

Eine autofeindliche Schweiz - damals

Autor(en): **Dieffenbacher, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin**

Band (Jahr): - **(2000)**

Heft 44

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-967649>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

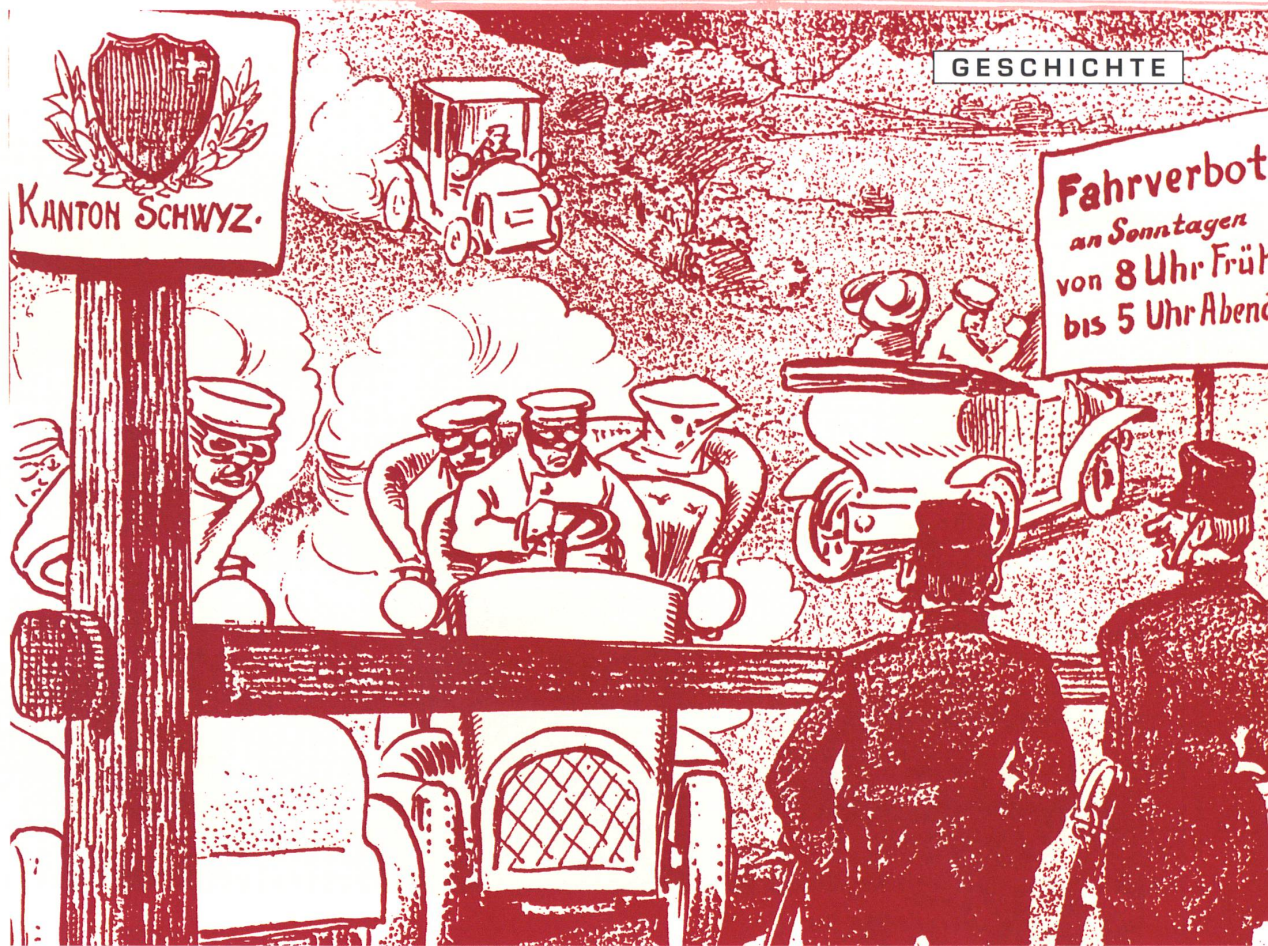
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Schlagbaum und
Polizisten an der
Kantonsgrenze:
Schwyz verhängte
zeitweise ein
Sonntagsfahrverbot
(«Nebelspalter»-
Karikatur von 1912).



