

Zeitschrift: Rosa : die Zeitschrift für Geschlechterforschung
Herausgeber: Rosa
Band: - (2005)
Heft: 31

Artikel: Die Selbstfahrerin
Autor: Joris, Elisabeth
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-631702>

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: 06.02.2026

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

Die Selbstfahrerin

von Elisabeth Joris

Eine kleine Geschichte des Schweizerischen Damen-Automobil-Clubs SDAC (1929–2001).

Unter dem Titel *Saffa und Automobil* erschien am 24. August 1928 auf der Titelseite der *Automobil-Revue* ein Kommentar zur Eröffnung der *Schweizerischen Ausstellung für Frauenarbeit* in Bern, der das Thema Emanzipation mit dem Lenken eines Autos verknüpfte:

«Das Sichemporarbeiten der Frau aus der Stellung des blossen ‹Weibchen› zur selbständig tätigen, helfenden und dienenden Frau ist jedenfalls durch den emporstrebenden Automobilismus mächtig gefördert worden [...] Am Volant zeigt sie ihre Selbstsicherheit, ihre Energie, ihre Überlegenheit [...]»

So wird die Automobilistin zum Symbol der ganzen Frauenbewegung. Sie weist in die Zukunft. Die Frau, die heute den Verkehr zu meistern vermag, wozu es Entschlossenheit, überlegenes Denken, Takt und Rücksicht braucht, gehört mit ihrem Gewissen in den Staat.»¹ Der Aufruf im Zentralblatt des heute eher als konservativer Herrenclub verschrienen Automobil-Clubs der Schweiz (ACS) mag erstaunen. Effektiv beflügelte der von der SAFFA ausgehende Frauenpower eine Berner Zinnladenbesitzerin und ihre Bekannte, Margarete Messerli und Martina Schläfli. Sie initiierten nicht nur die Berner Sektion, sondern parallel dazu auch den gesamtschweizerischen Verband.

Ein loser Verein von verantwortungsbewussten «Autoverrückten»

Ziele des am 15. Februar 1929 gegründeten SDAC waren denn auch laut den Statuten, die im Lauf der Jahre kaum Veränderungen erfuhren, die Förderung des Damen-Automobilsports, die Weiterbildung in technischen, praktischen und rechtlichen Belangen, die «Erziehung der Clubmitglieder zu strengster Beobachtung der Verkehrsvorschriften»,

gemeinsame Ausflüge und geselliges Zusammensein.² Ein grosser Verein war der SDAC nie gewesen. Der ersten Sektion Bern folgte bald die Gründung der Sektionen Zürich, Basel und St. Gallen. Die Sektion Chur entstand erst 1964, dafür schloss sich der Zürcher Verein dem ACS an. Die Aufnahme funktionierte nach dem Gottensystem, das heisst auf Vorschlag zweier bisheriger Mitglieder oder dem Club gut bekannter Persönlichkeiten, um – wie eine Bernerin sich erinnert – sicher zu sein, «dass nicht jemand kommt, der nicht passt, da es ja auch ein Freundschaftsclub von Gleichgesinnten» war.³

Führerschein und Zugang zu einem Automobil wurden vorausgesetzt. Viele Mitglieder taxierten sich selbst als «autoverrückt» und waren je nach Sektion eher Geschäftsfrauen aus den vermögenden Kreisen des Gewerbes oder eher Angehörige der reichen Oberschicht von Unternehmern und freien Berufen. In ihrer grossen Mehrheit waren sie verheiratet. Die Männer taten sich anfänglich eher schwer mit der Eigenständigkeit der Frauen, markierten ihre Position aber bei den gemeinsamen Ausfahrten, wo sie selbstverständlich am Steuer sassen. Die wenigen ledigen Mitglieder waren meistens gut ausgebildete Akademikerinnen, oft Ärztinnen oder Juristinnen.

