

Basler
Kostbarkeiten
14



Eduard J. Belser

Der Minerva- Schlitten

SD

108:

14

Herausgeber:
Baumann & Cie, Banquiers



Der Minerva-Schlitten

Yp 8213

Basler
Kostbarkeiten
14

Der Minerva- Schlitten

Eduard J. Belser



108:14

A-945029

HISTORISCHES
MUSEUM BASEL

1993 G. 623

Herausgeber:
Baumann & Cie, Banquiers

g/f12

Titelbild: Kopf der Schlittenfigur «Minerva» mit dem klassisch antiken Gesichtsprofil und der germanisierten Haartracht

© 1993, Historisches Museum Basel
Photos: Maurice Babey, Historisches Museum Basel und Peter Urban, Augsburg
Photolithos: Schwitter AG, Basel
Satz, Druck und Einband: Kreis Druck AG, Basel

Vorwort

Der Minerva-Schlitten ist mit seinem Alter von etwa 100 Jahren das jüngste der bisher in der Reihe Basler Kostbarkeiten vorgestellten Objekte. Wenn man sich auch durchaus vorstellen könnte, dass solche Schlitten auch heute noch, z.B. anlässlich eines Oldtimer-Treffens, in den Strassen von Basel auftauchen könnten, so macht doch die vorliegende Arbeit deutlich, wie weit wir uns während eines Jahrhunderts von den damaligen Zeiten entfernt haben, in der Verkehrstechnik wie in den Sitten und Gebräuchen. Die Schrift erinnert an unsere Grosseltern oder Urgrosseltern, und es wird uns dabei irgendwie «heimelig», wie die Basler sagen.

Dem Autor, Eduard J. Belser, dipl. Ing. ETH, Verkehrshistoriker, wissenschaftlicher Mitarbeiter des Historischen Museums Basel für die Kutschen- und Schlittensammlung Brüglingen, danken wir herzlich für die sorgfältige und liebevolle Behandlung des Themas. So wurde die Schrift ihrerseits zu einer kleinen Kostbarkeit, deren Lektüre ein bereicherndes Erlebnis vermittelt.

Die Herausgeber
Baumann & Cie
Banquiers

Basel, im Oktober 1993

Einleitung

Schöne Pferde, Kutschen und Schlitten hatten in den wohlhabenden Basler Häusern seit früher Zeit bis ins 20. Jahrhundert einen hohen Stellenwert. Vor dem Aufkommen der Eisenbahnen verwendeten die Basler Seiden- und Handelsherren die Kutschen für ihre zahlreichen, ausgedehnten Geschäftsreisen. Im Eisenbahnzeitalter dienten die Kutschen nur noch dem Nahverkehr und dem sportlichen Vergnügen der Damen und Herren der reichen Oberschicht Basels. Im Winter genoss man die vergnüglichen Ausfahrten mit den reich geschmückten, heiter dekorierten Schlitten.

Zwar wurden nach der Jahrhundertwende zunehmend Autos angeschafft, den entscheidenden Einschnitt brachte aber der Erste Weltkrieg, als die meisten Privatpferde für die Armee eingezogen wurden. Der rasche gesellschaftliche Wandel während und nach dem Krieg liess die meisten Luxus-Gespanne in Basel verschwinden. Die stilvollen herrschaftlichen Villen mit Parks, Stallungen und Wagenremisen an der St. Alban-Anlage, im Gellertquartier, an der Langen Gasse und anderen dem Zentrum nahen Teilen der Stadt wurden durch Wohnblöcke und Geschäftshäuser verdrängt. Heute finden sich in der Stadt nur noch wenige architektonische Zeugen der grossen Basler Pferdekultur.

Die Kutschen und Schlitten wurden nach und nach verkauft oder dem Historischen Museum Basel geschenkt. Auf diese Weise gelangte auch der Minerva-Schlitten¹ aus dem Besitz des Baslers Johann Jakob Bachofen-Petersen als Geschenk vom damaligen Besitzer, Georges Fürstenberger-Vonder Mühl, in die Museumssammlung. Von 1933 bis 1976² war der Minerva-Schlitten im Keller des Hauses zum Kirchgarten ausgestellt, danach wurde er magaziniert.

1980/81 restaurierte die Carrosserie Heimburger in Basel den Minerva-Schlitten. Grundlage dazu war eine genaue Untersuchung des Schlittens mit Probeentnahmen an der Fassung. Die alte Substanz wurde bei der Restaurierung soweit wie möglich respektiert. Dabei wurden kleinere Beschädigungen der Holzteile repariert, die Eisenteile des stark korrodierten Untergestells entrostet und neu gefasst sowie die Fassung des Untergestells und des Schlittenkastens überarbeitet. Die Polsterung wurde entfernt, der Stoff gereinigt und die Fehlstellen hinterlegt. Anschliessend ist die Polsterung mit einer neuen Rosshaarfüllung und dem alten Stoff rekonstruiert worden.³ Seither ist der Schlitten in der Museumsscheune in Brüglingen ausgestellt. 1993 wurden kleinere Schäden am Polster, am Federputz der Schlittenfigur und an der Lackierung repariert. Die Polsterung, der Federputz der Schlittenfigur und die Laternen sowie andere versilberte Teile wurden gereinigt. Gleichzeitig wurde an repräsentativen Stellen der Fassung eine Farbuntersuchung vorgenommen. Der Minerva-Schlitten befindet sich in einem guten Zustand und ist noch voll fahrtüchtig.

Ursprünge und kulturgeschichtliche Stellung des Schlittens

Eigentliche Heimat des Schlittens sind Skandinavien und Russland, wo die langen schneereichen Winter den Schlitten als Gebrauchsgegenstand ohne eine Bindung an bestimmte Gesellschaftsschichten notwendig machten. Künstlerisch in der ornamentalen Tradition des Nordens ausgestaltete Schlitten sind seit dem 9. Jahrhundert n. Chr. bekannt, beispielsweise durch die den norwegischen Osbergschiffen beigegebenen

Schlitten. Trotzdem färbte der nordisch-russische Schlittentyp künstlerisch kaum auf das übrige Europa ab. Der Schwerpunkt des Prunkschlittens lag nicht in diesen Ländern, sondern in Deutschland, Österreich und den Niederlanden. Hier waren die klimatischen Bedingungen für die Verwendung von Schlitten noch gegeben. Hinzu kamen ein kulturelles Umfeld und zahlreiche höfische Zentren, welche die Produktion künstlerisch gestalteter Schlitten anregten. Aus klimatischen Gründen waren Schlitten in Frankreich und Norditalien wenig und auf den Britischen Inseln kaum verbreitet.

Die Blütezeit des Prunkschlittens dauerte von der Renaissance bis zum Klassizismus. Unter italienischem Einfluss wandelten sich bereits im 15. Jahrhundert die ritterlichen Spiele zu einer leichteren Form, in die auch die Damen zunehmend einbezogen wurden. Domäne der Damen waren die mit Schlitten durchgeführten Karussells und das meist damit verbundene Ringelstechen. Dieses wurde in der Regel so durchgeführt, dass die Damen im einsitzigen Schlittenkasten Platz nahmen und die von ihnen ausgewählten Kavalierere die Pferde von den am Kastenende der Rennschlitten angebrachten Pritschen aus lenkten. Die Damen mussten mit eingelegten Lanzen nach Ringen, Kränzen oder auch Würsten für die Festtafel stechen, welche als Ziel zwischen zwei Seilen gespannt waren. Zur Zeit der Türkenkriege waren auch Mohren- oder Türkenköpfe aus Holz beliebt, welche von einer Säule herunterzustechen waren. Nebst den zeremoniellen Damenkarussellen wurden auch festliche Ausfahrten, oft verbunden mit Karnevalsvergnügungen, gepflegt. Zusammen mit den Kostümen der Akteure und dem Aufputz der Pferde mit Geläuten und Federbüschen spielte dabei der Schmuck des Schlittens selbst eine wichtige Rolle.

Abbildung 1.
Niklaus Stoecklin: Schlitten-
fahrt auf dem Münsterplatz,
Farblithographie, 1949.