Eine autofeindliche Schweiz – damals

VON CHRISTOPH DIEFFENBACHER

Die Schweiz galt vor 100 Jahren als das autofeindlichste Land Europas. Der Widerstand gegen die zunächst von Reichen zum Vergnügen und als Sport gefahrenen Motorvehikel hielt sich hier hartnäckig lange. Erstmals untersucht ein Historiker die Anfänge des modernen Strassenverkehrs in drei europäischen Ländern über längere Zeit hinweg.

Peitschenhiebe von Pferdekutschern, Nägel auf der Strasse, fliegende Steine – die Wut auf das neuartige Automobil konnte noch gewalttätigere Züge annehmen. Nach einem tödlichen Unfall in Zürich rief 1905 die Presse dazu auf, gegen die «fahrenden Guillotinen» und das «über Leichen schreitende Sportsprotzenstück» mit «Lynch-

justiz» vorzugehen. Die Aargauer Gemeinde Mumpf installierte eine Schranke, mit der jeder Bürger einen «Raser» stoppen konnte. Unbekannte unterbrachen in Küsnacht die Strasse nach Luzern mit einem dicken Draht. Und in Berlin wurden 1913 gar zwei Insassen eines Kabinett durch ein straff gespanntes Seil regelrecht geköpft.

Hier das zuerst neugierige, dann vom Auto schnell an den Strassenrand gedrängte «Publikum» (wie die Nichtmotorisierten damals hiessen), dort die vergnügungssüchtigen, oft provozierenden Grossbürger und Adligen – die Fronten schienen jahrelang unüberwindbar. Gegen das Kraftfahrzeug regte sich vor allem in ländlichen Gebieten

TEMPODEBATTEN

Autos bald schneller als Pferde

Die Motoren der allerersten, leichten und noch sehr pannenanfälligen Automobile leisteten kaum mehr als Zwei- oder Vierspänner und die neuartigen Vehikel bewegten sich mit Spitzen von 20 km/h zunächst langsamer als Pferde im Galopp. Doch mit den stärkeren und zuverlässigeren Motoren und den vom Fahrrad übernommenen Luftreifen fuhren die Autos den Vierbeinern bald davon. Schon um 1905 brachte es ein guter Tourenwagen auf geeigne-



Karikatur von 1902, «Nebelspalter»

ten Strassen auf 60 km/h und Rennwagen erzielten bereits 1899 Rekordtempi von 100, 1909 solche von 200 km/h.

Heftig diskutiert wurde in der Schweiz bald einmal die zulässige Höchstgeschwindigkeit: Sie betrug 1904 in den meisten Kantonen 30km/h (was «den Führer in den Stand setzt, immer Herr seiner Maschine zu bleiben») und wurde 1911 auf 40km/h ausser- und 12km/h innerorts erhöht. Als Referenzgrösse galt der Trab eines Pferds. Mit den Tempodebatten der Auto-Frühzeit verknüpft war immer auch die Forderung nach Tachometern und Kontrollen. Die Tempolimits wurden in der Schweiz 1932 vorübergehend ganz abgeschafft, dafür musste nun jedes Auto mit einem «Geschwindigkeitsanzeiger» ausgerüstet sein.



Fondation de l'Automobile M. Benliet (Lyon)

