

Eduard Burckhardt (1847–1897): Auch eine italienische Geschichte

NOTA: Al testo originale in tedesco di seguito riportato segue a partire da pagina 5 la traduzione in italiano ottenuta con l'aiuto di Google Translate

Christoph Ditzler und Ilse Rollé Ditzler

Am 9. Juni 1895 erhob der Fahrrad-Händler Max Türkheimer vor dem Mailänder Zivilgericht Klage gegen die «Schweizerische Motorfahrrad-Gesellschaft» und deren Geschäftsführer Eduard Burckhardt in Basel auf Aufhebung des Vertrags über die Lieferung von 150 Motorrädern nach dem Patent von «Hildebrand & Wolfmüller». Er verwies auf die gravierenden Mängel der bisher erhaltenen Einheiten und die erheblichen Lieferverzögerungen.



Max Türkheimer auf einer «Hildebrand & Wolfmüller» ca. Anfang 1895. Quelle: Mauto.

Das Gericht bestellte Giuseppe Ricordi, ein Pionier des Automobils und Vertreter der Marke Benz in Mailand, als Gutachter. Gleichzeitig stellte man 23 Motorfahrräder sicher, die sich noch am Zoll befanden. Ricordi stellte in seinem Bericht fest, dass er die Fahrzeuge als nicht funktionsfähig und sogar lebensgefährlich betrachtete. Vor allem beanstandete er das mühsame Starten, das leichte Absterben des Motors und den unregelmässigen Gang. Zudem betonte er, dass diese Mängel konstruktionsbedingt seien und eine schnelle Abhilfe nicht möglich sei.

Am 30. Januar 1896 entschied das Mailänder Civilgericht, dass der Liefervertrag zwischen Max Türkheimer und der «Schweizerischen Motorfahrrad-Gesellschaft» aufgehoben wird. Dabei spielten die Lieferverzögerungen nur eine Nebenrolle. Entscheidend war, dass das Gericht befand, dass die Motorfahrräder aufgrund der Konstruktionsmängel unbrauchbar seien « [...] e per di più pericolosissime

all'incolumità personale alla vita di chiunque si attentasse di adoperarle.» [...] und darüber hinaus die persönliche Unversehrtheit und sogar das Leben eines jeden auf das Höchste gefährden, der versucht, sie zu verwenden]. Ein Jahr später bestätigte das Appellationsgericht diesen Richterspruch ohne Umschweife.

Nach unseren Recherchen spielten diese Mailänder Geschehnisse eine entscheidende Rolle für den Zusammenbruch des Geschäfts mit dem ersten Serien-Motorrad der Welt, der Hildebrand & Wolfmüller aus München. Dies, obwohl bisher nie darüber berichtet wurde.

Im Zentrum stand der Basler Kaufmann Eduard Burckhardt, der bisher ebenfalls nicht mit der Geschichte der Hildebrand & Wolfmüller in Verbindung gebracht wurde. Es gibt nur einen kleinen Hinweis auf seine Rolle als Financier hinter dem Basler Popp-Patent-Motorwagen von 1898, der sich bei genauem Hinschauen ebenfalls als falsch erweist. Deshalb stellt sich die Frage: Wer war Eduard Burckhardt?

Dessen Lebensweg verlief alles andere als gradlinig. Geboren am 29. Juli 1847 in ein streng religiöses Milieu, verliess er 1867 als knapp 20-jähriger «Commis», d. h. nach Abschluss einer kaufmännischen Lehre, seine Heimatstadt Basel und zog nach Rotterdam. Dort eignete er sich die Techniken des internationalen Warenhandels an. Nach verlustreichen Spekulationsgeschäften als «commissionair» wechselte er die Branche und machte in Holland, Belgien und Frankreich Karriere als «inspecteur général» für französische und englische Versicherungsgesellschaften. Erst nach 20 Jahren kehrte er als gestandener 40-Jähriger nach Basel zurück. Sein Grundeinkommen verdiente er weiterhin als Generalvertreter ausländischer Versicherungen in der Schweiz. Aber ihn bewegte eine durch und durch moderne Leidenschaft: Er suchte ständig nach neuen Geschäftsfeldern, die in Basel noch niemand «auf dem Radar» hatte. Zugleich engagierte er sich vier Jahre lang als Zentralpräsident des «Schweizerischen Velocipedisten-Bundes» (S. V. B.) für die Breitenförderung des damals noch sehr exklusiven Velosports.

