

Eduard Burckhardt machte Basel mobil

Erster Töfflibueb Der Basler war eine Triebfeder, als seine Heimatstadt Ende des 19. Jahrhunderts die Geschwindigkeit entdeckte. Vom Velo zum Motorrad bis zum Auto.

Markus Wüest

Manche Söhne dieser Stadt sind bereits unvergesslich. Leonhard Euler, Arnold Böcklin und Karl Barth zum Beispiel. Andere sind vergessen, dabei hätte gar nicht viel gefehlt und sie hätten grosse Spuren hinterlassen. Eduard Burckhardt zum Beispiel. 1847 in Basel geboren, verlor er früh seinen Vater; ja, er lernte ihn nicht einmal kennen. Sein Stiefvater wurde Friedrich Wilhelm Stuckert aus Lörrach. Der junge Halbbruder wuchs in einem tief religiösen Milieu auf.

Mit gut 20 Jahren zog es ihn, an der Seite eines Cousins aus Schaffhausen, weg aus der Schweiz. In Rotterdam versuchte sich Eduard Burckhardt als Kaufmann. Mit mässigem Erfolg. Aber sein Onkel Eduard Preiswerk in Basel gewährte ihm wiederholt Kredit, hielt ihn über Wasser.

Rückkehr nach Basel

Als er nach Basel zurückkehrte, als vermeintlich erfolgreicher Handelsmann, machte er sein Geld mit Versicherungen. Aber nicht etwa in der Baloise, wo sein Onkel zu den Triebkräften zählte, sondern als Vertreter deutscher und englischer Versicherungen.

Burckhardts Neugier und sein Gespür für die Mobilität machen ihn noch heute interessant. Er fing mit den Velos an, machte mit Motorrädern weiter und es folgte der, so will es heute scheinen, logische Sprung zu den Automobilen. Dabei war er weder Erfinder noch Tüftler. Aber durch seine Weltläufigkeit – er kannte die Niederlande, Belgien, Deutschland und Frankreich, speziell Paris – spürte er den Puls der Zeit. Und er war Geschäftsmann genug, um die Möglichkeit zu sehen, mit all den Neuerungen in Basel und von Basel aus Geld zu verdienen.

Christoph Ditzler und Ilse Rollé Ditzler haben Eduard Burckhardt unter dem Namen «Ein Glücksritter als Wegbereiter der Motorisierung» ein Sachbuch gewidmet, erschienen im Basler Schwabe-Verlag. Es beschreibt en détail den Lebensweg des Exilanten, der nach 20 Jahren heimkehrte und hier einiges in Bewegung setzte.

Bemerkenswert ist, dass er nicht Baslerisches in die weite Welt hinaus trug, sondern das, was die Welt gerade umtrieb, nach Basel holte. Was sich ja bis zu einem gewissen Teil mit seinem Broterwerb, dem Verkauf von Versicherungen, deckt. Er stand eben gerade nicht im Sold der Baloise, sondern – nach einigen Umwegen – war Generalvertreter der englischen Star-Lebensversicherungen und der deutschen oberrheinischen Versicherungsgesellschaft.

Bei den Velofahrern sorgte er nach der Rückkehr aus dem Exil zuerst für Furore. Im Frühjahr 1888 stieg er beim Bicycle Club Basel ein. Anfang Dezember 1889 wurde er Zentralpräsident des Schweizerischen Velocipedistenbundes. So schnell ging das. Vier Jahre lang übte er dieses Amt aus, fungierte als Schiedsrichter bei Wettfahrten, lobbyierte für freie Fahrt für Velofahrer und begann, ein Netzwerk aufzubauen, das ihm später dienlich war.



Eduard Burckhardt (rechts vorn), vis-à-vis die Monteure Lorenz Popp und (wahrscheinlich) Wilhelm Eggenschwiler sowie (höchstwahrscheinlich) Alexander Clavel-Merian, ein Kunde. Foto: Mercedes-Benz Classic



Eine originalgetreu nachgebaute «Hildebrand & Wolfmüller». Eduard Burckhardt hatte das Potenzial solcher Motorräder früh erkannt. Foto: Mike Kron

Die «Velocipedisten» fuhren damals sogenannte «Sicherheits-» oder «Niederräder»; mehr oder weniger unsere heutigen Velos. Während zuvor die Hochräder dominiert hatten, die schon fast akrobatische Fähigkeiten erforderten. Es war ein sehr britisch angehauchtes, nicht gerade billiges Freizeitvergnü-

gen der betuchten und progressiven Jugend.

