

*Andres Furger*

CARROSSERIE  
HEIMBURGER  
IN BASEL

HEIMBURGER  
H. BÄLE



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](mailto:andresfurger@gmail.com)

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

Fassung vom 5. 10. 2014 (mit Nachträgen vom 11. 3. 2021)



---

## Inhalt

### Vorwort

1. Einführung
2. Der Ursprung: Chaisenbau Wilhelm Friehl 1850 bis 1887
3. Der Betrieb von Charles Heimburger 1888 bis 1910
4. Das Interregnum der Witwe Heimburger 1910 bis 1912
5. Die Carrosserie von Otto Heimburger 1912 bis 1939
6. Die Carrosserie von Alfred Heimburger 1939 bis 1996
7. Erhaltene Heimburger-Kutschen
8. Erhaltene Heimburger-Schlitten

### Nachträge

### Zusammenfassung

### Literatur und Quellen

## Vorwort

Der erste Kontakt mit der Carrosserie Heimburger? 1981 musste oder durfte ich als junger Konservator und Archäologe das Kutschenmuseum in Brügglingen einrichten. Zuerst waren die Bestände an Kutschen und Schlitten zusammen zu suchen. Dazu gehörte der üppig gestaltete Minerva-Schlitten. Derselbe war vor Monaten von meinem Vorgänger der Carrosserie Heimburger zur Auffrischung des Untergestells übergeben worden. Also meldete ich mich an der Nauenstrasse an und wurde von einem freundlichen, elegant gekleideten älteren Herrn empfangen, von Alfred Heimburger, Vertreter der dritten Generation der Carrosserie Heimburger. Im Laufe der Zeit entwickelte sich ein fast freundschaftliches Verhältnis; Alfred Heimburger wurde zu einem wichtigen Zeitzeugen, den ich auch um 1984 in längeren (erhaltenen) Videosequenzen für das Archiv des Museums aufnehmen konnte. Er führte mit viel Sachkenntnis in sein altes nobles Metier ein, allerdings immer noch mit höchster Diskretion. (Kein Name eines bekannten Kunden aus dem Basler Patriziat kam über seine Lippen.)

Nachdem ich die Geschichten zweier anderer Basler Wagenbauer online veröffentlicht habe (Kauffmann, Reinbolt & Christe sowie Kölz, siehe [www.academia.edu](http://www.academia.edu)) ist jetzt Heimburger an der Reihe. Wiederholt wurde darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, so schnell wie möglich solche Firmengeschichten festzuhalten, in einer Zeit nämlich während der noch ein letzter Faden zu Zeitzeugen und zu Dokumenten in Privatbesitz besteht. In diesem Sinne habe ich mein Wissen hier zusammen getragen. Dabei konnte ich auf die Hilfe von folgenden Personen zählen, denen ich herzlich danke:

Lukas Boesch, Bättwil  
Sibylle Gautier, Basel  
Gregor Holenstein, Mogelsberg  
Paul Leimgruber, Riehen  
Robert Sallmann, Amriswil  
Evelyne Oberli, Münchenstein und  
Rudolf Wenger, Riehen.

Andres Furger im Sommer 2014

---

# 1. Einführung

Die Carrosserie Heimburger bestand, wie andere Basler Wagenbauer, beispielsweise Kauffmann oder Kölz, während gut hundert Jahren und wurde über drei bis vier Generationen betrieben. Dies ist kein Zufall, denn die goldene Zeit der Kutschen (früher meist „Wagen“ (franz. „voitures“) oder „Chaisen“ genannt) und der handgefertigten Automobil-Karosserien dauerte nur etwa von der Zeit um 1850 bis circa 1950. Danach liefen die altherwürdigen Betriebe meist zum Reparaturbetrieb aus.

Der Beginn um 1850 hing mit der Entwicklung der Gesellschaft und der Technik jener Geschichtsperiode zusammen. Damals wurden die Oberschicht vermögenter und die halbindustriell gefertigten Kutschen erschwinglicher, das Rad der Zeit drehte schneller und die Strassen wurden besser. Diese Zusammenhänge wurden andernorts ausführlich beschrieben (Furger 2014).

In Basel dauerte das strenge und einschränkende Zunftregime für Handwerker bis ins Jahr 1855. Dies verhinderte die frühe Entstehung von Kutschenfabriken auf Basler Boden, in denen Wagner, Schmiede, Schlosser, Maler und Sattler unter einem Dach zusammen arbeiten konnten, wie dies in England und Frankreich sowie in manchen deutschen Ländern schon länger möglich war. Als dann aber auch in Basel die Restriktionen fielen, hatten die einheimischen Handwerker den Anschluss meist verpasst. Das ist der Grund, wieso die erste Generation der Basler Chaisenfabrikanten aus dem nahen Ausland kamen, aus Frankreich oder Deutschland. Dazu gehörten die Elsässer Heimburger und Kauffmann ebenso wie der Deutsche Friehl, der Vorgänger von Heimburger. Sie bauten in Basel nach 1855 prosperierende Betriebe auf, zumal in der gleichen Zeit Handel und Industrie in Basel florierten, angeführt vor allem durch Vertreter alt eingesessener Familien. Die Wagenbauer machten sich industrielle Fertigungsmethoden zunutze; Dampfmaschinen oder Elektromotoren trieben Maschinen wie Drehbänke an.

Die Carrosserien florierten bis zum Ersten Weltkrieg, dann kam der Niedergang in Etappen. Die erste Hürde war der Übergang zum Automobil vor und nach dem Ersten Weltkrieg, den die Carrosserie Heimburger – im Gegensatz zu anderen – bravourös meisterte. Die zweite Hürde brachte die Weltwirtschaftskrise in den späten zwanziger und frühen dreissiger Jahren und anschliessende der Zweite Weltkrieg. Danach sank die Nachfrage nach Luxusprodukten, wie die nach

handgefertigten Fahrzeugen, nahezu auf Null. Den Todesstoss gaben den Kleinbetrieben nach dem Zweiten Weltkrieg die grossen Automobil-Hersteller, die jetzt die meisten Karosserien zusammen mit dem (nicht mehr selbst tragenden Chassis) in Serie selber herstellten. Somit blieben den alten noblen Betrieben nur noch Spezialanfertigungen vor allem von Nutzfahrzeugen und Reparaturen, so wie man dies heute noch von den verbliebenen Carrosserie-Betrieben her kennt.

Die Carrosserie Heimburger war nach der Firma Kauffmann, Reinbolt & Christe stets die Nummer 2 in Basel und arbeitete auf dem gleichen Niveau. Etwa halb so viel Arbeiter wie bei Kauffmann arbeiteten bei Heimburger, nämlich ein gutes Dutzend. Länger als bei Kauffmann wurden bei Heimburger nicht nur Kutschen und Schlitten, sondern auch Sattlerwaren produziert. Denn deren Chefs, eine Art frühe Generalunternehmer, waren ausgebildete Sattlermeister. Gesamtschweizerisch galt die Carrosserie Heimburger nach Kauffmann und Geissberger in Zürich als Nummer 3. Damit ist gesagt, dass Heimburger stets auch andere Kantone und zum Teil auch das Ausland belieferte. Dazu gehörten vor allem herrschaftliche Schlitten und Jagdwagen.

## 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, er-sieht man daraus, daß es im letzten Jahrhundert be-deutende Aufträge nach Brasilien und Ägypten aus-geführt hat.

Als im Jahre 1898 die ersten Automobile aufkamen,

als erste Schweizer Fabrik mit dem Concours d'Elé-gance 1er 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 neuzeit-lich eingerichtet.



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 ausge-zeichnet worden. Die Firma Heimburger ist zudem

Aus der «Pferdezeit» hat die Firma Heimburger die alte Tradition in die Tage des modernen Kraft-wagens hinübergenommen: was Heimburger anfer-tigt, ist immer noch das Beste vom Besten.

Heute, wo Reparaturen, Umänderungen, die Mon-tage von Rollverdecken usw. eine sehr große Rolle spielen, kann man versichert sein, von der altein-geführten Firma auf das vorteilhafteste bedient zu werden.

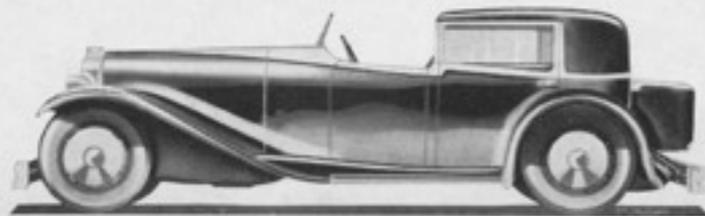


Abb. 1  
Flugblatt von 1930 mit Übersicht der Entwicklung der Carrosserie Heimburger.  
(Privatarchiv)

## 2. Der Ursprung: Chaisenbau Wilhelm Friehl, 1850 bis 1887

Der wohl aus Hessen stammende, 1823 geborene Sattlermeister Johann Wilhelm Friehl war der Vorgänger der Carrosserie Heimburger. Wann er genau in die Schweiz kam, ist nicht klar, jedenfalls gründete er hier im Jahre 1850 seinen eigenen Betrieb, wohl erst eine Sattlerei und noch keine Wagenfabrik, denn eine solche war erst ab 1855 gesetzlich möglich. Im Adressbuch von 1862 sind für die Spitalstrasse 7 die „Wagenfabrikanten Friehl und Stocker“ erwähnt sowie der Chaisenfabrikant „Sattler Joh. Wilhelm Friehl“ als dort wohnhaft. Die Carrosse-rie Heimburger berief sich in der Eigenwerbung stets auf dieses Gründungsda-tum 1850 und machte sich damit einige Jahre älter als Kauffmann (seit 1855 in Basel).

Die anderen beiden „Chaisenfabrikanten“ Basels und damit Konkurrenten waren in den Anfängen um 1860:

- „Joh. Bohny-Fasel an der Spalenvorstadt 24“ und
- Barb. Kauffmann-Ingold an der Elsässer-Strasse 19“, die Mutter von Eugène Kauffmann, dem langjährigen Leiter der Carrosserie Kauffmann, später Kauffmann, Reinbolt & Christe succ. genannt (hier stets als Kaufmann zitiert).

Die Dynastie Heimburger überlebte beide, die Wagenfabrik Bohny ging noch im 19. Jahrhundert ein, Kauffmann, (damals nach den Nachfolgern nur noch Reinbolt & Christe genannt) im Jahre 1950.

Die Friehlsche Werkstatt lag im St-Johann-Quartier, an der Spitalstrasse 7 (heute Kantonsspital), vermutlich belegte der Ursprungsbetrieb die Eckliegenschaft zur Davidsgasse hin. Mit der Zeit scheint Friehl seine Werkstätten zur Davidsgasse 10 hin ausgeweitet zu haben, wie dies auf dem nebenstehenden Plan eingeschrieben ist. Wagenfabriken waren meist um einen Hof gruppiert, auf dem noch viel im Freien gearbeitet wurde.

Wilhelm Friehl hat sich wohl in Paris zusätzlich ausbilden lassen. Jedenfalls baute er nach französischen Vorlagen, wie die Kalesche von Abbildung 3 zeigt. Im Firmenarchiv von Heimburger sah der Schreiber einige Vorlageblätter aus dem in Paris herausgegebenen Guide du Carrossier und dem Vorgängerwerk von Baslez, die mit „Friehl“ gestempelt waren. Friehl baute für seine Zeit hervorragende Luxuswagen, wie die im Folgenden präsentierten Exemplare belegen.



Abb. 2  
 Situation der Betriebe von Friehl und später Heimburger in der Stadt Basel nahe des Rheins auf dem Stadtplan von 1905. Das Quartier südlich der Spitalstrasse mitsamt der alten Davidsgasse wird heute vom Kantonsspital eingenommen. (Geoviewer Basel-Stadt)



Abb. 2B  
 Ballonaufnahme von Spelterini um 1890 mit Blick auf die Stadt Basel Richtung Süden zwischen Dreirosenbrücke und Mittlerer Brücke. Rechts ist die Lage der Fabrik von Friehl eingezeichnet. In den noch baumbestandenen Bereich unterhalb (nördlich) derselben kam um 1895 die Nachfolgefabrik von Heimburger zu liegen.

Wichtige Kunden der Wagenfabriken waren unter anderem die im 19. Jahrhundert boomenden Fuhrhaltereien. Im Pferdebuch der Basler Droschkenanstalt Keller (1876 bis 1890, im Wirtschaftsarchiv BS) sind drei Wagen mit der Provenienz Friehl verzeichnet:

- 1876 „Neue Reservedroschke“ „1890 zertrümmert“ und wieder restauriert.
- 1877 „Brauner Landauer Nr. V“
- 1889 „Rother Remisenwagen“ in blauer Farbe und roter Fassung mit blauer Maroquingarnitur.



Abb. 4  
Glas-Landauer von Friehl „forme bateau“, Sammlung Paul Leimgruber, Riehen

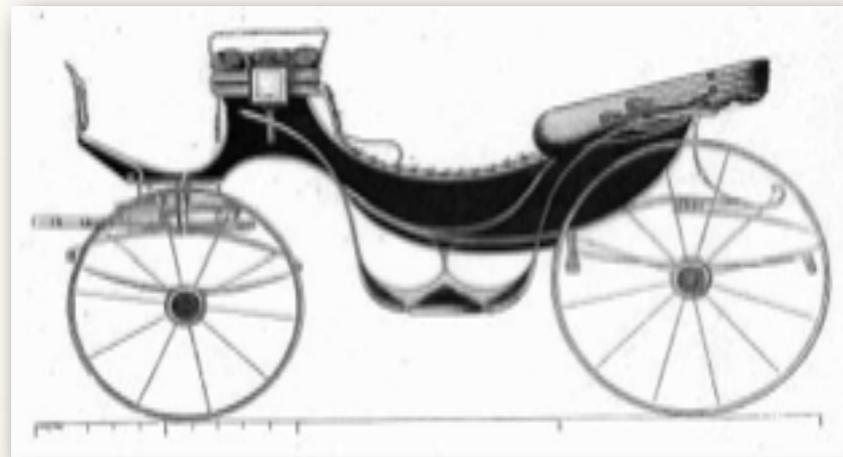


Abb. 3  
Kalesche von Friehl der Zeit um 1860 mit Kapselmarkierung „Friehl à Bâle“. Unten rechts ein Vorlageblatt aus dem Guide du Carrossier von 1861 mit einem ähnlichen Modell.  
(Historisches Museum Basel und Privatarchiv)



Abb. 5  
Mit „FRIEHL BÂLE“ gravierte Laterne. Solche Teile wurden in Paris bezogen; dementsprechend ist diese Laterne auch gestempelt.



Abb. 6  
Restaurierter Phaëton mit originalen Laternen und Kapselmarkierung.  
(Kutschensammlung Toni Meier, Oberrohrdorf)



Abb. 7  
Coupé von Friehl für den Banquier Johannes Riggenbach, das sich auf dem Sommersitz der Familie, auf Schloss Neu-Bechburg erhalten hat.  
(Historisches Museum Basel)



Abb. 8

Neben dem Coupé von Abbildung 7 stand auf Schloss Neu-Bechburg auch ein Schlitten mit Kasten in Form einer Kalesche. Auf der Unterseite des Bocksitzrahmens des Schlittens steht bis heute in Kreide „Calèche Heimburger“. Offenbar wurde dieses bewegliche Teil in der Stallung Riggenbach so angeschrieben.

(Bei der Restaurierung 2015 erwies sich der Schlitten als Produkt von Kauffmann.)

(Privatsammlung Oensingen)



Abb. 9

Kalesche der Zeit um 1880 mit Kapselmarkierung „Kauffmann à Bâle“. Auf der Achse steht hingegen „W. Friehl Bâle“. Der gut erhaltene Wagen stammt vermutlich bei Friehl und wurde wohl später bei Kauffmann revidiert. Bei dieser Gelegenheit dürfte der Wagen neu angeschrieben worden zu sein.

(Sammlung Robert Sallmann, Amriswil)

# Wagenfabrik.

## Ein alt-renommirtes Chaisen-Fabrikationsgeschäft

mit guter, solider Kundschaft, in einer wohlhabenden Industriestadt der deutschen Schweiz gelegen, ist mit dem gesammten Inventar und schöner Liegenschaft wegen vorgerücktem Alter des Besitzers unter den vortheilhaftesten Bedingungen zu verkaufen.

Offerten unter O 544 B an Orell Füssli & Co.  
Basel. 693(2)1

Abb. 10

Inserat von W. Friehl im deutschen „Centralblatt für Sattler“ des Jahres 1887.

Im Jahre 1883 stellte Friehl an der Landesausstellung in Zürich einen Landauer, ein Vis-à-vis und ein Coupé aus. Er pries sich mit folgendem Text an: „Liefert alle Arten von Luxus-Wagen in feinsten und solidester Ausführung“.

Dann wurde Wilhelm Friehl offenbar krank und schrieb seinen Betrieb im „Centralblatt für Sattler“ zum Verkauf aus.