Ein besonderes Faible entwickelte er für die revolutionären, «pferdelosen» Motorfahrzeuge, fuhr sie selber mit Freude und formulierte Geschäftsideen. In schneller Abfolge wechselte er vom «Velociped» (schon in der modernen Form des «Sicherheits-» oder «Niederrads») zur Motor-Bicyclette von «Hildebrand & Wolfmüller» und dann zum Motor-Wagen als Generalvertreter für die Schweiz der Marke Benz.

Zusammen mit einer Gruppe von Schweizer Unternehmern entschloss er sich, am 1. November 1894 das Patent für die «Hildebrand & Wolfmüller» für die Schweiz und Italien zu erwerben. Damit verbunden war die Übertragung des Auftrags von Max Türkheimer über 77 der Motorfahräder von der Münchner auf die Basler Firma. Heinrich Hildebrand und Eduard Burckhardt mussten dazu extra nach Mailand fahren und Max Türkheimer den Vorgang erklären, nachdem dieser heftigst protestiert hatte. Nach Klärung der Lieferbedingungen inklusive einer Erhöhung der Bestellmenge auf 150 Stück und einer Preiserhöhung, beauftragte die «Schweizerische Motorfahrrad-Gesellschaft» die «Maschinenbau-Gesellschaft Basel» zum Bau von 100 Stück. Die restlichen Motorfahräder sollten aus München geliefert werden. Sowohl in München als auch in Basel war der Produktionsstart mit vielen Schwierigkeiten behaftet, sodass erst im Mai 1895, d. h. mit mehreren Monaten Verzögerung, mehr als einzelne Motorfahräder in Mailand ankamen.

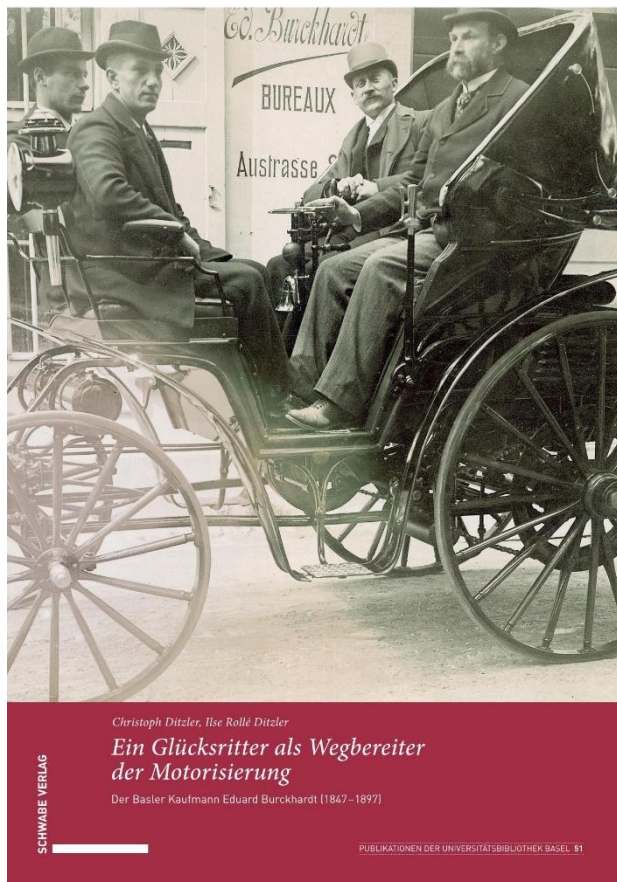
Für Max Türkheimer war die Sache insofern delikats, als er im Januar 1895 zusammen mit Giovanni Battista Ceirano «vor ganz Turin und Königl. Prinzen grossartige Motor-Proben» durchgeführt und dort auch ein Motorfahrrad verkauft hatte.

Als er die Klage beim Mailänder Civilgericht einreichte, stoppte Eduard Burckhardt nach 17 fertiggestellten Motorfahrrädern die Produktion in Basel. Am 13. August stellte er zudem in München beim Gericht den Antrag auf Konkursöffnung gegen «Hildebrand & Wolfmüller», die sofort die Zahlungen einstellten. Die Produktion sollte danach sowohl in München als auch in Basel nicht wieder aufgenommen werden. Nur in Frankreich bei «Duncan & Suberbie» lief sie noch bis Ende 1895.

