untergestell. Dazu passen die runden Laternen und der helle Ausschlag aus einem festen Stoff, wie er sonst für Jagdwagen gebraucht wurde. Diese fein gearbeitete Innenausstattung dürfte original oder spätestens um 1920 entstanden sein. Erhalten haben sich auch die Regencouverts auf dem Bock aus schwarzem Wachstuch. Ungewöhnlicherweise weist der Bock ein weiches Bockkissen auf. Wurde der Wagen auch vom Herrn selbst – als eine Art Jagdwagen – gefahren? Der Kasten scheint einmal übermalt worden zu sein. Der Wagen wurde nach alter Art stets nur auf Docken gefahren. Der Wagenkasten mit den gerundeten Ecken wurde seltener gebaut als der ähnliche, aber eckigere Kasten. Hier liegt offenbar eine modische Form der Zeit kurz vor 1900 vor, wie die Pariser Zeichnung belegt (Abb. rechts oben).



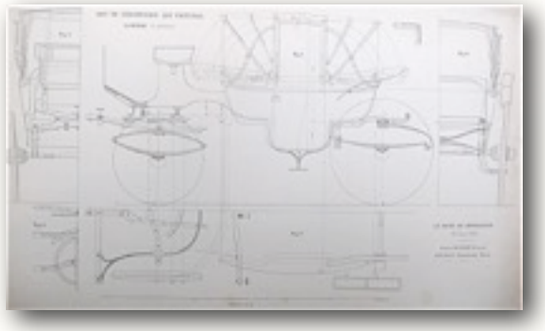














Abb. 200

Landauer mit der Nummer 1399 der Zeit um 1897.

Links: Seitenansicht.

Oben:

- Konstruktionsplan eines ähnlichen Wagens aus dem GDC von 1896

- Wappen auf dem Schlag

- Details der Linierung und des Leinenhalters und der originalen Innenausstattung.

Das Coupé von Abbildung 201 wurde vor einigen Jahrzehnten von Jacques Butz in Basel erworben und anschliessend in der alten Farbgebung durch den letzten Wagenmaler in Basel, Rudolf Meier- Boerlin, neu gefasst. Das Modell entspricht dem von Kauffmann, Reinbolt & Christe bevorzugten, sogenannten halben Coupé mit gerader Frontscheibe. Beide Wagen haben übrigens den gleichen Türgriff.





Abb. 201

Coupé mit der Nummer 1410.

Sammlung Jakob Butz, Allschwil

Ein Unikat ist der Tandemwagen von Abbildung 202. Er steht heute noch in Bern als Teil der alten Sammlung der EMPFA. Diese hat es leider versäumt, die Herkunft der ihr meist von älteren Offizieren geschenkten Wagen festzuhalten. Sicher gehörte das Fahrzeug, das vor einiger Zeit in den Farben der militärischen Anstalt überpinselt worden ist, einem bekannten Sportsmann, der oft im Tandem oder im Random ausfuhr. (Gelegentliche Tandemfahrer benützten ihren normalen Dogcart zum Tandemfahren; vgl. Abb. 165.) Im Originalzustand befindet sich die Garnierung aus grauem Tuch mit Passepoils in braunem Leder. Die Radkapseln tragen den Namenszug Kauffmann, Reinbolt & Christe, die Laternen nur den vorn Reinbolt & Christe.

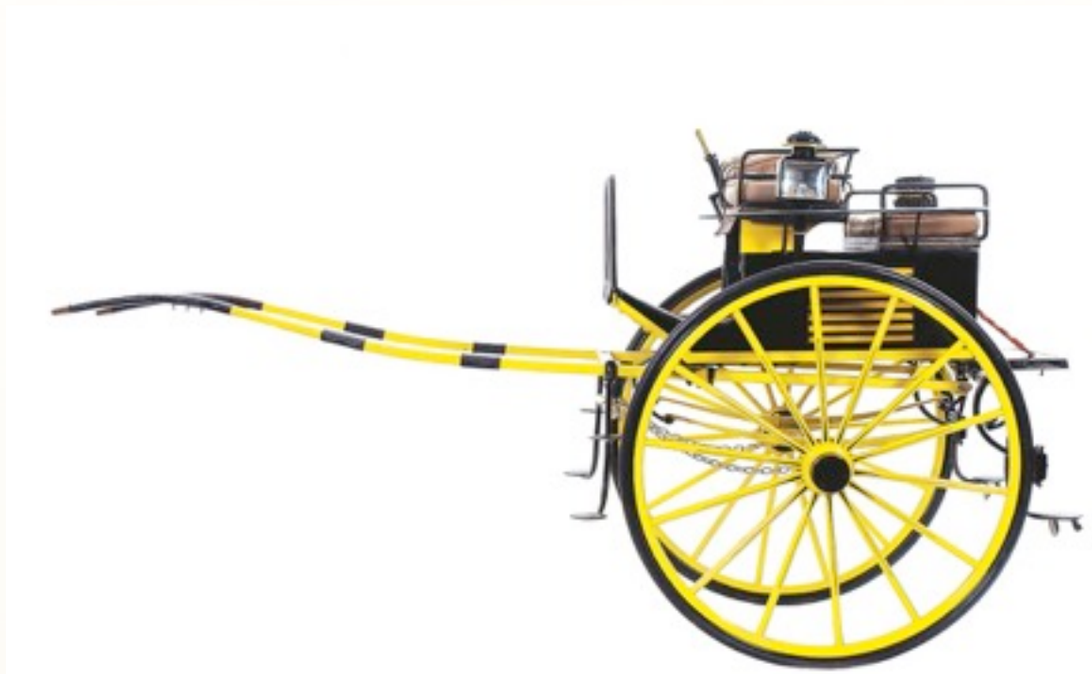




Abb. 202

Tandemwagen mit der Nummer 1420.

Seitenansicht und Detail der originalen Polsterung und Laterne.

EMPFA, Bern

Ebenfalls eine spezielle Bestellung war die einzige aus der Carrosserie Kauffmann bekannte Victoria-Duc von Abbildung 203, ein typischer Damenwagen. Das vornehme Fahrzeug (mit wohl jüngerem Gardecrotte) steht seit der Auslieferung vor 1900 bis heute am selben Ort, nämlich auf dem Gut Rosenberg bei Feldbach am Zürichsee. Zur 1833 erbauten klassizistischen Villa kam 1905 durch Gull & Geiger ein Remisen- und Stallgebäude, das integral erhalten ist und in der noch ein Landauer von Heimburger steht. Unser Wagen wurde wohl von der damaligen Hausherrin bestellt, der sportlichen Lisbeth Messner-Bleuler. Sie liess sich nicht nur kutschieren, sondern fuhr mit diesem Wagen auch selbst aus. Dafür konnte der Bock demontiert und hinten am Kasten ein Dienersitz montiert werden. In diesem Zustand, mit einem speziellen Schrägkissen für den in Saffianleder ausgekleideten Hauptsitz, der auch mit einer Zusatzbremse ausgerüstet ist, konnte die Dame bequem Ausfahrten machen.











Abb. 203

Victoria-Duc mit der Nummer 1424 von Lisbeth Messner-Bleuler am Zürichsee:

- Seitenansicht

- Detail des Kastens mit zweiter Schwungradbremse

- Vordergestell

- Originale Laterne

- Dienersitz mit Korbeinsatz.

Gut Rosenberg in Feldbach ZH

Für das folgende, edle und gut erhaltene Coupé ist leider keine Herkunft überliefert. Es ist ähnlich wie dasjenige von Abbildung 201 gebaut ist, nämlich mit gerundetem Kasten. Hier ist aber die Frontscheibe geteilt und der Wagen wurde mit eckigen, nicht runden Laternen ausgeliefert. Das mit hellem Wolltuch ausgeschlagene Innere ist im Originalzustand erhalten. Dazu gehört ein abklappbarer Strapontin (Notsitz).











Abb. 204

Coupé mit der Nummer 1425 und originalem Interieur:

Links: Seitenansicht, Vordergestell, Bockpartie

Oben: Details der originalen Ausstattung.

EMPFA, Bern (heute NPZ)

Dem Grundmodell des tiefen und schweren Jagdwagens entspricht das folgende Exemplar, das im Gegensatz zu dem von Abbildung 198 eine einfachere Bockfachtüre aufweist und kein Armgestell, sondern ein übliches Vordergestell

für ein- und zweispänniges Fahren. Die Ausstaffierung mit Kunstleder dürfte in der Zeit um 1900 oder danach entstanden sein. Der Wagen stammt ursprünglich aus der Brauerei Eichhof in Luzern. Die Markierung der Achsen mit nur einer Mutter lautet „G.K.B, Nr . 711“ und zeigt einen gekreuzten Doppelanker.





Abb. 205

Jagdwagen mit der Nummer 1435 aus der Luzernen Brauerei Eichhof.

Sammlungen Stief, Augsburg

Dem Jagdphaëton aus der Zeit von Eugène Kauffmann (vgl. Abb. 85) ist der folgende Wagen nachgebaut (mit jüngerer zusätzlicher Bockgalerie und neuerer Bemalung), allerdings mit anderer Bremse. Hier ist hinten ein Patentsitz angebracht, der beim Öffnen der Türe automatisch ausschwingt.





Der folgende schwere Jagdwagen gehört bereits in die Zeit um 1900. Vom Modell her ist er ganz ähnlich wie die drei bisher beschriebenen Typen gebaut, allerdings mit zusätzlichen Sitzgalerien. Hier ist, wie um die Jahrhundertwende üblich, der Kasten in Naturholz belassen, das heisst nur gefirnisst. Solche Wagen waren nicht unbedingt billiger, weil für die sichtbaren Tafeln bestes Holz mit ebenmässiger Maserung verwendet werden musste, meist Esche. Die etwas dunkleren Leisten sind hier in Nussbaum gefertigt, was ein reizvolles Spiel mit den Holzfarben ergibt.



Abb. 207

Schwerer tiefer Jagdwagen in Naturholz mit der Nummer 1543.

Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell

Abb. 206 (links)

Jagdphaëton mit der Nummer 1522 aus Schloss Forstegg in Salez GR.

Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell

Hoch und recht solid ist der Break mit Längsbänken von Abbildung 208 gebaut. Jüngere Veränderungen wie die Bemalung, Polsterung und vor allem die aufgedoppelten Gummireifen verunstalten das Fahrzeug ein wenig. Es zeigt ähnliche Kastenlinien wie ein Break mit Querbänken aus der Zeit Eugène Kauffmanns (vgl. Abb. 81). Hier konnte aber der Radstand verkürzt werden, da keine Seitentüren angebracht sind. Der Wagen der Zeit um 1901 ist mit jüngeren Kapseln versehen, die nur den Namenszug Reinbolt & Christe zeigen.





Abb. 208

Hoher achtplätziger Break mit Längsbänken mit der Nummer 1561:

- Seitenansicht

- Detail des Vordergestells.

Sammlung Hans Borsch, Oetwil am See

Der folgende Jagdphaëton ist sehr ähnlich der von Abbildung 206, weist jedoch eine Hebelbremse auf. Er stammt aus dem ehemaligen Besitz von Jean Haecky sen. Das hier vorliegende Vordergestell mit Holztraverse zwischen beiden Armen wurde an verschiedenen Modellen der Carrosserie Kauffmann verwendet.





Abb. 209

Jagdphaëton mit der Nummer 1570:

- Seitenansicht

- Blick auf das Vordergestell mit Holztraverse.

Sammlung Ivo Huber, Tuggen



Abb. 210

Coupé mit der Nummer 1576.

Sammlung Wirth in Interlaken

Der folgende Jagdwagen entspricht dem „Longseller“ der Carrosserie Kauffmann, weist aber als Spezialausrüstung an den Galerien hinten Tüllen zum Einstecken eines Sommerverdecks auf.

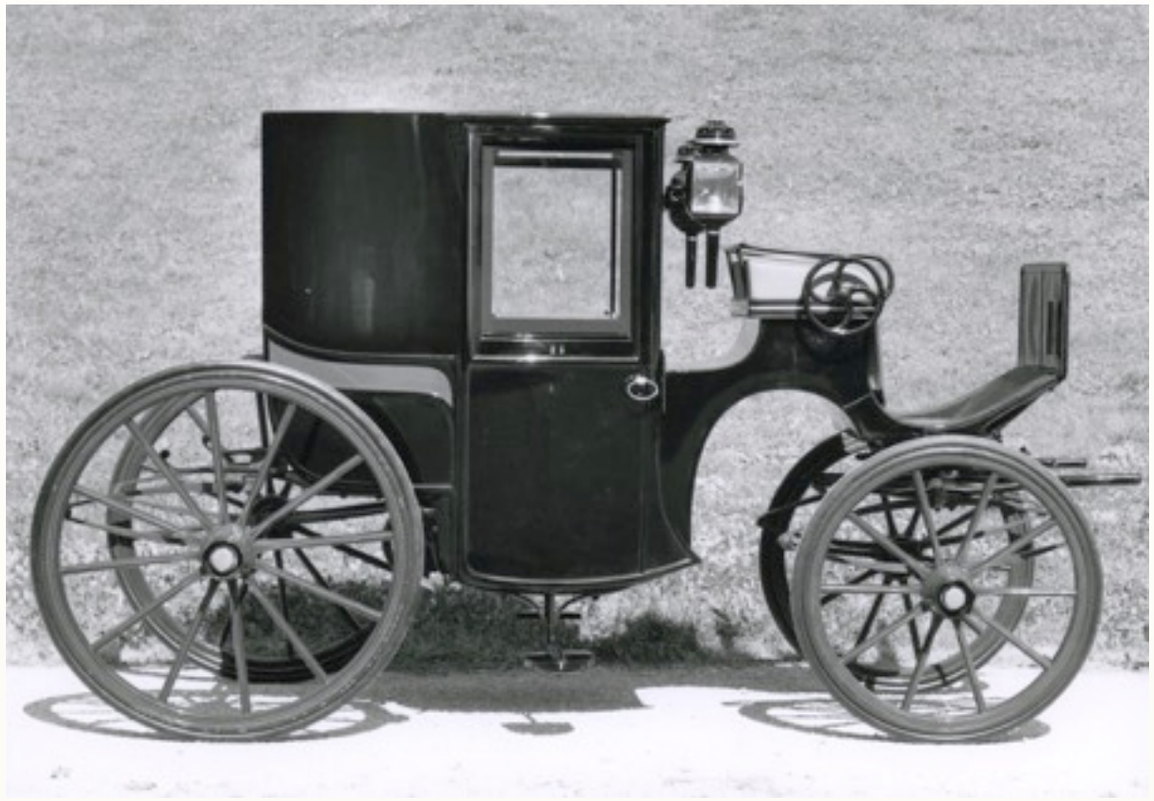


Abb. 211

Um 1902 entstandener Jagdwagen mit der Nummer 1578.

Sammlung Gregor Holenstein, Mogelsberg

Das um 1902/03 entstandene Coupé von Abbildung 212 ist wohl das eleganteste Coupé, das aus der Carrosserie Kauffmann erhalten ist. Weil es stets gepflegt wurde, ist es auch glänzend erhalten. Es wurde offenbar in der Carrosserie Köng in Stand gehalten. Aus jener Zeit stammt der leuchtend rote Fries am Kasten, der aber früher nicht oder weniger farblich abgehoben war (vgl. Abb. 150), wie historische Aufnahmen dieses Wagens zeigen. Das Innere ist ähnlich wie dasjenige aus der EMPFA mit hellem Wolltuch ausgeschlagen. Die Achsen mit nur einer Stellmutter tragen die Signatur GKB. Aus den Remisen der Familie Hoffmann-La Roche stammen auch der Jagdwagen Abbildung 151 und vermutlich der Phaëton Abbildung 19.



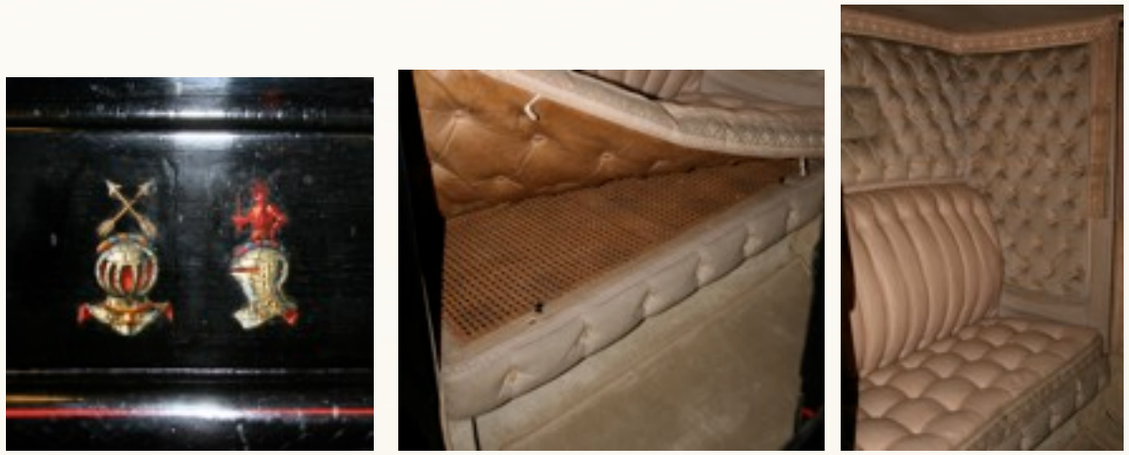


Abb. 212

Coupé mit der Nummer 1592 der Familie Hoffmann-La Roche von circa 1903.

Historisches Museum Basel

Für die Carrosserie Kauffmann einzigartig ist der folgende Mail-Phaëton von Abbildung 213. Er gehörte Oskar Guhl, um 1900 Besitzer einer Bank, eines Warenhauses und des Verlags Orell Füssli in Zürich. Der vor etwa 50 Jahren neu bemalte Wagen weist alle Merkmale eines echten Mail-Phaëtons wie Langbaum und Plattformfederung auf, ist jedoch ohne Halbverdeck ausgerüstet. (Ob dieses nachträglich entfernt wurde?). Möglicherweise wurde der Wagen ursprünglich mit einer Bandbremse ausgeliefert, denn die Hinterräder zeigen innen walzenförmige Naben, wie dies dafür üblich war. Die Laternen gehören zur originalen Ausstattung des Vierspännerwagens mit Armgestell. Die Achsen zeigen Schein-Mailachsen mit besonderen Ölkapseln, wie sie auch der Break Abbildung 92 aufweisen.











Abb. 213

Mail-Phaëton mit der Nummer 1600:

- Seitenansicht (links)

- Detail der originalen Laterne

- Radkapsel

- Detail einer Nabe

- Blick auf das Vordergestell

Sammlung EMPFA Bern

Vom folgenden Mylord ist die ganze Lebensgeschichte bekannt. Er wurde um 1903 von Arnold Vogel-Koller auf Schloss Goldenberg beim Dorf Dorf (bei Andelfingen) neu erworben und steht bis heute auf diesem Anwesen. Dort standen auch zwei Phaëtons, ein Coupé und andere Wagen. Der Mylord sollte in der Zwischenkriegszeit, wie andere Wagen zuvor auch schon, an einen Wagner für wenig Geld verkauft werden, der Luxuswagen zu Leichenwagen umbaute. Deshalb liess sich die Witwe des Erstbesitzers mit ihrer jungen Tochter zu einer letzten Fahrt auf den nahen Bahnhof, wo der Wagen verladen werden sollte, kutschieren. Diese Fahrt im weich gefederten und leise laufenden Wagen imponierte der Schlossdomäne so sehr, dass sie den Kutscher am Bahnhof wenden liess, um den Wagen auf dem Schloss wieder einzustellen. Und dort, einem Weingut, steht er bis heute, allerdings nicht mehr in der Remise, sondern in der zum Degustationslokal umgebauten Stallung. Der Wagen ist im besten Originalzustand erhalten, zusammen mit allem Zubehör wie Laternen und Kniedecke für den Hauptsitz.











Abb. 214

Mylord von Schloss Goldenberg mit der Nummer 1604 der Zeit um 1903 im Originalzustand:

- Seitenansicht

- Detail des Wappens beziehungsweise der Helmzier.

- Innenausstattung

- Detail der Kniedecke

- Heutiger Zustand der Stallungen für die Fahrpferde auf Schloss Goldenberg.

Archiv Kindhauser in Henggart

Der folgende Derby-Cart ist sowohl auf den Laternen wie auf den Radkapseln signiert mit „Reinbolt & Christe Bâle“. Zusätzlich steht die Nummer 1610 auf den Radkapseln. Diese Fabrikationsnummer erlaubt es, den Wagen in die Zeit um das Jahr 1902 zu datieren. Er ist für ein- und zweispänniges Fahren eingerichtet. Die (Patent-)Naben bestehen hier aus Metall. Dieses Wagenmodell ist das bisher einzige Exemplar, welches aus dieser Carrosserie bekannt ist. Es ist ein leichter, viersitziger Jagdwagen, mit dem man auch zum Pferderennen (Derby) fuhr. Für das Modell kennzeichnend sind die kurze Bauweise mit zwei Bänken und der seitliche Kastenabschluss in Form von Längslatten. Ganz typisch ist auch die unter dem Fahrersitz angebrachte Schwungradbremse mit Handgriff.

Der Derby-Cart wurde als Jagdwagen, mit dem man auch durchs Unterholz fahren musste, oft naturgrundig ausgeliefert. Das vorliegende Exemplar war beim Erwerb durch Paul Leimgruber bei einem Wirt in Adelhausen bei Lörrach jedoch bereits gelb und schwarz lackiert. Diese Farbgebung wurde bei der jüngsten Restaurierung wieder gewählt, wie die für dieses Modell übliche Ausstaffierung in strapazierfähigem, hellem Cordstoff. Derby-Carts wurden meist vom Herrn selbst gefahren. Fuhr auf dem Rücksitz Dienerschaft mit, wurde die mit zwei Mutterschrauben fixierte Rückbank gelöst und nach hinten orientiert. Die starke Rückklappe mit Ketttenaufhängung diente dabei als Fussstütze. In der dos-à-dos-Position der Rückbank wurde von hinten auf- und abgestiegen, wie dies für Groomsitze üblich war. Wurden hinten jedoch Freunde oder Familienangehörige mitgeführt, kam die Ausrichtung der hinteren Bank in Fahrrichtung zur Anwendung. Der Einstieg erfolgt dann von vorne; der linke Teil der Vorderbank kann dementsprechend hochgeklappt werden.



Abb. 215

Derby-Cart mit der Nummer 1610 von Paul Leimgruber, Bettingen.

Aus der Carrosserie Kauffmann ist eine ganze Reihe von zweirädrigen Dogcarts bekannt, meist schwere Modelle mit eckigem Kasten. Der schönste davon steht im Haras fédéral in Avenches. Er wiegt 360 Kilogramm. Die Seitentafeln des schweren Kastens sind im oberen Bereich und im Gestellbereich in dem Karminrot bemalt, das Kauffmann gerne für seine Wagen verwendete. Die dunklen unteren Seitenpaneele werden aufgelockert durch Füllungen mit Jonggeflecht. Zur Ausrüstung gehört, wie für dieses Wagenmodell üblich, ein Schirmkorb und eine Kurbel, mittels derer die beiden Sitze des vierplätzigen Fahrzeugs ins Gleichgewicht geschoben werden können.



Abb. 216 A

360 kg schwerer Dogcart Nr. 1614 in originaler Fassung.





Abb. 216 B

Dogcart von Abb. 216 A: Detail des Kastens mit jüngerem Ausschlag und Detail des Verschlusses der rückseitigen Klappe.

Der folgende Wagen ist am ehesten als Omnibus-Wagonnette zu bezeichnen. Er stammt aus der bekannten Firma „Cellulose Attisholz“, die aus Holz einen Rohstoff für die Papierfabrikation herstellte. Der Wagen wurde vor einigen Jahrzehnten durch den heutigen Eigentümer von der Familie Sieber (seit 1881) erworben. (Auch der Landauer von Abb. 48 soll aus der gleichen Fabrik stammen.) Der Wagen hatte ursprünglich ein Steckverdeck bis über den Bocksitz, deshalb ist der Bock tief gesetzt und die Bremse unter dem Sitz angebracht. Hinten bietet das Fahrzeug Platz für vier bis sechs Personen. Damit wurden wohl Gäste vom nahen Bahnhof in Solothurn abgeholt. Die Sitzbezüge in Wachstuch haben sich original erhalten. Interessant ist hier die Kastengestaltung zwischen Bock und hinterem Kastenbereich.

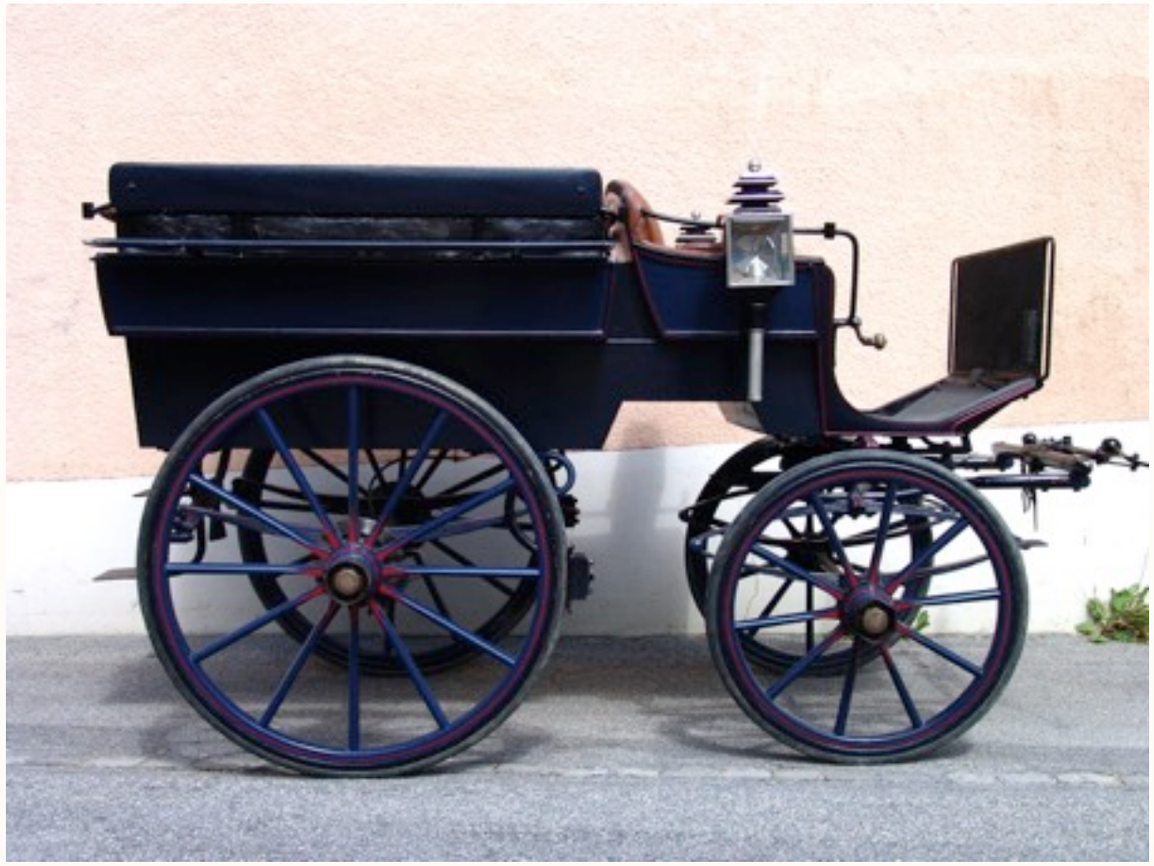




Abb. 217

Omnibus-Wagonnette mit der Nummer 1618 der Zeit um 1903/04:

Oben Seitenansicht.

Unten Blick auf die originale Innenausstattung.

Sammlung Franz Bobst, Oensingen

Der folgende Dogcart vertritt eine eher seltene Kastenform der Carrosserie Kauffmann. Der helle Fries lockert die grossen Seitentafeln des Kastens auf.



Abb. 218

Dogcart mit der Nummer 1627 auf dem zugehörigen Radschlüssel

Sammlung Alexander Haldimann, Amriswil

Der folgende Mylord vertritt den für die Carrosserie Kauffmann üblichen Typ mit tiefrundem Kasten. Eher selten ist der in einer aufgesetzten Volute endende Fries. Die Kutsche mit originalen Laternen wurde in jüngster Zeit neu bemalt und ausgepolstert und dient heute als Hochzeitswagen in einer Fuhrhalterei.



Abb. 219

Mylord mit der Nummer 1656.

Andreas Nemitz, Pähl

Der Break de chasse von Abbildung 220, ein kleineres Modell, vertritt einen singulären Typ mit seinem schräg nach vorne geneigtem Bock, wie dies für Wagen der Zeit um 1850 üblich gewesen war. Besonders sind auch die fehlenden Türen. Dies gab es besonders bei deutschen Jagdwagen und erleichterte das schnelle Aussteigen auf der Pirsch. Offenbar wurde hier ein an die Bedürfnisse des Kunden angepasstes Fahrzeug entworfen und realisiert. Das Fahrzeug stammt wie der Landauer von Abb. 200 aus der Basler Familie Reber und trägt dasselbe Wappen. Beide Wagen sind mit ihren gelben Gestellen und Rädern für Basler Wagen ungewöhnlich reich liniert. Auch hier also eine Besonderheit. Der Wagen ist original erhalten samt Regencouverts über dem alten Whipcord. Die gut erhaltene Fassung wurde 2007 sanft restauriert.



Abb. 220

Break mit der Nummer 1667 ohne Türen.

Lancelot Marx, Pfeffingen

Der folgende schwere Jagdwagen stammt aus der Basler Familie Ehinger-Geigy und wurde erst vor kurzem neu lackiert und mit einem neuen Polster versehen. Er ist ausgezeichnet erhalten und vertritt mit der Sitzhöhe des Kutschers von 180 cm einen Vierspännerwagen. Der Kasten besteht aus Eschenholz, die Leisten wie die Naben sind in Nussbaum ausgeführt. Die Box unter dem Bock ist mit Lüftungsgitter für die Mitnahme von Hunden versehen. Exklusiv sind die originalen Laternen. Sie können, wie bei älteren Reisewagen üblich, in einem Blechgehäuse so gedreht werden, dass die Gläser bei Tag vollkommen geschützt waren.











Abb. 221

Jagdwagen der Familie Ehinger-Geigy mit der Nummer 1668.

Links: Seitenansicht und Details.

Oben: Detail der speziellen Laternen (links).

Sammlung William Hollinger, Muttenz

Der folgende Mylord ist oben in neu gemaltem Zustand abgebildet, unten sind Details des Originalzustands zu sehen, wie das ursprüngliche Emblem und die alte Ausstaffierung mit seltenen breiten Borten.







Abb. 222

Mylord mit der Nummer 1668 auf dem zugehörigen Radschlüssel. Seitenansicht, Altes Emblem auf der Seitentafel und alte Ausstaffierung.

Fahrsport Hansmeier

Der Dogcart von Abbildung 223 vertritt den in der Carrosserie Kauffmann meist gebauten Typ. Mit einem Raddurchmesser von 146 cm ist es der grösste bekannte Wagen aus dieser Wagenfabrik. Dazu passt die reiche Ausführung mit Kurbelgriff aus Elfenbein. Die Achsen tragen die Signatur G.K.B. Der heute übermalte und neu ausstaffierte Wagen wurde um 1960 bei einem Fahrer des damaligen K.R.D (danach EMPFA) in Bern erworben.





Abb.223

Dogcart mit der Nummer 1685:

Oben Seitenansicht.

Unten in der Höhe verstellbare Scheerbäume.

Sammlung Robert Sallmann, Amriswil

Der folgende Herrenphaëton vertritt ein Mittelding zwischen dem schweren Mail-Phaëton und den schwereren Phaëtons. Dazu gehört ein wuchtiger Kassen mit schmaler geschweifter Passage und einem steilen Rotondensitz mit Halbverdeck. Der in der EMPFA oder in Thun neu bemalte Wagen weist die originale Polsterung auf und Laternen mit der Signatur Reinbolt & Christe.







Abb. 224

Schwerer Phaëton mit der Nummer 1688: Seitenansicht, Signatur der Originallaternen und ursprüngliche Ausstaffierung des Hauptsitzes.

EMPFA

Der folgende Mylord besticht durch seine Innenausstattung, deren rot durchwirkte Borten mit der Filierung korrespondieren.







Abb. 225

Mylord mit der Nummer 1636:

Oben links Seitenansicht im heutigen Zustand.

Oben rechts Zustand um 1980.

UntenBlick auf das Innere mit den originalen Borten.

Sammlung Ivo Huber, Tuggen (ex Hauri)

Der folgende Phaëton vertritt den mittelschweren Typ. Zur Ausstattung gehört eine Ausziehleiter auf der linken Seite. Der Wagen mit moderner Fussbremse wurde um 1980 neu bemalt.







Abb. 226

Phaëton mit der Nummer 1700. Seitenansicht, Detail der Ausziehleiter. und originale Innenausstattung.

Sammlung Ivo Huber, Tuggen







Abb. 227

Mylord Nr. 1704. Seitenansicht, originale Innenausstattung und Detail des ausklappbaren Strapontin mit Rückenlehne.

Sammlung Urs Burlet, Oetwil am See





Abb. 228

Naturgrundiger Dogcart mir der Nummer 1710 der Basler Familie Vischer-Sarasin:

- Seitenansicht (Raddurchmesser 130 cm)

- Detail der Schlüsselablage und des Dornes unter dem Hauptsitz

- Originale Ausstattung in Schweinsleder und Rückansicht mit Dienerbank.

Das zugehörige Geschirr ist gestempelt „Dischler Basel“.

Sammlung Alfred Roth, Basel







Abb. 229

Mylord um 1905 mit der Nummer 1716.

Oben Seiten- und unten Rückansicht sowie Innenausstattung in Tuch und Saffianleder.

Sammlung Gregor Holenstein, Mogelsberg



Abb. 230

Mylord Nr. 1717 in bester originaler Erhaltung.

EMPFA



Abb. 231

Mylord Nr. 1735 aus einer Weinhandlung in Langenthal, aus der auch das folgende Coupé stammt.

Sammlung Guido Bernasconi, Lugano





Abb. 232 A

Original erhaltenes Coupé mit der Nummer 1736 gleicher Provenienz wie der Mylord von Abbildung 231.









Abb. 232 B

Details des Coupés mit der Nummer 1736.

Links: Innenausstattung in Wolltuch, Türgarnierung und Monogramm des Erstbesitzers.

Oben: Ausfassung eines Rades.

Sammlung Rolf Pregger, Riehen



Abb. 233

Mylord mit der Nummer 1745.

Historisches Museum Basel





Abb. 234 (links unten)

Dogcart mit der Nummer 1770 (und 115780 auf Kapseln des Achsherstellers) von circa 1906: Seitenansicht und Plakette der Carrosserie.

Sammlung Zachi Kälin, Einsiedeln



Abb. 235

Mylord mit der Nummer 1777 (auf den Kapseln). Auf den Achsen steht nur „Lemoine 120149“. Seitenansicht des Wagens mit Fries.

Sammlung Max Schwarz, Lenzburg



Abb. 236

Phaëton des Winterthurer Industriellen Eduard Bühler-Koller.

Museum Lindengut, Winterthur

Die Abbildungen 227 bis 236 repräsentieren typische Kauffmann-Wagen. Der Mylord von Abbildung 227 weist als Besonderheit einen Strapontin mit ausklappbarer Rückenlehne auf. Der Dogcart von Abb.228 ist besonders gut erhalten und wurde noch zur Automobilzeit an der Elsässerstrasse revidiert (vgl. Abb. 348). Er gehörte der Familie Vischer-Sarasin und stand in einer Remise an der Dufourstrasse. Danach kam der Wagen zu den Besitzern der Parfumerie Villiger, die begeisterte Reiter waren.

Die Abbildungen 229 bis 231 sowie 233 und 235 zeigen den vielfach produzierten Mylord mit bauchigem Kasten in verschiedenen Varianten und verschiedenen Innenausstattungen. Das Coupé von Abbildung 232 wurde nie restauriert und hat durch unsachgemässe Lagerung Schäden erlitten. Trotzdem zeigt der Wagen viel von der alten Substanz, besonders bei der feinen Linierung und der Ausstattung im Inneren mit Armschlingen und Signalpfeife.

Eine gute Klientel für die Basler Carrrosserien waren die reichen Industriellen von Winterthur. Dazu gehörte Eduard Bühler-Koller (1862 bis1932).Von demselben stammt der Phaëton Abbildung 236. Der Selbstfahrer ist klassisch gebaut und weist einen Zugschoner auf.

Die Laternen

Der Carrossier stimmte die Form der Laternen auf das Fahrzeug ab. So wurden Wagen mit gerundeten Konturen an den Kästen – ebenso wie sportliche Wagen - eher mit runden Laternen ausgestattet. Die Laternen wurden von speziellen Lampenfabriken bezogen, in deren Katalogen eine grosse Bandbreite von Modellen und Grössen angeboten wurde. In der Fabrik wurde bereits schon der Name des Bestellers im Inneren der Laterne eingraviert und dann die Laternen mitsamt den passenden Eisentüllen verschickt.

Durch die Carrosserie Kauffmann wurden bis um 1890 durchweg Laternen von Pariser Herstellern bezogen, wie die Stempel von erhaltenen Laternen zeigen. Der Minerva-Schlitten von Abbildung erhielt „massgeschneiderte“ Laternen von Billy. Wahrscheinlich waren auch die altertümlichen Lampen des Jagdwagens von Abbildung 221 eine Spezialanfertigung von Billy. An Wagen aus der Carrosserie Kauffmann sind darüber hinaus die folgenden Laternenfabriken wiederholt belegt: Ducrot, Ducellier, Lamiot und Ch. De l’Ecluse (Abb. 238 und 239).



Abb. 237

Drehbare Laternen des Pariser Lampenherstelllers C. Billy am Jagdwagen von Abbildung 221.

Jagdwagen William Hollinger



Abb. 238

Laterne des Pariser Lampenherstellers Ducrot frères am Phaëton von Abbildung 169.

Phaëton Clavel



Abb. 239

Laterne des Pariser Lampenherstellers Lamiot am Phaëton von Abbildung199.

Phaëton Jean Haecky

Um 1890 kamen auch deutsche Hersteller hinzu, was mit der deutschen Herkunft der neuen Leitung der Carrosserie zusammenhängen dürfte. Dazu gehört eine Fabrik, die die Lampen mit einem „F“ im Strahlenkranz kennzeichnete.



Abb. 240

Eckige Laterne mit drei Fenstern eines Coupés mit der Signatur „F“ eines deutschen Laternenherstellers.

Privatarchiv

In der Regel wurde in die Laternen der gleiche Namenszug wie auf den Ölkapseln eingraviert. Bei Wagen aus der Übergangszeit von Eugène Kauffmann zu Reinbolt & Christe findet sich aber in den Lampen oft nur der Namen „Reinbolt & Christe Bâle“ und auf den Kapseln noch „Kauffmann, Reinbolt & Christe à Bâle“. In wenigen Fällen hatte Eugène Kauffmann auf zu von ihm produzierten Fahrzeugen auch den Namenszug „E. Kauffmann Bâle“ eingravieren lassen (vgl. Abb. 241). Unter Reinbolt & Christe wurde oft auch ein historisierender Schrifttyp gewählt (vgl. Abb. 242).



Abb. 241

Beispiel für den Namenszug „Kauffmann Bâle“ in der Laterne eines Jagdphaëtons.

Privatsammlung



Abb. 242

Beispiel für den Namenszug „Reinbolt & Christe Bâle“ in historisierender Schrift (zum Coupé auf dem Umschlag gehörig).

EMPFA

Wagen der Carrosserie Kauffmann wurden sehr oft mit Laternen ausgerüstet, welche nach vorne eine runde Öffnung mit Blendring hinter dem Glas aufwiesen, so dass der Schein der Kerze nach vorne verstärkt wurde. Es gab aber

auch durchaus Laternen mit eckiger Öffnung nach vorne und rundem oder ovalem Fenster zur Seite hin. Das war dann ein reines Stilmittel. Dazu gehört die Laterne von Abbildung 243, die von einem Landauer mit eckigem Kasten, aber gerundeten Ecken stammt (Abb. 263).



Abb. 243

Laterne des Landauers aus Glarus von Abbildung 263 mit ovalem Seitenglas.

Archiv Autor

Die Achsen

Wie bei den Laternen wurden für die neuen Kauffmann-Wagen auch die Achsen meist bei französischen Herstellern geordert. Deren Signatur findet sich zuweilen nahe der Stossscheibe, aber meist unter dem Namenszug des Carrossiers auf den Achsschenkeln. Denn bei der Bestellung wurde meist auch der Namenszug des Bestellers mit der Produktionsnummer eingeschlagen. Hier gilt dasselbe wie bei den Laternen: Wagen aus der Übergangszeit tragen oft nur den Namen von Reinbolt & Christe, auf den Kapseln hingegen der ganze Namenszug „Kauffmann Reinbolt & Christe sucrs à Bâle“.