Im 18. Jahrhundert waren die maskiert durchgeführten Schlittenfahrten an vielen deutschen Höfen Höhepunkt des Karnevals. Anfangs des 19. Jahrhunderts gerieten die karnevalistischen Schlittenfahrten mit grossem Schaugepränge ganz aus der Mode. Auch das Damenkarussell hielt sich im 19. Jahrhundert nur noch für kurze Zeit am österreichischen Hof in Wien. Der Schlitten wandelte sein Aussehen von der fahrenden Skulptur mit allegorischer Aussage zum – zwar eleganten – aber doch nüchternen Zweckfahrzeug.⁴

Bereits um 1500 fanden in Basel grosse Schlittenfahrten statt, und während des ganzen 17. Jahrhunderts waren sie grosse Mode. Bei solchen Anlässen kamen bis zu zweihundert prächtig ausgestaffierte Schlittengespanne zusammen. Relikte dieser Schlittenfahrten hielten sich in Basel in Form der legendären Ausfahrten der «jeunesse dorée» ins benachbarte Badische und hie und da auch ins Elsass bis in unser Jahrhundert hinein. Auf dem Münsterplatz⁵ trafen sich die jungen Leute in prächtige Gewänder gekleidet, die Schlitten mit geschmückten Pferden bespannt. Bemerkenswert ist, dass diese Schlittenfahrten ihren Ausgang jeweils vom Münsterplatz aus nahmen, dem mittelalterlichen Turnierplatz Basels. 1914 wurde dieser Brauch mit dem Kriegsbeginn aufgegeben und lebte nachher nicht wieder auf. Zu sehr hatten sich die Lebensgewohnheiten verändert.⁶

Ein «königlicher» Schlitten

Für Basler Verhältnisse ist der Minerva-Schlitten aus dem Besitz von Johann Jakob Bachofen-Petersen ungewöhnlich prunkvoll und reich ausgeführt. Der ganze Schlitten macht einen wahrhaft «königlichen» Ein-

Abbildung 2.
Minerva-Schlitten
aus dem Besitz von Johann
Jakob Bachofen-Petersen.

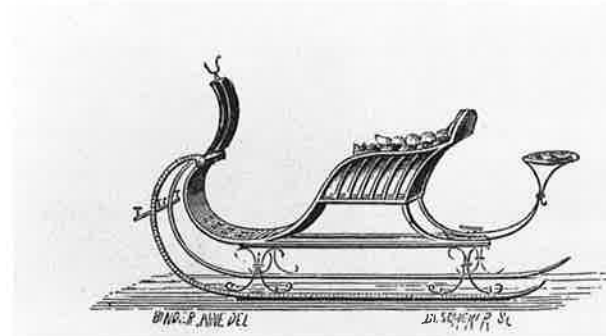


druck und entspricht den in Frankreich, den Niederlanden, Deutschland und Österreich im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts gebauten Typ des Phaëthon-Schlittens.⁷ Dieser wurde in zahlreichen Formen hergestellt, denen ein zweiplätziger Sitz für die Herrschaft und ein kleines Sitzchen für den Groom, den Bockdiener, gemeinsam war. Er wurde von der Dame bzw. vom Herrn selbst kutschiert und war in der Regel mit zwei Pferden bespannt.

Nebst einfacheren, im Stil der Zeit schlicht gehaltenen Phaëthon-Schlitten, wurden auch reich geschmückte, in historisierendem Stil verzierte Phaëthon-Schlitten gebaut. In den Katalogen französischer Wagenbauer wurden diese teureren Ausführungen als «Traîneau riche» bezeichnet. Im Katalog «Voitures de luxe» von 1878 der renommierten Pariser Wagenbau-firma Binder ainé, die ihren Sitz an der vornehmen Avenue du Bois de Boulogne hatte, sind solche Schlitten abgebildet. Während ein einfacher Phaëthon-Schlitten 1200.– französische Goldfranken damaliger Währung kostete, bewegte sich der Preis für die Ausführung als Traîneau riche von 3000.– Franken⁸ an aufwärts. Diese Traîneaux riches waren mit verschiedensten Schlittenfiguren geschmückt, wie Löwen, Drachen, Adler, mythologischen Figuren oder auch Gottheiten der Antike, wie beim Basler Schlitten mit dem Kopf der römischen Göttin Minerva.⁹

Die elegant geschwungenen, jeweils in einem Stück aus dampfgebogenem Eschenholz geformten Kufen des Basler Minerva-Schlittens sind vorne hochgezogen und in einem eleganten Bogen mit dem vorderen Kastenabschluss verbunden. Hinten enden die Kufen in grossen, geschnitzten Schnecken. Der Schlittenkasten stützt sich über eine Abfolge geschwungener, mit barocken Blatt-ranken verzierten Eisenbögen auf die Kufen ab. Weil die

Abbildung 3.
Traîneau (oben) und
Traîneau riche (unten) aus
einem Ausstellungskatalog
von 1878 der Firma
Binder ainé, Paris.



Blattranken derart regelmässig sind, ist zu vermuten, dass sie als gesenkgeschmiedete Halbfabrikate von einem Beschlagfabrikanten bezogen wurden. Solche Halbfabrikate wurden auf die benötigte Länge abgesägt und im Feuer mit Hilfe von Schweiss-sand zusammengeschnitten. Das Zurückgreifen auf solche vorgefertigte Teile, deren Auswahl zwar gross, aber doch nicht unbegrenzt war, erklärt auch, weshalb das Rankenwerk im Stil zwar gut mit der Dekoration des Kastens zusammenspielt, aber doch etwas fremd wirkt. Dies kann als Indiz dafür gewertet werden, dass der Schlittenkasten und andere Holzteile nicht am selben Ort entstanden sind wie die Beschläge, die Polsterung und die Lackierung des Schlittens. Vorne sind zwischen den Bögen der Kufen und dem Schlittenkasten

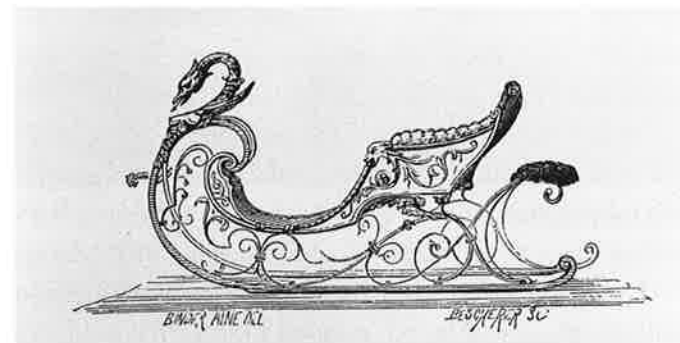




Abbildung 4. Frontansicht des Basler Minerva-Schlittens.

geschweifte, versilberte Metallbögen mit je vier versilberten, aufeinander abgestimmten Glöckchen eingefügt. Das Ganze erinnert an die Blütenrispe eines Maiglöckchens.

Die reich geschnitzte Bracke oder Sprengwaage vorne an den Kufen ist mit zwei an Lederriemen befestigten Ortscheitern versehen, an welchen die Zugstrangen der Pferdegeschirre angeschlauft werden. Die gedrechselten Ortscheiter enden in geschnitzten Rosetten. Die Bracke ist auf der Unterseite mit einem Bandeisen beschlagen, welches in der Mitte den Eisenbügel zur Aufnahme der Deichsel trägt. Die vorne mit einer einfachen Deichselbrille versehene Zweispännerdeichsel ist hinten stark gekröpft. Der Schlitten kann nur zweispännig gefahren werden. Eine auch bei Schlitten oft eingebaute Bremse ist nicht vorhanden. Bergab und zum Anhalten mussten die Pferde den Schlitten über die Aufhalter¹⁰ und den Umgang des Hintergeschirres¹¹ zurückhalten.

Der Kopf der römischen Göttin Minerva¹² wächst auf einem langen, schuppenbewehrten Hals aus einem geflügelten Fabelwesen heraus, welches sich den Bögen der Kufen anschmiegt. Es scheint, aufgrund der Fassungsuntersuchung¹³ und der gefundenen Schraubverbindungen, möglich, dass vorhandene Flügel adaptiert und für das Fabelwesen verwendet wurden. Der Kopf dieses Fabelwesens gleicht von der Seite einem Delphin, von vorne ist jedoch eindeutig der Kopf eines Löwen zu erkennen, dessen Zunge weit zwischen die Kufen hinunter reicht und in einer kleinen Schnecke endet. Das fein geformte Gesicht der Göttin Minerva zeigt ein Profil, welches den Idealen der klassischen Antike entspricht. Die langen Zöpfe der Haartracht – ein germanisierendes Beiwerk – sind nach unten um den Hals geschlungen. Der Zierhelm ist attischen Vorbildern

nachempfunden und aus schlichten Palmetten zusammengesetzt. Diese Palmetten laufen vorne in einer Spitze zusammen. Für das vom Künstler abklappbar gedachte Visier mit den volutenartigen Scharnieren auf Ohrhöhe gibt es ebenfalls keine antiken Vorbilder. Das Visier ist vorne mit einem ovalen, stark vorgewölbten Zierelement geschmückt, welches an einen aufgesetzten Schmuckstein erinnert. Der «Stein» ist in einem einfachen Rollwerk gefasst. Die ganze Schlittenfigur, mit Ausnahme der fleischfarbenen gefassten Inkarnate¹⁴ von Gesicht und Halsansatz, ist ölvergoldet.¹⁵ Einzelne Teile, z.B. die Zöpfe sind poliert vergoldet. Hinter dem oberen Rand des Zierhelmes steckt ein Putz aus roten Straussen- und weissen Storchen- oder Kranichfedern in einer versilberten Messingtülle mit zwei bombierten Zierrosetten. Eine einfache Leitseilstange schützt die Schlittenskulptur vor dem Scheuern durch die Leinen.¹⁶

Der vorne hochgezogene Schlittenkasten ist seitlich mit aufgesetzten Schnecken versehen, welche den Eindruck noch verstärken, das vordere Kastenende habe sich elegant hochgerollt. Seitlich sind mit feinem Drahtgeflecht bespannte Schneeschirme angebracht. Diese sollen verhindern, dass der Schnee, der sich in den hinteren Hufeisen der Pferde ballt, bei rassischer Fahrt den Insassen des Schlittens ins Gesicht geschleudert wird.

