

**Zeitschrift:** Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik  
**Herausgeber:** Verein für wirtschaftshistorische Studien  
**Band:** 59 (1994)

**Artikel:** Franz Burckhardt (1809-1882), August Burckhardt (1851-1919) : ckdt  
Maschinenbauer aus Basel

**Autor:** Kläy, Hans R.  
**Kapitel:** Die Aera Franz Burckhardt (1844-1876)  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1091023>

### **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:** 25.04.2026

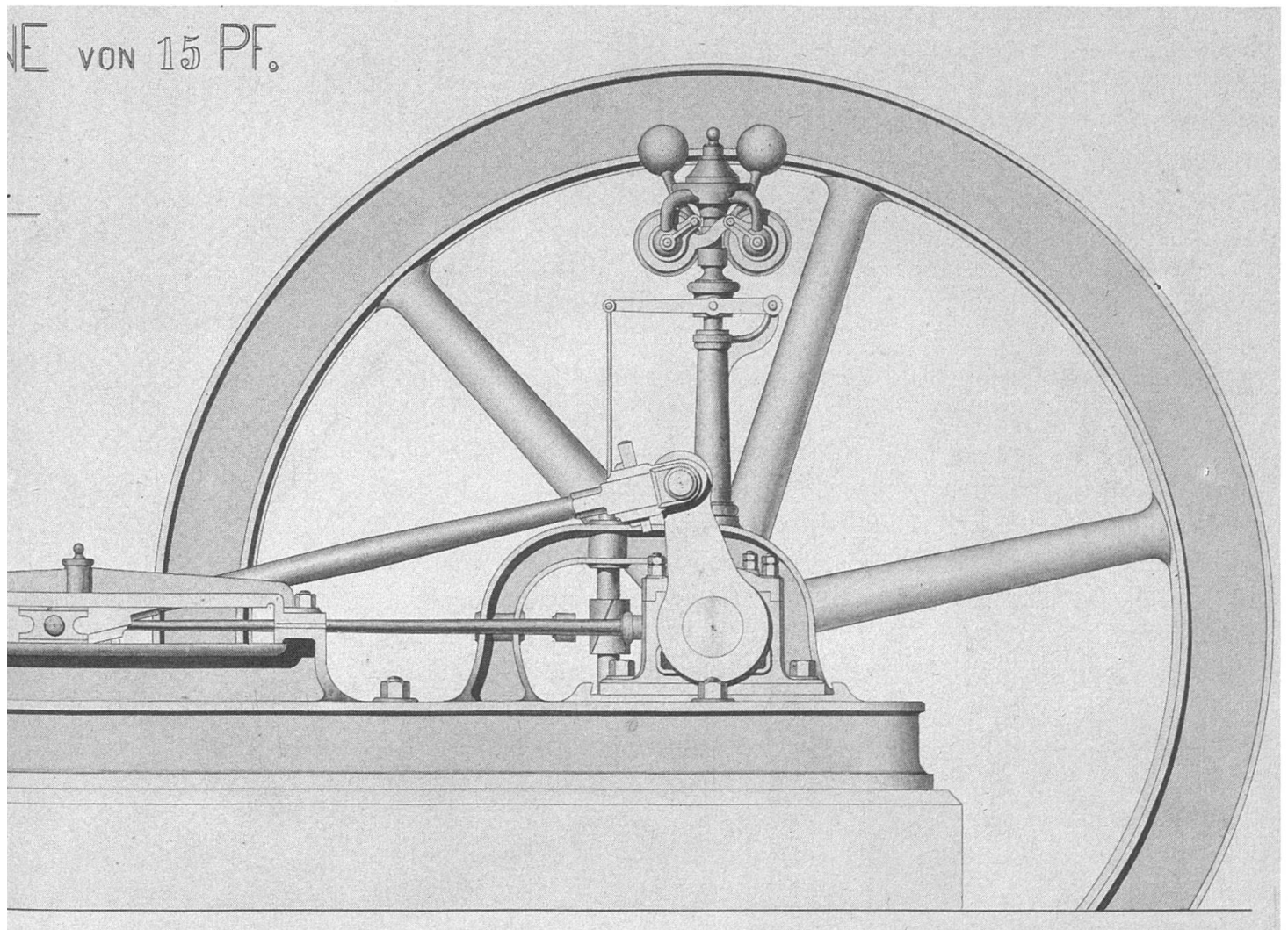
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Die Aera Franz Burckhardt (1844–1876)

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts exportierte die Schweiz pro Jahr Seidenprodukte im Wert von rund 300 Millionen Franken, was 60 Prozent der Gesamtausfuhr ausmachte. Einen bedeutenden Anteil daran hatte die Basler Bandweberei. Im Gründungsjahr 1844 beschäftigte diese bereits 15 000 Arbeitnehmer in Basel-Stadt sowie in den umliegenden Kantonen. Deren Bedeutung geht besonders aus der Tat-

sache hervor, dass es in der Schweiz damals total etwa 50 000 Industriearbeiter gab bei einer Bevölkerung von rund 2,4 Millionen.

