

WAGENBAU KÖLZ IN BASEL



WAGENBAU

Wagenbau Kölz in Basel

von
Andres Furger

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 1. 4. 2016 (mit Nachträgen von 11. 12. 2017)



INHALT

Vorwort

1. Die Wagnerei von Christian Kölz, 1875 bis 1901
2. Der Wagenbau-Betrieb von Kölz und Sohn, 1901 bis 1903
3. Die Wagenbaufirma von Julius Kölz, 1903 bis 1933
4. Neue Werkstatt an der Güterstrasse, ab 1920
5. Frühe Automobil-Aufbauten von Julius Kölz
6. Weiterhin Pferdewagen von Julius Kölz
7. Der Betrieb von Rudolf Kölz, 1934 bis 1973
8. Bilderbogen

Zusammenfassung

Literatur und Quellen



Vorwort

Über die grossen Basler Carrosserien Kauffman, Reinbolt & Christe und Heimbürger wurde schon einiges publiziert, wenig genaues hingegen über mittlere Betriebe, die auch gewerbliche Fahrzeuge produzierten. Hierzu gehört die von drei Generationen betriebene Firma Wagenbau Kölz in Basel, über die interessante Quellen vorliegen, die in meinen Büchern von 1993 und 2006 über Schweizer Kutschen noch nicht bekannt waren. Die neuen Recherchen ergaben eine Überraschung: Der versierte Wagner und Kastenmacher Julius Kölz belieferte die besten Carrosserien der Schweiz mit fein gefertigten Rohkästen für Luxus-Kutschen und frühe Automobile.

Für wertvolle Hilfe zu dieser Schrift danke ich herzlich posthum Rudolf Kölz, dem Vertreter der dritten Generation, sowie seinem Sohn Werner Kölz und dessen Frau Denise.

Andres Furger im Sommer 2014

1. Die Wagnerei von Christian Kölz, 1875 bis 1901

Der Wagner Christian Kölz (geboren circa 1850, gestorben 1903) eröffnete 1875 sein erstes Geschäft an der St. Alban-Vorstadt 86 neben einer Schmiede und zog 1877 an die Wallstrasse 13 (eine Seitenstrasse der Elisabethenstrasse, heute Bank Sarasin). Dort betrieb er eine „mechanische Wagnerei“. Darunter verstand man eine Werkstatt mit von Transmissionsriemen angetriebenen Maschinen. In den oberen Geschossen der Liegenschaft wohnte der Wagnermeister mit seiner Frau, die im Jahre 1875 den Sohn und späteren Nachfolger Julius Kölz gebär.

In den Jahren 1901/02 stellte Christian Kölz für die Schweizer Post drei Fourgons her. Das ist der umfassenden Arbeit über die Schweizer Postwagen von Markus Jedele zu entnehmen. - Die Schmiedearbeit der an der Wallstrasse gefertigten Wagen wurde offenbar an Wagenschmiede vergeben.

Abb. 1

Foto der Liegenschaft Wallstrasse 13 in Basel mit Werkstatt im Erdgeschoss.





Abb. 2

Wohl von Christian Kölz konstruierte Auszugsleiter (angeschrieben „Elekt. Werk Basel“) vor dem Wohn- und Geschäftshaus an der Wallstrasse 13 in Basel.



Abb. 3

Zeichnung einer Chaise des jungen Christian Kölz von 1869.



Abb. 4

Ältere Aufnahme einer unbekannten Wagnerei und Wagenschmiede. Diese hing gerahmt im Kölz-Betrieb. Als Erinnerung an die erste Werkstatt an der St. Alban-Vortsadt in Basel oder an eine frühere Tätigkeit von Christian Kölz in der Lehrzeit? Steht derselbe in der Mitte am Hobelbank hinter den Sägen?



Abb. 5

Porträt von Christian Kölz (oder des Julius Kölz?).

In der Lehrzeit und wohl vor allem auf der damals üblichen Wanderschaft (Weiterbildung ausserhalb des Heimatorts) hatte Christian Kölz offenbar das Entwurfszeichnen gelernt. Das belegt der auf Abb. 4 sichtbare Riss einer Chaise. Kölz war offenbar nicht nur Wagner, sondern auch schon Kastenmacher (*menuisier en voitures*). Das zeigt das Spektrum seiner Arbeiten. Dies ist dem erhaltenen „Hauptbuch“ zu entnehmen, in dem die Aufträge ab dem Jahr 1979 fein säuberlich verzeichnet sind. Demnach arbeitete Christian Kölz viel für Basler Schmiede wie Flammer, Sprecher, Haag, Baumann, Fininger, Schilling und Preier. Zu den Kunden seiner Fahrzeuge gehörten Bierbrauer, die Post, der Consum-Verein (ACV), private Familien, Fuhrhalter, Hotels, Baugeschäfte, Holzhändler, Sattler usw. Wie die Abbildung rechts exemplarisch zeigt, wurden viele Reparaturen angefertigt, aber auch ganze Fahrzeuge gebaut wie Fourgons und vor allem viele Handkarren und Handwagen. Zum Spektrum der einfacheren Arbeiten gehörten auch Leitern und Werkzeugstiele. Im Be-

trieb müssen mehrere Personen gearbeitet haben, wie der Ausstoss der geleisteten Aufträge zeigt. Im Laufe der Zeit wurden an der Wallstrasse auch Maler- und Sattlerarbeiten ausgeführt.

272

1898. R. Schilling Schmied Soll Haben

Juli	13	Für 1 Handwagen 1. Rad	10
"	"	2 neue Räder eingeworfen	4
"	"	Für 1 alten Handwagen Aufhaken	- 10
"	"	Die Aufhaken eingeworfen	6 50
"	"	Für 1 neuen Handwagen 1. Rad	3 20
"	"	Für 1 neuen Handwagen 2. Rad	12
"	"	1 neuen Handwagen 1. Rad	1 70
"	"	1 neuen Handwagen 2. Rad	1 50
"	23	Für 1 neuen Handwagen 1. Rad	16
			55 00

Juli

Sept

"

"

"

Nov

Dez

"

Nov

Abb. 6

Typischer Eintrag im Hauptbuch des Ch. Kölz des Jahres 1898. Vermerkt wurden diverse Arbeiten für den Basler Schmiedemeister Schilling, wie die Anfertigung eines neuen Hinterrads eines Handwagens.

Christian Kölz baute öfters ganze Fahrzeuge und konnte auch Kästen von Luxus-Wagen an Dritte liefern. So ist etwa im Hauptbuch für das Jahr 1884 ein „Neuer Braeck Phaeton für ein Pony laut Übereinkunft“ für Fr 300.- vermerkt, der an den Basler Sattler Dolder geliefert wurde.

2. Der Wagenbau-Betrieb von Kölz und Sohn, 1901 bis 1903



Abb. 7

Firmenschild „Kölz & Sohn“ von circa 1901.

Nach 25jähriger Tätigkeit trat der Sohn Julius Kölz als Associé in das väterliche Geschäft ein.

Julius Kölz (1875 bis 1933) hatte seine Lehre als Wagner im väterlichen Betrieb bereits im Alter von 16 Jahren abgeschlossen. Im Jahre 1891 ging er – wie damals üblich – ins In- und Ausland auf Wanderschaft und zwar volle neun Jahre lang. Die bekannten Stationen waren Genf, Paris, Potsdam, Wien, München und dann nochmals Paris (1896/97). Dabei erlernte er das Entwurf- und Planzeichnen von noblen Kutschen und Schlitten, wie die folgenden Abbildungen belegen. In dieser Zeit muss er auch zum Kastenmacher (menuisier en voitures) von Luxuskutschen ausgebildet worden sein. Die Kastenschreiner waren die angesehensten Handwerker bei der Anfertigung einer Kutsche. Sie arbeiteten in den grossen Wagenbaufirmen im weissen Arbeitsschurz und verdienten doppelt so viel wie ein gewöhnlicher Geselle. 1897 hatte Julius Kölz, wie er es später in seinem Briefkopf vermerkte, eine silberne Medaille an einer Ausstellung in Paris erhalten.

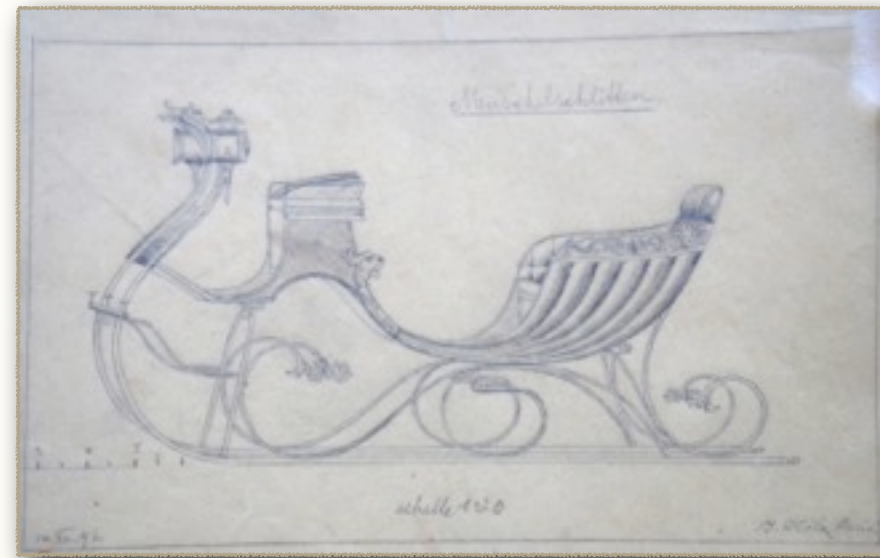


Abb. 8

Zeichnung eines Muschelschlittens aus der Pariser Zeit (datiert 14. 12 1896) von Julius Kölz.

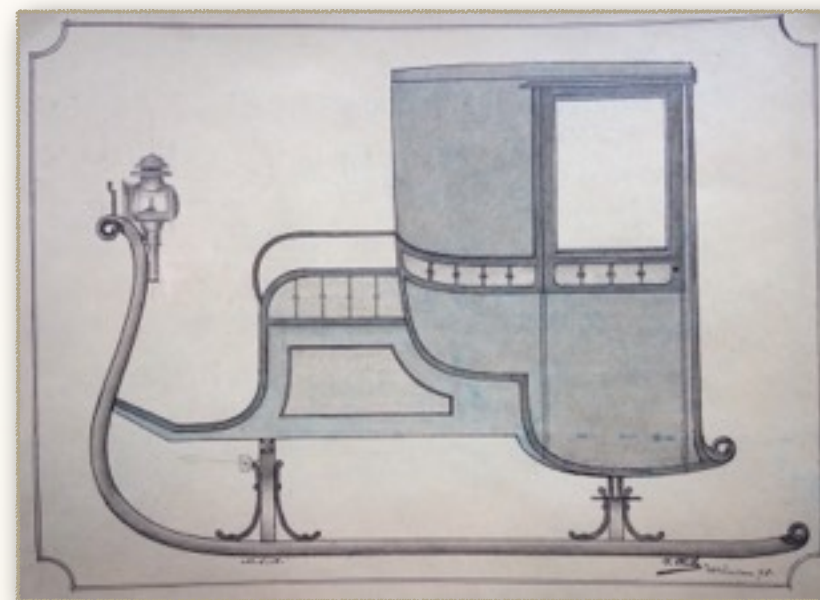


Abb. 9

Zeichnung eines Coupéchlittens aus der Ausbildungszeit von Julius Kölz in München im Jahre 1898.