Mit den Achsen wurden vom Zulieferer neben dem Radschlüssel auch die Konusse, Achsmuttern und Kapseln aus Bronze gefertigt. Die Achsen wurden zweiteilig und in Stroh verpackt ausgeliefert. In der Carrosserie wurden dann die beiden Achshälften auf das richtige Mass zugeschnitten und miteinander im Feuer verschweisst.



Abb. 244

In Stroh verpackte Rohachsen, angeliefert in zwei Teilen mit Schweisslappen.

Sammlung Jakob Butz, Allschwil



Abb. 245

Zeigemodell einer aufgeschnitten Patentachse von Lemoine mit (von links nach rechts) Stossscheibe und Achsschenkel sowie Büchse, Konus, erste Mutter, Kontermutter und Kapsel.

Sammlung Jakob Butz, Allschwil

Achsen konnten in verschiedenen Qualitätsstandards geordert werden, gekennzeichnet durch einen oder mehrere Sterne oder gekreuzte Anker. Für Luxuswagen wurden meist hochwertige Achsen mit Achsschenkel aus Stahl bestellt. Meistens waren dies die gängigen Patentachsen mit zwei Muttern. Frühe Wagen der Carrosserie Kauffmann sind vor allem mit Achsen von Antoni in Paris ausgerüstet (Abb. 246), etwa die Kalesche von Schloss Wildegg (vgl. Abb. 37). Dessen Nachfolger war Hannoyer, der ebenfalls Achsen nach Basel lieferte.



Abb. 246

Achse von Anthoni eines nicht erhaltenen Wagens von Kauffmann mit der Nummer 858 um 1880.



Abb. 247

Achse von Huard an der Break-Wagonnette in Oetwil am See.

Die frühe Kalesche von Schloss Neu-Bechburg weist Achsen vom bisher unbekannten Hersteller „Neumann“ auf. Weitere an Kauffmann-Wagen überlieferte Namen von Achslieferanten sind Touchard (Paris), Huard (Paris), Vermot (Produktion in Châtenois bei Belfort) und Lemoine (Nachfolger von Dugdale). Von letzterer Firma wurden um 1900 besonders leise rollende Achsen mit elastischen Scheiben aus Kautschuk unter dem Namen „G.K.B.“ oder „G.K.“ propagiert und vertrieben. Sie wiesen nur eine Mutter aus Stahl auf.



Abb. 247

Achse des Coupé der Familie Hoffmann-La Roche (Abb. 150) des neuen Systems „G.K.B.“. Die Abkürzung S.G.D.G. bedeutet „sans garantie du gouvernement“ und verweist auf ein Patent.

Historisches Museum, Basel

Andere bei Dritten eingekaufte Teile

Nicht nur Laternen und Achsen wurden bei Zulieferern bezogen sondern auch Federn, Auftritte, Treppen, Scharniere, Bremshebel usw. Das war nachweislich auch bei der Carrosserie Kauffmann der Fall, wenn hier auch vermutlich nicht ganze Vordergestelle geordert wurden, wie dies bei kleineren Wagenbauern durchaus gängig war. Solche Baukomponenten konnten bei grossen Firmen, auch etwa bei Anthoni, bestellt werden. Die alten Fachzeitschriften, wie etwa der „Guide du Carrossier“ sind voll von entsprechenden Anzeigen.

Manchmal sind die zugekauften Teile mit Namen gemarkt, wie etwa der Verschluss von Abbildung 216 B (Barthélémy), oder mit Symbolen, etwa gekreuz-

ten Pfeilen. Das war das Signet der Firma Loubière in Paris, die bekannt war für Auftritte mit Gummibelegen, wie sie auch an Kauffmann-Wagen eingesetzt wurden. Diese Firma war der Nachfolger von A. Burel, der besonders für Schubladenleitern bekannt war, wie sie am Vierrad-Dogcart von Abbildung 63 eingebaut wurde (hier Abb. 249). Derselbe Wagen weist auch gefräste Tafeln auf, so genannte „panneaux guillochés“, wie sie ebenfalls in Paris bestellt werden konnten. In denselben Firmen konnten auch Geflecht-imitierende Matten bezogen werden, die „cannes au tube“. Besonders beliebt waren um 1900 komplizierte Mechanismen für umlegbare Strapontins und wirkungsvolle Pferdeschoner. All diese Teile wurden seit langer Zeit nicht mehr durch die Carrosserien selbst hergestellt. Dasselbe galt für Innenausstattungen wie Borten oder Nécéssaires.



Abb. 249

Ausziehleiter am Vierrad-Dogcart von Abbildung 63. Solche Teile wurde durch die Carrosserie Kauffmann vor allem in Paris bei spezialisierten Zulieferfirmen eingekauft.

Foto: Autor

Schlitten von Reinbolt & Christe

In der Carrosserie Kauffmann entstanden nach dem heutigen Forschungsstand auch zur Zeit von Reinbolt und Christe einige Schlitten. Die beiden erhaltenen Schlitten sind einfachere, aber recht herrschaftlich ausgestattete Fahrzeuge. Das Gemeinsame der Schlitten aus der Carrosserie Kauffmann ist die S-Schweifung des Kastens des Hauptsitzes, die so genannte Carrick-Form, mit hornartigem Fortsatz.





Abb. 250

Zweiplätziger, hinten gefederter Schlitten der Zeit um 1900 mit Plakette von Reinbolt & Christe.

Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell

Fahrzeuge von Reinbolt & Christe im Kloster Einsiedeln

Das bedeutendste Kloster der Schweiz gehörte zum Kundenkreis der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe. In Einsiedeln stehen heute noch zwei von Reinbolt & Christe markierte Fahrzeuge der Zeit um 1900, und es ist anzunehmen, dass es dort früher weitere in Basel produzierte Wagen gegeben hat. Dieses Kloster gilt heute als das älteste Gestüt Europas mit durchgehender Zuchttradition der berühmten „Cavalli della Madonna“. Heute stehen dort nur noch wenige Zuchtstuten. Im Jahre 1863 etwa gab es dort noch 31 Stuten und 72 Fohlen im Gestüt neben dem Kloster. Die Mönche hielten neben fünf Reitpferden sechs Chaisen- und 13 Karrenrosse. Kein Wunder, dass um 1900 in Basel je ein neuer Mylord und ein neuer Landauer bestellt worden waren.

Im Folgenden wird am Beispiel der Benediktinerabtei Einsiedeln gezeigt, wo ausserhalb Basels Kauffmann-Wagen untergebracht und benutzt wurden. Der aus dem frühen 18. Jahrhundert stammende weitläufige Klosterkomplex strahlt barocke Pracht aus. In dieser herrschaftlichen Umgebung wurden vom Abt und den Patres die Basler Wagen bis weit ins 20. Jahrhundert hinein benützt.

Am besten erhalten ist ein Mylord der typisch bauchigen Form mit der Signatur „Reinbolt & Christé Bâle“ auf den Kapseln (Abb. 253/4). Darauf steht auch die Nummer 120867, wohl eine Markierung des Achsherstellers. Die Achsen könnten vom gleichen Hersteller wie die des Dogcarts in der Sammlung Kälin stammen (vgl. Abb. 234). Dieser weist die Achsnummer 115780 auf und stammt von circa 1906. Demnach gehört der Mylord von Einsiedeln am ehesten in die Zeit um 1905. Das bestätigt ein Vergleich: Es ist ein ähnliches Modell wie derjenige von Schloss Goldenberg der Zeit um 1903 (vgl. Abb. 214).



Abb. 251

Kloster Einsiedeln von Osten mit ummauertem „Herrengarten“ rechts und dem U-förmigen Marstall links.

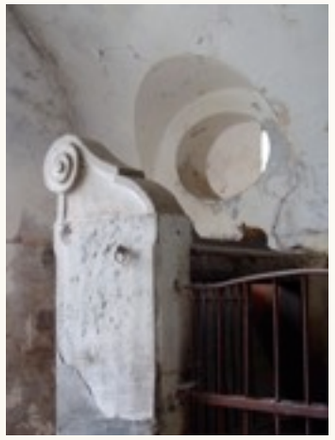


Abb. 252

Detail im alten barocken Stall der Benediktinerabtei Einsiedeln.

Foto Autor



Abb. 253

Mylord von Kauffmann, Reinbolt & Christe im „Herrengarten“, innerhalb der Klausur des Klosters Einsiedeln.







Abb. 254

Mylord der Zeit um 1905 im Originalzustand:

- Seitenansicht

- Strapontin mit daran festgeschnallter Kniedecke aus Leder

- Kapselmarkierung.

Fotos Verfasser





Abb. 255

Landauer des Klosters Einsiedeln mit der Nummer 1764 der Zeit um 1906.

Seitenansicht im heutigen Zustand mit jüngerer Bemalung und wahrscheinlich originalen Laternen sowie Detail der originalen Innenausstattung.



Abb. 256

Älterer Schlitten um 1800 aus dem Kloster Einsiedeln.

Schweizerisches Landesmuseum Zürich





Abb. 256

Nicht signierter Schlitten des Klosters Einsiedeln der Zeit um 1890, der ebenfalls aus der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe stammen könnte.

Das im Voralpenland gelegene Kloster Einsiedeln besass stets einige Schlitten. Davon zeugen zwei Exemplare in der Sammlung des Schweizerischen Landesmuseums aus dem 18. Jahrhundert. Noch heute stehen im Kloster Schlitten aus der Zeit um 1900, wovon einer der Machart nach ebenfalls in Basel entstanden sein könnte. Die noble Ausführung des Fahrzeugs von Abbildung 256 erinnert ebenso wie die Verzierung an den Schlitten von Abbildung 195. Allerdings scheint hier – vermutlich durch einen regionalen Sattler – ein neues Polster in eher provinzieller Manier angebracht worden zu sein.

Serie von Landauern gleichen Typs von Kauffmann, Reinbolt & Christe

Der Landauer aus dem Kloster Einsedeln entspricht einem in Basel wiederholt gebauten Modell, dem im Folgenden genauer nachgegangen wird. Anhand dieses einen Typs kann gezeigt werden, wie in der Carrosserie Kauffmann ein Grundmuster variiert und die Bemalung und Ausstattung den individuellen Kundenwünschen angepasst wurden.

Der Landauer mit zwei Lederverdecken war das am häufigsten gebaute Modell. Dieses gab es vor allem in drei Grössen, wobei hier die mittlere Grösse vertreten ist. (Das grössere Modell war schwerer gebaut und wies meist einen hohen Break-Bock und einen Posttrain wie Abbildung 48 auf, das kleinere Modell war kürzer und leichter gebaut.) Bei der Gestaltung des Kastens gab es zahlreiche Varianten, die sich in Paris nach dem Geschmack der Mode fast jährlich änderten. Das Basler Erfolgsmodell vertritt den Kastentyp des eckigen Kastens mit abgerundeten Ecken, wie er 1890 in Paris vorgestellt wurde (Abb. 257).

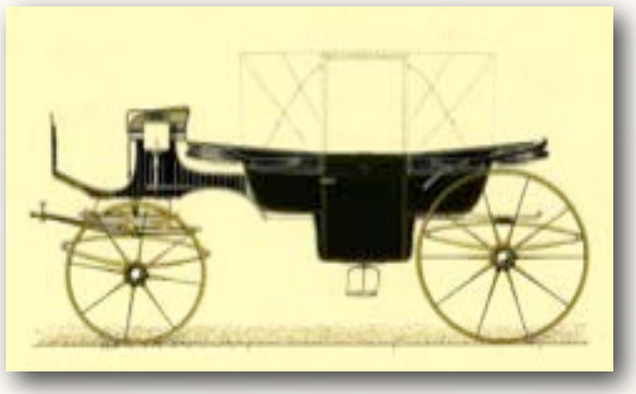


Abb. 258

Pariser Entwurf von 1890 für einen ähnlichen Landauer mit eckigem Kasten und abgerundeten Ecken.

Guide du Carrossier Nr. 838









Abb. 259

Landauer Nr. 1536 der eckigen Form mit abgerundeten Ecken:

- Seitenansicht in neuer Bemalung entsprechend den alten Farbresten

- Originales Intérieur in dunkelblauem Tuch

- Spuren zweier älterer Fassungen auf einer Feder

- Achsmarkierung „Reinbolt & Christe Bâle“ und „G.K.B.“

Bestand Verfasser

Der Wagen von Abbildung 259 gibt mit seiner nach den erhaltenen Farbresten rekonstruierten Bemalung einen Eindruck von einem herrschaftlichen Landauer, wie er um 1900 gewirkt haben dürfte. Die erste Linierung bestand aus leuchtend roten Bändern (im Gestellbereich) und Filets (im Kastenbereich), in der zweiten Bemalung aus parallel gesetzten, weniger leuchtend roten Filets. Die originale Innenausstattung in dunkelblauem Tuch hat sich bis heute erhalten, mit den für die Carrosserie typischen, schlichten Borten mit Längsstreifen Ton in Ton. Die Achsen entsprechen dem oben besprochenen System G.K.B.

Der kurz nach 1900 entstandene blaue Landauer ist fast identisch gebaut zum fünf Jahre jüngeren, dunkelgrün bemalten Wagen von Abbildung 260. Hier ist jedoch das Innere vor allem in Saffianleder ausgeführt, wobei wieder derselbe Typ Borten verwendet wurde, jedoch in dunkelgrüner Farbgebung.



Abb. 260

Landauer Nr. 1702 in dunkelgrüner Farbgebung und mit Lederpolsterung im Inneren.

Sammlung Jakob Butz, Allschwil

Wiederum dunkelblau bemalt ist der letzte erhaltene Landauer der Droschkenanstalt Settelen, der heute als Leihgabe im Kutschemuseum in Brüglingen steht (Abb. 261). Wie dies auch beim Coupé der Fall ist (vgl. Abb. 48), wurde von der Droschkenanstalt nicht irgendein Mietwagen aufbewahrt, sondern ein besonderer Landauer. Nach der höchst wahrscheinlich zugehörigen Karteikarte handelt es sich nämlich um einen so genannten Remisenwagen, wie er für die anspruchsvolle Privatkundschaft gestellt wurde. Nach dem auf Abbildung 262 reproduzierten Eintrag ist der Wagen erst 1924 bei Reinbolt & Christé für CHF 3 000.- eingekauft worden. Bezieht sich die Klammerbemerkung „Moser, Bern“ auf einen Mitarbeiter der Carrosserie oder entstand der Kasten damals in der Firma Moser in Bern? Jedenfalls ist damals das Fahrzeug „ganz neu gebaut“ worden und war „bei Kauf noch nicht fertig“. Dann wurde es aber bemalt in „dunkelblau mit roten filets“, innen ausgestattet mit „dunkelblauem Tuch & dunkelblauem Safianleder“ sowie schon mit Gummibereifung ausgerüstet. Offenbar wurde der Wagen vielfach benützt, denn heute weist er im Inneren eine jüngere Ausstattung auf. Für den Wagen wurden vermutlich ältere (noch im Lager vorrätige?) Achsen aus der Zeit um 1905 verwendet.





Abb. 261

Landauer aus der Droschkenanstalt Settelen mit der Nummer 1847. Solche Wagen wurden noch nach dem Zweiten Weltkrieg bei Reinbolt & Christe überholt und offenbar neu gepolstert: Seitenansicht und Detail der erneuerten Polsterung sowie Vorder- und Rückansicht.

Historisches Museum Basel

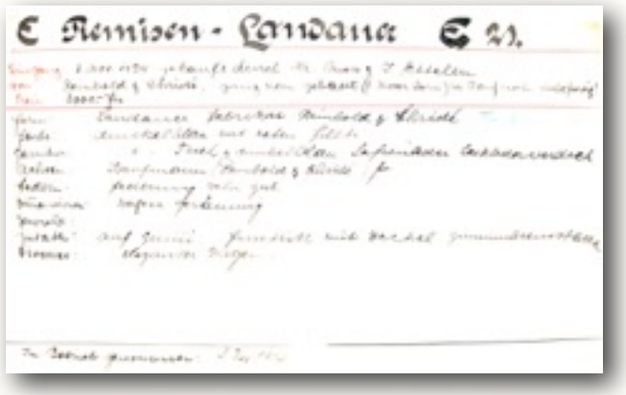


Abb. 262

Vermutlich zum Landauer von Abb. 261 zugehörige Karteikarte der Droschkenanstalt Settelen.

Archiv Settelen



Abb. 263

Landauer der Spinnerei Legler in Diesbach GL. Foto um 1940 mit Hochzeitsgesellschaft und Fuhrhalter Baumgartner auf dem Bock.

Archiv Pius Holdener, Benken GL

Einen ganz ähnlichen, heute noch erhaltenen Wagen zeigt das historische Foto von Abbildung 263. Deutlich sind die gummibereiften Räder und die originalen Laternen von Ducrot in Paris zu sehen. Wie bei Settelen wurde hier im Kanton Glarus ein alter herrschaftlicher Wagen noch lange als Hochzeitskutsche weiter benützt. Das lange Schicksal des Wagens ist genau bekannt. Er gehörte zuerst dem Inhaber der Spinnerei Legler in Diesbach GL. Nach Auskunft eines Nachkommen gegenüber Pius Holdener habe sein Grossvater in Basel Ende des 19. Jahrhunderts auf einer Gewerbeausstellung ausgestellt. Wahrscheinlich ist damit die sehr umfassende Ausstellung auf der Schützenmatte gemeint. Dort haben auch Reinbolt & Christe ihre Produkte und eben diesen Wagen präsentiert, den sein Grossvater von der Ausstellung weg erworben habe. Später kam das Fahrzeug in die Fuhrhalterei Jakob Baumgartner in Glarus.

Wagen ohne bekannte Nummern mit der Signatur Kauffmann, Reinbolt & Christe

Im Folgenden werden Fahrzeuge mit der Signatur Kauffmann, Reinbolt & Christe Bâle auf den Kapseln vorgestellt, von denen bisher keine Produktionsnummer ermittelt werden konnte. Die Modellpalette beginnt bei den Landauern und anderen vom Kutscher zu fahrenden Fahrzeugen und geht über die Selbstfahrer zu den einachsigen Wagenmodellen.



Abb. 264

Kleinerer Landauer.

Sammlung Albert Zihlmann, Biel-Benken







Abb. 265

Mylord mit Fries im Originalzustand mit Vorrichtung zum Einstecken eines Sonnenschirms.

Sammlung Franz Knüsel, Luzern



Abb. 266

Landauer der Schiffsform mit Beschlägen aus Elfenbein.

ex Sammlung Neck, Schaffhausen



Abb. 267

Grosser Landauer mit Break-Bock und originalen Laternen.

Ex Sammlung Wälti, Kölliken, jetzt Franz Knüsel, Luzern



Abb. 268

Kleinere Kalesche, wie sie von Fuhrhaltereien gerne benützt wurden.

Sammlung Albert Zihlmann, Biel-Benken



Abb. 269

Mylord mit geripptem Kasten.

Leihgabe der Sattlerei Spirig im Kutschenmuseum von Toni Meier, Oberrohrdorf



Abb. 270

Jagdmylord von Schloss St. Apollinaire bei Folgensbourg F der Familie La Roche aus Basel. Der Wagentyp entspricht einer vom Guide du Carrossier im Jahre 1911 unter Nr. 3, 433 publizierten Zeichnung.

Sammlung Albert Zihlmann, Biel-Benke



Abb. 271

Stark restaurierter Jagdwagen, der lange in Bättwil SO stand und wohl aus einem Basler Herrschaftshaus stammt.

Sammlung Alexander Haldimann, Amriswil



Abb. 272

Jagdphaëton aus dem ehemaligen Besitz des Inhabers der Firma „Kleider Frey“.

Kutschensammlung Heinz Scheidel, Mannheim



Abb. 273

Phaëton mit Seitentüren und mit wahrscheinlich auswechselbaren Sitzbänken.

Ex Sammlung Schaffhauser, Zürich, später Sammlung Alexander Haldimann, Amriswil



Abb. 274

Phaëton der Familie Wirth Basel.

Sammlung Fuhrhalterei Christen, Biel



Abb. 275 A

Dos-à-dos mit neu aufgummierten Radreifen.

Sammlung Beglinger in Kienberg



Abb. 276

Zweirad-Dogcart mit Fries.

Sammlung Ivo Huber, Tuggen



Abb. 277

Schwerer, nach Deutschland exportierter Zweirad-Dogcart.

Ex Sammlung Kutschen-Kontor, Krefeld



Abb. 278

Zweirad-Dogcart der Basler Familie Koechlin an der Gellertstrasse 25.

Historisches Museum Basel



Abb. 279 A

Zweirad-Dogcart mit eckigem Kasten.

Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell



Abb. 279 B

Stark restaurierter Dogcrt der eckigen Form.

Privatbesitz





Abb. 279 C

Zweird-Dogcart mit originaler Ausstaffierung in Schweinsleder.

Sammlung Michael Haldenwang, Genevrey-sur-Coffrane

Revisionen durch Kauffmann, Reinbolt & Christe

In der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe wurden zuweilen auch Ölkapseln, vermutlich auch bei Revisionen, mit einem Kupferblech überzogen, das eine jüngere oder dieselbe Gravur zeigte. Das letztere ist der Fall beim Landauer Abbildung 259. Offenbar war die alte Versilberung der Kapseln durchgescheuert und es war leichter, diese neu mit Kupfer zu übermanteln und zu versilbern.



Abb. 280

Die Kapseln des Landauers Abbildung 259 mit später aufgelöteter, gravierter Kupferummantelung.

Umbenennungen nach Revisionen

Kutschen wurden früher in regelmässigen Abständen gewartet und revidiert. Wurden an einem älteren Wagen grössere Arbeiten vorgenommen, war es nicht unüblich, die auf neu getrimmten Wagen mit Aufschriften der Revisionsfirma zu versehen. Dieses Vorgehen war in manchen Carrosserien üblich, aber nicht unumstritten. Man kann hier nicht von Fälschungen sprechen, zumal in der Carrosserie oft auch ältere Wagen der eigenen Produktion bei jüngeren Revisionen mit Kapseln einer jüngeren Gravur versehen wurden.

Der Jagdwagen von Abbildung 281 repräsentiert vermutlich einen solchen Fall. Der Wagen weist Kapseln der Carrosserie Kauffmann auf, ist aber mit Sicherheit bei Geissberger entstanden. Das zeigt nicht nur die Gravur der Achs-

schenkel, sondern auch die Konstruktion des Wagens selbst. Typisch für Geissberger sind die hinteren Längsträger des Kastens und die Auftritte. Wahrscheinlich wies der Wagen ursprünglich eine aussen montierte Spindelbremsmechanik und eine horizontale Leiste auf dem Kasten auf. Solche Elemente galten als eher provinzielle Zutaten, weswegen sie offenbar bei der Überholung in der Carrosserie Kauffmann entfernt worden sind. Erst bei der Revision scheint der Wagen mit einer Schwungradbremse versehen worden zu sein.



Abb. 281

Von Geissberger in Zürich gebauter Jagdwagen, der offenbar in der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe revidiert und mit eigenen Kapseln versehen wurde.

Ein ähnlicher Fall liegt bei zwei anderen Jagdwagen vor. Hier können die auf den Kapseln ebenfalls mit Kauffmann, Reinbolt & Christe angeschriebenen Wagen eindeutig der Carrosserie Heimburger in Basel zugewiesen werden, weil es sich um einen Bestseller dieser Wagenfabrik handelt, der auch im Verkaufsalbum aufgeführt ist (Abb. 282)



Abb. 282

Jagdwagen aus dem Album der Carrosserie Heimburger von 1910

Weil gerade zwei dieser Modelle mit anderen Kapseln bekannt sind, kann man sich hier fragen, ob solche Wagen in einer Zeitperiode bei Heimburger im Auftrag von Reinbolt & Christe produziert wurden, als dort zu viel eigene Arbeit anstand? Solche Fälle von Vergaben an Dritte sind von anderen Carrosserien bekannt. Der Wagen von Abbildung 283 weist die für Heimburger typischen Zugschoner für ein Pferd auf. Er zeigt eine eher seltene Sitzposition hinter dem Bock. (Die Diener sitzen quer zur Fahrtrichtung.)











Abb. 283

Jagdwagen von Heimburger mit Kapseln von Kauffmann, Reinbolt & Christe. Der Wagen soll nach mündlicher Überlieferung Eigentum von A. Clavel-Respinger gewesen sein:

- Seitenansicht

- Hinteransicht

- Zugschoner für einspänniges Fahren

- Detail des Bockbereichs

- Zwei Dienersitze hinter dem Bock.

Historisches Museum Basel



Abb. 284

Heimburger-Wagen mit Kauffmann-Kapseln.

Sammlung Kaufmann in Zielebach

Ungeklärte Fälle

Ein ungeklärter Fall ist das folgende Coupé von Abbildung 285. Es zeigt mit den Borten an den Türen und von der Gesamterscheinung her einige Merkmale eines Kauffmann Wagens. Die Lemoine-Achsen sind allerdings markiert mit „Antoine Oerty Genève“. Dafür kommen zwei Erklärungen in Betracht: Der Wagen entstand in der renommierten Wagenfabrik Oertig in Genf und wurde in Basel revidiert oder man verwendete in Basel für einen neuen Wagen ältere Achsen. Die reiche Gestaltung des Inneren spricht eher für die erste Lösung.









Abb. 285

Reich ausgestattetes Coupé mit Kapseln der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe und Achsen von „Oerty Genève“:

- Innen- und Seitenansicht

- Wappen und Türgarnierung in der Art von Kauffmann-Wagen.

Sammlung Sallmann, Amriswil

„Überschriebener“ Import und Wiederverwendung

Das Unternehmen Kauffmann, Reinbolt & Christe importierte offenbar auch, wie dies in vielen Carrosserien üblich war, zuweilen ganze Wagen en blanc aus dem Ausland, stattete sie hier nach den Kundenwünschen aus, lackierte sie und lieferte sie dann mit dem eigenen Schriftzug auf den Ölkapseln versehen an den Kunden aus. Ein solcher Fall liegt offenbar beim Ponywagen Abbildung 286 vor, der eindeutig englischer Machart entspricht.





Abb. 286

Pony-Tonneau englischer Provenienz der Basler Familie Koechlin:

- Seitenansicht

- Auf den Kapseln aufgelötete Kupferbleche mit dem Schriftzug der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe.

Historisches Museum Basel



Abb. 287

Gestell und Vorderteil eines Kauffmann-Wagen, der zu einem leichten Camion umgebaut wurde.

Collection Alain Bahuchet, Amiens

Ein anderer Fall liegt bei dem Fahrzeug von Abbildung 287 vor, einem leichten Camion, der aus dem französischen Schloss Ripaille in Thonon-les-bains stammt. Offenbar wurde dafür ein älteres Break der Carrosserie Kauffmann mit der Nummer 1703 und Achsen von Vermot wiederverwendet.

Jüngere Zuschreibungen

Schlitten und Wagen der Carrosserie Kauffmann haben bis in unsere Tage unter den Kutschenfahrern ein anhaltend gutes Renommee. Deshalb wurden - früher wie heute - Wagen anderen Ursprungs hin und wieder mit Kapseln dieser Nobelfirma versehen beziehungsweise Naben mit dem Schriftzug der Carrosserie Kauffmann nachgraviert.

Dazu gehört der Mylord von Abbildung 288, dessen Ursprung nicht ganz klar ist. Klarheit verschafft meist das Abziehen der Räder und – wenn vorhanden - die Bezeichnung auf den Achsschenkeln. Beim Zweirad von Abbildung 289 ist wohl eine Zuweisung an eine renommierte Carrosserie in Belfort anzunehmen. Dafür spricht die auf verschiedenen Teilen eingeschlagene Nummer 3436. So hohe Produktionsziffern sind für die Carrosserie Kauffmann nicht bekannt.



Abb. 288

Mylord der eckigen Form mit neuen Hülsen mit Namenszug „Kauffmann Bâle“ über älteren Kapseln.

Sammlung Alfred Roth, Basel



Abb. 289

Auf den Kapseln mit „Kauffmann, Reinbolt & Christe“ angeschriebenes Zweirad, das auf den Achsen die Bezeichnung „Wantz à Belfort 91535“ trägt.

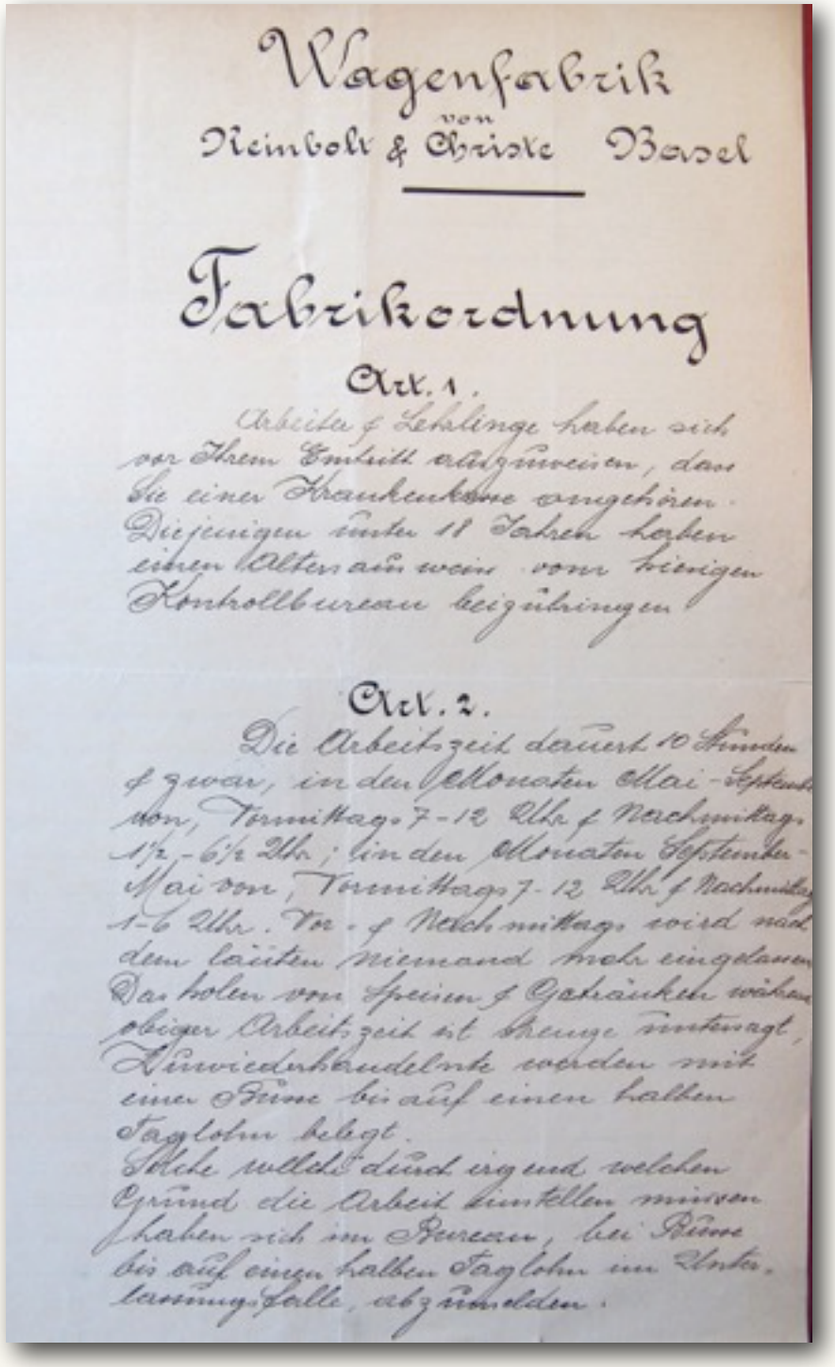
Nationale und internationale Würdigung der Carrosserie im Jahre 1896

An der Landesausstellung von 1896 in Genf zeigte „die Basler Fabrik von Reinbolt & Christe“ vier Wagen mit Fries. Darunter befand sich ein Landauer, der im bekannten „Guide du Carrossier“ publiziert und speziell gewürdigt wurde. Besonders vermerkt wurden die farblich abgehobenen Friese des dunkelgrün bemalten Wagens.

Daneben waren an der gleichen Ausstellung von Reinbolt & Christe drei weitere Wagen ausgestellt. Das zweisitzige „Coupé avec frise“ mit pneumatischen Rädern und elektrischer Beleuchtung wies Türen in Form der Mylords auf sowie gemalte Säulen im Friesbereich. Der „Phaéton anglais sans capote, rotonde basse avec frise“ hatte ähnliche gemalte Verzierungen im Friesbereich und ebenfalls pneumatische Reifen. Der Mylord mit gerundetem Einstieg war in einem sehr hellen, Ton in Ton mit der übrigen Fassung gehaltenen Fries versehen, nämlich in der Farbe „camaïeu“. Gelobt wurde die sehr feine Fertigung („bien finies“). Dies alles brachte dem Traditionshaus die goldene Medaille der Landesausstellung ein, die fortan den Briefkopf der Carrosserie zierte.

Die neue Fabrikordnung von 1898

Im Oktober 1898 wurde von der Carrosserie Reinbolt & Christe die Fabrikordnung revidiert. Jetzt war zwar die obligatorische Krankenkasse eingeführt, aber die Regeln waren immer noch sehr streng, wie der folgende Text zeigt.



Wagenfabrik
von
Reinbolt & Christe Basel

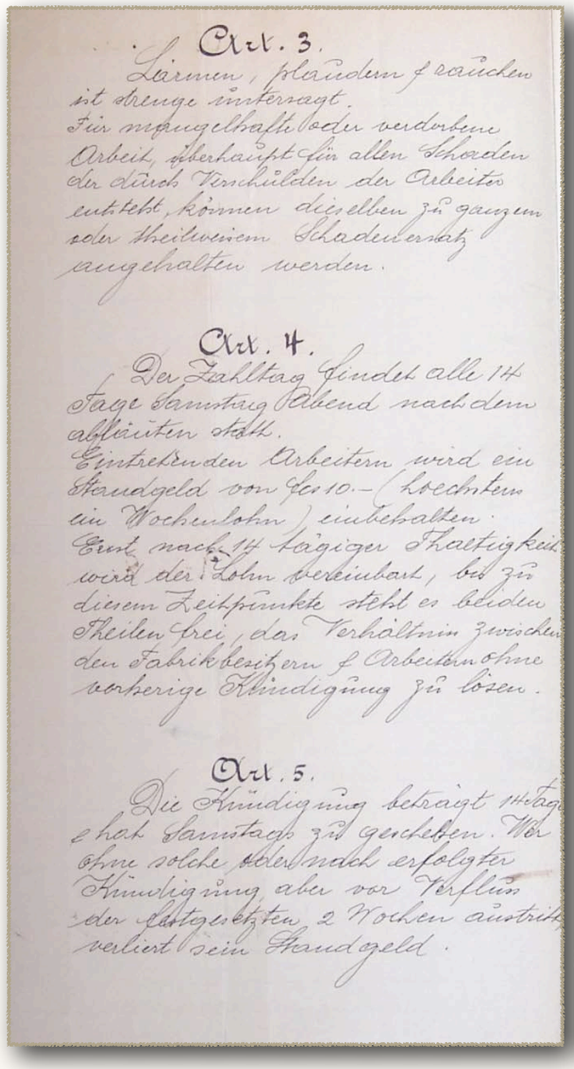
Fabrikordnung

Art. 1.

Arbeiter & Lehrlinge haben sich vor Ihrem Eintritt auszuweisen, dass sie einer Krankenkasse angehören. Diejenigen unter 18 Jahren haben einen Altersausweis vom hiesigen Kontrollbureau beizubringen.

Art. 2.

Die Arbeitszeit dauert 10 Stunden & zwar, in den Monaten Mai-September, Vormittags 7-12 Uhr & Nachmittags 1½-6½ Uhr; in den Monaten September-Mai von, Vormittags 7-12 Uhr & Nachmittags 1-6 Uhr. Vor- & Nachmittags wird nach dem Läuten niemand mehr eingelassen. Das holen von Speisen & Getränken während obiger Arbeitszeit ist strenge untersagt. Zuwiderhandelnde werden mit einer Busse bis auf einen halben Taglohn belegt.
Solche welche durch irgend welchen Grund die Arbeit einstellen müssen haben sich im Bureau, bei Busse bis auf einen halben Taglohn im Unterlassungsfalle, abzumelden.



Art. 3.

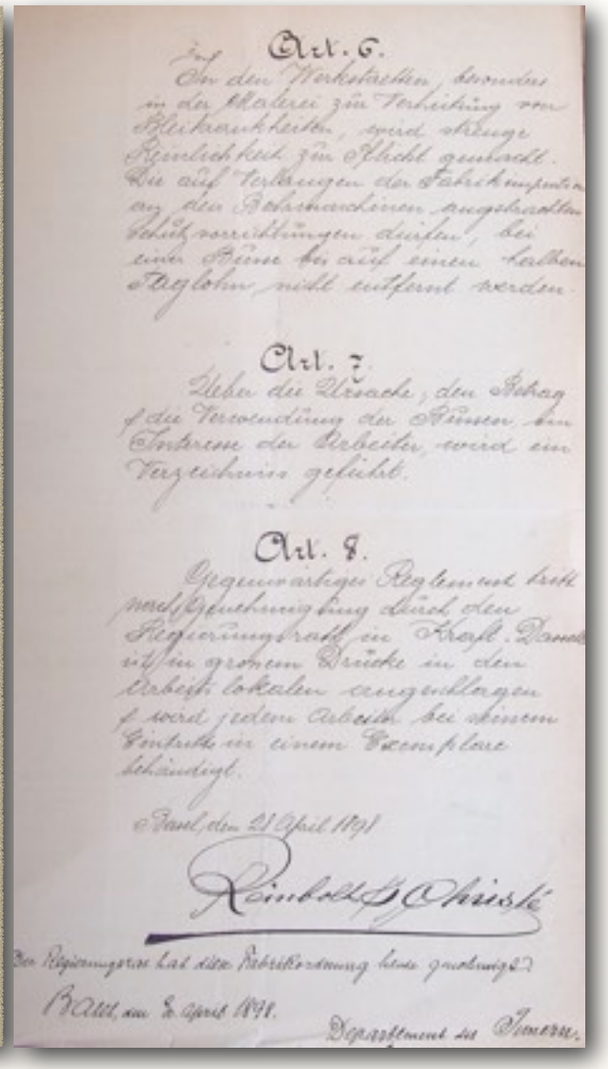
Lärmen, plaudern & rauchen ist strenge untersagt.
Für mangelhafte oder verdorbene Arbeit, überhaupt für allen Schaden der durch Verschulden der Arbeiter entsteht, können dieselben zu ganzem oder theilweisem Schadenersatz angehalten werden.

Art. 4.

Der Zahltag findet alle 14 Tage Samstag Abend nach dem abläuten statt.
Eintretenden Arbeitern wird ein Standgeld von Fr. 10.– (kochtem ein Wochenlohn) einbehalten. Erst nach 14 tägiger Thätigkeit wird der Lohn vereinbart, bis zu diesem Zeitpunkte steht es beiden Theilen frei, das Verhältnis zwischen den Fabrikbesitzern & Arbeitern ohne vorherige Kündigung zu lösen.

Art. 5.

Die Kündigung beträgt 14 Tage & hat Samstags zu geschehen. Wer ohne solche oder nach erfolgter Kündigung aber vor Verfluss der festgesetzten 2 Wochen austritt verliert sein Standgeld.



Art. 6.

In den Werkstätten, besonders in der Malerei zur Verhütung von Bleikrankheiten, wird strenge Reinlichkeit zur Pflicht gemacht. Die auf Verlangen der Fabrikinspektoren an den Schmirgelsteinen angebrachten Schutzvorrichtungen dürfen, bei einer Busse bis auf einen halben Taglohn nicht entfernt werden.

Art. 7.

Ueber die Ursache, den Betrag & die Verwendung der Bussen hat Interessent der Arbeiter wird ein Verzeichniss geführt.

Art. 8.

Gegenwärtiges Reglement tritt nach Genehmigung durch den Regierungsrath in Kraft. Dasselbe ist in grossem Drucke in den Arbeitslokalen anzuschlagen & wird jedem Arbeiter bei seinem Eintritte in einem Exemplare behändigt.

Basel, den 21 April 1898

Reinbolt & Christe

Der Regierungsrath hat diese Fabrikordnung heute genehmigt.

Basel, am 3. April 1898.

Departement des Innern.

Abb. 290/291

Die neue Fabrikordnung von 1898 der „Wagenfabrik Reinbolt & Christe“.