Den Zuschlag als Nachfolger bekam mit Charles Heimburger kein Auswärtiger, sondern ein bereits in Basel tätiger Sattler.

Im Jahre 1887 kündigte Wilhelm Friehl seinen Rückzug an (Furger 1993, 153), verweist auf seine längere Krankheit und empfahl seinen Nachfolger „Herrn Sattlermeister Chs. Heimburger von Hier“

## 3. Der Betrieb von Charles Heimburger, 1888 bis 1910

Charles Heimburger-Volz stammte aus dem elsässischen Lampertheim nördlich Strassburg. Er liess sich 1870 nach der deutschen Okkupation des Elsass in Basel nieder und betrieb hier eine Sattlerei, offenbar mit dem Spezialgebiet Pferdegeschirre. An der Landesausstellung in Zürich des Jahres 1883 wurden zwei Luxus-Geschirre ausgestellt:

„1 Paar Zweispänner-Pferdegeschirre“ und „1 Cabrioletgeschirr complet“.

1888 konnte Charles Heimburger die Liegenschaft und das Personal der Chaisenfabrik Friehl übernehmen und firmierte fortan als „Sattlerei und Wagenbau“ oder „Fabrique de Voitures“.

Charles Heimburger empfahl sich – zusammengefasst – nach der Übernahme für folgende Arbeitsgebiete (vgl. Furger 1993, 153):

- Bau aller Art von Wagen
- Reparaturen und Umänderungen älterer Wagen
- Verkauf, Kauf und Tausch neuer und gebrauchter Wagen
- „Specialität feine, selbst verfertigte Pferdegeschirre“ weiterhin
- „Alle in mein Fach einschlagende Arbeiten und Reparaturen“
- „Verkauf sämmtlicher Reit-, Fahr- und Stall-Requisiten“.

Offenbar übernahm der neue Inhaber auch das Archiv der Firma und abonnierte weiterhin die Pariser Fachzeitschrift „Guide du Carrossier“.

Im Jahre 1889 zählte die Mannschaft dieser Carrosserie 17 Personen. Diese Zahl wurde in Zusammenhang mit dem neuem schweizerischen Fabrikgesetz erhoben. Heimburger musste – wie Kauffmann auch – eine Fabrikordnung erlassen und an die Behörden schicken. Dazu ist im Staatsarchiv Basel Stadt ein Begleitbrief mit Briefkopf erhalten. Daraus ist zu entnehmen, dass in der Wagenfabrik fast alle zum Kutschenbau nötigen Handwerke vertreten waren: Schmiede, Wagnerie, Malerei und Sattlerei. Es fehlte bezeichnenderweise der Hinweis auf die Kastenschreinerei (franz. menuiserie). Das könnte die Tatsache erklären, dass Heimburger nachweislich beim Kastenschreiner Julius Kölz wiederholt Rohkästen bestellte (vgl. mein e-Paper „Kölz Wagenbau“).

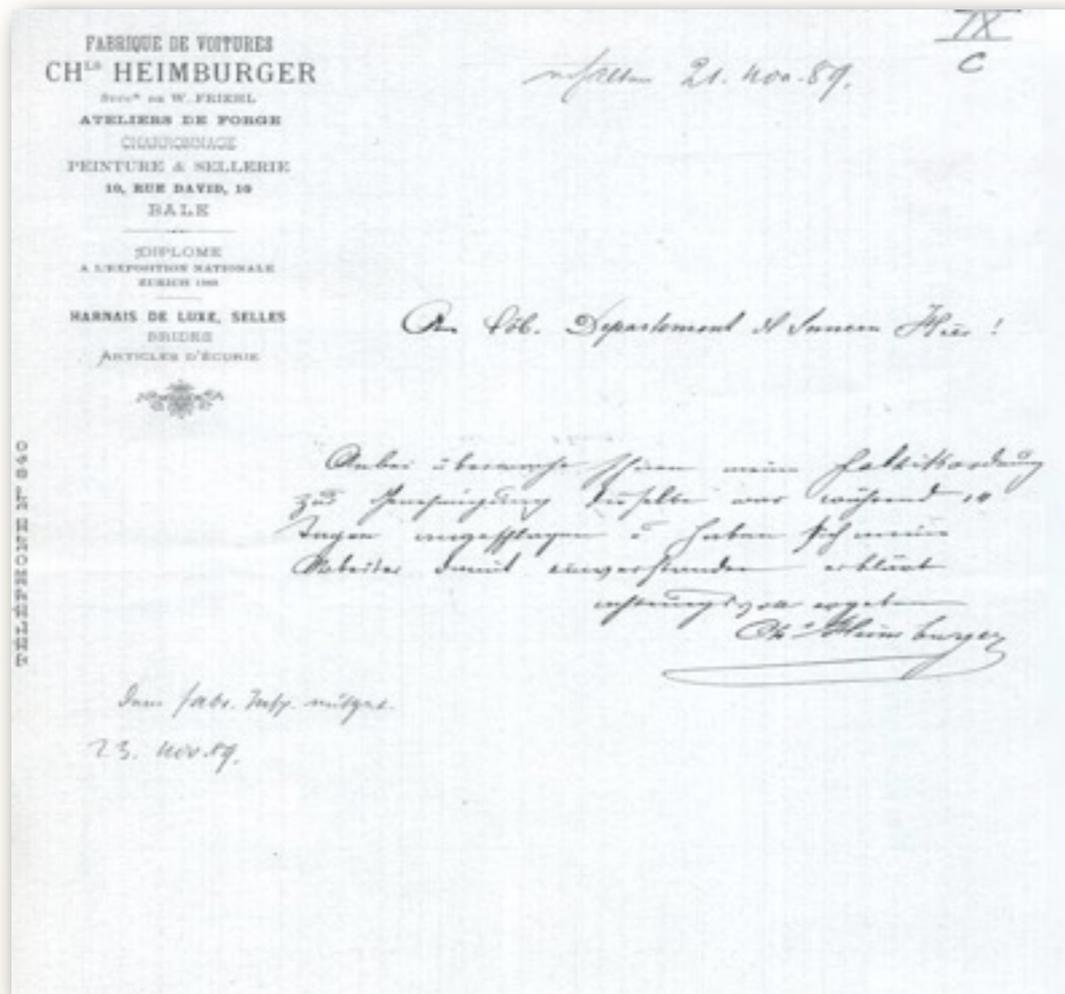


Abb. 11  
Brief von 1889 von Charles Heimburger.  
(Staatsarchiv Basel-Stadt)

Der Betrieb von Charles Heimburger florierte so gut, dass er sechs Jahre nach der Übernahme der Friehlschen Werkstätten bereits eine grössere Liegenschaft kaufen konnte. Die Wahl fiel 1894 auf den herrschaftlichen Sitz des Formonterhofs an der St. Johanssvorstadt 27 (Berri-Bau, bis heute erhalten) mitsamt dem freien Terrain dahinter, das sich bis an die Spitalstrasse zog. Hier an der Spitalstrasse 24/26 und damit schräg gegenüber der alten Liegenschaft wurde jetzt neu gebaut.

Nach den erhaltenen Fotos und Zeichnungen entstand auf diesem Grundstück eine respektable Fabrik mit zwei symmetrisch angelegten Kopfbauten zur Spitalstrasse hin. Dazwischen wölbte sich über der Einfahrt ein Schild mit dem Schriftzug „Carrosserie C. Heimburger“ (später ergänzt und abgeändert). Im Erdge-

schoss des Kopfbaus rechts wurde das Ladengeschäft für die Sattlerwaren wie Fahrgeschirre und Peitschen eingerichtet. Hinter den Kopfbauten kamen U-förmig um den Hof längere Werkstatthallen mit grossen Toren zu liegen, teilweise mit Sheddächern gedeckt. Dazu kam ein Verkaufsraum für Wagen und Schlitten.



Abb. 12  
Ansicht der Liegenschaft an der Spitalstrasse 24/26 im Zustand von 1910.

In einem Bericht der „Deutschen Sattler-Zeitung“ von 1901 „über die Wagenfabrikation in Europa, Schweiz“ wurde Heimburger (nach der Fabrik von Reinbolt & Christe) als „wohl die hauptsächlichste Wagenfabrik der Schweiz“ nach der Zürcher Fabrik von Geissberger (300 Arbeiter und eine jährliche Produktion von „300 Gefährten“) der dritte Rang zugesprochen. 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 ...“ Zu Reinbolt & Christe und Heimburger wurde ausdrücklich erwähnt, dass deren Wagen „nicht nur für Basel, sondern auch für andere Teile des Landes und selbst die benachbarten deutschen Plätze“ produziert würden. (Das Elsass war damals deutsches Staatsgebiet.)

An der Basler Gewerbeausstellung von 1901 stellte Heimburger vier Wagen (Landauer, Coupé, Mylord und Jagdwagen) aus sowie „den Plan eines Phaëton von Sohn Otto Heimburger“.

In der Zeit von Charles Heimburger wurden besonders schöne Schlitten produziert, die auch exportiert wurden. In dieser Sparte arbeitete offenbar Heimburger erfolgreicher und moderner als Kauffmann, der lange noch recht konservative Modelle in der Art der alten Rennschlitten produzierte (siehe unten). Eine offener Haltung Heimburgers gegenüber Kauffmann kommt auch im Verhältnis zu den kurz vor 1900 aufkommenden Automobilen zum Ausdruck. Bei Heimburger entstand der Aufbau des ersten Automobils von Popp im Jahre 1898. Acht Jahre später konnte Charles Heimburger bereits ein Album mit im eigenen Betrieb entstandenen 17 Automobil-Karosserien vorstellen! (Kauffmann wagte sich erst später auf dieses neue Gebiet.) 1910 wurde zum Schild über der Einfahrt der Carrosserie bereits der Schriftzug „Auto-Garage Central“ hinzugefügt. In der hauseigenen Werbung benützte Charles Heimburger für seinen Betrieb fortan die Bezeichnung „Fabrique de Voitures de luxe et de Carrosserie automobile“.

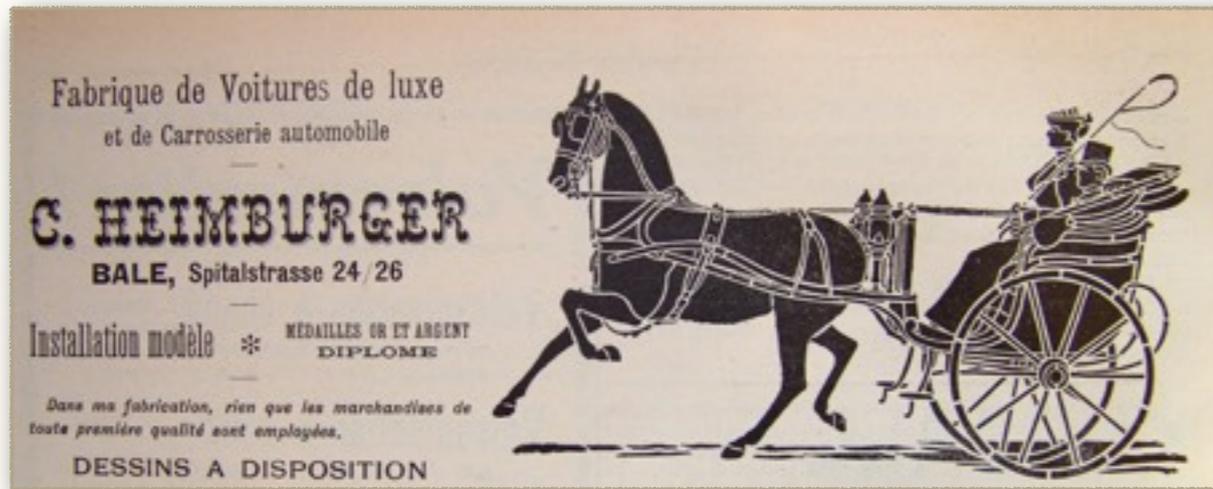


Abb. 13  
Inserat mit Zweirad um 1910 und erstmaliger Nennung als „Carrosserie automobile“.

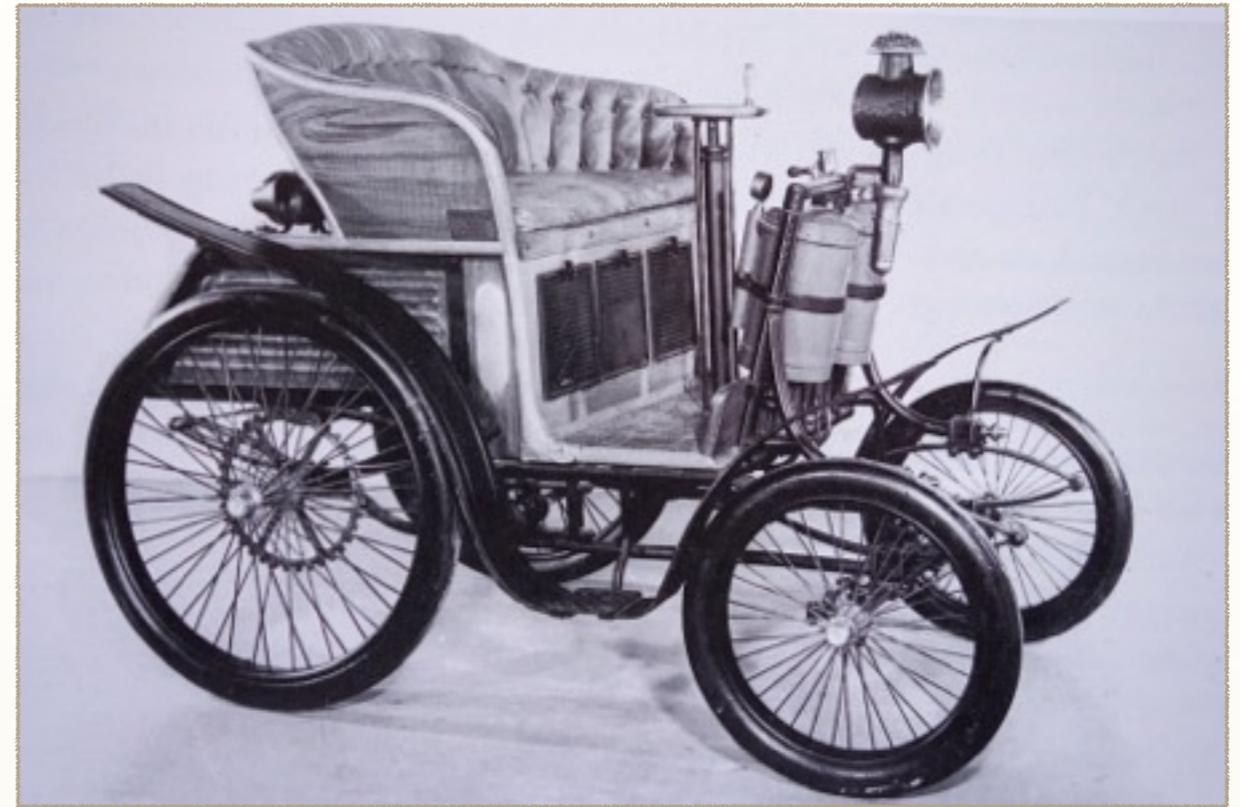


Abb. 14  
Das erste in Basel hergestellte Automobil (Chassis und Motor), gefertigt von Popp im Jahre 1898 erhielt bei Charles Heimburger einen Aufbau aus Naturholz. Verkehrshaus der Schweiz, Luzern

Durch die Einführung der Automobile reduzierte sich die Arbeit des Carrossier auf den Aufbau der Karosserie, die auf das von Mechanikern und später von Automobil-Herstellern gelieferte, selbst tragende Chassis aufgesetzt wurde.

Heimburger liess auch Kästen von Automobilen bei Julius Kölz anfertigen (vgl. „Wagenbau Kölz in Basel“ unter [www.academia.edu](http://www.academia.edu)).



Monsieur,

J'ai l'honneur de soumettre à ma nombreuse clientèle mon Album de Carrosserie d'Automobiles.

Je vous prie de vouloir bien remarquer que tous ces types de Carrosseries que vous trouvez dans mon Album ont été fait dans ma maison.

Je ferai toujours mon possible pour contenter ma clientèle. Je porte compte à chaque désir de mes clients.

Je n'emploie que des matières de toutes premières qualités pour la construction de mes voitures, en sorte que l'ensemble après le finissage est d'une exactitude irréprochable.

**C. Heimburger.**

Bâle, Janvier 1906.