Das Faszinierende am «Basler Fall» besteht darin, dass Eduard Burckhardts letztes, äusserst aktives Lebensjahrzehnt genau mit jener Phase zusammenfiel, in der die neuen Fortbewegungsmittel langsam Marktreife erreichten, aber noch mit zahlreichen technischen Risiken und ökonomischen Unwägbarkeiten behaftet waren. Äusserst modern wirkt seine systematische Kommunikation, die er mit gezielten Inserateserien in Zeitungen und Zeitschriften sowie öffentlichkeitswirksamen Auftritten orchestrierte. So war Eduard Burckhardt zu Lebzeiten medial sehr präsent und weitherum bekannt.

Da Eduard Burckhardt unerwartet am 18. Juli 1897 verstarb, an einem Sonntag mitten in den Basler Sommerferien, ledig und ohne Nachkommen, geriet sein Wirken rasch in Vergessenheit. Geblieben ist der eine «Popp-Patent-Motorwagen» als antiquarisches Relikt im «Verkehrshaus der Schweiz» in Luzern.

Dank Funden in Archiven in Basel, Rotterdam, München, Mailand, Turin, Zürich, Luzern, Schaffhausen etc. war es möglich, die Biographie dieses aussergewöhnlichen Mannes fast lückenlos zu rekonstruieren und in einem Buch zu dokumentieren. Nicht zuletzt entfaltete sich uns dabei auch die bisher unbekannte, explosive Wirkung des italienischen Geschäfts mit der «Hildebrand & Wolfmüller».



Von links nach rechts: die beiden Mechaniker und Chauffeure Wilhelm Eggenschwiler und Lorenz Popp, der Farben-Unternehmer Alexander Clavel-Merian und Eduard Burckhardt am Steuer. Sie sitzen auf einem Benz Vis-à-Vis, das Alexander Clavel von der Agentur «Ed. Burckhardt» gekauft hatte. Quelle: Mercedes-Benz Unternehmensarchiv.

Literaturhinweis: Christoph Ditzler und Ilse Rollé Ditzler, Ein Glücksritter als Wegbereiter der Motorisierung: Der Basler Kaufmann Eduard Burckhardt (1847–1897), Schwabe Verlag, Basel, ISBN: 978-3-7965-5277-9, Franken/Euro 40.00. Gratis als E-Book: <https://doi.org/10.24894/978-3-7965-5278-6> .

Eduard Burckhardt (1847–1897): Anche una storia italiana

Christoph Ditzler und Ilse Rollé Ditzler

Il 9 giugno 1895, il commerciante di biciclette Max Türkheimer intentò una causa presso il Tribunale Civile di Milano contro la “Società Svizzera di Biciclette a Motore” e il suo amministratore delegato, Eduard Burckhardt, a Basilea, chiedendo l'annullamento del contratto per la fornitura di 150 motociclette basato sul brevetto “Hildebrand & Wolfmüller”. Egli addusse i gravi difetti delle unità ricevute fino a quel momento e i notevoli ritardi nella consegna.



Max Türkheimer su una «Hildebrand & Wolfmüller» circa inizio 1895. Mauto.

Il tribunale nominò Giuseppe Ricordi, pioniere dell'automobile e rappresentante del marchio Benz a Milano, come testimone esperto. Contemporaneamente, furono sequestrati 23 ciclomotori ancora in dogana. Nella sua perizia, Ricordi dichiarò di considerare i veicoli non funzionanti e persino pericolosi per la vita. Criticò in particolare la difficoltà di avviamento, il facile spegnimento del motore e la guida irregolare. Sottolineò inoltre che questi difetti erano intrinseci alla progettazione e che non era possibile una soluzione rapida.

Il 30 gennaio 1896, il Tribunale Civile di Milano stabilì la nullità del contratto di fornitura tra Max Türkheimer e la “Società Svizzera di Biciclette a Motore”. I ritardi nella consegna giocarono solo un ruolo marginale in questa decisione. Il fattore decisivo fu che il tribunale stabilì che le biciclette a motore erano inutilizzabili a causa dei loro difetti di progettazione “[...] e per di più pericolosissime all’incolumità personale alla vita di chiunque si attentasse di adoperarle”. Un anno dopo, la Corte d'Appello confermò inequivocabilmente questa sentenza.

