

Zeitschrift: Jahrbuch Oberraargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mittelland
Herausgeber: Jahrbuch Oberraargau
Band: 30 (1987)

Artikel: Herzogenbuchsee und seine ersten Autofahrer
Autor: Lindegger, Hans Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1071790>

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: 13.01.2026

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

HERZOGENBUCHSEE UND SEINE ERSTEN AUTOFAHRER

HANS PETER LINDEGGER

Einleitung

Im Januar 1886 liess der deutsche Ingenieur Karl Benz aus Mannheim sein erstes Auto patentieren. Es war ein dreirädriger Wagen mit Benzinmotor, elektrischer Zündung, Wasserkühlung, Kupplung und Kraftübertragung durch Ketten.

Ebenfalls 1886 baute der Ingenieur Gottlieb Daimler aus Cannstatt bei Stuttgart seinen ersten vierrädrigen Wagen. Er hatte einen 1½-PS-Motor mit einem Zylinder. Damit erreichte er eine Geschwindigkeit von 18 Kilometern pro Stunde.

Die beiden Ingenieure schenken mit diesen motorisierten Kutschen der Welt ein Transportmittel, das eine rasante Entwicklung erleben sollte. Die ersten pferdelosen Wagen («Stinkkisten») wurden gehasst, beschimpft, bedroht und sogar mit Eiern beworfen. Die älteren Leute beklagten sich über den Staub, welchen sie aufwirbelten. Für die damalige Jugend waren jedoch die aufkommenden Autos ein Anziehungspunkt ohnegleichen. Mit heller Begeisterung wurden die ersten Autos begrüsst. Die Pferdehalter dagegen hiessen die neue Konkurrenz verständlicherweise gar nicht willkommen. Gerne bedachten sie die vorfahrenden Autofahrer mit einem Geisselzwick und mit ein paar Schmähworten. Aber alle Beschimpfungen und gesetzlichen Einschränkungen konnten die Entwicklung des Autos nicht aufhalten.

Bis zum Ersten Weltkrieg kann man die Jahre noch zur ruhigen, guten alten Zeit zählen. Der Autoverkehr hatte noch keinerlei Bedeutung. Die Strassen waren zum Teil noch fast auf mittelalterliche Verhältnisse ausgerichtet. Von Herzogenbuchsee führten nach allen Richtungen alte holprige und staubige Strassen, die von zwei- oder vierspännigen Fuhrwerken und Kutschen befahren wurden. Die Pferdepost war durch das Aufkommen der Eisenbahn am Verschwinden. Nur nach Koppigen und Wangen (bis 1916) verkehrte noch längere Zeit eine Pferdepost.



Der erste Autofahrer von Herzogenbuchsee, Drogist Otto Küpfer-Probst, mit seinem deutschen Auto «Presto». Um 1914.

Seit den achtziger Jahren des 19. Jahrhunderts kannte man die heutigen Fahrräder (Niederräder); aber die wenigsten konnten sich ein solches leisten. So waren viele auf Schusters Rappen angewiesen, was bei den damaligen grobgeschotterten Strassen nicht angenehm war. Handwerker waren vielfach mit einem Handkarren unterwegs. Die Kinder spielten auf der Strasse meistens recht sorglos. Fuhr ein Auto vorbei, so war das für die Bevölkerung eine Sensation. Staunend blieben die Leute stehen und wunderten sich über diese Neuheit.

Das erste Auto in Herzogenbuchsee

In der Schweiz gab es 1911 bereits 3672 Autos, davon im Kanton Bern 351. In Herzogenbuchsee jedoch erst eines oder zwei. Das erste Auto in Herzogenbuchsee besass im Jahre 1904 Drogist Otto Küpfer-Probst. Die Autonummer 1881 war identisch mit dem Geburtsjahr seiner Ehefrau. Eines seiner



Maschineningenieur Alfred Kohler, Riedtwil, mit seinem französischen «Chenard-Walker». Um 1913.

ersten Autos war ein belgischer Mittelklassewagen Marke «Minerva». Ein paar Jahre später sah man ihn mit einem offenen Torpedo Marke «Presto» herumfahren. Gemäss seiner Tochter Lotte Aellig-Küpfer war Otto Kupfer ein richtiger Autofan.