1901:

„Reinbolt & Christé, wohl die hauptsächlichste Wagenfabrik der Schweiz“

In einem Bericht der „Deutschen Sattler-Zeitung“ „über die Wagenfabrikation in Europa, Schweiz“ wird die Fabrik von Reinbolt & Christe als „wohl die hauptsächlichste Wagenfabrik der Schweiz“ taxiert. Auf dem zweiten Rang landete die Zürcher Fabrik von Geissberger mit 300 Arbeitern und einer jährlichen Produktion von „300 Gefährten“. Bereits den dritten Rang nahm der Betrieb von Heimburger in Basel ein. Zur Wagenfabrikation in der Schweiz sagte der Verfasser: „Das bedeutendste Centrum dafür ist Basel, wo jährlich ca. 250 Luxuswagen hergestellt werden. Diese Coupés, Viktorias, Phaetons, Dogcarts sind sehr gut und elegant gemacht ...“

Interessant ist, dass Reinbolt und Christe als Nummer 1 eingestuft wurde, obwohl der Betrieb von Geissberger ohne Zweifel grösser war. Offenbar galt diese Fabrik im Bereich der Qualität schöner Luxuswagen unbestritten als führend. Zu Reinbolt & Christe und Heimburger wird ausdrücklich gesagt, dass diese die eleganten Wagen „nicht nur für Basel, sondern auch für andere Teile des Landes und selbst die benachbarten deutschen Plätze“ produzieren würden. (Das Elsass war damals deutsches Staatsgebiet.)

Als weitere Basler Betriebe wurden die Namen von D. Dischler, R. Finiger-Krug, Imhoff-Schetty und Spleis-Hohler genannt. Die Betriebe von Köng und Kölz waren offenbar zu klein, um in die Liste aufgenommen zu werden. Die oben erwähnte Wagenfabrik Trachsler bestand offenbar im Jahre 1910 schon nicht mehr.

Erweiterung der Fabrik um 1900

Bis 1905 sah die Fabrik noch ähnlich aus wie zur Zeit von Eugène Kauffmann. Nach dem Stadtplan von 1905 ist lediglich in der Fortsetzung des nördlichen Flügels des U-förmigen Komplexes – anstelle des alten Holzschopfes – ein jetzt offenbar in Stein gebautes weiteres Gebäude mit Kamin zu sehen. Zudem war der Nordflügel Richtung Westen durch einen schmalen, etwas zurückversetzten Anbau erweitert worden. Interessant ist, dass die Fabrik zur Zeit von Reinbolt und Christe ganz im Stil des Bestehenden erweitert worden ist. Auch im Baubereich wurde also die Haustradition weitergeführt. - Dieser Stadtplan zeigt aber auch, dass von der Stadtseite her immer mehr Wohnbauten an die Wagenfabrik herangerückt waren. Am Rhein hingegen dominierten die Schlachtanstalt und die Gasfabrik das Vorgelände der Stadt.



Abb. 292

Stadtplan von 1905 mit der Wagenfabrik an der Ecke Elsässerstrasse/Landskronstrasse.

Basel-Stadt GeoViewer

Auszeichnung an der Basler Gewerbeausstellung im Jahre 1901

Die Basler Gewerbeausstellung des Jahres 1901 fand auf der Schützenmatte in Basel statt. Reinbolt & Christe erhielten eine Goldmedaille und ein Ehrendiplom. Nach dem „Officiellen Katalog“ zeigte „Reinbolt & Christé, Nachfolger von Kauffmann. Wagenfabrikation.“ einen Landauer, ein Coupé, einen Mylord und ein Break.

Der anlässlich der Ausstellung von 1877 schon genannte C. Dolder hatte offenbar einen grossen Stand und nannte sich „Reit- und Fahrequipirungen, Reiseartikelfabrikation“. Neben feinen Bogenpeitschen zeigte er „Ein- und Zweispännergeschirr in Messinggarnitur; Ein- und Zweispänner, sowie Galazweispännergeschirr in feiner silberplattierter Garnitur“.

Die Konkurrenz war damals im Wagenbau nicht weniger klein als 1877. Es wurden von den folgenden Herstelllern Luxuswagen gezeigt:

- W. Mundwyler: Phaëton-Break.
- Schmiedemeister Heinr. Spleiss: Mylord, Break und Phaëton.
- R. Düring, Wagenbauer: Tilbury.
- Charles Heimburger-Volz, Luxuswagenfabrik: Landauer, Coupé, Mylord, Jagdwagen und der Plan eines Phaëton von Sohn Otto Heimburger.
- Chr. Kölz und Sohn: Coupékasten. (Nach den Nachrufen auf den 1933 verstorbenen Julius Kölz war dies bereits der Kasten eines Automobils.)
- M. Letzguss, Huf- und Wagenschmiede, und Alfred Koenig (muss Koeng heissen), Wagnermeister, Break „zusammenlegbar“ und Wagonette.
-



Abb. 293

Stempel von Spleiss.

Archiv Wagenbau Kölz, Basel



Abb. 294

Firmenschild von Christian Kölz und Sohn Julius um 1900, Wagenbau und Kastenschreinerei.

Historisches Museum Basel

1912: „Ältestes Etablissement der Schweiz“

Reinbolt & Christe inserierte 1912 als „Ältestes Etablissement der Schweiz – Gegründet 1830“ (vgl. Abb. 295). Dasselbe behaupteten die Söhne Geissberger im Gegenzug zur Zeit der Landesausstellung in Bern von 1914 mit ihrem Eintrag in den Katalog: „120 bis 150 Arbeiter. Aelteste und bedeutendste Firma dieser Branche in der Schweiz“. Offenbar war der Konkurrenzdruck gestiegen und man musste sich mehr behaupten als in der Vergangenheit. Auf Anfrage konnte man Reinbolt & Christe offenbar auch Zeichnungen anfordern, nach wie vor ist aber nicht von einem Album die Rede, wie es damals schon Heimburger anbot. Nicht uninteressant ist auch, dass damals mit einem flotten Zweirad geworben wurde.



Abb. 295

Inserat der Carrosserie von 1912 im „Schweizer Kavallerist“ mit einer Charrette anglaise.

Späte herrschaftliche Wagen

Nach 1900 entstanden in der Carrosserie Kauffmann weiterhin besondere Modelle nach den zuweilen exaltierten Wünschen einer verwöhnten Privatkundschaft. Abbildung 293 zeigt einen Break de chasse ohne Passage der späten Zeit, der aber nach alter Art mit Kapseln mit dem Namenszug „Kauffmann Bâle“ ausgestattet wurde. Nicht nur nach Basel wurden Luxuswagen geliefert. Interessanterweise bestellte der Eigentümer der Brauerei Hürlimann seinen persönlichen Phaëton nicht bei Geissberger in Zürich, sondern in Basel, wie das Fahrzeug von Abbildung 297 zeigt.

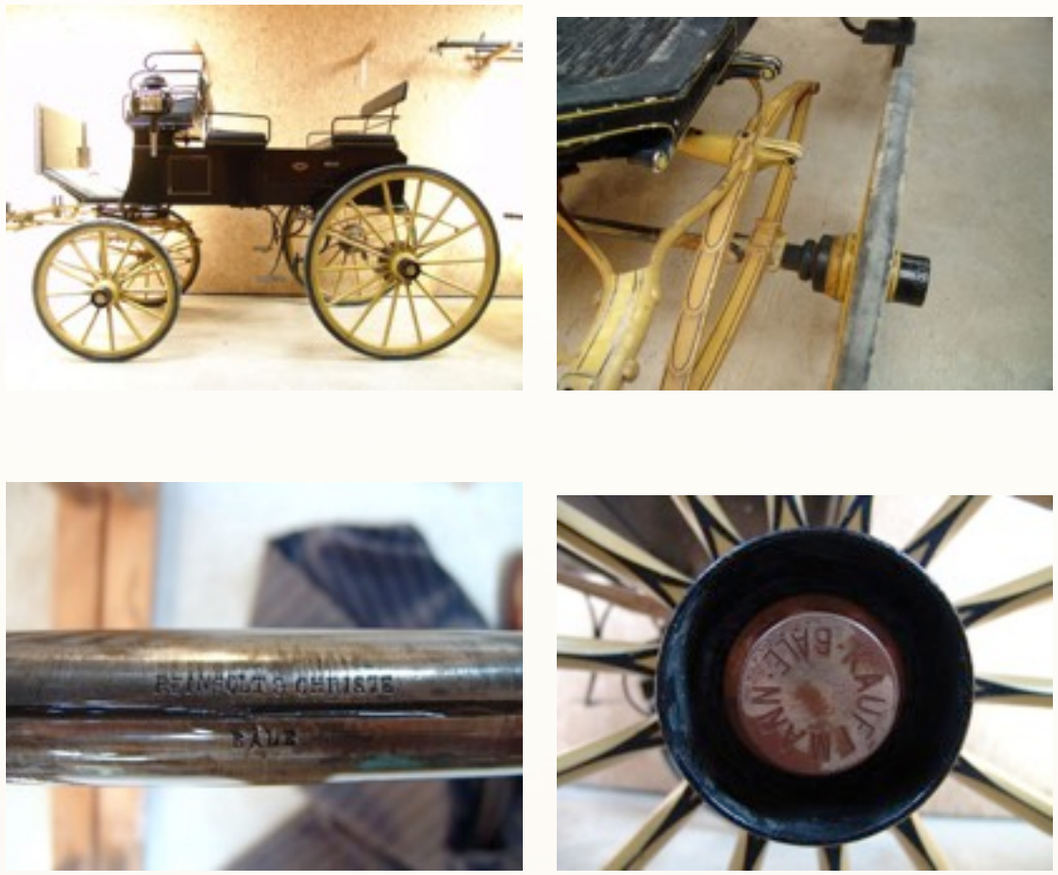


Abb. 296

Break de chasse der Basler Familie Wirth vor der Restaurierung:

- Seitenansicht mit nachträglich angebrachter, doppelter Bockgalerie.

- Detail des Vordergestells.

- Achsen mit dem Namenszug „Reinbolt & Christe Bâle“.

- Kapseln mit dem Namenszug „Kauffmann Bâle“.

Sammlung Max Häusermann, ex Sammlung Ernesto Campomori, Solothurn



Abb. 297

Phaëton-Break im Originalzustand mit Ausziehleiter:

- Seitenansicht mit Dienerbank

- Seitenansicht mit zwei Längsbänken

- Kapselmarkierung.

Ex Sammlung Th. Schedle, Hermetschwil







Abb. 299

Charrette exklusiven Designs:

- Schrägansicht.

- Pariser Entwurf zu einem ähnlichen Wagen von 1911.

Musée de cheval, La Sarraz und LCF Nr. 508

Links unten: Abb. 298

Phaëton des Besitzers der Brauerei Hürlimann.

Sammlung Hürlimann, Zürich

Die Carrosserie hielt jeweils Schritt mit der Entwicklung in Frankreich. So wurden modische Typen realisiert. Das gilt etwa für die Charrette von Abbildung 299, die nach einem Pariser Entwurf von 1911 gebaut wurde. Auch bei Einzelteilen wurde mit dem Lauf der Zeit Schritt gehalten. So wurde etwa der Mail-Phaëton von Abbildung 213 mit einer damals modernen Bandbremse ausgeliefert.

Wie unten ausgeführt, erfolgte nach Ende des Ersten Weltkriegs die Umstellung auf Automobile. Vereinzelt wurden aber mindestens bis in die Zeit um 1920 in der Carrosserie Reinbolt & Christe weiterhin Luxuswagen produziert. Dafür gibt es drei konkrete Belege. Das Tonneau von Abbildung 300 wurde vom Winterthurer Industriellen Hans E. Bühler seiner Frau um 1920 aus Anlass der Geburt ihres dritten Kindes geschenkt. Derselbe zeigte den Wagen 1922 an einer Fahrkonkurrenz in Zürich. Der Wagen hat sich übrigens im alten Glanz erhalten.

Nach dem Design ebenfalls in die goldenen zwanziger Jahre zu datieren ist das Hansom Cab von Abbildung 301, von dem man leider nichts über den Erstbesitzer weiss. Es muss ein Dandy gewesen sein, der sich gerne nach alter Art kutschieren liess.

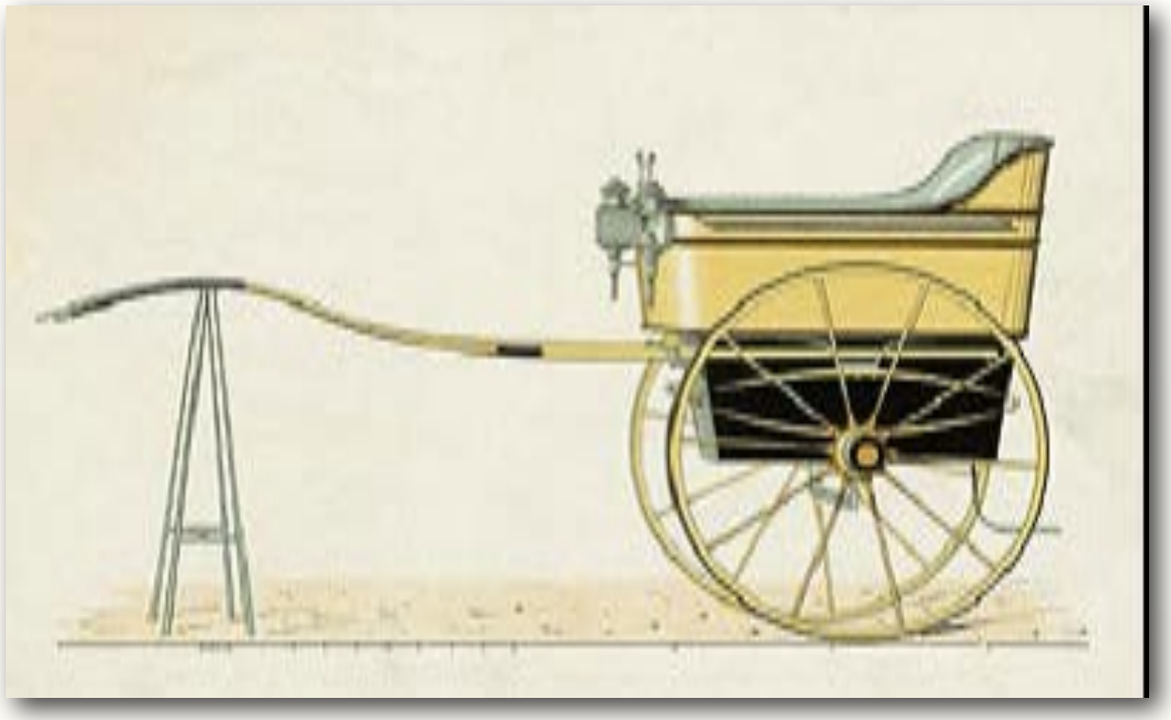


Abb. 301

Pariser Entwurf von 1911 eines ähnlichen Tonneau.

Guide du Carrossier Nr. 1212





Abb. 300

Tonneau der Winterthurer Familie Bühler:

- Seitenansicht des Wagens mit Lemoine-Achsen mit der Nummer 12106. (Laternen von Ducrot frères).

- Historische Aufnahme mit den Kindern der Familie im Wagen.

Kutschensammlung Robert Sallmann, Amriswil







Abb. 302

Exklusives einplätziges Hansom Cab aus der Zeit um 1920:

- Seitenansicht

- Vorderansicht

- Detail der Schein-C-Federn.

Verkehrshaus der Schweiz, Luzern



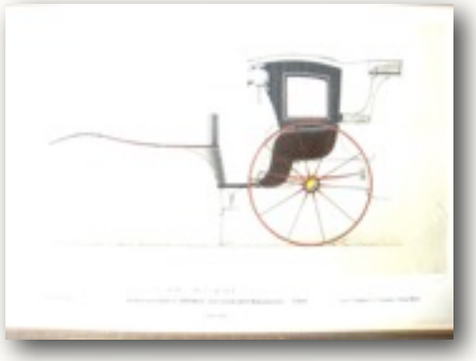


Abb. 303

Vergleiche zum obigen Hansom Cab:

- Pariser Entwurf eines Coupé mit ovalem Fenster von 1909

- Pariser Entwurf eines „Cab“ von 1890.

Guide du Carrossier Nr. 3, 423 und Nr. 3, 231



Abb. 304

Hansom Cab als Mietwagen in Paris um 1892

LCF 1892

Wie oben schon vermerkt, kaufte die Droschkenanstalt Settelen noch im Jahre 1924 einen neuen Landauer. Als während des Zweiten Weltkriegs das Benzin rationiert wurde, griffen manche Pferdebesitzer auf die alten Kutschen zurück und rüsteten sie mit modernen Bremsen aus. Dazu gehörte auch Hans Wüthrich aus Rheinfelden. Er liess, wie er dem Schreibenden selbst erzählte, damals dem beim Wirt in Maisprach erworbenen Kauffmann-Mylord bei Heimburger mit einer Trommelbremse ausrüsten (Abb. 305).



Abb. 305

Mylord (Nr. 2123) mit jüngerer Trommelbremsen.

Sammlung Wüthrich in Rheinfelden

Produktionszahlen der Kutschen

Man weiss genau, dass in der Stadt Basel um 1900 durch die verschiedenen Betriebe insgesamt über 250 Neuwagen hergestellt wurden. Welchen Marktanteil hielt die qualitätsmässig führende Fabrik? Wahrscheinlich mindestens 20 bis 30 Prozent, wenn nicht mehr. Reinbolt & Christe waren immer etwa doppelt so gross wie Heimburger. - Für den Ersten Weltkrieg muss mit einem massiven Einbruch gerechnet werden. Danach wurden nur noch wenige Kutschen hergestellt.

Die meisten grossen Carrosserien arbeiteten mit fortlaufenden Produktionsnummern, denn in den Werkstätten wurde parallel an mehreren neuen Fahrzeugen und ihren Teilen gearbeitet. Jedem neuen Fahrzeug wurde üblicherweise schon bei der Bestellung eine neue Nummer vergeben und dieselbe in das „Hauptbuch“ eingetragen. Damit konnten die Entstehungskosten je Fahrzeug in den verschiedenen Werkstätten verrechnet werden. Mit der Nummer wurden auch die Pläne und die einzelnen Teile markiert, so dass keine Verwechslungen entstanden. Nach dieser Art wurde auch in der Carrosserie Kauffmann vorgegangen und die Nummerierung der Teile (Radkapseln, Achsschenkel usw.) gehandhabt. Nach dem heutigen Stand reichen die sicher belegbaren Zahlen der erhaltenen Fahrzeuge für Pferdezug von der Nummer 321 bis zur Nummer 1800.

In welches Jahr kann welche Fabrikationsnummer der Carrosserie Kauffmann in Basel datiert werden? Klar ist die Gesamtzahl der neu gefertigten Fahrzeuge (gegen 2 000), ebenso sind Anfang und Ende der Produktion einigermassen bekannt. Die rund 100 Jahre zwischen 1830 und 1930 können jedoch nicht linear auf die Gesamtzahl der Neufahrzeuge verteilt werden, weil der Ausstoss von Wagen wegen der wechselnden Konjunkturen nicht jedes Jahr derselbe war. Aus der Anzahl Mitarbeitenden ist eine grobe Schätzung der Neuwagen abzuleiten, weil man aufgrund anderer Fabriken weiss, dass die Herstellung einer Kutsche etwa einem Mannjahr entsprach. Eine Fabrik mit 20 Mitarbeitenden produzierte demnach etwa 20 Neufahrzeuge im Jahr. Dabei ist eingerechnet,

dass in allen Werkstätten auch ältere Wagen revidiert, repariert und unterhalten wurden.

Wie oben referiert, arbeiteten im Jahre 1855 etwa 20 Mann in der Fabrik und im Jahre 1889 etwa 33 Mann. Demnach müssten in der Carrosserie im 19. Jahrhundert jährlich zwischen 20 und 30 Fahrzeuge entstanden sein. Diese Zahl passt zur Gesamtzahl von gegen 2 000 Fahrzeugen in hundert Jahren.

In der unten folgenden Tabelle wird ein Datierungsvorschlag konkretisiert. Für die Zeit in Saint-Louis wurde eine mittlere Produktion von 20 Fahrzeugen errechnet, denn die Kalesche aus dem Segerhof von etwa 1845/50 trägt bereits die Nummer 364. Für die erste Periode durch Joseph Kauffmann in Basel wurde weiterhin ein Mittel von 20 Fahrzeugen pro Jahr bis in die Zeit um 1865 angenommen. Für die Zeit danach ist mit einer Expansion zu rechnen, wofür auch die erweiterte Fabrik von 1875 spricht.

Um 1900 – in der Boomzeit - dürfte die Produktionszahl noch etwas höher gewesen sein (bis zu 40 Fahrzeuge pro Jahr) und dann bis zum Ersten Weltkrieg etwas abgeflacht haben. Während und nach dem Ersten Weltkrieg dürften nur noch sehr wenige Luxuswagen hergestellt worden sein. Danach dominierte die Produktion von Automobilaufbauten.

In welches Jahr gehört nun welche Produktionsnummer? Eine Datierung auf das Jahr genau ist nicht möglich, aber die folgenden Schätzungen dürften in etwa auf fünf Jahre stimmen. Denn es gibt einige auswertbare Fixpunkte:

- Der Jagdwagen mit der Nr. 886 entstand vermutlich in der Zeit um 1880, denn das charakteristische Design hat eine gute Parallele im Guide du Carrossier jener Zeit.

- Beim Übergangs der Fabrik von Eugène Kauffmann an Reinbolt & Christe im Jahre 1894 wechselte, wie erwähnt, der Name. Das ist um die Nummer 1300 der Fall. Dementsprechend wird diese Nummer 1300 ins Jahr 1894 datiert.

- Das Coupé der Familie Clavel-Respinger, das die Nr. 1730 trägt, wurde nachweislich zur Hochzeit im Jahre 1905 bestellt.

- Der Wagen mit der Nummer 1070 wurde wahrscheinlich nach einer Vorlage von 1872 gebaut wurde und kann kaum viel später entstanden sein.

All diese Hinweise führen zu folgendem „Schlüssel“ der Produktionsnummern:

Jahr	Nummer	Ereignisse	Anzahl Arbeiter	Circa Fahrzeuge
1830	1	Gründung in Saint Louis		12
1835	60			
1840	120			
1845	180			
1850	240			
1855	300	Verlagerung nach Basel	20	20
1860	350			
1865	500	Übernahme Eugène Kauffmann	25	575
1875	700	Neue Fabrik in Betrieb		30
1880	850			
1885	1000			
1890	1150		33	
1895	**1300**	**Wechsel zu Reinbolt & Christe**		**40**
1900	1500			40
1905	1700	Neues Werkstattgebäude		50
1910	1950	Vergrösserung der Fabrik		50
1915	2150			10
1920	2200		28	20
1925	2350		?	

Die verschiedenen Signaturen von Kauffmann-Fahrzeugen auf den Ölkapseln (Wagen) oder Plaketten (Schlitten) können folgendermassen datiert werden.

„KAUFFMANN ST. LOUIS“: 1830 bis 1854



„KAUFFANN A BALE“: 1855 bis circa 1865 oder später (fein mit dem Stichel graviert)

„E. KAUFFMANN A BALE“: 1865 bis 1894 (eher im frühen Bereich)



„KAUFFMANN BALE“: 1865 bis 1894 (weniger fein graviert)



„KAUFFMANN REINBOLT & CHRISTE SUCrs BALE“: 1894 bis circa 1910



„REINBOLT & CHRISTE BALE: circa 1900 bis circa 1920



E. Der Übergang zum Automobil

Bereits Ende des 19. Jahrhunderts waren auf den Strassen der grossen Städte Europas erste Automobile anzutreffen. In Basel blieben sie zunächst noch von marginaler Bedeutung. Vor 1900 war noch nicht absehbar gewesen, wie schnell die Verdrängung der Kutschwagen vor sich gehen würde. Deshalb hielten sich einige renommierte Carrosserien noch einige Jahre von der neuen Sparte fern. Der von eleganten Pferden gezogene Luxuswagen blieb das Sinnbild der echten Eleganz. Das belegen zahlreiche Darstellungen von Strassenszenen der Zeit um 1900.

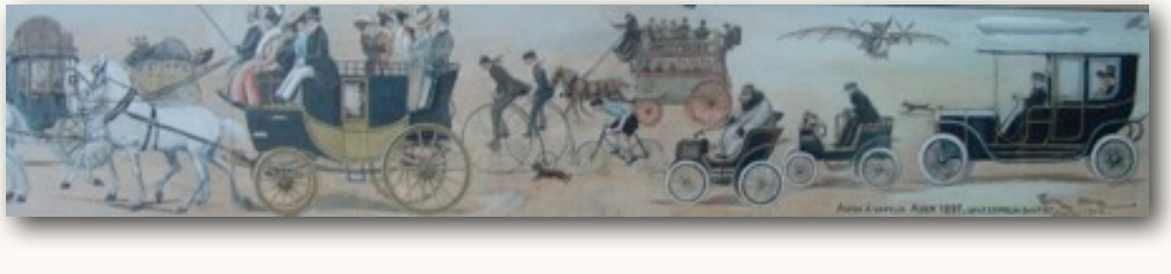


Abb. 306

Hinter einer eleganten Coach fahren Automobile.

Ausschnitt einer französischen Darstellung des Jahres 1897 „Cortège de la Locomotion à travers les âges“.

Der Übergang von der Kutsche zum Automobil ist für die Carrosserie Kauffmann, die sich vermehrt nur „Reinbolt & Christe“ nannte, quellenmässig ein eher dunkles Kapitel. Bis in die Zeit um 1930 gibt es kaum Dokumente und kein einziges erhaltenes Automobil von Reinbolt & Criste.

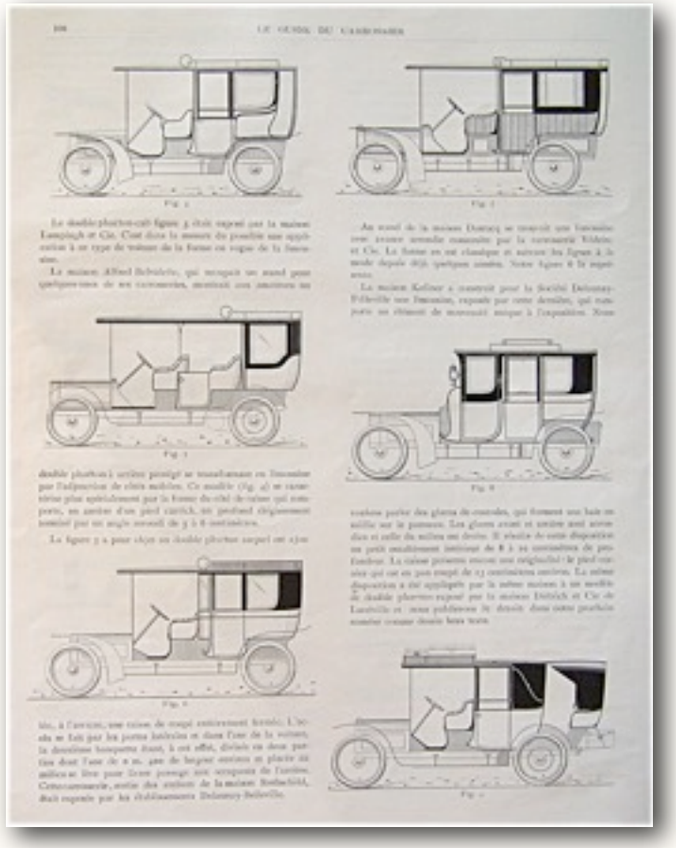


Abb. 307

Automobile um 1905. Die Aufbauten sind noch ganz von den Kastenformen der Kutschen bestimmt.

GDC 1905

Erste Aufbauten von Automobilen um 1900 in Basel

Im Jahre 1898 erschien das erste Automobil auf den Strassen Basels. Das erste, in Basel produzierte Automobil, ein Popp Patent Motorwagen (heute im Verkehrshaus Luzern), wurde von Heimburger mit einer Carrosserie versehen. Im gleichen Jahr wurde der Automobil Club der Schweiz (ACS) gegründet. Im Jahre 1901 stellte der junge Julius Kölz auf der Gewerbeausstellung einen Automobil-Coupékasten vor.



Abb. 308

Um 1910 begannen Automobile, die Ruhe auf der Strasse zu beeinträchtigen.

La Suisse sportive 1912

Das knatternde Automobil wurde um 1900 zunächst noch mehrheitlich als Störenfried auf den Strassen angesehen. So mussten laut Polizeiverordnung die Chauffeure den Motor ihres Gefährts abstellen, wenn ein Pferd zu scheuen drohte. Die traditionell orientierten Familien Basels und damit die Hauptkundschaft von Reinbolt & Christe setzten weiterhin auf den „pferdegezogenen Wagen“, wie man in Schriftdeutsch die Kutschen in Abgrenzung zum Automobil nannte. Erst viel später ging die Bezeichnung Wagen auf bessere Automobile über. Die Situation blieb so bis zum Beginn des Ersten Weltkrieges. Das zeigt etwa das Beispiel von Alexander Clavel-Respinger, der sich für seine Hochzeit im Jahre 1905 nebst anderen Kutschen ein neues Coupé bestellte. Weiterhin wurden an der Elsässerstrasse viele Luxuswagen produziert. Dazu gehörten besonders sportliche Kutschen. Der Pferdesport nahm in jener Zeit zu, dazu gehörten auch Fahrkonkurrenzen im Rahmen der Concours hippiques, an denen fahrbegeisterte Damen und Herren gerne mit ihren eigenen Pferden teilnahmen.

Aber jetzt kam auch der Automobilsport auf und half, das Automobil salonfähig zu machen. Jean Henri-Labourdette, Spross der berühmten Pariser Carrosserie Labourdette, der ab 1911 in den Werkstätten des Vaters arbeitete, setzte an den Anfang seines bekannten Buches „Un siècle de Carrosserie Française“ die erste „compétition automobile“. Diese Distanzfahrt von Paris nach Rouen des Jahres 1894 hatte der Sieger mit einem Stundenmittel von 15 km/h zurückgelegt: Das sei das Ende der Experimentierphase des Automobils und der Start zur Perfektionierung des Automobils.

Der beginnende Siegeszug des Automobils

In der Schweiz fand im Jahre 1905 der erste Salon für Automobile in Genf statt. Damals wurden nur die Chassis mit den Motoren von den Automobil-Fabriken produziert und die Kästen von den traditionell arbeitenden Carrosserien aufgesetzt. Am Automobilsalon in Genf waren Reinbolt & Christe in den ersten Jahren noch nicht vertreten. Früher dabei waren der Zürcher Konkurrent Geissberger und aus Basel die neue Carrosserie Dietrich sowie die wenige Jahre zuvor gegründete Garage Schlotterbeck. Initiant war Carl Schlotterbeck, der mit Martin Christe gut bekannt war, hatte er doch eine Schwester desselben geheiratet. Der gelernte Kaufmann Carl Schlotterbeck hatte bereits im Jahre 1900 an der Freien Strasse eine Garage gegründet. 1901 folgte eine erste Filiale an der Steinentorstrasse und bereits 1904 eine zweite am Steinenring. Carl Schlotterbeck war ein bekannter Rennfahrer, der 1907 am Coupe Bollinger-Elmenhorst der Sektion Zürich des ACS mit einem De Dion am Albis Tagesbestzeit erzielte. Bald gab es auch bei Basel ähnliche Bergrennen auf den Gempen, bei denen Schlotterbeck wieder vorne dabei war.

Grösser und schwerfälliger als die Sport-Automobile waren um die Jahrhundertwende die Kraftwagen für den Stadtverkehr. Hier kamen wuchtige und hoch gebaute Automobile zum Einsatz, die ihre eigene Form noch nicht gefunden hatten und wie von neuer Technik umwucherte Kutschenkästen wirkten. Diese Fahrzeuge waren noch sehr anfällig und mussten häufig repariert und gewartet werden. Deswegen schossen da und dort „Auto-Garagen“ aus dem Boden.

Mittlerweile nahmen Basler Carrossiers nolens volens auch Aufträge für Atomobilcarrosserien auf. 1906 gab Charles Heimburger sein erstes Album mit Fotos von 15 verschiedenen Automobilaufbauten heraus. Vier Jahre später folgte durch dessen Witwe ein zweites Album in gleicher Aufmachung, das jetzt aber

durchweg nur Kutschen zeigte! Dieses Beispiel beweist, dass in Basel längere Zeit der Automobil- und Luxuswagenbau gleichwertig nebeneinander bestanden. Im Kommentar auf der Rückseite des zweiten Albums schrieb übrigens die signierende Witwe von Charles Heimburger: „Quant au fini de l'élégance, je ne crains aucune concurrence ....". Bei Heimburger gab es damals einige fertige Wagen und solche „en blanc" ebenso wie Occasionsfahrzeuge „remises en parfait état" und Sattlereiartikel „dans mes magasins". Das Schild über der Einfahrt der Carrosserie Heimburger war zwischen 1906 und 1910 mit dem Schriftzug „Auto-Garage Central" ergänzt worden.







Abb. 309

Die beiden Alben der Carrosserie Heimburger.

Oben: Umschlag der Ausgabe von 1906 mit einem Automobil.

Rechts oben: Umschlag der Ausgabe von 1910 mit Kutsche.

Rechts unten: Seite aus dem Album von 1906.

Die Situation um 1910

Die Baslerin Johanna Von der Mühll schrieb 1944 rückblickend zum Aufkommen des Automobils in Basel (S. 55):

„Gegen 1912 kamen allgemein die Autos auf. Aber anfangs entschloss man sich nur zögernd zu dem neuen Verkehrsmittel, und es dauerte bis 1914, bis es sich einigermaßen eingebürgert hatte. Auch dann schaffte man ein Auto nur an, um die Zeit zu sparen, oder für das Geschäft. Man behielt nach wie vor den Wagen für alle anderen Zwecke, und besonders für alle Vergnügungsfahrten, bei. Daher kam es, dass man zunächst auf die Wagenausstattung der Autos, die bei der Equipage eine so große Rolle spielte, nichts gab. In einem Punkt verstand man allerdings keinen Spaß, und der führte zu bisher ungewohnten Unstimmigkeiten zwischen Herrn und Angestelltem. Der Besitzer des neuangeschafften Autos verlangte vom Chauffeur genau dieselbe peinlich genaue Pflege des Autos wie des Wagens. Namentlich sollte es, wie bisher der Wagen, nach jeder noch so kleinen Ausfahrt “abgeschwenkt“ (abgewaschen, AF) werden. Es dauerte lange, bis man sich überzeugt hatte, dass die neumodischen Fuhrwerke viel widerstandsfähiger waren als die bisher gewohnten.“

Die Umstellung auf Automobilaufbauten erfolgte in den verschiedenen Betrieben auf unterschiedliche Art. Betriebe, die von jüngeren Leuten geführt wurden oder solche, bei denen ein Sohn tätig zu werden begann, stellten schneller um als traditionelle Häuser. Es gibt gewisse Anzeichen, dass man bei Reinbolt & Christe etwas zögerlich auf den neuen Zug aufsprang. Das war das Verhalten einer Nobelmarke, die sich an die dauernde Nachfrage einer guten Kundschaft gewöhnt hatte und sich (dank der hohen Qualität) wenig verändern musste.

Die auch andernorts zu beobachtende Zurückhaltung durch ältere Wagenfabriken bei der Umstellung auf Automobile ist auch vor dem folgenden Hintergrund zu sehen. Bisher wurde in der Carrosserie das gesamte Fahrzeug von A bis Z gefertigt. Beim Automobil war indessen nur noch ein Teil zu fertigen. Das Chassis wurde mit Motor von der Autofabrik oder deren Importeur/Vertretung eingekauft und darauf wurde „nur noch“ der Aufbau gesetzt.



Abb. 310

Um 1904: Immer noch dominieren Pferdefuhrwerke das Strassenbild auf der Mittleren Brücke (hier als Notbrücke zu sehen).

Der Erste Weltkrieg beschleunigt den Umbruch

Im Verlaufe des Ersten Weltkrieges wurden viele Wagenpferde vom Militär eingezogen. Jetzt leerten sich die Ställe bei den Basler Villen· Das begünstigte das Umsteigen auf das Automobil und führte mit zu einer Trendwende. Von nun an wurden kaum mehr neue Luxuswagen bestellt, dafür aber vermehrt Carosserien von Automobilen. In vielen Firmen wurden jetzt in denselben Werkstätten Kutschenkästen und Automobilaufbauten nebeneinander hergestellt. Das dürfte auch für Reinbolt & Christe gegolten haben. Die renommierte Wagenfabrik

scheint in den Kriegsjahren etwas an Terrain gegenüber neuen, von jüngeren Fachleuten gegründeten Firmen auf dem Platz Basel verloren zu haben, die sich schon einige Jahre zuvor dem Automobilaufbau verschrieben hatten.

Zu diesen jüngeren Betrieben gehörte neben der schon genannten Carrosserie Dietrich die erst 1902 gegründete Basler Carrosserie Egli. Sie hatte schon 1904 ganz auf Automobilaufbauten umgestellt und war 1908 so gross geworden, dass auch sie eine Fabrikordnung vorlegen musste. Weil die Arbeiter diese zu unterschreiben hatten und sich dieses Dokument im Staatsarchiv Basel-Stadt erhalten hat, ist bekannt, wie viele Personen dort in welchen Werkstätten gearbeitet haben. Es waren in der Wagnerei 10, in der Schmiede 2, in der Sattlerei 6 und in der Malerei 6 Arbeiter. Zum Vergleich: 1908 beschäftigte die „Wagnerei von Jul. Kölz“ 8 Handwerker. Dabei wird beiläufig erwähnt, dass dort bereits Holzbearbeitungsmaschinen zur Verfügung standen, die von einem Elektromotor angetrieben wurden.

Im Traditionshaus Heimburger scheint man etwas früher auf den neuen Zug aufgesprungen zu sein als bei Reinbolt & Christe. In einem Flugblatt der Carrosserie aus der Wirkungszeit von Otto Heimburger (Inhaber von 1912 bis 1939) wird 1930 im Rückblick betont, das sich dieser Betrieb „rasch auf diesen neuen Fabrikationszweig“ umgestellt habe.



O. Heimburger, Basel

Seit mehr als sechzig Jahren lieferte die Firma Heimburger hochherrschaftliche Wagen, Schlitten und Karosserien. Wie weit die Geschäftsbeziehungen dieses im Jahre 1850 gegründeten Hauses reichten, ersieht man daraus, daß es im letzten Jahrhundert bedeutende Aufträge nach Brasilien und Ägypten ausgeführt hat.

Als im Jahre 1898 die ersten Automobile aufkamen, verstand es die Firma Heimburger, sich rasch auf diesen neuen Fabrikationszweig umzustellen. Seit nahezu vierzig Jahren hat Heimburger sich einen Namen für den Bau von schnittigen Kraftwagenkarosserien geschaffen, der weit über die Grenzen der Schweiz hinaus sich besten Klang erworben hat.

An Ausstellungen sind die Heimburger-Typen mit goldenen Medaillen und Diplomen I. Klasse ausgezeichnet worden. Die Firma Heimburger ist zudem als erste Schweizer Fabrik mit dem Concours d'Élégance Ier prix bedacht worden.

Die Werkstätten sind mit eigener Spenglerei, Schmiede, Sattlerei, Wagnerei, Autospritzabteilung usw. versehen, die dazu dienen, den Anforderungen des modernen Karosseriebaus gerecht zu werden. Auch für Reparaturen sind die Werkstätten neuzeitlich eingerichtet.

Aus der «Pferdezeit» hat die Firma Heimburger die alte Tradition in die Tage des modernen Kraftwagens hinübergenommen: was Heimburger anfertigt, ist immer noch das Beste vom Besten.

Heute, wo Reparaturen, Umänderungen, die Montage von Rollverdecken usw. eine sehr große Rolle spielen, kann man versichert sein, von der alteingeführten Firma auf das vorteilhafteste bedient zu werden.

Abb. 311

Flugblatt der Carrosserie Heimburger von 1930 mit einem Rückblick auf ältere Zeiten.

Sammlung Autor



Abb. 312

Frühe Anzeige von Reinbolt & Christe des Jahres 1913 mit der Darstellung eines Automobils.

ACS-Zeitschrift 1913

Reinbolt & Christe holen auf

In den letzten Jahren des Ersten Weltkriegs scheint sich auch bei Reinbolt & Christe der Wind gedreht zu haben. Ab 1912/1913 erschienen Anzeigen mit Automobilen in der Automobil-Revue (Abb. 312). An der Landesausstellung des Jahres 1914 in Bern präsentierte Reinbolt & Christe nur noch zwei Luxuswagen für Pferdezug (Mylord und „Luxus-Dogcart“), ansonsten Automobile. Dafür erhielt die Carrosserie eine goldene Medaille, mit der fortan auf den Drucksachen geworben wurde. Andere grosse Carrosserien, wie etwa Geissberger, zeigten auf der Landesausstellung indessen bereits ausschliesslich Automobile. Nach Ende des Ersten Weltkriegs hatte bei der Fertigung von neuen Fahrzeugen das Automobil dem Luxuswagen den ersten Rang bereits abgelaufen.



