

Zeitschrift: Neujahrsblatt / Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige Basel
Herausgeber: Gesellschaft für das Gute und Gemeinnützige Basel
Band: 192 (2013)

Artikel: Basler und Baslerinnen auf Reisen : eine Anthologie
Autor: Salathé, René
Kapitel: Eddie Rickenbacher (1890-1973) : die tragische Heimreise
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1006781>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 Rickenbacker 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

Rickenbacker 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 Rickenbacker 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).