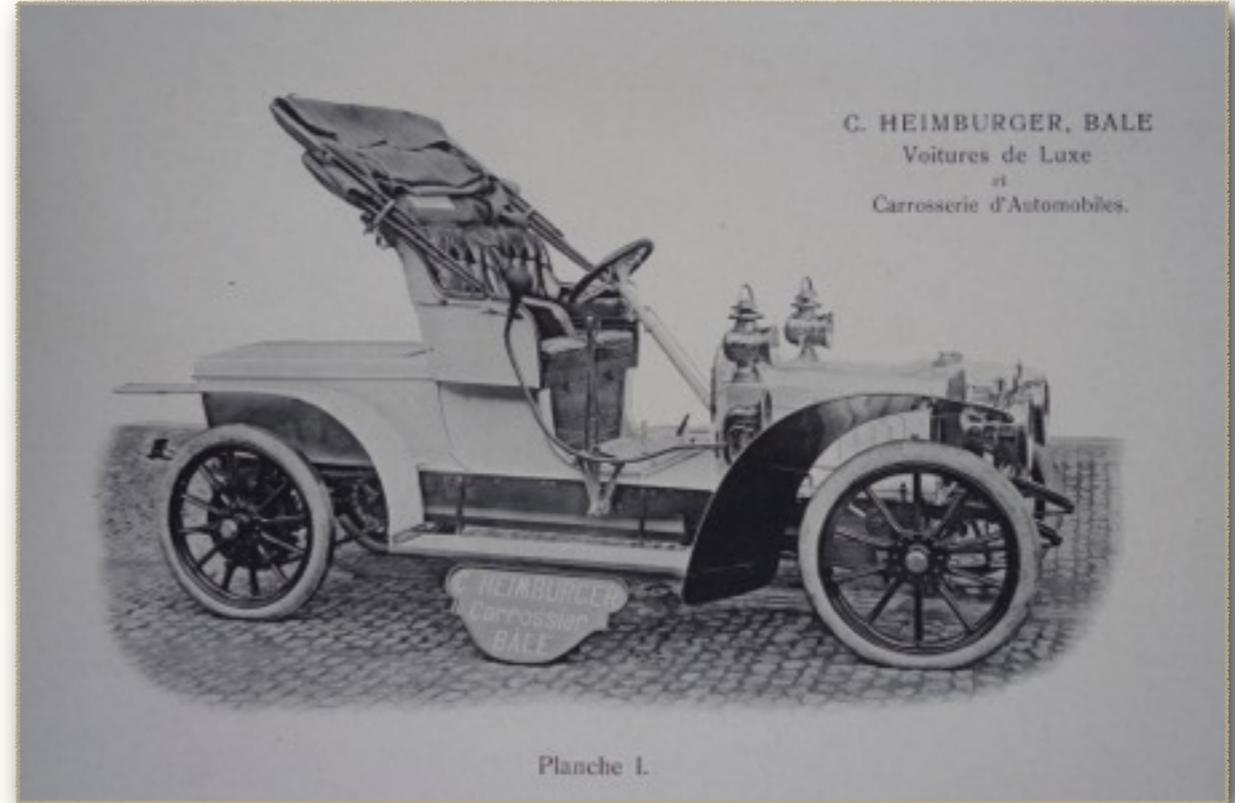
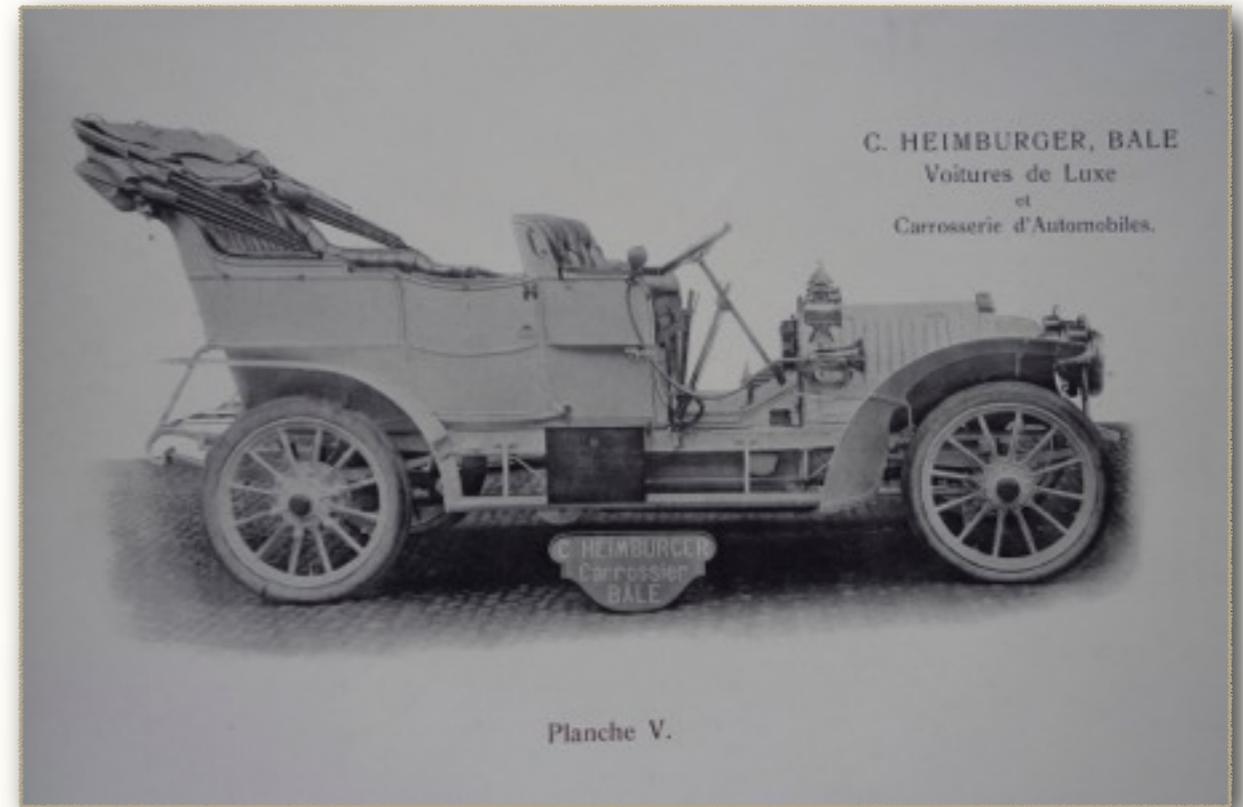


Abb. 15  
 Umschlag und Rückseite des Albums von 1906. Die folgenden Aufnahmen von Automobilen stammen aus diesem Heft.

Oben Phaëton-Karosserie mit zurückgeschlagenem Verdeck und unten Renault.



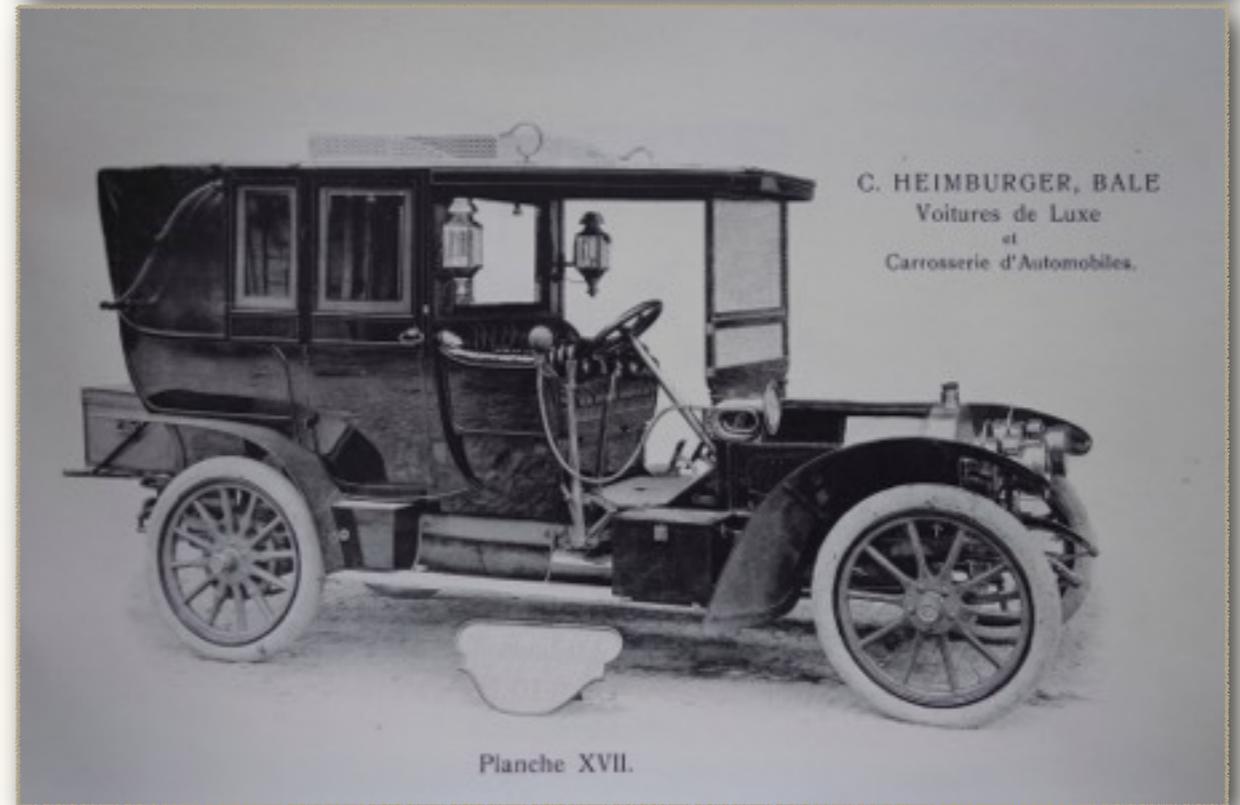
Zwei Doppel Phaetons mit geschlossenen Spannverdecken.

Zwei Viersitzer mit offenen Spannverdecken (unten von 1908).



Zwei Phaëtons mit festem Dach (oben De Dion Bouton).

Landaulet geschlossen und offen auf Renault-Chassis von 1906.



Zwei geschlossene Modelle.

Coupé und Landalet-Limousine.

## 4. Das Interregnum der Witwe Heimburger, 1910 bis 1912

Nachdem Charles Heimburger im Jahre 1910 verstorben war, übernahm die Witwe von Charles Heimburger den Betrieb. (Dieselbe Situation gab es auch in der Geschichte des Konkurrenten Kauffmann und beim Wagenbau Kölz, vgl. Furger 2014). Frau Heimburger wurde gleich aktiv und druckte ein neues Kunden-Album, jetzt aber nicht mit Autos, sondern mit traditionellen Kutschen! Dies ist bisher das einzige bekannte Album einer Basler Carrosserie. Darin sind die damals in einer Schweizer Stadt gängigsten Typen von Kutschen und Schlitten in je einem, bei Heimburger produzierten Exemplar abgebildet.

In diesem Album signierte der Sohn Otto Heimburger bereits mit. Die Witwe als Erbin scheint aber länger Eigentümerin der Liegenschaften geblieben zu sein. Überliefert ist, dass sie 1920 den Formonterhof verkaufte. Die dahinter neu gebaute Fabrik blieb aber Eigentum der Carrosserie.



Omnibus und Geschäftswagen auf Renault-Chassis.

Folgende Seite: Abb. 16

Front- und Rückseite des Kutschenalbums von 1910. Das Bild zeigt die Einfahrt in die Carrosserie an der Spitalstrasse mit der Tochter der Witwe Heimburger am Tor und dahinter der Sohn Otto Heimburger. Hinter dem Kopfbau sind die Sheddächer der Werkstätten zu sehen, ganz hinten die Silhouette des Formonterhofs. Die folgenden Bilder von Kutschen stammen aus diesem Heft.



J'ai l'honneur de vous présenter, réunis en un petit album, quelques croquis de voitures courantes. Ces voitures ont été entièrement construites dans mes ateliers, ce qui me permet de surveiller constamment leur fabrication, leur solidité et leur parfait fini. Relativement à leur solidité, je n'emploie que des fournitures de premier choix: bois les plus secs, fers les meilleurs, aciers, cuirs et veras provenant des premières maisons de France et d'Angleterre.

Quant au fini et à l'élégance, je ne crains aucune concurrence; la réputation dont jouit ma maison depuis de longues années est un sûr garant de ma bonne fabrication.

Vous trouverez toujours dans mes magasins un grand assortiment de voitures, complètement finies ou montées en blanc, ainsi que des voitures d'occasion, que j'échange à mes clients et qui sont remises en parfait état.

Je me recommande également pour la construction de carrosseries d'automobiles et ma fabrication de harnais de luxe, dont j'ai toujours en magasin un très grand choix, de même que tous articles d'écurie, d'équitation, etc.

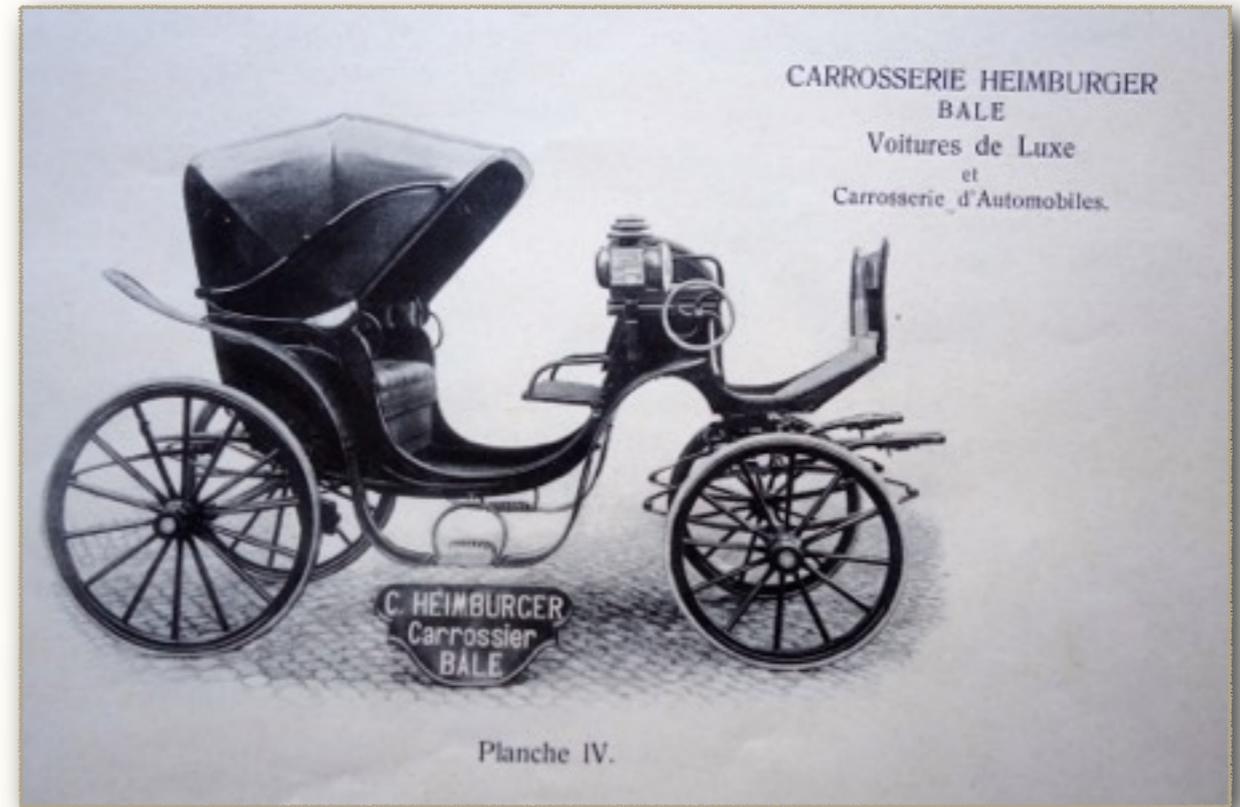
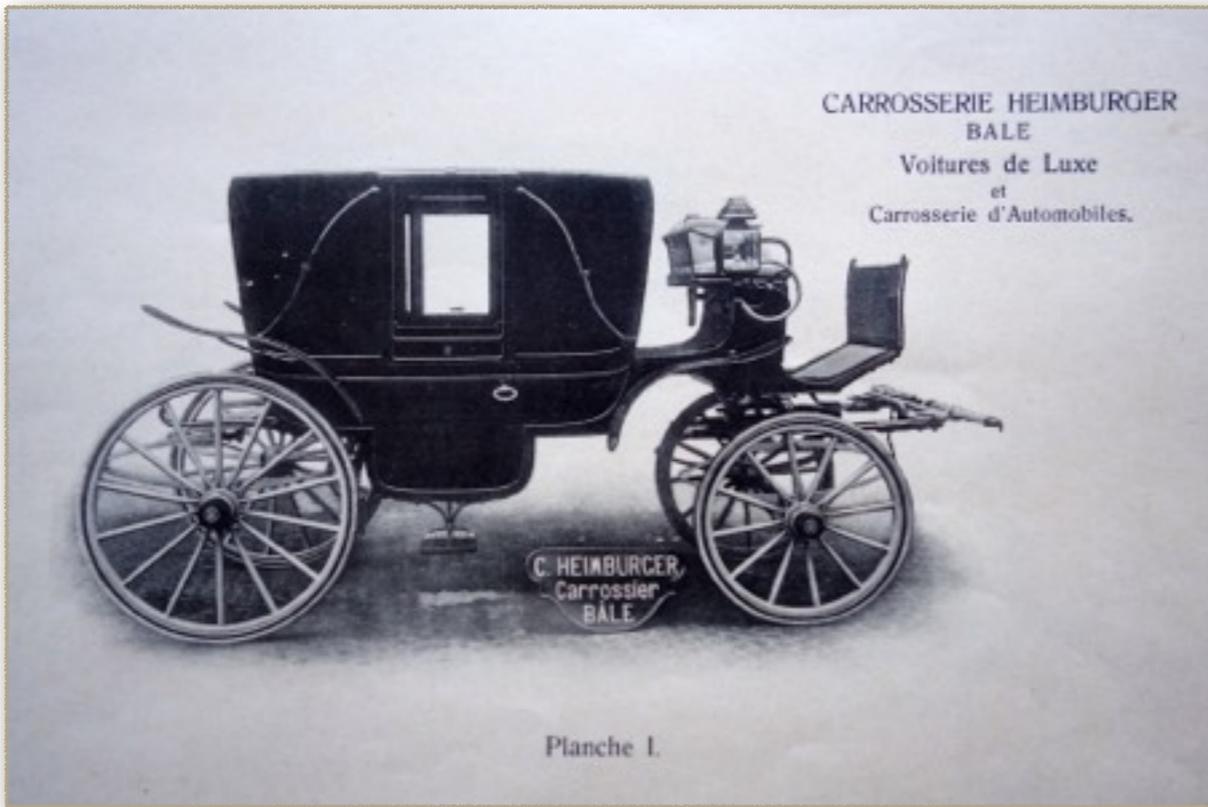
Si vous désirez connaître le prix d'une voiture, veuillez simplement m'adresser le numéro de la gravure correspondante et je m'empresserai de vous donner tous renseignements utiles et s'il était nécessaire de vous soumettre d'autres dessins ou d'autres modèles, soit de voitures de luxe ou d'automobiles, je me ferai un plaisir de vous les faire parvenir immédiatement.