Etwa im Jahr 1911 kaufte sich Spitalarzt Dr. Hans Schaad einen «Bébé-Peugeot». Es handelte sich um einen kleinen, jedoch sehr eleganten Zweisitzer mit Faltverdeck. Mit dem Vierzylindermotor erreichte der Doktor immerhin eine Geschwindigkeit von 60 km/h.

Eine Passfahrt

Zu den ersten Autopionieren von Herzogenbuchsee gehören auch Ernst und Hugo Röthlisberger. Mit Stolz liessen sich die beiden Käsehändler 1915 auf der Klausenstrasse mit ihrem Schweizer Auto Marke «Pic-Pic» fotografieren. Das war noch eine Leistung, eine Passfahrt! Weite Strecken ohne Pannen

AUTOMOBILE IN DER SCHWEIZ

Statistik vom 30. Juni 1911.

Nr.	Kanton	Last- automobile	Personen- automobile	Total
1	Aargau	20	103	123
2	Appenzell A.-R.	10	29	39
3	Appenzell I.-R.	—	1	1
4	Basel-Stadt	45	151	196
5	Basel-Land	10	28	38
6	Bern	36	315	351
7	Freiburg	11	10	21
8	Genf	—	—	950
9	Glarus	1	14	15
10	Luzern	19	107	126
11	Neuchâtel	—	—	148
12	Schaffhausen	3	22	25
13	Schwyz	7	16	23
14	Solothurn	8	79	87
15	St. Gallen	29	124	153
16	Tessin	—	—	53
17	Thurgau	22	149	171
18	Unterwalden Ob.	—	—	4
19	Unterwalden Nid.	—	—	4
20	Uri	—	6	6
21	Waadt	40	380	420
22	Zug	2	22	24
23	Zürich	158	536	694
24	Wallis	fehlt		3672

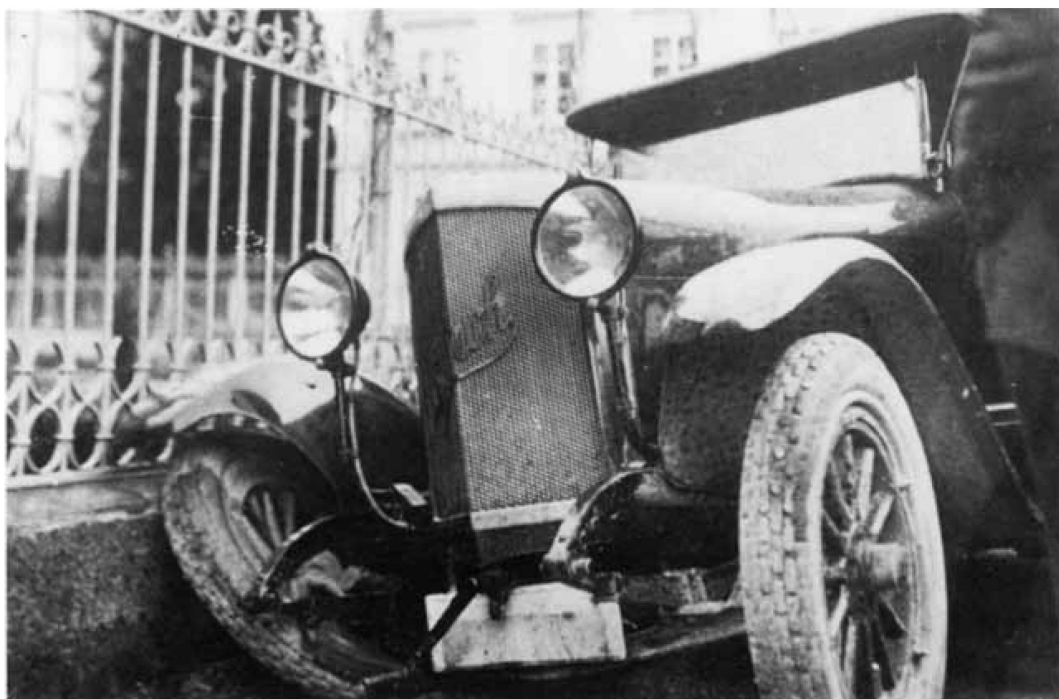
Laut Angaben der kantonalen Polizeidepartemente bzw. der zustehenden Behörden.

