



Walter Blaser

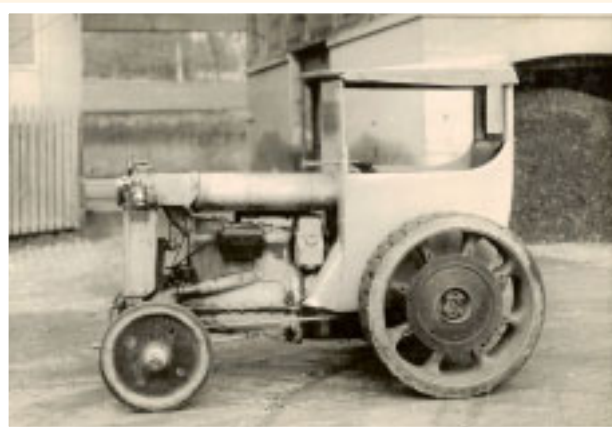
KREATIVITÄT TRIFFT INNOVATIONSGEIST

Interessante Berufslaufbahn, erfülltes Leben: Der Emmentaler Tüftler und Konstrukteur Walter Blaser erlebte in den 80 Jahren seines Lebens zwei Weltkriege und zahlreiche technische Entwicklungen.

Text: Hanspeter Bröhl,
Fotos zur Verfügung gestellt von Urs Blaser



Walter Blaser hinten rechts, 1920er Jahre in St. Moritz-Bad.



Erste Aufträge in Burgdorf: Fordson Traktor-Schlepper-Aufbau.

Walter Blaser wurde am 30. Juli 1899 in Oberthal geboren. Er wuchs mit 12 Geschwistern auf und ging auch hier zur Schule. Die Lehre absolvierte er als Wagner im Berner Mittelland – und schloss diese auch mit Bravour ab.

Als Wagner in St. Moritz...

Nach dem Ersten Weltkrieg fand man Walter Blaser in St. Moritz, genauer gesagt in St. Moritz –Bad, bei Wagenbauer C. Hug. Hier bauten die beiden Wagen und Pferdeschlitten. 1925 übergab der Chef und Eigentümer die Wagnerei an Walter Blaser, der nun sein eigener Herr und Meister war. Das Geschäft lag gleich hinter dem Hotel «Bernina», welches 2006 abgerissen werden sollte.

1925 war für nicht nur für Walter Blaser ein denkwürdiges Jahr, sondern auch für den Kanton Graubünden und die Automobilisten: Das allgemeine Fahrverbot für Motorfahrzeuge auf öffentlichen Strassen wurde aufgehoben. Nur die Postautos hatten sich schon seit zwei Jahren auf den Bündner Strassen bewegen dürfen. Autos mussten übrigens auch die Lieblinge von C. Hug gewesen sein, denn nach der Geschäftsübergabe arbeitete er in der Central Auto Garage, ein paar Häuser näher gegen das Bad.

Eines Wintertages, so wird erzählt, sei ein Engländer mit seinem Flugzeug auf dem gefrorenen St. Moritzer See notgelandet, das Fahrwerk ging entzwei. Die Fahrwerke waren in dieser Zeit meist nicht sehr stabil, vor allem bei kleinen Flugzeugen. Walter Blaser machte Kufen für das Flugzeug, damit es sich wieder bewegen konnte. Die Firma W. Blaser bestand als Einmannbetrieb, mög-



Erste Aufträge in Burgdorf: Ford-T-Umbau, in der Lackiererei von F. Born.



Grösserer LKW, nach der Farbgebung.



Pic-Pic, zweiradgebremst, eines der letzten Fahrzeuge ca. 1924, neu lackiert.



Chevrolet ca. 1926 mit schnellem «Farbsprutz» über alles.

lich dass Blaser kurzfristig Hilfe holen konnte, wenn es die Aufträge erforderten. Um einen Lehrling einzustellen war die Zeit bis 1927, in der Blaser in St. Moritz blieb, fast zu kurz.