Noch bis gegen 1850 befanden sich die meisten grossen Bandstühle auf der Basler Landschaft im Besitz der städtischen Unternehmer, der Bündelherren. Bald waren aber die Weber in der Lage, selbst Bandwebstühle zu kaufen. Das wusste Franz Burckhardt



wohl. So wurden Maschinen für die Herstellung und Veredelung von Seidenbändern einer seiner wichtigsten Produktionszweige.

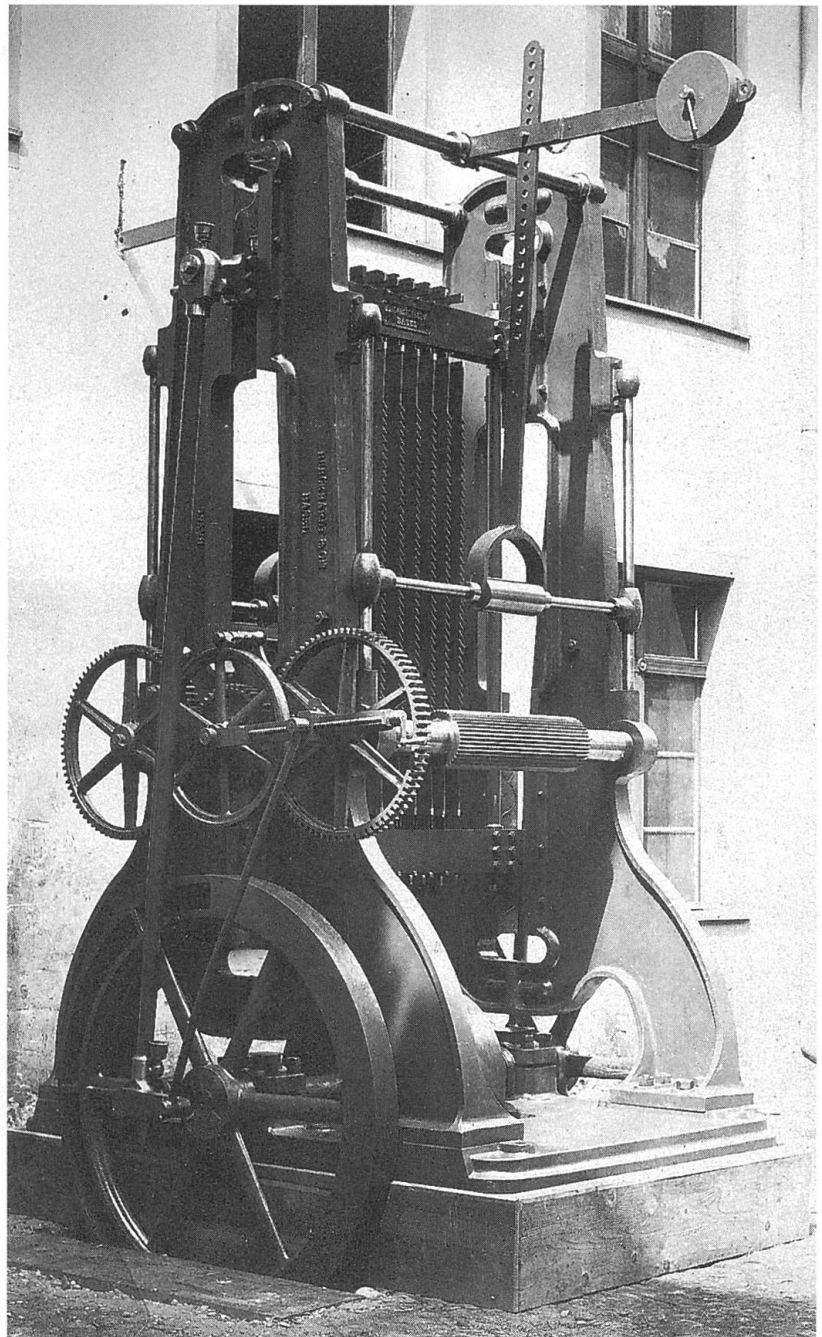
Die Grundlage von Burckhardts Fabrikation war in den ersten Jahren die Abteilung Feinmechanik, in der Walzen graviert, gestochen und mittels derer auf Seidenbänder Blumen und Blätter oder die Wasserstreifen des Moiré aufgedruckt wurden. Parallel dazu wurde eine besondere Werkstatt für Gaufrage und Moirage eingerichtet, welche die Bandfabrikanten für die normale Fabrikation und für das Ausprobieren neuer Muster in Anspruch nahmen.