	1908		1909	
	Lastwagen	Personenwagen	Lastwagen	Personenwagen
Zürich	120	322	104	383

Zunahme ab 1909 pro 1911 Lastwagen 51,9% Personenwagen 39,9%.



Der Lastwagen Marke «Loreley» von Arnold Egger, Lederhändler in Herzogenbuchsee. Um ca. 1920.



Der «Horch» von Metzgermeister Hans Straub, Herzogenbuchsee, nach einem Unfall an der Bahnhofstrasse im Jahre 1921.

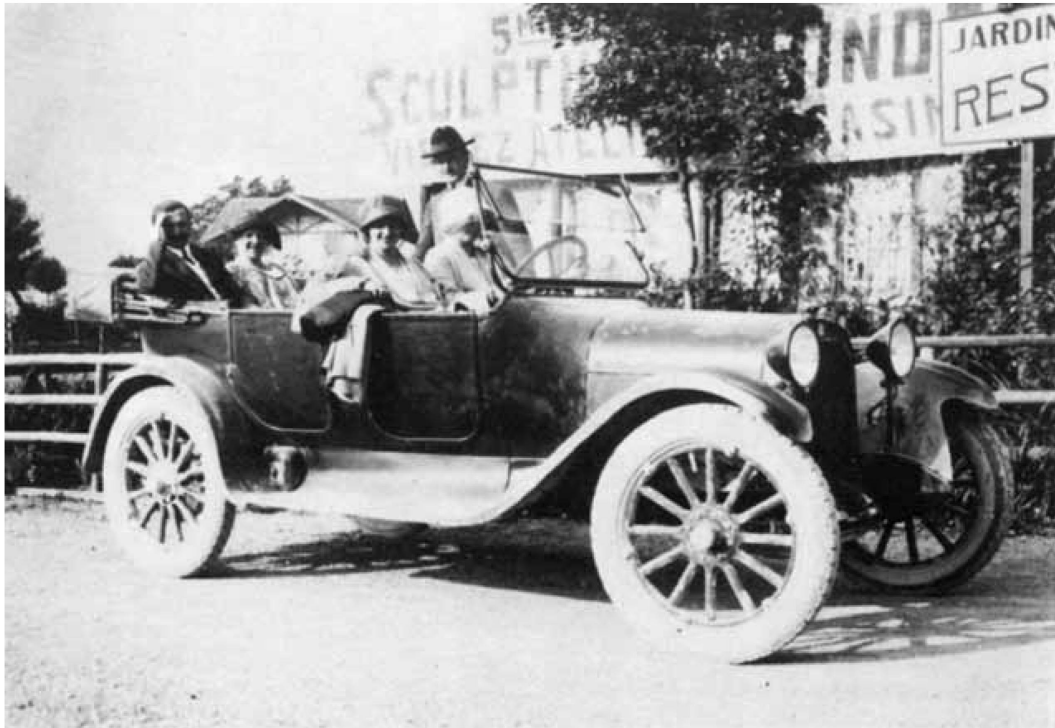


Käsehändler Hugo Röthlisberger auf der Klausenstrasse mit dem Schweizer Tourenwagen «Piccard-Pictet» (Pic-Pic).

zurückzulegen, war damals nicht möglich. Öfters folgte eine Panne der anderen. Einmal waren es die vielen Nägel auf der Naturstrasse, ein andermal war es der überhitzte Motor, oder dann war das Wasser der Karbidlampen eingefroren. Immer war etwas defekt.