Abb. 313

Blick in den Pavillon der Landesausstellung von 1914 mit den Ständen der Carrosserien: links vorne derjenige von Reinbolt & Christe.

Schweizerische Landesausstellung in Bern, Illustriertes Ausstellungsalbum, Bern und Genf 1914, 465



Abb. 314

Anzeige von Reinbolt & Christe des Jahres 1915

La Suisse Sportive 1915

Schreibweisen und Benennungen

Bisher war die Sprache der Basler Wagenbauer hauptsächlich das Französische gewesen. Sie waren fast allesamt in Paris zur Ausbildung gewesen, lasen französische Fachzeitschriften und orientierten sich an der Pariser Mode. Dementsprechend bezeichnete sich der Wagenfabrikant meist als „Carrossier“ (was übrigens auch Wagenpferd bedeutete) und ihren Betrieb wie auch den Aufbau eines Automobils als „Carrosserie“. Zur Zeit des Automobils nannte sich der Wagenbauer zunehmend nach der deutschen Schreibweise auch „Karrossier“ oder „Karossier“. Die Fabrik wurde dementsprechend auch „Karrosserie“ oder „Karosserie“ genannt. Hier wird im Folgenden meist die französische Schreibweise verwendet, weil Reinbolt & Christe stets bei den französischen Schreibweisen blieb, wie zum Beispiel ihre Anzeigen belegen. Wie bereits erwähnt, ging der Betrieb sogar so weit, die Namen der Inhaber französisch zu schreiben (Christe = Christè).

Nach dem Ersten Weltkrieg sprach man neu meistens nur noch von der „Carrosserie Reinbolt & Christe“, die Passage „Nachfolger von Kauffmann“ oder „succésseurs de Kauffmann“ trat in den Hintergrund, wenn sie überhaupt noch erwähnt wurde.

Im Jahre 1919 wurde übrigens die Carrosserie Reinbolt & Christe Mitglied des ein Jahr zuvor gegründeten Schweizerischen Carrosserie-Verbandes.


Reinbolt & Christé, Bâle

SUCCESSEUR DE HAUPTMANN
FONDÉE 1830
CARROSSERIE DE LUXE
AUTOMOBILES
GARAGE

TÉLÉPHONE 1644

5-JAN.20

Bâle le 5.Januar 19 19

Tit. Gewerbeinspektorat, Basel

Einliegend senden wir Ihnen einen Auszug über unsere neue Fabrik Ordnung, zur gefl. Bedienung.

Wir bitten Sie höfl. uns Ihren Beschluss mitteilen zu wollen, damit wir die Fabrikordnungen drucken lassen können.

Inzwischen zeichnen

Hochachtungsvoll

Reinbolt & Christé

Gebt an den eidg. Fabrikinspektor zur Begutachtung
Basel, den 6. Jan. 1920
DEPARTEMENT DES INNERN
Gewerbe-Inspektorat

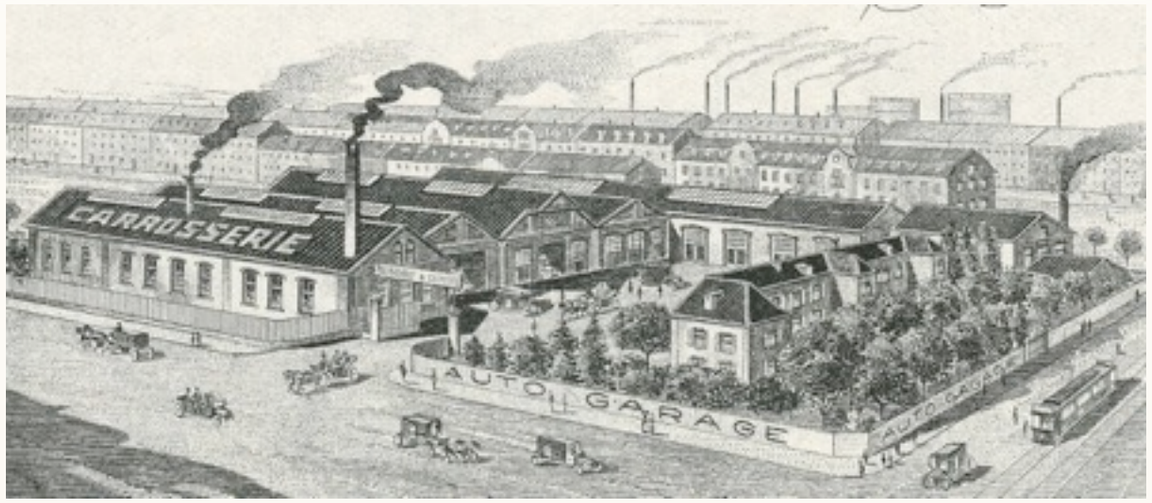
EIDG. FABRIKINSPEKTORAT (7 JAN 20) II. KREIS.

Abb. 315

Briefpapier der Zeit um 1919 mit Fabrikansicht von Reinbolt & Christe. Gespanne und Automobile beleben den Hof und die Elsässerstrasse vor der Fabrik. Die Hofmauer rings um das alte Wohnhaus ist neu angeschrieben mit „Auto-Garage“ (vgl. Ausschnitt rechts)

Im Jahre 1919 wurde nach einem Dokumentensatz im Staatsarchiv Basel-Stadt erneut die Fabrikordnung revidiert (DI-REG 5a 4-20 (1) 86 (F.284) bis circa 1930): Darin ist ein Begleitschreiben enthalten, das im Briefkopf die damalige Ansicht der Fabrik zeigt (Abb. 315). Diese Darstellung zeigt gewisse Umbauten:

- Die Front der Fabrikhallen wurde dabei offensichtlich nach vorne, gegen den Hof hin, gezogen. Das legen die Proportionen des auf der Vignette dargestellten Baukomplexes ebenso nahe wie Luftbildaufnahmen (Abb. 316).
- Die Frontgestaltung gegen den Hof hin blieb dabei ähnlich wie früher.
- Auf der Vignette sind beim Südflügel zur Landskronstrasse hin (mit der Aufschrift „Carrosserie“) mehr Fenster eingezeichnet als im Zustand von 1873.



Die Fabrikerweiterung der Zeit vor 1919 mit der neuen „Auto-Garage“

Wann geschah diese Erweiterung? Vermutlich vor dem Ersten Weltkrieg, am ehesten um 1910. Nach wie vor blieb der Garten zwischen Landhaus und Elsässerstrasse geschont, der mittlerweile fast zu einem Wäldchen angewachsen war. Jetzt wurde die Fabrik an der Gartenmauer gegen die Landskronstrasse hin gross angeschrieben mit „Auto-Garage“. Offenbar hatte man im Gebäudekomplex die Werkstätten so eingerichtet, dass Automobile nicht nur carrossiert, sondern die ganzen Fahrzeuge hier gewartet werden konnten. Die Aufschriften auf dem Dach des alten Gebäudes (nur auf der Zeichnung?) und an

der Gartenmauer zeugen vom damaligen neuen Aufgabenfeld der Firma, der Herstellung von Auto-Aufbauten und Reparaturen der Autos.

Fast denselben Bauzustand wie auf dem Briefkopf zeigen zwei frühe, vor 1920 entstandene Flugaufnahmen von Walter Mittelholzer (Abb. 316). Diese belegen die realitätsnahe Wiedergabe der Fabrik auf der Vignette. Allerdings wurden darauf die Kamine auf dem südlichen Flügel künstlich in die Höhe gezogen und das Landhaus optisch etwas zur Elsässertrasse hin verschoben, um offenbar einen Einblick in den Hof geben zu können. Auf den Flugaufnahmen ist deutlich das vor 1905 in Stein gebaute Fabrikgebäude mit Kamin nördlich neben dem Landhaus zu sehen, allerdings ohne den östlich angebauten Schopf (vgl. Vignette). Gut sichtbar ist auch der Anbau der Witwe Kauffmann an das Landhaus von 1869 mit der Giebelfront gegen den Hof hin. Auf dem Dach der Nordostecke der Fabrik, wo stets die Schmiede mit zwei Essen und dahinter die Dampfmaschine lag, sind zwei Kamine zu erkennen. Rechts auf der Schmalseite verlief die Elsässerstrasse, seit 1900 mit der Trambahn. Die Einfahrt in das Gelände befand sich weiter an der Landskronstrasse. Die eigentlichen Produktionshallen befanden sich nach wie vor links (westlich) des Hofs, nämlich in Form von fünf aneinandergebauten Giebeldächern, vermutlich mit mittlerweile vergrösserten Oberlichtern. Die mittlere Halle wies nach vorne zwei kleinere Tore und ein grosses Mitteltor auf, darüber eine Uhr.







Abb. 316 (rechte Seite)

Zwei Flugaufnahmen vor 1920 von W. Mittelholzer mit der Carrosserie am unteren Bildrand („Photoswissair“ M1 001398 und 1404)

Oben: Im Bild links unten ist noch knapp ein Teil der Carrosserie mit dem alten Landhaus an der Elsässerstrasse zu erkennen.

Mitte: Im Bildhintergrund ist das Schlachthofareal und die Johanniterbrücke zu sehen, unten die Gasfabrik am Rhein und die Carrosserie in der linken unteren Bildecke. Bereits ist die Carrosserie vorwiegend von Wohnbauten umstellt. Das Terrain östlich des Fabrikareals (rechts), das später auch bebaut wurde (vgl. unten), ist noch unbebaut.

Unten: Ausschnitt der Fabrik mit dem Landhaus.

Die neue Fabrikordnung von 1920 und die damalige Struktur des Betriebs

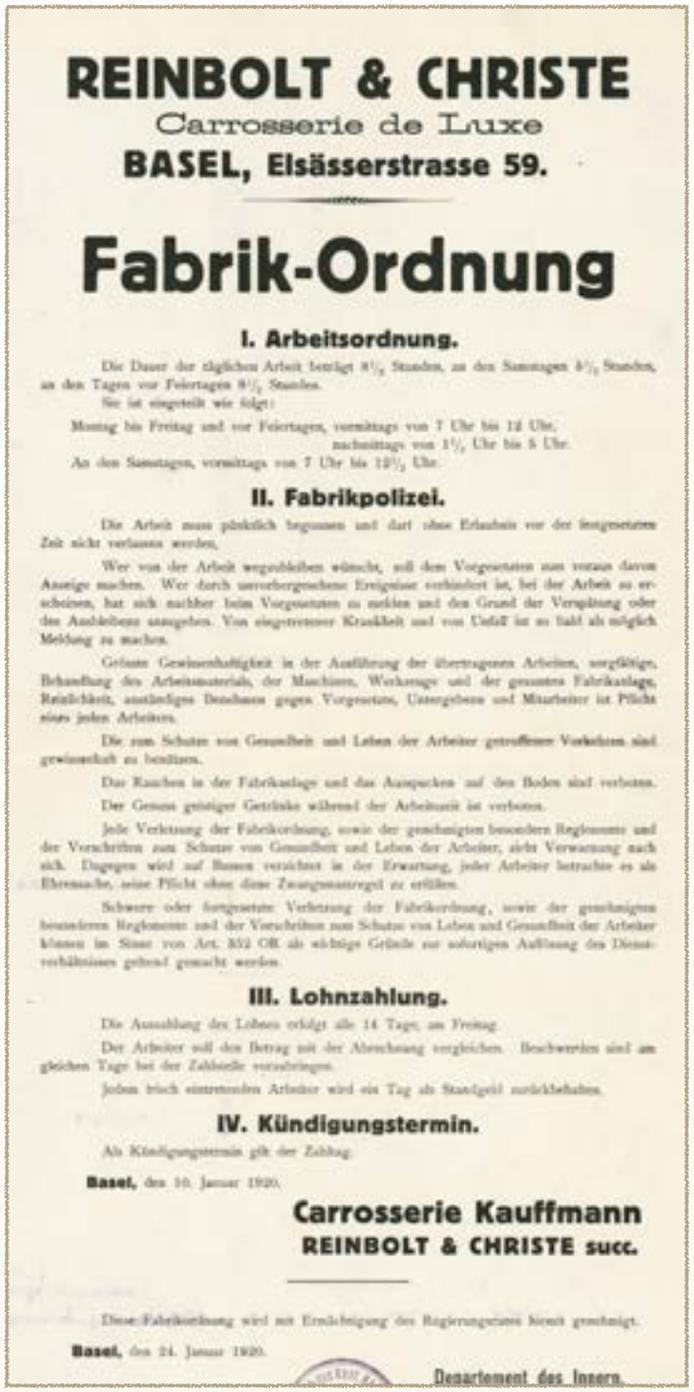
Die im Jahre 1919 den Basler Behörden von Reinbolt & Christe vorgelegte neue Fabrikordnung liegt in einer gedruckten Fassung aus dem Jahre 1920 vor. Laut dieser Fabrikordnung wurde das strenge Regime etwas gelockert. Es gab keine Bussen mehr und die Arbeitszeit betrug mittlerweile 53 Stunden in der Woche. Für das Jahr 1922 ist bekannt, wie viele Personen bei Reinbolt & Christe arbeiteten. Die insgesamt 28 Mitarbeiter verteilten sich auf folgende Werkstätten:

Malerei	6
Sattlerei	5
Schmiede	6
Wagnerei	8
Garage	3.

Dazu kamen sechs Lehrlinge. Zwischen 1923 und 1939 arbeiteten nach den Fabrikakten im Bundesarchiv zwischen 25 und 71 Personen im Betrieb. Demnach brachte die neue Sparte der Automobilaufbauten der Carrosserie an der Elsässerstrasse mehr Arbeit, wenn auch in moderatem Rahmen.

„Emanzipation“ des Automobils in den zwanziger Jahren

Nach dem Ersten Weltkrieg war es in der ganzen Schweiz zu einer sprunghaften Zunahme von Automobilen gekommen. 1905 waren in Basel erst 31 Motorfahrzeuge registriert, bis 1938 erhöhte sich deren Zahl auf circa 5'800 Fahrzeuge.



REINBOLT & CHRISTE
Carrosserie de Luxe
BASEL, Elsässerstrasse 59.

Fabrik-Ordnung

I. Arbeitsordnung.

Die Dauer der täglichen Arbeit beträgt 8½ Stunden, an den Samstagen 4½ Stunden, an den Tagen vor Feiertagen 8½ Stunden.
Sie ist eingeteilt wie folgt:
Montag bis Freitag und vor Feiertagen, vormittags von 7 Uhr bis 12 Uhr,
nachmittags von 1½ Uhr bis 5 Uhr.
An den Samstagen, vormittags von 7 Uhr bis 12½ Uhr.

II. Fabrikpolizei.

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

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

Grösste Gewissenhaftigkeit in der Ausführung der übertragenen Arbeiten, sorgfältige Behandlung des Arbeitsmaterials, der Maschinen, Werkzeuge und der gesamten Fabrikanlage, Reinlichkeit, anständiges Benehmen gegen Vorgesetzte, Untergebene und Mitarbeiter ist Pflicht eines jeden Arbeiters.

Die zum Schutze von Gesundheit und Leben der Arbeiter getroffenen Vorkehren sind gewissenhaft zu benützen.

Das Rauchen in der Fabrikanlage und das Ausspucken auf den Boden sind verboten.

Der Genuss geistiger Getränke während der Arbeitszeit ist verboten.

Jede Verletzung der Fabrikordnung, sowie der genehmigten besondern Reglemente und der Vorschriften zum Schutze von Gesundheit und Leben der Arbeiter, zieht Verwarnung nach sich. Dagegen wird auf Bussen verzichtet in der Erwartung, jeder Arbeiter betrachte es als Ehrensache, seine Pflicht ohne diese Zwangsmassregel zu erfüllen.

Schwere oder fortgesetzte Verletzung der Fabrikordnung, sowie der genehmigten besonderen Reglemente und der Vorschriften zum Schutze von Leben und Gesundheit der Arbeiter können im Sinne von Art. 352 OR als wichtige Gründe zur sofortigen Auflösung des Dienstverhältnisses gebend gemacht werden.

III. Lohnzahlung.

Die Auszahlung des Lohnes erfolgt alle 14 Tage, am Freitag.

Der Arbeiter soll den Betrag mit der Abrechnung vergleichen. Beschwerden sind am gleichen Tage bei der Zahlstelle vorzubringen.

Jedem frisch eintretenden Arbeiter wird ein Tag als Standgeld zurückbehalten.

IV. Kündigungstermin.

Als Kündigungstermin gilt der Zahltag.

Basel, den 10. Januar 1920.

Carrosserie Kauffmann
REINBOLT & CHRISTE succ.

Diese Fabrikordnung wird mit Ermächtigung des Regierungsrates hiemit genehmigt.

Basel, den 24. Januar 1920.

Departement des Innern.

Abb. 317 (links)

Fabrikordnung von 1920. (Staatsarchiv Basel-Stadt)

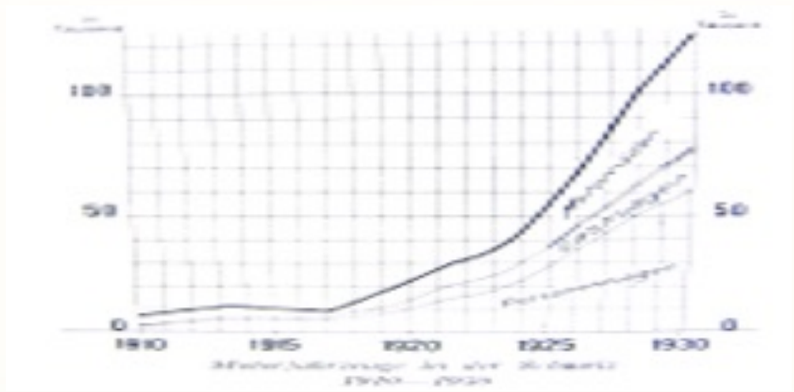


Abb. 318

Zunahme der Automobile zwischen dem Ersten Weltkrieg und 1930.

Aus der Broschüre des ASTA „Auf Schweizer Alpenstrassen“ von 1932

Von diesem Automobilboom dürften die Carrosserien auch in Basel profitiert haben. Dazu kam das neue Geschäftsfeld des aufwändigen Unterhalts der Kraftwagen. Vor diesem Hintergrund wird verständlich, dass Reinbolt & Christe in der „Auto-Garage“ ständig drei Arbeiter beschäftigten.

Nach allgemeinen Erfahrungen war die Herstellung einer Automobil-Carrosserie etwa gleich aufwändig wie die Herstellung einer ganzen Kutsche. Nach der Anzahl Mitarbeiter und der in etwa gleich bleibenden Grösse der Fabrik von Reinbolt & Christe ist anzunehmen, dass dort bis um 1930 pro Jahr etwa gleich viele Neufahrzeuge ausgeliefert wurden wie früher. Damit nahm diese Marke eine Entwicklung wie andere bekannte Häuser der Kutschenzeit auch: Weder expandierte man an der Elsässerstrasse, noch wurden neue Kundenkreise erschlossen. In vornehmer Art wurde dieselbe Kundschaft wie zur Kutschenzeit gepflegt.

Im Laufe der zwanziger Jahre wurden die Automobile deutlich eleganter; sie sahen jetzt nicht mehr wie auf ein Chassis aufgesetzte Kutschenkästen aus, sondern wurden zu eigenständigen und schnittigen Kreationen. Das wurde auch möglich durch die Verwendung von mehr Blech (Stahl und Aluminium) statt Holz im Carrosseriebau. Die Automobil-Carrosserie hatte ihre eigene Form gefunden, 1929 war in der Illustrierten Automobil-Revue zu lesen: „Innerhalb der letzten 30 Jahre erfolgte eine ungeahnte Entwicklung und Umwälzung im Wagenbau. Die auf das Chassis mehr oder weniger passend aufmontierte Kutsche ... verschwand und das wie aus einem Guss geborene karrossierte Automobil eroberte die Strassen und brachte Kultur und Verkehr auch in die abgelegensten Täler.“

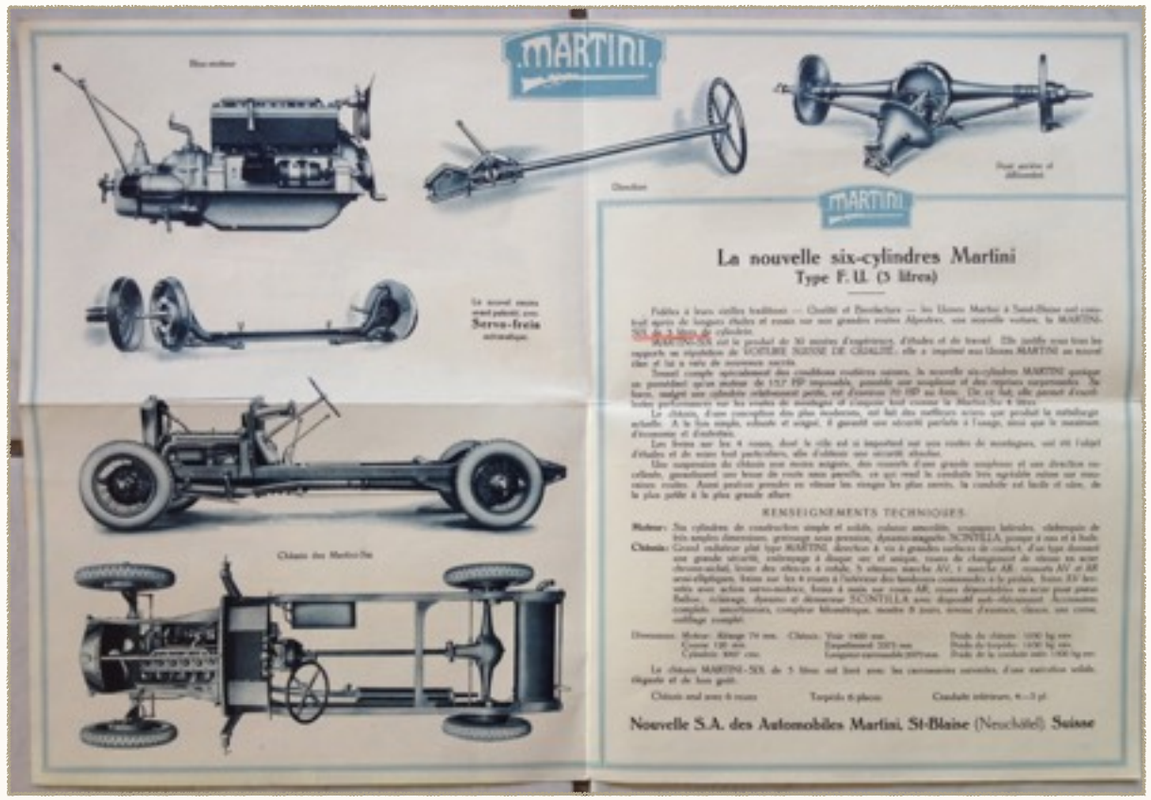


Abb. 319 A

Prospekt für den Martini Six von 1926 (?). Die Bilder zeigen ein vom Werk angeliefertes Chassis mit Motor.

In der Schweiz war mittlerweile eine grössere Fabrik für Automobile entstanden, die Chassis und Motoren produzierte, die bekannte Schweizer Marke Martini aus Saint-Blaise NE. Mit dieser arbeitete die Firma Reinbolt & Christe,

wie andere Carrosserien auch, eng zusammen. 1927 stellte die Firma Reinbolt & Christe an das Gewerbe-Inspectorat ein Gesuch um Überzeitarbeit für vier Arbeiter. Grund: „Erstellen von 2 Automobilcarrosserien fuer die diesjährige Mustermesse. Diese Arbeiten wurden zufolge verspäteter Ablieferung der Martini-Chassis bedingt.“



Abb. 319 B

In den späten zwanziger Jahren von Reinbolt & Christe carrossierter Martini Six.

Foto von Lothar Jeck mit der Margarethenkirche im Hintergrund

Car alpin für die Schweizer Post

Ein seltenes Bild zeigt die Abbildung 319 D. Es handelt sich um einen so genannten Car alpin oder Alpenwagen der Schweizer Post (Schweizerkreuz seitlich und Posthorn beim Chauffeursitz). 1923 waren die Automobile erstmals mit Luftreifen ausgerüstet worden und es setzte sich die „Allwetterkarosserie“ durch mit einem Verdeck aus Segeltuch, das von hinten bis zur Windschutzscheibe gezogen werden konnte (hier abgedeckt mit einer Segeltuchplane). Vier Sitzreihen mit insgesamt 18 Plätzen, neu alle in Fahrtrichtung, bot das Innere. Der Motor hatte 40 PS. Solche Chassis wurden von Saurer, Arbenz und Martini produziert. 1928 gab es dann weitere Entwicklungen mit versenkbaren Fenstern und Kurbelverdecken. Unser Wagen wurde also zwischen 1924 und 1928 karossiert. Das abgebildete Chassis kam von Saurer in Arbon.

Wer sitzt im Wagen? Das Schild vor dem Wagen und der Hintergrund sprechen für eine Probefahrt mit der Mannschaft der Carrosserie! Damit bekommen die für Reinbolt & Christe tätigen Männer hier erstmals ein Gesicht. Und dies für der Zeit in alter Besetzung, kurz vor der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft. Sind die beiden älteren Herren in der zweiten Reihe Jacques Reinbolt (magerer, ungesund aussehender Mann ganz links) und daneben der schnauzbärtige Martin Christe und sein Sohn? Ein Bildvergleich spricht bei Martin Christe dafür. Das unten abgebildete Porträt wurde vom Ururenkel Martin Kamber zur Verfügung gestellt.



Abb. 319 C

Martin Christe mit seinem charakteristischen Schnauzbart als gut sechzigjähriger Mann.

Archiv Martin Kamber, Burgdorf



Abb. 319 D

Car alpin von Saurer für die Schweizer Post der Bauart zwischen 1924 und 1928, mit der Mannschaft der Carrosserie als Fahrgäste. Neben dem Chauffeur vielleicht der Betriebsleiter Rätz (vgl. Abb. 367), dahinter mit Schnurrbart Martin Christe, rechts von ihm vermutlich Jacques Reinbolt.

Historisches Museum Basel

Grosse Eleganz!

Offenbar schaffte die Carrosserie Reinbolt & Christe im Qualitätsbereich den Sprung in die Automobilzeit spätestens in den zwanziger Jahren des 20. Jahrhunderts bestens. Das belegen die Bilder in Kapitel G der an der Elsässerstrasse carrossierten Automobile. Die Carrosserie Reinbolt & Christe traf weiterhin bei der anspruchsvollen Basler Käuferschaft den richtigen Nerv für elegante Fahrzeuge. Gute Marken wurden an der Elsässerstrasse carrossiert, aber nicht die spektakulärsten wie Isotta Fraschini oder Minerva. Offenbar hing das mit der Basler Kundschaft zusammen, die ein gutes und exklusives Auto fahren, aber doch nicht zu sehr auffallen wollte.

Wer genau der Schöpfer des Designs bei Reinbolt & Christe in dieser Zeit gewesen war, ist leider nicht bekannt. Dafür kommen die beiden mittlerweile über sechzigjährigen Leiter der Carrosserie kaum mehr in Betracht. Sie dürften, wie dies für die Nachkriegszeit belegt ist, zu diesem Zweck eine junge fähige Kraft als Entwerfer eingestellt haben. Dies waren meist gelernte Wagner, die eine Zeichnungsschule und eine Weiterbildung in einem renommierten Betrieb absolviert hatten.

Junge Schweizer Wagner konnten mittlerweile nach der Lehrzeit auch in ihrtem Heimatland an der Ecole des Arts et des Métiers in Genf das Entwerfen und Zeichnen von Automobil-Carrosserien erlernen. (Dort war der talentierte Genfer Carrossier François Brichet tätig.) Diese Laufbahn ist etwa für den Basler Rudolf Kölz (1906 bis 2003) belegt. Danach gingen angehende Carrossiers weiterhin vor allem nach Paris auf Wanderschaft, wie dies etwa für den Basler Alfred Heimburger belegt ist, und brachten sich dort auf den neuesten Stand im Bereich Design.


RÉPUBLIQUE ET CANTON DE GENÈVE
ÉCOLE DES ARTS ET MÉTIERS
DIPLÔME
NOUS CONSEILLER D'ÉTAT CHARGÉ DU DÉPARTEMENT DE L'INSTRUCTION PUBLIQUE,
CERTIFIONS QUE M. KÖLZ, RODOLPHE
A TERMINÉ SON APPRENTISSAGE DE
A L'ÉCOLE DES ARTS ET MÉTIERS LE
ET QU'IL A SUBI AVEC DISTINCTION LES ÉPREUVES EXIGÉES PAR LE
RÈGLEMENT EN FOI DE QUOI NOUS LUI DÉLIVRONS LE PRÉSENT DIPLÔME

Abb. 320

Diplom der Genfer Ecole des Arts et des Métiers für den Basler Carrossier Rudolf Kölz von 1926.

Archiv Wagenbau Kölz, Basel

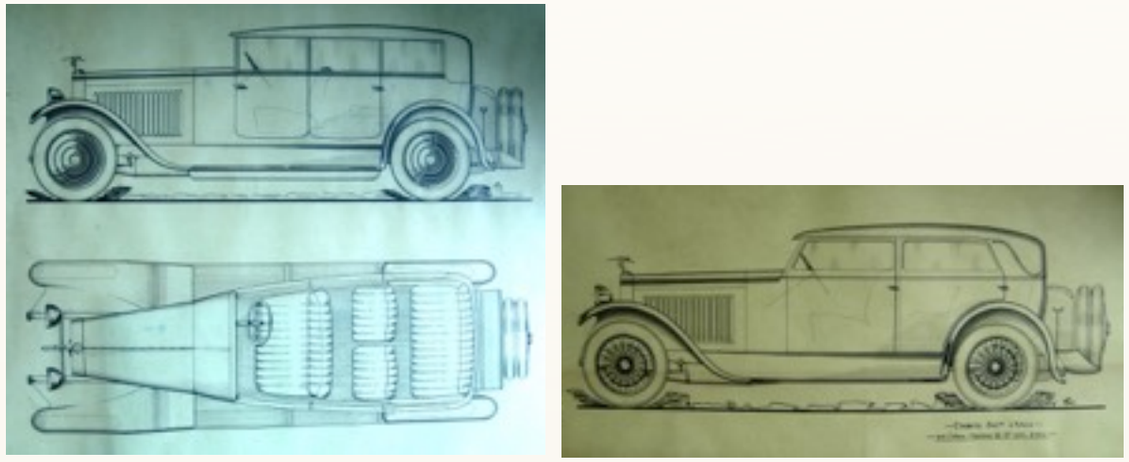


Abb. 321

Zeichnungen im Massstab 1:15 des Basler Carrossier-Sohnes Rudolf Kölz in Paris des Jahres 1927 auf Chassis der Marke Hispano-Suiza.

Reinbolt & Christe setzten offenbar in den zwanziger Jahren auf gute Qualität und bestes Design der Fahrzeuge. Die Produkte stimmten. So erreichte ein Martini-Tourenwagen von Reinbolt & Christe den ersten Preis an der „Luzerner Schönheitskonkurrenz des Jahres 1929“ (AR 1929 Nr. 70, S. 28).

In der „Illustrierten Automobil-Revue“ des Jahres 1929 wurde die Tätigkeit von Reinbolt & Christe folgendermassen charakterisieret: „Die Firma befasst sich heute in zahlreichen Werkstätten der ausgedehnten Fabrikationsanlage mit dem Bau von Luxuskarosserien und hat sich durch gelungene Schöpfungen eine treue Kundschaft gesichert. Als Spezialhaus kann die Firma allen Ansprüchen verwöhnter Autolenker genügen, die der Erscheinung ihres Wagens eine ebenso auserlesene Sorgfalt widmen, wie ihrer eigenen Kleidung.“

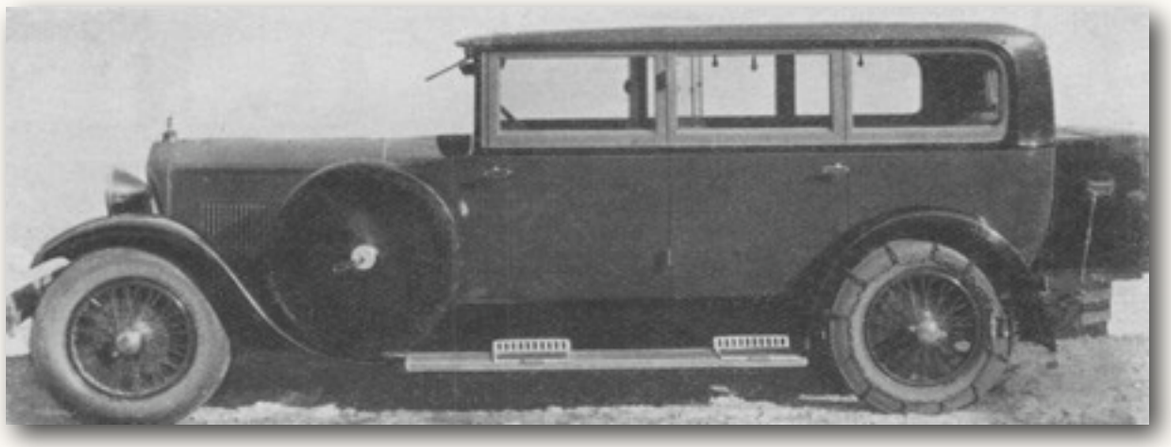


Abb. 322

„Viertüriger Innenlenker mit Reisekoffer“ und Schneeketten, eine der letzten „Schöpfungen“ von Reinbolt & Christe kurz vor 1929.

Illustrierte Automobil-Revue 1929

Zu wenig Geschäftssinn?

Die zwanziger Jahre des 20. Jahrhunderts waren eine Boomzeit für das Automobil. Ein Betrieb, der sich modern geben wollte, musste auch entsprechend auftreten. Die Zeit des Historismus war in der Architektur vorbei, neue schlichtere Bauten waren jetzt gefragt. Zwischen 1919 und 1928 kam es in der Carrosserie Reinbolt & Christe zu einem grossen Bauprojekt. Auslöser dieser wohl 1928 abgeschlossenen Umbauten war offenbar die Planung der neuen Wattstrasse parallel zur Elsässerstrasse. Sie durchschnitt das alte Fabrikareal auf der Achse zwischen Fabrik und altem Landhaus. Dieses wurde mitsamt dem dahinter liegenden Steingebäude abgerissen und es erfolgte der Kahlschlag des alten Gartens. An dieser Stelle entstand ein neuer, mehrstöckiger Gebäudekomplex in Form eines U, das spiegelbildlich zum alten U gesetzt wurde. Dieser Neubau war vor allem ein Wohnbau (heute noch erhalten), er nahm im hinteren Teil aber auch Büros der Carrosserie (vgl. Abb. mit Plakette „Bureau“) und im Innenhof eine Auto-Garage auf (wohl als Ersatz für die abgerissenen Gebäude).

Zwischen den beiden U entstand, anstelle des alten Hofs, eine freie Achse für die neue Wattstrasse (vgl. Abb. 323). Dafür mussten die Kopfbauten des Nord- und des Südflügels etwas zurückgesetzt werden. Im westlichen Teil blieben die alten Produktionshallen grösstenteils bestehen. Offenbar wurde jetzt auch das Gelände westlich des Gebäudes von 1873 mit einfachen Bauten, vor allem einem Lagerschopf, belegt, hier entstand ein neuer zweiter Hof, der von der Landskronstrasse her erschlossen wurde.

Dieser Um- und Neubau bedeutete für die Firma eine grosse finanzielle Investition. Offenbar haben sich dabei die Eigentümer Reinbolt und Christe übernommen. Es entsteht, wenn man die vorliegenden Akten und Hinweise studiert, der Eindruck, dass dieselben, mittlerweile älteren Herren weiterhin für gute Produkte garantieren konnten, aber dem rauen Wind der neuen Geschäftswelt nicht mehr gewachsen waren. Turbulenzen waren im Anzug.



Abb. 323

Stadtplan von 1930 mit neuem Wohnblock im östlichen Bereich der alten Parzelle der Carrosserie und beginnender Nutzung der bisher freien Fläche im Westen.



Abb. 324

Martin Christe und Jacques Reinbolt (vermutlich) als ältere Herren.

Archiv Martin Kamber, Burgdorf und Ausschnitt aus Abb. 319 D.

F. Die 1928 gegründete Aktiengesellschaft Reinbolt & Christe

1928 erfolgte die Umwandlung der bisherigen Firma Reinbolt & Christe in eine Aktiengesellschaft. Gesellschaftszweck war bisher gemäss dem Fabrikverzeichnis im Bundesarchiv gewesen: „Reparatur v. Motor- und Pferdewagen/ Wagenbau“. Als neuer Geschäftszweck wurde 1928 ins Handelsregister eingetragen: „Fabrikation von Motorwagencarrosserien, Reparaturen und Handel von Motorfahrzeugen“. Jetzt blies ein neuer Wind, man bemühte sogar eine nackte Frau, um die alte Luxusmarke hoch zu halten (Abb. 322). Hier folgte man nicht unumstrittenen Grössen wie Alexis Kellner aus Berlin, der damals oder etwas später zur Rettung der Situation an der Elsässerstrasse in Basel zugezogen wurde. Dieser neue Stil wurde allerdings nicht überall goutiert.



Die Firma erhielt bald ein neues, im Stil jener Zeit gestaltetes Logo mit den Initialen „RB“ in einem grossen „C“ (vgl. Abb. 325). Den neuen Geschäftszweck und den neuen modernen Auftritt spiegelte das Briefpapier jener Zeit, in dem auch die Zusammenarbeit mit Martini ausdrücklich vermerkt wurde.

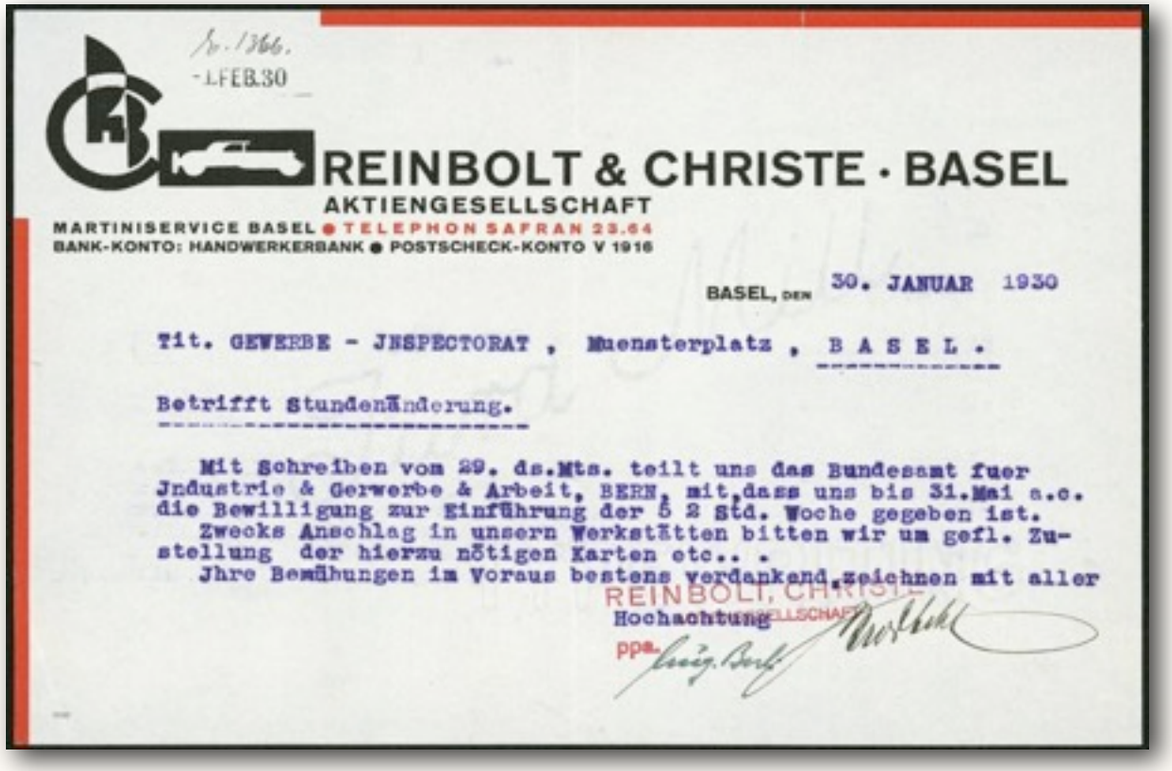


Abb. 325

Der neue graphische Auftritt der 1928 gegründeten Aktiengesellschaft mit einem Logo im Stil der Zeit.

