

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2015)
Heft: 94

Rubrik: Dies + Das

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: 07.02.2026

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

Dies + Das

Aus: Fridolin, 3. Oktober 2013

Vom Marchälauf bis zum Klausen-Mythos oder Als das Autofahren noch verboten wurde ...

Zieht heute das «Klausen-Memorial» so viele Schaulustige an, wie der Kanton Einwohner hat, so ist der Begriff «Grossanlass» für uns wohl am Platze. Diese Faszination rund um das Auto ist ungebrochen, auch wenn der Strassenverkehr zur Krux geworden ist.

Dabei ist die Geschichte des Automobils gar nicht so alt. Am 29. Januar 1886 meldet Carl Benz in Mannheim das erste mit Verbrennungsmotor angetriebene Dreirad zum Patent an: das erste betriebsfähige Benzinauto mit 1-Zylinder-Heckmotor, Zahnstangenlenkung mit deichselsähnlicher Konstruktion. Zehn Jahre später baut Saurer Arbon den ersten «5 HP»-Personenwagen und ab 1920 produziert Ford serienmässig Autos. Die «fahrbare Kutsche» kommt gegen 1900 auch in der Schweiz auf. Heute gibt es in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein 5,7 Millionen Motorfahrzeuge, davon 4,3 Millionen PWs.

Vor dieser Kulisse lasst uns den Fokus auf den Klausenpass richten. Schon anno 1829 stellt ein «ehrlicher Landsmann» den Antrag, «eine fahrbare Strasse über den sogenannten Urnerboden und Klausenberg anzulegen und so mittelst Communication mit dem Gotthardpass, eine Transito-Strasse durch unsern Kanton nach Italien zu öffnen...» Der Rat empfiehlt der Landsgemeinde, einen Augenschein vorzunehmen und mit Uri in Korrespondenz zu treten. – 1866 veranlasst der Rat «die Erstellung von Plänen für die Fahrstrassen über den Klausen und den Prigel». Am 13. November 1892 stimmt die Urner Landsgemeinde

dem Bau der Klausenstrasse zu.... Kurz nach 4 Uhr verkündeten Mörserschüsse in Linthal den freudigen Beschluss.» Am 19. November 1897 ist der Bau der Klausenstrasse auf der Glarner Seite beendet. Am 14. Juni 1898 eröffnen 22 Böllerschüsse den Klausenpass für die Klausenpost bis auf den Urnerboden. Chef ist Fuhrhalter Johann Stüssi von Linthal. An der Eröffnungsfeier vom 11. Juni 1900 fahren 13 Landauer und ein Postwagen die Gäste von Altdorf nach Linthal. Im gleichen Jahr verbietet der Bündner Kleine Rat das Fahren mit Automobilen auf sämtlichen Strassen in Graubünden. Ein Jahr später untersagen die Regierungen von Glarus und Uri den Autoverkehr über den Klausen! Sofort beantragen die Fabrikanten Jacques Trümpy-Heer, Mitlödi, und Friedrich Brunner-Trümpy, Abläsch, Glarus, als erste Motorfahrzeugbesitzer im Kanton, «Vorschriften über den Gebrauch von Motorwagen» und dringen beim Landrat mit 39:10 Stimmen durch. Gleichzeitig verlangen auf schweizerischer Ebene der TCS und ACS eine generelle Regelung. Die Glarner Regierung unterstützt diesen Vorstoss, da er auch dem Landratsentscheid entspricht.

Erst 1911 lässt der Landrat die Sernftal- und Klausenstrasse für den Autoverkehr öffnen. Im gleichen August kaufen 500 Postpassagiere auf dem Postbüro Linthal Fahrkarten für eine Klausenfahrt. Im selben Jahr bewilligt die Urner Landsgemeinde die Öffnung der Klausenstrasse für Autos und gibt damit den durchgehenden Verkehr frei. Im Kanton Glarus sind 1912 erst 18 Autos und 7 Motorräder immatrikuliert. Die damalige Landsgemeinde hat drei Anträge zu behandeln: 1.350 Unterschriften

verlangen ein Verbot des Autoverkehrs im ganzen Kanton, 2. Die drei Gemeinden vom Mühlehorn, Filzbach und Obstalden möchten die Kerenzerbergstrasse für Autos wieder schliessen und 3. Ein Witzbold schlägt vor, den motorisierten Verkehr nur im Winter und nur bei hohem Schnee zu gestatten. Dagegen votieren Verkehrsvereine, der Handels- und Industrieverein, Handwerker und Gewerbe, Wirte und sogar die medizinische Gesellschaft. Alle Anträge werden abgelehnt. Allerdings wird für das Befahren der Kerenzer- und Sernftalstrasse zwei Franken «Bergstrassengebühr» erhoben. Fehlbare Autofahrer können angezeigt werden, «wobei die Hälfte der Busse dem Kläger gehört». Die Landsgemeinde 1918 schafft diesen Passus wieder ab. Auf der abgestempelten «Fahrbewilligung Nr. 141 für den Automobilverkehr auf der Klausenstrasse» wird für das «Automobil No. 3106, Heinrich Zingg-Hauser, Näfels, für eine Fahrt... die Bewilligung erteilt. Erlaubte Geschwindigkeit 6-10 Kilometer per Stunde. Für jede Fahrt ist eine Fahrbewilligung à 2 Franken nötig, die für Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage gilt, bei der Einfahrt zu lösen und bei der Ausfahrt abzugeben ist. 2. September 1917.»