Auf diese Weise schaffte Franz Burckhardt den Einstieg in die Textilbranche. Seidenbänder waren gefragte und gut bezahlte Mode-Accessoires. Sie bildeten die Zierde an Hüten, Roben und Strümpfen. Bald nahm er die Herstellung von Webstühlen auf, vor allem von solchen für die Bandweberei und sämtlicher Maschinen für die Seidenfärberei und Appretur. Ob er sich wohl bewusst war, dass ein solches, der rasch wechselnden Mode unterworfenen Marktsegment keine dauerhafte Grundlage für ein Geschäft sein konnte?

### Allgemeiner Maschinenbau

Jedenfalls dehnte Burckhardt im Laufe der Jahre das Arbeitsgebiet auf alles aus, was man unter dem Sammelbegriff «allgemeiner Maschinenbau» im letzten Jahrhundert verstand. So umfasste sein Fabrikationsprogramm unter anderem:

- Gattersägen zum Sägen von Brettern;
- Pumpen;
- Transmissionen;
- Pressen;
- ferner Werkzeugmaschinen wie:
  - Bohrmaschinen;
  - Drehbänke;
  - Fräsmaschinen.



Seit 1856 wurden Dampfmaschinen *Gattersäge* gebaut, zuerst vor allem für kleinere Leistungen unter 20 PS, später auch für grössere Leistungen bis zu 1000 PS, die ältesten Maschinen noch mit vertikalem Zylinder und Balancier, wie die ersten Maschinen von James Watt. Später wurden sie in liegender und stehender Bauart ausgeführt und zwar mit Ventilsteuerung nach Rider und später nach Collmann (Wien).

Heute, im Zeitalter des Einzelantriebes mit Elektromotor, hat man kaum eine Vorstellung davon, welche Rolle die Dampfmaschine, die über Transmissionen ganze Fabriken mit

Antriebsenergie versorgte, in der Industrie in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts spielte. Endlich konnte man Fabriken auch abseits von Flüssen und Bächen bauen, da man nicht mehr auf Wasserkraft angewiesen war. Die zum Befeuern der Dampfkessel notwendige Kohle wurde per Bahn herantransportiert. Dampfmaschinen waren damals der Stolz jedes Fabrikbesitzers.

Bei Sulzer baute man ab 1851 Dampfmaschinen, die den Weltruhm der Firma begründeten. Die technische Entwicklung dieser Maschinen mögen die folgenden Zahlen belegen:

Diesem Maschinenbau lag kein einheitliches Fabrikationsprogramm zugrunde. Man baute eben das, was die örtliche Kundschaft brauchte.

Franz Burckhardts Maschinen fanden schon früh Abnehmer im Ausland. Mitte der fünfziger Jahre gab es bereits Textilmaschinen von Burckhardt in Russland, Österreich, den Rheinlanden und England. Was ist von diesen Erzeugnissen ausser Zeichnungen bis auf unsere Zeit erhalten geblieben? Das älteste noch erhaltene Produkt dürfte der im Jahre 1864 gelieferte Glockenstuhl der Elisabethenkirche in Basel sein, der in der Zwischenzeit mit