*Les devis sont faits gratuitement; toutes les réparations sont exécutées promptement et à des prix modérés, de même que l'échange, l'achat et la vente de voitures d'occasion et de harnais, remisage, etc.*

Tout à votre entière disposition et dans l'attente d'être favorisé de vos ordres, agréez M... l'assurance de ma considération distinguée.

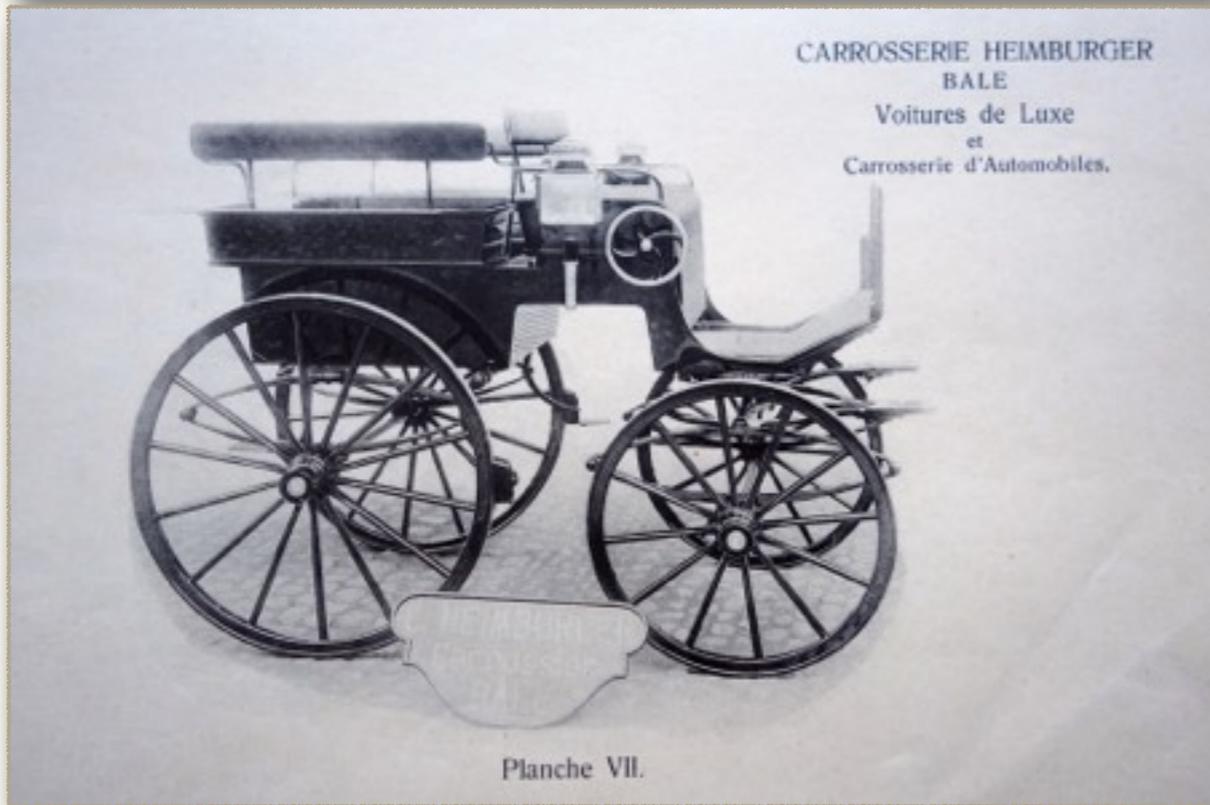
pp. **V<sup>e</sup>e. C. Heimburger.**  
**O. Heimburger, Fils.**

Bâle, Février 1910.



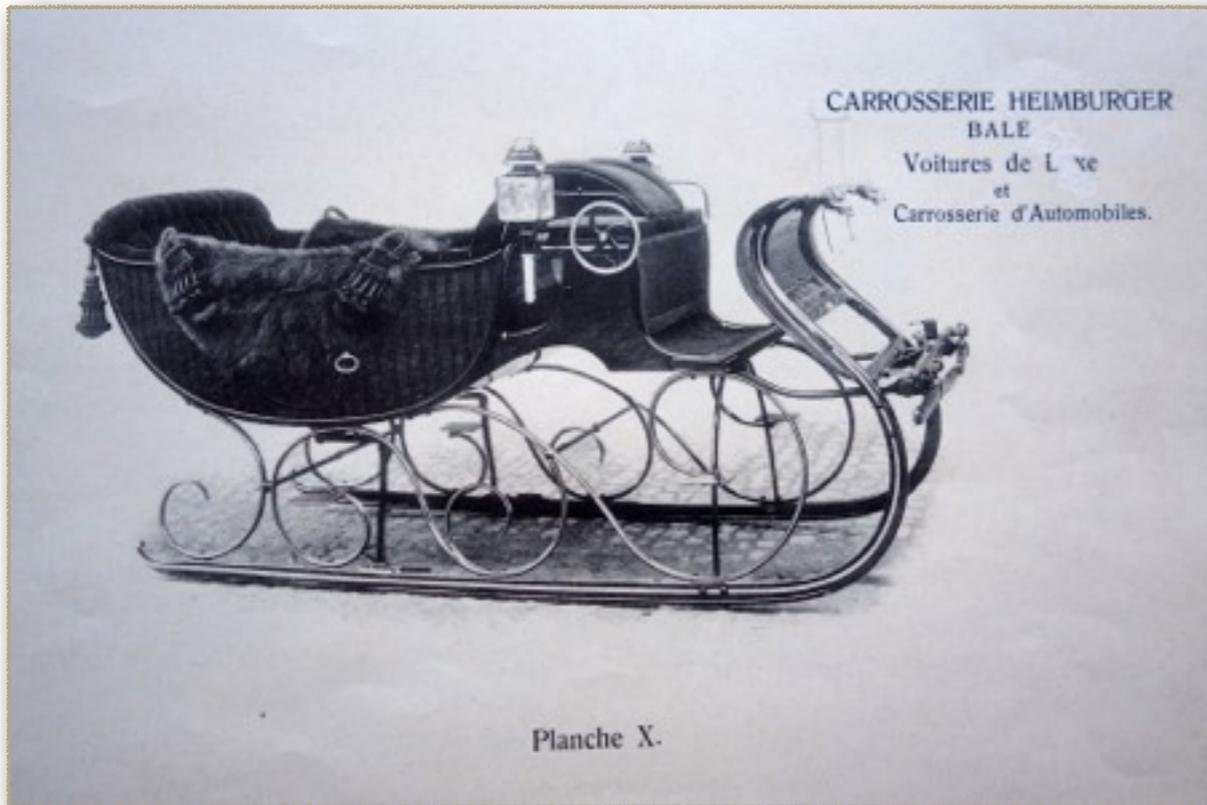
I und II: Landauer und Kalesche.

IV und V: Mylord und Victoria.



VI und VII: Phaëton und Wagonnette.

VIII und IX: Naturgrundiger Derby-Cart und viersitziger Schlitten.



X und XI: Sechsplätziger Schlitten und Coupé 3/4.

XII: Jagdwagen

Der Stellenwert eines Luxuswagen in der damaligen Zeit illustriert die folgende Anekdote über den im Album zu Anfang abgebildeten Landauer, berichtet von Hotelier Pfister in Chur, damals ein Junge:

*Mein Vater war in den dreissiger Jahren Herrschaftskutscher beim Papierindustriellen Paul Gimmi in Sankt Gallen. Der Vater wollte uns Kindern schon lange einen Einblick in seine Arbeit geben und uns im Landauer mitfahren lassen, was jedoch der Arbeitgeber üblicherweise nicht tolerierte. Endlich sah mein Vater die Möglichkeit gekommen, als er an einem Sonntag Herrn Gimmi zum Bahnhof fahren musste. Er liess seine beiden Kinder zu Fuss zum Bahnhof kommen. Weil aber Herr Gimmi seine Zigarren im Wagen vergessen hatte, überraschte er die Kinder beim einsteigen. Sofort wurde der Kutscher vor seinen Kindern abgekanzelt; sein Wagen sei für Kutscher-Kinder tabu. Diese Schmähung konnte der Kutscher nicht auf sich sitzen lassen, worauf er trotz der schwierigen Krisenzeit sofort kündigte und längere Zeit arbeitslos blieb.*

Der Kutscher Pfister aber blieb bei den Kutschen. Er legte eine Sammlung davon an - und erwarb den Gimmi-Landauer. Bis ins hohe Alter wohnte er über einem Pferdestall in einer einfachen Stube, wo ihn der Schreibende 1982 besuchte.

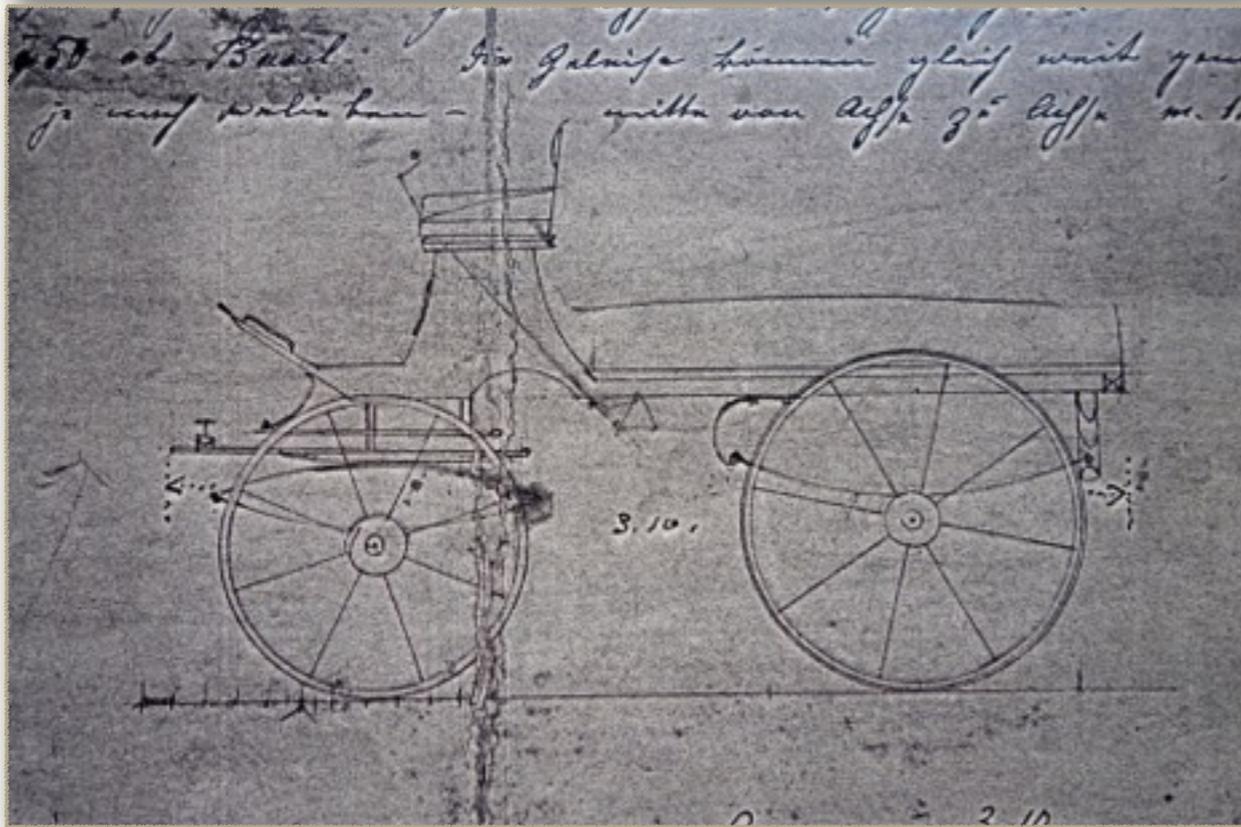
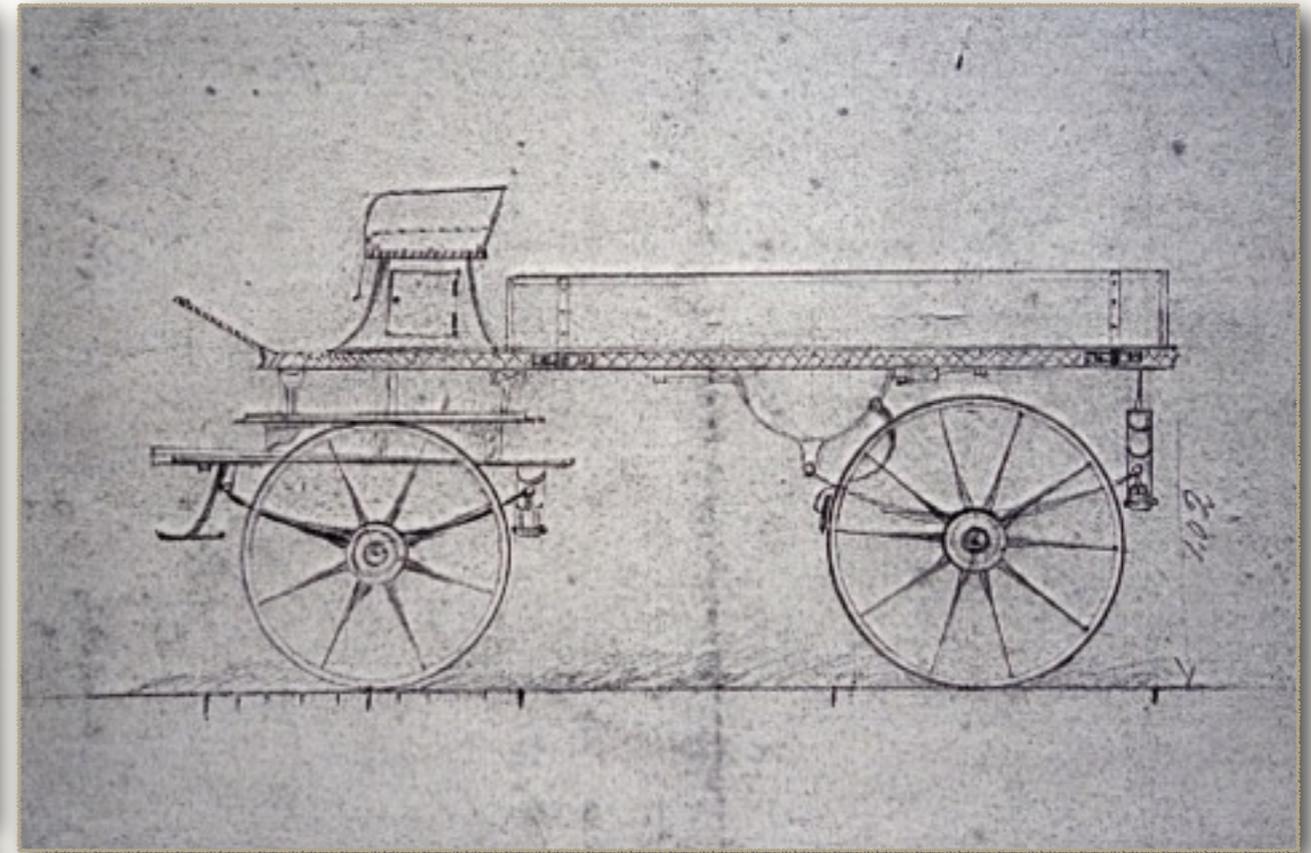
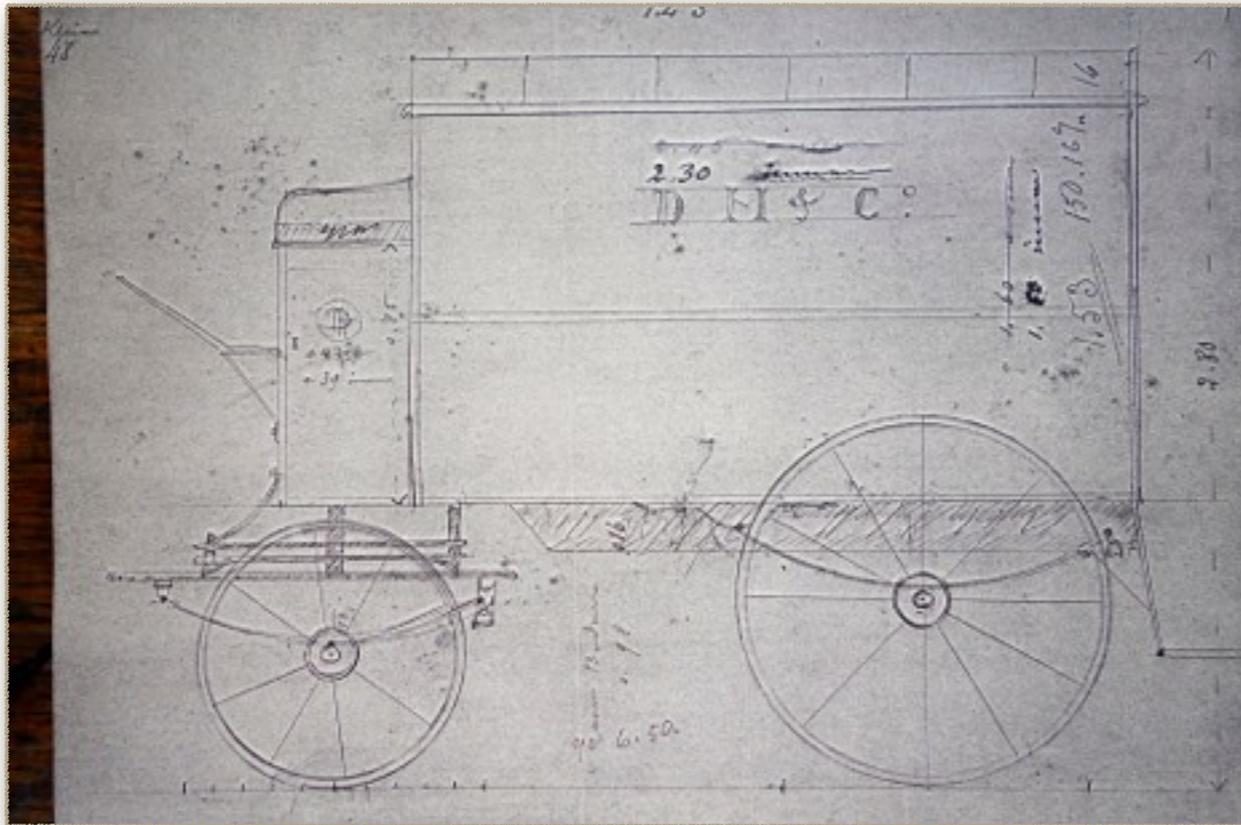