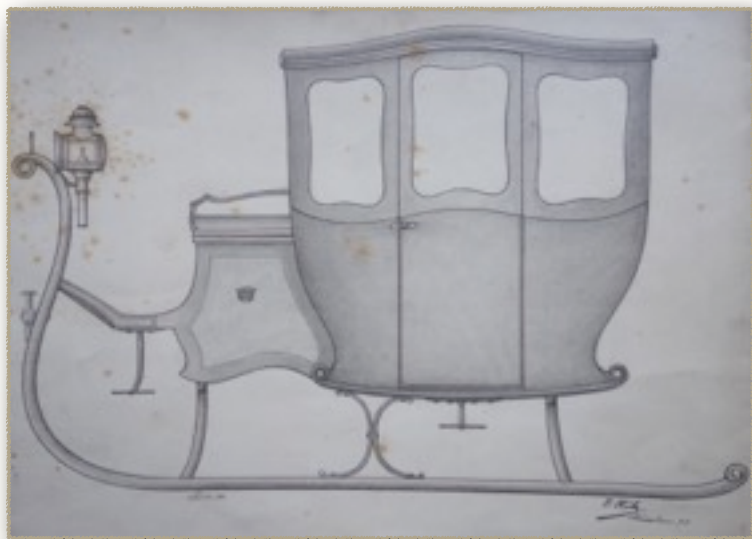


Abb. 10

Zeichnung eines Berlinerschlittens aus der Ausbildungszeit von Julius Kölz in München im Jahre 1898.

1901 nach Basel zurückgekehrt, fertigte Julius Kölz als Meisterstück eine der ersten Auto-Karosserien Basels an, ein Coupé. Dafür erhielt der „menuisier en voitures“ eine Medaille und ein Diplom an der Gewerbeausstellung auf der Basler Schützenmatte. In derselben Zeit scheint Julius Kölz geheiratet zu haben; drei Knaben kamen in kurzen Abständen auf die Welt.

Vater und Sohn Kölz entwarfen und bauten zusammen ganze Fahrzeuge, wie die folgenden Beispiele zeigen.



Abb. 11

Zeichnung eines Breaks mit Tafelsitzen von 1902.

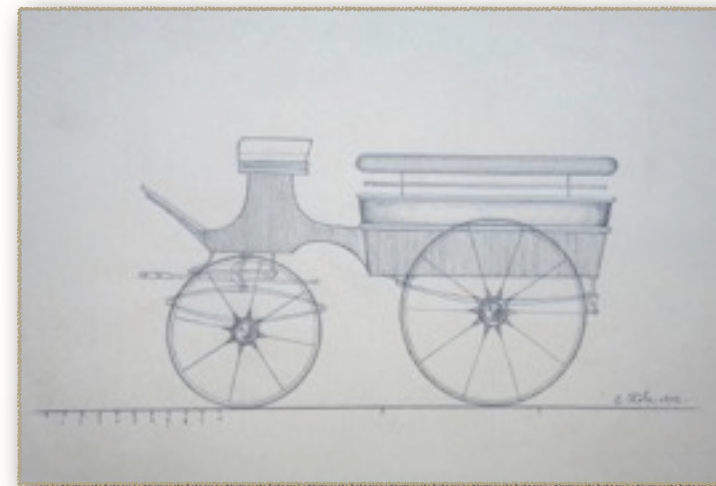


Abb. 12

Zeichnung einer langen Break-Wagonnette.



Abb. 13

Foto der im Historischen Museum Basel erhaltenen Break-Wagonnette im Originalzustand.

Aus der Zeit um 1902 dürfte der einzige erhaltene Luxuswagen von Kölz stammen, ein Break-Wagonnette, der heute im Kutschenmuseums des Historischen Museums Basel in Brüglingen ausgestellt ist. Davon gibt es eine Aufnahme im Originalzustand.

Nach den Eintragungen im Hauptbuch kam es in der neuen Konstellation „Kölz & Sohn“ nicht nur zu einem nahtlosen Übergang, sondern auch zu einer Steigerung der Aufträge, auch in qualitativer Hinsicht. Neben den alten Grosskunden wie ACV, Spediteur Gerspach, Postdirektion Basel usw. wurden jetzt neu für die besten Luxus-Wagenfabriken der Schweiz Rohkästen geliefert wie für C. & R. Geissberger in Zürich oder Ch. Heimbürger in Basel.

In den grösseren Städten Europas war es durchaus üblich, dass die grossen Wagenbauunternehmen bei grossem Bestellungseingang Rohkästen bei der so genannten „Hausindustrie“ einkauften, das heisst bei kleineren, spezialisierten Betrieben. Dafür wurde in der Regel ein Devis ausgehandelt, ein genauer Plan geliefert, danach der Kasten gebaut und geliefert sowie schliesslich beim Besteller die ganze Kutsche zusammengebaut. Der Kunde wusste davon nichts, die fertige Kutsche wurde als Produkt der grossen Firma ausgeliefert.

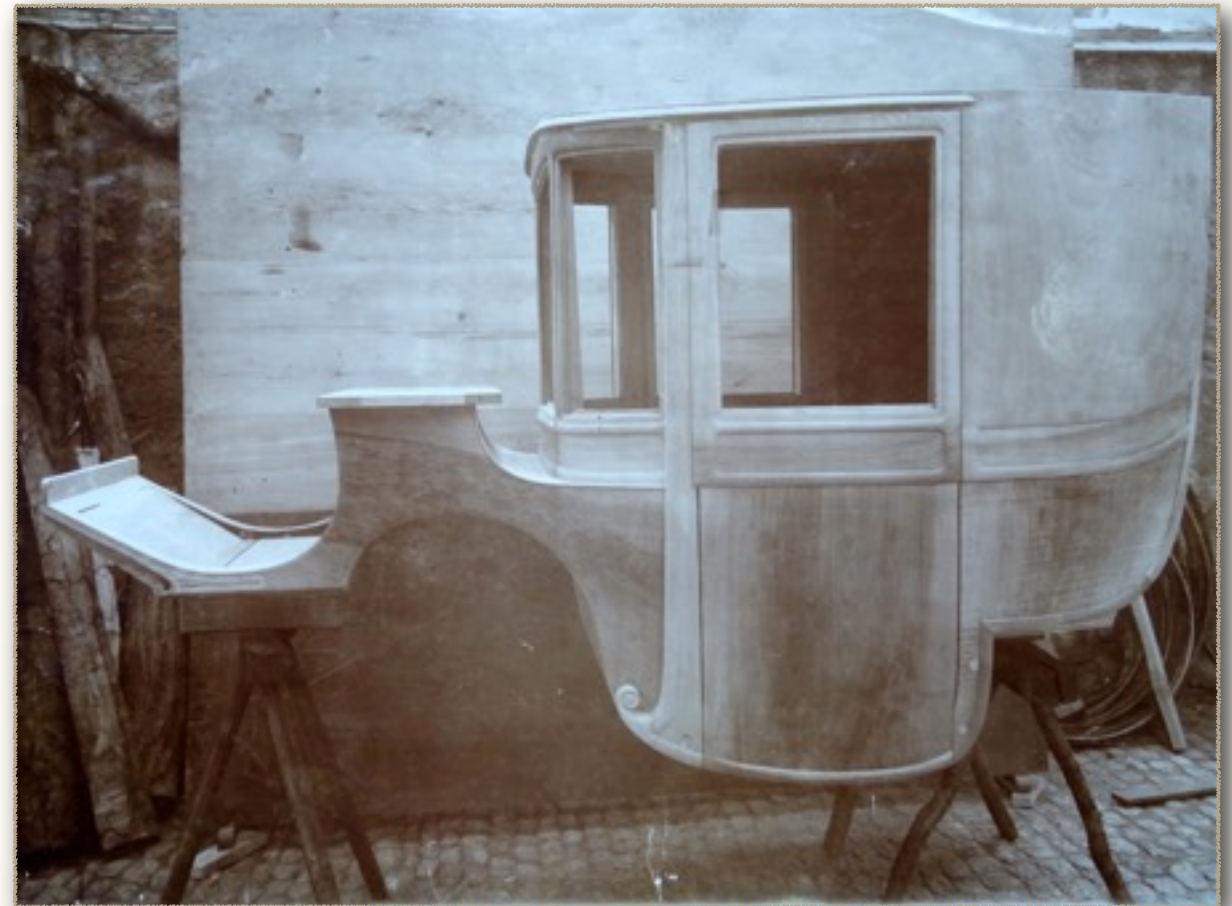


Abb. 14

Rohkasten eines $\frac{3}{4}$ -Coupés, in Basel „Trois quarts“ genannt. Dieser ist wohl identisch mit der im Hauptbuch genannten Lieferung an Charles Heimbürger von 1901: „Feiner Coupékasten. Coupé $\frac{3}{4}$ forme ronde à coins“? (vgl. die Nachträge)



Abb. 15

Rohkasten eines 1/2-Coupés mit Fries, wohl von 1901 und an Heimbürger geliefert.

Die beiden Bilder aus dem Archiv Kölz repräsentieren nur einen kleinen Teil der Produktion von Luxus-Wagnkästen. So wurden beispielsweise 1902 an C. & R. Geissberger zwei „feine Duckkästen“ und ein „feiner neuer Phaeton Kasten“ nach Zürich geliefert.

3. Die Wagenbaufirma von Julius Kölz, 1903 bis 1933

Im Jahre 1903 starb der Vater Christian Kölz, der Sohn Julius übernahm den Betrieb an der Wallstrasse allein. Jetzt stand auf dem Firmenschild nur noch „JUL. KÖLZ Wagenbau BASEL“. Aufschlussreich ist die Photographie von Julius Kölz, seinen drei kleinen Söhnen und seinen Mitarbeitern aus der Zeit kurz nach 1900 (Abb. 17). Sie zeigen dem Meister im typischen Arbeitsschurz des Wagners mit dem Metermass in der rechten Hand und daneben fünf Gesellen sowie ein Lehrling. Sie gruppierten sich vor und auf einem Postwagen im Rohbau, ein Pavillonwagen mit Bankette hinten. Solche achtplätzig Wagen verlangten höchste Handwerkskunst und wurden von der Postdirektion nur an versierte Betriebe vergeben.



Abb. 16

Firmenschild von Julius Kölz, wohl aus dem Jahr 1903.