Die Armlehnen der komfortablen, ausladenden Sitze sind als vergoldete Löwenköpfe ausgebildet. Die Unterkiefer ihrer aufgerissenen Mäuler setzen sich nach unten in die Kastenschwellen fort. Die Rückenlehne ist in der Mitte stark hochgezogen. Rück- und Seitenwände des Schlittenkastens sind mit reichem, floralem Rankenwerk im Louis XV-Stil und Régence-Gitterwerkpartien geschmückt. Diese geschnitzten Zierteile sind ebenfalls vergoldet bzw. ölvergoldet. In der Mitte der Seitenwände, unterhalb der Armlehnen, sind

Abbildung 5.
Wappen Bachofen.



grosse, ovale Medaillons aufgesetzt, welche ursprünglich wohl das Wappen der Familie Bachofen trugen.

Heute zeigen diese Medaillons das Wappen¹⁷ der letzten Besitzer, der Familie Fürstenberger, in deren Besitz der Minerva-Schlitten 1904 nach dem Tode von Johann Jakob Bachofen-Petersen gelangte. Die hinteren Kastenschwellen sind hochgezogen und enden in Schnecken, die seitlich grosse, vergoldete Knöpfe in sonnenblumenähnlicher Blütenform tragen. In diese Knöpfe wurde ein nicht erhaltener Schlittenpelz eingehängt. Die Polsterung der Rücken- und Armlehnen ist kapitoniert¹⁸ und besteht aus bordeauxrotem Seidensamt. Nebst dem durchgehenden Sitzkissen findet sich auf der Fahrerseite, d.h. rechts, noch ein kleines Keilkissen. Unter dem Sitzkissen ist der Sitz samt dem Deckel zur Bockkiste mit bordeauxrotem Rips bespannt.



Abbildung 6.
Seitliche Kastenpartie
mit Armlehnen und Wappen
Fürstenberger.

Der Fussraum des Schlittenkastens ist mit einem ebenfalls bordeauxroten Wollteppich belegt, der mit Leder in entsprechender Farbe eingefasst ist. Vorne kann ein Stück Teppich angehoben werden und gibt so einen kleinen Stauraum hinter der Kastenfront frei. In zwei gusseisernen Schienen lässt sich eine fein durchbrochene, aus Eisen gegossene Fussstütze verstellen.

Der als getrennter Kastenteil hinten angefügte, einplätzigige Groomsitz für den Bockdiener bzw. den mitfahrenden Kutscher ist einfach ausgeführt. Rücken- und Armlehnen sind nur angedeutet, aber ebenfalls mit einem geschnitzten floralen Rankenwerk im Louis XV-Stil verziert. Die Polsterung und der Teppich bestehen aus den selben Materialien wie sie im eigentlichen Schlittenkasten verwendet wurden. Zum Einhängen eines ebenfalls nicht erhaltenen Schlittenpelzes dienen in die Armlehnen eingeschraubte Hornknöpfe. An der



Abbildung 7. Groomsitz und hintere Kastenpartie.

unteren Randleiste, hinten am Dienersitz, findet sich ein vernickeltes, teilweise brüniertes Schild aus geprägtem Blech mit der Aufschrift: «Kauffmann, Reinbolt & Christé Successeurs, Bâle».

Das 1980/81 neu lackierte Fahrgestell des Schlittens erscheint heute in einem Kastanienbraun und ist mit Goldbronze abgefasst. Der Schlittenkasten, im heute als vornehmes Marron (Kastanienbraun) wirkenden Dunkelrot der ursprünglichen Lackierung, kontrastiert

mit den in Ölvergoldung und polierter Blattvergoldung abgesetzten Schnitzereien.¹⁹

Von bemerkenswerter künstlerischer und handwerklicher Qualität sind auch die zum Schlitten gehörenden Kerzenlaternen. Dieser als Tulpenstecher bezeichnete Typ Laternen mit den geschweiften Gläsern war auch an Galawagen und Galaschlitten selten. In der Literatur ist nur ein einzelnes Vergleichsexemplar aus der Wagenburg des österreichischen Kaiserhauses beschrieben.²⁰

Die Laternenkörper bestehen aus Kupfer- und Messingblech und sind versilbert. Vorne und seitlich sind die Laternen mit facettierten, bombierten Gläsern versehen, hinten findet sich eine Rückwand mit Reflektor. Diese kann zum Anzünden der Wachskerzen in den Laternen geöffnet werden. Der Boden, die Gläser und das Dach des Kamins der Laternen sind mit gegossenen und versilberten Friesen mit rosenähnlichen Blumenmotiven geschmückt. Der Kamin trägt oben eine kleine Gusskulptur in Form eines Rosensträusschens. Die Laternenstiele sind mit getriebenem, aufgelötetem Rankenwerk verziert und enden unten mit gedrückten²¹, ebenfalls mit feinen Gussfriesen applizierten Knäufen. Im Inneren der Laternenstiele finden sich mit Leinen eingefasste Spiralfedern, welche die abbrennenden Kerzen nachschieben, damit sich ihre Dochte immer in den Brennpunkten der Reflektoren befinden.

Die Laternen sind innen auf den Kerzenhaltern signiert mit: «E. Kauffmann, Bâle». Die Laternen-spenglerei war ein hochspezialisiertes Gewerbe. Besonders berühmt waren die Kutschenlaternen-Manufakturen von Paris, von denen auch die Basler Carrossiers einen Grossteil ihrer Kutschenlaternen bezogen. Vergleichbare Kutschenlaternen in Wien und München lassen allerdings für die Laternen des Minerva-



Abbildung 8. Detailaufnahme einer Laterne.

Schlittens eher eine deutsche, allenfalls sogar österreichische Herkunft vermuten. In Frankreich waren in der Regel die teureren Kutschenlaternen innen am Laterneboden vom Laternenspengler signiert, während sich die Signatur des Carrossiers, welcher den Wagen oder Schlitten baute, meist auf den Kerzenhaltern, ebenfalls im Laterneninneren, befand.

Das Zubehör

Nebst den Laternen ist noch weiteres Zubehör zum Schlitten in die Museumssammlung gelangt. Die Beschirung zum Schlitten ist nicht erhalten geblieben. Vermutlich besass J.J. Bachofen zu seinem Minerva-Schlitten kein eigentliches Schlittengeschirr. Deshalb wurde wahrscheinlich ein normales Zweispännergeschirr, das zum Gebrauch am Wagen bestimmt war, bei Bedarf durch Austausch gewisser Teile zum Schlittengeschirr umfunktioniert.

Diese Teile haben sich denn auch als Zubehör zum Minerva-Schlitten erhalten. Es sind dies:

- Zwei Genickstücke mit Stirnbändern und Rosetten aus roter und gelber Wolle zum Zaumzeug. Die Genickstücke tragen oben einen Putz aus roten Straussen- und weissen Storchen- oder Kranichfedern in einer versilberten Messingtülle.
- Zwei Schellengeläute zum Einschrauben in die Leinenringe der Kammdeckel mit plastisch ausgeführten Wappenaufsätzen der Familie Fürstenberger-Vonder Mühl. Diese Wappenaufsätze traten möglicherweise nach dem Übergang des Schlittens an Georges Fürstenberger-Vonder Mühl und der Überarbeitung bei Reinbolt & Christé an die Stelle der Wappenaufsätze Bachofens.



Abbildung 9.
Kopfputz zum Zaumzeug und Schellengeläute zum Minerva-Schlitten.

- Zwei Rückengeläute aus Leder mit roter und gelber Wolle.
- Zwei Sprungriemengeläute aus Leder mit roter und gelber Wolle.

Das Gespann

Vom angespannten Minerva-Schlitten sind leider keine Photos überliefert. Einen guten Eindruck, wie ein solches Schlittengespann ausgesehen hat und was alles dazu gehörte, vermittelt jedoch eine Aufnahme aus den 1930er Jahren des Schlittengespannes von Dr. Wilhelm Vonder Mühl-Kern. Der schlichte, aber sehr elegante Phaëthon-Schlitten ist mit zwei Pferden bespannt. Gut zu erkennen sind die Genickstücke mit dem Federputz, die auf die Kammdeckel aufgeschraubten Schellengeläute, die Rückengeläute, die als Geläute ausgebildeten Sprungriemen zwischen Kummer und Bauchriemen sowie die sogenannten Visitendecken auf Rücken und Kruppe der Pferde. Diese Visiten- oder Geschirrdecken sollten, wenn das Gespann stand, die empfindlichen

Abbildung 10.
Phaëthon-Schlitten der
Familie Vonder Mühl-Kern.