Secondo la nostra ricerca, questi eventi di Milano hanno avuto un ruolo decisivo nel crollo del business della prima motocicletta di serie al mondo, la “Hildebrand & Wolfmüller” di Monaco (di Baviera). Questo, sebbene non fosse mai stato riportato prima.

Al centro della storia c'era il commerciante basilese Eduard Burckhardt, anch'egli finora estraneo alla storia di "Hildebrand & Wolfmüller". C'è solo un piccolo riferimento al suo ruolo di finanziatore della "Popp-Patent-Motorwagen" di Basilea del 1898, che, a un esame più attento, si rivela anch'esso falso. Questo solleva la domanda: chi era Eduard Burckhardt?

Il suo percorso di vita fu tutt'altro che lineare. Nato il 29 luglio 1847 in un ambiente strettamente religioso, lasciò la sua città natale, Basilea, nel 1867, appena ventenne, come "commis", ovvero dopo aver completato un apprendistato commerciale, e si trasferì a Rotterdam. Lì apprese le tecniche del commercio internazionale. Dopo aver perso l'occasione di intraprendere attività speculative come "commissionario", cambiò settore e intraprese una carriera in Olanda, Belgio e Francia come "ispettore generale" per compagnie assicurative francesi ed inglesi. Solo dopo 20 anni, alla veneranda età di 40 anni, tornò a Basilea. Continuò a guadagnare il suo reddito di base come agente generale per compagnie assicurative straniere in Svizzera. Ma era spinto da una passione del tutto moderna: era costantemente alla ricerca di nuovi settori di attività che nessuno a Basilea aveva ancora "sotto i suoi occhi". Contemporaneamente, per quattro anni fu attivo come presidente centrale della "Federazione Velocipedista Svizzera", promuovendo il ciclismo, che all'epoca era ancora uno sport molto esclusivo.

Sviluppò una passione particolare per i rivoluzionari veicoli a motore "senza cavalli", guidandoli personalmente con gioia e formulando idee imprenditoriali. In rapida successione, passò dal "velocipede" (già nella forma moderna di "safety bicycle") alla motocicletta di "Hildebrand & Wolfmüller" e poi all'automobile come rappresentante generale per la Svizzera del marchio Benz.

Insieme a un gruppo di imprenditori svizzeri, il 1° novembre 1894 decise di acquisire il brevetto per la "Hildebrand & Wolfmüller" per la Svizzera e l'Italia. Ciò comportò il trasferimento dell'ordine di Max Türkheimer per 77 biciclette a motore dall'azienda di Monaco a quella di Basilea. Heinrich Hildebrand ed Eduard Burckhardt dovettero recarsi a Milano appositamente per spiegare la procedura a Max Türkheimer, dopo le sue veementi proteste. Dopo aver chiarito le condizioni di consegna, tra cui un aumento della quantità ordinata a 150 unità e un aumento del prezzo, la "Società Svizzera di Bicyclette a Motore" incaricò la "Maschinenbau-Gesellschaft Basel" [Società di ingegneria meccanica Basilea] di costruire 100 unità. Le restanti biciclette a motore sarebbero state consegnate da Monaco. L'avvio della produzione sia a Monaco che a Basilea fu irto di difficoltà, tanto che solo nel maggio 1895, dopo diversi mesi di ritardo, giunsero a Milano ben poche biciclette a motore.

Per Max Türkheimer la questione era delicata perché nel gennaio del 1895 lui e Giovanni Battista Ceirano avevano condotto "magnifiche prove davanti a tutta Torino e ai Principi Reali" e vi avevano anche venduto una bicicletta a motore.