Abb. 17

Gruppenbild der Mannschaft der Wagnerei Kölz um 1910. Von links nach rechts: Julius Kölz und seine drei kleinen Söhne, fünf Wagner und auf dem hinteren Bankett des Pavillonwagens der Schweizer Post ein Lehrling.

Bereits in den ersten Jahren als junger Meister bekam Julius Kölz auch als Alleinhaber weitere Aufträge der besten Wagenbaufirmen der Schweiz. Das belegt wieder das Hauptbuch der Firma. (Von keinem anderen Betrieb der Schweiz haben sich nach der Kenntnis des Schreibenden solche Geschäftsbücher erhalten.) Allein im Jahre 1906 konnten der grösste Wagenbau firma der Schweiz, Geissberger in Zürich, vier Kutschenkästen geliefert werden, nämlich drei Duc und ein Phaeton! Im gleichen Jahr wurde ein „Auto-Landaulet Limousine-Kasten“ für die Carrosserie Heimbürger in Basel ausgeliefert mitsamt

Rädern für einen Dog-Cart. Im Jahre 1907 ging ein Mylordkasten der Schiffsförm nach Sankt Gallen an die renommierte Carrosserie Höhener.

169

G. R. Geissberger

Febr. 28	2 Duc-Kästen geliefert	248 -	
März 15	1 Phaeton-Kasten geliefert	150 -	
April 23	Garnituren Spiegel	30 -	
„ 11	1 neuer Duc-Kasten geliefert	124 -	
Juni 23	1 neuen Phaetonkasten mit Hahnpennan 43 hinten Schrauben geliefert	145	707 -
			707 -

W. Witz - Witz

72

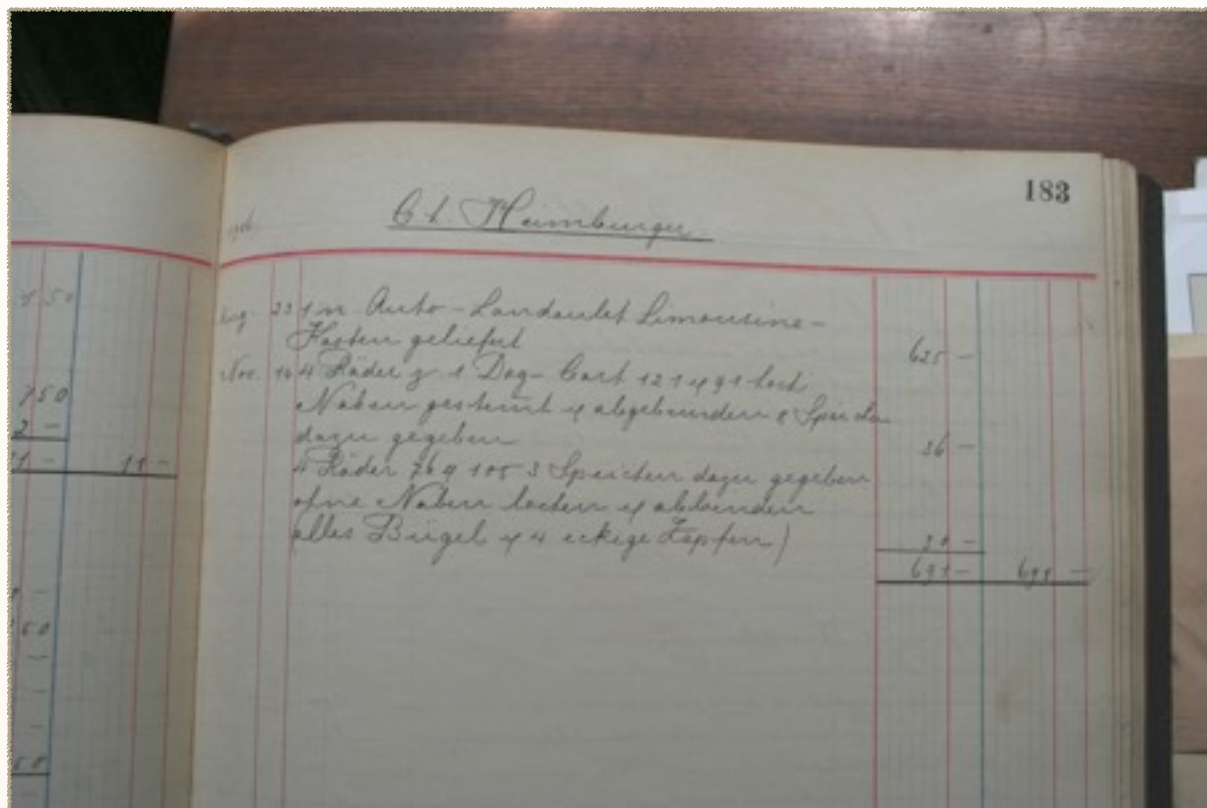
1905.

G. R. Gussberger.

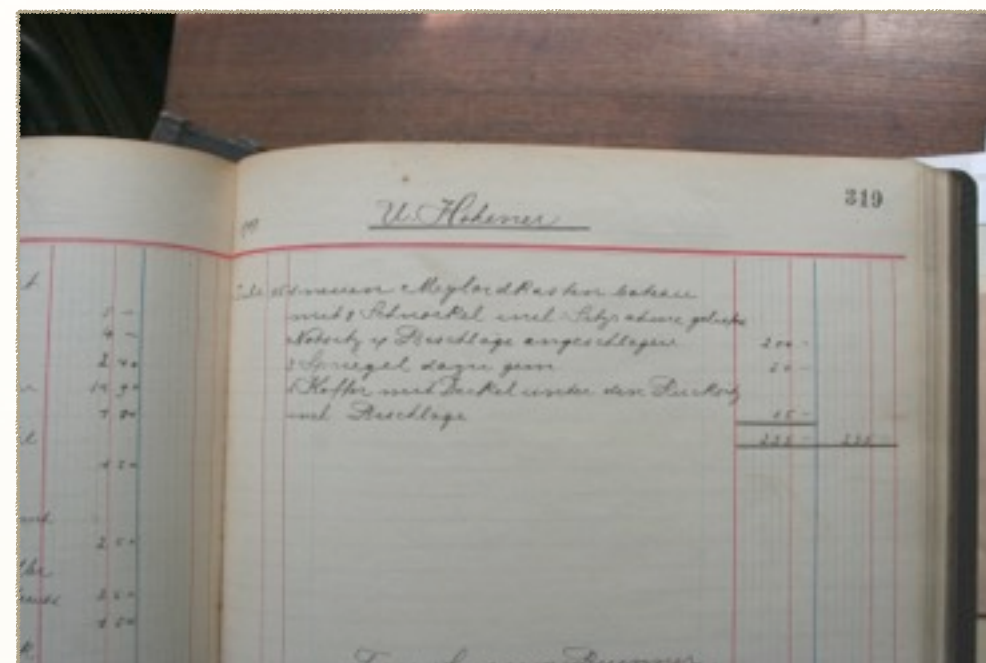
		Bestellungs von Gussberger	
April	29	1 neuen Landauerkasten geliefert	480 -
Mai	15	1 neuen Breakkasten geliefert lt. Offerte	165 -
		Spannen 4 hintere Winkel lt. Auftrag	60 -
			645 -

Abb. 18

Eintrag im Hauptbuch von 1905 und 1906 mit Nennungen von Lieferungen an die Wagenfabrik Geissberger in Zürich.



Eintrag im Hauptbuch von 1905 und 1906 mit Nennungen von Lieferungen an die Carrosserie Heimburger in Basel.



Eintrag im Hauptbuch von 1907 mit Nennung einer Lieferung an die Carrosserie Höhener in Sankt Gallen.

Die Basler Postdirektion wurde zu einem Hauptkunden von Julius Kölz, der ihr jedes Jahr mehrere Fahrzeuge ausliefern konnte. Im Zeitraum zwischen 1906 bis 1911 wurden von Julius Kölz 13 pferdegezogene Postwagen gebaut, nämlich 6 Fourgon, 3 Pavillonwagen, 1 Berline, 1 Coupé-Berline, 1 Coupé-Omnibus und 1 Omnibus. Dies ist wiederum der schon genannten Arbeit von Markus Jedele zu entnehmen. Dazu kamen viele Handwagen und kleinere Gefährte, wie dies im Hauptbuch dokumentiert ist. Als Beispiel für einen jährlichen Grossauftrag sei das Jahr 1904 herausgegriffen. 14 Vierrädrige Handwagen, 3 zweirädrige Handwagen, 5 dreirädrige Rollkarren und 2 „Trieccycle“ wurden damals ausgeliefert. Dazu kamen viele Reparaturen und Revisionen.

Überdies wurde das zugeschnittene Material für ganze Postwagen an Schmiede wie Spleiss geliefert, aber auch ganze, roh gefertigte Postomnibusse, die dann unter dem Namen des Schmiedes fertig beschlagen an die Post geliefert wurden. Diese Zusammenarbeit erklärt, weshalb auch kleinere Betriebe Grossaufträge der Post übernehmen konnten.

Nicht verzeichnet sind im genannten Buch von Markus Jedele die Automobile der Post. Gerade in diesem Bereich scheint Julius Kölz sehr früh wichtige Aufträge erhalten zu haben. Sonst hätte er sich im Briefpapier nicht mit einem Automobil-Fourgon geschmückt (vgl. Abb. 24). Darunter ist übrigens die Silhouette einer Luxuskutsche zu erkennen, eines Mylord. – Nicht nur für die Post, sondern auch für Wagenfabriken fertigte Kölz grosse Wagen an, so etwa 1904 zwei Omnibus-Kasten für Geissberger in Zürich. Das Haupttätigkeitsfeld waren aber gewerbliche Wagen, vor allem Fourgons für Handwerker. So wurde etwa im Nov. 1909 das folgende Fahrzeug geliefert:

„1 neuer Metzgerwagen (natur) mit Kalbergestell und kleinem Pritschli“ für Fr. 810.-. Der Preis entsprach dem eines Postomnibus!

Dem Hauptbuch ist auch zu entnehmen, dass viele kleinere Arbeiten, wie Hammerstile bis hin zu Stalltüren und besonders viele Leitern hergestellt wurden, wie das für Wagnereien damals üblich war. Dazu kamen weiterhin zahlreiche Reparaturen. So wurden für den Spediteur Gerspach jedes Jahr für einige hundert Franken Fuhrmaterial instand gehalten. Typische Reparaturen waren neue Eisenfelgen auf bestehenden Rädern oder der Ersatz von schadhaften alten Rädern.

Der Bedarf an Handwagen und Fuhrwerken war um 1900 enorm; jedes Geschäft verfügte über entsprechendes Transportmaterial in Form von Karren, Handwagen oder Fuhrwerke.

Nicht nur an die Post wurden neue ganze Wagen geliefert, sondern auch an Schmiede oder Sattler, die entsprechende Aufträge von Privatkunden erhalten hatten und diese nicht selber ausführen konnten. So wurde etwa im Jahre 1909 „1 neues Tilbury“ an L. Grauwiller, wohl ein Schmied, ausgeliefert.