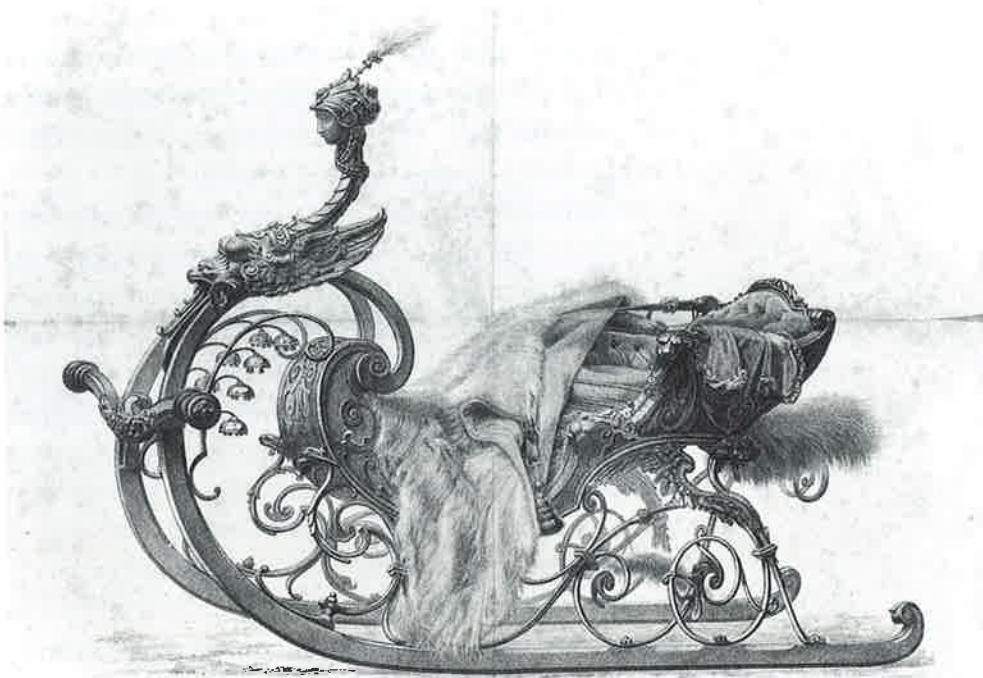


Nierenpartien der Pferde vor einem allzu starken Auskühlen schützen. Aus dunkelfarbigem Wolltuch mit hellfarbig kontrastierenden Einfassungen gefertigt und mit aufgestickten Wappen versehen waren diese Decken auch Schmuck für das Gespann.

Bemerkenswert an der Aufnahme ist auch, dass Frau Dr. Vonder Mühl-Kern den Schlitten nicht selbst kutschiert, sondern sich vom Kutscher auf dem Groomsitz fahren lässt. Pelzhut, Pelzcape und Pelzstola des Kutschers der Familie Vonder Mühl-Kern sind im Besitz des Historischen Museums Basel.²² Über den Verbleib dieses Schlittens ist nichts bekannt.

Das Vorbild

Verblüffend ist die Ähnlichkeit des Basler Minerva-Schlittens mit einem von der Firma Hofwagenbauer F.P. Gmelch²³ in München 1877, auf einer Ausstellung in Amsterdam gezeigten Schlitten.²⁴ Über diese Ausstellung und den Münchner Minerva-Schlitten berichtete auch der bei Carrosseriefirmen weit verbreitete Guide du Carrossier des Verlages Brice Thomas. Dies legt den Schluss nahe, dass sich Johann Jakob Bachofen-Petersen durch diesen Bericht mit der Abbildung zur Bestellung seines Minerva-Schlittens beim Basler Carrossier Eugène Kauffmann anregen liess. Möglicherweise wurde auch der Basler Minerva-Schlitten mindestens teilweise bei Hofwagenbauer F.P. Gmelch in München gebaut.²⁵ Dass Schweizer Carrossiers teilweise fertige Fahrzeuge bei anderen Wagenbauern bezogen²⁶, in der eigenen Werkstatt fertig stellten und unter dem eigenen Namen verkauften, war früher auch in Basel eine durchaus gängige Praxis. Von der Firma Kauffmann und ihrer Nachfolgerin Reinbolt & Christé,



Bâle, ist sie sogar am Beispiel von Coupé-Kasten belegt.²⁷

Der in einer deutschen Privatsammlung erhaltene, aus Holland angekaufte Minerva-Schlitten²⁸ der Amsterdamer Ausstellung von 1877 ist nur etwa zwei Drittel so gross wie der Basler Schlitten. Der Schlittenkasten ist nur einplätzig und der Dame vorbehalten. An Stelle des Groomsitzes ist eine sogenannte Pritsche angefügt. Der selbst kutschierende Herr fährt das Pferd bzw. die beiden Pferde mit langen Leinen von dieser Pritsche aus. Der Schlitten entspricht somit in seinem Grundkonzept einem sogenannten Karussell- oder Rennschlitten, wie er im Barock sehr verbreitet war. Stilistisch ist der Schlitten ein typisches Kind seiner Zeit, des Historismus, der in Bayern durch die künstlerischen

Abbildung 11.
Lithographie im Guide du Carrossier des 1877 in Amsterdam ausgestelltten Minerva-Schlittens von Hofwagenbauer F.P. Gmelch, München.



Abbildung 12.
Der Münchner Minerva-Schlitten.

Neigungen von König Ludwig II. (Regierungszeit 1864–86) geprägt wurde. Der Münchner Minerva-Schlitten ist somit vom Grundkonzept her anders als der Basler Minerva-Schlitten, in bezug auf das künstlerische Konzept und die Ausgestaltung ist er jedoch eindeutig als Vorbild zum Basler Minerva-Schlitten zu betrachten.

Der Kopf der Minerva zeigt etwas weniger herbe Gesichtszüge als jener der Basler Minerva. Die ausgebohrten Pupillen der Augen entsprechen der Darstellungsweise der Augen römischer Statuen. Die Brüste der Minerva-Figur sind unterhalb einer aufgesetzten Halsspange zwischen den Flügeln und der stilisierten Mähne des löwenähnlichen Fabelwesens stark plastisch herausgearbeitet. Beim Basler Minerva-Schlitten sind

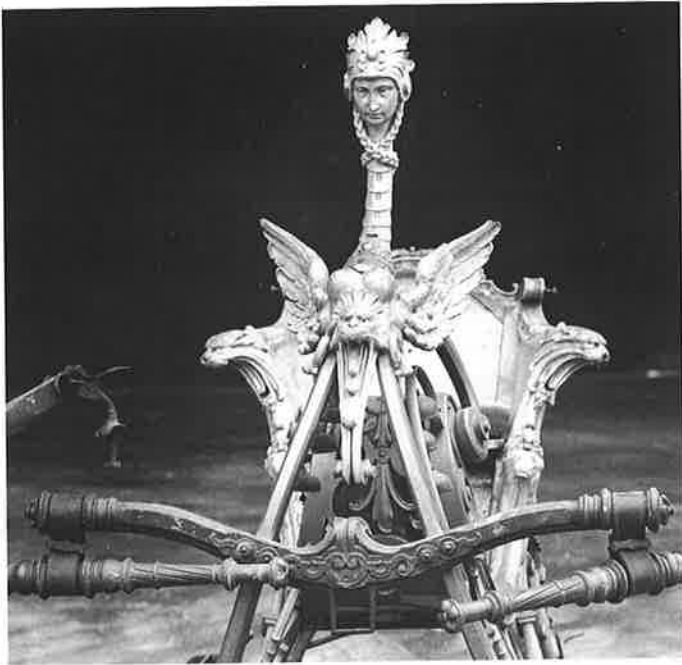


Abbildung 13.
Frontansicht des Münchner
Minerva-Schlittens,
oberhalb der Bracke mit
den Ortscheitern ist
zusätzlich die linke Ein-
spannerschere mit dem
Befestigungsbeslag zu
sehen.

die Brüste nicht dargestellt. Die Flügel des Fabelwesens sind Schwanenschwinge ähnlich gekröpft. Der auf dem Minerva-Kopf sitzende, mit Palmetten geschmückte Helm ist in seiner Grundform ebenfalls einem attischen Helm nachempfunden²⁹, aber etwas reicher gestaltet als jener des Basler Minerva-Schlittens. Der ursprünglich vorhandene Kopfputz mit den Federn fehlt.³⁰ Die Haartracht besteht nebst den Zöpfen noch aus einem hinter dem Helm hervortretenden «Pferdeschweif», für welchen keine antiken Vorbilder bekannt sind. Eine Leitseilstange zum Schutz der Schlittenskulptur und seitliche Schneeschirme sind nicht vorhanden.