Staatsarchiv Basel-Stadt

Abb. 324 (links): Anzeige von Reinbolt & Christe des Jahres 1929. in der Illustrierte Automobil-Revue



Abb. 326: Plakette der neuen Aktiengesellschaft, die an der Carrosserie aufgenietet werden konnte.

Neue Köpfe

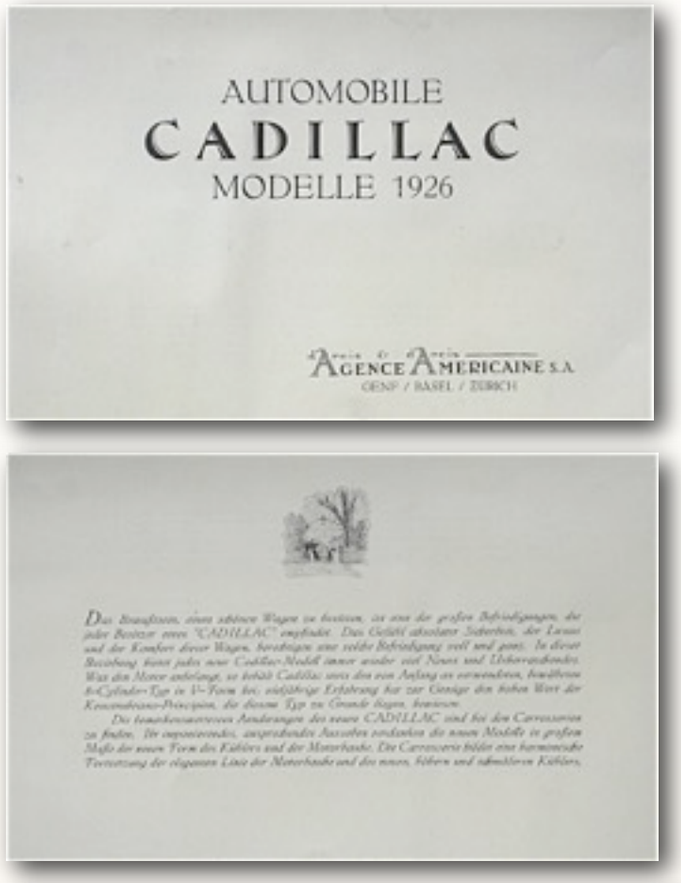
Offenbar war den gut 70 Jahre alten Inhabern Jacques Reinbolt und Martin Christe mittlerweile die Führung etwas entglitten. Erster Verwaltungsratspräsident wurde im Februar 1928 nämlich nicht einer von ihnen oder ein anderer Fachmann aus der Carrosseriebranche, sondern der Baumeister Eugen Berli-Rosenstock, der die Bauabeiten für die Carrosserie ausführte (Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt). Dieser E. Berli wird zusammen mit seiner Frau als privater Besitzer der Parzellen ausgewiesen, auf denen der östliche Teil des Neubaus zu stehen kam. Wurde er für seine Bauarbeiten durch Abtretung von Land entschädigt und deshalb Präsident des Verwaltungsrates? Jacques Reinbolt-Brodbeck und Martin Christe-Bietenholz wurden gemäss Handelsregister nur Vizepräsidenten der neuen Aktiengesellschaft. Ein weiteres Mitglied war Gustav Brodbeck-Hertel, vermutlich ein Schwager von Jacques Reinbolt-Brodbeck, der auch Geschäftsführer der neuen Aktiengesellschaft geworden war. Als 1929 die Firma wegen Zuwiderhandlung gegen das Fabrikgesetz (unerlaubte Überzeit) verurteilt wurde, zog man ihn, der auch an der Elsässerstrasse 59 wohnte, zur Rechenschaft. 1929 wurde schliesslich Jacques Reinbolt aus dem Handelsregister gestrichen, er war offenbar verstorben. Somit verblieb nur noch Martin Christe in der Firma. In der Familie Christe gab es noch einen zweiten Sattler namens Christian Christe aus Nürtingen im Schwabenland. Er sei zunächst als Sattler bei Reinbolt & Christe tätig gewesen und habe danach bei Rothschild in Paris gearbeitet, ist mündlich überliefert (telefonische Auskunft 2009 von Erna Christe, der Schwiegertochter von Martin Christe).

Mit der Gründung der Aktiengesellschaft ging die zweite grosse Ära der Carrosserie zu Ende; anstelle von J. Reinbolt und M. Christe, die den Übergang von der Kutsche zum Automobil geprägt hatten, bestimmten jetzt neue Leute die Geschicke der Fabrik.

Die Automobilproduzenten legen zu - und die Konkurrenten auch.

Nach dem Kriegsende 1918 lieferten die Hersteller der preiswerten Alltagsautos, etwa Ford, Citroen, Fiat, Peugeot, die in grosser Serie hergestellten Wagen komplett carrossiert aus. Zunehmend boten nun auch die Hersteller der Mittelklasse-Modelle ihre Fahrzeuge mit Serienkarrosserien an. Lediglich die Firmen der grossen Luxusmarken liessen weiterhin ihre Chassis durch die führenden Carrossiers, meist nach den Wünschen der Kunden, aufbauen.

Dieser neue Trend zur Werkscarrosserie setzte den Carrossiers erheblich zu, auch der Reinbolt & Christe Aktiengesellschaft. Deshalb wurde in der Illustrierten Automobil-Revue 1929 eine Lanze gebrochen für „ die individuelle Karrosserie“. „Auf den Leib geschnitten ist die Arbeit des Karrossiers so gut wie die des Schneiders. ... Der Schneider des Automobils ist der Karrossier ... der Grund ist eben die Abneigung des Individuums gegen die Schablone.“ Der Markt für individuell abgestimmte Arbeiten an Automobil-Carrosserien begann trotzdem zu schrumpfen, der Konkurrenzkampf wurde härter. Als die Illustrierte Automobil-Revue im Jahre 1929 einen Überblick über das schweizerische Carrosseriegewerbe gab, wurden Reinbolt & Christe berücksichtigt, aber andere Carrosserien der Schweiz und Basels waren ebenso präsent, im redaktionellen Teil wie bei den Anzeigen. Reinbolt & Christe hatten ihre gesamtschweizerische Leaderstellung der Kutschenzeit längst verloren. In der Schweiz gab es jetzt kompetente Firmengruppen mit 350 Mitarbeitern wie Gangloff mit dem Stammwerk in Genf und dem von Geissberger übernommenen Zweigwerk in Zürich; bald kamen noch Werke in Bern und im elsässischen Colmar (ex Widerkehr) dazu.



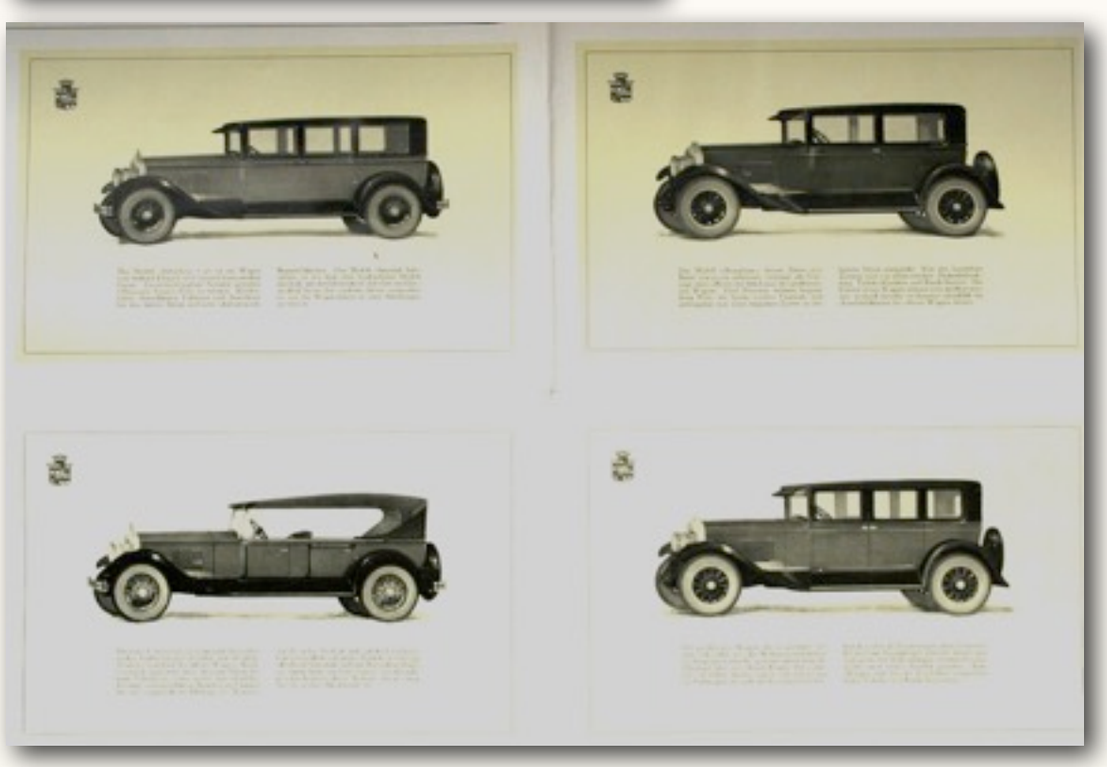


Abb. 327 (links)

Prospekt der Agence Américaine mit den neuen Modellen der Marke Cadillac des Jahres 1926



Abb. 328

Plakette der Carrosserie Gangloff mit den beiden Standorten Genf und Zürich nach der Übernahme des Betriebes von Geissberger im Jahre 1929.

Archiv Wagenbau Kölz, Basel



Abb. 329

Anzeige der Carrosserie Gangloff. Diese Firma expandierte im Jahre 1929 auch nach Bern und Colmar und wurde zur führenden Marke in der Schweiz.

Illustrierte Automobil-Revue 1929

Nicht einmal mehr in Basel war der Firma Reinbolt & Christe die Führungsposition sicher. Die Werkstatt von Dietrich war mittlerweile über 1000 m2 gross geworden und die im Jahre 1929 gegründete Carrosserie Egli hatte sich einen guten Namen für Cabriolets gemacht. Die Carrosserie Reinbolt & Christe war in Basel zu einem von mehreren Betrieben in diesem Geschäftsfeld abgesunken.

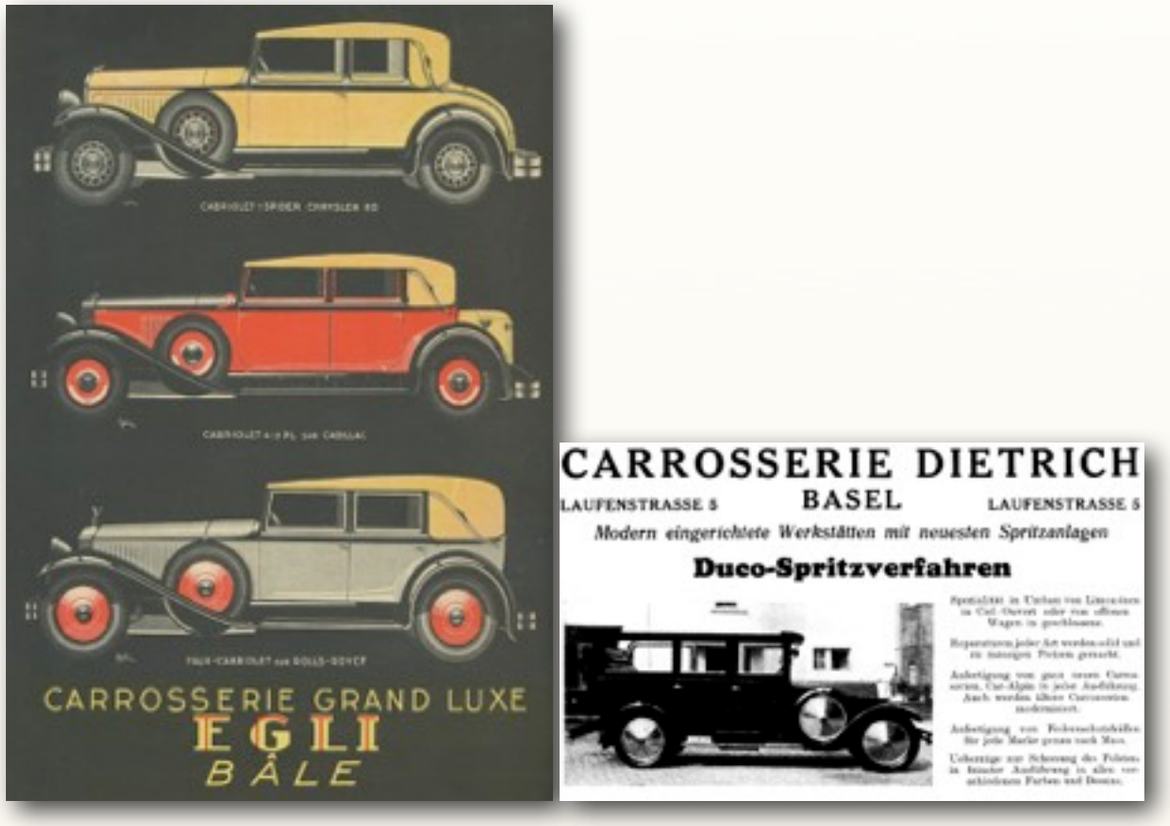


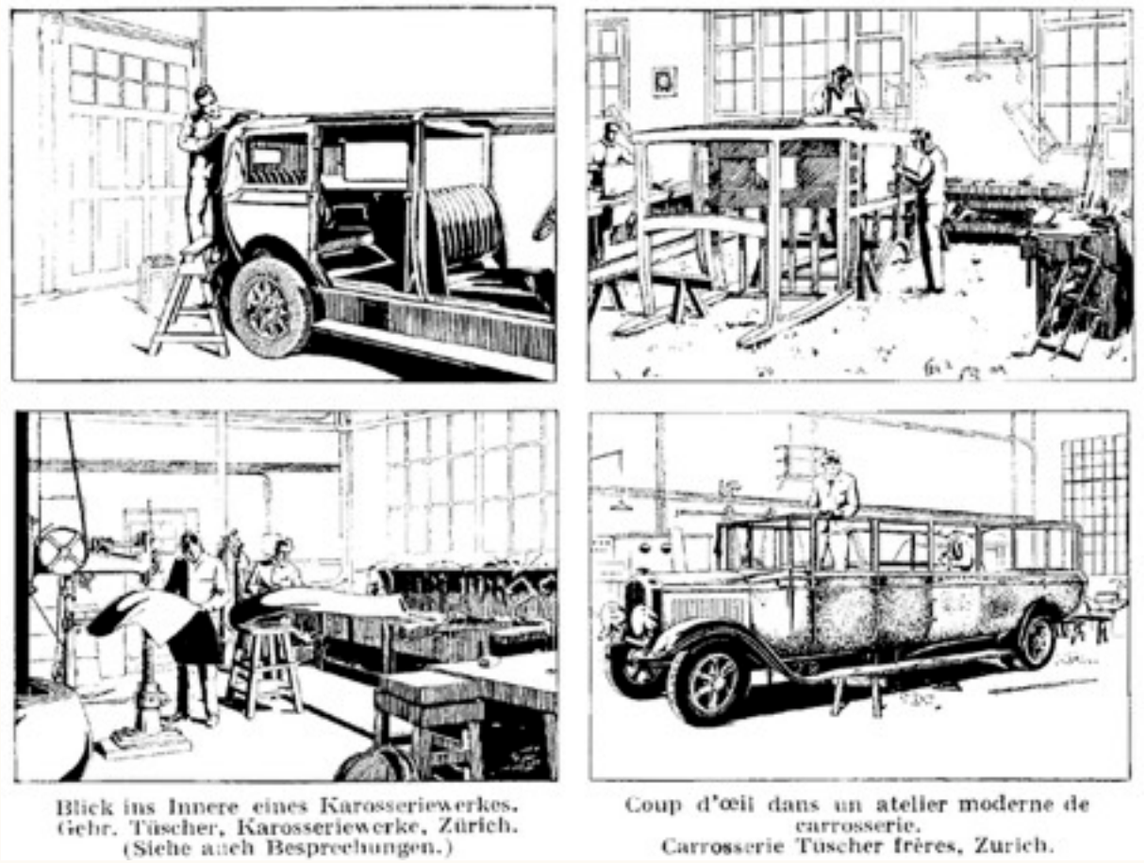
Abb. 330

Zwei Konkurrenten der Carrosserie Reinbolt & Christe in Basel um 1930:

- Anzeige der Carrosserie Egli

- Anzeige der Carrosserie Dietrich.

Illustrierte Automobil-Revue 1929



Blick ins Innere eines Karosseriewerkes. Gebr. Tüscher, Karosseriewerke, Zürich. (Siehe auch Besprechungen.)

Coup d'œil dans un atelier moderne de carrosserie. Carrosserie Tuscher frères, Zurich.

Abb. 331

Blick in eine Carrosseriewerkstätte im Jahre 1929

Illustrierte Automobil-Revue 1929

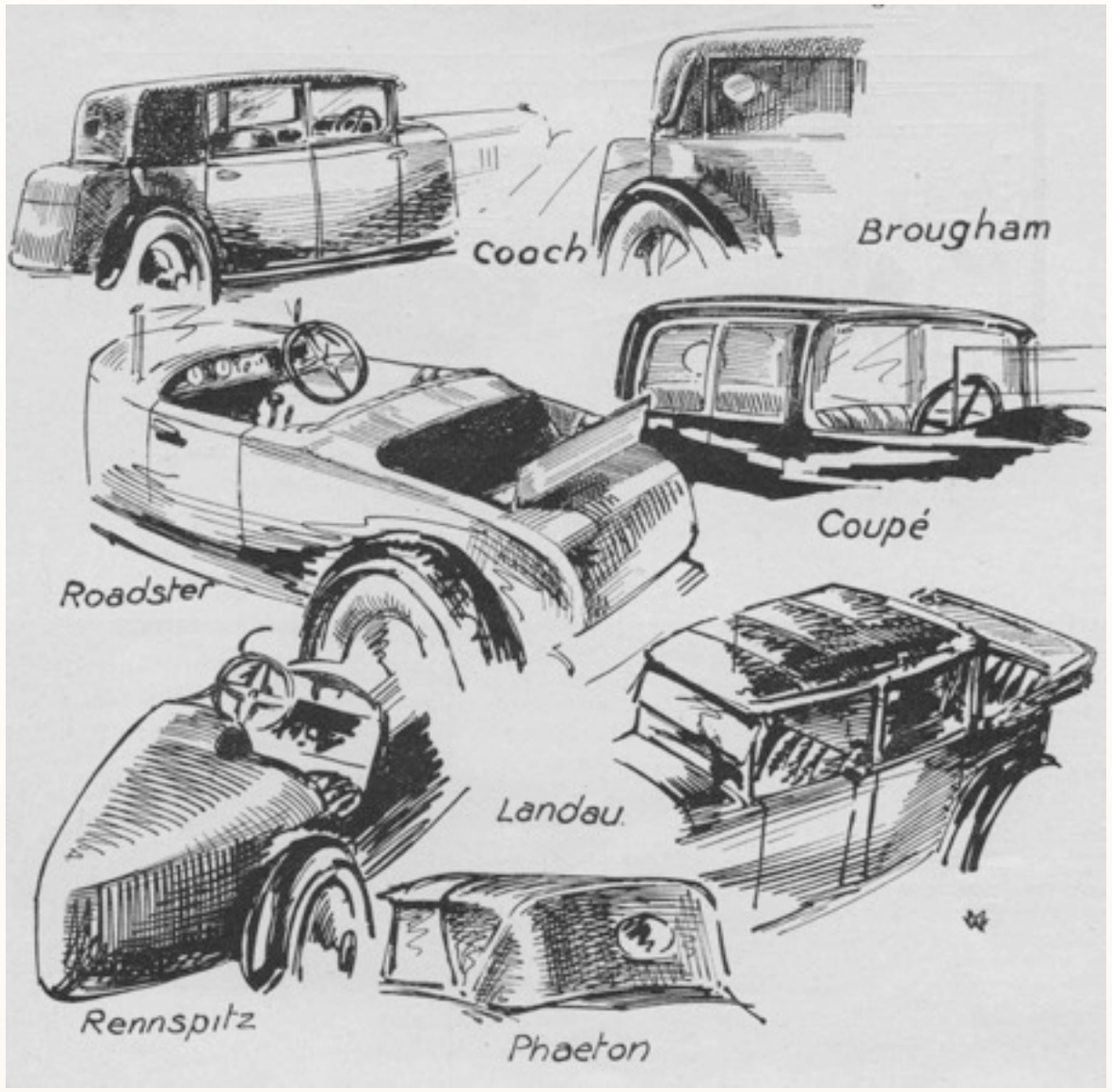


Abb. 332

Die im Jahre 1929 gängigen Modelle von Automobilen.

Illustrierte Automobil-Revue 1929

Kleinere Anpassungen in der Fabrik an der Elsässerstrasse

In der Zwischenkriegszeit diente das von Eugène Kauffmann in alten Zeiten erstellte Werk weiter als Produktionsort der neuen Automobile. 1930 schrieb der Baumeister und Präsident des Verwaltungsrates E. Berli in einem Brief ausdrücklich, dass das Gebäude an der Landskronstrasse 6 ein „seit ca. 100 Jahren bestehendes Gebäude“ sei. Er meinte damit die lang gestreckten Hallen, in denen hauptsächlich gearbeitet wurde. Neue Techniken im Carrosseriebau erforderten aber gewisse bauliche Anpassungen. So hatte im Jahre 1928 die Geschäftsleitung ein Baugesuch um den Einbau einer „Farbspritz-Anlage“ im Geschäftshaus an der Landskronstrasse 6 für das Spritzen von Nitrocellulosefarben in der alten Malerei eingereicht. 1929 wurden im neuen östlichen Gebäude weitere Büros eingebaut und ein Anbau als „mechanische Werkstatt für Auto“ erstellt.

Als nach langer Planung endlich die neue Wattstrasse angelegt wurde, musste zuvor im Jahre 1930 die Zurücksetzung des alten „Shedbaues“ erfolgen, begleitet von der provisorischen Überdachung des Vorhofs der alten Anlage. Ebenfalls 1930 erfolgten „Neubauten“ zwischen dem neuen U gegen die Wattstrasse hin. Damals lag noch immer die Schmiede am gleichen Ort, jedoch hatte die „Charronnage“ der Spenglerei weichen müssen.

Wie oben schon erwähnt, war das Arbeiten mit Blechen im Carrosseriebau immer wichtiger geworden.

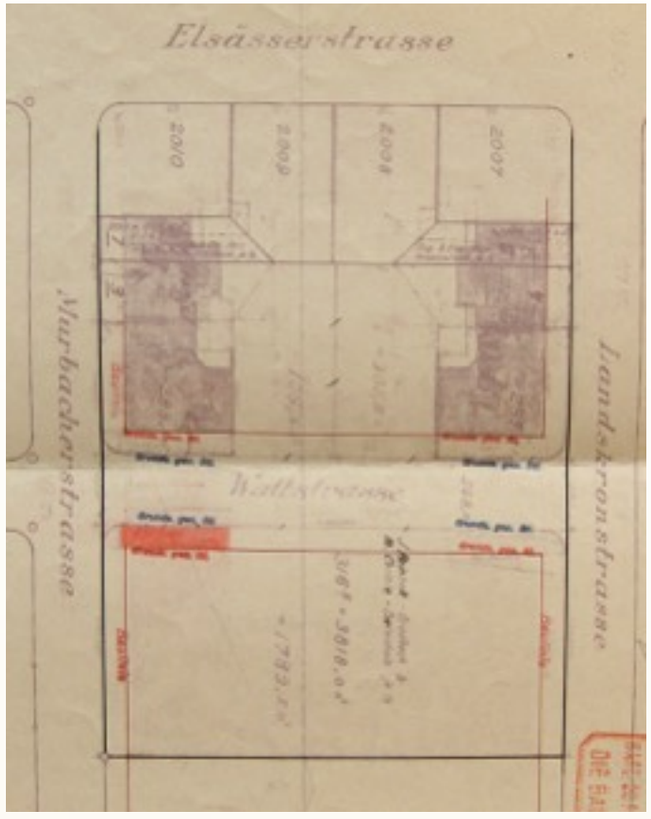
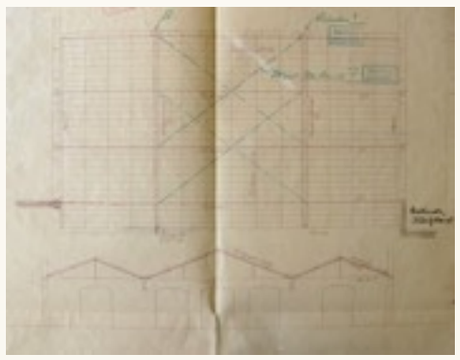


Abb. 333

Die alte Fabrik musste 1930 für die Anlegung der neuen Wattstrasse zurückgesetzt werden.

Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt



Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1929

Die Wirtschaftskrise von 1929 traf die Carrosseriebetriebe mit voller Wucht. Solche Krisen wirken sich, wie die allgemeine Erfahrung zeigt, besonders auf die Luxussegmente aus. Und genau in diesem Bereich war die Aktiengesellschaft von Reinbolt & Christe vor allem tätig. Ihr scheint die Krise stark zugesetzt zu haben. (Die Grosstochter von Martin Christe, Frau Gladys Müller-Russell, gab 1981 folgende Auskunft: Ihr Grossvater hätte in den guten Zeit viel verdient, aber in der Krise viel verloren. Er habe sich in den zwanziger Jahren zurückgezogen und sei eher ein guter Handwerker denn ein schlauer Geschäftsmann gewesen.)

Als die renommierte Zeitschrift L'Auto-Carrosserie im Frühjahr 1931 über den Salon in Genf berichtete und in diesem Zusammenhang die wichtigsten Schweizer Carrosserien vorstellte, kam Reinbolt & Christe nicht vor, dafür aber die schweizerischen Carrosserien Brichet, Gangloff, Graber, Gygax, Hess, Lauber, Seitz, Tüscher, Ramseier, Streun & Cie. sowie Baldenweg.

Im Jahre 1932 war Reinbolt & Christe in derselben Zeitschrift wieder ein Thema und es erschien sogar ein guter Bericht in der in Paris erscheinenden Zeitschrift „L'Auto Carrosserie" in der März/April-Ausgabe. Dabei wurden die am Automobil-Salon von Genf von Reinbolt & Christe präsentierten Autos positiv vermerkt. Bei einem Ford wurde auf das Ton in Ton gehaltene Verdeck hingewiesen und auf die graziös geformten Kotflügel. Die Vordersitze waren mit grauem Leder „façon crocodile" bespannt. Bei einem strohgelben Mathis fiel die „ligne agréable" auf.

Abb. 334 (links)

Überdachung des Vorhofs des alten Gebäudes westlich der neuen Wattstrasse im Jahre 1930.

Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt

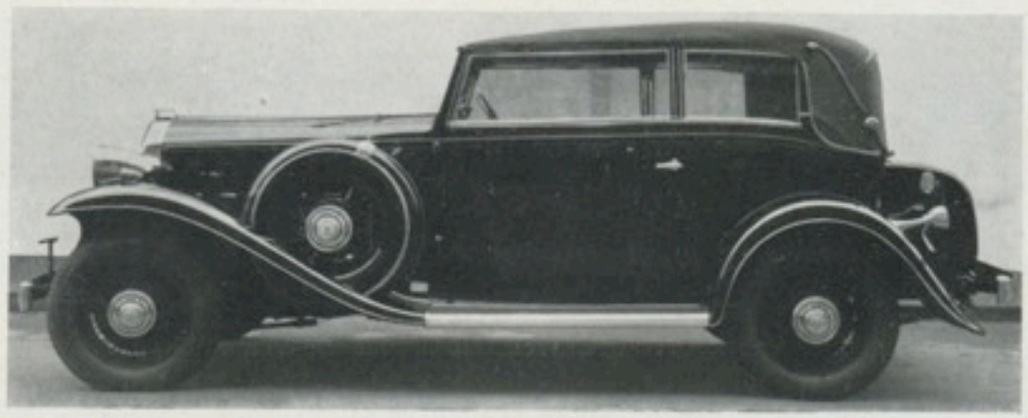


Fig. 4. — Décapotable Reinbolt et Christé

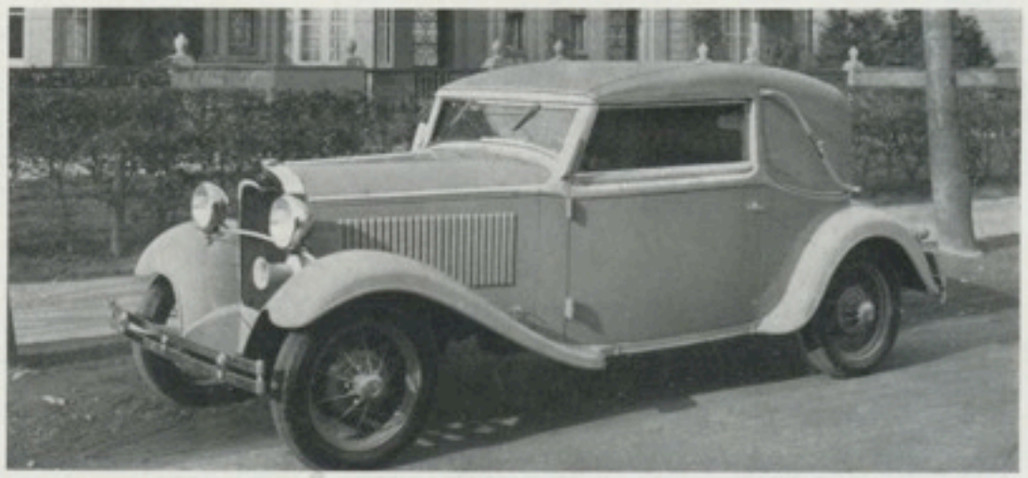
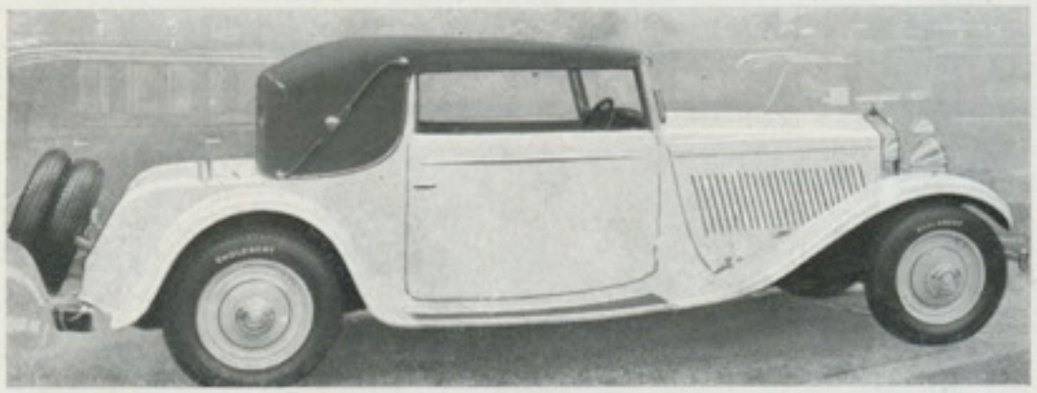


Fig. 5. — Un Cabriolet sur Ford.



Linke Seite: Abb. 335

Von Reinbolt & Christe am Automobil-Salon in Genf des Jahres 1932 ausgestellten Wagen, ein Buick, ein Ford und ein Mathis.

„L'Auto Carrosserie" 1932

Ernsthafte Schwierigkeiten der Aktiengesellschaft zwischen 1932 und 1935

Die neue personelle Besetzung der jungen Aktiengesellschaft hielt nicht lange, Bereits im Jahre 1932 trat Eugen Berli aus dem Verwaltungsrat zurück. An seiner Stelle wurde der Jurist Dr. Paul Eha (1888 bis 1968) Präsident und Alexis Kellner aus Berlin Vizepräsident, offenbar zusammen mit Martin Christe.

Der Deutsche Alexis Kellner (1880 bis 1953) war ein innovativer Fachmann im Carrosseriegeschäft, aber offenbar eine umstrittene Person. Er hatte seit 1910 in Berlin eine Carrosserie geführt, dort aber 1930 Konkurs anmelden müssen. Er zog dann bald weiter zur Carrosserie Gygax. Jedenfalls wurde er im schon genannten Bericht der Zeitschrift „L'Auto-Carrosserie" von 1932 als Associé von Gygax erwähnt.

Im Jahre 1933 wurde Martin Christe aus dem Handelsregister gestrichen. Dafür wurde Hans-Edwin Christe, wohl ein Sohn von Martin Christe, als Inhaber und Bevollmächtigter aufgeführt. Dies scheint eine unglückliche Wahl gewesen zu sein, denn bereits 1935 schied er, zusammen mit dem Präsidenten Paul Eha, wieder aus. Ein Jahr früher, 1934, war auch G. Brodbeck-Hertel aus dem Handelsregister gestrichen worden.

Die Firma scheint in ernsthafte Schwierigkeiten geraten zu sein; es war nicht gelungen, sie mit Angehörigen der alten Besitzerfamilien weiter zu führen.





Abb. 336

Essex Tetraplane 1933

FotoVerfasser

Neuanfang im Jahre 1935 unter der Leitung von Rudolf Heusler

Nach mündlicher Überlieferung durch den Sohn von Rudolf Heusler wollten die Verantwortlichen von Reinbolt und Christe um 1933/34 Konkurs anmelden. In ihrer Werkstatt an der Wattstrasse in Basel standen jedoch noch einige von der Garage Agence Américaine gelieferte Chassis, die vor allem amerikanische Autos und Chassis importierte, gelieferte Chassis. Sie waren bereits halbfertig carrossiert oder sollten nur noch einen neuen Cabriolet-Aufbau erhalten. Die Verantwortlichen von Reinbolt & Christe waren sich untereinander über den gemeinsamen weiteren Weg nicht ganz einig. Sie seien mehr Künstler gewesen als gute Betriebsführer. Nachdem dem damaligen Chef der Agence Américaine die Konkursabsicht mitgeteilt worden war, suchte er – auch um der Rettung der eigenen Chassis willen - nach möglichen Übernahmekandidaten im Kundenkreis der Carrosserie, der gehobenen Basler Gesellschaft. So kam man auf Dr. Paul Gloor-Koechlin und den Juristen Rudolf Heusler-Hoffmann. Der Letztere hatte soeben sein Engagement für die Seidenbandindustrie aufgegeben und war damals auf der Suche nach einer neuen Beschäftigung.

1935 übernahm das neue Team formell die Aktiengesellschaft. Folgendes ist dem Handelsregister Basel-Stadt zu entnehmen: Neuer Präsident wird Paul Gloor-Koechlin, weitere Verwaltungsratsmitglieder werden Bernhard Sarasin-La Roche, Walter Reinhardt aus Arlesheim und Rudolf Heusler-Hoffmann, letzterer als Delegierter des Verwaltungsrates. 1940 wird der Geschäftszweck ausgeweitet auf „Erwerb, Verwaltung, Veräusserung, Pachtung & Verpachtung von Grundbesitz sowie Vornahme aller Geschäfte, die mit dem Gesellschaftszweck zusammenhängen.“ Offenbar ging es jetzt also auch um den Immobilienbesitz der Firma. 1948 schied B. Sarasin-Koechlin wieder aus, 1951 trat Ernst Lindenmeyer in den Verwaltungsrat ein.

R. Heusler fasste sein Engagement für Reinbolt & Christe im Jahre 1969 anlässlich des fünfzigjährigen Jubiläums des VSCI zusammen (VSI 1969, 25 -27): „Ich hatte damals der Seidenbandindustrie den Rücken gekehrt und erwarb nun voll Unternehmerfreude – oder soll man es Abenteuerlust nennen – ein momentan etwas angeschlagenes aber durch meine Erwerbung intakt ge-

bliebenes und trotz allem noch in Ansehen stehendes Carrosserieunternehmen, mit dem leicht zu verstehenden Willen, es wiederum zur früheren Bedeutung zu bringen. Dies war natürlich kein einfaches Unterfangen. Die Konkurrenz, in der etwas voreiligen Meinung, vielleicht das baldige Verschwinden eines Konkurrenten zu erleben, sah ihn statt dessen wieder auf der Bildfläche erscheinen, allerdings unter der Leitung eines fachlich unbestrittenermassen völlig unerfahrenen und deshalb recht verdächtigen früheren Textilmannes. ... Es war dies die Zeit, als serienmässig auf importierten Amerikaner Chassis aufgebauten Cabrioletkarosserien sich grosser Beliebtheit erfreuten.“

Da ja die Produkte stimmten, tauschte offenbar R. Heusler die für die Produktion zuständigen Mitarbeiter nicht aus. Der Betriebsleiter namens Rätz, der nach der Erinnerung von Ch. Reinhardt (vgl. unten) ausgebildeter Wagner (und Entwerfer?) gewesen war, blieb federführend, denn er ist auf einem Foto vor der Zeit Heuslers abgebildet (vgl. Abb. 367) und war noch nach dem Krieg in dieser Position tätig. Wahrscheinlich galt dasselbe für den jüngeren Carrosseriezeichner und Wagnermeister Lemblé, der in der Schlussphase der Carrosserie die eleganten Modelle entwarf und zeichnete (vgl. unten).

Bauliche Anpassungen

Auf dem Stadtplan von 1940 ist die neue Wattstrasse als realisiert eingezeichnet (Abb. 337). Irgendwann vor 1940 wurde das Innere des neuen U-fömrigen Gebäudes gegen die Wattstrasse hin überbaut oder nur überdacht. Der Stadtplan von 1940 zeigt hier nämlich einen geschlossenen Baukörper. Die rot eingetragenen Bauteile waren nachträgliche Anbauten. Dazu gehörten die definitive Überdachung im Hofbereich und zwei Anbauten auf deren Rückseite. Im Inneren erfolgten weitere technische Anpassungen, wie im Jahre 1939 der Einbau einer Schweissanlage im alten Nordteil, wo die Schmiede und Spenglerei lag. Im alten Mittelteil lag weiterhin die Holzverarbeitung. Die Adressen der Fabrik lauteten seit der Zeit um 1940:

Elsässerstrasse 59 bis 63, Landskronstrasse 4 und 6, Wattstrasse 5 (die alten Produktionshallen), Wattstrasse 4 und 6 und Murbacherstrasse 3.



Abb. 337

Lageplan der umgebauten Fabrik nach dem Stadtplan von 1940. Die roten Flächen markieren nach 1940 entstandene Anbauten.

Basel-Stadt GeoViewer



Abb. 338

Nach den Fotos aus der Zeit um 1935/36 waren rings um den mit Glas überdachten Vorhof der alten Fabrik die Werkstätten zugänglich. Von rechts nach links liegen die Tore zur Spenglerei, Schmiede, Wagnerei und Sattlerei.

Elegante Modelle unter der Ägide von Rudolf Heusler

Die dreissiger Jahre waren waren im Bereich Autodesign eine herausragende Zeit, die abrupt durch den Zweiten Weltkrieg unterbrochen - und danach fortgesetzt wurde. In der Direktionszeit von Rudolf Heusler entstanden in der Carrosserie Reinbolt & Christe besonders schöne Cabriolets. Das war, eine Schweizer Spezialität (vgl. den Beitrag von F. Hediger unten). Der offene Wagen war aber auch zur besonderen Domäne der Firma an der Elsässerstrasse. Diese wurden jetzt schnittiger denn je gebaut. Dabei entstanden durch Reinbolt & Christe Spezialcarrosserien, die heute noch begeistern. Dazu gehört der hier abgebildete, erhaltene MG SA von 1937.



Abb. 339

MG SA von 1937

Historische Foto von Jeck in Basel









Abb. 340

MG SA von 1937

Foto Michel Zumbrunn, Fällanden

Zusammenarbeit mit der Agence Américaine in den dreissisger Jahren

Nach der Erinnerung des Sohnes von Rudolf Heusler, der später Leiter der Agence Américaine in Basel wurde, gab es beim Neuanfang der Aktiengesellschaft eine Starthilfe durch die Agence Américaine. Diese habe sich auf die Dauer von fünf Jahren verpflichtet, alle Cabriolets bei Reinbolt & Christe anfertigen zu lassen. Damals habe es in Basels besserer Gesellschaft (Familien Geigy, Koechlin usw.) weiterhin zum guten Ton gehört, ein massgeschneidertes Cabriolet dieser Carrosserie zu fahren. Die Hauptkonkurrenten seien Graber in Wichtrach und die Carrosserie Langenthal gewesen. Rudolf Heuslers Herzblut habe bei den Spezial-Cabriolets gelegen, die noch länger nach altertümlicher Art gefertigt wurden. Die alten Familien hielten oft auch Aktien der Agence Américaine und bestellten schon aus diesem Grund ihre Wagen in dieser Garage.