Bei Kölz entstanden auch sehr herrschaftliche Privatwagen. Dies ist am Beispiel eines achtplätzigen Jagdwagens konkret zu belegen, der sich in der Sammlung Robert Sallmann in Amriswil aus altem Besitz von Oberst Bühler-Volkart in Schloss Berg am Irchel erhalten hat. Der Wagen ist auf den Kapseln mit „Hiltbrunner Zürich“ angeschrieben. Im Hauptbuch von 1907 ist die Liefere-

rung dieses neuen „Jagdbreaks mit Seitentüren“ dokumentiert und in den Dokumenten von Kölz fand sich eine Photographie dieses Wagens im alten Zustand.

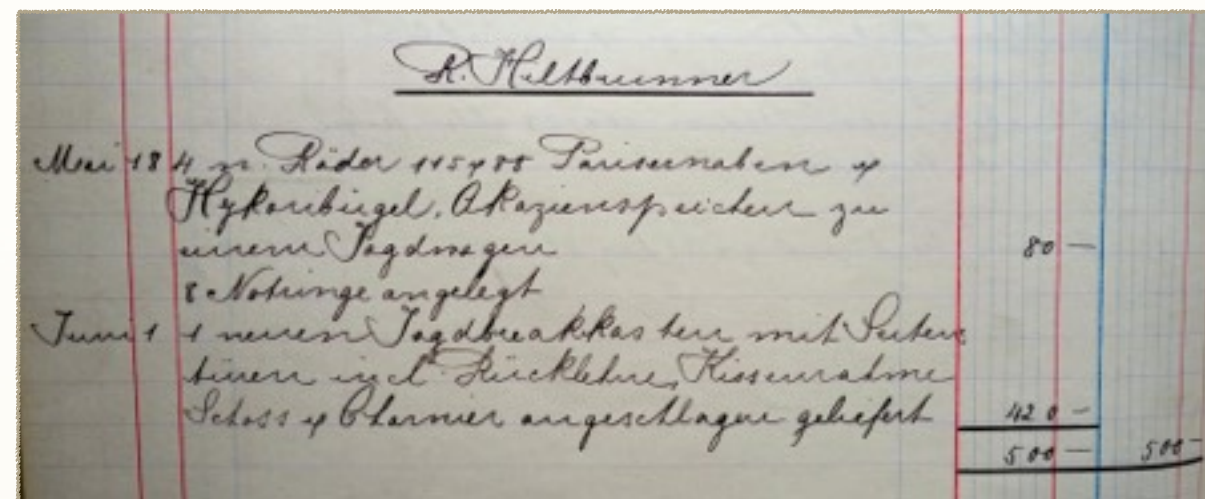


Abb. 21

Hauptbuch Kölz 1907: „Jagdbreakkasten“ für R. Hiltbrunner.



Abb. 22

Photographie des Jagdbreaks aus den Unterlagen von Julius Kölz.



Abb. 23

Der von Julius Kölz 1907 gefertigte Jagdbreak in der Sammlung von Robert Sallmann in Amriswil.

Nachtrag: Nach dem Wappen auf der Türe kam das Fahrzeug ursprünglich aus dem Besitz von Oberst Richard Ziegler, Kommandant der EPRA in Thun. Dessen Viererzuggeschirr mit dem gleichen Wappen befindet sich in der Geschirrsammlung der alten EMPFA in Bern.

4. Neue Werkstatt an der Güterstrasse, ab 1920

Offenbar war Julius Kölz in den ersten 15 Jahren seiner selbständigen Tätigkeit so erfolgreich, dass die Wagner-Werkstatt an der Wallstrasse bald zu klein wurde. Jetzt stand der Bau einer grösseren Werkstatt an.

Julius Kölz kaufte im Jahre 1919 ein grösseres Grundstück an der Güterstrasse Nr. 108 direkt hinter dem Bahnhof SBB, auf dem seit 1902 bereits ein Hotel mit Front zur Güterstrasse hin stand. Hinter der Durchfahrt wurde 1919 ein neues (heute noch integral erhaltenes) Gebäude mit Werkstätten, Kontor, Büro und Wohnung erstellt, zusammen mit einem kleineren Holzlager. Das grosse Holzlager lag ausserhalb der Stadt an der Neuweilerstrasse (siehe Abb. 59). Für den Holzbedarf besass Julius Kölz je ein Waldstück in Reinach und Riehen.

Ein originaler Plan belegt, dass Wohnhaus und Werkstatt im hinteren Teil der Liegenschaft in historisierendem Stil geplant wurden. Erd- und Untergeschoss wurden durch grosse Tore erschlossen. Der Umzug erfolgte im Jahre 1920. Offenbar wurde danach in unmittelbarer Nachbarschaft auch eine Schmiede angegliedert, nämlich an der Gempenstrasse 14, wie ein erhaltener Plan zeigt. Zwischen beiden Werkstätten gab es einen direkten Durchgang (heute vermauert). Nach mündlicher Auskunft von Rudolf Kölz wurden dort vor allem auch für Dritte Wagen- und Auto-Federn hergestellt. Dazu passt das erhaltene Firmenschild jener Zeit, das über einem Automobil-Fourgon der Post zwei Hämmer, eine Schmiedezange und zwei Federpakete zeigt. Dieses Schild dürfte wie das Einfahrtsgitter von Julius Kölz selber entworfen worden sein. Das Schild bestätigt, wie früh sich Julius Kölz mit Aufbauten von Automobilen profilierte. Deren Boom setzte in Basel nach dem Ersten Weltkrieg ein.



Abb. 24

Geschäftspapier von 1919 mit Erwähnung des Bauprojekts an der Güterstrasse 108.

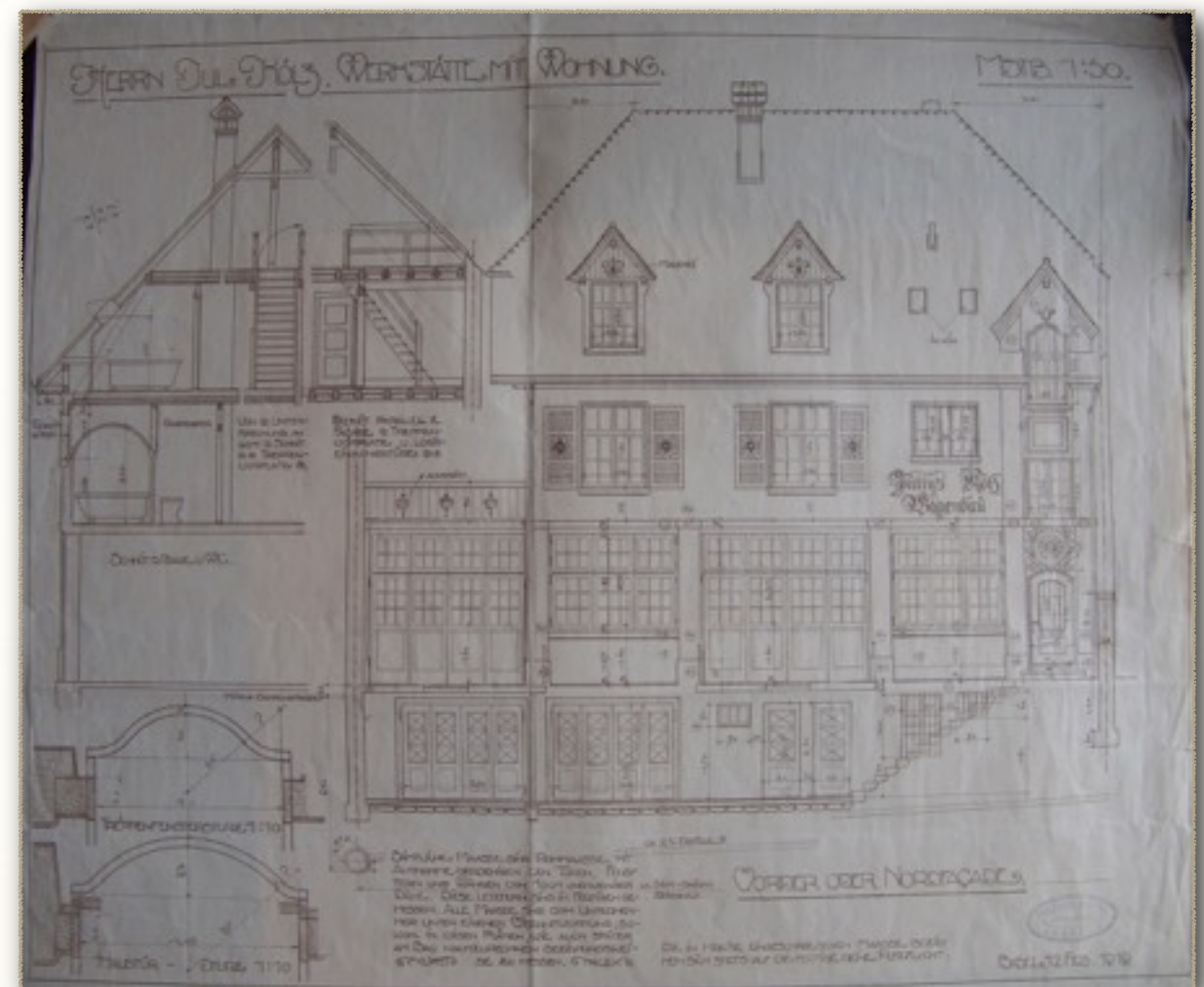


Abb. 25

Plan der neuen Werkstätte mit Wohnung an der Güterstrasse 108 von 1919.



Abb. 26

Firmenschild wohl aus dem Jahre 1920, heute im Kutschenmuseum in Brüglingen.



Abb. 27

Die Liegenschaft an der Güterstrasse um 1930 mit dem Firmenschild neben der Einfahrt hinter dem vordersten Eiswaagen. Vor der Liegenschaft steht eine Serie von bei Kölz hergestellten Eiswaagen-Anhänger für die Brauerei Warteck (vgl. Abb. 67).