Zu den ersten Autopionieren von Herzogenbuchsee gehörte auch der Garagier Hans Brönnimann. Er hatte seine Garage an der Unterstrasse und besass zuerst einen «Opel» Modell 1911. Notar Willy Aerni erinnerte sich an den Garagisten von nebenan. Die Garage war für den kleinen Buben stets ein Anziehungspunkt. Bei Probefahrten war er sehr gerne dabei.

Im Jahre 1912 stellte auch die Bonneterie Althaus-Gygax von der Kutsche auf das Auto um. Sie kaufte sich einen für ihre Zwecke abgeänderten Ford. Die Konkurrenz Bonneterie Moser + Fiechter stellte erst nach dem Ersten Weltkrieg um. Gemäss Max Fiechter besuchte sie ihre Kunden mit einem amerikanischen Auto Marke «Dodge-Brothers». Auch der Tierarzt Dr. Paul Werner Pärli hatte schon früh ein Auto.



Familie Adolf Schneeberger, Baumeister, mit «Dodge Brothers» im Jahre 1923 während einer Welschlandreise.

In dieselbe Zeit, 1916, fällt auch die erste Fahrt des Postautokurses nach Wangen. Das Postauto war ein 10- bis 12plätziger «Berna». Es hatte eine elegante Karrosserie. Das Chauffeurabteil war mit dem Fahrgastraum vereint.

Immer mehr Autofahrer

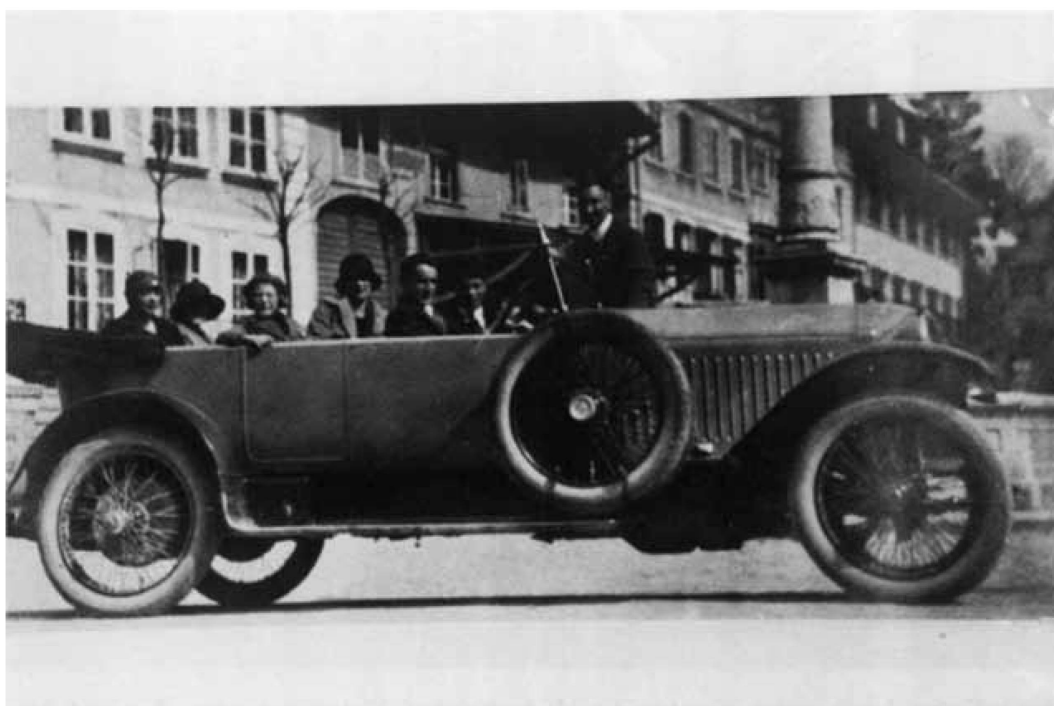
In den zwanziger Jahren nahm die Zahl der Autofahrer stetig zu. Metzgermeister Hans Straub ersteigerte sich im Jahre 1921 das solide deutsche Auto «Horch» mit schwerfälligen Holzspeichenrädern. Nicht alle Fahrten verliefen glimpflich: Ein Unfall an der Bahnhofstrasse Herzogenbuchsee ist uns im Bild bezeugt. Hans Straub jun. sauste später viel mit seinen Freunden Ernst Egger und Willy Bussigny herum. Ihr Auto war eine damals weitverbreitete Limousine Marke «Donnet-Zedel». Der Pilot Bussigny besass einen «Bugatti»-Sportwagen.