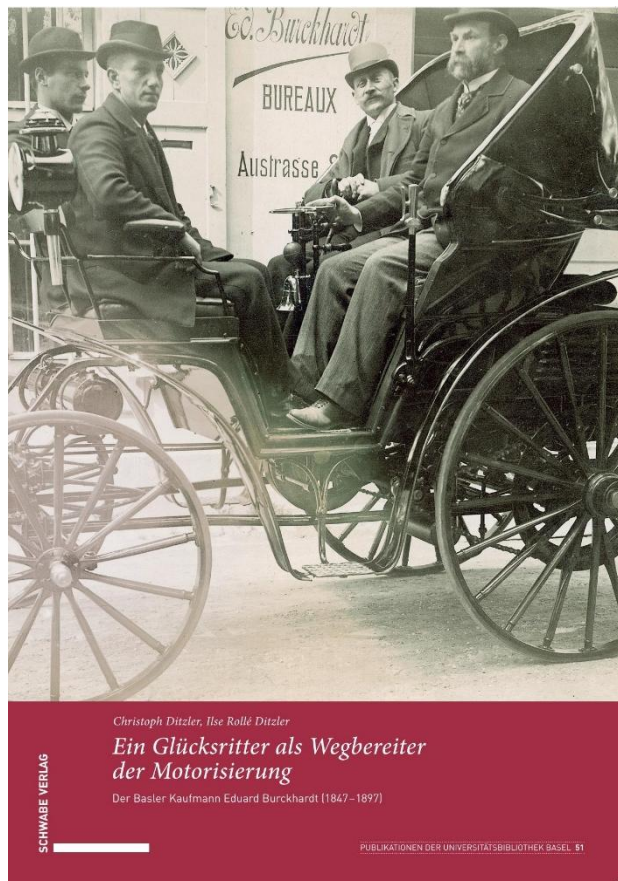
Quando presentò la causa al Tribunale Civile di Milano, Eduard Burckhardt interruppe la produzione a Basilea dopo aver completato 17 biciclette a motore. Il 13 agosto, presentò istanza di fallimento anche contro la "Hildebrand & Wolfmüller" al Tribunale Civile di Monaco. "Hildebrand & Wolfmüller" sospese immediatamente i pagamenti. La produzione non sarebbe mai più ripresa né a Monaco né a Basilea. Solo in Francia, presso la "Duncan & Suberbie", continuò fino alla fine del 1895.

Ciò che affascina del nostro "Caso Basilea" è che l'ultimo, estremamente attivo decennio di vita di Eduard Burckhardt coincise esattamente con la fase in cui i nuovi mezzi di trasporto stavano lentamente raggiungendo la maturità sul mercato, ma erano ancora gravati da numerosi rischi tecnici e incertezze economiche. La sua comunicazione sistematica, orchestrata con serie mirate di annunci pubblicitari su giornali e riviste, nonché con apparizioni pubbliche di alto profilo, appare estremamente moderna.

Pertanto, Eduard Burckhardt godette di una forte presenza mediatica e fu ampiamente conosciuto durante la sua vita.

Poiché Eduard Burckhardt morì improvvisamente il 18 luglio 1897, una domenica nel bel mezzo delle vacanze estive di Basilea, celibe e senza eredi, la sua opera fu rapidamente dimenticata. Un esemplare unico di "Popp-Patent-Motorwagen" [autovetture a motore brevettato da Lorenz Popp] rimane come reliquia antica nel "Museo Svizzero dei Trasporti" di Lucerna.

Grazie alle scoperte negli archivi di Basilea, Rotterdam, Monaco, Milano, Torino, Zurigo, Lucerna, Sciaffusa, ecc., è stato possibile ricostruire quasi completamente la biografia di quest'uomo straordinario e documentarla in un libro. Non da ultimo, ci è stato svelato l'impatto esplosivo, fino ad allora sconosciuto, degli affari con la "Hildebrand & Wolfmüller" in Italia.



Da sinistra a destra: i due meccanici ed autisti Wilhelm Eggenschwiler e Lorenz Popp, l'imprenditore di vernici Alexander Clavel-Merian ed Eduard Burckhardt al comando. Sono seduti a bordo di una Benz Vis-à-Vis, che Alexander Clavel aveva acquistato dall'agenzia "Ed. Burckhardt". Foto: Mercedes-Benz Unternehmensarchiv.

Pubblicazione: Christoph Ditzler e Ilse Rollé Ditzler, *Ein Glücksritter als Wegbereiter der Motorisierung: Der Basler Kaufmann Eduard Burckhardt (1847–1897)*, Schwabe Verlag, Basel, ISBN: 978-3-7965-5277-9, franchi/euro 40.00. Gratuito come e-book: <https://doi.org/10.24894/978-3-7965-5278-6> .

[Tradotto con l'aiuto di «Google Translator»].