... als Carrossier in Burgdorf

1927, also vor genau 80 Jahren, kam Walter Blaser nach Burgdorf. Er heiratete am 11. Oktober dieses Jahres seine Braut Berta Märki, welche ihm 1929 den Sohn Hans und 1933 den Sohn Urs schenken sollte. Zum zweiten gründete er, ebenfalls 1927 seinen eigenen Carrosseriebetrieb. Fordson Traktor-Schlepper mit Kabine und der Umbau eines gebrauchten Ford T sowie weitere Umbauten an zwei grossen Pic-Pic und einem kleinen Camion heute unbekannter Herkunft waren die ersten Aufträge. Die Lackierarbeiten wurde von Fritz Born ausgeführt. Dieser hatte sein Malergeschäft & Auto-Lackierwerkstätte etwa zur selben Zeit eröffnet wie Walter Baser seinen Carrosseriebetrieb.



Ford Cabriolet zweitürig, ca. 1930.

1933 trat Johannes Burkhardt in die Firma ein. Der 1891 geborene Zürcher beschäftigte sich vor allem im Büro. In der Werkstatt wurden Aufbauten, vor allem für Lastwagen und Camions, hergestellt. Meist verwendete man amerikanische International-Fahrgestelle. Um 1937/38 wurde einer der ersten stromlinienförmigen Frontlenker-Busse – wenn nicht sogar der erste in der Schweiz – auf ein solches Fahrgestell aufgebaut. Mindestens ein Stewart-LKW wurde in Burgdorf mit einer Brücke und dem Fahrerhaus versehen. Dieses Fahrzeug, welches nicht zu übersehen war, kam nach Rohrbach im Oberaargau zur Firma von Hans Lanz, Fournier- & Saegewerk. Es war ein mächtiger, schwerer Benziner. Lanz' Sohn Eugen erinnert sich: «Mein Vater hatte den Stewart nicht sehr lange, er war ein richtiger Benzinsäufer.»



Willys-LKW (USA) Anfang 1930er Jahre.



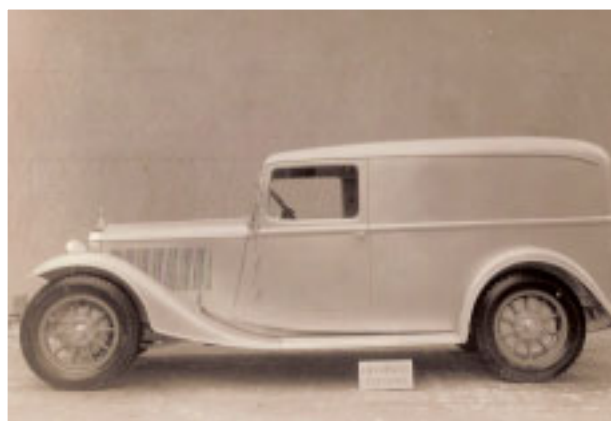
International-3-Seiten-Kipper (USA).



Delage-Umbau.



Ford-Lieferwagen für die heute unbekannteren SoSo Biscuits.



Mercedes-Lieferwagen, umgebauter PW.



Saurer-Bus.

Auch Personenwagen wurden bei Blaser in Burgdorf verändert, und man schuf sogar eigene Cabriolets. Ein Fiat 514 wurde zum Lieferwagen ohne hintere Tür: Die Front mit dem Fahrerhaus wurde belassen, der hintere Teil schwungvoll an- und eingefügt bzw. auf das Trittbrett abgestellt. Mit der Nummer BE 14 409 fuhr Kurt Grädel als Vertreter der «Tubaki» Widmer & Co in Hasle b. B in den 1930er Jahren damit zu Zigarren-Kunden. Wo das interessante Gefährt wohl geblieben ist? Möglich, dass aus ihm ein Autotraktor, ja vielleicht später sogar ein Friedhofstraktor geworden ist, bis gar nichts mehr ging. Kurt Grädel jedenfalls ging mit seiner Frau später über Oberdiessbach nach Hünibach bei Thun. Die schöne alte Berner Autonummer gehört heute seinem Sohn und der Schwiegertochter.