Abb. 17  
Drei Bleistiftzeichnungen aus der Zeit um 1900 mit Fourgon und Pritschenwagen. In der Carrosserie Heimburger wurden offenbar während der ganzen Kutschenzeit auch gewerbliche Fahrzeuge hergestellt.

Nach den Akten im Archiv der Droschkenanstalt Sattelen war Heimburger um 1900 Hauptlieferant von neuen Kutschen für diesen – neben Keller - grössten Fuhrhaltereibetrieb Basels.



Abb. 18

Heimbürger-Schlitten im Einsatz. Diese Photographie schickte im Jahre 1909 ein Basler Kunde namens Klingler an Otto Heimbürger. Dem Schlitten ist ein edles Zweigespann vorgespannt. Auf diesem seltenen Bildzeugnis sind höchstwahrscheinlich Heimbürger-Geschirre zu erkennen (mit Schellenriemen).

(Postkarte im Archiv von Robert Sallmann, Amriswil)

## 5. Die Carrosserie von Otto Heimburger 1912 bis 1939

Nach mündlicher Auskunft von Alfred Heimburger war sein Vater gelernter Sattler und hatte sich zusätzlich als Carrosserie-Zeichner ausbilden lassen. Er habe vier Jahre in Paris bei Rothschild gearbeitet, einem Deutschen (vgl. Buch Wanderstab von N. Trutz). Nach einer Brandkatastrophe und dem Einbruch an Bestellungen in Paris hätte Otto Heimburger nach Berlin gehen wollen. Der Vater habe aber seinen Sohn nach Basel zurückgeholt.

Otto Heimburger hatte in Paris vor allem Auto-Karosserien gezeichnet. Jetzt traf er in der Heimat einen Betriebe an, der von seinem Vater zwar fortschrittlich geführt worden war, aber noch viele Kutschen für eine eher konservative Kundschaft produzierte. Erst nach dem Ersten Weltkrieg wendete sich das Blatt auf diesem Gebiet. Das kam dem jungen Carrossier zugute, der sich auf dem Gebiet der Automobile wohler fühlte, wie sein Sohn später bemerkte.

Unter Otto Heimburger-Bauer entstanden manche Luxus-Automobile, von denen sich leider kein einziges erhalten hat. Darunter befanden sich sehr noble Fahrzeuge. Im Archiv der Carrosserie sah der Schreiber 1981 die Photographie eines Coupé auf Adler-Chassis von 1919. Dieses wurde mittlerweile abgebildet bei Hediger 2013, 186. Dort sind auch ein Tourer von 1920 und ein Cadillac von 1924 reproduziert. Dieselben Fahrzeuge finden sich auch in der Geschichte des VSCI von 1919 bis 1969. Darin sind auch ein Hotel-Omnibus von 1912 abgebildet, der angeschrieben ist mit „Grand Hotel et Palace“, ein für Russland bestimmter Fourgon von 1914 sowie ein Transportcamion von 1925..

Nach der heutigen Quellenlage war der initiative Charles Heimburger als Hersteller von Auto-Karosserien zwischen 1896 und 1910 zur Nummer 1 in Basel geworden. Danach konnte offenbar durch dessen Sohn Otto diese Position nicht gehalten werden (siehe unten).

An der Spitalstrasse wurden bis zum Zweiten Weltkrieg weiter pferdegezogene Fahrzeuge produziert, wie der unten folgende Brief belegt (vgl. Abb. 22).



Abb. 19

Inserat aus dem 1920er Jahren. Jetzt stehen die Automobile im Zentrum! Die Liegenschaft ist - wie damals üblich - übertrieben gross gezeichnet.

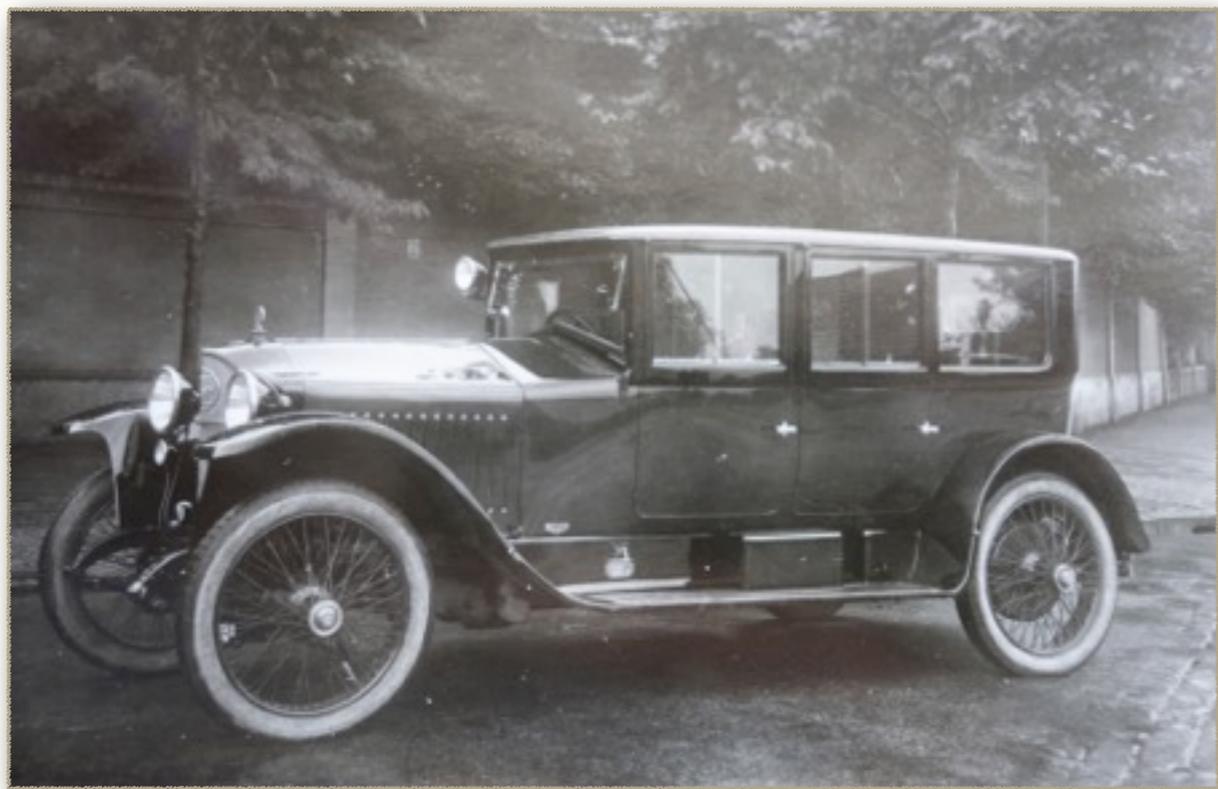


Abb. 20  
Limousine der Genfer Marke Pic-Pic mit Karosserie von Otto Heimburger, circa 1922.



Abb. 21  
Leichenwagen der Gemeinde Riehen aus der Werkstatt von Otto Heimburger.  
(Historisches Museum Basel)



Abb. 22  
Brief des Jahres 1932 von Otto Heimburger betreffend zwei neue Leichenwagen.

Aus den späten zwanziger und den dreissiger Jahren sind bislang keine Bilder oder sonstige Quellen von Automobilen mehr überliefert. Offenbar hatte nach dem guten Start von Charles und Otto Heimburger im Bereich der Auto-Karosserien eine Baisse eingesetzt. Was war der Grund? In dieser Zeit hatte in dieser Domäne Reinbolt & Christe (vormals Kauffmann) wieder Terrain gut machen können. Dazu kamen neue Konkurrenten in Basel wie Egli, Dietrich und Köng. In der übrigen Schweiz waren alte Konkurrenten wie Geissberger weiter erfolgreich. Langsam aber sicher verschoben sich indessen schweizweit die Verhältnisse weg von den alten Zentren in den Städten wie Basel und Zürich nach Genf (Gangloff) und vor allem zu Betrieben in kleineren Orten wie Biel (Gygax), Langenthal, Wichtrach (Graber) und Worblaufen (Ramseier). Die Letzteren hatten auch noch im Bereich Wagenbau ihre Lehre absolviert, aber dann sehr konsequent auf Automobile umgestellt.



Abb. 23  
Ausschnitt aus Abbildung 16: Otto Heimburger und seine Schwester vor und im Hof der Carrosserie um 1910.

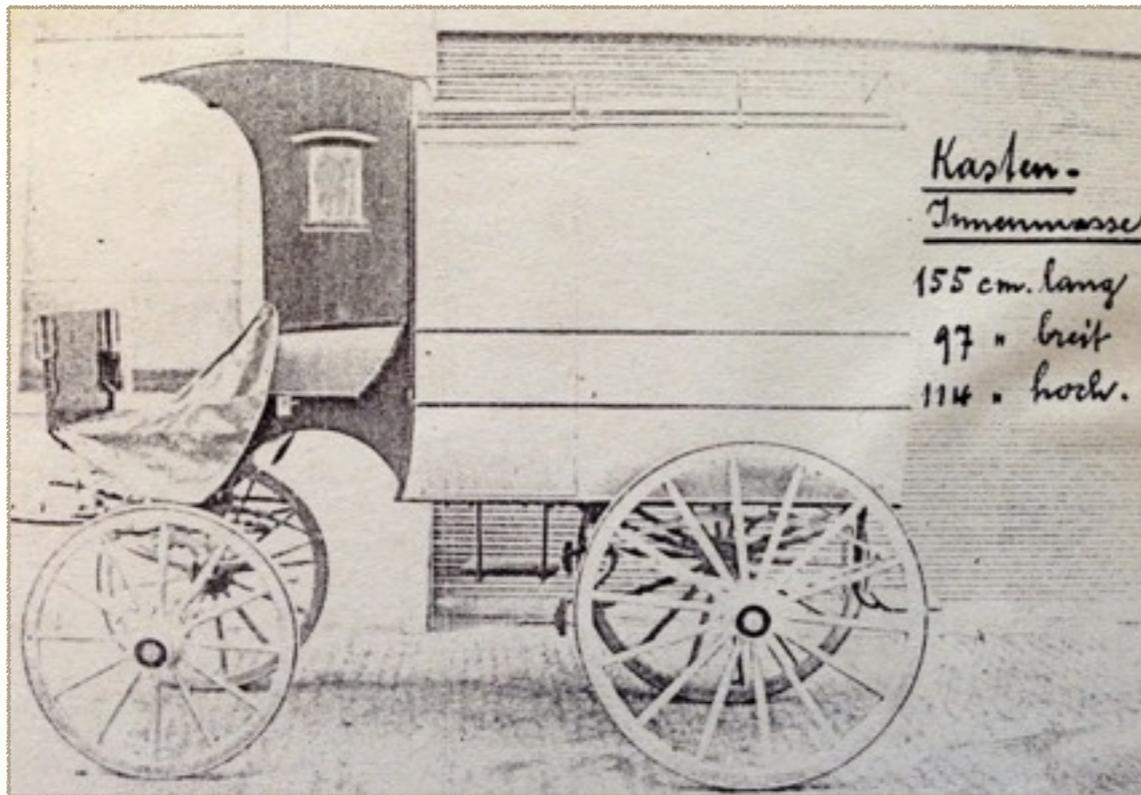


Abb. 24  
Photographie eines geschlossenen Fourgon. Diese ist gestempelt mit „Heimburger & Cie.“. Wann die Umwandlung in diese neue Rechtsform vorgenommen wurde, ist nicht bekannt. Anlässlich des Übergangs von Otto zu Alfred Heimburger?

## 6. Die Carrosserie von Alfred Heimburger, 1939 bis 1996

In den späten dreissiger Jahren scheinen sich Otto und Alfred Heimburger zum Bau einer neuen Werkstatt entschlossen zu haben. Die Gründe dafür sind nicht ganz klar (guter Verkauf der alten Liegenschaft nach der Wirtschaftskrise?). Jedenfalls wurde jetzt neu und sehr modern an der Nauenstrasse 43/45 gleich neben dem Bahnhof gebaut. Allerdings war die neue Anlage deutlich kleiner als die von Charles Heimburger und jetzt ganz auf die neuen Automobile ausgerichtet.

Mittlerweile waren die Autos schneller und schnittiger geworden, sie hatten sich von den auf Chassis gesetzten „Kutschenkästen“ emanzipiert. Der alte „Kasten“ für die Insassen und der Motor verschmolzen zu einer durchgestalteten Einheit, jetzt wurde weniger Holz und mehr Metall für die Karosserie verwendet. Der Auto-Carrossier war zu einem eigenständigen Beruf geworden, der mit dem alten Wagenbauer nicht mehr viel gemeinsam hatte. In diesem Sinne war der Vertreter der dritten Generation ausgebildet worden.

Alfred Heimburger machte zunächst eine Lehre, dann ging er wie üblich zur Weiterbildung ins Ausland, nämlich mit dem Basler Kollegen Alfred Kölz nach Paris. Dort stand das Zeichnen von rassigen Automobil-Karosserien im Vordergrund. Aus dieser Zeit haben sich elegante Zeichnungen erhalten.