Die Kufen und ihre Verbindung zur Schlittenskulptur und zum vorderen Kastenende sind ähnlich wie beim Basler Minerva-Schlitten gestaltet. Die Bracke mit den Ortscheitern ist entsprechend dem Basler Schlitten aus-

geführt. Werden allerdings die Lederriemen mit den Ortscheitern entfernt, so werden senkrechte Löcher frei, in welche Besläge zur Aufnahme von elegant geschwungenen Scheren für das einspannige Fahren eingeschraubt werden können. Die hinten geschlitzten Zugstrangen des Pferdegeschirres werden an den entsprechend ausgebildeten horizontalen Befestigungsschrauben der Scheren eingehängt. Die zierliche Deichsel ist mit einer bronzenen Deichselbrille versehen, die vorne mit einem gegossenen Löwenkopf abschliesst.

Die Abfolge der geschmiedeten Stützbogen zwischen den Kufen und dem Schlittenkasten ist völlig anders als am Basler Minerva-Schlitten. Das Material ist vierkantig, nicht rund, und mit Arabesken geschmückt. Die hintersten Stützen sind als geflügelte, nach hinten blickende Fabelwesen ausgebildet. Deren Flügel schmiegen sich oben elegant an die unteren Kastenschwellen an. Ihre Pfoten ruhen unten auf den Kufen. Die fussbetä-



Abbildung 14. Seitliche Kastenpartie mit Armlehnen.

tigten Eiskratzer zum Bremsen des Schlittens und die Fusstritte fehlen auf der Illustration im Guide du Carrossier. Vergleiche mit holländischen Schlitten lassen annehmen, dass diese Teile später von einem holländischen Besitzer angefügt wurden.

Der Kasten ist in der Grundform bei beiden Schlitten gleich, beim Münchner Minerva-Schlitten aber entsprechend seiner nur einplätzig Ausführung kleiner. Die Seitenwände sind mit Schweifwerk von schlanker Akanthusform im Louis XV-Stil (*genre pittoresque*) geschmückt. Dieses Schweifwerk wächst fächerförmig aus den Mähnen der Löwenköpfe an den Armlehnen heraus.

Die Rückenlehne trägt in der Mitte eine zungenförmige, mit Rollwerk geschmückte Kartusche. Auf dieser sind die aufgemalten Reste eines Monogramms zu erkennen. Seitlich der Kartusche schwingt sich ein Rankenwerk nach unten, an welchem Régence-Voluten hängen. Am oberen Rand der Rückenlehne ange-



Abbildung 15. Rückwärtiger Kastenteil mit Fahrerpritsche für den kutschierenden Herrn.

schraubte Krampen dienten zum Einschnallen reich posamentierter Zierquasten, wie sie auf der Abbildung im Guide du Carrossier zu sehen sind. Die seitlichen Knöpfe zum Einhängen des Schlittenpelzes sind nicht aus Holz geschnitzt, sondern aus Bronze gegossen. Der Schlitten ist nicht mit Laternenhalter und Laternen ausgerüstet.

Die ursprüngliche Polsterung hat sich nicht erhalten. Die noch vorhandenen Reste in Form des Sitzkissens und der Polsterung der Pritsche sind in Material und Ausführung nicht ursprünglich, worauf auch die Nagelspuren an den Holzteilen des Sitzes hinweisen. Hingegen befindet sich auf dem Holz der Kasteninnenseite noch der Kreideentwurf eines Sattlers für eine frühere, möglicherweise sogar für die ursprüngliche kapitonierte Polsterung der Rückenlehne.

Die vollkommene stilistische Einheit von Kasten und Untergestell beim Münchner Minerva-Schlitten steht in einem gewissen Gegensatz zum Eindruck, welcher der Basler Minerva-Schlitten in dieser Beziehung hinterlässt. Bei genauerer Betrachtung ist dazu feststellbar, dass Stützbögen zwischen Kasten und Kufen des Münchner Minerva-Schlittens den Eindruck erwecken, sie seien, mit Ausnahme der vermutlich gegossenen Fabelwesen, frei geschmiedet. Ihre Ausführung wäre damit nicht an vorgegebene Halbfabrikate gebunden gewesen. Der Münchner Minerva-Schlitten wirkt deshalb als Gesamtkunstwerk im Vergleich zum Basler Minerva-Schlitten geschlossener. Beim Basler Schlitten ist auch eine leichte Verflachung der künstlerischen Leistungen z.B. beim Kopf der Minerva erkennbar, während auf der handwerklichen Ebene eher noch eine grössere Perfektion festzustellen ist. Dieser Eindruck ist aus der rund 15 Jahre späteren Entstehungszeit des Basler Schlittens erklärbar, der nicht mehr im selben

Masse ein Kind des Zeitgeistes der 1870er Jahre sein kann, wie es der Münchner Minerva-Schlitten ist.

Der Besitzer

Johann Jakob Bachofen jun. kam am 12. Dezember 1865³¹ als einziges Kind des berühmten Professors für römisches Recht, Historikers und Mutterrechtsforschers Johann Jakob Bachofen-Burckhardt (geb. 1815, gest. 1887) und seiner Gattin Luise Elisabeth, geborene Burckhardt (geb. 1845, gest. 1920), in Basel zur Welt. Die Familie lebte damals im «Alten Deutschen Haus» an der Rittergasse 35. 1870 kaufte Johann Jakob Bachofen sen. das neue Haus «Zur St. Johann Cappelle» am Münsterplatz 2.³²

1887 starb Johann Jakob Bachofen-Burckhardt und hinterliess seinem Sohn ein Erbe, welches diesen aller materiellen Sorgen entthob. Ab 1887³³ studierte Johann Jakob Bachofen jun. Medizin an der Universität Basel. Nach seiner Heirat mit Ida Martha Petersen im Jahre 1889 wohnte das junge Paar kurze Zeit an der Bäumlengasse 35.³⁴ Am 19. April 1890 kaufte³⁵ Johann Jakob Bachofen-Petersen ein eigenes Haus an der Gellertstrasse 24. Die Liegenschaft umfasste eine Villa, ein Gartenhaus, ein Waschhaus sowie ein Stall- und Remisengebäude mit aufgebautem ersten Stock für Kutschzimmer, Haferkammer und Heuboden.³⁶ Die Villa verfügte bereits 1890 über einen Telefonanschluss, damals noch eine Seltenheit. 1890 wurde der Familie eine Tochter geboren und auf den Namen Martha Louisa Adèle getauft.

Mit dem Umzug an die Gellertstrasse 24 waren die räumlichen Voraussetzungen gegeben, der Leidenschaft für schöne Pferde, Wagen und Schlitten zu

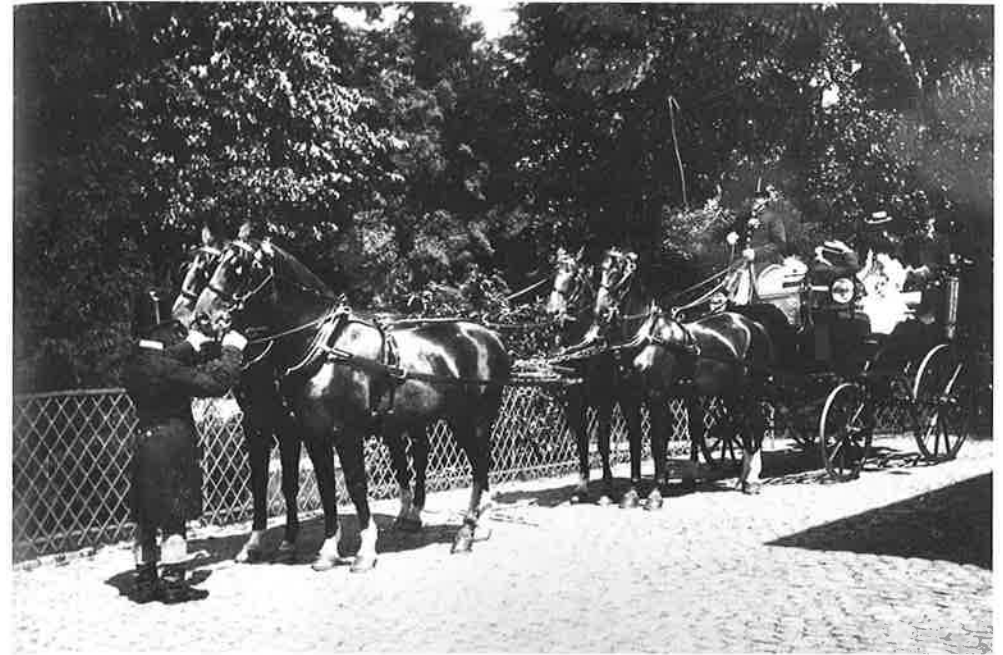


Abbildung 16.
Photographie des Viererzuges
mit Jagdwagen von Johann
Jakob Bachofen-Petersen,
die als Vorlage für das
Ölgemälde von
Hans Sandreuter diente.