Wachstum und Erfolg

Walter Blaser stellte in Burgdorf unterdessen zwei Österreicher als Carrosseriespengler sowie zwei Sattler ein. Ein wunderschönes Ford-V8-Cabriolet stand 1935 aus dem Hause Blaser & Burkhardt (der mittlerweile zum Teilhaber geworden war) in Genf und in Paris auf den Automobilsalons. Das «Burgdorfer Tagblatt» meldete am 27. März 1935 unter «Burgdorf am Genfer Automobilsalon»: «Es ist für Burgdorf, das in den letzten Jahren von wirtschaftlichen Rückschlägen nicht verschont blieb, sehr erfreulich zu sehen, wie sich eine junge Firma durch initiative, tüchtige Arbeit auch in weitem Kreisen Beachtung verschafft.» In dem Artikel wurden auch die Blaser & Burkhardt-Spezialitäten von Kippern für die LKW und Anhängern hervorgehoben.

Verkauft wurde das edle Gefährt auf dem Ford-V8-Fahrgestell schliesslich an einen wohlhabenden Zürcher Metzger, welcher



Ford-V8-Lieferwagen, ca. 1932.



Ford-V8-Lieferwagen, ca. 1934.



Ford-V8-Lieferwagen, ca. 1936.



International-Lieferwagen.

damit sehr zufrieden war. Der Sohn Urs Blaser erinnert sich noch: «Irgend wann im 1948 stand der Metzger mit dem Ford-V8-Cabriolet vor der Haustüre und wollte das Fahrzeug meinem Vater schenken. Dessen Interesse war jedoch nicht besonders gross. So blieb der Wagen noch etwas bei uns stehen. Eine Weile danach hatte mein Vater ihn für etwa 500 Franken weggegeben (wie wäre das heute?). Das Einzelstück fuhr noch einige Zeit in der Burgdorfer Gegend herum, bis er verschwand – wir wissen nicht, wohin.» Das besondere an dem Cabriolet nebst der elegant-sportlichen Form war die «Schublade», in der das Verdeck versenkt werden konnte, so dass der Betrachter keine übliches «Gerumpfel und Geflatter» am Heck wahrnehmen musste. Das Verdeck konnte mit wenigen Handgriffen geöffnet oder geschlossen werden. In geschlossenem Zustand konnte in kürzester Zeit eine so genannte Moment-Aufsatzbrücke für Lasten bis zu 500 kg montiert werden, was Geschäftsreisenden und Gewerbetreibenden gute Dienste zu leisten vermochte.

Auf die selbe Machart baute Blaser & Burkhardt noch einen Chevrolet, welcher nicht ganz so elegant aussah, sowie einen in Art-Deco gehaltenen Delage. Aus Schweizer Produktion wurde nebst den beiden Pic-Pic eine Martini-Typ-NF-Limousine um- oder aufgebaut. Verschiedene Lieferwagen, Limousinen und normale Cabriolets auf Ford-V8-Basis wurden hergestellt. Vereinzelt wurden auch Stuttgarter Sterne eingekleidet und poliert. Und, man höre und staune, sogar zwei Engländer trauten sich nach Burgdorf. Der eine fuhr nachher als Taxi in Ranflüh im Emmental, das andere Fahrzeug erhielt eine elegante, fast sportliche Kleidung. Vermutlich haben Sie richtig geraten: Es waren zwei Rolls-Royce.



International-LKW am Bahnhof Burgdorf.



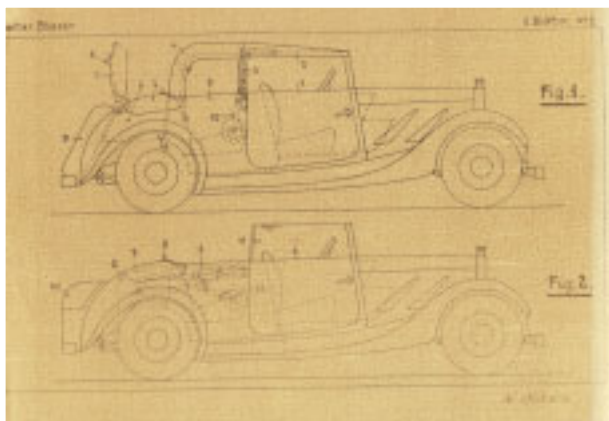
International für Feldschlösschen.