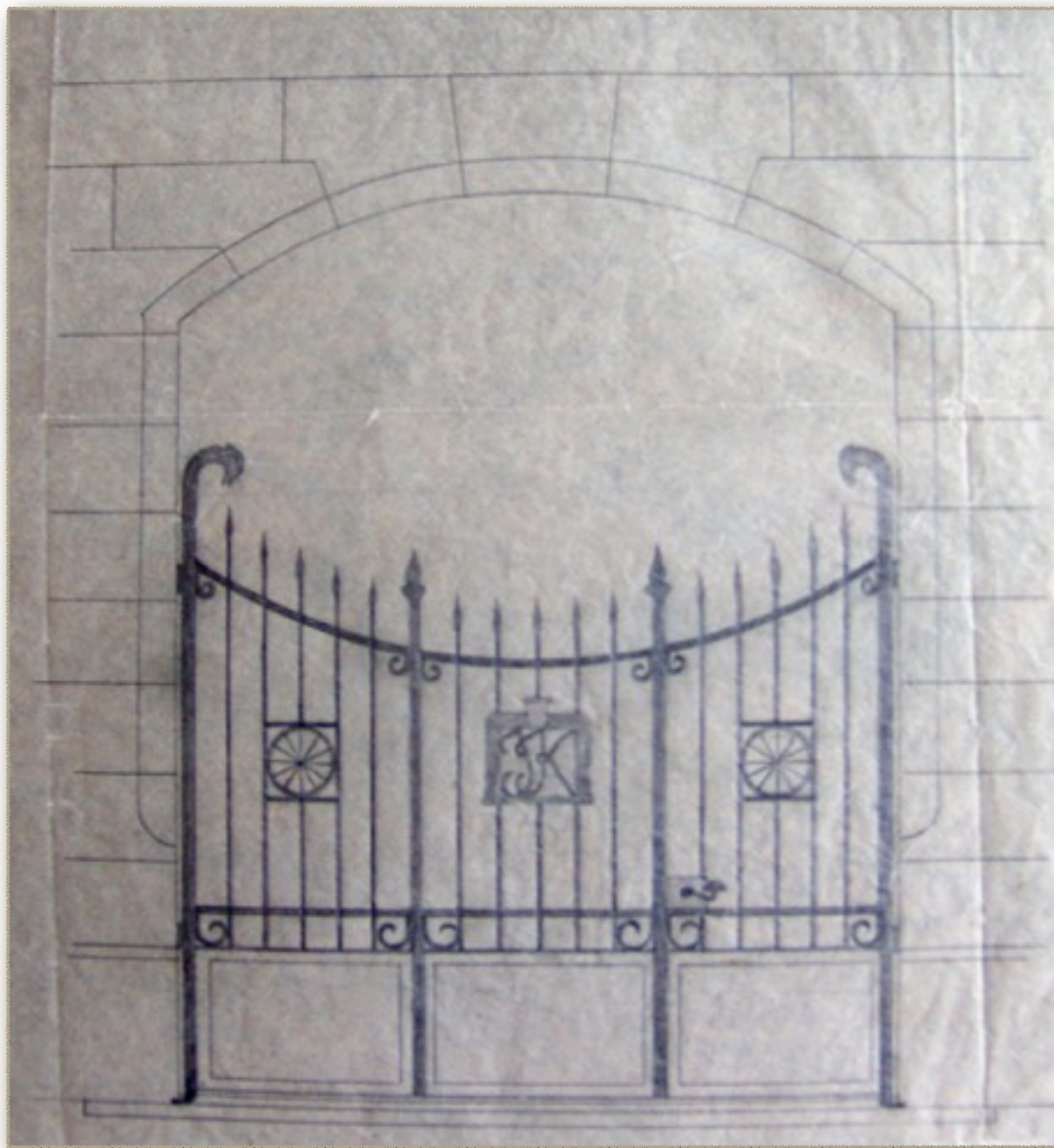


Abb. 28

Entwurf des Gitters des Hofeingangs an der Güterstrasse 108 von Julius Kölz.



Abb. 29

Krankenwagen von Julius Kölz um 1910.

5. Frühe Automobil-Aufbauten von Julius Kölz

Nachdem Julius Kölz 1901 seine erste Automobil-Karosserie gefertigt hatte, folgten bald weitere solche Arbeiten für verschiedene Besteller, vor allem für Heimburger in Basel.

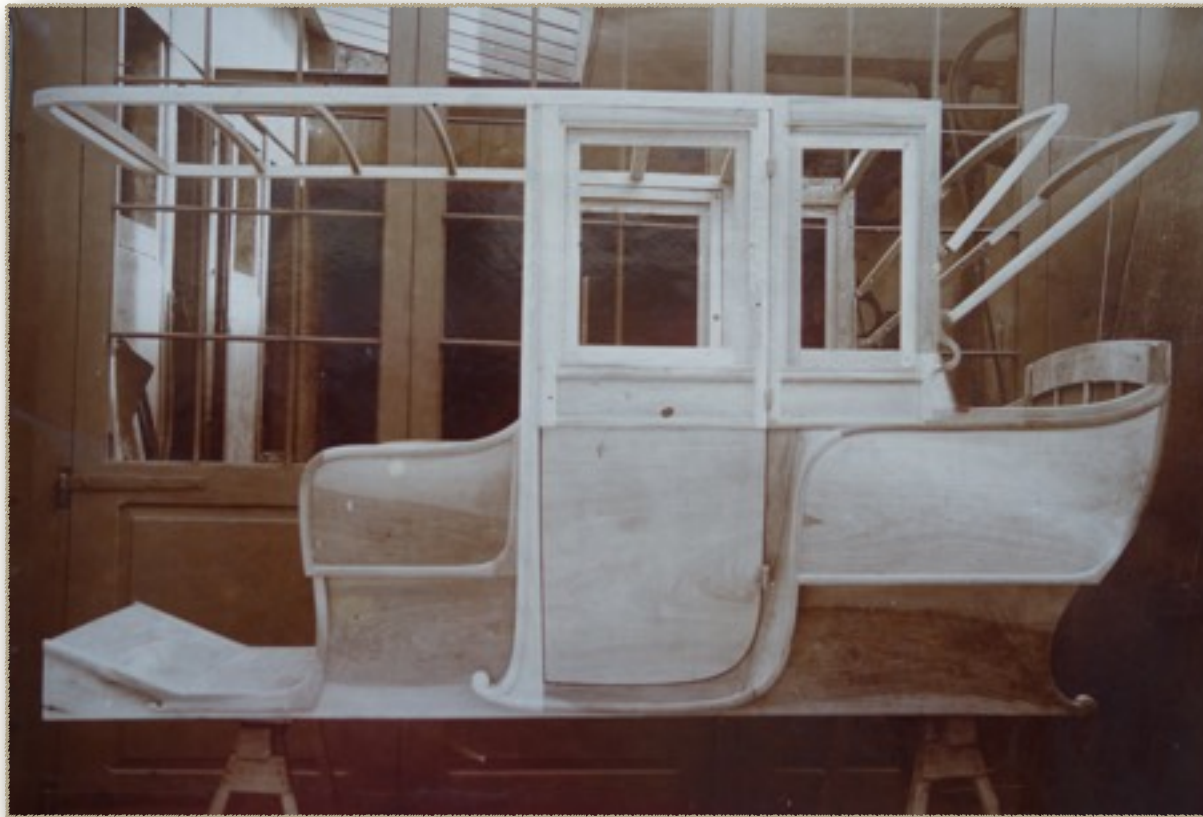


Abb. 30

Landaulet-Kasten von Julius Kölz, wohl identisch mit dem Eintrag im Hauptbuch vom 23. August des Jahres 1906 für Charles Heimburger (vgl. Abb. 31): „Auto-Landaulet Limousine-Kasten“ für Fr. 625.-.

1906.		Ch. Heimburger	183
Aug. 23	1 m. Auto-Landaulet Limousine-Kasten geliefert	625 -	
Nov. 14	4 Räder z. 1 Tag-Coach 12 1/2 1/2 1/2 1/2 hoch Naben geschmiedet & abgebohrt & Speichen dazu gegeben	36 -	
	4 Räder z. 105 3 Speichen dazu gegeben ohne Naben lackiert & abgebohrt (alles Bügel & 4 eckige Zapfen)	24 -	
		691 -	691 -

Abb. 31

Hauptbuch des Jahres 1906 mit Nennung des Auto-Landaulet Limousine-Kastens sowie Teilen von Luxus-Kutschen.

1907		Ch. Heimburger	279
Febr. 7	2 m. Mylord-Kasten mit Sitzabnehmern badecke & Scherriegel	1100 -	
	26 l. 1 Limousinenkasten 2 m. hintere gehobene Blechecken Türsäulen nachgearbeitet, Türen angepasst Boden angepasst & in Stück dazu geliefert	30 -	
März 9	2 Garnituren Spiegel z. dem Mylord gemacht	32 -	
		1162 -	1162 -

Abb. 32

Hauptbuch des Jahres 1907 mit Nennung eines Limousinenkastens nebst eines Mylords für Charles Heimburger. Handelt es sich bei der Limousine um das Automobil von Abbildung 34?

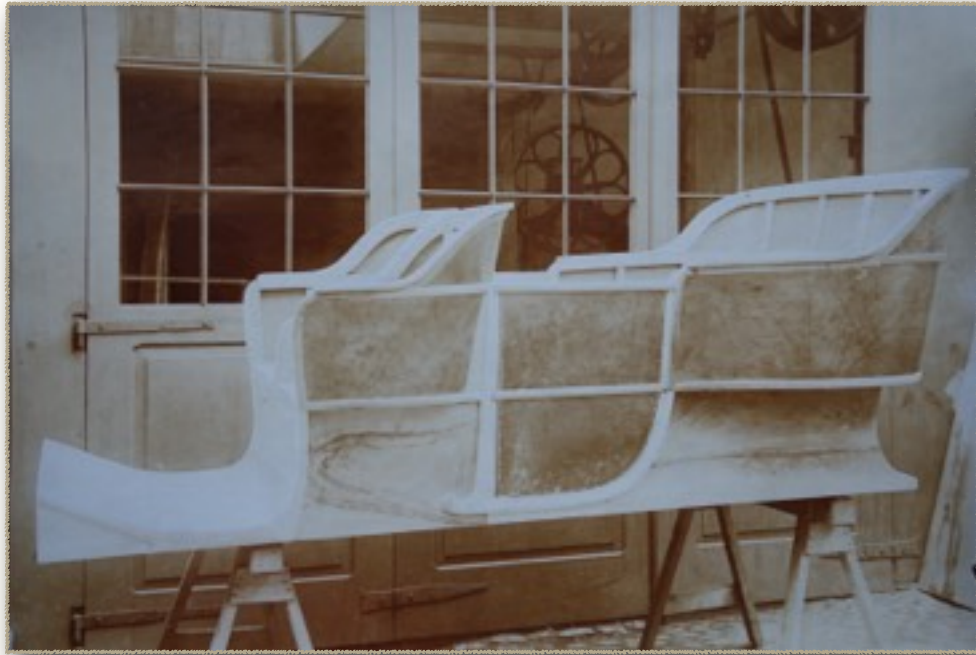


Abb. 33

Kasten eines viersitzigen Automobil-Aufbaus, der identisch mit Abbildung 34 sein könnte. Im Hintergrund ist die Werkstatt zu sehen mit Transmissionsriemen für die damit angetriebenen Maschinen.



Abb. 34

Abbildung aus dem Album von Heimburger des Jahres 1908 mit ähnlicher oder derselben Karosserie wie oben.



Abb. 35

Briefkopf der Zeit um 1920/30 mit Post-Automobil.