Burckhardt und die Werbung

Vom Velo ging es weiter zum Motorrad. Die beiden Münchner Unternehmer Hildebrand und Wolfmüller hatten eine Art Prototyp entwickelt mit einem Verbrennungsmotor als Antrieb. Nur war

die Zündung kompliziert und die Beherrschung des Töffs ebenso, verfügte er doch über keine Kupplung und kein Getriebe.

Burckhardt erkannte das Potenzial, stieg bei den Münchnern ein, kaufte ihnen auch – für viel Geld von Schweizer Geschäftsleuten – die Patentrechte in der Schweiz und Italien ab, fiel aber

auch immer wieder auf die etwas vollmundigen Versprechen von Hildebrand und Wolfmüller herein. Obwohl diese in München zeitweise an fünf verschiedenen Standorten Teile ihrer Motorräder fabrizierten, gelang ihnen der Schritt zur effizienten Massenproduktion nicht.

Weil Eduard Burckhardt – an der Austrasse daheim – vor allem in den «Basler Nachrichten», aber auch in anderen Tageszeitungen konsequent Werbung schaltete, weckte er das Interesse an dem seltsamen Gefährt. Für einen Grossauftrag aus Italien spannte er in Basel mit einer Maschinenfabrik zusammen, um die Produktion aufzuziehen. Doch Rückschläge, wie zum Beispiel ein Unfall in Zürich mit einer gebrochenen Gabel des Motorrads, verhinderten immer wieder den Durchbruch.

Die etwas undurchsichtige Preispolitik der Münchner sowie die Lieferschwierigkeiten trugen dazu bei, dass es am Ende statt schöner Töffs vor allem hässliche Rechtshändel gab.

Da war Burckhardt bereits einen Schritt weiter. Die Motorfahräder liess er hinter sich und schenkte nun seine Energie und Zeit den «Motor-Wagen», dem «vollständigen Ersatz für Pferde». Hier arbeitete er mit dem Mannheimer Tüftler Carl Benz zusammen. Er wurde Vertreter der Motor-Wagen System Benz in der Schweiz. Und sorgte so für den Anfang der Geschichte des Automobils am Rheinknie.

Spannend daran ist, dass es nicht bloss der «Daig» war, der sich die ersten Autos leistete, sondern technikaffine Handelsleute. Als Erster registriert wurde 1898 in Basel-Stadt der Tapezhändler Traugott Engeli. Zu den ersten Zehn gehörte zudem Alexander Clavel-Merian, der mit Farben und Textilien sein Geld machte, und Emil Suter-Dardene, ein Optiker.

Benz und seine Automobile

Mit den Benz-Automobilen hätte Eduard Burckhardt durchaus reich werden können. Stattdessen erlitt er in den Sommerferien 1897 im Badischen Bahnhof einen Hirnschlag und starb desselben Tags 50-jährig. Ledig und mit Schulden. Zwar hatte er einen Teil des geliehenen Geldes mit Pfandbriefen abgesichert, trotzdem blieb Wilhelm Preiswerk, Sohn des Onkels, der ihm immer geholfen hatte, auf rund 100'000 Franken Ausstand sitzen.

Eduard Burckhardt war kein Halodri. Sondern ein neugieriger Unternehmer, der die Zeichen der Zeit richtig zu lesen verstand. Er war wohl kein genialer Geschäftsmann, aber ein hervorragender Netzwerker. In seinen letzten Lebensjahren hat er neben der Leidenschaft für das Automobil auch das Potenzial der Fotografie entdeckt. Wer weiss, wenn er nicht (zu) früh gestorben wäre, würde er heute zu den unvergesslichen Baslern zählen.