frönen. An seinem neuen Wohnsitz hielt sich Johann Jakob Bachofen-Petersen einen recht aufwendigen privaten Fahr- und Reitstall, von dem heute noch der Minerva-Schlitten und das Gemälde³⁷ des Basler Malers Hans Sandreuter³⁸, gemalt 1894, zeugen. Wie das Gemälde bzw. die dazu als Vorlage dienende Photographie zeigt, gehörten, nebst dem Minerva-Schlitten, zum Stall Bachofen-Petersen noch vier elegante Karrossierpferde, vermutlich holländischer Abstammung (Gelderländertyp), ein grosser Break de Chasse et de Promenade mit einer Vierspannerbeschirung im englischen Stil, ein Kutscher³⁹ und ein Groom (Bockdiener). Mit grosser Wahrscheinlichkeit waren nebst dem Break de Chasse et de Promenade noch weitere Wagen, wie ein Coupé, ein Mylord oder Victoria usw. vorhanden.⁴⁰ Daneben war Johann Jakob Bachofen-Petersen auch ein passionierter Jäger und Photograph.⁴¹



Abbildung 17.
Johann Jakob Bachofen-
Petersen (1865–1904).

Dass für den begüterten Johann Jakob Bachofen-Petersen als Lieferant seines Schlittens nur die erste Adresse unter den Basler Carrossiers in Frage kam, leuchtet ein und wird durch die Signatur «E. Kauffmann»⁴² in den Laternen des Minerva-Schlittens belegt. Dieser grösste und renommierteste Basler Carrossier muss diesen Schlitten zwischen 1890 und 1894 geliefert haben.⁴³ Das Blechschild Kauffmann, Reinbolt & Christé, Successeurs, Bâle» am Groomsitz wurde somit wahrscheinlich erst nach 1904, anlässlich der Überarbeitung der Lackierung und dem Ersatz des

Wappens nach dem Übergang des Minerva-Schlittens an die Familie Fürstenberger angebracht.

Bei der Auswahl der Schlittenfigur hat mit grosser Sicherheit die Vertrautheit von Johann Jakob Bachofen-Petersen mit der römischen Antike und deren Mythologie, die sich aus den beruflichen und privaten Interessen seines Vaters ergaben, eine entscheidende Rolle gespielt. Johann Jakob Bachofen sen. befasste sich nämlich nicht nur mit den schriftlichen Quellen zur römischen Antike, sondern auch mit der Deutung archäologischer Funde. Er hatte die wichtigsten antiken Stätten Italiens auch selbst besucht.⁴⁴

Vermutlich sah Johann Jakob Bachofen-Petersen beim Basler Carrossier Eugène Kauffmann das lithographierte Blatt aus dem Guide du Carrossier von 1877.⁴⁵ Dieser gehörte damals zu den gängigen Arbeitsmitteln jedes Carrossiers, der etwas auf sich hielt und über die neueste Wagenmode aus Paris, London, Wien, New York und anderen wichtigen Zentren der Wagenbaukunst auf dem laufenden sein wollte.

1904 starb Johann Jakob Bachofen-Petersen im Alter von nur 39 Jahren an einem heimtückischen Lungenleiden. Sein kostbarer Minerva-Schlitten ging an die Familie Fürstenberger-Vonder Mühl⁴⁶ über. Wo der grosse Break de Chasse et de Promenade, die übrigen Wagen und die Pferdegeschirre hingelangen, ist nicht bekannt. 1933 schenkte Georges Fürstenberger-Vonder Mühl den Minerva-Schlitten dem Historischen Museum Basel. Heute ist er eines der Prunkstücke der Kutschen- und Schlittensammlung in Brüglingen. Die Villa Bachofen-Petersen samt Stall- und Remisengebäude musste 1946 einer Überbauung mit Wohnblöcken weichen. Lediglich einige Bäume des Parks erinnern noch an den früheren Zustand.⁴⁷

Anmerkungen

- 1 Masse: Länge 296 cm (von der Bracke bis zur Hinterkante des Groomsitz gemessen), Breite 120 cm (Schlittenkasten ohne Laternen und Laternenhalter gemessen) bzw. 153 cm (mit Laternen gemessen) bzw. 132 cm (über die seitlichen Fusstritte gemessen), Spurweite 117 cm (ausen an den Kufen gemessen), Höhe 188 cm (über den Kopf der Schlitten-Figur ohne Federputz gemessen), Gewicht 300 kg (geschätzt). Wagnerarbeiten in Eschenholz, Schlittenfigur und weiteres Schnitzwerk vermutlich aus Lindenholz, Polsterung in Seidensamt. Historisches Museum Basel, Inv.-Nr. 1933.223. Geschenk Georges Fürstenberger-Vonder Mühl: Pferdeschlitten aus Holz, mit vergoldeten Schnitzereien im Louis XV-Stil auf schwarzem Grund und zwei versilberten Laternen mit zugehörigem Schmuck für zwei Pferdegeschirre. Nach: Jahresbericht Historisches Museum Basel 1933, S. 39/40.
- 2 Nach: Jahresbericht Historisches Museum Basel 1976, S. 15.
- 3 Restaurierungsakten von Dr. Kopp beim Historischen Museum Basel mit Zustandsaufnahme vom 20. März 1980.
- 4 Nach Kreisel: Prunkwagen und Schlitten, S. 131 ff.
- 5 Farblithographie von Niklaus Stoecklin (1896–1982): Schlittenfahrt auf dem Münsterplatz, 1949, Masse (ohne Rahmen): Breite 37,2 cm, Höhe 126,8 cm, Geschenk Alfred Heimburger, Historisches Museum Basel, Inv.-Nr. 1981.322.
- 6 Nach Vonder Mühl: Basler Sitten und Furger: Kutschen und Schlitten aus dem alten Basel, S. 53 ff.
- 7 Mit Phaëthon wird ein sportlicher Wagentyp bezeichnet, der vorne eine zweiplätzig Sitzbank für die selbstkutschierende Herrschaft und hinten einen Sitz für einen oder zwei Bockdiener aufweist. Die Bezeichnung wird auch auf Schlitten mit dieser Sitzanordnung angewendet. Die Bezeichnung dieses Wagentyps geht auf Phaëthon (griech. der «Leuchtende»), den Sohn des griechischen Sonnengottes Helios und der Klymene zurück. Phaëthon erbat sich von seinem Vater für einen Tag den vierspännigen Sonnenwagen. Da er zu schwach war, die feurigen Sonnenrosse zu zügeln, kam er der Erde zu nahe und steckte sie z.T. in Brand, und die Menschen wurden z.T. schwarz gebrannt; in höchster Not wurde er von Zeus mit einem Blitz erschlagen und stürzte in den Eridanos, einen Strom, an dessen Ufer ihn freundliche Flussnympfen begruben; aus deren Tränen entstand der Bernstein. Seine klagenden Schwestern, die Heliaden, wurden in schwarze Pappeln verwandelt. Ovid, Metamorphosen I 747–II 366. Der Mythos schildert die zerstörende Wirkung allzugrosser Sonnenglut. Nach: Lexikon der Alten Welt und Wörterbuch der Antike.
- 8 Gemessen an der damaligen Kaufkraft des Geldes, entsprach dies einem Mehrfachen des Jahreseinkommens eines Arbeiters.

9 Unter der Inv.-Nr. 1896.36 befindet sich noch ein älterer Schlitten aus dem Schloss Homburg bei Läuelfingen im Kanton Baselland mit der Figur der Göttin Pallas-Athene in der Kutschen- und Schlittensammlung Brüglingen. Die grosse, bunt bemalte Figur der Göttin Pallas-Athene stammt aus der Zeit um 1700. Das ursprünglich dazugehörende Untergestell hat sich nicht erhalten. Die Figur wurde Ende des 18. Jahrhunderts für den einfachen Schlitten, der zum Typus der Sackschlitten mit seitlich gerichteten Sitzen gehört, wiederverwendet. Das Ortschaft und die Kiste für die Füsse der Passagiere sind Zutaten aus dem späten 19. Jahrhundert.

10 Lederriemen bzw. Ketten, welche zwischen den Kummern bzw. den Brustblättern vorne an den Pferdegesschirren und der Deichselbrille eingeschnallt bzw. eingehakt werden.

11 Teile der Beschirung, die vom Kummern bzw. Brustblatt vorne am Pferd um dessen Hinterteil verlaufen.

12 Minerva, die nach Italien übernommene griech. Göttin Athena, nach ihrer Haupteigenschaft lat. Minerva = Denkerin benannt (zu mens = Verstand): Hauptkult in einer Cella des capitolinischen Jupitertempels in Rom. Sie erscheint zum erstenmal in Rom als Stadtgöttin in der Trias Jupiter-Juno-Minerva, welche die Etrusker aufs Kapitol gebracht haben sollen. Als Beschützerin des Staates hat sie aber nur eine untergeordnete Rolle gespielt. Populär geworden ist sie unter stärkstem griechischem Einfluss als Schutzherrin der artifices (Handwerker und Künste). Minerva beschützte auch die Dichter und Lehrer. Nach: Lexikon der Alten Welt und Wörterbuch der Antike.