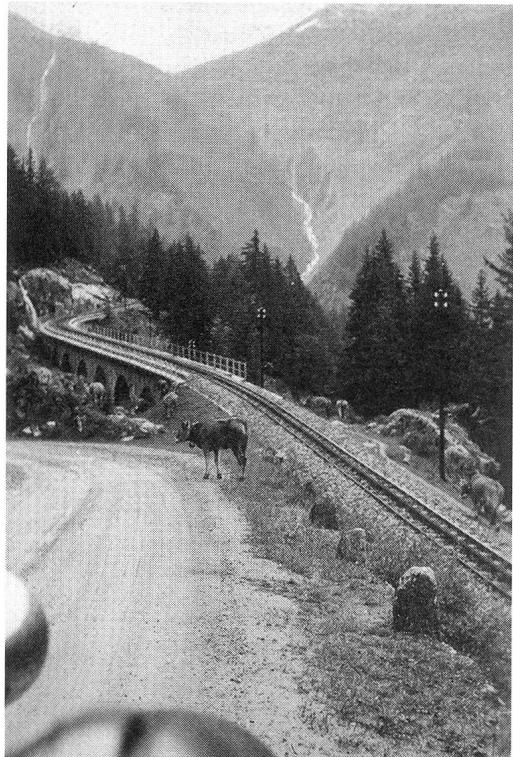
Rallye, Fuchsenjagd und Koordinatenfahrt

Der Besitz eines Autos war in den 30er-Jahren, sofern nicht geschäftlich bedingt, ein Luxus, der Besitz eines schnellen Bugattis eine eigentliche Extravaganz. Die bereits damals im Autoverkauf einer Garage arbeitende Gertrud Gribi-Fellmann sorgte mit ihren profunden technischen Kenntnissen für Aufsehen: «Im Autogewerbe waren keine Frauen... es waren alles Männer.»⁴ Fahrenden Frauen begegneten Männer mit grösstem Misstrauen, und so waren im Kanton Zürich von den 8586 Personen, die 1925 einen Führerschein besassen, nur gerade 3,8 Prozent Frauen,⁵ ganz entgegen dem durch die *Sie und Er*-Reportagen über Schweizer Rennfahrerinnen und fremde Länder und Kontinente durchquerende Automobilistinnen suggerierten Bild.



Elegant gekleidet: Gruppenbild nur mit Damen anlässlich einer Fahrt in die Narzissen am 13. Mai 1938.

Die nach französischem Vorbild jährlich in Luzern stattfindende *Internationale Automobil-Schönheitskonkurrenz* betonte denn auch mehr Chic und Glamour: Entscheidend für die Gesamtwertung war neben dem Wagen die elegante Bekleidung der aus dem Auto steigenden Damen. Diese waren kaum je Mitglieder des SDAC, wohl aber die wenigen Teilnehmerinnen an Rennen und Gletscherfahrten. Zwar war es für den SDAC eine Ehre, die Teilnehmerinnen am *Rally féminin Paris-St.Raphael* bei ihrem Etappenhalt in der Schweiz zu begrüssen, doch nur vereinzelt beteiligten sich Mitglieder, an diesem wichtigsten Ereignis der europäischen Automobilistinnen der 30er-Jahre.⁶ Da Wettrennen dem weiblichen Geschlecht nicht angemessen erschienen, wurde im südfranzösischen St. Raphael



Gletscherfahrt des IV. Auto-Ski-Meeting beim Rhonegletscher am 2. und 3. Juli 1938.

nicht die Geschwindigkeit gemessen, sondern das korrekte Fahren prämiert: Siegerin war die Teilnehmerin mit den geringsten Strafpunkten. Diese Zielsetzung erschien auch den Schweizerinnen umso angemessener, als die Zahl der Verkehrstoten trotz der geringen Verbreitung des Autos sehr hoch war. Bei Fahrten über das Eis oder zwischen künstlichen Hindernissen wurde die Geschicklichkeit getestet, bei der Koordinatenfahrt die Orientierung und das Kartenlesen, bei der Zuverlässigkeitssfahrt verkehrs- und motorenspezifische Kenntnis. Trotzdem behielten die Rallyes ihre Attraktivität, und so wurde 1950 erstmals eine gesamtschweizerische sportliche Veranstaltung organisiert: Siegerin des *Rally des Lacs* war die Equipe, die von den Startorten Bern, Basel, St. Gallen und Zürich aus nach sieben Stunden und 270 km am meisten Seen angesteuert, vier Ortschaften mit den Anfangsbuchstaben S, D, A, C durchquert hatte und in Luzern eintraf. In den folgenden Jahren wetteiferten Unverwegte bei sommerlichen oder winterlichen Rallyes in Brestenberg, Lausanne, Bremgarten oder Cham. 1959 wurde jedoch die Rennabstinenz