Nach der Erinnerung von Rudolf Heusler jun. wurden unter seinem Vater bei Reinbolt & Christe auch noch Kutschen revidiert. Er weiss aber mehr zu den Autos: In den dreissiger Jahren entstanden zahlreiche Aufbauten auf Chassis von Hudson, Chevrolet, La Salle, Buick und Cadillac. Dies führte zu einem erneuten Aufschwung der Carrosserie. Die in den USA produzierten Serien-Cabriolets wurden in Basel nicht geschätzt, sie waren zu wenig komfortabel. Die Schweizer Kunden wollten mehr Luxus, wie etwa eine Ausstattung in Conolly-Leder. Bei Reinbolt & Christe konnte die Kundschaft ihre eigenen Wünsche realisieren lassen. Es gab hier eine grosse Sattlerei, in der auch alte Intérieurs erneuert wurden. Die Chassis wurden roh auf dem Bahnhof Wolf abgeholt, mit Steuerrad und Kiste zum Sitzen. Später holte man sie auch beim Importeur General Motors in Biel ab. Bei Reinbolt & Christe arbeiteten stets etwa 50 bis 60 Leute, die jährlich 30 bis 40 Aufbauten produzierten. Dabei wurden auch Chassis verlängert. Damals wurden zudem auch Nutzfahrzeuge aufgebaut, vor allem der Marken Saurer und FBW.

Aus den späten dreissiger Jahren hat sich ein grosser Cadillac erhalten, von dem die ganze Geschichte bekannt ist (Abb. 342). Die Auslieferung des Chassis Nr. 3270648 erfolgte am 17. 12. 1937, die erste Inverkehrsetzung des von Reinbolt & Christe carrossierten Wagens erst im Oktober 1939. Dabei waren wahrscheinlich nur die Türen und die Heckpartie Eigenkreationen der Basler Werkstatt. Das Fahrzeug wurde im bald beginnenden Zweiten Weltkrieg vom Militär requiriert und danach vom Besitzer samt Chauffeur für Fahrten zur Jagd verwendet.



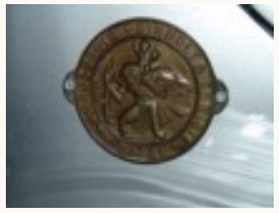






Abb. 341

Cadillac Serie 38-75 mit V8 Motor und Carrosserie von Reinbolt & Christe: Seitenansicht, Plakette auf der Seite, Heckpartie und Inneres (Foto: Autor).

Der Wagen des Generals

In den späten dreissiger Jahren carrossierten Reinbolt & Christe zahlreiche amerikanische Modelle, darunter der Firma Buick, die schon lange zu General Motors gehörte. Dabei ist - wie beim oben gezeigten Cadillac - nicht ganz klar, welche Teile von der Seriencarrosserie übernommen und welche Teile des Wagens neu angefertigt wurden. Beim Exemplar von Abbildung 343 sind es offenbar die Seitenpartien und das Heck, denn hier liegt ein zweitüriges Modell vor. Dabei handelte es sich um einen starken Wagen mit einem Motor mit acht Zylindern in Reihe und 4065 oder 5248 cm3 Inhalt.



Abb. 342

Zweitüriges Buick-Cabriolet der vierziger Jahre.

Foto von Michel Zumbrunn, Fällanden

Ein solches Modell, allerdings mit vier Türen, wurde für den am 30. August 1939 zum General gewählten Henri Guisan von Reinbolt & Christe bereitgestellt und ausgerüstet. Wahrscheinlich wurde hier ein viertüriger Phaeton zu einem Cabriolet umgebaut. Dazu gehörte die Anfertigung eines speziellen Interieurs aus braunem Leder. Dieses Fahrzeug war wohl der renommierteste Auftrag der Aktiengesellschaft in den dreissiger Jahren.





Abb. 343

Der von Reinbolt & Christe im Jahre 1939 umgebaute Buick Serie 41 des Generals Henri Guisan.

Ausweicharbeiten während des Zweiten Weltkriegs

Angesichts der besonderen Umstände sowie der Benzinrationierung während des Zweiten Weltkrieges kam das Geschäft mit Luxus-Carrosserien damals fast ganz zum Erliegen. Betriebe wie Reinbolt & Christe mussten auf andere Gebiet ausweichen, um den Kopf über Wasser halten zu können. Dazu gehörte bei Reinbolt & Christe die Serienproduktion von Stahlmöbeln für Spitäler, wie Abbildung 344 zeigt. Diese waren ähnlich konstruiert wie die damaligen Autositze, die ja massgeschneidert produziert wurden. Auf dem Bild ist die alte Esse noch ersichtlich, in der früher Kutschenteile geschmiedet wurden.



Abb. 344

Blick in die Schmiede von Reinbolt & Christe. Vor der alten Esse stehen Stahlmöbel, die während des Zweiten Weltkriegs produziert wurden.

Während des Krieges wurden auch Last- und Personenwagen von der Carrosserie so umgerüstet, dass sie mit Holzvergasern gefahren werden konnten.

Die Produktion von Gebirgsfourgons

Während des Zweiten Weltkrieges erhielten Reinbolt & Christe vom Militär den Auftrag, eine ganze Serie von so genannten Gebirgsfourgons herzustellen. Das belegen erhaltene Fotos der hintereinander auf der Wattstrasse zwischen Produktionshallen und Büros aufgestellten ablieferungsbereiten Fahrzeuge. Offenbar war die Fabrik um 1940 noch imstande, ganze Fuhrwerke zu konstruieren und dies rund 20 Jahre nach Einstellung der Produktion von Pferdewagen! Der Chef des Unternehmens, Rudolf Heusler, war sich offenbar nicht zu schade, vom hohen Ross der Luxus-Cabriolets in die Domäne der einfachen Pferdewagen herabzusteigen. Dies waren schmale, ungefederte Transportkarren, die mit einer Bremse und vielem Zusatzgerät wie Schmierbüchsen, Radschuh, Eiskratzer, Kerzenlaterne, Schanzwerkzeug usw. ausgerüstet wurden. Mit diesem Auftrag wurde die Carrosserie etwa um hundert Jahre zurückgeworfen, hat sich aber offenbar damit das Überleben gesichert.



Abb. 345

Blick in den verglasten Innenhof der alten Fabrik mit Auto und Gebirgsfourgons um 1940. Rechts das Tor zu den im Untergeschoss liegenden Garderoben und Toiletten und die Hofmauer zur Wattstrasse hin. Links davon das eine Tor zur Spenglerei.





Abb. 346

Ablieferungsbereite Gebirgsfourgons für die Schweizer Arrmee um 1940.

Oben: Eine ganze Serie gleicher Fourgons steht auf der Wattstrasse.

Unten: Ein Fourgon steht vor dem Neubau von 1928 mit den beiden Durchfahrten zur Autogarage. Das Schild verweist auf die Büros der Carrosserie.



Abb. 347

Blick in den Innenhof mit den Toren (von rechts nach links) zur Spenglerei, zur Schmiede und (über Eck) zur Wagnerei.

Fotoalben Rudolf Heusler

Revisionen von älteren Pferdewagen

Alte Basler holten während des Krieges in Zeiten der Benzinknappheit wieder ihre Pferdewagen hervor, vor allem berittene Offiziere. Diese benutzten dafür gerne leichte Einspännerwagen wie zweirädrige Dogcarts, die auch von einem Reitpferd leicht gezogen werden konnten. Das berichteten wiederholt ältere Herren bei Führungen im Kutschenmuseum Brüglingen dem Schreibenden. Diese mündliche Überlieferung passt zur Tatsache, dass in erhaltenen Fotoalben der Carrosserie zur Kriegszeit zwei Bilder eines Dogcart enthalten sind, der offenbar um 1940 revidiert worden ist. Es handelt sich dabei um den bis heute erhaltenen Wagen der Basler Familie Vischer-Sararasin (später Familie Villiger) von Abbildung 228. Bei diesem Wagen könnten damals insbesondere die Vollgummireifen erneuert worden sein, die auf den erhaltenen Bildern einen abgenutzten Eindruck machen.

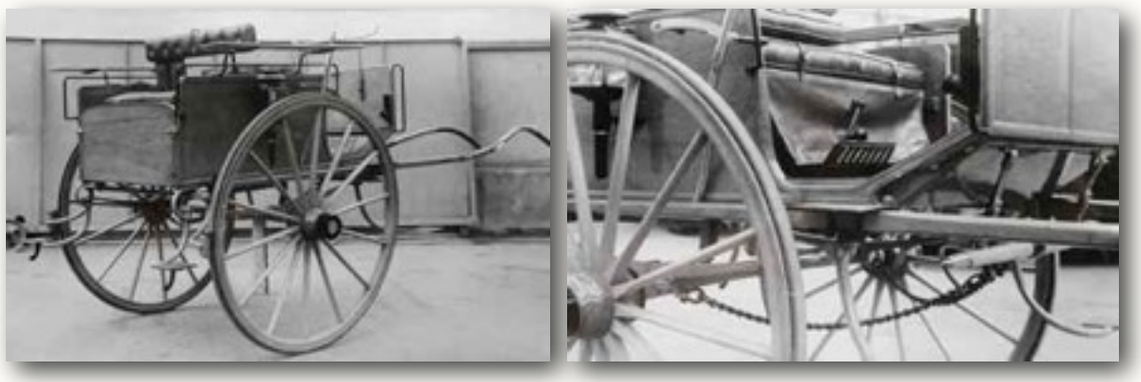


Abb. 348

In der Carrosserie um 1940 aufgenommener Zweirad-Dogcart von Abbildung 228. Derselbe wurde damals offenbar revidiert.

Fotoalben Rudolf Heusler

Umstellungen nach dem Zweiten Weltkrieg

Nach Ende des Zweiten Weltkriegs erholte sich der Automobil-Markt relativ schnell. Allerdings stockte aufgrund als Folge des Krieges der Import amerikanischer Marken und es akzentuierten sich die vor dem Krieg schon erkennbaren Tendenzen. Dazu gehörten der Trend hin zur günstigen Seriencarrosserie der Automobil-Werke und die Umstellung von der Chassis-Bauweise zur selbstragenden Carrosserie. Dadurch wurde die Ausführung massgeschneiderter Carrosserien auf eingekauften Chassis stark eingeschränkt auf noch traditionell arbeitende Marken. Dazu gehörten europäische Autos wie MG, Jaguar und Riley sowie Citroën (vgl. den Beitrag von F. Hediger). Auf der Basis solcher Produkte florierte bei Reinbolt & Christe jetzt wieder das Geschäft mit nobel ausgestatteten Cabriolets. Die Ära der echten Spezial-Cabriolets ging trotzdem langsam zu Ende, und das nicht nur wegen des beschriebenen Wandels in der Technik, sondern auch in der Gesellschaft. Die Klientel, die sich nicht mehr mit einem Serien-Produkt zufrieden gab und ein nach den eigenen Wünschen gefertigtes Auto fahren und dafür bis doppelt so viel zu zahlen bereit war, starb langsam aus. Nicht zufällig kam in der Nachkriegszeit parallel dazu im Bereich der Bekleidung die so genannte Konfektion auf, eben auch Serienware statt auf den Leib Geschnittenes.



Abb. 349

Anzeige der späten dreissiger Jahre oder frühen vierziger Jahren mit einem Jaguar 3 ½ Liter

In der Nachkriegszeit produzierte Riley weiterhin Autos aus Stahlblech-Carrosserien über einem Holz-Gerippe auf einem tragenden Chassis, allerdings selber keine Cabriolets. Solche Rileys baute Reinbolt & Christe jetzt zu Cabriolets um. Die Firma hatte schon 1940 erstmals ein Riley-Cabriolet vorgestellt, das interessante Vorzüge aufwies; das Verdeck war ganz versenkbar. Dazu gehört das Fahrzeug von Abbildung 350 mit Jahrgang 1949. Teile der Carrosserie und das original erhaltene Interieur stammen von Reinbolt & Christe.





Abb. 350

Riley 2 ½ Liter-Cabriolet von 1949.

Foto: Autor

Nutzfahrzeuge und Reparaturen

Die für die Carrosserie Reinbolt & Christe typische, noble Fokussierung auf edle Fahrzeuge für den Privatgebrauch konnte im Verlaufe des 20. Jahrhunderts definitiv nicht mehr aufrecht erhalten werden. Reinbolt & Christe begannen seit den dreissiger Jahren mehr und mehr Lastwagen und Busse zu carrossieren. Dazu gehörte bei der ersten Einführung von Bussen durch die Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) im Jahre 1931 ein Bus für die Linie A von Kleinhüningen zum Friedhof Hörnli bei Riehen (Abb. 350 A). Nach dem Krieg ging es so weiter. Es entstanden viele Nutzfahrzeuge für potente Kunden wie etwa für die Actienbrauerei im Gundeldingerquartier.

1947 wurde hinter den alten Fabrikhallen an der Murbacherstrasse anstelle eines älteren Lagerschopfes eine neue Montagehalle angelegt. (Ein neuer Lagerschopf entstand dafür an der Landskronstrasse.) Hier wurden jetzt die grossen Busse aufgebaut. 1958 wurde von Reinbolt & Christe der letzte BVB-Bus ausgeliefert, ein FBW aus Wetzikon, dessen selbsttragende Carrosserie aus Aluminium in genieteter Röhrenbauweise entstand.



Abb. 351

Bus der Basler Verkehrsbetriebe der dreissiger Jahre von Reinbolt & Christe.

Ein weiteres Tätigkeitsfeld war bei Reinbolt & Christe, wie bei den anderen Basler Carrosserien auch, der Aufbau von Spezialcarrosserien wie Kranken- und Leichenwagen sowie Fahrzeuge für die Feuerwehr.



Abb. 352

Lieferwagen der Nachkriegszeit und ein verunfallter Buick von 1938 vor und nach der Reparatur.

Fotoalben Rudolf Heusler

Gespräch mit dem letzten noch lebenden Mitarbeiter: Charly Reinhardt

Charly Reinhardt war der Sohn eines Garagenbesitzers an der Burgfelderstrasse (seit 1909), der einen seiner beiden Söhne zum Automechaniker, den anderen zum Carrosseriespengler ausbilden liess. Eben dieser Letztere bewarb sich um die Lehrstelle bei Reinbolt & Christe mi einem Vorstellungsgespräch bei Rudolf Heusler und dessen Rechter Hand, einem Herrn Rätz.



Abb. 353

Der letzte noch lebende Mitarbeiter von Reinbolt & Christe, Charly Reinhardt. arbeitete von 1946 bis 1953 bei Reinbolt & Christe:

- Porträt von Charly Reinhardt (geb. 1929) im Jahre 2009

- Futteral des Miliärmessers von Ch. Reinhardt, gefertigt vom Sattlerlehrling von Reinbolt & Christe aus Leder des Buick des Generals.

Der 1929 geborene Charly Reinhardt begann dann im Jahre 1946 seine vierjährige Lehrzeit und arbeitete dann noch drei Jahre an der Elsässertsrasse als „Ausgelernter“ bis 1953. (Danach arbeitete er noch bei Mercedes, bis er 1953 in die väterliche Garage eintrat.)



Abb. 354

Ein Unfallfahrzeug, eine italienische Pininfarina-Carosserie mit Ch. Reinhardt rechts in Militäruniform.

Ch. Reinhardt erinnert sich 2009 genau an die Innenstruktur der Fabrik östlich der Wattstrasse. Der Neubau vis-à-vis von circa 1928 wurde damals nicht mehr von der Carrosserie genutzt, weder als Büro, wie noch in den Dreissiger Jahren, noch als Autogarage. Diese wurde jetzt von einem Herrn Schwarz betrieben. Der alte Fabrikbau mit verglastem Hof, unter dem es im Sommer sehr heiss wurde, war das Zentrum der Carrosserie und gleichzeitig der Empfang für die Kundenfahrzeuge. Der Hof war zur Wattstrasse hin beidseitig mit einer hohen Mauer abgeschlossen, mit einer grossen Schiebetür dazwischen. Auf diesen Hof öffneten sich wie in alten Zeiten die Tore der verschiedenen Werkstätten, nämlich von Norden über Osten nach Süden: Das Tor zu den Garderoben und Toiletten im Untergeschoss, zwei Tore zur Spenglerei, ein Tor zur alten Schmiede mit der alten Esse und weitere Tore oder Türen zur Wagnerei, Sattlerei, zur grossen Malerei, zum Magazin und zum Büro. Dahinter lag die in seiner Zeit errichtete Montagehalle für Autobusse der Basler Verkehrsbetriebe, wo vorher das Magazin für Eisen und Holz gelegen hatte. (Diese Parzelle scheint der GGG gehört zu haben.)

Jeder Werkstatt stand ein Meister vor. In den Werkstätten arbeiteten nach der Erinnerung von Ch. Reinhardt folgende Personen:

Schmiede	8 bis 10
Sattlerei	3
Spenglerei	5 bis 8
Malerei	5 bis 6
Wagnerei	3 und
im Büro	3,

nämlich der Chef, Herr R. Heusler, sein Stellvertreter, Herr Rätz und eine Sekretärin/Buchhalterin.

Insgesamt zählte die Belegschaft in der Nachkriegszeit etwa 40 bis 50 Personen. Es herrschte ein gutes Arbeitsklima.

Magazinchef war ein leicht behinderter Mann namens Erwin Berli, wohl ein Nachkomme des ehemaligen Verwaltungsratspräsidenten. Eine wichtige Person war der Chef der Wagnerei namens Lemblé. Dieser Elsässer, der damals etwa 50 Jahre alt war, entwarf die neuen Aufbauten und zeichnete den Plan der neuen Autos im Massstab 1:1 als Seiten- und Grundriss. Seine Zeichnungen lagen oft schon vor, bevor die Chassis angeliefert wurden. In der Nachkriegszeit gab es grosse Probleme mit dem Nachschub neuer Chassis. In seiner Zeit wurden vor allem solche von Jaguar, Riley, MG und Cadillac geliefert. Cadillac war dabei die mit Abstand renommierteste Marke. Als Lehrabschlussarbeit fertigte Ch. Reinhardt das Heck eines MG Y im Jahre 1950 an.



Abb. 355

MG Y von 1950.

In der Regel wurden nur Kundenaufträge ausgeführt und nicht auf Vorrat gearbeitet. Allerdings wurden jeweils auf den neuen Automobilsalon in Genf hin Wagenaufbauten erstellt, manchmal nur ein einziger, manchmal bis zu vier Autos, die dann am Salon verkauft wurden. Ein wichtiger Geschäftszweig von mehr als 50 % waren Reparaturen.

Chassis und Motor wurden jeweils nur mit dem Kühlergrill, allenfalls noch mit den Kotflügeln und der Motorhaube angeliefert. Der ganze Rest des Autos entstand mitsamt dem Innenausbau in der Carrosserie. Der Produktionsprozess begann mit dem Bau des Holzgerippes, das dann in der Spenglerei eingekleidet wurde. Dafür wurde Eisenblech verwendet, das unter dem Lufthammer in die richtige Form gebracht wurde. Das laute Tack tack dieser Maschine dröhnt heute noch in den Ohren von Ch. Reinhardt. Die Maschinen wurden über Transmissionsriemen durch Elektromotoren angetrieben. Nach der Spenglerei kam das Fahrzeug in die grosse Werkstatt der Maler, derweil in der Sattlerei schon die Arbeit an der Innenausstattung begann. An einem neuen Auto wurde mehrere Monate gearbeitet.

Neben diesen Privataufträgen produzierten Reinbolt & Christe auch Nutzfahrzeuge für das Militär und die Post. Solche Wagen wurden während dreier Tage von den Bestellern nach Pflichtenheft peinlich genau überprüft und abgenommen, was dem Malermeister namens Galli jeweils einige Geduld abforderte. Für die nahe Firma Bell wurden auf dem Bahnhof St. Johann auch Eisenbahnwagen mit Kühlzellen repariert.

Jeder Auftrag wurde von einem Blatt mit „Konzessionsnummer“ begleitet. Musste der Spengler im Magazin am Schalter etwa eine Schraube beziehen, war diese Nummer anzugeben, so dass alles sauber verrechnet werden konnte.

Ch. Reinhardt erinnert sich auch an andere Basler Carrossiers: Walter Köng war ein grosser Fachmann auf seinem Gebiet, anders als der aus dem „Basler Daig“ stammende Kaufmann R. Heusler. Auch Heimburger hatte einen guten Namen. Aber Reinbolt & Christe schuf „aristokratische“ Autos. (Anmerkung von F. Hediger: Die eigentlichen „Nobel-Carrossiers“ der Schweiz waren nach 1945 Graber und Worblaufen mit Marken wie Talbot, Delahaye, Bentley und Alvis.)

Als Lehrling verdiente Ch. Reinhardt zunächst 15 Rappen in der Stunde, später bis 60 Rappen. Als gelernter Spengler lag der Verdienst bei 3 Franken in der Stunde. Damals galt bereits die 45-Stunden-Woche. Die Arbeitszeit dauerte von 7 bis 12 Uhr und von 14 bis 17 Uhr, am Samstag von 7 bis 12 Uhr. Ein lautes Horn signalisierte jeweils den Arbeitsbeginn, zu dem man im Arbeitsgewand am Arbeitsplatz zu stehen hatte. Am Samstag durfte Ch. Reinhardt als Lehrling jeweils den Privatwagen von R. Heusler waschen, ein viertüriges Cabriolet der Marke Buick von 1938. Dieses Fahrzeug wurde um 1950 gegen einen einfachen Vauxhall ausgetauscht, dessen Inneres in der Carrosserie edel ausgestattet wurde.

An Kutschen oder andere Pferdewagen erinnert sich Ch. Reinhardt nicht, aber die Firma Settelen habe in seiner Zeit noch Kutschen zum Auffrischen gebracht, die für Hochzeitsfahrten verwendet wurden.



Abb. 356

Zahltags-Couvert aus der Zeit um 1950

Nachlass Kölz



Abb. 357

Auf einer Plakette der Automobilzeit zierte noch ein achtfach gefedertes Coupé vom Typ Dorsay das Mittelfeld.

Sammlung SCR

Letzte Bauten

Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich die Fabrik mit dem Bau der neuen Montagehalle von 1947 auf der Rückseite der Liegenschaft westwärts, dafür zog sie sich aus dem Bau von 1928 an der Elsässerstrasse zurück. Der Zeitzeuge Ch. Reinhardt erinnert sich daran, dass in jenem Bau keine zur Carrosserie gehörigen Büros mehr untergebracht waren und die Auto-Garage im Innenhof von einem Dritten betrieben wurde. Offenbar zog sich Ende des Krieges die Carrosserie ganz aus diesem Baukomplex zurück.

Jetzt fehlten dem Unternehmen gewissermassen ein Kopfbau und angemessene Räumlichkeiten für die Direktion, die Verwaltung und das Zeichnungsbüro. Dem wurde im Jahre 1957 abgeholfen durch den Bau eines Bureaugebäudes im Stil der fünfziger Jahre, das an die Stelle des Endes des alten Südflügels zu liegen kam. (Im Inneren der alten Hallen war vieles noch beim alten geblieben; die Schmiede mit den Essen in der Nordostecke, davor die Spenglerei statt der alten Wagnerei und die Tischlerei im Mittelteil statt der alten Remise).

Das neue hübsche Gebäude umfasste im Erdgeschoss links von der Eingangs-„Halle“ das „Zeichnungsbüro“ und rechts ein „Betriebsbüro“. Im Obergeschoss befand sich in der Mitte ein „Empfangsraum“ und links davon die „Direktion“ sowie rechts die „Buchhaltung“. Jetzt war die Adresse der Carrosserie definitiv nicht mehr die Elsässerstrasse, sondern die Wattstrasse Nr. 4 und 5, wie der neue Briefkopf zeigte (Abb. 357).

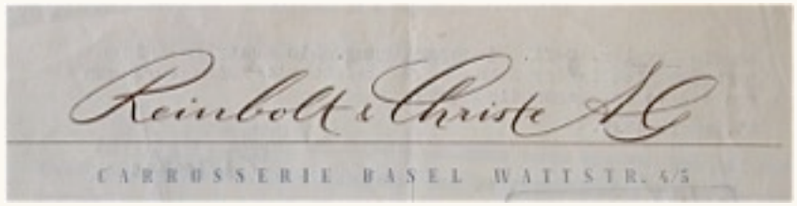


Abb. 358

Briefkopf von 1956 mit der neuen Adresse Wattstrasse 4/5.

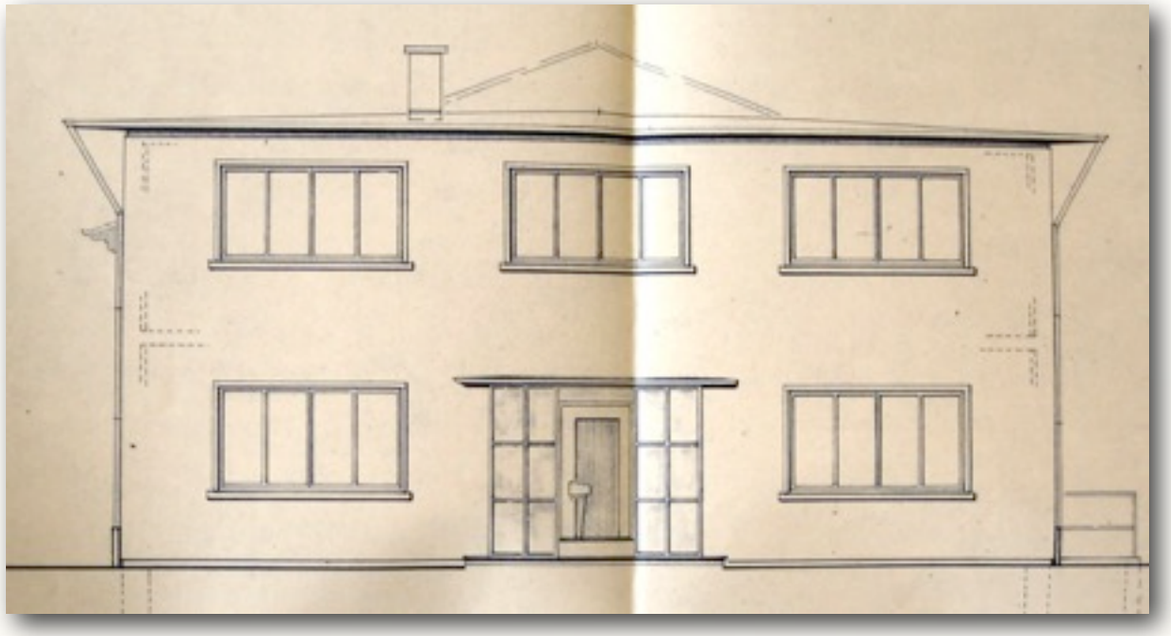


Abb. 359

Der letzte Neubau auf dem FabrikAreal von 1956, ein Bürogebäude an der Wattstrasse 5.

Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt

Das Ende in den Jahren 1959/60

Wenige Jahre nach Bezug des neuen schmucken Kopfbaus kam das Ende für die Carrosserie. Offenbar war der mittlerweile älter gewordene Rudolf Heusler, dessen Sohn den ältlich gewordenen Carrosseriebetrieb an der Wattstrasse nicht übernehmen wollte, Realist genug, dem Traditionsbetrieb ein Ende zu setzen. Dieser hatte offensichtlich in den späten fünfziger Jahren keine grosse Zukunft mehr vor sich. Anlass zur Geschäftsaufgabe war offenbar das Angebot eines einträglichen Immobiliengeschäfts, das Rudolf Heusler kurzerhand beim Schopf packte: Die Liegenschaften der Carrosserie gingen in einem Dreiecksgeschäft an die Stadt Basel, dafür erhielt die Firma Sandoz, damals ein guter Arbeitgeber in Basel, von der Stadt eine Liegenschaft im Grenzbereich ihres Areals (heute Novartis-Campus) in der Nachbarschaft. Die Liegenschaften im Umfang von 2’877m2 erzielten den respektablen Preis von 1'366’575 Franken.

Im Jahre 1959 befand sich die Carrosserie in Liquidation, die Arbeiten wurden relativ schnell eingestellt. Im Jahre 1960 erfolgte auch das juristische Ende der Firma. Anschliessend wurden die alten Fabrikhallen abgerissen und auf dem Areal die heute noch dort stehenden Gebäude errichtet. Der Kopfbau von 1928 an der Elsässerstrasse war damals schon nicht mehr Besitz der Firma, er steht unverändert bis heute.



Abb. 360

Blick von der Elsässerstrasse Richtung St. Johanns-Tor im Jahre 2009 mit der Liegenschaft Nr. 59 rechts vorne, die 1928 von Reinbolt & Christe errichtet worden war.

Die Geschichte danach

1960 endete also nach 130 Jahren die Geschichte der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe, die 105 Jahre am gleichen Ort in Basel tätig gewesen war. Nach dem heutigen Kenntnisstand und nach den Aussagen des Sohnes des letzten Besitzers war damals noch eine riesige Menge von Kutschen-Zeichnungen, Fahrzeug-Plänen (auch im Massstab 1:1), Fotos und Akten vorhanden. Offenbar rettete der letzte Besitzer, Rudolf Heusler, einen Teil davon in sein eigenes Domizil. Schliesslich war er nicht nur Geschäftsmann gewesen, sondern hatte die Produkte dieses Traditionsbetriebs geschätzt. Erst nach dessen Tod wurden von seiner Witwe die vielen Pläne und Akten vernichtet. Erhalten geblieben sind beim gleichnamigen Sohn bis heute etwa acht Foto-Alben mit Bildern von Automobilen, von denen hier einige in diesem und dem folgenden Kapitel reproduziert werden konnten.

Wohin gingen die grossen Lagerbestände der Carrosserie im Jahre 1960? Der Carrossier Rudolf Kölz erinnerte sich um 1980, dass bei der Aufgabe des Geschäfts mit Pferdewagen von Reinbolt & Christe die Firma Kölz einige Bestände übernahm. (Dabei ist unklar geblieben, ob damit der Zeitpunkt des Übergangs zur Aktiengesellschaft gemeint war oder die definitive Geschäftsaufgabe). Wie auch immer: Bis vor kurzem und teilweise bis heute lagen und liegen im Keller der ehemaligen Carrosserie Kölz gebrauchte Achsen mit Namenszug Kauffmann, einige Roheisenteile und viele Schrauben für Eisenräder usw. Auch von noch verpackten Laternen mit dem Namenszug Reinbolt & Christe ist gerüchteweise die Rede. Rudolf Kölz schenkte aus diesem Bestand 1981 dem Museum in Brüglingen einige Rohlanden, die dort ausgestellt wurden.

Bei den in Zusammenhang mit der Einrichtung des Museums innerhalb des Botanischen Gartens vorgenommenen Recherchen zeigte sich, dass damals die Erinnerung an die grossen Zeiten der Carrosserie an der Elsässerstrasse noch nicht ganz verblasst war. So erinnerte sich der damals gut 70 Jahre alte Heinz Herold (Protokoll desGesprächs von 1981 mit dem Autor im HMB):

„Die Wagnerei Reinbold & Christe war international berühmt, insbesondere auch für die einmalig herrlichen Lackanstriche der von ihr konstruierten Kutschen. Vereinzelt seien auch in England gebaute Wagen in Basel bei R & C lackiert worden. Das Geheimnis dieser ausserordentlichen Leistung hatte zwei Komponenten: Der verwendete Wagen-Lack musste lange Zeit gelagert werden, um die hohe Qualität aufzuweisen, für die R & C bekannt waren. Sodann wurden die Lackierarbeiten in einem gut verschlossenen Raum vorgenommen, der peinlich staubfrei gehalten und zu diesem Zweck befeuchtet wurde. Die Lackmaler verrichteten ihre Arbeit gewissermassen in Badehosen, weil alle Kleidungsstücke winzige Fäserchen absondern, die sich auf der noch nicht trockene Lackschicht festsetzen und die „lupenreine“ Wirkung der Lackierung beeinträchtigen.“



Abb. 361

Schrauben für den Kutschenbau im Keller der Carrosserie Kölz.

Foto Verfasser

Die bauliche Entwicklung der Carrosserie im Überblick

Rückblickend zeigt die Entwicklung der Architektur der Fabrik an der Elsässer-strasse vier Hauptetappen:

1855 *bis 1872 Fabrik von Joseph Kauffmann*

Ein altes Land- oder Rebhaus wurde übernommen und wohl im Erdgeschoss für die Zwecke der Fabrik angepasst, darüber lagen Wohnräume. Um das Land-haus herum entstand 1855 eine neue Fabrik in Form eines lang gestreckten Winkelbaues aus Holz. Im Jahre 1869 liess die Witwe Barbara Kauffmann-In-gold ein Anbau an das Landhaus errichten.

1873 *bis um 1925 Neue Fabrik von Eugène Kauffmannn*

1873 entstand durch Eugène Kauffmann eine neue, in Stein gebaute Fabrik mit „Peristyle“ gegen den Hof. Der östlichste Teil des Holzflügels von 1855 blieb dabei wohl als Magazin (Holzlager?) bestehen (vorher schon diese Funktion?). Um 1905/1919 wurde daran ein kleinerer, einstöckiger Schopf angeschoben. - Nach 1890 und besonders um 1910 erfolgten kleinere Erweiterungen und An-passungen durch Reinbolt & Christe: Der Seitenflügel im Norden wurde ver-längert sowie das Hofdach vermutlich nach vorne gezogen (anstelle des Pé-ristyles). Der 1873 stehen gebliebene Nordflügel von 1855 wurde neu in Stein gebaut; hier könnte die „Auto-Garage“ entstanden sein. Unklar bleibt, ob west-lich der Fabrik von 1873 schon ein Schopf zur Carrosserie gehörte (vgl. den Stadtplan von 1905, Abb. 292).

1928 *bis 1956 Neuer Wohnblock und Anpassung der alten Fabrik*

Um 1925 wurde das Landhaus und ein Teil des Nordflügels der Fabrik abgeris-sen, um auf diesem Platz einen kompletten Neubau mit Wohnungen, Büros der Carrosserie und eine Auto-Garage im Innenhof erstellen zu können, der spätes-tens 1928 fertiggestellt war. Für die neue Achse der Wattstrasse musste der Nord- und der Südflügel der Anlage von 1873 zurückgesetzt werden.

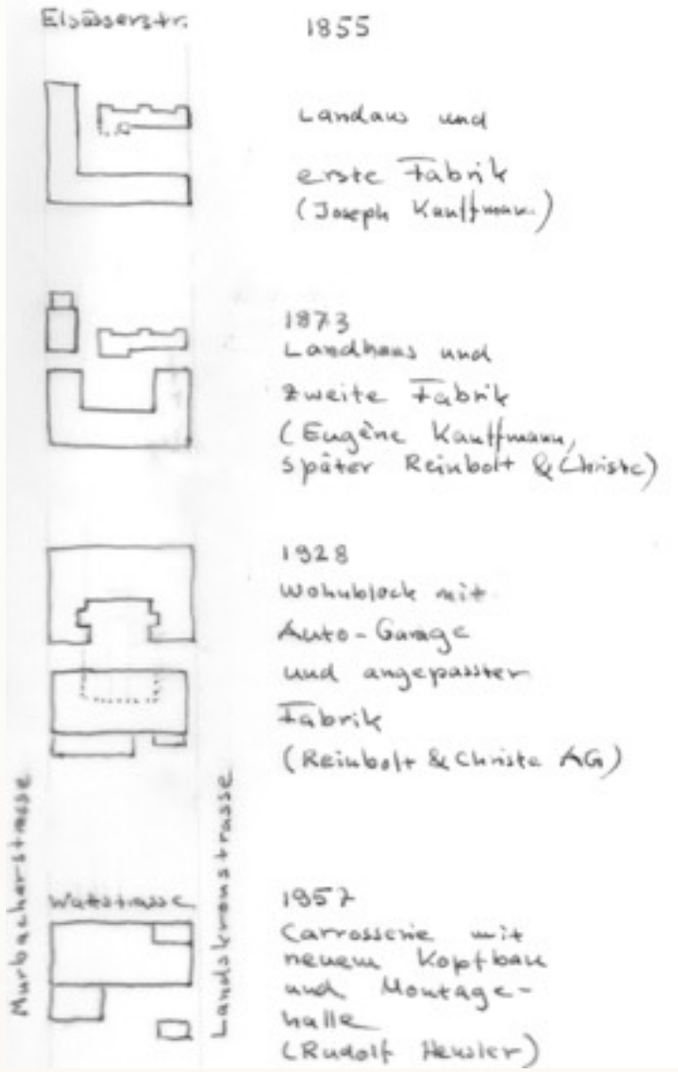


Abb. 362

Fabrikentwicklung der Carrosserie an der Elsässerstrasse (Skizze AF):

1855 Landhaus und erste Fabrik, von Joseph Kauffmann.

1873 Landhaus und zweite Fabrik, von Eugène Kauffmann

1928 Wohnblock mit Autogarage und angepasster Fabrik (Reinbolt & Christe)

1957 Fabrik mit neuem Kopfbau und Montagehalle (Reinbolt & Christe AG)

1930 wurde der Innenhof neu mit einem Glasdach überdeckt und der Neubau vis-à-vis gegen die Wattstrasse hin geschlossen. - Als die alte Fabrik an die neue Aktiengesellschaft überging, gehörte offenbar der Wohnblock von 1928 nicht mehr zur Gesellschaft. Dafür entwickelte sich der Betrieb im Westen, hinter dem alten Fabrikgebäude weiter, zunächst mit einem Lagerschopf und im Jahre 1947 an seiner Stelle mit einer neuen Montagehalle für Busse.

1957 *Neuer Kopfbau.*

An der Ecke Wattstrasse/Landskronstrasse wurde 1956 ein Teil der alten Fabrik von 1873 abgerissen und ein neues Bureaugebäude errichtet. 1960 wurde das ganze Areal der Carrosserie schliesslich abgerissen und neu überbaut.

<u>Rückblick auf die führenden Köpfe der Carrosserie</u>

Diese bauliche Entwicklung ist aufschlussreich und spiegelt die Bedeutung der Carrosserie beziehungsweise das Wirken ihrer Exponenten in den verschiedenen Zeitperioden. Zunächst fällt die Konstanz auf. Während andere bedeutende Carrosserien Europas permanent wuchsen, wiederholt die Adresse wechselten und ihre Fabriken an die Stadtränder verlegten, blieb die Basler Carrosserie nach dem Umzug von Saint-Louis nach Basel am gleichen Ort und veränderte sich nur wenig. Dies obwohl sich das vorstädtische Umfeld im Laufe der Zeit komplett wandelte. Joseph Kauffmann war noch ein Vorreiter der Entwicklung der landwirtschaftlich genutzten Ebene vor dem St. Johanns-Tor zum frühen Industrieareal gewesen. Dann stiessen vom Tor aus langsam, aber unaufhaltsam Wohnbauten gegen Norden vor, bis das Fabrikareal ganz von ihnen umgeben war.

Der Elsässer Joseph Kauffmann war fulminant gestartet mit dem Erwerb eines hübschen Landhauses mit vorgelagertem Garten, das auf der Hinterseite genügend Platz für den Bau einer grösseren, zweckdienlichen Fabrik aus Holz mit grosszügigem Innenhof bot. Dieser Mann war ein wagemutiger Pionier, der seine Pläne zielstrebig realisierte. Er hatte seine Chance rechtzeitig erkannt, als der Aufstieg der Luxuswagen im frühen 19. Jahrhundert begann. Er bewältigte die anspruchsvolle Umstellung von Post- auf Privatwagen und sicherte sich mit dem Patriziat Basels eine anspruchsvolle, aber treue Kundschaft. Seine Gattin, die als Witwe den Betrieb erfolgreich einige Jahre weiter führte, scheint nicht minder tüchtig gewesen zu sein

Der in Paris ausgebildete Sohn und gebürtige Franzose Eugène Kauffmann handelte ebenso grosszügig wie seine Eltern und schonte dabei die alten Teile der Liegenschaft aus dem 18. Jahrhundert. Die aus Holz gebaute Fabrik wurde jedoch grösser und in Stein neu gebaut mit einer repräsentativen Fassade gegen den Hof hin, wohl inklusive grosszügiger Verkaufsräume. Diese Anlage bestand im Kern fast 100 Jahre, nämlich bis zum Ende im Jahre 1960. Nie war die Anlage grösser und der Ruf der Carrosserie besser gewesen als zur Zeit von Eugène Kauffmann. Er konnte wohl von der Arbeit seiner Eltern und einer guten Ausbildung profitieren, aber auch noch zulegen. Er wurde in der Schweiz zum mit Abstand besten Kutschenbauer, vor allem im Bereich des Designs. Seine Wagen waren auch im internationalen Quervergleich auf der Höhe ihrer Zeit. Ein Schatten liegt allerdings über der Wirkungszeit von Eugène Kauffmann wegen der schnellen Aufgabe des Geschäfts und seiner ungeklärten Abreise nach Paris.