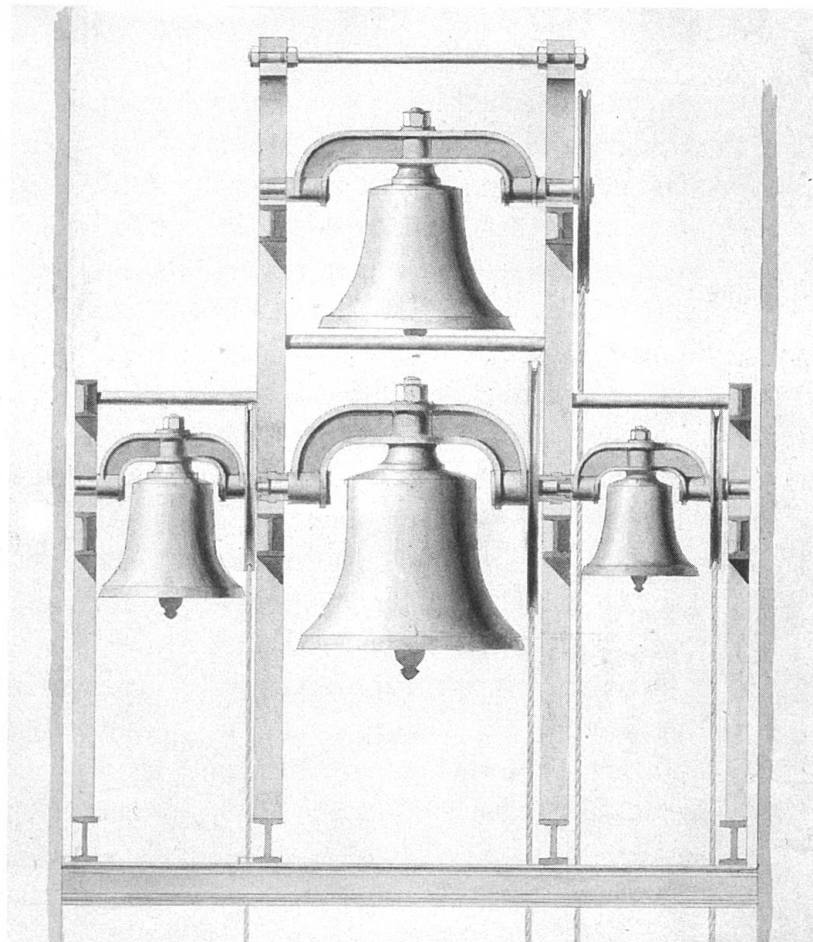
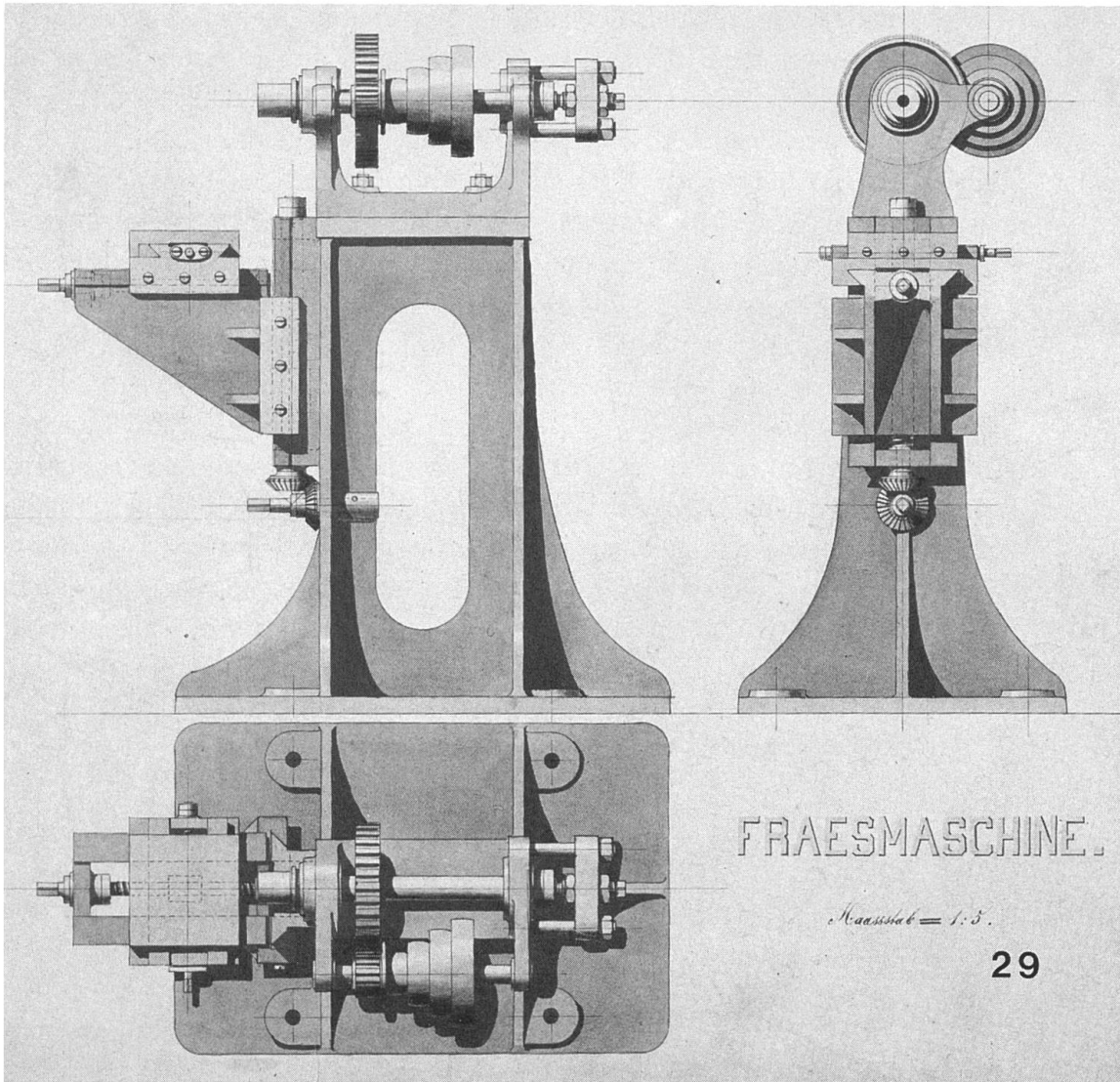
Jahr	Leistung	Gewicht total		Preis total			Kohlenverbrauch
	PS	kg	kg/PS	Fr.	Fr./kg	Fr./PS	kg/PS
1855	30	9 500	317	8 700	0,92	290.–	< 1 3/4
1905	7000	400 000	57	400 000	1	57.–	0,4