des Zentralverbands festgeschrieben: «Der SDAC nimmt offiziell an keinen sportlichen Veranstaltungen teil.» Den einzelnen Mitgliedern aber stand die Teilnahme an Rennen offen. In den einzelnen Sektionen stiessen die unter dem Titel *Fuchsjagd* organisierten Schnitzeljagden auf ein breiteres Echo als die Rallyes: Wer den versteckten Fuchsschwanz als Erste erreichte, war Siegerin.

Narzissen, Autosalon und Altersheim

Wie die Fuchsjagden waren auch die über das Jahr verteilten Ausfahrten zum Autosalon – ein *must* –, in die Natur, in näher oder weiter gelegene Städte, nicht selten verbunden mit einem Museumsbesuch oder der Besichtigung einer Fabrik, wegen ihres geselligen Charakters hoch besetzt. Dagegen wagten nur wenige Mutige die Teilnahme an den als gefährlich und anstrengend eingestuften Passfahrten. Der Höhepunkt aller Ausflüge oder zentralen Treffen waren die üppigen Essen in Landgasthöfen und stadtbekannten Restaurants. Auch das jährlich wiederkehrende Weihnachtssessen fand nur in besten Hotels statt, in Bern im *Schweizerhof* oder im *Bellevue*. Die Geselligkeit wurde zunehmend mehr zur eigentlichen Raison d'être der Sektionen. Neben den offenen Clubabenden referierten Spezialistinnen über korrektes Fahren, neue Verordnungen und den Unterhalt des Autos, ein Garagist gab praktische Anleitungen, und eine Ärztin erteilte Samariterkurse. Während in der Zwischenkriegszeit den Reiseerlebnissen durch die Sahara oder nach Asien das Abenteuerliche anhaftete, so erzählten ab den 50er-Jahren Mitglieder über ihre USA-Reisen, und ab den 60er-Jahren zählten Dia- und bald auch Filmvorträge von Reisen rund um die Welt zu den häufigeren Clubanlässen. Beliebt waren in Bern die Spielabende: Jass und Bridge mit Geldeinlagen zu gemeinnützigen Zwecken. Gesammelt wurde aber auch am Klaus- oder Fonduabend und im Krieg für die Schweizerzspende. Für mobilisierte Soldaten wurden Socken gestrickt, kleine Kissen genäht und Geschenkpakete verschickt. Selbst wenn an Club-



AUSKUNFTSTELLE:
TELEPHON 2.45.96

BERN, 15. Juni 1944.

Briefkopf der Sektion Bern des SDAC aus dem Jahr 1944.

abenden oder im Zentralvorstand über spezifische Interessen der Autofahrerinnen verhandelt wurde, war den Sektionen als Frauenvereinen im Gegen-

satz zu ACS und TCS die Pflege der Wohltätigkeit Pflicht. So stellte sich der SDAC im Krieg für Transportdienste zur Verfügung und übernahm für das Militär einen Teil der Ausbildung der Rotkreuzfahrerinnen. Nach 1945 verteilten die Bernerinnen die Pro-Juventute-Marken an die Schulen und hielten über Jahrzehnte am Brauch fest, einmal jährlich mit ehemaligen Hausangestellten einen Ausflug zu machen.