Ausserdem gilt ein Sonntagsfahrverbot wie diese köstliche Episode belegt: Ein begüterter, aber rheumageplagter Genfer Ludovic Ch. d'Arcis fährt am 17. Juli 1921 zu einer Kur nach Bad Ragaz über den Klausen. Als er vom Sonntagsverbot erfährt, bittet er telefonisch beim Linthaler Dorfpolizisten um Durchfahrbewilligung. Gegen eine Kautions von 20 Franken darf er die Fahrt fortsetzen. Er trifft in Linthal ein, zahlt. Der Polizist verzeigt

ihn wegen «Gesetzesverletzung», der Polizeirichter büsst ihn mit 50 Franken. Der Genfer rekurriert an das Polizeigericht, blitzt ab, der Polizist wird gerüffelt, weil er den habe «käuflicherweise» weiterfahren lassen. Der Gebüsste bekommt beim Bundesgericht recht, wegen Verstosses gegen die Rechtsgleichheit. Wenn 1912 das Sonntagsverbot für auswärtige Wagen angesichts der wenigen einheimischen Fahrzeuge zum Schutz der Sonntagsspaziergänger noch eine gewisse Berechtigung gehabt habe, so sei das 1921 nicht mehr zutreffend, da es im Kanton 200 Fahrzeuge gebe. Von einem Schutz der Fussgänger wegen eines einzigen auswärtigen Fahrers könne nun nicht mehr die Rede sein.

(BG-Entscheide, 1922 Bd. 48 I S. 1ff.) Statt das Sonntagsfahrverbot aufzuheben, weitet die Landsgemeinde 1928 dieses auch auf Kantonseinwohner aus. Den Antrag auf Aufhebung des Verbotes lehnt die Landsgemeinde 1925 ab... Erst diejenige von 1928 stimmt zu. Die Abschaffung der «Klausentaxe» erreicht Konditormeister Paul Aebli (1889-1963) von der Burgstrasse in Glarus. Er wehrt sich gegen sie, rekurriert gegen Busse und Polizeigericht und erhält vor Bundesgericht Recht. Der Ansicht des Regierungsrates, es handle sich nicht um Strassenzoll, sondern um eine Gebühr, widerspricht das Bundesgericht mit Hinweis auf die Aufhebung der Strassenzölle durch die Bundesversammlung.

Aebli, der mutige Kämpfer für «zollfreie Strassen» erhält Busse, Bergtaxe und Gerichtskosten zurück. Er gehört zu den Gründermittgliedern des TCS Glarus und ist erster Vizepräsident des Clubs.

Einst verlor Glarus wegen des überfütterten Güggels den Marchenstreit, später wegen des Gewiehers des Amtschimmels die «Klausentaxe». Der Klausen ist umwittert von Episoden und Geschichten, die im Gedröhn der Boliden zu verschwinden drohen...

Bis bald! Ihr Pankraz



Saurer 5D Kipper

Saurer 5D, CT2DLm, Baujahr 1964, 460'000 km, Nova-Starter, AHK

Zu Verkaufen

Beide Fahrzeuge günstig zu verkaufen.

Weitere Informationen unter
079 651 51 41



Saurer D290N 4x2 Kipper

Saurer D290N 4x2, D3KT, Baujahr 1980, 690'000 km, AHK



Eröffnung der Ausstellung

**„Die Motorisierung der
Schweizer Armee“**

Museum im  Zeughaus

Samstag, 9. Mai 2015 10:00, Stahlgiesserei, Mühlentalstrasse 80

Ausstellungen **Mobilmachung, farbenfroh – feldgrau – getarnt** und **Artillerie**, die Sammlungen **Geschütze, Ausrüstung und Waffen, Blech-Blasinstrumente** sowie die **Museumsbeiz** sind offen von 10 bis 16 Uhr

Shuttle mit historischem Postauto
Gratis Parkplätze Parkhaus Bleicheplatz Schaffhausen

www.museumimzeughaus.ch / info@museumimzeughaus.ch
Adresse: Randenstrasse 34, 8200 Schaffhausen



ALDER AG
Transport +
Kranarbeiten

9033 Untereggen
 Telefon 071 868 78 88

www.alder-heiden.ch

Zu verkaufen:

Berna 1U/CR1D 1950

Sattelschlepper mit Wechselbrücke

Länge: 480 cm, 520 cm mit Brücke

Breite: 225 cm, Höhe: 210 cm ohne Brücke

Höhe: 280 cm mit Blache, 240 cm ohne Verdeck

Kabine Saurer Werksrenoviert, grau schwarz mit viel Zubehör und Ersatzteilen
 Werkstatt und Garage in Egnach könnte mit übernommen werden (140.- Fr./Mt)

Gebote an: Markus Bodmer 9320 Arbon, 071 440 30 16 oder berna.bodmer@bluewin.ch



Bemerkung der Redaktion

Das BSG-Sekretariat hat wieder dem Redaktor bei der Erstellung und beim Versand der Gazette geholfen. Vielen Dank der BSG für die grosszügige Unterstützung!

BSG

Management & Technology

Beraten heisst, die komplexen Probleme von heute mit Blick auf morgen zu bewältigen helfen.

Wer Näheres über die BSG erfahren will, findet alles Wissenswerte unter www.bsg.ch