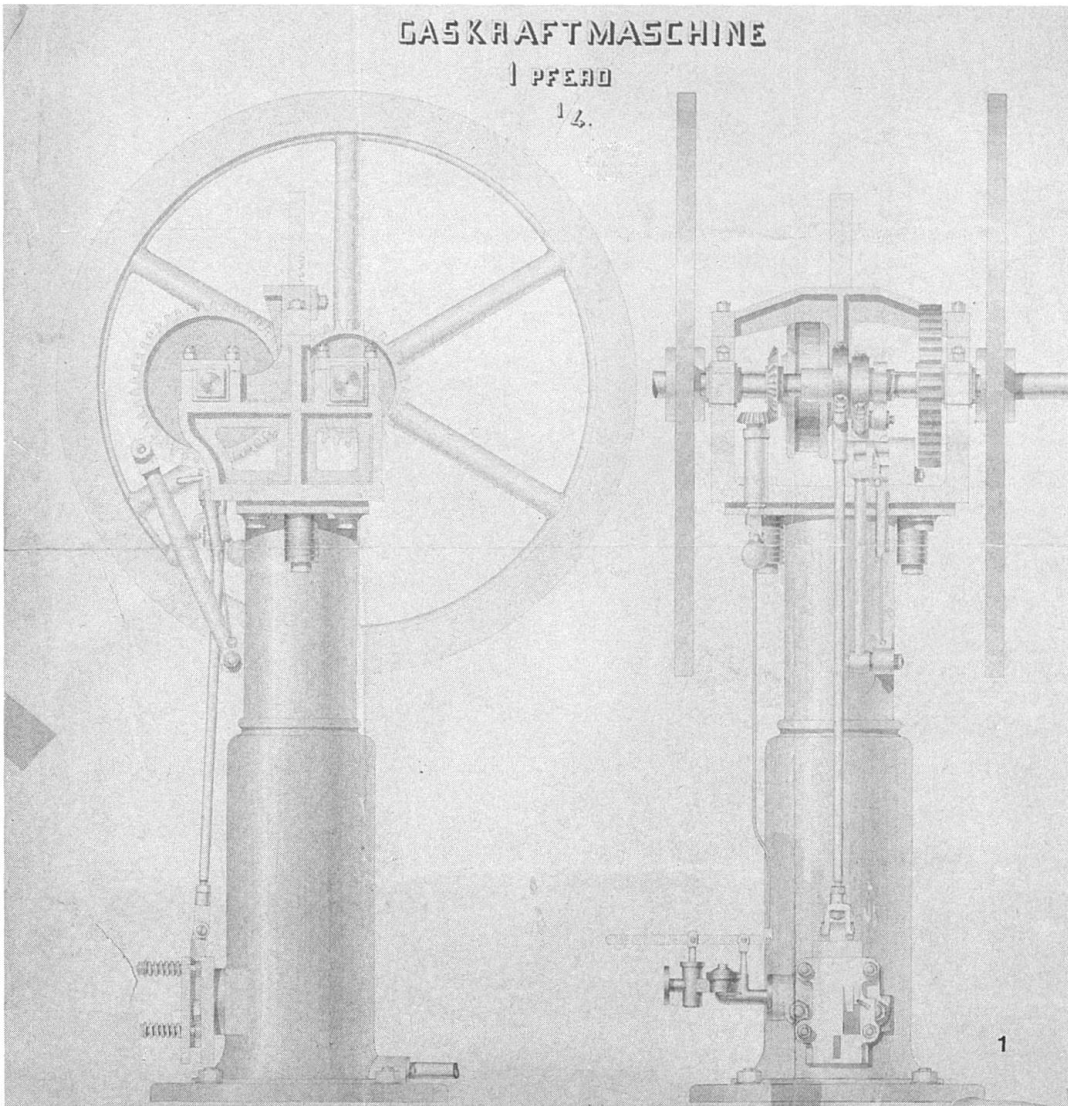
Während die kleinen Dampfmaschinen bald durch die Ottomotoren verdrängt wurden, waren die grossen Maschinen teilweise noch bis in die Mitte unseres Jahrhunderts in Betrieb. Noch in den ersten Jahren unseres Jahrhunderts wurden Burckhardt-Kompressoren mit Dampfmaschinen-Antrieb geliefert. Als Industriedenk-mäler legen einige noch heute Zeugnis ab von einer der faszinierendsten Entwicklungen des Maschinenbaus.

Neben den Dampfmaschinen wurden bei Burckhardt vertikale, atmosphärische Gaskraftmaschinen hergestellt mit Zahnstange und Flugkolben. Eine besondere Spezialität war die Fabrikation von Schnellpressen, die man damals in fast jeder Basler Druckerei antraf, sowie die Erstellung von Aufzügen und Kränen.