Die ambivalente Ausrichtung eines bürgerlichen Vereins

In der Clubstruktur selbst wie in allen Aktivitäten zeigte sich sowohl der bürgerliche Charakter der Vereine wie die zumindest relative Wohlhabenheit der Mitglieder. In den Protokollen und Jahresberichten der Berner Sektion ist die Krise der 30er-Jahre kein Thema, im Krieg wird zwar die Not und



Geselligkeit wird hochgehalten: gemütlicher Klausabend im Dezember 1941.

das Elend bedauert, aber vermisst wird vor allem die Beschränkung der Autobenutzung wegen Benzinmangels und das Verdunkelungsgebot in der Nacht, und weiterhin werden freudig je nach Saison Sauerkraut und Leberwürste, Spanferkel und Rehrücken verspeist. Ungebrochen wird die Freude der *Heimchen* – die nach jahrelanger Arbeit und Unterkunft in fremdem Haushalt im Altersheim wohnenden ehemaligen weiblichen Dienstboten – bei den Ausfahrten mit integriertem Gasthausbesuch protokolliert, ohne je den Status der wohltätigen Automobilistin und besitzlosen Heiminsassin zu reflektieren. Mit seiner Berichterstattung in der *Frauenzeitung Berna* und seiner Betonung von Sportlichkeit, Modernität und Selbständigkeit gab sich der Verein zwar lange als modern, aufgeschlossen und emanzipatorisch, doch blieb der Kreis der Interessentinnen gering, und die im Krieg aufgenommenen Rotkreuzfahrerinnen traten vor allem aus finanziellen Gründen wieder aus. Als in der Hochkonjunktur der Nachkriegszeit die Zahl

der Autofahrerinnen zunahm, war Emanzipation kaum mehr ein Thema, die Mitgliedschaft, und sei es als Ehegattinnen, im TCS und ACS selbstverständlicher, ein sonntäglicher Ausflug ohne Familie kaum denkbar. Mit der Verbreitung des Autos verlor dieses seine Exklusivität, organisierte Geselligkeit oder Sportaktivität suchten Frauen in anderen Gruppen und Vereinen. So beklagten die Sektionen die geringe Zahl an Eintritten junger Frauen. Mit Ausnahme des erst in den 60er-Jahren gegründeten Churer Clubs stieg das Durchschnittsalter der Mitglieder und des Zentralvorstandes ständig, und vom jugendlichen Elan der Mitglieder war im Gegensatz zu den Anfangsjahren nicht mehr die Rede. Umso weniger überrascht nach dem Verschwinden des Basler Vereins die Auflösung des SDAC im Jahr 2001, ebenso wenig wie die Umwandlung der restlichen drei Sektionen in Freundschaftsclubs, wo die alten Erinnerungen an Narzissenfahrten, Rallyes und Festessen weiterhin heraufbeschworen werden.

ANMERKUNGEN

¹ Automobil-Revue, 24.8.1928.

² Statuten des S.D.A.C, Schweizerischen Damen-Automobil-Clubs, A.C.F.S., Automobile-Club féminin Suisse, 1948.

³ Interview Anna Gossenreiter, Oktober 2001.

⁴ Ebd.

⁵ Merki, Christoph Maria: Unterwegs in unwegsamem Gelände. Historische Straßenverkehrsorschung in der Schweiz. In: Traverse, Zeitschrift für Geschichte 1999, Heft 2, 37-54, 42. Vgl. ders.: L'impacte des sociétés sportives et touristiques sur le développement de l'automobilisme en Suisse (1898-1930). In: Jacoud, Christophe; Pedrazzini, Yves; Tissot, Laurent: Sports suisses, sports en Suisse. Lausanne 2000.

⁶ Als Quelle dienten mir neben Reportagen der *Sie und Er* vor allem die Erinnerungsbücher, Protokolle und Jahresberichte der Sektion Bern, aber auch die Berichte in der *Frauenzeitung Berna*.

LITERATUR

Autolust. Ein Buch über die Emotionen des Autofahrens. Hg. vom Stäferhaus Lenzburg. hier + jetzt, Verlag für Kultur und Geschichte, Baden 2002.

AUTORIN

Elisabeth Joris ist freischaffende Historikerin mit Schwerpunkt Frauen- und Geschlechtergeschichte, schweizerische Sozialgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts und lebt in Zürich.

«Die Selbstfahrerin» erschien erstmals in «Autolust», dem Katalog zur gleichnamigen Ausstellung des Stäferhaus Lenzburg. Der Artikel erscheint hier in der ROSA in einer gekürzten Fassung.