1939 übernahm Alfred Heimburger in alleiniger Verantwortung den Betrieb. Bereits vor und besonders nach dem Zweiten Weltkrieg wurden in Basel jetzt auch amerikanische Autos wie die der Marke Cadillac hoch geschätzt (vgl. Furger 2014 für Kauffmann, Reinbolt & Christe). Ob noch neue Luxus-Karosserien durch Alfred Heimburger selbst aufgebaut werden konnten? Jedenfalls gibt es Belege für Postfourgons im Zeitraum 1951 bis 1960 (Geschichte des VSCI von 1969) sowie für einen FBW-Camion und einen Saurer-Camion 1950 der Armee. Auch Post-Automobile blieben weiter im Programm.

Bei Heimburger nahmen, wie bei den Konkurrenten, die Neuanfertigungen rapide ab und die Reparaturen zu. Dazu kamen Umbauten von Serienkarosserien, etwa vom Coupé zum Cabriolet oder der Einbau von Rollverdecken oder Schiebedächern.

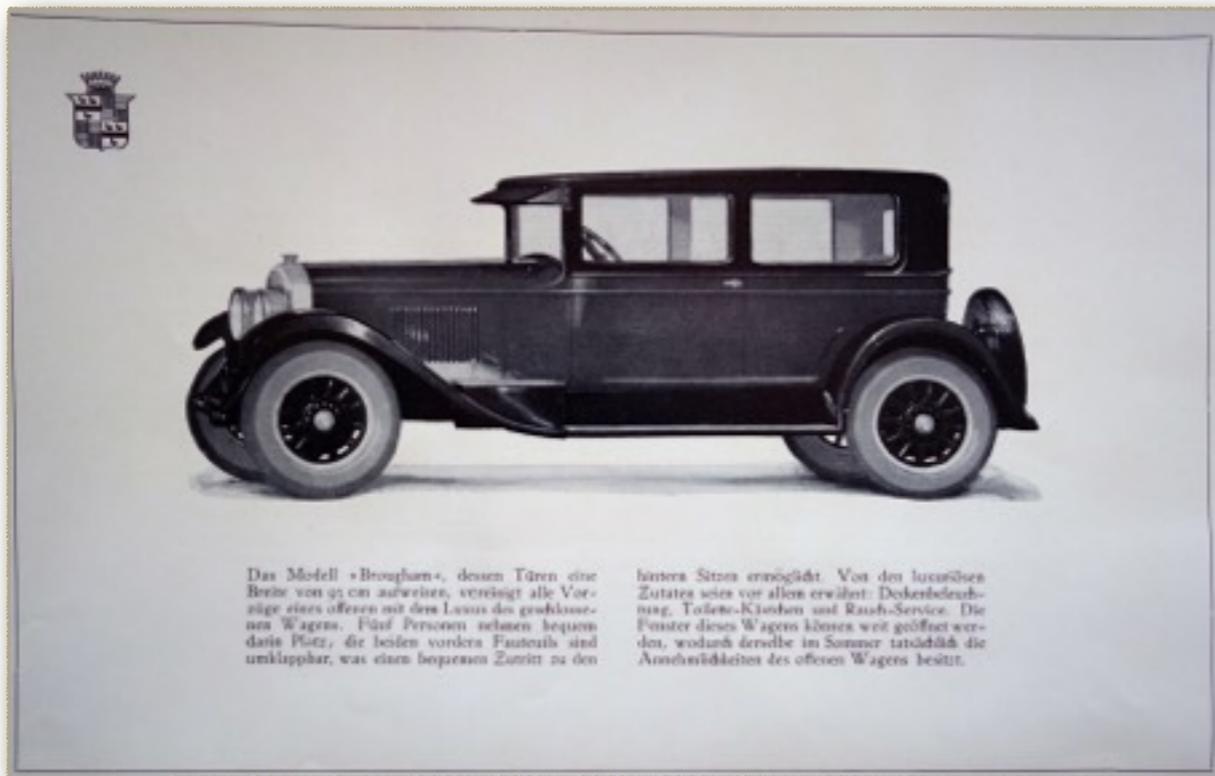


Abb. 25  
 Cadillac-Karosserie aus einem Prospekt von 1926.

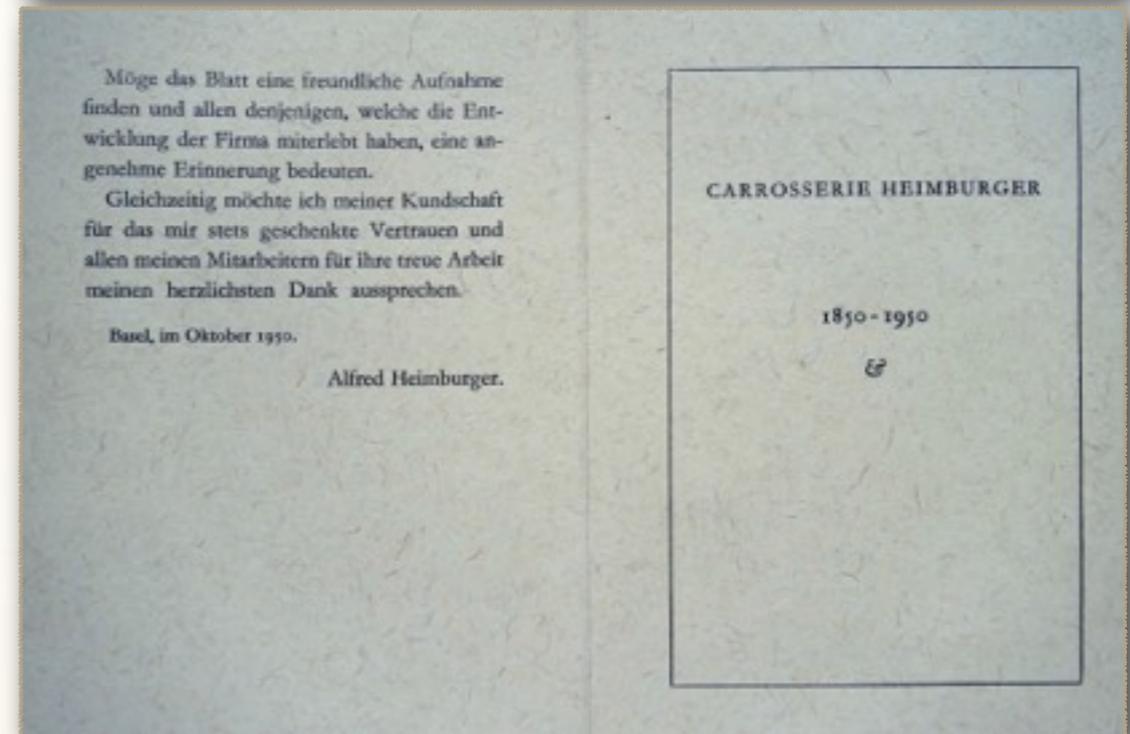
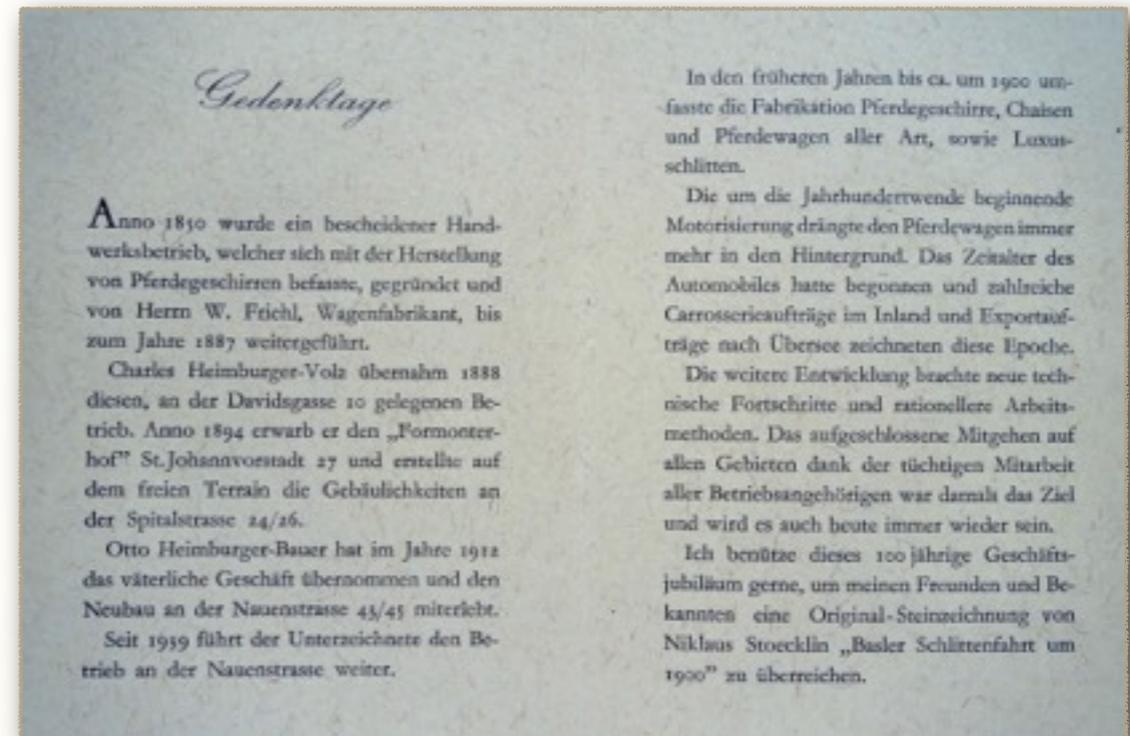


Abb. 26  
 Begleitkarte von Alfred Heimburger zur Jubiläumsgabe der Lithographie von Abb. 28.

Die Carrosserie Heimburger berief sich, wie schon erwähnt, stets auf das Gründungsdatum 1850, also auf die Etablierung des Vorgängerbetriebs durch W. Friehl. 1950 konnte Alfred Heimburger dementsprechend ein grosses Jubiläum mit einem Kundengeschenk in Form eines Steindrucks feiern. Er liess deshalb vom bekannten Basler Kunstmaler und Vertreter der Neuen Sachlichkeit, Niklaus Stoecklin (1896 bis 1982), 1949 zwei Entwürfe anfertigen, ein Fuhrwerk am Rhein und ein Schlitten auf dem Münsterplatz in Öl auf Pavatex. Letzterer Entwurf wurde als Lithographie ausgeführt und an die besten Kunden verschenkt. Damit erinnerte der Vertreter der dritten Generation an die grosse Vergangenheit der Firma als wohl renommiertester Betrieb der Schweiz für herrschaftliche Schlitten.

Auf der bis heute bekannten Lithographie Stoecklins ist ein Schlitten des Modells Abb. 16, IX zu sehen. Allerdings wurde hier im Rahmen der künstlerischen Freiheit nur ein Pferd vorgespannt und der Kutscher als gemütlich rauchender Mann dargestellt. Dies alles wäre in der Zeit um 1900 undenkbar gewesen, wie ein Blick auf die stramme Schlitten-Equipage von Abb. 18 zeigt. Damit ist gesagt, dass 1950 die alte Herrlichkeit nur noch eine Reminiszenz war, aber immerhin noch so lebendig, dass damit Werbung gemacht werden konnte.

Aber die alte Herrlichkeit der Gentleman-Carrossiers neigte sich Ende des 20. Jahrhunderts Schritt um Schritt dem Ende zu. Vorbei waren die Zeiten als ein Wilhelm Friehl für den Banquier Riggenbach, Mitbegründer des Bankvereins (heute UBS), ein ganzes Coupé bauen oder der Grossvater Charles Heimburger dem Begründer der Firma Hoffmann-La Roche, Fritz Hoffmann, einen Jagdwagen ausliefern konnte.

Als Carrossier konnte man im fortgeschrittenen 20. Jahrhundert vielleicht noch hin und wieder für die Post, die Feuerwehr und das Militär ein Nutzfahrzeug aufbauen oder einen Sanitätswagen entwerfen und bauen. Aber man musste mehr und mehr von Reparaturen leben. Gewisse Betriebe überlebten (wie etwa Dietrich) mit Auto-Vertretungen. Heimburger profitierte von der Webasto-Vertretung und baute öfters in Serienautos Rollverdecke und Schiebedächer ein. Aber in den achtziger und neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts war die Geschichte gelaufen. Alfred Heimburger zog sich in dieser Zeit altershalber aus dem Betrieb zurück. Dieser wurde schliesslich von der Carrosserie Wenger im Jahre 1996 übernommen und die Liegenschaft an der Nauenstrasse als Reparaturwerkstatt vermietet. Kurz darauf verstarb der letzte Patron der Carrosserie Heimburger.

Alfred Heimburger, der in der Carrosserie stets in Krawatte und sportlichem Sakko auftrat, war in Basel und in der Schweiz gut vernetzt. So präsierte er von 1959 bis 1965 den Schweizerischen Carrosserieverband.



Abb. 27  
Alfred Heimburger wird im Jahre 1984 in seinem Büro von Andres Furger befragt (Filmstill aus einer Videoaufzeichnung).



Abb. 28  
„Basler Schlittenfahrt um 1900“. Lithographie von Niklaus Stoecklin des Jahres 1950 im Auftrag von Alfred Heimburger.

## 7. Erhaltene Heimbürger-Kutschen

Der Schreiber traf in den letzten dreissig Jahren auf dreissig erhaltene Heimbürger-Kutschen und drei Schlitten, von denen hier fast alle mit Bild vorgestellt werden können. Damit ist allerdings nicht einmal ein Zehntel der gesamten Produktion nachweisbar. Es fehlen unter den erhaltenen Fahrzeugen ganz die gewerblichen Modelle wie Fourgons oder Bockwagen; in der Regel blieben nur solche Modelle erhalten, die gelegentlich weiter benützt oder als so wertvoll erachtet wurden, dass sie der Zerstörung entgingen.

Unter den erhaltenen Modellen sind besonders viele sechsplätzigige Jagdwagen vertreten. Sie lassen sich drei Modellformen zuordnen:

**A** Ein grösseres und schwereres Modell mit Break-Bock (ohne Gardecrotte) und in der Höhe leicht anzupassender Bockhöhe mittels zweier geschweifeter Bretter zwischen Bocksitz und Bockkasten.

**B** Ein kleineres tiefer gebautes und leichteres Modell mit Gardecrotte.

**C** Ein schwereres Modell, wie es auch von Kauffmann, Reinbolt & Christe viel gebaut wurden.

Die erhaltenen Wagen der Carrosserie Heimbürger zeigen gewisse gemeinsame Besonderheiten, wie beispielsweise gefederte Waagscheite (vgl. Abb. 54) oder gefederte Zughaken für den einspännigen Zug (vgl. Abb. 38/39). Die Heimbürger-Jagdwagen wurden oft mit einer einfachen Kurbelbremse ausgeliefert.

Die meisten erhaltenen Fahrzeuge haben sich in der Region Basel erhalten. Einige der erhaltenen Wagen können aber auch Erstbesitzer aus der Ostschweiz zugeordnet werden.

Soweit nicht anders vermerkt, stammen alle im Folgenden vorgestellten Fahrzeuge aus dem Zeitraum zwischen 1890 und 1920.



Abb. 29  
Coupé der Basler Familie Preiswerk mit Innenausstattung in schwarzem Saffianleder.  
Historisches Museum Basel

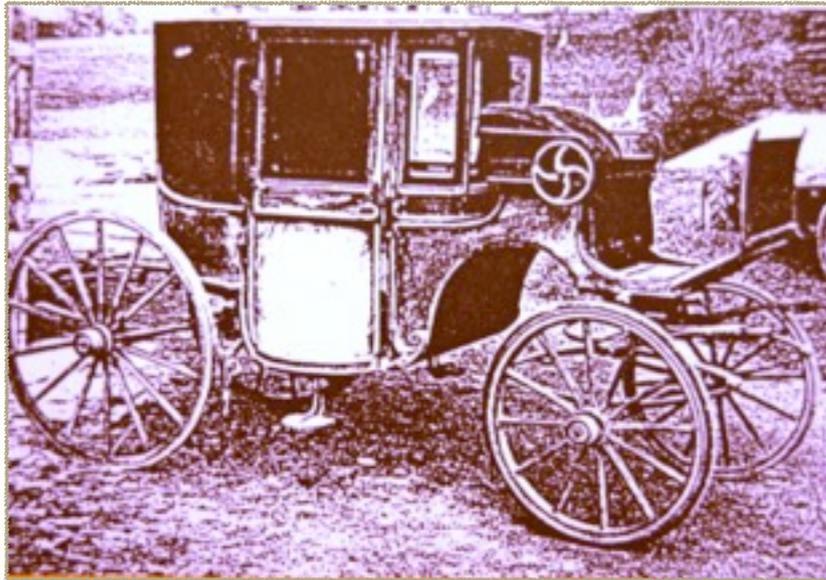


Abb. 30  
Ein weiteres Coupé trois-quarts. Im Jahre 2005 tauchte im Handel ein ähnliches Coupé von Heimburger auf.