Abb. 36

Post-Automobil der Marke Berna mit Karosserie von Kölz um 1920/30, eingesetzt auf der Strecke Siggenthal-Würenlingen-Tegerfelden-Oberendingen

1906.	J. Gygas	1906
Mai 25	1 neuer Motorwagenkasten geliefert Double Phaeton mit Türen seitwärts vorne und hinten (Seitentüren unten m. Rahmen bündig)	400 -
Juni 12	1 neuer Motorwagenkasten Double Phaeton entrieht laterale Vordere Türsäule m. Schnörkel Der hintern Sitz für 2 Personen abgeändert	410 - 10 -
	Beide Kasten verpackt 1 Kasten spediert	10 - 830 - 830 -

Abb. 37

Eintrag im Hauptbuch von 1906 mit Nennung von an J. Gygas gelieferten Karosserien vom Typ „Double Phaeton“.

1906 wurde an J. Gygas in Biel zwei „Motorwagenkasten“ geliefert. Dieser bekannte Carrossier nannte sein Geschäft als „nachweisbar das älteste Geschäft der Schweiz für den Carrosserieaufbau“.

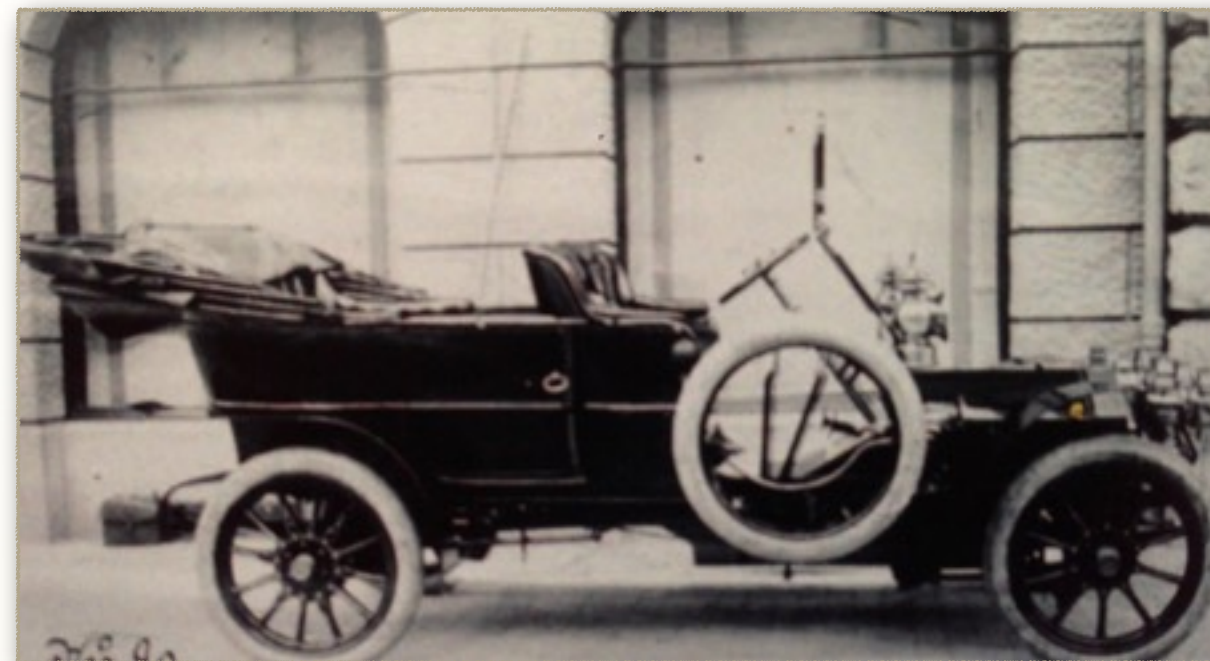


Abb. 38

Doppel-Phaeton der Bieler Carrosserie Gygas.

Schon sehr früh produzierte Kölz auch Aufbauten von Lastwagen. Im Hauptbuch ist für 1909 ein neuer Kasten für einen Soller-Lastwagen erwähnt. (Eugen Soller gründete in Basel 1905 die Firma Soller AG und entwickelte ein Lastwagenchassis mit eigenem Motor.) Gegen 1000 Lastwagen mit einer Nutzlast von 3 bis 15 Tonnen soll Soller zwischen 1905 und 1923 ausgeliefert haben.

An der Güterstrasse entstand in den zwanziger Jahren ein breites Spektrum von gewerblichen Automobilen. In der ersten Geschichte des VSCI von 1969 sind ein „Leitungsunterhaltwagen“ der Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) von 1930 und ein Flaschenbierwagen der Brauerei Warteck von 1928 abgebildet. In der zweiten Geschichte des VSCI von 1994 sind für die Zeit um 1920 ein Drehleiterwagen, ein Reisecar und ein Lastwagen (Saurer), für 1927 ein Postauto (ebenfalls Saurer) und für 1928 ein Car Alpin der Post dokumentiert.

6. Weiterhin Pferdewagen von Julius Kölz

Julius Kölz fertigte weiterhin neben Auto-Karosserien einfacheren Pferdefuhrwerken wie Bockwagen und Fourgons sowie aufwändigere Modelle wie Chaisen, sportliche Zweiradwagen oder gar Hotel-Omnibusse. Davon zeugen Skizzen und masstabgerechte Risse von verschiedenen Modellen.

Julius Kölz informierte sich stets über den neuesten Stand der Technik und der Fahrzeugmode. Dafür hatte er unter anderem das Fachblatt „Deutsche Fahrzeug-Technik“ abonniert, in dem jedes Jahr zahlreiche neue Modelle von Kutschen und Autos mit Bauplänen vorgestellt und beschrieben wurden. So arbeiteten damals alle Wagenfabrikanten.

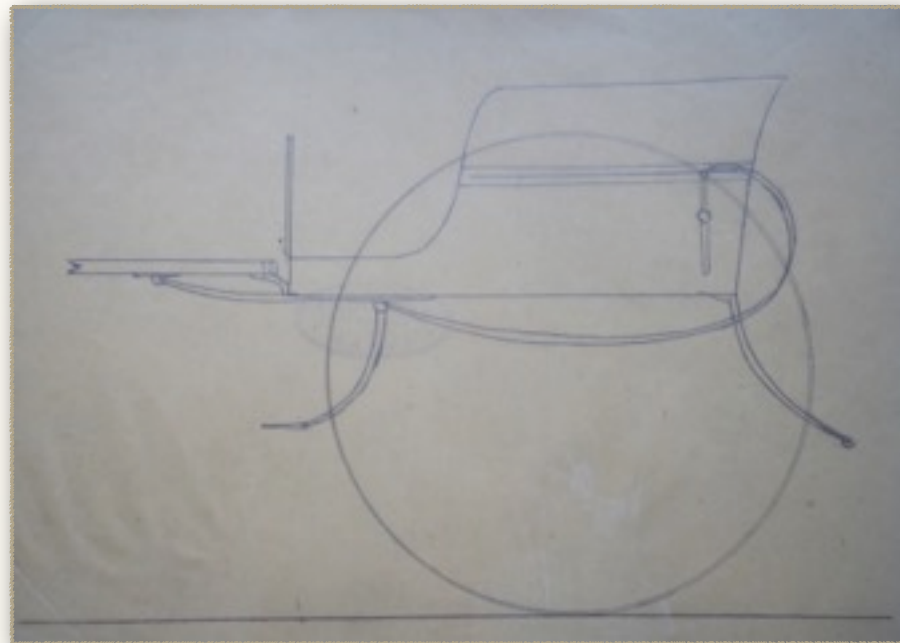


Abb. 39
Skizze eines
Ralli-Cars.

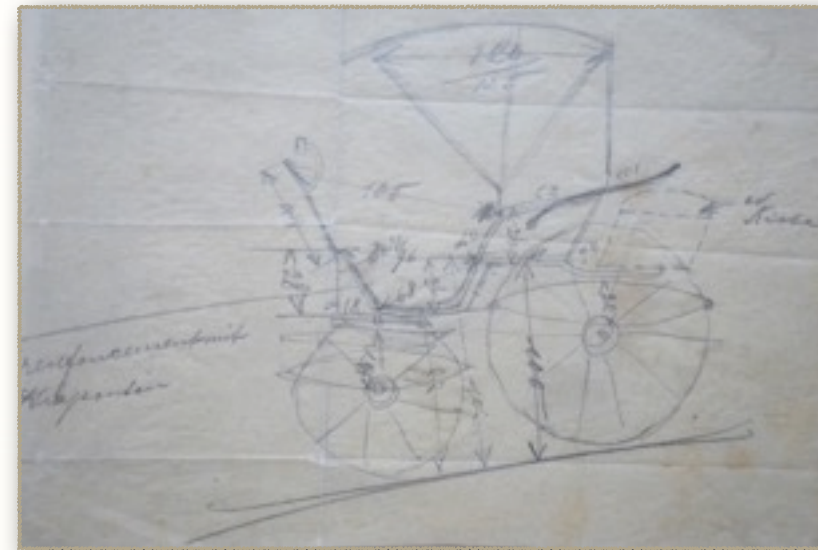


Abb. 40
Skizze einer Chaise mit
Massangaben.

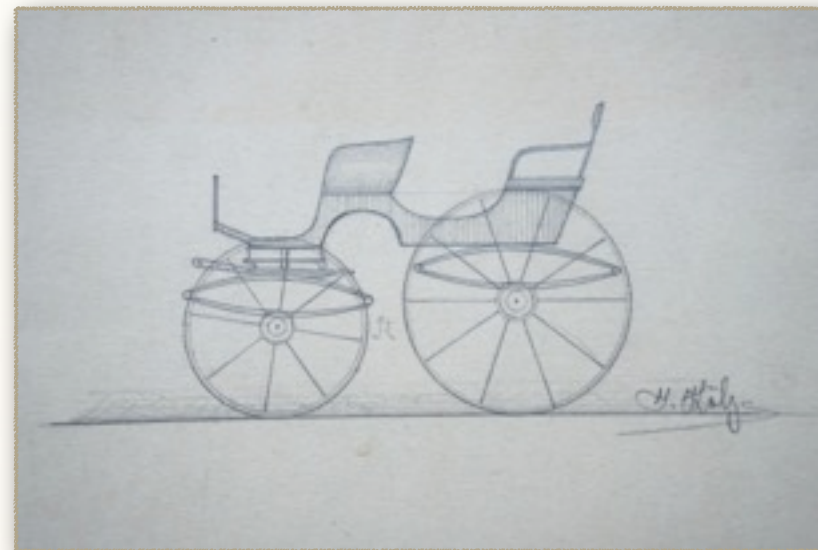


Abb. 41
Zeichnung eines
Phaëton.



Abb. 42
Hotel-Omnibus der Lu-
zerner Carrosserie Dol-
der als Vorlage für eige-
ne Arbeiten. Oder
stammte der Kasten da-
zu von Julius Kölz?