Diese mysteriöse Geschichte schob zwei gute Handwerker an die Spitze der bestens etablierten Carrosserie. Die beiden Deutschen Jacques Reinbolt und Martin Christe hielten die Tradition des Hauses mit zäher Konstanz hoch. Bis zum Ende der Kutschenzeit blieb die Carrosserie schweizweit an der Spitze.

Die Umwälzungen in Zusammenhang mit dem Übergang zum Automobil wurden dann – wie durch andere Traditionshäuser auch - etwas zögerlich mitgemacht, schliesslich aber erfolgreich bewältigt; an der Elsässerstrasse entstanden schöne Carrosserien. Die beiden alten Herren hatten die Grösse, gute jüngere Stilisten zuzuziehen (vermutlich Rätz sowie Lemblé). Sie führten fort, was sie angetreten hatten, auch in der Fabrik.

Unter Jacques Reinbolt und Martin Christe wurde am Bau da und dort herumgewerkelt, aber während dreissig Jahren wenig verändert. Diese Entwicklung korrespondiert mit dem Bild, das die beiden neuen Leiter im Rückblick abgeben, sie wirken etwas blass. Ende ihrer Wirkungszeit, nach dem Ersten Weltkrieg, war es mit der Nummer 1 in der Schweiz vorbei. Die beiden Leiter schafften es wie andere Carrossiers nicht, die nächste Generation aus dem Familienkreis nachzuziehen. Ein letzter Befreiungsschlag, der tüchtig fehlschlug, war dann der Abriss des Landhauses und der Bau eines Wohnblocks an dessen Stelle, der noch die Büros und im Innenhof den Ersatz der ebenfalls geopferten Auto-Garage aufnahm. Die Situation geriet ausser Kontrolle, die alten Leiter starben oder spielten nur noch eine Nebenrolle. Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft und schnelle Wechsel an deren Spitze waren das Resultat.

Bis dann ein geschickter Geschäftsmann die verbliebenen Bauten übernahm und das immer noch positive Image wieder aufpolierte. Nicht umsonst stammte Rudolf Heusler-Hoffmann aus den besseren Kreisen Basels; einer aus dem Kundenkreis übernahm das Ruder und erhielt den Baslern den ihnen seit alters wichtigen Produzenten von luxuriösen Fahrzeugen. Der Übergang zum Auto war ein Bruch der Technik, aber nicht der Gesellschaft; der gediegene Auftritt auf der Strasse war bis in die Nachkriegszeit ein grosses Thema, in der Kutsche wie im Automobil.

Der neue Leiter der Carrosserie passte auch die Fabrikbauten so gut den Verhältnissen an, wie dies nur möglich war. Die Firma Reinbolt & Christe carrossierte weiter nette Cabriolets, aber der Betrieb war einer von vielen in Basel geworden. Vorbei war die einstige führende Rolle in der Schweiz. Die Künstler unter den Carrossiers hiessen jetzt Graber oder Ramseier und sassen im Mittelland. Schritt um Schritt war der Stern der einstmaligen Basler Nobelfirma gesunken. Noch einmal wurde zwar an der Wattstrasse ein neuer Kopfbau im Jahre 1957 eingeweiht, aber als dann ein gutes Immobiliengeschäft winkte, war es ganz vorbei. Die Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe wurde nach 130 Jahren sang- und klanglos aufgelöst.











Abb.363

Von „Kauffmann Bâle“ zur „Aktiengesellschaft Reinbolt & Christe: Nabensignaturen und Plaketten.

G. Fotos von Automobilen der Zwischen- und Nachkriegszeit

In den dreissiger Jahren entstanden hervorragende Autos bei Reinbolt & Christe. Das zeigt ein beim Sohn des letzten Chefs von Reinbolt & Christe, R. Heusler jun., erhaltenes, grossformatiges Album mit Aufnahmen des Basler Fotografen Jeck von über hundert neu aufgebauten Fahrzeugen. Die Abzüge sind handschriftlich von Nr. 1 an bis über Nr. 100 durchnummeriert. (Diese Nummer ist hier hinter der Abbildungsnummer in Klammern gesetzt.) Das Album deckt die dreisiger Jahre ab, also die letzten Jahre der alten Firma und die ersten Jahre der neuen Aktiengesellschaft. Aus dieser Aufnahmeserie wird hier eine Auswahl vorgestellt. Die Bestimmung der Modelle und deren Datierung wird Ferdinand Hediger verdankt. Die Fahrzeuge wurden an malerischen Orten der Stadt Basel, wie vor dem Margarethenhügel, beim Wasserturm auf dem Bruderholz oder auf dem Münsterplatz aufgenommen.



Abb. 365 (Nr. 3)

Mercedes-Benz „Nürburg“ 460, viertüriges Cabriolet von circa 1930 (8-Zylinder i.L. 4592cm3, 80 PS).

Automobile der Zwischenkriegszeit



Abb. 364 (Nr. 1)

Martini Six, 7 plätzige Limousine von circa 1930.



Abb.366 (Nr. 16)

Martini Six, Limousine mit Schiebedach von circa 1930.



Abb. 367 (Nr. 17)

Hr. Rätz neben einem Martini mit integriertem Kofferraum von circa 9131.



Abb. 368 (Nr. 22)

Martini Six, Coach, wie die obige Abbildung, aber mit modischen Radzierscheiben von circa 1931.



Abb. 369 (Nr. 25)

Martini Six, Allwetter mit Kurbelfenster von circa 1929. Wahrscheinlich mit Klappsitzen im Fond und damit 7-plätzig.



Abb. 370 (Nr. 27)

Matini Six, Allwetter von circa 1929. Wie obige Abbildung, aber mit geschlossenem Verdeck

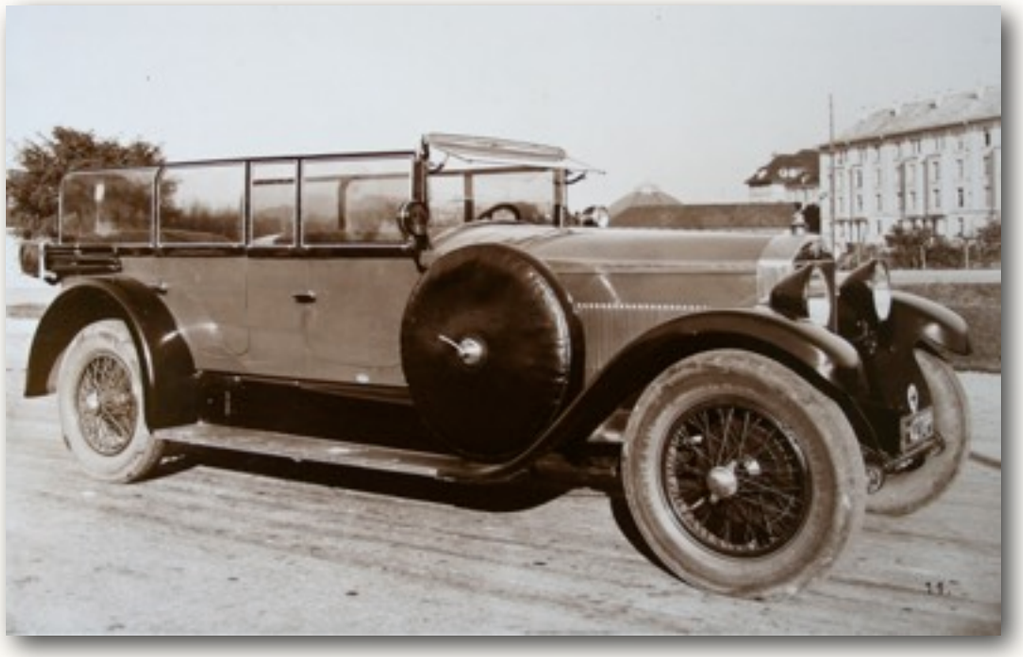


Abb. 371 (Nr. 11)

Martin Six, siebenplätzige Allwetter-Carrosserie von circa 1929 im Besitz eines Arztes mit grosser Familie.



Abb. 372 (Nr. 34)

Mercedes-Benz „Stuttgart“ 260, Cabriolet von circa 1931. Sechszylindermotor SV, 2581 cm3, 50 PS



Abb. 373 (Nr. 29)

Martini Steiger Typ KM, Cabriolet von circa 1931. Das Chasis war ein Lizenzbau von Wanderer W11, Sechszylindermotor OHV 2540 cm3, 50 PS.



Wie obige Abbildung, aber offen.



Abb. 374 (Nr. 50)

Martini-Steiger Typ KM, Cabriolet von circa 1931.



Abb. 375 (Nr. 51)

Martini-Steiger Typ KM, Cabriolet von circa 1931.



Abb. 376 (Nr. 53)

Ford A, Cabriolet von circa 1931. Vierzylindermotor SV, 3200 cm3, 45 PS.



Abb. 377

Wie Abb. 376, in geöffnetem Zustand mit junger Dame.



Abb. 378 (Nr. 58)

Ford A, voll besetzt für den Sommerausflug.



Abb. 379 (Nr. 59)

Essex Super Six, Cabriolet von 1930. Sechszylindermotor SV, 2625 cm3, 58 PS.



Abb. 380 (Nr. 65)

Hudson Gret Eight, Cabriolet von 1931. Achtzylinder i.L.SV, 3516cm3.



Abb. 381 (Nr. 69)

Hupmobile Six, Cabriolet von 1931. Sechszylindermotor SV, 3400 cm3, 72 PS. Die Carrosserie weist bereits eine schräge Windschutzscheibe auf.



Abb. 382 (Nr. 75)

Ford A von circa 1932, Cabriolet. Vierzylindermotor SV, 3200cm3, 48 PS.



Abb. 384

Nash Six von circa 1933, Cabriolet. Sechszylindermotor SV, 3283 cm3, 70 PS.



Abb. 383

Hübsches zweifarbiges Cabriolet unbekannter Marke von circa 1933.



Abb. 385

Chevrolet Master von 1934, Cabriolet mit seitlich herunter gezogenen Kotflügeln. Sechszylindermotor OHV, 3300 cm3, 90 PS



Abb. 386 (Nr. 79)

Hudson oder Tatraplan Cabriolet von circa 1933.



Abb. 387 (Nr. 88)

Renault Cabriolet am Genfer Salon circa 1933.



Abb. 388 (Nr. 89)

Hudson 8, 4-türiges Cabriolet von circa 1932. Achtzylindermotor SV, 4168 cm3. 101 PS, ein komfortabler Reisewagen.

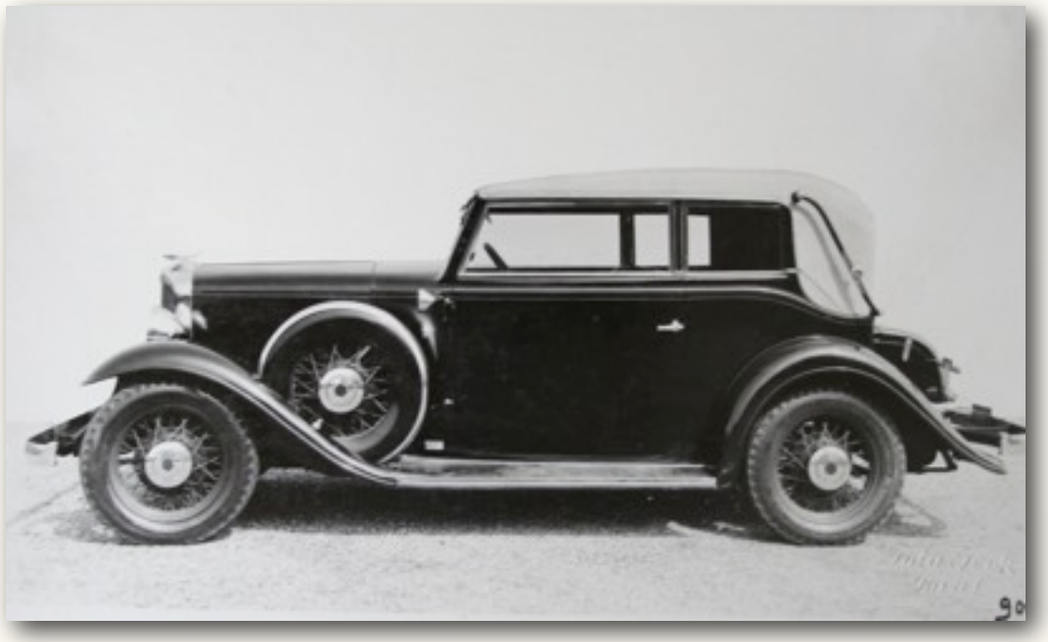


Abb. 389 (Nr. 90)

Essex Six, Cabriolet von 1932. Sechszylindermotor SV, 3162 cm3, 70 PS



Abb. 390 (Nr. 91)

Chrysler Imperial CG, Cabriolet von 1931/32. Achtzylindermotor i.L. SV, 6300 cm3, 125 PS. Geteilte leicht V-förmige Windschutzscheibe. 2 Trompeten.

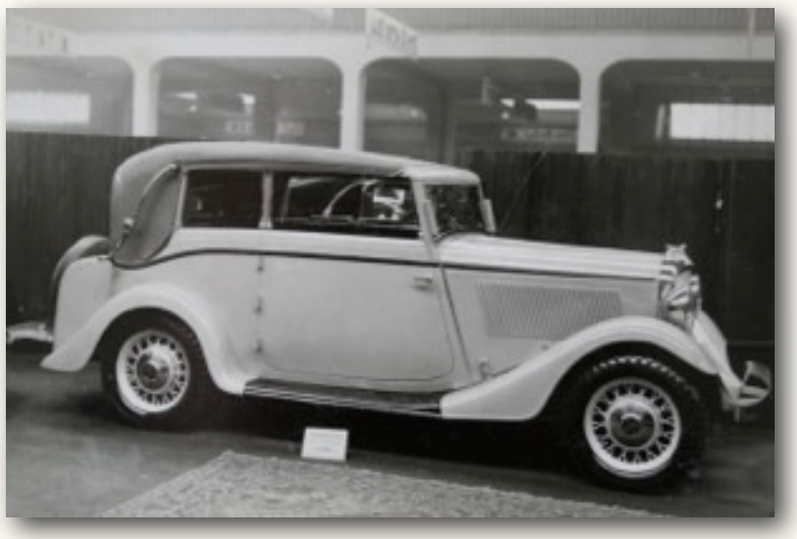


Abb. 391

Tetraplane Six, Cabriolet von circa 1933. Sechszylindermotor SV, 3200 cm3, 80 PS.



Abb. 392 (Nr. 98)

Buick Master von 1932. - Ein imposantes Cabriolet mit dem modernen OHV-Achtzylindermotor von 4470 m3 und 90 PS.



Abb. 393

Bugatti Typ 46, „La Petite Royale“. Berline oder Limousine von 1931. Achtzylindermotor i.L. 5359 cm3, 130 PS, circa 140 km/h schnell.

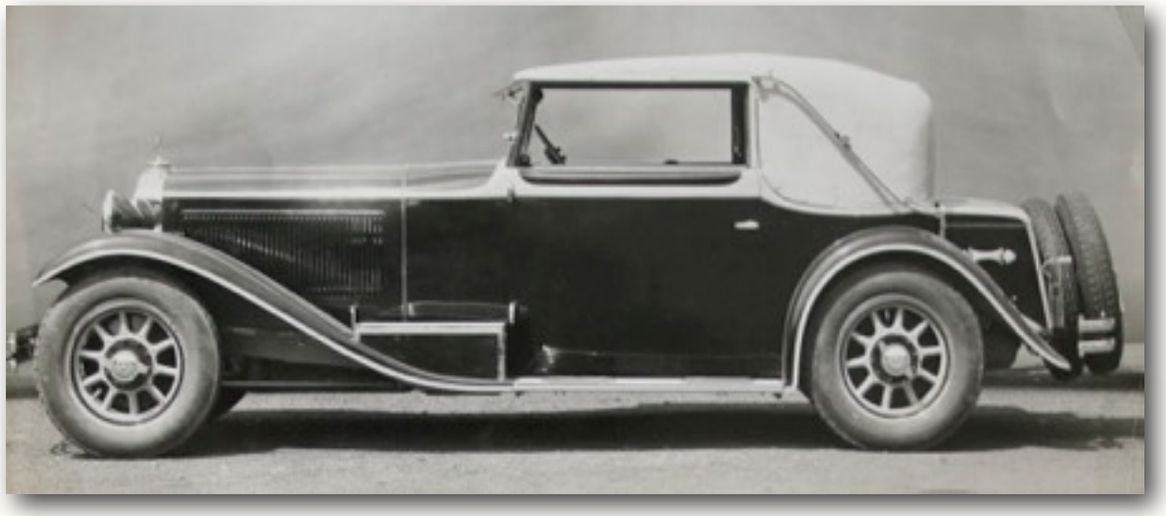


Abb. 394

Mercedes-Benz „Mannheim 370, Cabriolet, 1931-1933, Sechszylindermotor SV, 3663 cm3, 75 PS. Carriosserie mit strenger, harmonischer Linienführung.



Abb. 395

Chevrolet Master, viertüriges Cabriolet, Sechszylindermotor OHV, 3300 cm3, 90 PS.



Abb. 396

Viertüriges Cabriolet auf einem amerikanischen Chassis.



Abb. 397 (Nr. 111)

Renault Primistella, in Genf 1932 präsentiert. Sechszylindermotor 3180 cm3, 60 PS.



Abb. 398

Mathis Huit, Cabriolet von 1933. Achtzylindermotor i.L. SV, 3000cm, 85 PS. Ein apartes Automobil mit Kontrastlackierun. (Foto aus VSCI II, S. 66)



Abb. 399

La Salle Serie 350, Cabriolet von 1934/35. Achtzylinder, 3900cm3, 90 PS.

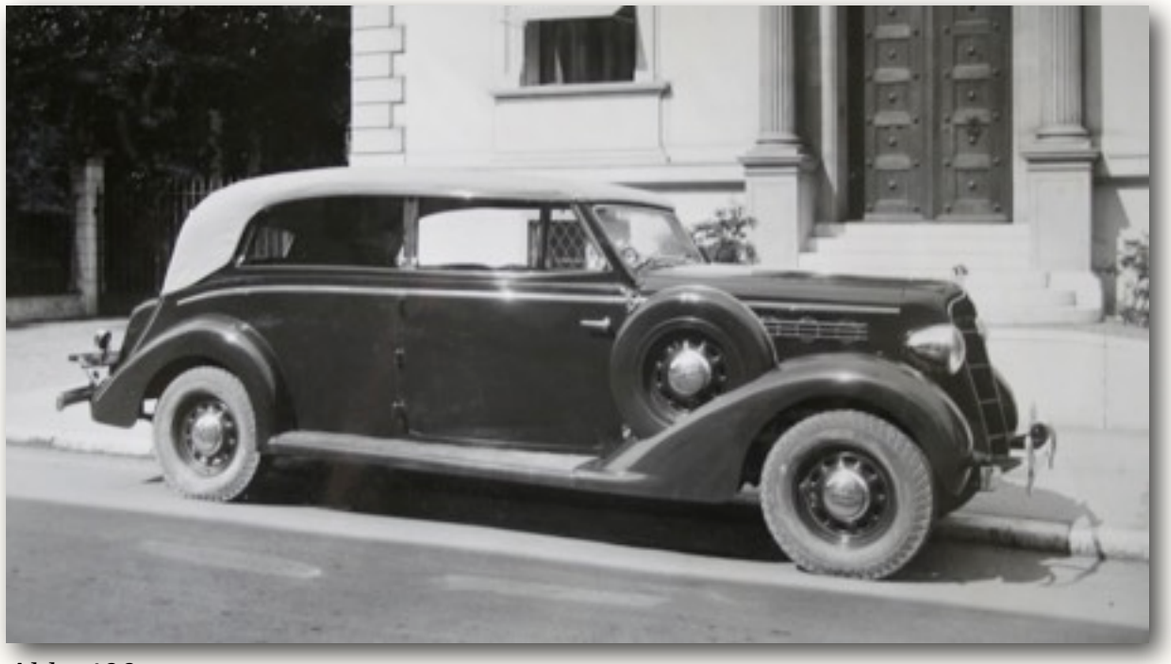


Abb. 400

Buick, grosses Cabriolet von 1936.



Abb. 401

Schmuckes Cabriolet, eventuell auf Opel „6“ von circa 1937.

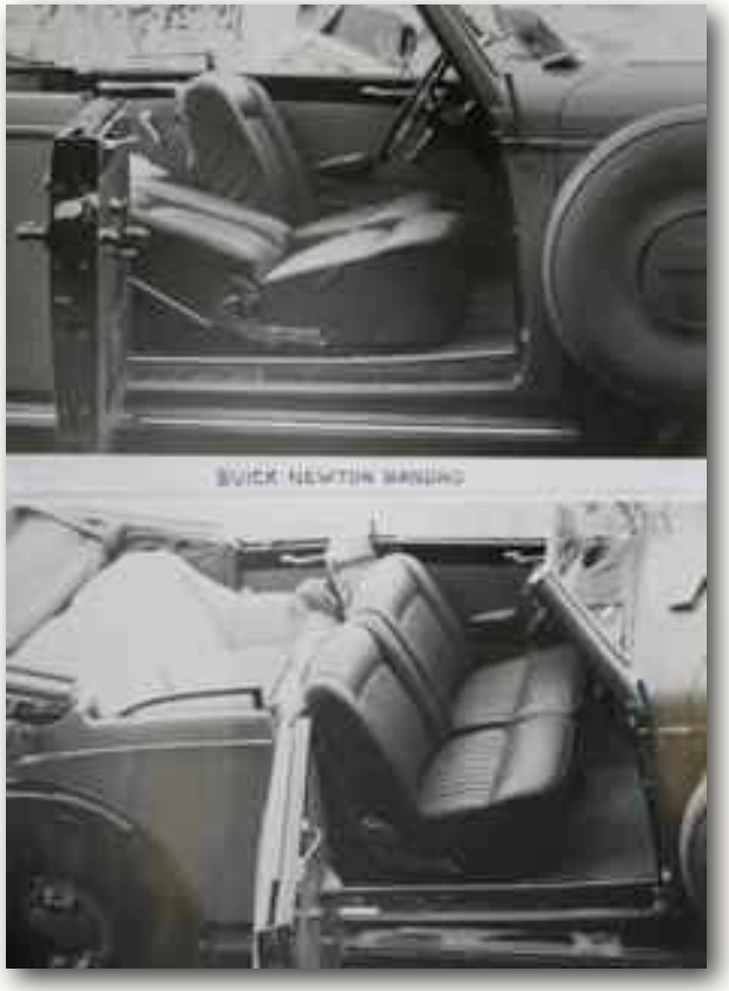


Abb. 402

Buick Cabriolet mit Liegesitzen von circa 1937/38



Abb. 403

MG VA Cabriolet von circa 1938/39



Abb. 404

Jaguar 3 1/2 Liter, sehr elegantes Cabriolet von circa 1938/39. Sechszylinder-motor OHV, 3485 cm3, 125 PS.

Fourgons und Nutzfahrzeuge der Zwischenkriegszeit



Abb. 405

Leichter Kastenwagen unbekannter Marke für die Eisenwarenhandlung Blaser.



Abb. 406

Postfourgon, eventuell auf Ford-Chassis von circa 1932.



Abb. 407 (Nr. 15)

Chevrolet-Lieferwagen von circa 1933.



Abb. 408

Bäckerei-Lieferwagen, evnetuell auf Citroen-Chassis von circa 1933.



Abb. 409 (Nr. 99)

Leichter Kastenwagen auf US-Chassis von circa 1932.



Abb. 411

Leichter Lastwagen mit Brücke von circa 1931.



Abb. 410

Lastwagen mit fester Brücke von circa 1931.



Abb. 412

FBW Dreiahser-Omnibus der Basler Verkehrs-Btriebe von circa 1931.



Abb. 413

Saurer-Rüstwagen der Feuerwehr, 1940-1948.



Abb. 414

Ford-Leichenwagen von 1939.



Abb. 415

Packard-Krankenwagen der Stadt Basel von 1938

Ausstellungen



Abb. 416

Autosalon Genf 1932: Mathis Emy Huit.



Abb. 417

Autosalon Genf 1936. Links LaSalle, hinten Buick und rechts Opel 6.



Abb. 418

Opel 6 am Autosalon in Genf 1936.

Zweiter Weltkrieg



Abb. 419

Armee-Lastwagen mit Brücke und Blache von circa 1940.

Fahrzeuge der Nachkriegszeit



Abb. 420

Oben Triumph 1800 Cabriolet von 1946

Unten Riley 2 1/2 Liter von circa 1948. Vierzylindermotor OHV, 2443 cm3, 90 PS.



Abb. 421

Stahlschiebedach bei einer Limousine von circa 1947/48

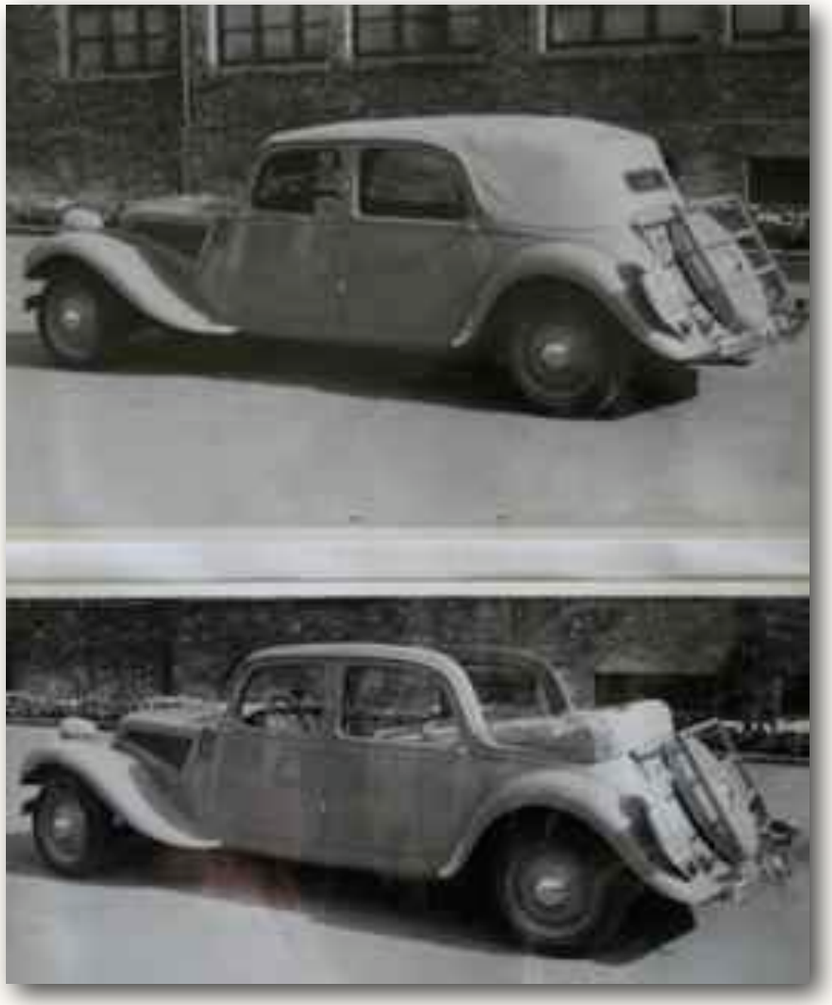


Abb. 422

Citroen „Traction“ mit Umbau zu Cabrio-Limousine von circa 1947.



Abb. 423

Oehler-Elektro-Leichtlastwagen, während des Zweiten Weltkrieges entwickelt.



Abb. 424

Bedford-Verkaufswagen von circa 1947.



Abb. 425

Flotte von Fargo-Lastwagen (ein Chrysler-Produkt) der Aktienbrauerei.

Beitrag von

Ferdinand Hediger:

Von noblen Kaleschen zu feinen Cabriolets

Der in der schweizerischen Carrosserieindustrie ungewöhnliche Doppelnamen weckt beim Kenner Assoziationen, etwa zu Letourneur & Marchand, Figoni & Falaschi oder Erdmann & Rossi, die allesamt prachtvolle Automobilcarrosserien schufen. Obgleich das Basler Unternehmen bis 1959 aktiv war, sind Namen und Werk vor allem bei den jüngeren unserer Leser weitgehend in Vergessenheit geraten.

Führende Wagenfabrik der Schweiz

1830 gründete der Sattlermeister Josef Kauffmann im Städtchen St. Louis im Elsass seinen eigenen Betrieb, in dem Pferdewagen aller Art hergestellt wurden. Schon vor Mitte des 19. Jahrhunderts galt die Firma als erste Adresse für Luxuswagen in der Basler Gesellschaft. Nach 1855 erfolgte der Umzug des Unternehmens nach Basel, wo neue Werkstätten an der Elsässerstrasse 19 bezogen wurden. Die Firma entwickelte sich zu einem der bedeutendsten Carrosseriebetriebe der Schweiz und wurde nach dem Tod des Gründers und seiner Frau vom Sohn Eugène bis 1894 weitergeführt. Aus dieser Zeit sind verschiedene noble Kaleschen, Jagdwagen, Schlitten etc erhalten geblieben.

Anschliessend wurde das Unternehmen von Jacques Reinbolt, Wagenlackierer, und Johannes Martin Christé, Sattler, übernommen und erfolgreich unter dem Namen der neuen Besitzer weiterbetrieben. Beide waren dem Vernehmen nach vorher mindestens zehn Jahre im Betrieb tätig gewesen. Im Verlaufe der Zeit wandte man sich vornehmlich den Luxuswagen zu und gab den Bau von einfachen pferdegezogenen Fahrzeugen auf. Auszeichnungen an Ausstellungen in Basel und Genf zeugten von der vorzüglichen Arbeit und dem guten Geschmack der Verantwortlichen in der Firma.

Das Automobil hält Einzug

Um die Jahrhundertwende nahm auch die Carrosserie Reinbolt & Christé den Bau von Automobilcarosserien auf. Die vor allem in Frankreich immer zahlreicher das Strassenbild bestimmenden, modernen Motorwagen fanden zögernd auch in der Schweiz ihre Liebhaber. Zwar bevorzugten immer noch viele Leute die „Equipage“ für ihre Reisen und Stadtfahrten und so wurden verschiedene Modelle von Pferdewagen weiterhin gebaut. An der Landesausstellung von Bern, 1914, zeigt die Firma je einen traditionellen „Mylord“ und Luxus „Dog-Cart“.

Daneben standen nun allerdings eine Phaeton-Limousine und ein abdeckbares Landaulet auf Automobil-Fahrgestellen. Zwar ist dies aus den kleinen Bildern nicht klar ersichtlich, aber es könnte sich sehr wohl um Chassis der Schweizermarke Martini gehandelt haben. Dem Ausstellungs-Katalog ist zu entnehmen: Mit dem Einzug des Automobils hat sich die Carosserieindustrie stark gewandelt. Die durch das Chassis vorgegebenen Masse müssen genau so berücksichtigt werden, wie die Lage von Motor, Benzinbehälter, Achsen und Räder. Ziel ist es, die Linie der Carrosserie mit denjenigen des Chassis in Einklang zu bringen und dem Wagen Eleganz, leichtes Aussehen und den nötigen Komfort zu verleihen. Gefordert werden gute technische Kenntnisse, eine sehr genaue Arbeit und eine solide Konstruktion, die den grossen (!) Geschwindigkeiten, heftigen Stössen und Erschütterungen des modernen Fahrzeugs gewachsen ist. Deshalb sind die Automobil-Carrosserien nicht weniger kostspielig als vergleichbare Pferdewagen. – 1919 wurde Reinbolt & Christé Mitglied des Carrosserie-Verbandes.

Weiterhin dem Luxus verpflichtet

Leider sind bisher aus der Frühzeit des Automobil-Carrosseriebaus bei Reinbolt & Christé keine Archivunterlagen oder Bilder aufgefunden worden. Es ist zu vermuten, dass auch hier vor allem Tourenwagen auf den Chassis von Martini, Fiat und französischer Marken entstanden sind. Parallel dazu wurden immer noch Pferdewagen, teilweise in seit Jahrzehnten fast unveränderter Form, weitergebaut.

Ab 1927 gab es dann auf dem neuen Martini Six schöne Limousinen und langgestreckte, offene Tourenwagen mit klaren, schnörkellosen Linien in vorzüglicher Qualität. Der Wunsch nach Fahrzeugen für jede Jahreszeit führte zu Limousinen mit Schiebe- resp. Faltdächern und zu den ersten eigentlichen Cabriolets. Diese besassen seitliche Kurbelscheiben und das Verdeck war gepolstert um auch in Winterzeiten den Reisenden guten Schutz zu gewährleisten. In der Illustrierten Ausgabe der „Automobil Revue“ von 1929 wurde denn auch eine schwere 6/7 plätzige Limousine mit seitlichen Reserverädern, einem grossen, angehängten Koffer und montierten Schneeketten abgebildet. Über das Programm von Reinbolt & Christé erfuhr man lediglich, dass die Firma in zahlreichen Werkstätten mit dem Bau von Luxuscarrosserien beschäftigt sei. Dafür wurde umso ausführlicher auf die glorreiche Vergangenheit verwiesen. Abgebildet wurde ebenfalls ein graziles, wunderschönes „Dorsay“, das damals vor über 50 Jahren gebaut worden war.

(Ein mit grossen, feinen Rädern versehenes geschlossenes, nur zweiplätziges Coupé mit offenem Bock.) 1929 wurde die Firma in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

Ein viertüriges Cabriolet auf dem Mercedes-Benz „Nürburg“ zeigte die damals der Mode entsprechende, zweifarbige Lackierung, wobei der Wagenkörper sehr hell, Chassis, Kotflügel und Verdeck dagegen dunkel gehalten waren. Die schlichte Linie wurde durch eine feine, absolut horizontale Chromleiste, die sich vom Kühler bis zum Heck hinzieht, noch unterstrichen. Die beiden, am Koffer angebrachten Reserveräder weisen auf die damals noch viel häufiger erforderlichen Radwechsel hin. – Das um die gleiche Zeit entstandene Torpedo auf dem Sechszylinder-Martini-Fahrgestell war eine Spur sportlicher. Es wies deutlich kleinere Türen, eine niedrigere Bordkante und lediglich seitliche Celluloid-Einsteckscheiben auf. Zwischen Fahrersitz und Fonds war eine feste Zwischenwand eingebaut. Die grossen Balloon-Reifen waren auf Drahtspeichenrädern montiert. Die soliden Martini waren für ihre gute Berggängigkeit bekannt. So fällt es leicht, sich vorzustellen, wie der stolze Besitzer mit seiner Familie auf den noch beinahe leeren Passstrassen unserer Alpen eine Serpentine nach der andern bezwang. Damals hatten die vom ACS und TCS aufgestellten Notstellen, oft mit Giesskannen und am Wasser für die siedendheiss gewordenen Kühler, noch eine ganz andere Funktion als heute. (70 Jahre vor dem Handy!)

Schwierige Dreissigerjahre

Das Anfang der Dreissigerjahre eingeführte, kleinere Martini KM-Modell, basierend auf dem deutschen Wanderer, erhielt eine schmucke vierplätzige Cabrioletcarrosserie.

1932 stellte Reinbolt & Christé am Salon in Genf ein weisses Cabriolet auf dem neuen Mathis Emy Huit aus, das nun bereits eine modisch schräggestellte, niedrige Windschutzscheibe aufwies. Es war zum Preis von Fr. 11‘800.- zu haben. Formal war es attraktiver, als das im folgenden Jahr in Genf gezeigte Cabriolet mit vier Seitenfenstern auf dem Chassis des Essex-Terraplan.

In einer anderen Liga war das mächtige Chrysler Imperial Cabriolet, dessen Achtzylinder-Reihenmotor 6,3 Liter Hubraum besass und etwa 125 PS leistete. Die beiden, auffallenden Trompeten haben wohl den einen und anderen Radfahrer erschreckt. – Etwas bescheidener gab sich das viertürige Chevrolet-Cabriolet, dessen Verdeck in offenem Zustand nach deutscher Manier einen mächtigen Wulst bildete. Wie üblich bestand die Polster- und Innenverkleidung aus Leder, dem auch ein paar Wasserspritzer nichts anhaben konnten.

Die grosse Wirtschaftskrise machte auch Reinbolt & Christé arg zu schaffen. Die Rettung erfolgte mit der Übernahme der Unternehmung durch den Industri-

ellen Rudolf Heusler. Bis zum Ausbruch des 2. Weltkriegs entstanden zahlreiche, meistens viertürige Cabriolets, vor allem auf amerikanischen Chassis von Hudson, Chevrolet, Buick, Cadillac usw. Eine besondere Meisterleistung gelang der Firma 1937 mit einem hinreissend schönen Cabriolet auf dem Fahrgestell des MG SA mit dem 2.3 Liter-Sechszylindermotor. In der gleichen Ausführung wurden noch weitere MG aufgebaut. Ein Typ WA-Cabriolet 1939 hat, im Gegensatz zu den meisten anderen Reinbolt & Christe-Schöpfungen, überlebt.

Neubeginn 1945

Waren die Aktivitäten während den Kriegsjahren weitgehend zum Erliegen gekommen, wurden sie, ab etwa 1946, mit den ersten verfügbaren Fahrgestellen, wieder aufgenommen. Es gab Umbauten von Citroen Traction in Cabriolimousinen, Cabriolets auf den Chassis von Ford und Cadillac, aber auch von Triumph, Riley und Jaguar. Besonders die letztgenannten ähnelten stilistisch dem Vorkriegs-MG sehr. 1949 zeigte Reinbolt & Christe jedoch am Genfer Salon ein neues Jaguar-Cabriolet. Mit eingebauten Scheinwerfern und gegen die Pontonform hinweisende Flanken mit bauchigen Kotflügeln die hinten die Räder abdeckten, war es eine weit modernere Erscheinung. Insgesamt hat Reinbolt & Christe in den knapp fünfzig Jahren ihrer Tätigkeit als Automobil-Carrosserie schätzungsweise etwa 300 Personenwagen

aufgebaut.

Dann wurde es still um Reinbolt & Christe. In der AR-Katalognummer fehlte ab 1950 ihr Inserat mit dem Slogan „Spezialcarrosserien in gediegener Ausführung“. Offensichtlich hatte man sich auf den wachsenden Markt der Carrosserie-Reparaturen zurückgezogen. 1959 erlosch die Firma.

Ein interessanter Markt für Cabriolets

In den 1920er-Jahren bildete sich in der Schweiz ein wachsender Markt für Automobile mit Allwetter-Carrosserien, in Frankreich „Transformables“ genannt.

Diese ermöglichten sowohl offen mit zurückgeschlagenem Verdeck, als auch geschlossen mit seitlichen Scheiben ein bequemes Reisen. Da solche Fahrzeuge von den Herstellerfirmen nicht oder nur selten angeboten wurden, ergaben sich gute Möglichkeiten für die einheimischen Carrossiers. Schon bald entwickelten sich daraus die Cabriolets oder „Decapotables“. (Nicht zu verwechseln mit den herrschaftlichen „Cabriolet Chauffeur“ oder „Cabriolet de Ville“, bei denen der Fahrer im eigenen, offenen Abteil sass.) Diese Spezialcarrosserien wurden schon bald auf den unterschiedlichsten Fahrgestellen der vielen Marken von allen schweizerischen Carrosseriebetrieben angeboten.

Von vielen Autoherstellern wurden lediglich geschlossene Personenwagen mit Limousinen-, Berline-, Sedan-, Coach- und Coupé-Carrosserien oder offene Tourenwagen mit einfachem Verdeck und bestenfalls seitlichen Einsteckscheiben aus Celluloid angeboten. Im Sommer waren diese offenen Tourenwagen, Phaeton oder Torpedo ja ganz angenehm und praktisch, aber im eher rauhen Schweizerklima hörte das Vergnügen schon im Frühling und Herbst, vor allem jedoch im Winter, bald auf. Der Fahrtwind blies durch sämtliche Spalten, das geschlossene, leichte Verdeck neigte oft zum Flattern und auch in warmer Kleidung froren die Insassen erbärmlich.

Für diesen prosperierenden Cabrioletmarkt waren zweifellos mehrere Faktoren entscheidend. Fast immer war der Wunsch nach einem echten Ganzjahres-Automobil, bei dem man im Sommer die freie Sicht in die Berge und im Winter ein hohes Mass an Komfort geniessen konnte, ein zentrales, vordergründiges Anliegen. Dazu kam, dass diese schweizerischen Cabriolets sich oft durch eine aparte Linienführung des Aufbaus auszeichneten . Damit konnte dem Wunsch nach einem individuellen Automobil entsprochen werden. Die deutlich höhere Qualität der Carrosserie, sowohl bezüglich Material als auch handwerklicher Arbeit, die sorgfältige Ausführung von Interieur und Polsterung rechtfertigten vollends den höheren Preis.