Abb. 31  
Landauer im Originalzustand auf dem Gut Rosenberg in Feldbach ZH. Dieses Fahrzeug ist wohl die einzige Heimburger-Kutsche, die seit der Entstehungszeit um 1900 bis heute am gleichen Ort und in der gleichen Familie verblieb. Sie wurde für die Familie Mesner-Bleuer gebaut, die in Feldbach eine 1833 erbaute klassizistische Villa bewohnte und im Jahre 1905 durch Gull & Geiger ein Remisen- und Stallgebäude erstellen liess, das heute noch integral erhalten ist. Unten Details der Türgarnierung der zugehörigen Geschirre und des Zugschoners. (Familie Mesner, Feldbach)



Abb. 32  
Landauer mit Fries und Initialen PG des im Papeterie-Grosshandel tätigen Paul Gimmi aus der Stadt Sankt Gallen. Vom derselben Besitzer stammt der Schlitten Abb. 60. Ein von Geissberger in Zürich gefertigter Mylord von Geissberger aus Gimmi-Besitz hat sich ebenfalls erhalten. Alle Fahrzeuge wurden dunkelgrün bemalt mit gelber Filierung.  
(Ex Sammlung Pfister, Chur)



Abb. 33  
Eine Basler Fasnachtsclique besitzt einen ähnlichen, grün bemalten Landauer, mit Fries wie das vorangehende Fahrzeug.



Abb. 34  
Landauer mit Fries. Unten Detail an der Rückseite und Türgarnierung (neuer Fensterzugriemen). Diese illustriert die feine Sattlerarbeit Heimburgers.  
(Sammlung Lukas Boesch, Bättwil)



Abb. 35  
Glaslandauer.  
(Ex Sammlung Kübele, ex Sammlung Toni Meier, Oberrohrdorf)



Abb. 36  
Vis-à-vis unbekannter Provenienz. Das gut erhaltene Fahrzeug zeigt in der Kastensilhouette Ähnlichkeiten mit dem Landauer von Abb. 31.  
(Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell)



Abb. 37  
Mylord.



Abb. 38  
Vis-à-vis der Basler Familie Von der Mühl in neuer Bemalung. Der Wagen war ursprünglich naturgründig, wie eine alte Aufnahme im Historischen Museum Basel zeigt.  
(Sammlung Lukas Boesch, Bättwil)

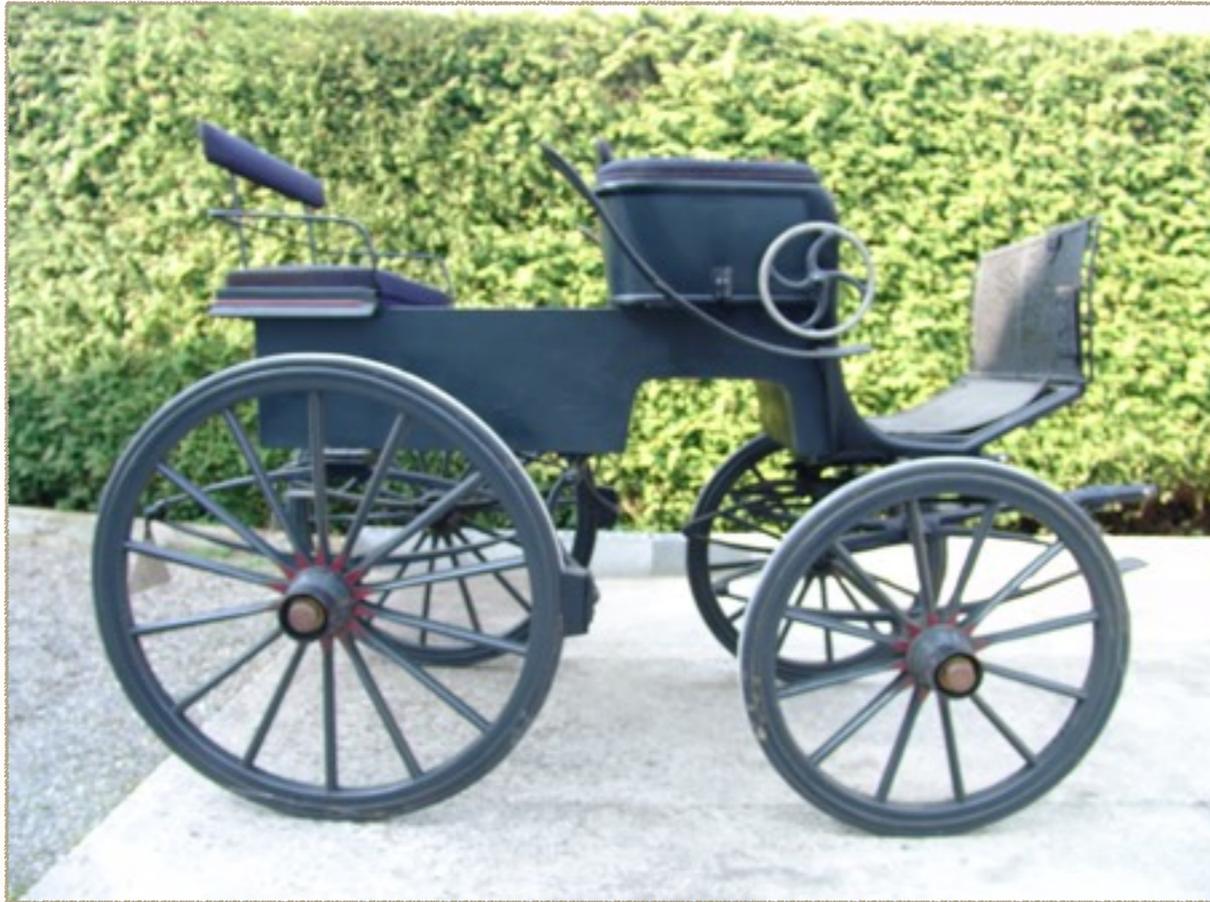


Abb. 39  
Damen-Phaëton. Auf der Rückseite des Sitzpolsters ist in Kreide noch schwach zu lesen „Phaëton de dame“. Unten Details des Zugschoners für Einspanner und der Polsterung des Rotondensitzes.  
(Sammlung Lukas Boesch, Bättwil)



Abb. 40  
Ähnlicher Phaeton wie auf dem vorangehenden Bild, aber mit hinterem Klappsitz. Die Aufnahme der Zeit um 1900 zeigt den Fabrikhof an der Spitalstrasse. Im Hintergrund ist in der Werkstatt ein grosser Jagdwagen zu sehen. Ein solches Modell mit Klappsitz und seitlich auskragenden Armlehnen kam vor etwa 10 Jahren in den Handel, wohl aus altem Basler Privatbesitz.

Die erhaltenen Phaëtons von Heimburger zeigen alle gewisse Gemeinsamkeiten und beruhen wohl auf einem eigenen Grundlagenentwurf von Charles Heimburger:

- eher schwer wirkende Gesamtform,
- gedrungener, tiefer Unterkasten,
- oben abgeflachte Passage mit gerundeten Kanten und
- steiler, niedriger Rotondensitz, oft mit Galerie (und/oder Beschlägen für ein Steckverdeck).



Abb. 41  
Phaeton mit Monogramm PG (Paul Gimmi?), wohl vor Jahrzehnten neu bemalt  
(Sammlung Gregor Holenstein, Mogelsberg, ex Max Forster, Uzwil)



Abb. 42  
Herren-Phaeton in Naturholz. Dieser Wagen zeigt, dass bei Heimburger auch sehr herrschaftliche Sportwagen entstanden (Scheibenbremsen neu).  
(Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell)

1981 sah der Schreibende in Oberwil einen Char à bancs niedriger Bauart mit Verdeck hinten, wohl um 1910, von Heimburger.



Abb. 43  
Phaeton-Break. Bei diesem in der Schweiz gängigen Modell konnte die hintere Dienerbank gegen zwei Längsbänke ausgetauscht werden.  
(Sammlung Franz Knüsel, Luzern)



Abb. 44  
Wagonette, im Volksmund „Bregg“ genannter Wagen im Originalzustand.  
(Sammlung Lukas Boesch, Bättwil)



Abb. 45  
Phaëton in Naturholz.  
(Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell)



Abb. 46  
Jagdwagen Modell A von Johann Rudolf Geigy-Schlumberger. Der um 1890 bei Heimburger gebaute Wagen hat sich auf einem Bauernhof in Möhlin über Jahrzehnte tadellos erhalten. Die Detailaufnahmen zeigen eine Originallaterne und die rechtsseitige Türe mit Familienwappen Geigy.  
(Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim)



Abb. 47  
Ein weiteres Exemplar des Jagdwagens Modell A.  
(Privatsammlung Kanton Solothurn)



Abb. 48  
Jagdwagen Modell A des jungen Fritz Hoffmann-La Roche (1868 bis 1920). Auf den Türen wurde nur das Hoffmann-Wappen angebracht.  
(Privatsammlung)



Abb. 49  
Jagdwagen des Modells A in originalen Aufnahmen. Sie zeigen die Equipage des Eduard Bühler-Egg (1833 bis 1909), Besitzer von Spinnereien und Webereien in Winterthur. Der Besitzer liebte das rassige Fahren mit drei Pferden nebeneinander (unten mit Kutscher auf dem Bock).



Abb. 50  
Der Enkel des Besitzer des vorangehenden Wagens, Rudolf Bühler-Zuest, ebenfalls Textilfabrikant, liess den Jagdwagen zu einem verlängerten Transportwagen mit Ladebrücke umbauen.  
(Sammlung Markus Jedele, Winterthur)



Abb. 51  
Stark restaurierter Jagdwagen des Modells A.  
(Sammlung Assheuer, Aachen D)



Abb. 52  
Jagdwagen des Typs B (Unterkasten falsch liniert).  
(Sammlung Kaufmann, Zielebach)



Abb. 53.  
Jagdwagen des Typs B.  
(ex Sammlung Th. Schedle9)



Abb. 54  
Jagdwagen des Typs B, mit besonderer Sitzdisposition im Bereich der Rückbank. Der Wagen soll Alexander Clavel gehört haben. Unten Detail des gefeder-ten Waagscheits (Zugschoner). Der Wagen wurde offenbar bei Kauffmann revidiert und erhielt dort neue Radkapseln. Die Laternen tragen den Schriftzug von Heimburger.  
(ehemalige Leihgabe im Historisches Museum Basel)

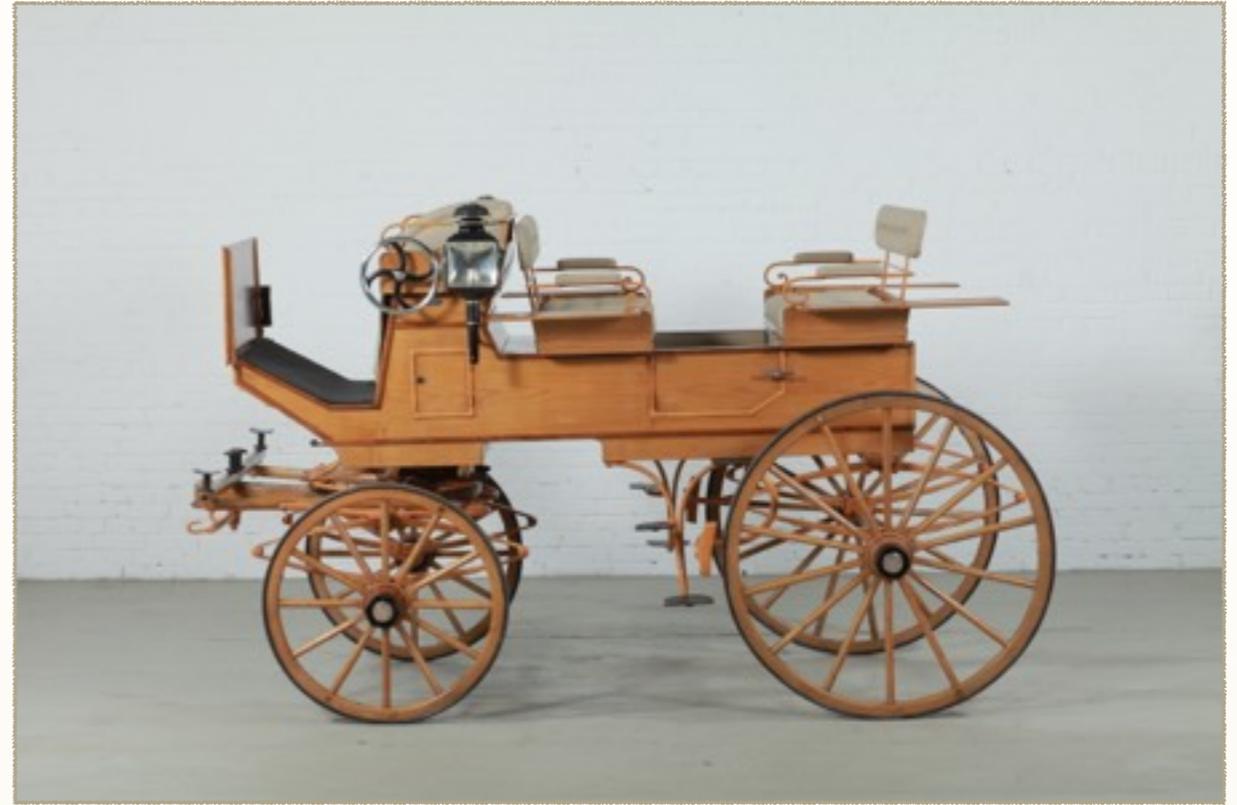


Abb. 55  
Jagdwagen des Typ C. Diese Art Jagdwagen wurde auch in der Konkurrenzfirma  
Kauffmann, Reinbolt & Christe vielfach gebaut und war in Basel um 1900 be-  
liebt.  
(Sammlung Ivo Huber, Tuggen SZ)



Abb. 56 (vorangehende Seite und oben)  
 Jagdwagen Typ C in Naturholz. Die textile Ausstattung des Wagens wurde in den Ateliers des jetzigen Besitzers aufwändig rekonstruiert. Die Laternen sind original und tragen den Namenszug „Heimbürger Bâle“. Die Plakette „J. MERK Luxus Wagenhandlung Zürich“ weist auf einen Zwischenhändler hin. (Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim)

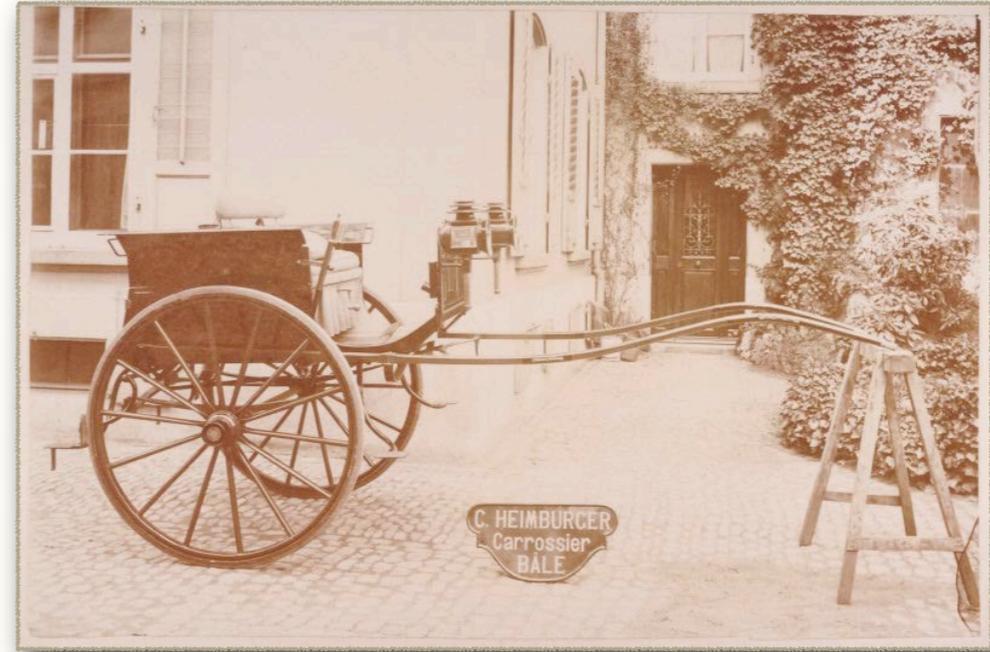


Abb. 57  
 Charrette anglaise um 1890 wohl im Hof an der Spitalstrasse. Damals war der Wagen hell ausgestattet.