Christoph Ditzler und Ilse Rollé Ditzler: «Ein Glücksritter als Wegbereiter der Motorisierung – der Basler Kaufmann Eduard Burckhardt (1847–1897)». Schwabe-Verlag 2025

Demi Hablützel tritt zurück

Bürgergemeinderat Ende Juni dieses Jahres wird die SVP-Politikerin Demi Hablützel als Bürgergemeinderätin der Stadt-Basel zurücktreten. Dies kommunizierte sie gemeinsam mit SVP-Fraktionspräsident Joël Thüring gestern in einer Mitteilung.

«Mit Demi verlieren wir eine engagierte, junge Persönlichkeit, welche sich rasch im Ratsbetrieb integriert hat», lässt sich dieser in dem Schreiben zitieren. Er freue sich jedoch, dass sie für die Riehener Sektion als Kandidatin zur Verfügung stehe. «Ich bin überzeugt, dass sie auch eine hervorragende Einwohnerrätin wäre.»

Hablützel trete zurück, weil sie ab Juli in der Gemeinde Riehen wohnen werde und dementsprechend eine Unvereinbarkeit mit dem kommunalen Amt bestehen würde, heisst es in der Mitteilung weiter. Die 26-Jährige wird weiterhin als Präsidentin der Jungen SVP Basel-Stadt tätig sein und dem SVP-Vorstand angehören. Nachfolger im Bürgergemeinderat Basel-Stadt wird Roger Stalder. (mhu)

76-Jährige wird ins Spital geflogen

Brand in Pratteln Am Montagmorgen, kurz nach 15.30 Uhr, ist es in einem Mehrfamilienhaus an der Wyhlenstrasse in Pratteln wegen einer eingeschalteten Herdplatte zu einem Brandausbruch gekommen. Dies schreibt die Baselbieter Polizei gestern Morgen in einer Mitteilung.

Eine Drittperson habe das Feuer gemeldet. Als die Einsatzkräfte eingetroffen seien, sei bereits Rauch aus der Wohnung im 5. Stockwerk gedrungen. «Die Feuerwehr konnte den Brand in der Küche schnell unter Kontrolle bringen und in der Folge löschen», heisst es in dem Schreiben weiter.

Die Feuerwehr musste eine 76-jährige Bewohnerin aus der Wohnung bergen. Wegen Verdacht auf eine Rauchgasvergiftung musste sie nach Erstversorgung durch den Rettungsdienst mit einem Helikopter ins Spital geflogen werden.

Die Wohnung ist derzeit nicht mehr bewohnbar, wie die Baselbieter Polizei in der Mitteilung schreibt. (mhu)

Basler Zeitung

Gegründet 1842 (National Zeitung) und 1844 (Basler Nachrichten)

Herausgeberin. Tamedia Basler Zeitung AG

Leserschaft. 82'000 (MACH-Basic 2024-2)

Digital: 117'400 (Mediapulse Online Content Traffic Data, 02/23).

Verbreitete Auflage: 29'880 Exemplare (WEMF 2024)

Davon verkaufte Auflage ohne Replica: 27'229

Abonnementspreise. shop.bazonline.ch

Verleger. Pietro Supino

Chefredaktion Tages-Anzeiger. Raphaela Birrer (rbi), Chefredaktorin, Matthias Chapman, stv. Chefredaktor, Ueli Kägi (ukä), Andreas Kunz (aku).

Redaktion. Aeschenschplatz 7, Postfach 2250, 4002 Basel, Tel. 061 639 11 11, redaktion@baz.ch, vorname.name@baz.ch

Chefredaktor. Marcel Rohr (mr)

Chefredaktion. Nina Jecker, Stv. (ni), Markus Wüest (mw), Laila Abdel'Al, Assistentin.

Inserateaufgabe Print. Tel. 044 248 40 30, E-Mail: inserate@baz.ch

Druck. DZB Druckzentrum Bern AG, Zentweg 7, 3006 Bern

Ombudsmann. Ignaz Staub, Postfach 116, 6330 Cham 1, ombudsmann.tamedia@bluewin.ch

Ausführliches Impressum online oder in der BaZ-Freitag-Ausgabe