Cuno Amiet am Steuer seines «Fiat 501». Um 1923. Man beachte das grosse Steuerrad.

Frau Greti Straub denkt gerne an die schönen Autofahrten der zwanziger Jahre zurück. Pannen hätten zur Tagesordnung gehört. Nicht selten hatten die Mitfahrer die Ärmel hochzukrempeln und tüchtig zu stossen, um dem Autofahrer aus seiner unliebsamen Situation zu helfen. Öfters mussten Landwirte mit ihren Pferden dem Metzgermeister zu Hilfe kommen.

Im Jahre 1922 kaufte sich Ernst Schaad, Tuchhändler an der Zürichstrasse, einen Schweizer Wagen Marke «Pic-Pic». Diese Autos erfreuten sich damals in der Schweiz grosser Beliebtheit. Schaad benützte das Auto aber nicht nur als Arbeitsmittel; gerne war er auch mit der ganzen Familie unterwegs. Nicht vergessen sei auch Käsehändler August Röthlisberger. Er fuhr ab 1924 mit einem feudalen amerikanischen «Cadillac» vor. Dieser Typ galt seit jeher als Luxusmarke. Von der Geschwindigkeit besessen konnte der Käsehändler gleichwohl nicht gewesen sein: in jener Zeit steckten die Autos, trotz grossen Fortschritten bei der Technik, noch in den Anfängen. In den dreissiger Jahren war «Cadillac» das erste Auto, das eine Karrosserie ohne Trittbretter aufwies.



Familie Ernst Schaad, Tuchhändler, mit «Pic-Pic» auf dem Sonnenplatz in Herzogenbuchsee im Jahre 1925.

Notar Willy Aerni war in den zwanziger Jahren stolzer Besitzer eines schnittigen Sportwagens Marke «Amilcar». Dieser kostete damals die respektable Summe von rund Fr. 10 000.—. Die Jugend der wilden zwanziger Jahre schwärmte für diesen rassigen Flitzer, der nicht nur blendend aussah, sondern auch wieselflink war und richtigen Lärm machte.

Früher Autobesitzer war auch der Kunstmaler Cuno Amiet, Oschwand. Bereits 1923 sass er am Steuer eines «Fiat 501». Einige Jahre später kaufte er sich einen vornehmen «Packard Twelve» mit einem prachtvollen Chassis, ein Klassiker aus Amerika, der mit einem wunderbaren, seidenweich laufenden 12-Zylinder-Motor ausgerüstet war.

Erwähnt sei auch der Schuhfabrikant Karl Rapp, der ein deutsches Auto Marke «Adler» besass. Sein Sohn Robert kann sich noch gut an den harten Winter 1929/30 erinnern. So kalt sei es damals gewesen, dass er mit seinem Vater im Auto auf dem Burgäschisee herumfahren konnte. Eine Reise ins Tessin muss damals ein richtiges Abenteuer gewesen sein. Nicht weniger als



Ein beliebtes Ausflugsziel war schon damals der Gasthof «Kaltenherberge», Roggwil. Man beachte die Benzintankstelle. 1926.