13 Untersuchung der Fassung im Juli 1993 durch Frau Daniela Manz und Frau Claudia Rossi, Restauratorinnen am Historischen Museum Basel.

14 Inkarnate = Hautpartien.

15 Beim Ölvergolden wird Blattgold auf ein öliges Bindemittel, die Mixtion, aufgeschossen. Das Blattgold wird und kann beim Ölvergolden nicht poliert werden. Eine Patinierung verwischte die Grenzen zwischen den einzelnen Goldblättchen.

16 Beim Gespannfahren werden die Zügel als Leinen oder Leitseile bezeichnet.

17 Wappen, Monogramme und Zierornamente an Schlitten wurden in der Regel nicht aufgemalt, sondern als Abziehbilder von spezialisierten Firmen, die Wappen nach Vorlagen des Bestellers, hergestellt. Nach dem Aufziehen wurden sie mit mehreren Schichten Klarlack geschützt.

18 Beim Kapitonieren wird der Polsterstoff in Falten gelegt und in den Schnittpunkten der Falten mit Köpfen eingezogen, so dass eine Aufteilung

der Polsterfläche in ein Muster kleiner Einzelpolsterchen, sogenannte Pfeifen, entsteht.

19 Eine am 21. März 1980 mit Dr. Bruno Mühlethaler vom Schweizerischen Landesmuseum Zürich durchgeführte Farbuntersuchung erbrachte, laut Restaurierungsbericht, folgenden Befund: «Die Fläche zeigt folgenden Aufbau (von unten nach oben): weisser Grund – gelber Grund – weisser Grund, dünne braun-schwarze Schicht, dicke rote Schicht (Zinnober), dünne dunkle Schicht – dunkler, dicker Lack. Die Zierteile, ebenso die Enden und Verbindungen der Eisenteile zeigen lüsterartiges Aussehen, ihr Aufbau: dicker, grauer Grund (möglicherweise zinkstaubbaltiger Rostschutz) – braune Schicht – Zinnober – dunkler Firnis – Goldbronze. Filets und Rippen der Zierblätter sind darüber noch mit Goldbronze nachgezogen.» Mit diesem Vorgehen legte Dr. Peter F. Kopp die Grundlagen für die Restaurierung von Fuhrwerken nach denkmalpflegerischen Gesichtspunkten. Es scheint möglich, dass die rote Zinnoberfarbe, die sehr teuer und giftig war (Quecksilberoxid), durch die nachdunkelnde Überlackierung heute kastanienbraun wirkt.

20 Tulpenstecher der Firma Carl Gabriel, in Kugler: Die Wagenburg in Schönbrunn, Abb. 60, S. 74.

21 Beim Drücken werden runde, gewölbte Blechteile auf einer Art Drehbank über einem Hartholz- oder Metallkern geformt.

22 Geschenk Herr und Frau Vonder Mühl, Historisches Museum Basel, Inv.-Nr. 1982.126.

23 Dieser Zusammenhang war bereits dem früher für die Kutschen und Schlitten des Historischen Museums Basel zuständige Konservator, Herrn Dr. Peter F. Kopp, bekannt. Nach seinem Weggang verhinderten die Umstände eine Publikation. Dr. Kopp war so freundlich, seine Unterlagen dem Historischen Museum als Geschenk zu überlassen, so dass sie für diese Publikation zur Verfügung standen. Über die Firma F.P. Gmelch ist ausser dem Namen und dem Titel Hofwagenbauer nach dem heutigen Stand der Forschung kaum etwas bekannt. Möglicherweise würden umfangreiche und entsprechend aufwendige Recherchen im Stadtarchiv München und im Bayerischen Staatsarchiv weiterführen. Eine Kalesche, gebaut von Gmelch, hat sich im Thurn und Taxischen Marstallmuseum zu Regensburg erhalten, Inv.-Nr. C Nr. 23. Einige Anmerkungen zu Gmelch finden sich in Piendl: Der Fürstliche Marstall in Regensburg.

24 Schlitten 1877, von Hofwagenbauer F.P. Gmelch, München, auf einer Ausstellung in Amsterdam gezeigt. Lithographiertes Blatt aus: Thomas, Brice (Hrsg.): Le Guide du Carrossier mit Text: Traîneaux. Exposition d'Amsterdam en 1878. N° 3. Traîneau. Exposé par GMELCH de Munich. Publié par Le Guide du Carrossier, 135, Boulevard Haussmann, Paris – Journal du 15 Octobre 1877. Imp. Brice THOMAS, Paris. Geschenk von Dr. Peter F. Kopp an das Historische Museum.

25 Da der Bezug von fertigen Wagen- und Schlittenkästen eine gängige Praxis war, ist es naheliegend, dass der Kasten und andere Holzteile für einen derart aus dem Rahmen fallenden Auftrag bei einer in solchen Fahrzeugen erfahrenen Firma im Ausland bezogen wurden. Gmelch wäre als Erbauer des Münchner Minerva-Schlittens naheliegend für eine solche Zulieferung. Aber auch Carrossiers in Paris kommen als Unterlieferanten für den Kasten und andere Holzteile des Basler Minerva-Schlittens in Frage.

26 Paravicini: «Rohmaterial. Sämtliche ausgestellten Wagen (und Schlitten) können als schweizerische Erzeugnisse angesehen werden, wenn auch bei den Luxuswagen (und Schlitten) einzelne Bestandteile derselben ausländische Produkte sind. Es werden namentlich die Achsen, die Federn und die Laternen, dann das Tuch, das Leder und die Seidenstoffe zur inneren Ausstattung, nebst Garniturgegenständen, aus dem Ausland bezogen. Der Bezug von rohen Wagenkästen (und Schlittenkästen) muss auch sehr bedeutend sein, trotz des 10% vom Werth betragenden Eingangszolles. In mässigen Proportionen lässt sich dieselbe rechtfertigen, da der stetige Wechsel der Mode in Linien und Formen der Kästen, den Bezug von Musterkästen aus den tonangebenden Centren bedingt. Einfuhr und Ausfuhr. Die schweizerische Zollstatistik weist für die drei Jahre 1880–1882 eine Einfuhr von fertigen Wagen (und Schlitten) und rohen Kästen im Werthe von 300,000 Fr. per Jahr auf, welche Summe 60–80 fertige Wagen (und Schlitten) und 80–100 rohe Kästen repräsentiert. Die Ausfuhr beträgt jährlich blos 3–6 Luxuswagen (und Schlitten).»

27 Hinweis Dr. Andres Furger, Schweizerisches Landesmuseum, Zürich.

28 Masse: Länge 240 cm (von der Bracke bis Hinterkante Kufen gemessen), Breite 89 cm (über die Armlehnen des Schlittenkastens gemessen), 112 cm (über die Fusstritte an den Kufen gemessen), Spurweite 77 cm (ausser an den Kufen gemessen), Höhe 150 cm (über den Kopf der Schlitten-Figur gemessen), Gewicht 160 kg (gewogen). Wagnerarbeiten in Eschenholz, Schlitten-Figur vermutlich aus Lindenholz.

29 In der Diskussion um das Objekt fiel das Stichwort «Wallhalla-Stil» (Wallhalla: Helden-Gedenkstätte im Stil eines antiken Tempels, oberhalb der Donau bei Regensburg, errichtet durch den bayerischen König Ludwig I.), Auskunft Thomas Lochmann, Skulpturhalle, Basel.

30 Siehe Abb. 11.

31 Auskünfte von Herrn Nicolas Burckhardt.

32 Heute Sitz des Erziehungsdepartementes.

33 Im Adressbuch der Stadt Basel von 1887 erstmals als Stud. med. aufgeführt.

34 Adressbücher der Stadt Basel von 1889 und 1890.

35 Vorbesitzer war Rudolf Sarasin-Stehlin. Staatsarchiv Basel, Bauplanausgabe.

36 Nach den Brandversicherungs- und Bauakten im Staatsarchiv Basel befanden sich Stallung und Remise am Hirzbodenweg Nr.7, der die Gellertstrasse mit der Hardstrasse verbindet.

37 Öffentliche Kunstsammlung Basel, Kunstmuseum, Geschenk von Herrn Johann Jakob Bachofen-Petersen, als Leihgabe in der Kutschen- und Schlittensammlung Brügglingen des Historischen Museums Basel ausgestellt. Masse (ohne Rahmen): Breite 245 cm, Höhe 151 cm, Öl auf Leinwand, Inv.-Nr. 525 (Kunstmuseum).

