

Eddie Rickenbacher (1890-1973) : die tragische Heimreise

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Neujahrsblatt / Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige Basel**

Band (Jahr): **192 (2013)**

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eddie Rickenbacher (1890–1973)

Die tragische Heimreise

Eddie Rickenbacher hat seinen Baselbieter Heimatort Zeglingen nie gesehen, und doch ist er seiner Heimat verbunden geblieben. Geboren wurde er 1890 als drittes von acht Kindern in Columbus, Ohio, damals ein Zentrum der Kutschenherstellung. Seine Eltern waren waschechte Baselbieter, hatten aber aus wirtschaftlicher Not der Heimat den Rücken gekehrt.

Jugendjahre

Das Leben in der Neuen Welt war hart; die Kinder mussten schon früh neben der Schule arbeiten, so auch Eddie. Mit zehn Jahren wurde er «Newsboy» und begann frühmorgens um zwei Uhr für einen Dollar wöchentlich seine Runden als Zeitungsverträger zu drehen. «Diese kleine Arbeit habe ich nie bereut», bekannte er später, «denn sie war für mich eine Lehre für das Leben, die Entdeckung der Welt und ihrer Realität.»¹ In der wohl spärlichen Freizeit widmete er sich dem Sport: er fuhr Rennen, nicht mit dem Automobil, sondern mit Seifenkisten, was ihm etliche Beulen und Blessuren einbrachte. Nach Beendigung der Schule trat Eddie ins Geschäft mit Motoren ein; für einen Dollar pro Tag war Autowaschen angesagt, aber auch kleine mechanische Arbeiten galt es zu erledigen. Mit Fernkursen, die ihm ein Technikerdiplom einbrachten, erweiterte er sein Wissen, denn er sah sich nicht als einfachen Mechaniker, sondern als Rennfahrer. Tatsächlich finden wir ihn ab 1911 bei verschiedenen Rennen in den vordersten Rängen.

Kriegspilot

1917 traten die Vereinigten Staaten in den Krieg ein, und für den Rennfahrer, der kurz zuvor seinen angestammten Namen in Rickenbacher amerikanisiert hatte, bedeutete dies eine neue Stufe auf der Erfolgsleiter: er wurde Pilot. Die Bilanz seiner Einsätze, die von einer französischen Basis ausgingen, ist ausserordentlich, 26 Siege bzw. Abschüsse, darunter jene von vier Fesselballonen. Mehrfach dekoriert, wurde der 28-Jährige zum Helden der Nation. Präsident Woodrow Wilson empfing ihn, und in New York wurde er mit einer Siegesparade gefeiert. Wen wundert's, dass er den Kult um seinen Namen noch zu steigern wusste, indem er das von einem Ghostwriter geschriebene Buch «Fighting the Flying Circus» veröffentlichte. Selbst Hollywood verneigte sich vor ihm und bot ihm fabelhafte Verträge an, doch Eddie hatte anderes im Sinn. Er wollte – wie zehn Jahre zuvor Louis Chevrolet – seinen Namen als Automobilbauer vermarkten, und das gelang ihm.

Automobilbauer

Er investierte nicht nur seinen Namen, sondern auch seinen Sachverstand. Persönlich vergewisserte er sich, dass seine Fahrzeugkonzeption härtesten Anforderungen gerecht wurde, und nahm selbst an den über 150 000 Testmeilen zählenden Erpro-



Eddie Rickenbacker,
Gemälde von Marion
Schwing Ryan.

bungsfahrten teil: «Als sich seine Teilhaber über die Länge der Prüfungsphase beschwerten, verlangt Rickenbacker drei weitere Prototypen. Schliesslich, im Dezember 1921, kündigt die lokale 'Motor World' die bevorstehende Lancierung der neuen Marke an. Die Konkurrenz wird sich recht schnell der Neuerungen bewusst, die im Konzept der Rickenbacker-Automobile stecken. Sehr tiefer Schwerpunkt, vibrationsfreier 6-Zylinder-Motor, belüfteter und beheizbarer Innenraum. Um die Motorschwingungen zu eliminieren, einen allgemeinen Mangel jener Zeit, haben seine Ingenieure am Kopf der Kurbelwelle zudem ein zweites, in einer Ölwanne drehendes Schwungrad installiert.»² Von 1922 bis 1927 wurden im Rickenbacker-Werk in Detroit 34 500 Wagen produziert. «Captain Eddie» wusste die Popularität seines Namens gut zu nutzen und reiste auf Werbetour quer durch die Vereinigten Staaten. Trotzdem währte das unternehmerische Glück nicht lange: 1927 wurde die Firma versteigert.

Karriere und Notlandung

Rickenbaker war nicht der Mann, der ans Aufgeben dachte. Ein Jahr nach seinem Ausstieg aus der seinen Namen tragenden Automobilfirma kaufte er zusammen mit Freunden die Indianapolis-Rennstrecke und legte im Zentrum des Ovals eine 18-Loch-Golf-Anlage an. Noch eine Stufe höher ging es für den «Baselbieter» 1935; er wurde Generaldirektor der Eastern Airways und führte das Unternehmen zum Erfolg. Auch seine Heldenlaufbahn ging weiter. Als Berater der US-Luftwaffe stürzte er 1941 in militärischer Mission auf einem Flug mit einer Boeing B-17 über dem Pazifik ab. Zusammen mit anderen Überlebenden trieb er 21 Tage auf einem Floss, wobei sich die Leidensgenossen von Vögeln und Fischen ernährten.³

Tragische Heimreise

Obwohl Eddie Rickenbaker das Schweizerdeutsch nicht mehr verstand, fühlte er sich der Heimat seiner Eltern verbunden. Seine letzte Reise hätte ihn nach Zeglingen führen sollen, doch im Anflug auf den Flughafen Zürich starb er an einer Herzkrise. So warteten der ebenfalls aus Zeglingen stammende Präsident des Schweizerischen Aeroclubs Fritz Rickenbacher und der Zeglinger Gemeindepräsident am 27. Juli 1973 in Kloten vergeblich auf ihn.

Anmerkungen

- 1 Zitiert nach Ernest Schmid: Eddie Rickenbacher, the Speedy Swiss. Eines Schweizers sprichwörtliche Traumkarriere, 3 Folgen (29. Januar, 26. Februar, 19. März 1998) in der Beilage «auto exklusiv» der «Automobil Revue». Folge 1, S. 66.
- 2 Ebd., passim.
- 3 James C. Whittaker veröffentlichte 1943 einen Erlebnisbericht dieser Notwasserung («We thought we heard the angels sing», deutsche Ausgabe Gütersloh 1952).