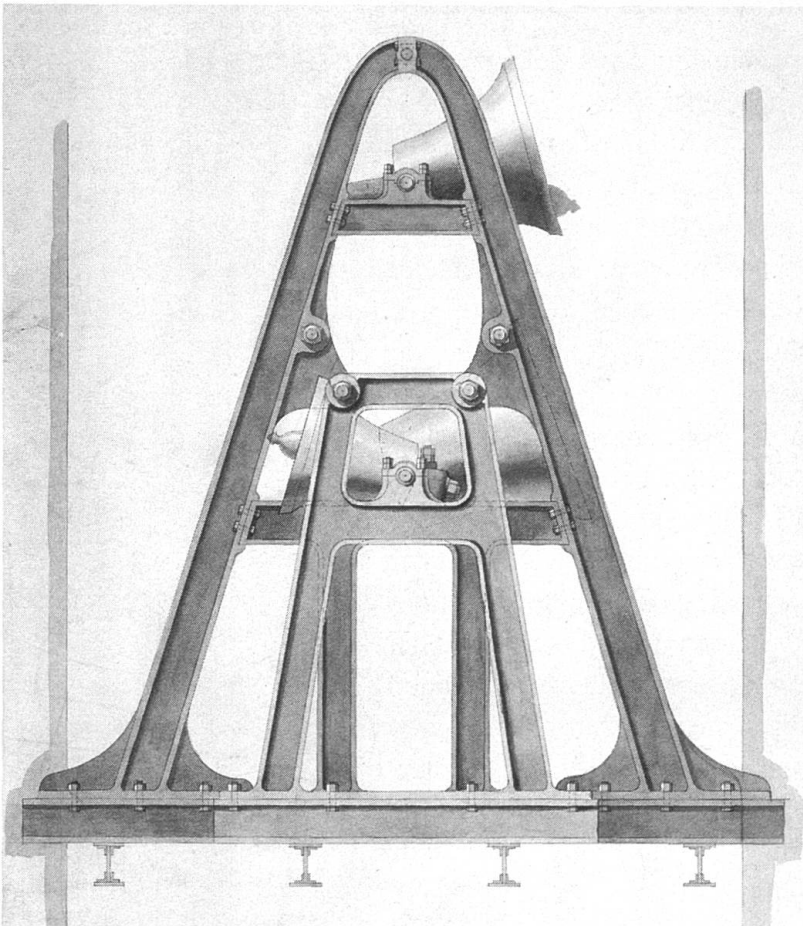
einem elektrischen Antrieb versehen worden ist. Etwas jünger ist die aus dem Jahre 1877, das heisst aus der Zeit von Franz Burckhardts Sohn August stammende gusseiserne Tragsäule, die das den Rhein überspannende Gierseil der Münsterfähre «Leu» trägt. Sie steht noch heute am Kleinbasler Rheinquai bei der Riehentorstrasse.

Basels erste Fähre über den Rhein wurde am 14. November 1854 zwischen dem Waisenhaus im Kartäuserkloster und dem Harzgraben in Betrieb genommen. Damals besass Basel nur einen einzigen Rheinübergang: die Mittlere Brücke. Der Bau der Harzgrabenfähre ist der Initiative der Basler Künstlervereinigung, besonders ihres Präsidenten, des Basler Ratsherrn Johann Jakob Imhof-Rüsch, zu ver-





*Gaskraftmaschine,  
1 PS*



*Frühe Produkte  
aus der Werkstatt  
von Franz Burckhardt*

*Auf- und Seitenriss des Glockenstuhls  
der St. Elisabethenkirche, Basel*

danken. Durch den Betrieb dieser Fähre wollte man die Mittel zum Bau eines Künstlerhäuschens, wenn möglich am Rhein, beschaffen, das für Zusammenkünfte und Ausstellungen geeignet gewesen wäre. Der Fährbetrieb erwies sich anfänglich als eine glänzende Einnahmequelle, so dass schon 1862 von der gleichen Gesellschaft eine weitere Fähre vom Seidenhof (Totentanz) zum Klingental in Betrieb genommen wurde. Aus dem Fährenfonds konnten Beiträge an die 1872 am Steinberg eröffnete Kunsthalle sowie an das St.-Jakobs-Denkmal und an die Skulpturhalle ausgerichtet werden.

Als im Jahre 1877 der Bau der Wettsteinbrücke beschlossen worden war, wurde die Konzession für die Harzgrabenfähre zurückgezogen und diese rheinaufwärts auf die Höhe der Pfalz verlegt, wo sie am 4. Dezember 1877 wieder in Betrieb genommen werden konnte. Während Schiff und Seil der alten Harzgrabenfähre weiterhin Verwendung fanden, musste der Mast für das Gierseil auf der Kleinbaslerseite neu angefertigt werden. Der Auftrag dafür wurde der noch jungen Maschinenfabrik Burckhardt & Cie. erteilt.