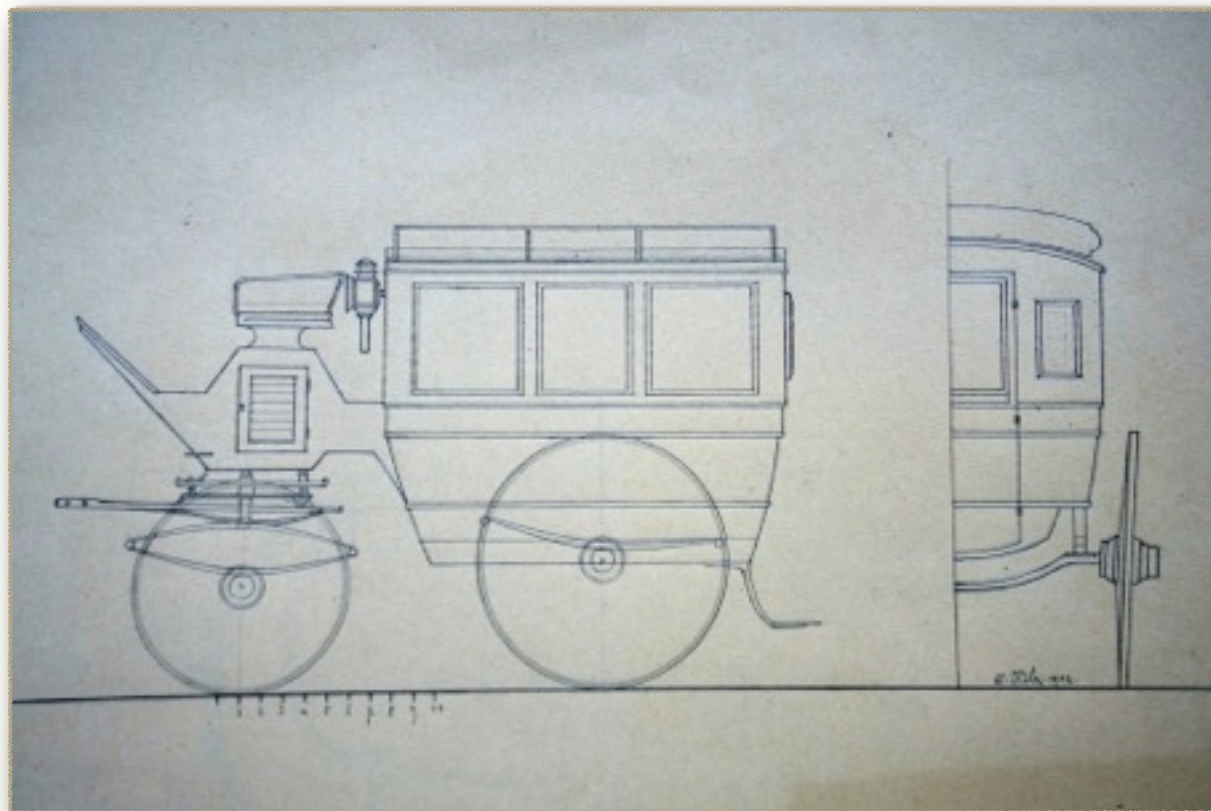


Abb. 43
Massstabgerechte Zeichnung eines grossen Omnibus.



Abb. 44
Fourgon vor der Markthalle in der Nachkriegszeit.
Staatsarchiv Basel-Stadt

Gemäss mündlichen Auskünften von Rudolf Kölz wurden von seinem Vater viele Geschäftswagen für den Consumverein (ACV, heute COOP) gebaut und verschiedene ähnliche Modelle wie Molkerei- und Bäckereifourgons (unter anderem für H. Banga). Bis zum Zweiten Weltkrieg prägten in Basel pferdegezogene gewerbliche Fuhrwerke das Strassenbild, zum Teil noch bis in die unmittelbare Nachkriegszeit.

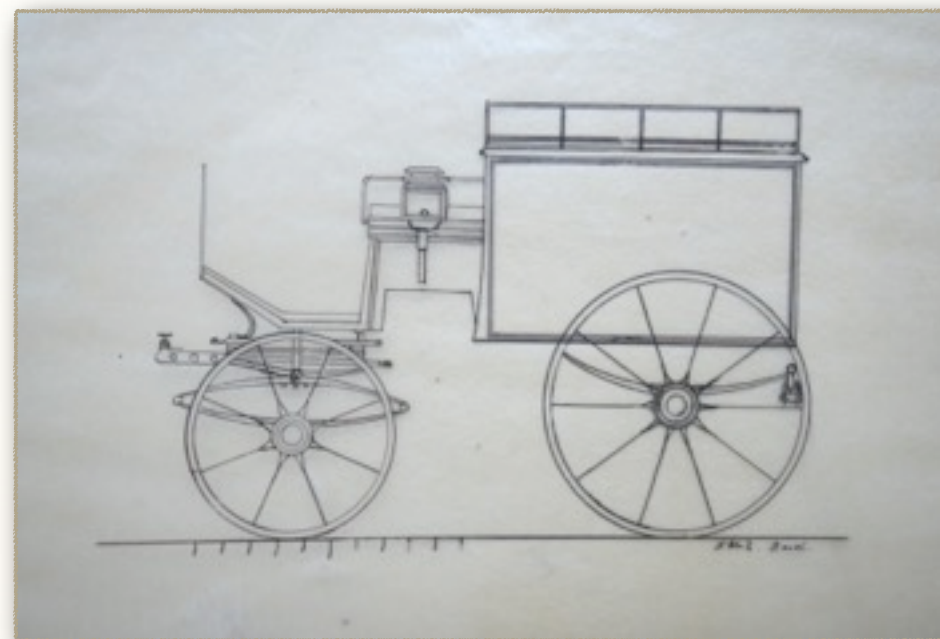


Abb. 45
Zeichnung eines kleineren Fourgons.

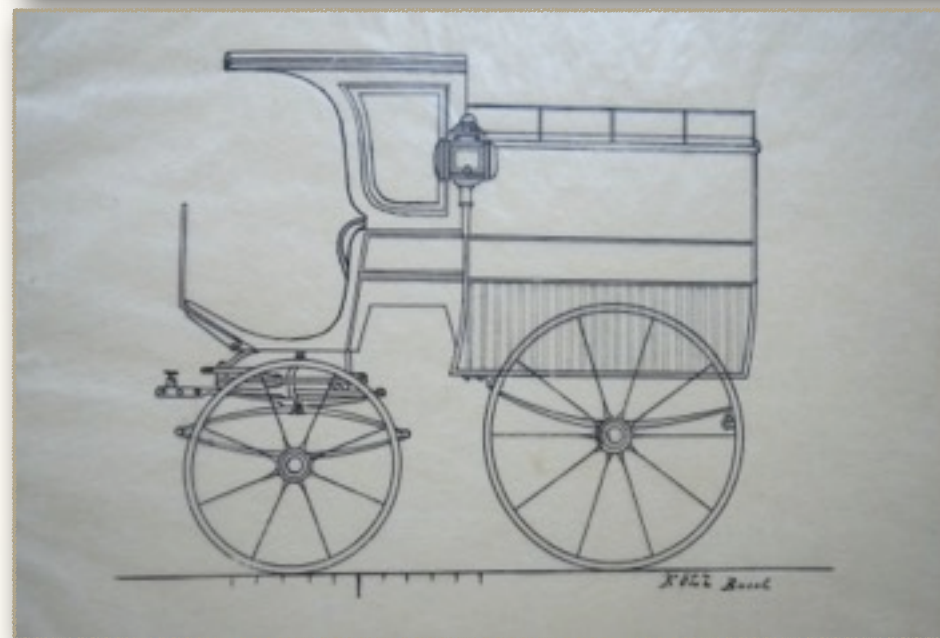


Abb. 46
Zeichnung eines grösseren Fourgons.

Julius Kölz war nicht nur ein guter Handwerker und Geschäftsführer, sondern offenbar auch eine integrative und sozial eingestellte Persönlichkeit. So diente er bei der freiwilligen Basler Feuerwehr als Hauptmann sowie im Militär als Batteriewagner. Julius Kölz wurde ein geschätzter Präsident des Basler Carrosserieverbandes und 1919 Initiant und Mitbegründer des Schweizerischen Carrosserieverbandes, dem er von 1923 bis 1931 als Präsident vorstand. Bei seinem unerwarteten Tod nach kurzer Krankheit - noch nicht einmal sechzigjährig - wurde 1933 er in verschiedenen Tageszeitungen Basels ehrenvoll gewürdigt.



Abb. 47

Julius Kölz in Militäruniform.

Für mittlere Handwerksbetriebe war es damals üblich, dass die in der gleichen Liegenschaft wohnende Gattin des Meisters aktiv in der Firma mitarbeitete, meistens im Rechnungswesen. Nicht selten blieben deshalb die Ehefrauen nach dem unerwarteten Tod ihres Mannes im Betrieb tätig. Das war auch hier der Fall. Mindestens ein Jahr lang führte die Witwe Kölz den Betrieb und hatte offenbar auch nach der Übergabe an den mittleren Sohn Rudolf noch weiteres zu sagen.

Nach dem Tod von Julius Kölz im Jahre 1933 blieb seine Witwe weiter an der Güterstrasse wohnhaft und wirkte bis zu ihrem Tod im Jahre 1971 mit. Das separate Büro wurde jetzt aber von ihrem Sohn belegt.

7. Der Betrieb von Rudolf Kölz, 1934 bis 1973

Der 1906 geborene Rudolf Kölz wurde 1926 von der Berufsschule für Kunst und Handwerk in Genf zum „menuisier en voitures“ diplomiert, nachdem er eine Lehre als Wagner absolviert hatte. Dann ging er nach Paris mit dem Basler Kollegen Alfred Heimbürger. Dort drehte sich bereits alles um die neuen Automobile. Aus Rudolf Kölz' Hand sind aus der Pariser Zeit zahlreiche Zeichnungen von noblen Automobil-Karosserien erhalten wie etwa auf Chassis von Hispano-Suiza (heute mehrheitlich im Swiss Car Register).



Abb. 48

Porträt-Foto von Rudolf Kölz.



Abb. 49

Diplom von Rudolf Kölz seiner Berufsausbildung in Genf von 1926.