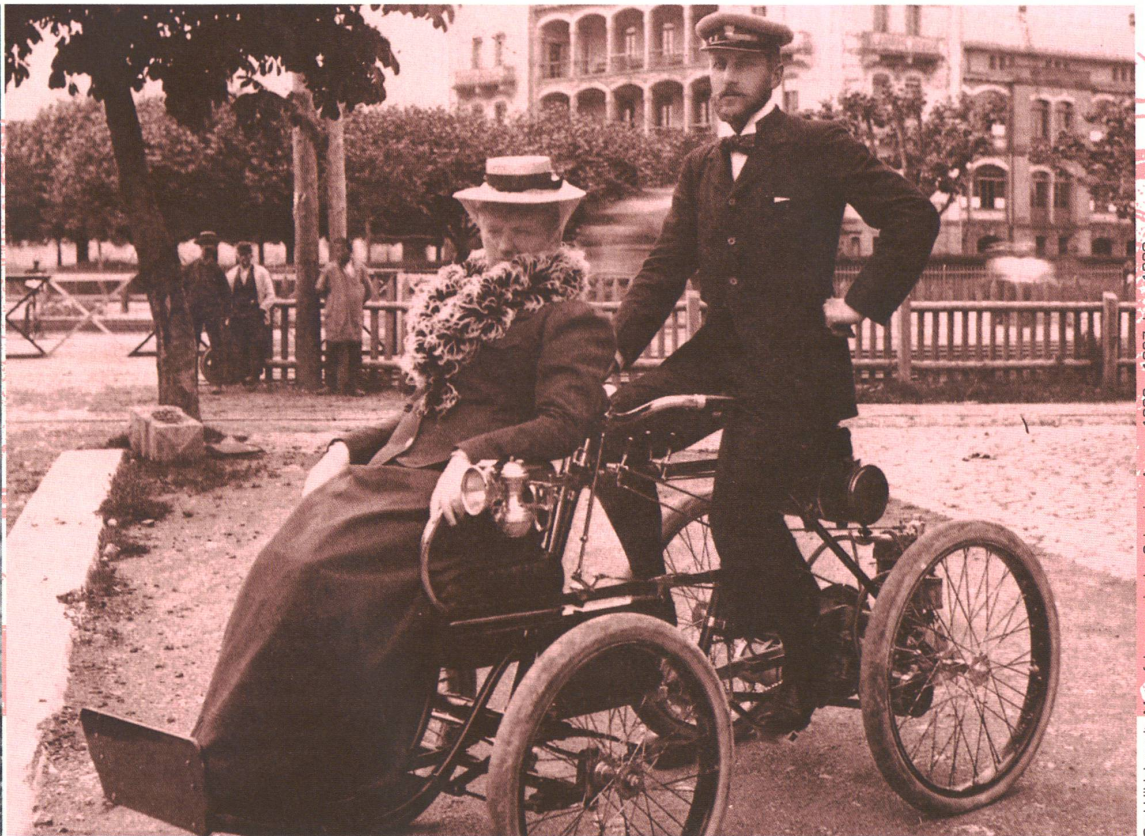
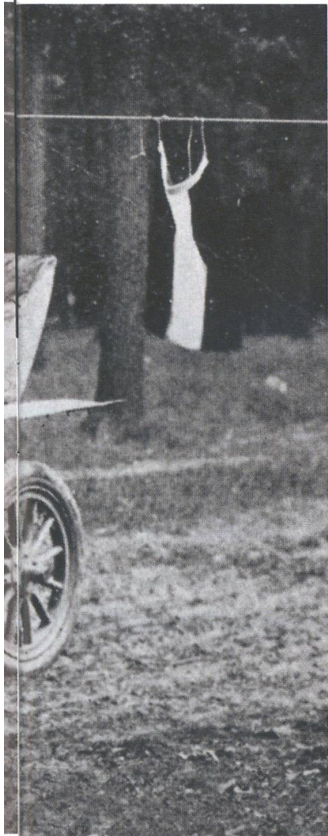
zäher Widerstand, heftiger in Deutschland und der Deutschschweiz als in Frankreich und der Romandie, die sich dem neuen Fortbewegungsmittel gegenüber zugänglicher zeigten.

Totales Verbot in Graubünden

Denn nach der Erfindung und Entwicklung des Automobils in den 1880er-Jahren war es in Europa erstmals die Pariser Oberschicht, die sich um 1895 von den Autorennen und dem Modetyp des Herrenfahrers begeistern liess. Davon angesteckt wurde etwa Genf, wo um die Jahrhundertwende bereits zehnmals mehr Autos und Motorräder registriert waren als im fast ebenso grossen Bern – 102 an der Zahl. In der Rhonestadt wurden auch jene grossen Verbände gegründet, die später für die landesweite Verbreitung des Automobils sorgten. Das wohlhabende Bürgertum investierte kräftig in die einheimische Autoindustrie, die auch in Frauenfeld und St-Blaise (Martini), Zürich (Orion, Turicum) oder Olten (Berna) florierte. Vor dem Ersten Weltkrieg konnten die Schweizer Autohersteller die Hälfte ihrer Produktion im Ausland absetzen.