Zum 100jährigen Bestehen des Fährenmasts liess die Maschinenfabrik Burckhardt AG diesen neu streichen und eine Erinnerungstafel mit folgendem Text anbringen: «Burckhardt-Maschinenfabrik Basel. Dieser Mast wurde von August Burckhardt & Cie. hergestellt und am 4. Dezember 1877 in Betrieb genommen.»

### **Der Betrieb wird zu klein**

Bis zu den Jahren 1873–1878, die der europäischen Industrie die sogenannte «Gründerkrise» bescherten, erlebte die schweizerische Maschinenindustrie gute Zeiten.

Dank der guten Auftragslage wurde bei Franz Burckhardt das Platzangebot



in den drei 1844 gekauften Häusern *Tragsäule der Münsterfähre* am Rümelinbachweg zu knapp. Im Laufe der Jahre wurden deshalb die anschliessenden Häuser dazu erworben, so dass schliesslich die ganze Häuserreihe von sechs Gebäuden mit Werkstätten wie Schlosserei, Dreherei, Schmiede, Schreinerei, Messinggiesserei und Feinmechanik belegt war. Allerdings erwies sich eine nochmalige Erweiterung des Betriebes als unmöglich, da das Areal vorne vom Rümelinbach und hinten von einer Felswand begrenzt wurde.

Daher musste Franz Burckhardt die Graugießerei für die Erzeugung des für seine Maschinen benötigten Gusstes im Jahre 1855 ausserhalb des Rings der Elsässerlinie – jetzt Spalerring – an der Birsigstrasse bauen lassen.

### **Patriarchalische Führung**

Das Verhältnis zwischen dem Firmeninhaber und der Belegschaft war den damaligen Sitten entsprechend ein patriarchalisches. Wenn auch eine grössere Anzahl von Arbeitern beschäftigt wurde, war der Betrieb am Rümelinbachweg noch keineswegs eine Fabrik im heutigen Sinne, sondern eher ein Handwerkerbetrieb, in dem der Besitzer selbst mitarbeitete. Der Name des Unternehmens lautete denn auch noch jahrzehntelang «Franz Burckhardt, Mechaniker», auch wenn das Unternehmen schon weit über hundert Arbeiter beschäftigte. Ein Teil der Meister wohnte mit ihren Familien mitten im Fabrikkomplex, und die

*Franz Burckhardt und seine Frau Salome, geb. Ecklin, Anfang der 1860er Jahre. Salome starb 44jährig im Jahre 1866.*



Lehrlinge waren im Haus von Franz Burckhardt untergebracht, wo sie auch verköstigt wurden.

Die Arbeitszeit war lang und die Freizeit knapp. Morgens um sechs Uhr gab die Pfeife auf dem Dampfkessel das Zeichen zum Arbeitsbeginn. Die Stellfallen am Bach (Schieber an den Turbineneinläufen) wurden heruntergelassen, die Turbinen setzten sich in Bewegung, und alle Räder fingen an zu laufen. Franz Burckhardt machte seinen Gang durch die Werkstätten. Dabei interessierte er sich für die Arbeit eines jeden einzelnen.

Die Arbeit im Betrieb wurde durch eine Fabrikordnung geregelt. In der Fassung vom 29. März 1870 wurde die Arbeitszeit wie folgt festgelegt:

«Die Arbeitszeit dauert von morgens sechs bis abends 7 Uhr. Zum Frühstück ist eine halbe Stunde und zum Mittagessen eine Stunde freigegeben. Bei pressanter Arbeit ist der Arbeiter verpflichtet, auch nach 7 Uhr abends zu arbeiten, was bis 9 Uhr geschehen kann. Die Arbeitsstunden nach 7 Uhr werden besonders vergütet. Bei Verspätung von mehr als 10 Minuten wird eine Stunde, und wenn erst nach der Frühstückszeit – halb 9 Uhr – zu arbeiten angefangen wird, werden drei Stunden in Abzug gebracht. An gewöhnlichen Samstagen wird um sechs Uhr und an den Vorabenden zu Charfreitag, Ostern, Pfingsten, Betttag, Weihnachten und Neujahr um 5 Uhr zu arbeiten aufgehört.»