Das wetterfeste und wintertaugliche Schweizer-Cabriolet (zugegeben, es gab ähnliche Ausführungen auch in Deutschland und Oesterreich – seltener in Frankreich und Italien) vermittelte seinem Besitzer und der Familie ungetrübte, sommerliche Alpenfahrten und Ausflüge. In wenigen Augenblicken war das Verdeck zurückgeschlagen und die Seitenscheiben heruntergekurbelt. Mit Sturmkappe oder Mütze und einer Jacke korrekt bekleidet, konnte den Insassen der Fahrtwind nichts anhaben. Sollte sich jedoch das Wetter verschlechtern, oder die Temperatur stark fallen, waren alle Insassen im Nu durch das solide und massiv mit Rosshaar gepolsterte, nunmehr geschlossene Verdeck, gut geborgen. Die hochgeschobenen Seitenfenster liessen dank speziellen Dichtungs-Gummiprofilen kaum Zugluft ins Wageninnere. Natürlich sollte es noch einige Jahre dauern, bis wirksame Heizungen für Personenwagen allgemein eingeführt wurden. Verschiedene amerikanische Marken begannen solche gegen ende der 1930er-Jahre einzubauen.

Varianten zum Thema Cabriolet bildeten eine Zeitlang die bei Limousinen über die ganze Dachlänge gehende Faltverdecke, teilweise mit elektrischer Betätigung. Ferner die Cabrio-Limousinen, bei denen die Seitenteile mit Türen vom geschlossenen Wagen beibehalten wurden, das feste Blechdach jedoch durch ein zu öffnendes Cabrio-Verdeck ersetzt wurde. Auch diese Umbauten wurden in den Carrosserie-Werkstätten ausgeführt, wobei gelegentlich auch die Stoffpolsterung durch eine solche aus Leder ersetzt wurde. Insgesamt waren diese Ausführungen jedoch weniger populär als das eigentliche Cabriolet.

Es wundert also nicht, dass ab mitte der 1920er-Jahre und dann vor allem in den Krisenjahren und nach Einführung der Einfuhr-Zollrückerstattung für Chassis ohne Aufbau, die Grosszahl der Fahrzeuge mit attraktiven 2- und 4-türigen Cabriolet-Carrosserien versehen wurde. Trotz der wirtschaftlich angespannten Periode wurden in zahlreichen Betrieben in der Schweiz und natürlich auch von Reinbolt & Christe sehr viele Cabriolets auf europäischen und amerikanischen Chassis aufgebaut.

Mit dem Ausbruch des 2. Weltkriegs kam diese Tätigkeit jedoch hier, wie in allen anderen Carrosserie-Unternehmen, schnell zum Erliegen. Nach Kriegsende wurde die Zollrückerstattung bald infolge neuer Handelsabkommen hinfällig. Damit kletterten die Preise für Wagen mit schweizerischen Spezialcarrosserien wieder deutlich über jene der in immer grösseren Stückzahlen produzierten Serienmodelle. Eine weitere Erschwernis ergab sich daraus, dass viele Autohersteller nun ebenfalls Cabriolets in ihre Programme aufnahmen. Eine rasch wachsende Zahl von Marken produzierte Autos mit selbsttragenden Carrosserien, sodass ausser im Luxussegment oft gar keine nackten Fahrgestelle mehr erhältlich waren. Es erfolgte deshalb eine zunehmende Ausrichtung auf Fahrzeuge im oberen Preisbereich. Damit wurde der Nischenmarkt noch kleiner. Schliesslich verblieben bis in die 1950er-Jahre lediglich eine Handvoll Carrosseriefirmen, die noch neue Aufbauten auf Personenwagen herstellten. Von ihnen wandeten sich die meisten, wie auch Reinbolt & Christe, der Ausführung von Reparaturen oder von Spezialfahrzeugen, Ambulanzen oder Busaufbauten zu. (Worblaufen, Tüscher, Hess, Gangloff, Langenthal etc.) Als Personenwagen-Carrossier im eigentlichen Sinn überlebte nur gerade Hermann Graber, Wichtrach, wo man bis in die 1960er-Jahre vor allem Alvis aufbaute.

Wirtschaftskrise – Folgen und Massnahmen

Als mit dem grossen Börsencrash im New York im Herbst 1929 die grosse Wirtschaftskrise ihren Anfang nahm, konnte man noch nicht ahnen, dass diese die ganze Welt erfassen und über viele Jahre andauern würde. Auch in der Schweiz mehrten sich die Anzeichen der Krise in mancher Weise. Es kam mangels Exporten, Preiszerfall und staatlichen Regulierungen zu Konkursen, Betriebsschliessungen und Arbeitslosigkeit. So musste die letzte bedeutende schweizerische Personenwagen-fabrik, Martini in St. Blaise, 1933 ihre Tore schliessen. Carrosseriefirmen verlegten sich auf die Ausführung von Reparaturen oder den Nutzfahrzeugbereich. Einige, denen es nicht gelungen war, Reserven für magere Jahre zu schaffen, wurden übernommen oder gingen in die Liquidation.

Der noch vor kurzem so vielversprechende Markt für individuelle Spezialcarrosserien für eine gut betuchte Kundschaft brach ein. Die alten, renommierten Unternehmen wurden von jungen, dynamischen Carrossiers, die ihre Ideen zumeist in Paris einholten, mehr und mehr bedrängt.

Der Carrosserie-Verband (VSCI) von 1923 bis 1931 vom Basler Carrossier Julius Kölz präsidiert, wurde, zusammen mit Vertretern der Nutzfahrzeugindustrie und Zuliefer-betrieben bei der Schweizer Regierung vorstellig um Stützungsmassnahmen zu beantragen. Der Bundesrat beschloss am 25. August 1931

eine Zollrückerstattung von 40% für alle in die Schweiz eingeführten und hier carrossierten Automobil-Chassis. Neben dem Arbeits- und Materialaufwand für die Carrosserie wurden auch Reifen, Elektro-Ausrüstung und Zubehör aus schweizerischer Produktion verwendet. Diese Massnahmen machten es möglich, Automobile aller Marken vor allem mit den in der Schweiz beliebten wintertauglichen Cabriolet-Carrosserien zu versehen und dies zu konkurrenzfähigen Preisen.

Während einige Importeure mit einzelnen Carrosseriefirmen Liefervereinbarungen eingingen, liessen andere ihre Kunden entscheiden. Bei Reinbolt & Christe war logischerweise die Agence Americaine der Hauptpartner. So entstanden denn auch vor allem auf GM-Chassis die eleganten, schönen Cabriolets mit zwei und vier Türen. Daneben wurden in Basel auch auf englischen Fahrgestellen überaus aparte Cabriolets fertiggestellt.

Bis 1941 wurden insgesamt 4'534 Fahrgestelle mit dieser Zollvergünstigung importiert. (Ab1931übernahm Fritz Ramseier, Ramseier & Jenzer, Bern das Präsidium des VSCI, gab es 1941 an Adolf Tüscher, Zürich ab, dessen Nachfolger der Basler-Carrossier Walter Köng ab 1945 bis 1953 wurde.)

Die Basler Gesellschaft und das Automobil 1931

Die detaillierte Erfassung der Motorfahrzeuge nach Marken in allen Schweizer Kantonen erlaubt es, einige Rückschlüsse auf die Kaufgewohnheiten und Präferenzen der Basler-Kundschaft von Reinbolt & Christe zu ziehen.

Insgesamt waren in der Schweiz ende 1931 63'945 Personenwagen eingelöst und im Betrieb. Die am meisten verbreitete Marke war mit 10'632 Wagen Fiat und damit rund doppelt so erfolgreich, wie Citroen (5'702) und Ford (4'044). Alle Marken von GM brachten es auf gut 7'000 Fahrzeuge.

Die Stadt Basel lag mit 48 Einwohnern pro Personenwagen im Mittelfeld auf dem 16. Platz der grösseren Städte und Agglomerationen. Genf wies mit nur 21 Einwohnern pro Fahrzeug eine über doppelt so hohe Dichte auf und führte die Tabelle an. Zürich und Bern kamen auf die Plätze 11 und 13. Bei den Zulassungen nach Kantonen, kam Basel-Stadt mit 3'247 PKWs hinter Zürich und Bern mit je etwas über 10'000 Wagen und Genf und Waadt mit 8'300 resp. 7150 Fahrzeugen auf den 5. Platz.

In den Kantonen zeigten sich deutliche Markenpräferenzen. Während von den insgesamt 660 Martini deren 200 im Kanton Bern, 94 in Zürich, je gut 50 in Neuenburg und der Waadt zugelassen waren, zählte man in Basel-Stadt lediglich 25 Exemplare. - Deutsche Autos waren in Basel deutlich weniger beliebt als etwa in Zürich. So gab es lediglich 48 Mercedes-Benz gegenüber 292 in der Limmatstadt, oder nur 44 Opel gegenüber 228 der preiswerten Wagen aus Rüsselsheim. Bessere Karten hatten die französischen Marken in Basel. Mit 739 Autos lag die Dichte etwa gleich auf mit Zürich, wobei hier die Kantone Genf und Waadt mit 3'680 resp. 2'336 Wagen über einen Drittel der Importwagen aus Frankreich aufgenommen hatten.

Beim speziellen Augenmerk auf ausgesprochene Luxuswagen zeigte sich, dass Basel mit 7 Hispano-Suiza, 8 Rolls-Royce, 5 Isotta-Fraschin, 14 Voisin sowie 33 Cadillac, 54 Packard, 18 Stutz und sogar 6 Locomobile durchaus herrschaftliche Fahrzeuge in den Garagen barg. Vermutlich waren diese oft während vieler Jahre im Betrieb. - Auffallend, dass von den insgesamt 148 in der Schweiz immatrikulierten Alfa Romeo lediglich zwei den Weg nach Basel gefunden hatten, während es bei etwa gleich vielen Bugatti immerhin 11 Wagen waren.

Horch 710 Roadster 1934

Dieser sehr auffällige und eher an Carrosserien von Figoni & Falaschi, Saoutchik oder Erdmann & Rossi gemahnende, zweiplätzige Roadster mit seinen tropfenförmigen vorderen und hinteren Kotflügeln und immens langer Motorhaube wird zwar Reinbolt & Christe zugeschrieben.) Doch da regen sich bei vielen namhaften Kennern berechtigte Zweifel. Zum einen fand sich in den erhalten Unterlagen kein Bild und kein Hinweis auf diesen höchst ungewöhnlichen Wagen. Es ist kaum denkbar, dass Reinbolt & Christe ihn nicht in der Werbung oder am Genfer Salon eingesetzt hätte. Weder die Herren Ch. Reinhart noch R. Heusler können sich daran erinnern je Original-Pläne oder -Bilder gesehen zu haben. Insgesamt wirkt die Carrosserie auch jünger als 1934 und es

finden sich keine Parallelen zu bekannten Aufbauten von Reinbolt & Christe aus den 1930er-Jahren.

Dem Vernehmen nach hat der Horch 710 Roadster eine sehr illustere Geschichte hinter sich. Anfänglich bei verschiedenen Besitzern in Deutschland, soll er 1940 von der Deutschen Wehrmacht requiriert und in Paris verwendet worden sein. Dann wäre er erstmals nach den USA, später nach Holland und Norwegen und schliesslich wieder nach New York gekommen. Restauriert fand er den Weg zurück nach Deutschland und wurde 2003 in Paris versteigert.

Zweifellos handelt es sich um ein aufsehenerregendes Automobil, das in Amerika auch mit mehreren Preisen an Konkurrenzen ausgezeichnet worden sein soll. Bis sich jedoch schlüssige Beweise finden, ist es wohl angemessen, den Horch 710 Roadster nicht in die Reihe der bekannten Reinbolt & Christe Kreationen aufzunehmen, um möglichen Fehlidentifikationen keine neue Nahrung zu geben.

Quellen und weiterführende Literatur:

„Kutschen & Schlitten in der Schweiz“ von Andres Furger, Verlag NZZ 1993

„Schweiz. Landesausstellung 1914 in Bern“ Katalog

„Schweizer Automobile“ von D. Günther, R. Box & M. Stoop, Autovision 1992

„Illustrierte AR und Katalognummern 1929 – 49“

ZUSAMMENFASSUNG

Die 160-jährige Geschichte der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe in Basel, der bedeutendsten Wagenfabrik der Schweiz, zeigt exemplarisch den Weg des Wagenbaus von der Postkutsche über den Luxuswagen bis hin zur handgefertigten Automobil-Carrosserie. Der Gründer Joseph Kauffmann begann 1830 im elsässischen Saint-Louis mit dem ersten Betrieb und kam 1855 nach Basel. Hier fertigte er noble Chaisen sowie – als gelernter Sattler – auch Pferdegeschirre und Sättel. Er lebte mit Frau und Kind in einem hübschen Landhaus vor dem St. Johanns-Tor, hinter dem er eine Fabrik aus Holz erbauen liess.

Nach dem Tod dieses Industriepioniers führte seine aus Leymen stammende Witwe das Geschäft „Kauffmann à Bâle“ weiter, bis der Sohn seine Ausbildung im Ausland, wohl vor allem in Paris, abgeschlossen hatte. Das Patriziat Basels, aber auch andere anspruchsvolle Damen und Herren aus der ganzen Schweiz und dem nahen Ausland wurden seine Kunden. Basel galt im 19. Jahrhundert als die Schweizer Stadt mit den schönsten Equipagen. Die Wagen des Sohnes namens Eugène Kauffmann entsprachen dem neuesten Pariser Chic. Er entwarf in seiner 1875 neu in Stein errichteten Fabrik die elegantesten Kutschen, die je in der Schweiz gebaut wurden. Von diesen sind noch zahlreiche Wagen erhalten, die hier in Text und Bild vorgestellt werden.

1894 zog Eugène aus nicht bekannten Gründen mit seiner Familie zurück nach Paris und verkaufte den erfolgreichen Betrieb, in dem circa 30 Mitarbeiter tätig waren, zwei langjährigen, aus Württemberg stammenden Fachleuten, dem Wagenmaler Jacques Reinbolt und dem Sattler Martin Christe. Diese führten die Fabrik an der Elsässerstrasse im Sinne der Familie Kauffmann erfolgreich bis zum Beginn des Automobilzeitalters weiter. Die Umwälzungen des frühen 20. Jahrhunderts wurden zunächst – wie bei andere Traditionshäusern auch - etwas zögerlich mitgemacht. Dann fasste man Fuss, es entstanden schöne Automobil-Carrosserien auf eingekauften Chassis für die anspruchsvoll gebliebene Kundschaft. Aber die Konkurrenz anderer Basler Carrossiers wurde nach dem Ersten Weltkrieg stärker. Die alte Fabrik wurde stark umgebaut: Um 1925 wurde das Landhaus abgerissen und neu ein Wohnblock mit Büros und einer „Auto-Garage“ gebaut. Dabei übernahmen sich die Inhaber. Die Umwandlung in eine Aktiengesellschaft war das Resultat.

Mit Rudolf Heusler-Hoffmann konsolidierte 1935 ein geschickter Geschäftsmann aus den besseren Kreisen Basels die mittlerweile auf den Bau von massgeschneiderten Cabriolets spezialisierte Firma „Reinbolt & Christe A.G.“, wie sie jetzt hiess. Der neue Leiter der Carrosserie passte die Fabrikbauten von 1875 den Verhältnissen so gut an, wie dies nur möglich war. Dort entstanden jetzt auch Automobile für den Personentransport, für die Feuerwehr und das Militär. Während des Zweiten Weltkriegs musste sogar auf die Produktion von Stahlmöbeln ausgewichen werden. Der Glanz der alten Traditionsfirma verblasste weiter, bis 1959 die Immobilien versilbert und die Marke 1960 beerdigt wurde. Die Zeiten der massgeschneiderten und von Hand gefertigten Fahrzeuge waren definitiv vorbei.

LITERATUR

AR
Automobil Revue
Bern 1906 - 2011

Ill. AR
Automobil-Revue, Illustrierte Ausgabe

Belser 1993
Eduard J. Belser, Der Minerva-Schlitten
Basel 1993

Berthaux 1846
Louis Berthaux, Le parfait Carrossier
Dijon 1846

Clavel 1957
Alexander und Fanny Clavel-Respinger, Das Buch vom Wenkenhof
Basel 1957

Furger 1982
Andres Furger, Kutschen und Schlitten aus dem alten Basel
Basel 1982

Furger 1993
Kutschen und Schlitten in der Schweiz
Basel 1993

Furger 2003
Kutschen Europas, Band I
Hildesheim/Zürich/New York 2003
Kutschen Europas Band 1

Furger 2004
Kutschen Europas, Band II
Hildesheim/Zürich/New York 2004
Kutschen Europas Band 1

Furger 2006
Andres Furger, In der Kutsche durch die Schweiz
Basel 2006

Furger 2009
Andres Furger, Paraden - Maskeraden - Promenaden. Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte Band 66, Heft 1/09, 1-44

GDC
Le Guide du Carrossier

Günther et. al. 1992

Günther, de la Rive Box, Stoop

Schweizer Automobile

Hamburg 1992

Hediger 2007

Ferdinand Hediger, Swiss Classics Nr 15-3/2007, 50-55

Hof 1992

Horst Hoof, Achse, Rad und Wagen 2, 1992, 37-50

Hofer 1921

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

Mülhausen 1821

Jubiläumsschrift 2008

NN, Jubiläumsschrift 1908-2008 – Geschichte der Reitbahngesellschaft St. Jakob

Basel 2008

L‘Auto Carrosserie

Paris 1924 - 1939

LCF

La Carrosserie Française

Paravicini-Bachofen 1884

Emanuel Paravicini-Bachofen, Spezialbericht: Strassenfuhrwerk und Luxuswagen. In: Schweizerische Landesausstellung, Zürich 1883, Bericht über Gruppen 20/21: Ingenieur- und Transportwesen.

Zürich 1884, 175ff.

Sarasin 1997

Philipp Sarasin, Stadt der Bürger – Bürgerliche Macht und städtische gesellschaft – Basel 186 – 1919

Göttingen 1997 (2. Aufl.)

Vischer 1918

Familie Vischer-Burckhardt, Der Pfeffingerhof zu Basel 1918

Basel 1918

Vonder Mühll 1944

Johanna Vonder Mühll, Basler Sitten. Herkommen und Brauch im häuslichen Leben einer städtischen Bürgerschaft

Basel 1944 (Zweite Auflage 1969)

VSCI 1969

VSCI - 50 Jahre VSCI 1919-1969

Bern 1969

VSCI 1994

Schweizer Carrosseriegeschichte von 1919-1994: kreativ und sicher

Zofingen 1994

Wagenbau

Monatsblätter für Schmiede, Wagner, Sattler, Tapezierer und verwandte Gewerbe der ganzen deutsch-sprechenden Schweiz

QUELLEN

Bauacten Staatsarchiv Basel-Stadt,

Bau K 67 1910-1929

K 13 1873-1933

K 55 1897-1921

ABKÜRZUNGEN

EMPFA

Eidgenössische Militärpferde-Anstalt

HMB

Historisches Museum Basel

NPZ

Nationales Pferdezentrum Bern (vormals EMPFA)

SCR

Swiss Car Register

ANHANG:

Liste der nummerierten Fahrzeuge

In dieser Liste sind die pferdegezogenen Fahrzeuge berücksichtigt, denen eine Produktionsnummer zugeordnet werden kann.

Wagen mit Signatur Kauffmann à St. Louis (1830 bis 1855)

364 Kalesche Segerhof HMB

Fahrzeuge mit Signatur Kauffmann Bâle (1855 bis 1894)

321 Kalesche Bechburg

um 600 Vis-à-vis Ebenrain

783 Landauer Marx

871 Road-Cart Roth

873 Drachen-Schlitten

886 Break Paravicini

896 Jagdwagen ex Brandenberger bei D. Fuchs auf Schlüssel

934 Schwerer Landauer Meier Neunkirch (stand in Rothenburg)

1000 ? Schlitten Bachofen

1005 Unrestaurierter Mylord Rothenburg

1014 Dogcart Avenches

1070 Vierrad-Docart ex Saxer

1072 Jagdwagen Emanuel

1074 Break Schwabe

1090 Mylord Dominique Posselle

1130 Jagdphaëton Fischer

1138 Landauer Häusermann

1150 Phaëton Keller in Rothenburg

1175 Leichter Phaëton Walder

1177 Landauer Wamister

1182 unrest. Coupé Butz

1262 Phaéton américaine AF

1301 Dogcart Niederberger ex Sträuli

Fahrzeuge mit Signatur Kauffmann, Reinbolt & Christe Sucrs. Bâle (ab 1894)

1354 Jagdwagen SLM

1383 Phaëton Sallmann

1386 Landauer Rotehburg ex Liselotte

1393 Wagonnette AF

1395 Phaëton Haecky

1399 Landauer Voegelin

1410 Restauriertes Coupé Butz

1420 Tandemwagen EMPFA

1424 Victoria-Duc Rosenberg

1431 Coupé ¾ ex Bächler Cham; Papierfabrik Cham

1435 Jagdwagen Bächler Cham auf Schlüssel = Eichhof

1459 Jagdwagen Wüthrich

1465 Coupé EMPFA

1522 Jagdwagen Salez, ex Aebi? Bei D. Fuchs

1525 Break de chasse à la Belvallette bei Kälin im Aargau

1536/71 Landauer ex AF

1543 Jagdwagen natur D. Fuchs

1570 Jagdphaëton Huber ex Haecky BS

1576 Coupé Wirth

1578 Jagdwagen Holenstein

1585 Dogcart Meyer

1592 Coupé Hoffmann-La Roche

1604 Mylord Goldenberg

1609 Mylord AF ex Aargau

1610 Derby-Cart Leimgruber

1618 Wagonnette Bobst

1627 Dogcart Haldimann

1636 Mylord Lüönd

1647 Charrette anglaise Saxer jetzt Schwabe

1656 Mylord Nemitz

1657 Älterer Phaëton Clavel HMB

1667 Mylord E. Schmid

1667 Break Marx

1668 Mylord Schwabe (auf Schlüssel) offenbar auch ex Ehinger-Geigy

1668 Jagdwagen Hollinger ex Ehinger-Geigy

1685 Dogcart Sallmann

1688 Schwerer Paëton EMPFA

1700 Phaëton Huber

1702 Landauer Butz

1703 Camion Bahuchet

1704 Mylord bâteau Burlet

1716 Mylord Hollenstein

1717 Mylord EMPFA

1726 Dogcart Clavel

1730 Coupé Clavel = 1905

1735 Mylord Bernasconi ex Langenthal

1736 Coupé Pregger ex Langenthal

1744 Dogcart Roth

1745 Mylord HMB

1748 Phaëton Clavel EMPFA

1764 Landauer Einsiedeln

1770 Dogcart Z. Kälin

1777 Mylord Schwarz

1847 Landauer HMB

?2106 Tonneau ex Bühler

2123 Mylord Wüthrich.

Kutschen mit Signatur Reinbolt & Christe Bâle (ab circa 1900)

1522 Jagdphaëton Fuchs

1561 Break-Wagonnette Borsch

1600 Mail-Phaëeton EMPFA

1800 Phaëton Lindengut.

Nachträge

Der Autor ist dankbar für neue Hinweise zu Fahrzeugen und Quellen; er wird sie hier gerne nachtragen.

andresfurger@gmail.com

Markus Jedele, Verfasser des Buches über Schweizer Postfahrzeuge, schrieb bezüglich der Abb. 11 und 12:

„Ich denke, dass die Pläne aus der Sammlung Trapp wirklich von Joseph Kauffmann stammen, ihre Ausgestaltung, die Strichführung und der Zeichenstil (bis hin zum grafischen Massstab) stimmen derart genau mit den Plänen von Kauffmann im Postarchiv überein, so dass ich die Herkunft von Kauffmann nicht nur für möglich, sondern für sehr wahrscheinlich halte.“

Seit 1914 sind von Andres Furger folgende digitale Arbeiten unter academia.edu zu Basler Kutschenbauer erschienen:

- Carrosserie Heimburger in Basel (1850-1996)
- Wagenbau Kölz in Basel (1875-1973)
- Zur Pferdezucht in der Schweiz – 16. bis 19. Jahrhundert
    - Kutschenbau in Basel im frühen 19. Jahrhundert – Die Zeichnungen von Samuel Fininger
- Kutschenzeichnungen des frühen 19. Jahrhunderts

Im Dezember-Heft von 2017 der Zeitschrift „Pferd und Wagen“ erschien ein Artikel über „Kutscher Wilhelm“, der um 1900 länger in Basler Herrschaftshäusern tätig war.

Die folgenden Fahrzeuge oder Quellen wurden dem Autor seit 2014 zusätzlich bekannt



Abb. 426

Wagonnette im Handel 2014 bei Pius Holdener in Benken ZH ex Basler Droschkenanstalt Settelen oder Keller.





Abb. 427

Mittelgrosser Mylord in der Sammlung Hanspeter Ryser, Oberwil. Das Fahrzeug mit der Nummer 1563 soll aus der Familie von Roll (Gerlafingen) stammen.





Abb. 428

Landauer mit der Nr. 1386 auf dem Schlüssel.

(Sammlung Franz Knüsel in Rothenburg AG ex Fuhrhalterei Isler in Zürich)



Abb. 429

Schwerer Landauer mit der Nr. 925 und originalen Laternen. Dem Wagen wurden zwei neue Bremssysteme zugefügt.

(Stefan Oberholzer, Wald ZH)



Abb. 430

Historische Fotografie eines von Reinbolt & Christe um 1910 gefertigten Lieferwagens. Aus dem Archiv des Wagenbauers Kölz in Basel.

Staub Buch S. 21:

UNSER PFERDESPORT EINST UND JETZT

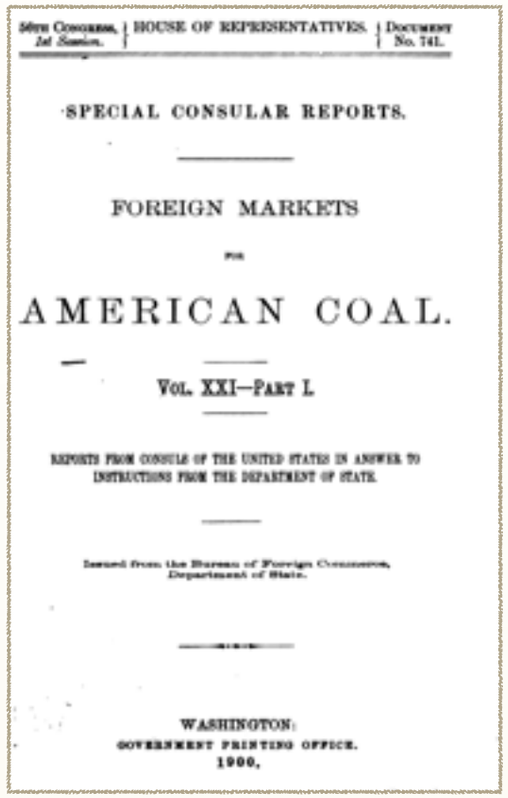
Der Pferdesport hat in unserer Zeit in der Schweiz eine so schöne Entwicklung durchgemacht, daß es wohl sich lohnt, ihr nachzugehen. Man nehme vorlieb mit anspruchslosen Erinnerungen eines Alten, die sich auf die letzten fünfzig Jahre beschränken.

Der wirtschaftliche Aufschwung unseres Landes in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatte dazu geführt, daß überall zahlreiche Liebhaber schöne Reitpferde und tüchtige Luxusgespanne sich hielten. Die Hauptstätten des Pferdesportes waren Basel und Zürich. Namentlich war Basel berühmt für die große Zahl hochwertiger Reit- und Wagen-Pferde und für die Korrektheit und Eleganz der Equipagen. In dem ganzen dortigen Betriebe war englischer Einfluß unverkennbar. Tonangebend war dort lange Zeit Herr Rudolf Paravicini-Hoffmann, der langjährige Präsident des Schweiz. Rennvereins.

Abb. 431

Zitat aus dem Buch von Robert Staub „Reiten und Fahren - Ein Schweizer Handbuch“von 1924.

Nach Sarasin S. 227 hiess der Präsident Hoffmann-Paravicini.



56TH CONGRESS, 1st Session. | HOUSE OF REPRESENTATIVES. | DOCUMENT No. 741.

SPECIAL CONSULAR REPORTS.

FOREIGN MARKETS

FOR

AMERICAN COAL.

VOL. XXI—PART I.

REPORTS FROM CONSULS OF THE UNITED STATES IN ANSWER TO INSTRUCTIONS FROM THE DEPARTMENT OF STATE.

Issued from the Bureau of Foreign Commerce, Department of State.

WASHINGTON:
GOVERNMENT PRINTING OFFICE.
1900.

For instance, there are, as Consul Ridgely states in his report, only ten manufacturers of vehicles in Geneva, and all of them together do not produce more than 50 vehicles a year. As will be seen from the report of Consul Gifford, Basel is the most important vehicle manufacturing center of Switzerland. About 250 coupes, landaus, victorias, and dogcarts are constructed in that neighborhood every year, and in their manufacture some American hickory is used. American

Abb. 432

Titel und Zitat aus einer amerikanischen Zeitschrift:

Im weiteren Text wird erwähnt, dass nicht nur Geissberger in Zürich, sondern auch Kauffmann in Basel amerikanische Maschinen zur Holzbearbeitung eingesetzt hat.



Abb. 433

Break-Wagonnette im Handel im Jahre 2015 ex Daniel Fuchs in Appenzell. Untergestell gut, Kasten erneuert und mit vielen neuen Teilen versehen.



Abb. 434

Drachenschlitten (bei Jakob Butz in Allschwil) ohne Signatur, aber nahe der Zeichnung von 1892, wie oben abgebildet und hier wiederholt.



Abb. 113

1892 publizierte Zeichnung von Eugène Kauffmann eines ähnlichen Schlittens nach einem „croquis".

La Carrosserie Française 1892







Abb. 435

Detail der Malerei am Schlitten von Abb. 434.







Abb. 436

Zweiter neu bekannt gewordener Drachenschlitten, um 1875.

Erstbesitzer wohl Jakob Sarasin-Schlumberger (geb. 1851) aus der Linie Weisses Haus

(Robert Häfelfinger Sissach)





Abb. 437

Der Schlitten von Abb. 33 wurde 2015 bei Beat Niederberger in Gossau SG restauriert. Er weist unter dem Polster die Produktionsnummer 323 auf. Die Kalesche gleicher Provenienz hat die Nummer 321. Demnach dürfte der Kasten von Kauffmann stammen und wurde offenbar um 1900 von Heimburger zu einem Schlitten umgebaut





Abb. 438

Break-Wagonnette, signiert „Kauffmann à Bâle“ bei Pius Holdener in Benken ZH. Der Verkäufer des Wagens sagte aus, dass das alte herrschaftliche Fahrzeug als eine Art Botenwagen zwischen Tenniken im Oberbaselbiet und Basel eingesetzt war (vollständig neu bemalt und ausstaffiert um 2014).





Abb. 439

Break de chasse mit Signatur „Reinbolt & Christe Bâle“ und der Nr. 1492

(Pius Holdener Benken ZH)



Abb. 440

Mylord in schlechtem Zustand mit der Nr. 1005.

(Franz Knüsel, Rothenburg AG)





Abb. 441

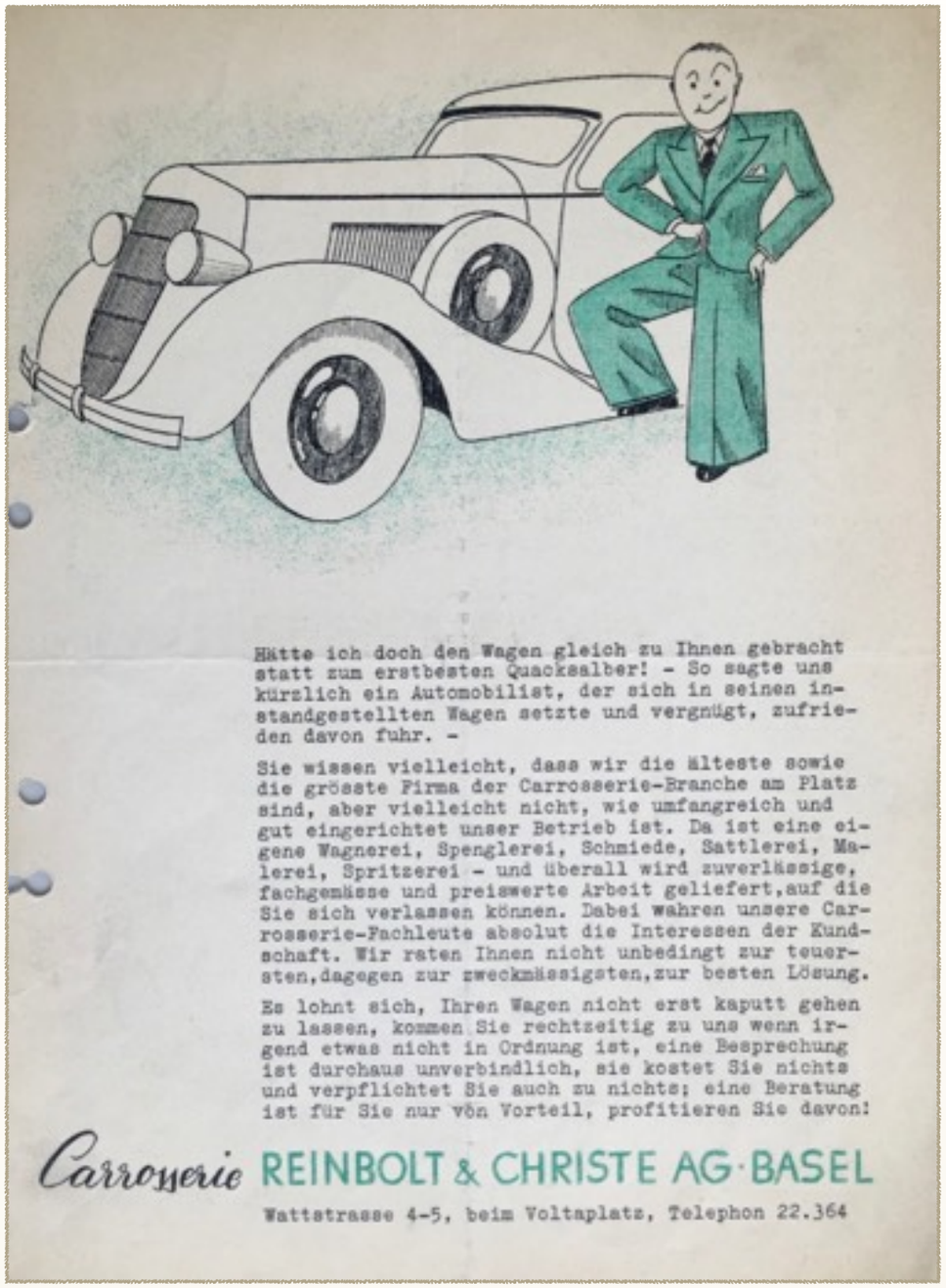
Schwerer Landauer mit Kapseln „Kauffmann Bâle“.

(Hans Kiener, Bühl BE)



Abb. 442

Prospekt aus dem Archiv der Carrosserie Wenger, Basel. Oben der Wagen des Generals Henri Guisan.



Hätte ich doch den Wagen gleich zu Ihnen gebracht statt zum erstbesten Quacksalber! - So sagte uns kürzlich ein Automobilist, der sich in seinen instandgestellten Wagen setzte und vergnügt, zufrieden davon fuhr. -

Sie wissen vielleicht, dass wir die älteste sowie die grösste Firma der Carrosserie-Branche am Platz sind, aber vielleicht nicht, wie umfangreich und gut eingerichtet unser Betrieb ist. Da ist eine eigene Wagnerei, Spenglerei, Schmiede, Sattlerei, Malerei, Spritzerei - und überall wird zuverlässige, fachgemässe und preiswerte Arbeit geliefert,auf die Sie sich verlassen können. Dabei wahren unsere Carrosserie-Fachleute absolut die Interessen der Kundschaft. Wir raten Ihnen nicht unbedingt zur teuersten,dagegen zur zweckmässigsten,zur besten Lösung.

Es lohnt sich, Ihren Wagen nicht erst kaputt gehen zu lassen, kommen Sie rechtzeitig zu uns wenn irgend etwas nicht in Ordnung ist, eine Besprechung ist durchaus unverbindlich, sie kostet Sie nichts und verpflichtet Sie auch zu nichts; eine Beratung ist für Sie nur von Vorteil, profitieren Sie davon!

Carrosserie REINBOLT & CHRISTE AG·BASEL

Wattstrasse 4-5, beim Voltaplatz, Telephon 22.364

Abb. 443

Prospekt aus dem Archiv der Carrosserie Wenger, Basel. Deren Begründer, Dominik Wenger, war dort als Kastenschreiner von 1898 bis 1903 tätig (danach in der Carrosserie Mulhousienne in Mülhausen, bei Heimburger in Basel und danach bei Saurer in Arbon) bevor er 1919 seinen eigenen Betrieb gründete.





Abb. 444

Schwerer Landauer mit Nr. 934 und versilberten Nabenschüsseln. Wohl originale Laternen. Gardecrotte sekundär.

(Besitzer Meier in Neunkirch LU, Standort Rothenburg LU)





Abb. 445

Dos-à-dos 2016 am Turnier in Rothenburg. Der stark abgeänderte Wagen soll aus der Basler Familie Geigy stammen.



Abb. 446

Dogcart ex Kurt Meyer, jetzt bei Siegward Tesch

Ex Teigwarenfabrik Erne in Erlisbach AG. Originale Laternen und guter konservierter Zustand.

Grosses Modell wie der rote Wagen bei Robert Sallmann.



Abb. 447

Break de chasse bei Daniel Fuchs in Appenzell. Spiel der Hölzer gut erhalten, schwarzes Leder. (Und er hat ein zweites Exemplar mit dunkelblauer Polsterung und grüner Übermalung.)





Abb. 448

Landauer mit Kapselsignatur „Kauffmann Bâle“. Unten Achssignatur mit Produktionsnummer 1291. Ältere Bandbremse.

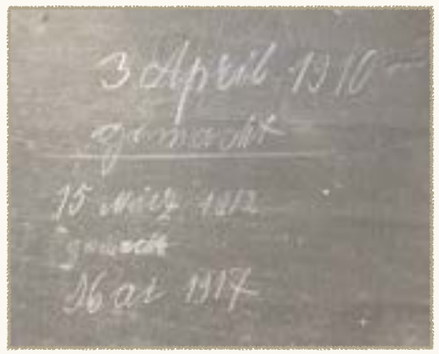
Ende 2017 im Handel.



Kauffmann à Bâle mit originalen Laternen. Frühjahr 2018 im Handel.



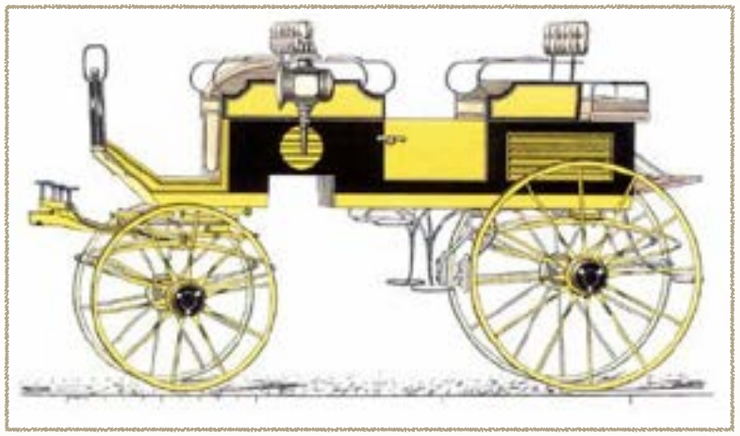
Mylord ex Aargau mit Nr. 1609 circa 1903. Besonderheit: Hebelbremse.





Charrette anglaise, 2019 von N. Lüscher übernommen und weiter gegeben.

GDC 3, 343



Carrosserie Belvallette

GDC 3, 0343 von 1900. Hier mit Dienersitz



Thomas Kälin im Aargau ex Basel. Falsche Achsen und Räder vorne. Originale Laternen. Plakette von Carl Meier, Wagenlackiererei. 1941 neu gemalt. S auf Laterne (Settelen?). Auf Hinterachse: 1525 Reinbolt & Christe BALE G.K.Bte S.G.D.G. 1553 demnach kurz nach 1900 gebaut.





von Emanuel Schmid mitgeteilt.

Consular Report 1900: Nachtrag ausstehend.