Dagegen legten sich in der Deutschschweiz, neben Dörfern an Durchfahrtsrouten, vor allem die dünn besiedelten, durch die Eisenbahn bereits gut erschlossenen Bergkanton quer. Mit Nacht- und Sonntagsfahrverboten, Streckensperrungen und Gebühren machten sie den «Auto-Wildlingen» das rassistige Leben sauer. Die Gebühren, die Auswärtige an manchen Kantonsgrenzen berappen mussten, verschwanden Ende der 20er-Jahre, als der Bund einen Teil des Treibstoffzolls in die Bergkanton lenkte. Graubünden kannte als europäisches Kuriosum im ganzen Kantonsgebiet ein totales Verbot für Automobile – es hielt bis 1925. Die meisten Schweizer Bauern zogen indes bis in die Jahrhundertmitte das Pferd der «Hastkutsche» vor.

«Die feindselige Haltung gegenüber dem Auto hier zu Lande war kaum nur der Neid von fortschrittsfeindlichen Älplern und Bauern, wie es damals oft hiess», sagt Christoph Maria Merki. Der Berner Historiker verfolgt in einem Nationalfonds-Projekt die Entwicklung des motorisierten Strassenverkehrs in Deutschland, Frankreich und der Schweiz von 1895 bis 1930. In über 50 Bibliotheken und Archi-



Carl Hildebrandt: Motorfahrzeuge in der Schweizer Armee 1899 – 1937, Leipzig 1990.

ven hat er dafür Materialien aller Art gesammelt – technische Beschreibungen, Fotos und Geschäftsberichte aus Firmenarchiven, Verbandszeitungen, Rechts- und Verwaltungsakten. Nicht nur die Frühgeschichte des Autos, sondern auch jene der Lastwagen und Motorräder untersucht er in seiner Arbeit. Bisher kaum bekannt ist etwa, dass vor 1914 in den drei Ländern mehr motorisierte Zwei- und Dreiräder als Automobile zirkulierten. Doch neben den technischen Entwicklungen interessieren den 39-jährigen Forscher besonders die sozial-, wirtschafts- und konsumgeschichtlichen Aspekte der frühen Motorisierung.

Staub, Lärm und Gestank

Der Widerstand gegen die «Automobilmachung», meint Merki, sei eine verständliche Antwort auf die hohen Strassenkosten gewesen, welche die Bevölkerung auf sich zukommen sah; dazu kamen Staub, Lärm, Gestank und Unfälle. Und: Nur in der Schweiz mit ihren föderalistischen und direktdemokratischen Strukturen habe sich der Protest auch an der Urne äussern können. So kam es

in mehreren Kantonen zu Abstimmungen zur Autofrage und Behörden wie Verbände fürchteten sich lange vor einer eidgenössischen Volksinitiative. «Wir, eine ganz geringe Minderheit, können unmöglich gegen den Volkswillen ankämpfen. Wir müssen versuchen, uns beim Publikum beliebt zu machen», schrieb 1909 der ACS.

Die Geschichte des motorisierten Strassenverkehrs lässt sich, so Merki, als «Siegeszug mit Rückschlägen» lesen. Warum konnte sich das Auto ab Mitte der 20er-Jahre dann doch noch durchsetzen? Die Fahrzeuge wurden sicherer, die Chauffeure mussten sich an Regeln halten und technische Details wie Hupe, Blinker und Rückspiegel entschärften die Gefahren. Durch Steuern und Treibstoffzoll wurden die Kosten, wenigstens teilweise, den Autofahrern überwält, was die Teerung und den Ausbau der Strassen ermöglichte. Schliesslich gewöhnte sich die Bevölkerung, für die bald auch Lastwagen, Postautos und Stadtbusse unterwegs waren, an das neue, dominierende Motorfahrzeug – lange bevor sich breite Kreise den Traum vom eigenen Wagen erfüllen konnten. ■

Links: Automobilisten schützen sich vor Sabotage: Eine Vorrichtung führt die gefährlichen Drähte über die Köpfe hinweg (1913).

Rechts: Blaues Blut auf hohen Rädern, noch karosserielos: Baron A. von Bonstetten mit Gemahlin auf einem Quadricycle in Thun (1901).