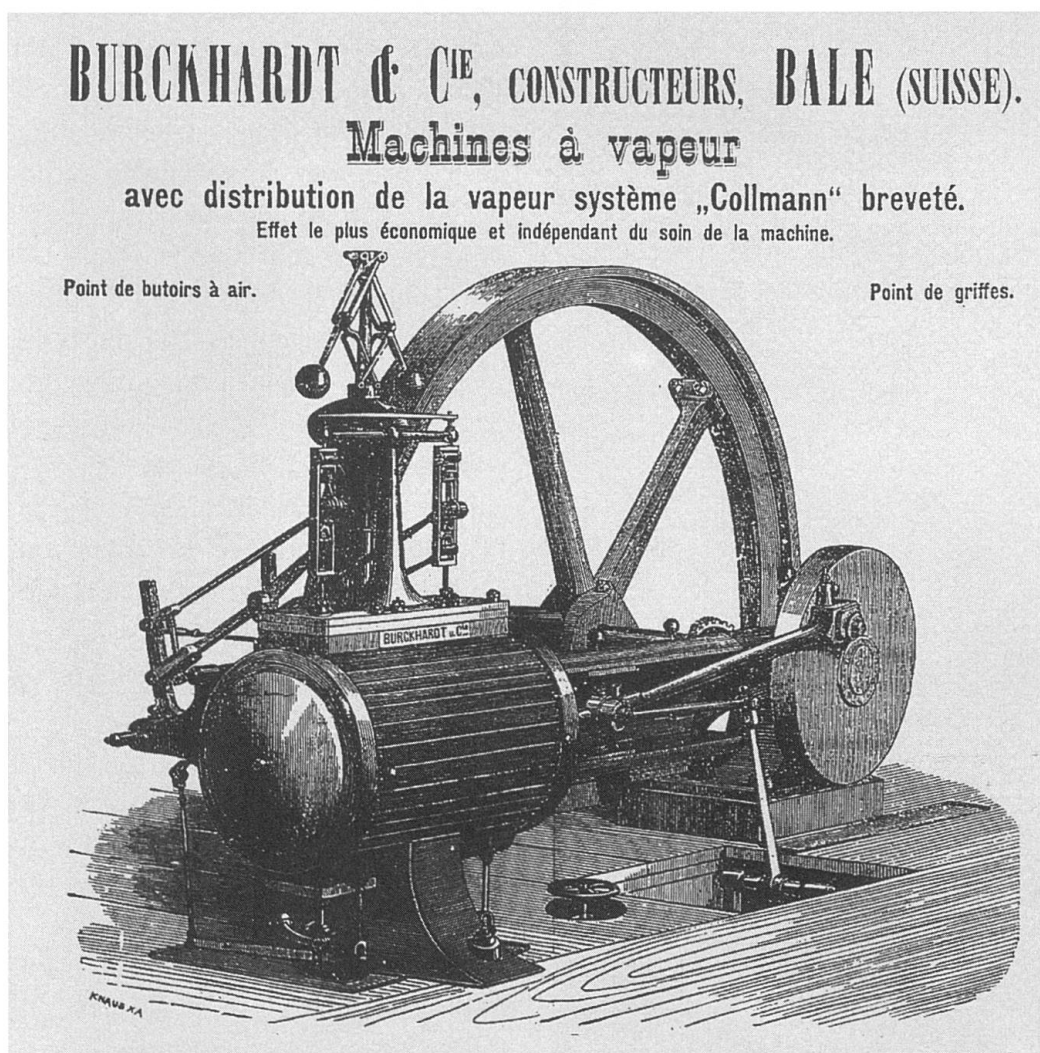
Dies ergab von Montag bis Freitag eine tägliche Arbeitszeit von 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden, am Samstag 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Stunden oder 68 Stunden pro Woche. Von Ferien stand im Reglement nichts. Unentschuldigte Absenzen wurden mit dem doppelten Abzug der versäumten Zeit und im Wiederholungsfall mit Entlassung bestraft. Erst mit der Einführung des Eidgenössischen Fabrik-

gesetzes im Jahre 1877 wurde die wöchentliche Arbeitszeit auf maximal 65 Stunden begrenzt. Die Freizeit des Fabrikherrn war noch kürzer als diejenige seiner Belegschaft. Als seltene Freizeitvergnügen gab es Spaziergänge oder Ausflüge mit Pferd und Wagen. Für die Fabrik wurde ein Pferd gehalten, das sich am Sonntag gelegentlich vor eine Chaise oder ein Break spannen liess. Sonntags holte der Fuhrknecht bei seinem Herrn und Meister nach Tisch seine Flasche Sonntagswein und fragte bei dieser

Gelegenheit, ob man ausfahre oder ob er dienstfrei sei. Bei schönem Wetter liess Franz Burckhardt anspannen, und es wurde zu Verwandtenbesuchen ausgefahren.

Die Sorge für seine Mitarbeiter lag dem Fabrikgründer besonders am Herzen, schuf er doch bereits im Jahre 1868 eine eigene Betriebskrankenkasse, die «Mechaniker-Krankenkasse von Franz Burckhardt».

Ein Meister verdiente fünf und ein gewöhnlicher Arbeiter drei Franken im Tag.



*Dampfmaschine mit Collmann-Steuerung*