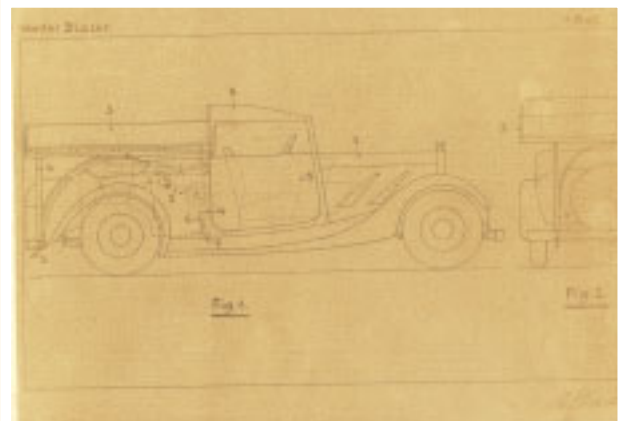
Elegantes Ford-V8-Cabrio 1935.



Chevrolet-1935-Cabrio mit Moment-Aufsatzbrücke.



Zeichnungen (undatiert) für Delage-Cabrio.



Zeichnungen (undatiert) für Delage mit Moment-Aufsatzbrücke.



International-Stromlinienbus 1937/38, der Radeinschlag war dürftig.



Der «Berne» Rolls-Royce, Mitte der 1930er Jahre.

Saurer, Berna und FBW wurden meist nach 1945 in Burgdorf carrossiert. Mitte 1939 mussten die beiden Österreicher das Land kriegsbedingt verlassen. Das persönliche Verhältnis zwischen den Herren Blaser und Burkhardt war etwas abgekühlt, und Walter Blaser verliess seine von ihm gegründete Firma. Die Firma hiess nun in der Folge – bis 1956 – Burkhardt & Cie Burgdorf. Danach wurde sie umbenannt in Ernst Moser AG Burgdorf, und heute heisst sie Moser Tech Burgdorf.

Wieder alleine

Während des Zweiten Weltkrieges war Walter Blaser drei Jahre lang in Interlaken für das Militär tätig. Er schätzte requirierte Autos und konstruierte zwischendurch Dreschmaschinen. Die Carrosserie Firma Gangloff in Bern war für kurze Zeit sein Arbeitgeber. Schliesslich kehrte Walter Blaser als eigener Herr und Meister wieder nach Burgdorf zurück. Er konstruierte und tüftelte wieder, das lag ihm im Blut, stellte unter anderem Scharniere für Saurer her. Er baute Mühlen und Mühlesteine, auch fürs Ausland. Für VW-Käfer konstruierte er Liegesitze und baute Autozelte. Die Lastwagenhersteller Saurer/Berna bestellten bei Blaser Aussenrückspiegel mit grösserem Blickwinkel aus Kunststoff sowie Rücklichter, ebenfalls aus Kunststoff. Diese werden heute noch hergestellt – durch Blasers Sohn Urs. Dieser kam 1961 zum Vater in die W.B.C. am Kreuzgraben 10 in Burgdorf. Hier wurden auch Carsitze und Liegebetten gebaut, was schliesslich zum heutigen Herstellungssortiment, unter anderem von Pflegestühlen, führte. Walter Blaser ist am 5. Dezember 1978 gestorben.



Fiat 514 für die «Tubaki» in Hasle b.B.



Zelt und Liegesitze für VW-Käfer zu Beginn der 1950er Jahre.

W. BLASER, OBERE KIRCHBERGSTR., **BURGDORF**
CAROSSERIE

TELEPHON No. 3.67 POSTCHECK IIIb 312

No.


Rechnung

für Firma Dähler Wirz & Cie. Burgdorf.

Burgdorf, den 31. Dez. 19 32.

Dezember.	N. 16.			
		Verdeck abmontiert & Seitenflügelkanten verstärkt. Verdeck repariert. Windschutz abgedichtet 1 neuer Bodenteppich montiert	Fr.	112 -

Pour acquit
 Burgdorf, das 31. 12. 32
Jean Blum


 W. BLASER
 Carrosseriebau
 BURGDORF

Rechnung für Dähler, Wirz & Cie 1932.