Abb. 58  
 Dieselbe Charrette anglaise im heutigen Zustand. Sie wurde um 1940/50 vom Bauunternehmer Werner Stamm gefahren und in braunem Leder neu ausgestattet. (Sammlung Beat Wirth, Zweilütschinen)

## 8. Erhaltene Heimbürger-Schlitten

Wie schon erwähnt, entwarfen und bauten Charles und Otto Heimbürger um 1900 die herrschaftlichsten Schlitten der Schweiz. Diese wurden in diesem Bereich führend. Ihre beiden Hauptmodelle waren gewissermassen auf Kufen gesitzte Kästen des Vis-à-vis (ohne Dach) beziehungsweise des Mylord. Diese wurden in der hauseigenen Sattlerei reich ausgestattet mit Pelzen, wie die Abbildungen 16, IX und X zeigen.

Solche Schlitten wurden nachweislich wiederholt in die Ostschweiz geliefert, wie die folgenden Beispiele zeigen.



Abb. 59

Vis-à-vis-Schlitten mit Initialen, die vermutlich auf die Familie Schmiedheiny aus dem Kanton Sankt Gallen als Erstbesitzer zurückgehen. Der Herrschaftsschlitten war später im Besitz der Fuhrhalterei Ruckstuhl in Sankt Gallen. (Sammlung Rudolf Stief, Augsburg)



Abb. 60  
Schlitten von Paul Gimmi mit Monogramm PG. Dieses wunderbar erhaltene Modell ist identisch mit Abb. 16, X.  
(Sammlung Heinz Scheidel, Mannheim)



Abb. 61  
Mylord-Schlitten von Charles Heimburger.  
Sammlung Beat Niederberger, Gossau

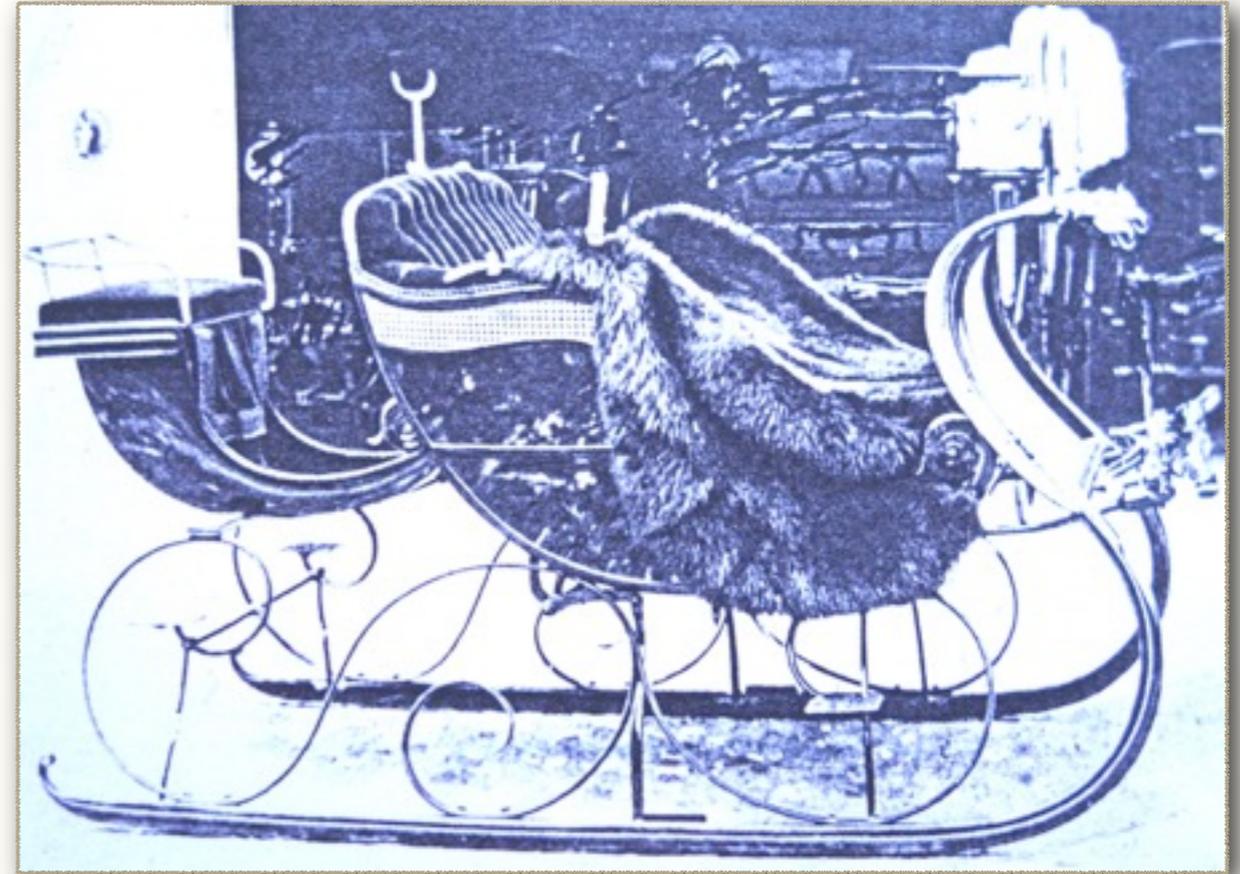


Abb. 62  
Zuletzt noch ein vermisstes Exemplar, ein vornehmer zweisitziger-Schlitten mit rückwärtigem Dienersitz.

Der Autor nimmt für seine weiteren Forschungen gerne Hinweise auf Dokumente und erhaltene Zeugnisse von Heimburger entgegen

(0033 756 03 88 [andresfurger@gmail.com](mailto:andresfurger@gmail.com))

---

## Zusammenfassung

Die Basler Carrosserie Heimbürger bestand mit dem Vorgängerbetrieb von Friehl von 1850 bis 1996. Sie war unter den Wagenfabriken während Jahrzehnten die Nummer 2 in Basel und die Nummer 3 in der Schweiz. Die Blütezeit zwischen 1890 und 1910 geht auf den gelernten Sattler Charles Heimbürger zurück. Seine Jagdwagen und Schlitten gehören zu den Höhepunkten im schweizerischen Kutschen- und Schlittenbau. Derselbe nahm um 1900 zudem rasch die neue Sparte Automobil-Karosserien auf und stellte in diesem Bereich noch vor dem Ersten Weltkrieg seine regionalen Konkurrenten in den Schatten. Davon zeugt ein Kundenalbum von 1906 mit illustrativen Photographien. Die Witwe von Charles Heimbürger zog 1910 nach mit einem zweiten Album, diesmal mit einem Querschnitt von hauseigenen Kutschen- und Schlittenmodellen.

Bis zu Beginn des Zweiten Weltkriegs entstanden an der Basler Spitalstrasse unter dem Nachfolger Otto Heimbürger weiter pferdegezogene Luxuswagen und Gebrauchsfahrzeuge neben einigen Karosserien von Automobilen.

Nach dem wirtschaftlichen Einbruch des Zweiten Weltkriegs teilte die Firma Heimbürger am neuen, kleineren Domizil an der Nauenstrasse beim Basler Bahnhof SBB unter dem Vertreter der dritten Generation, Alfred Heimbürger, das Schicksal vieler altherwürdiger Carrosserien; Nutzfahrzeuge, Spezialanfertigungen und Reparaturen bestimmten jetzt das Geschäftsfeld.

Aus der lange von derselben Familie betriebenen Carrosserie Heimbürger sind einige Kutschen und Schlitten bis heute erhalten sowie interessante Dokumente. Dazu gehört die Lithographie des Basler Künstlers Niklaus Stöcklin von 1950 „Schlittenfahrt auf dem Münsterplatz“ als Reminiszenz an die gute alte Zeit.

Aus der Produktion der Carrosserie Heimbürger waren 2014, als der vorangehende Text verfasst wurde, noch 30 Kutschen, 3 Schlitten und 1 Automobil-Karosserie nachweisbar.

Danach wurden weitere Fahrzeuge und Dokumente aufgefunden und dem Schreibenden mitgeteilt. Diese werden im folgenden Nachtrag vorgestellt.

## Nachträge



Abb. 63

Klappphaëton, 2014 im Handel bei Gregor Holenstein.

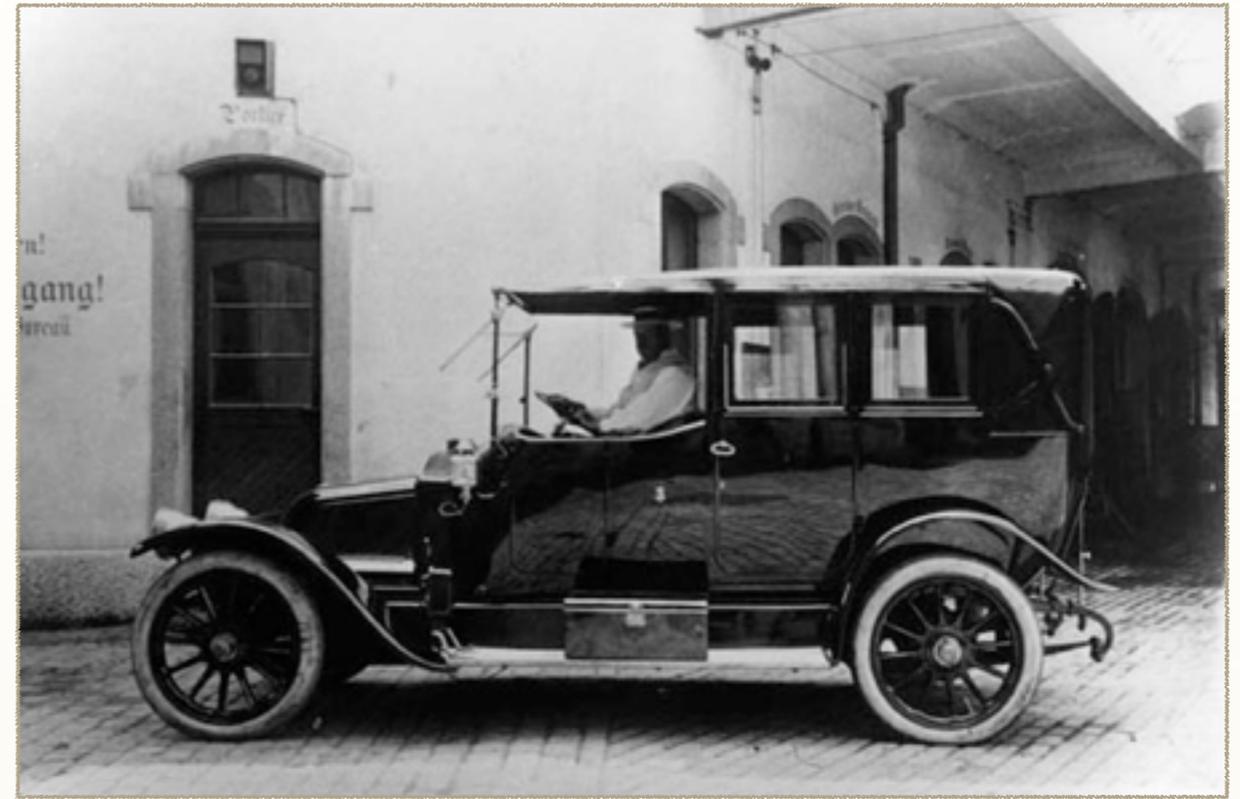


Abb. 64

Taxi Nr. 3 der Droschkenanstalt Settelen mit Heimbürger-Karosserie auf einem Renault-Chassis von 1914, das für einen Preis von Fr. 13 700.- angeschafft wurde.

(Archiv Settelen)



Abb. 65  
Saurer von 1945 mit Heimburger-Karosserie von 1945.  
(Heinz Wohlgemuth Hochwald)



Abb. 66  
Klapp-Phaeton.  
(Sammlung Alexander Schwabe)



Abb. 67  
Wagonette mit neuer Polsterung.  
(Sammlung Daniel Fuchs, Appenzell)



Abb. 68  
Coupé trois quarts mit Detail des Wappens  
(Sammlung Hans Kurt Rennig, Schenkenzell)



Abb. 69  
Gut erhaltenes Intérieur des Coupés.  
(Sammlung Hans Kurt Rennig, Schenkenzell)



Abb. 70

Rohkasten desselben Coupés (Nr. 638). Dieser wurde 1901 bei Julius Kölz in Basel von Heimburger bestellt (vgl. E-Paper Kölz).



Abb. 71

Wagonette von Friehl aus altem Besitz der Wehrli-Mühle in Zürich-Tiefenbrunnen.

(Sammung Wehrli in Unterstammheim)



Abb. 72

Kapselmarkierung der Wagonette von Abbildung 71.

(Sammung Wehrli in Unterstammheim)



Abb. 73  
Landauer mit Fries.  
(2014 im Handel in Deutschland)

Der Schweizer Viererzugfahrer Christoph Holenstein besitzt ein Einspännergeschirr, das auf den Zugsträngen gestempelt ist mit „CH. HEIMBURGER“, also von Charles Heimburger gefertigt wurde. Es zeigt die Initialen „CH“. War es das persönliche Geschirr (oder ein Ausstellungsgeschirr) dieses versierten Sattlers? Dafür sprechen neben den Initialen die sorgfältige Machart und die speziellen Beschläge.



Abb. 74  
Einspännergesschirr von Charles Heimburger  
(Sammlung Christoph Holenstein)

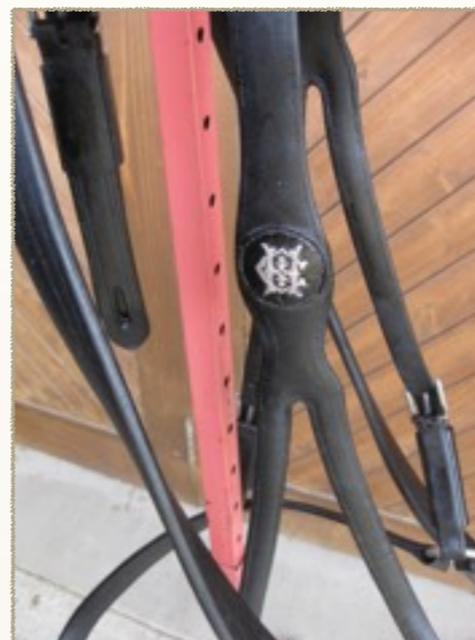


Abb.75  
Kumt, Sellette und Gabelriemen des Geschirrs von Abbildung 74.



Abb. 76  
Stempel von Charles Heimburger auf dem Geschirr von Abbildung 74.



Abb. 77  
Poney-Osier mit Räder von 103 cm Durchmesser im Handel bei Hansmeier Kutschen 2015.



Abb. 78

Mylord mit originalem Intérieur,

(Lorenz Bendel in Mühledorf SO, vorher bei Hans Moser in Savognin GR und noch vorher F. Dosch & Cie. in Andermatt UR)



Abb. 79

Mylord bei Franz Knüsel ex Fuhrhaltereisler in Zürich. Alles original ausser Polsterung und Himmel innen. Schöne Laternen. Fries mit Voluten. Nummer 81115 auf den Achsen.



Abb. 80

Wagonnette bei Franz Knüsel in Rothenburg.

Versuch einer Rekonstruktion der Produktionsnummern

1850 = 1      FRIEHL

1888 = 150? HEIMBURGER

1890 = 170?

**1893 = 199 Charrette AF**

**????? = 200 Wagonnette Emanuel Schmid**

**1901 = 638 Coupé Rennig**

---

## Literatur

Furger 1993

Kutschen und Schlitten in der Schweiz

Zürich 1993

Furger 2006

Andres Furger, In der Kutsche durch die Schweiz

Zürich 2006

Furger 2014

Von der Chaise zum Cabriolet - Die Basler Carrosserie

Kauffmann, Reinbolt & Christe

eBook unter [www.academia.edu](http://www.academia.edu)

Furger 2014, Wagenbau Kölz in Basel

eBook unter [www.academia.edu](http://www.academia.edu)

GDC

Guide du Carrossier

Hediger 2013

Ferdinand Hediger, Schweizer Carrosiers - Von den Anfängen bis 1970

Bäch 2013

Jedele 2010

Markus Jedele-Schudel, Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post

Winterthur 2010

VSCI 1969

50 Jahre Verband der Schweizerischen Carrosserie-Industrie 1919-1969

## Quellen

Historisches Museum Basel

Kutschensammlung Robert Sallmann, Amriswil

Privatarchiv Autor

Staatsarchiv Basel-Stadt

## Nachträge vom 14. 3. 2021



Phaeton von Heimburger aus dem ehemaligen Besitz des Zeitungsverlegers Werner Stuber in Bern.



Grosse Wagonette von Heimburger, im Handel 2019.

Im 2013 erschienenen Buch von Ferdinand Hediger „Schweizer Carrossiers“ wird Seite 186 erwähnt, Otto Heimburger habe von 1908 bis 1912 bei der renommierten Carrosserie Rothschild in Paris gearbeitet. 1912 ist wohl eher in 1910 zu korrigieren, denn gemäss dem Dokument von S. 17 signierte im Jahre 1910 Otto Heimburger schon zusammen mit seiner Mutter unter „Bâle“. Im erwähnten Band sind auch Fotos von frühen Automobilen der Carrosserie Heimburger abgebildet.