Bahnhofplatz Herzogenbuchsee mit Hotel Bahnhof, Garage und alter Post. Links im Bild das Postauto nach Wangen. Um 1928.

viermal mussten auf dieser Strecke die Räder gewechselt werden. Da reichten auch die beiden Reserveräder, je links und rechts auf den Kotflügeln, nicht mehr. Es blieb nichts anderes übrig, als zu warten, bis vorbeifahrende Automobilisten die schadhafte Räder in einer Garage flicken liessen.

Weitere bekannte Autofahrer aus den zwanziger und dreissiger Jahren waren:

Viehhändler Benjamin Schrammeck, Kaufmann Ernst Gilgen, Dr. med. Fritz Marti, Baumeister Salvatore Broggi, Baumeister Adolf Schneeberger, Lederhändler Arnold und Ernst Egger, Weinhändler F. Ryser, Alfred Lienhard, Drogist Max Kilchenmann, Bäckermeister Ernst Christen, die beiden Garagiers Egger und Erwin Schwab, Fotograf Otto Roth, Käsehändler Otto Wyss sowie Max Zollinger u.a.m.

Damen am Steuer

Die Damen getrauten sich zu jener Zeit noch nicht so recht ans Steuer. Als eine der ersten Buchserinnen holte sich Alma Zollinger, später Frau Fiechter-Zollinger, im Jahre 1926 die Fahrbewilligung.

Lastwagen

Zu den ersten Lastwagenbesitzern gehörte der Lederhändler Arnold Egger. Er hatte einen deutschen Lastwagen Marke «Loreley». Chauffiert wurde der Brummer vom späteren Camionneur Hans Ingold, Heimenhausen.

Verkehrsverordnungen

Interessant sind auch die nachstehenden Verkehrsverordnungen aus dem Jahre 1914:

Die Fahrgeschwindigkeit des Autos darf in bewohnten Gegenden auf keinen Fall 18 Kilometer pro Stunde (Geschwindigkeit eines trabenden Pferdes) überschreiten. Niemals darf die Fahrgeschwindigkeit selbst auf flachem Lande 40 Kilometer überschreiten. Bei Nacht und Nebel ist die Geschwindigkeit auf 25 Kilometer pro Stunde zu reduzieren.

Rasante Entwicklung bis heute

Während des Zweiten Weltkrieges hatten sich die Autofahrer infolge Benzinrationierung mit den Tücken des Holzvergasers herumzuärgern. Nach 1945 gab es in Herzogenbuchsee rund 100 Motorfahrzeuge, 1975 sechzehnmal soviel, und 1980 schliesslich waren es 2075. Aufschlussreich, aber auch beängstigend, sind die Zahlen für die ganze Schweiz:

1950: 188 512
1960: 573 780
1970: 1 524 036
1980: 2 564 926
1985: 3 003 633.

Pro 1000 Personen gab es im Jahre 1970 235 und im Jahre 1986 410 Autos. Die Schweiz hat damit einen Motorisierungsgrad erreicht, welcher in Europa nur noch von der Bundesrepublik Deutschland übertroffen wird.

Quellenangaben

Gfeller Walter, Vom Römerweg zum Taktfahrplan. Ausstellung Kornhaus Herzogenbuchsee 1983.

Henzi Hans/Staub Werner/Gerber Samuel, Herzogenbuchsee. Berner Heimatbuch 1985.

Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bern 1911.

De la Rive Box Robert, Automobilgeschichte: die ersten 50 Jahre. AT-Verlag, Aarau 1984.

Hediger Ferdinand, Oldtimer – interessante Automobile von 1885–1939. Hallwag Bern 1978.

Fotos aus den Sammlungen Willy Kobel und Hansjörg Fankhauser, Herzogenbuchsee, und des Verfassers, der für die Reproduktionsbewilligung dankt. Für freundliche Hilfe dankt der Verfasser ferner den Herren Urs Zaugg, Herzogenbuchsee, und Heinz Schneeberger, Langenthal.