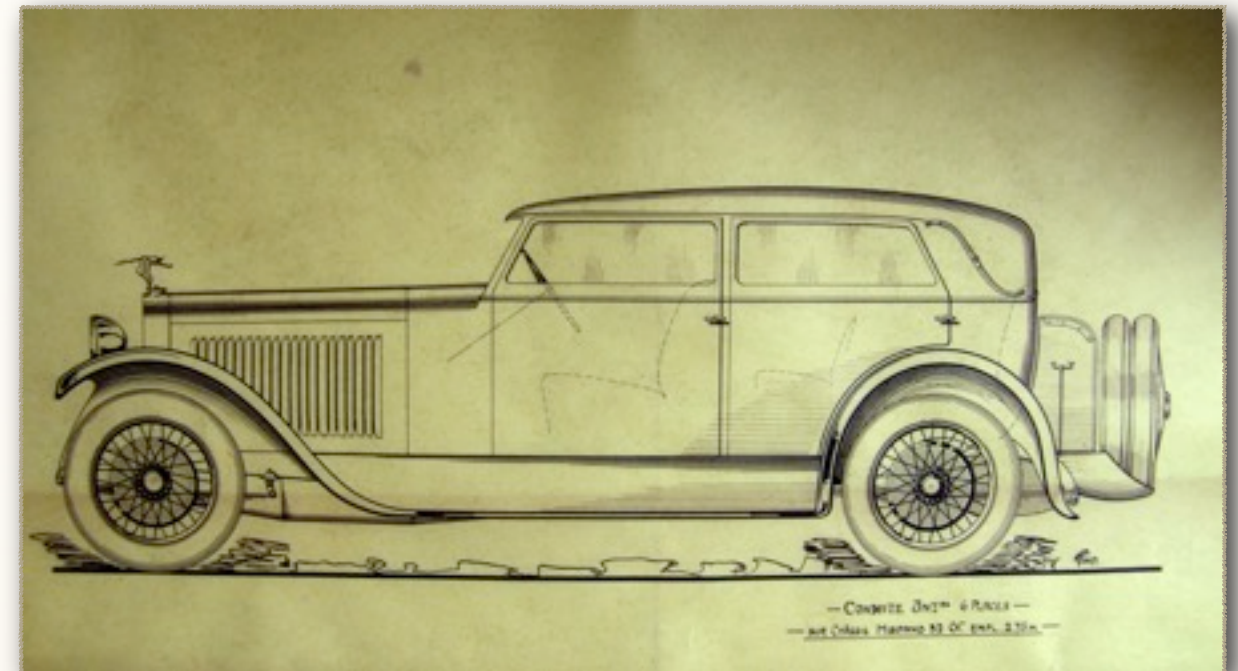


Abb. 50

Zeichnung einer Carrosserie auf einem Chassis von Hispano Suiza des Jahres 1927 von Rudolf Kölz aus seiner Pariser Lehrzeit.

Offenbar musste nach dem krankheitsbedingten Tod seines Vaters der junge Rudolf Kölz im Jahre 1934 den Betrieb an der Güterstrasse unvermittelt übernehmen. Er war von der Ausbildung her bereits ganz auf luxuriöse Automobile ausgerichtet und hatte jetzt einen eher traditionellen Betrieb zu führen, in dem auch noch Pferdefuhrwerke zum Geschäftsfeld gehörten.

In einem Flugblatt von 1930 werden die damaligen Produkte umschrieben: Personenwagen, Automobile für die Post, Krankenwagen, Feuerwehrwagen usw., aber auch Automobilfedern als Zulieferer. Und Reparaturen. So sollte es bleiben. Der Betrieb ging geordnet weiter und wurde ein wenig vergrössert, indem 1948 zwischen dem Hotel und der Werkstatt ein Zwischenbau erstellt wurde. Nach der schwierigen Zeit des Zweiten Weltkriegs wurde darin in der Person von Rudolf Meier-Boerlin eine Malerei angegliedert. Dieser Wagenmaler arbeitete 1981 für den Schreibenden in Brüglingen und verfasste dann eine Broschüre über seinen mittlerweile ausgestorbenen Beruf.

Die grosse Zeit der noblen Carrossier war nach dem Zweiten Weltkrieg vorbei. Jetzt produzierten die grossen Automarken ihre Aufbauten selbst, den alten stolzen Betrieben für Wagenbau blieben neben Spezialkarosserien vor allem noch das Geschäftsfeld der Reparaturen, wie das heute noch der Fall ist.

Rudolf Kölz wird von seinen Nachkommen als arbeitsamer und bescheidener Mann beschrieben. Er kam morgens als erster in den Betrieb und verliess diesen als letzten. Kaufte er sich ein neues Auto, war es, um nicht aufzufallen, stets von derselben Marke und derselben Farbe. Bis ins hohe Alter behielt er sein einfaches Büro an der Güterstrasse und war dort oft anzutreffen. Dort traf ihn der Schreibende wiederholt zu Gesprächen, bevor er im Jahre 2003 verstarb.



Abb. 51

Flugblatt von 1930 mit Beschreibung der Carrosserie Kölz.

Im Betrieb an der Güterstrasse wurden offenbar noch länger als in den grossen Basler Firmen wie Reinbolt & Christe Pferdefuhrwerke produziert, repariert oder gewartet. Dafür spricht die folgende Anekdote, die Rudolf Kölz 1981 dem Schreibenden überlieferte: Sein Vater habe grössere Lagerbestände an Kutschenteilen von Reinbolt & Christe übernommen, als diese ganz auf Automobile umstellten. Tatsächlich fanden sich im Keller an der Güterstrasse noch einige Rohlanden und andere Holzteile für Kutschen, die derselbe anschliessend dem Historischen Museum, wo der Schreibende damals als Konservator arbeitete, zusammen mit dem Firmenschild von Abb. 26 schenkte (heute im Kutschenmuseum in Brüglingen ausgestellt).



Abb. 52

Rohlanden aus der Carrosserie Kölz (ex Reinbolt & Christe) im Kutschenmuseum Brüglingen.

Im Pensionsalter angelangt, hatte Rudolf Kölz seinen Betrieb im Jahre 1973 an einen Nachfolger ausserhalb der Familie (heute Carrosserie Born) übergeben. Liegenschaft und Lagerraum im Keller blieben bei der Familie Kölz. So kam es, dass sich hier bis Ende des 20. Jahrhunderts zahlreiche Materialien und Dokumentationen zum alten Wagenbau erhalten haben. Dazu gehören grössere Bestände an Eisenwaren wie spezielle Schrauben für die Radherstellung von Pferdewagen.

Bis heute haben sich im Inneren der Liegenschaft auch Einrichtungen aus der Kutschenzeit erhalten. Dazu gehört die Verbindungstür zum Kontor, wo die Handwerker an einer Art Schalter die nötigen Bestandteile von der Betriebsleitung bezogen. Innen und aussen ist also bis heute – in nächster Nähe des modernen Basler Bahnhofs – die Geschichte einer Basler Gewerbeliegenschaft abzulesen, die 1919 entstand.



Abb. 53
Bis heute erhaltene Türe zwischen Kontor und Werkstatt der Carrosserie Kölz.



Abb. 54
Schachteln mit Schrauben aus der Kutschenzeit.



Abb. 55

Wohnhaus und alte Werkstätten im Erdgeschoss des Hinterhofs an der Güterstrasse im heutigen Zustand.



Abb. 56

Ansicht der vorderen Liegenschaft an der Güterstrasse im heutigen Zustand mit der Hofeinfahrt zu den Werkstätten links.

8. Bilderbogen

Aus der Carrosserie Kölz haben sich viele historische Photographien erhalten. Nicht immer ist dabei ganz klar, ob die darauf abgebildeten Fahrzeuge selbst gefertigt wurden oder als Vorlagen dienten. Hier sind im Folgenden solche abgebildet, die auf ein Brett aufgeklebt in der Werkstatt hingen und damit als selbst gefertigte Fahrzeuge gelten können, vor allem die Kästen der Fahrzeuge.



Abb. 57

Automobil-Omnibus mit Karosserie von Julius Kölz um 1920.



Abb. 58

Frühe Automobil-Karosserie von Julius Kölz.



Abb. 59

Das Holzlager von Julius Kölz an der Neuweilerstrasse in Basel mit Automobil um 1910.



Abb. 60

Schwerer Camion für Pferdezug..



Abb. 61

Julius Kölz (ganz links) mit vier Arbeitern und einem Kind vor der Werkstatt an der Güterstrasse. Stolz werden vier schwer gebaute Räder gezeigt.



Abb. 62

Frühe Automobil-Karosserie von Julius Kölz.



Abb. 63
Früher Lastwagen mit Karosserie von Julius Kölz.



Abb. 64
Automobil mit Drehleiter-Aufbau von Julius Kölz.



Abb. 65
Frühe Automobil-Karosserie von Julius Kölz.



Abb. 66
Frühe Automobil-Karosserie von Julius Kölz



Abb. 67

Lastwagen der Basler Brauerei Wardeck mit Eisanhänger von Kölz (vgl. Abb. 27).



Abb. 68

Lieferwagen des Consum-Vereins mit Kölz-Karosserie.

Zusammenfassung

Der „Wagenbau Kölz“ entwickelte sich über drei Generationen und über fast 100 Jahren in Basel. Dieser Betrieb ist typisch für einen schweizerischen Mittelbetrieb im Wagenbau, der sich kurz nach 1900 schnell an die neue Zeit des Automobils anpasste. Aus einer reinen Wagnerei entwickelte sich unter dem tüchtigen Julius Kölz eine renommierte Firma mit einigen Mitarbeitern, die die besten Carrosserien der Schweiz mit Rohkästen belieferte. Im Laufe der Zeit wurde der Wagnerei und Kastenschreinerei eine Schmiede und schliesslich eine Malerei angefügt. Hier wurde hochwertig und solid gearbeitet.

In den zwanziger Jahren des 19. Jahrhundert entstanden an der Güterstrasse einige Automobil-Nutzfahrzeuge für städtische Werke Basels und für die Schweizer Post, vor allem auf Chassis von Saurer.

Nach dem Zweitem Weltkrieg blieb als Geschäftsfeld die Produktion von Spezialfahrzeugen und vor allem die Ausführung von Reparaturen. Als traditioneller Familienbetrieb haben sich in dieser Firma bis heute wichtige Zeugnisse erhalten, die Aufschluss über eine interessante Geschichte ergeben, wie sie anderswo in der Schweiz kaum mehr nachvollzogen werden kann.



Abb. 69

Briefkopf von Julius Kölz um 1930.



Abb.

Inserat von Julius Kölz des Jahres 1932.

Literatur

Furger 1993

Kutschen und Schlitten in der Schweiz

Basel 1993

Furger 2006

Andres Furger, In der Kutsche durch die Schweiz

Basel 2006

Furger 2013

Von der Chaise zum Cabriolet - Die Basler Carrosserie

Kauffmann, Reinbolt & Christe

eBook unter www.academia.edu

Furger 2014

Carrosserie Heimburger in Basel

eBook unter www.academia.edu

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

VSCI 1994

Schweizer Carrosseriegeschichte von 1919-1994

Quellen

Unterlagen bei den Erben des Rudolf Kölz, in den Beständen und im Archiv des Historischen Museums Basel, im Wirtschaftsarchiv Basel, im Privatarhiv des Autors und im Swiss Car Register.

Nachtrag



Erhaltenes Coupé Heimburger, identisch mit dem Kasten von Abb. 14 (vgl. E-Book Carosserie Heimburger)

Sammlung Hans Kurt Rennig, Schenkenzell