38 Hans Sandreuter: Maler und Lithograph, der sogenannten Schweizer Schule zugerechnet, geboren am 11. Mai 1850 in Basel, gestorben am 1. Juni 1901 in Riehen bei Basel. Erlernte die Lithographie in Basel, Würzburg und Verona, kam 1873 auf die Münchner Akademie zu Barth und arbeitete von 1874 bis 1877 bei Arnold Böcklin in Florenz. War bis 1880 in Paris, 1880 bis 1884 nochmals in Italien und liess sich 1885 endgültig in Riehen bei Basel nieder. Ausstellungen in: Basel, München, Berlin, Bremen, Dresden, Wien, Paris usw. Nach: Schweizerisches Künstler-Lexikon.

39 Kutscher Konrad Staudacher (1853–1911), ein Bauernsohn von Schmallegg bei Ravensburg im Allgäu, absolvierte die Lehre als Kutscher im Grossherzoglichen Marstall in Baden-Baden. Er heiratete das Hausmädchen der Familie Bachofen. Nach dem Tode J.J. Bachofens trat Kutscher Konrad in den Dienst der Familie Iselin-Petersen, wo er in den Sommerferien jeweils mit den Pferden nach Meggen am Vierwaldstättersee zu reisen hatte. Teile der Kutscherlivree von Konrad Staudacher befinden sich in der Sammlung des Historischen Museums Basel (Geschenk Frau Margrit Staudacher-Blanc, Inv.-Nr. 1983.975). Auskunft von Frau Margrit Staudacher-Blanc an Dr. Andres Furger.

40 In der Remise des Pfeffinger Hofes der Familie Vischer-Burckhardt an der Sevogelstrasse 21 standen beispielsweise ein Coupé, ein Mylord, ein Landauer, eine zweirädrige Dog Cart und nicht weniger als drei Jagdwagen verschiedener Ausführung und Grösse. Mit einer Bodenfläche von rund 90 m² hatte die Remise J.J. Bachofen-Petersens für den Minerva-Schlitten und 4 bis 5 Kutschen Platz geboten. Ein Waschraum für Pferde und Kutschen, eine Stallung mit 3 Pferdeboxen sowie eine Sattel- und Geschirrkammer ergänzten das Raumprogramm des Erdgeschosses. 1895 wurde südlich der Remise ein neuer Pferdestall mit zwei Pferdeboxen und zwei Pferdeständen angebaut. Nach: Vischer-Burckhardt: Der Pfeffinger Hof in Basel und Staatsarchiv Basel, Bauplanausgabe.

41 Die Pläne des Stall- und Remisengebäudes von 1890 zeigen im 1. Stock eine Dunkelkammer, einen Raum für einen Gehilfen und ein Laborato-

rium. 1903 liess sich J.J. Bachofen-Petersen noch einen eigenen Hundestall (Hundezwinger) bauen. Staatsarchiv, Bauplanausgabe und Forcart/Vischer: Chronik der Familie Bachofen in Basel.

42 Akten der Firma Kauffmann bzw. der Nachfolgefirma Reinbolt & Christé haben sich nicht erhalten.

43 Die Carrosserie Kauffmann wurde von 1872 bis 1894 von Eugène Kauffmann geführt, was zur Signatur E. Kauffmann in den Laternen passt. 1894 zog sich Eugène Kauffmann vom Geschäft zurück und verkaufte seinen Betrieb an seine langjährigen Mitarbeiter Jacques Reinbolt, Wagenlackierer, und Johann Martin Christé, Sattler. Nach Furger: Kutschen und Schlitten in der Schweiz.

44 Nach Schefold: Die antike Kunst im Werke Bachofens.

45 Die Vermutung, der mit J.J. Bachofen im 2. Grad verschwägerte Emil Paravicini-Bachofen habe bei der Bestellung des Minerva-Schlittens beratend mitgewirkt, wird dadurch widerlegt, dass dieser bereits 1884 starb. Nach: Forcart/Vischer: Chronik der Familie Bachofen in Basel.

46 Georges Fürstenberger-Vonder Mühl wurde am 18. Februar 1881 in Basel geboren und bekleidete die Ehrenämter des Oberschützenmeisters der Feuerschützen, des Seckelmeisters der Allgemeinen Krankenpflege, des Präsidenten des Vereins zur Förderung des Zoologischen Gartens, des Präsidenten des Basler Verkehrsvereins und des Obmanns des Fasnachtscomités. Er starb an seinem 60. Geburtstag am 18. Februar 1941 in Basel, an den Folgen einer Erkältung, die er sich im Militärdienst zugezogen hatte.

47 Auskunft Dr. Vischer-Burckhardt und Augenschein vor Ort.

Quellen- und Literaturnachweis

- Ackermann, Hans Christoph (Hrsg.)/Huber-Greub, Barbara/Schefold, Karl/andere: Johann Jakob Bachofen (1815–1887) – Eine Begleitpublikation zur Ausstellung im Historischen Museum Basel 1987, Basel 1987.
- Andersen, Carl/Erbse, Hartmut/Gigon, Olof/Schefold, Karl/andere: Lexikon der Alten Welt, Zürich und Stuttgart 1965.
- Bachofen, Max: Stammtafel der Familie Bachofen in Basel – Bürgerrecht 1584, Basel 1916.
- Binder aîné (40, avenue du Bois de Boulogne, Paris): Voitures de luxe, Katalog von 1878 mit Preisangaben, in: Roland de Weck: Messieurs à vos chevaux – Dressur – Springen, 3 Bände, Bern 1969.
- Blocher, Hermann: Autobiographische Aufzeichnungen von Prof. Johann Jakob Bachofen, in: Basler Jahrbuch 1917, Basel 1917, S. 295.
- Brun, Carl/andere: Schweizerisches Künstler-Lexikon, Frauenfeld 1913.
- Forcart-Bachofen, Rudolf/Vischer-Ehinger, Fritz: Chronik der Familie Bachofen in Basel (mit beigelegter Stammtafel der Familie Bachofen), Basel 1911.
- Furger, Andres: Kutschen und Schlitten aus dem alten Basel (Schriften des Historischen Museums Basel, Band 6), Basel 1982.
- Furger, Andres: Kutschen und Schlitten in der Schweiz – Vom Streitwagen zum Stadtcoupé, Zürich 1993.
- Kreisel, Heinrich: Prunkwagen und Schlitten, Leipzig 1927.
- Kugler, Georg Johannes: Die Wagenburg in Schönbrunn – Hofwagenburg, Reiche Sattel- und Geschirrkammer der Kaiser von Österreich, Graz 1977.
- Maederbach, Heino: Die Caroussell- oder Rennschlitten in der Kunstsammlung der Feste Coburg (Jahrbuch der Coburger Landesstiftung), Coburg 1964.
- Paravicini-Bachofen, Emil: Strassenfuhrwerke und Luxuswagen, in: Schweizerische Landesausstellung Zürich 1883. Bericht über die Gruppe 20/21: Ingenieur und Transportwesen, Zürich 1884.
- Piendl, Max: Der Fürstliche Marstall in Regensburg (Thurn und Taxis-Studien, Band 4), Kallmünz 1966.
- Sarasin, Philipp: Stadt der Bürger – Struktureller Wandel und bürgerliche Lebenswelt, Basel 1870–1900 (Dissertation Universität Basel), Basel 1990.
- Schefold, Karl: Die antike Kunst im Werke Bachofens, in Ackermann, Hans Christoph (Hrsg.)/Huber-Greub, Barbara/Schefold, Karl/andere: Johann Jakob Bachofen (1815–1887), Basel 1987.
- Thomas, Brice (Hrsg.): Le Guide du Carrossier – Journal du 15 Octobre 1877, Paris 1877.
- Vischer-Burckhardt, Rudolf und Louise Marie: Der Pfeffinger Hof in Basel, Basel 1918.
- Vonder Mühl, Johanna: Basler Sitten – Herkommen und Brauch im Leben einer städtischen Bürgerschaft, Basel 1969, S. 53 ff.
- Wrangel, Carl Gustav: Das Luxusfuhrwerk – Ein Handbuch für Equipagenbesitzer, Stuttgart 1898.
- Adressbücher der Stadt Basel 1886 bis 1904.
- Jahresberichte 1933 und 1976 des Historischen Museums Basel.

- Restaurierungsakten mit Zustandsaufnahme des Schlittens durch Dr. Peter F. Kopp vom 20. März 1980.
- Staatsarchiv Basel, Adressbücher der Stadt Basel und Brandversicherungsakten der Liegenschaft Gellertstrasse 24.
- Staatsarchiv Basel, Bauplanausgabe, Bauakten und Pläne der Liegenschaft Gellertstrasse 24.

Bildnachweis

Abb. 1–9, 11, 16 und 17: Historisches Museum Basel (Photos: Maurice Babey).

Abb. 10: Universitätsbibliothek Basel.

Abb. 12–15: Photos: Peter Urban.