

"Wo es hinkommet, bringt es Wohlfahrt und Gedeihen" : das Verhältnis der Schweizer Arbeiter zum Automobil im Diskurs des "Arbeiter-Touring" (1920-1970)

Autor(en): **Zürcher, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **49 (1999)**

Heft 3

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-81258>

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.

«Wo es hinkommt, bringt es Wohlfahrt und Gedeihen»

*Das Verhältnis der Schweizer Arbeiter zum Automobil
im Diskurs des «Arbeiter-Touring» (1920–1970)*

Thomas Zürcher

Résumé

Le discours de l'Union du Touring Ouvrier Suisse entre les années 1920 et 1970 révèle deux attitudes contradictoires à propos de la voiture. Dès les années trente, s'affirme un discours euphorique qui considère la voiture comme un symbole du progrès technique et économique auquel les travailleurs prennent part. Mais il y a aussi des voix critiques qui dénoncent la voiture comme une conquête bourgeoise, une concurrence pour la bicyclette. Dans un premier temps en effet la bicyclette était considérée comme la «voiture du pauvre», ensuite ce fut la moto, puis le scooter, etc. Parallèlement à la croissance de la main-d'œuvre et au nivellement de la classe moyenne, la voiture prit une place centrale dans le discours. Les données statistiques ne permettent pas d'établir le degré de «démocratisation» de la voiture comme bien de consommation, mais elles soulignent que l'assimilation de la voiture parmi les travailleurs fut considérablement plus lente dans les faits que dans les représentations.

Am 5. April 1930 beschlossen die Delegierten¹ des «Arbeiter Radfahrer Bunds der Schweiz 'Solidarität'» den Verband in «Arbeiter Touring Bund der Schweiz 'Solidarität'» umzubenennen. Diesem Beschluss ging eine heftige Diskussion voraus, die uns dank der gewissenhaften Protokollführung des Vereins überliefert ist. Der Zentralpräsident Ernst Iseli begründete den Antrag mit den kernigen Worten: «Einige unserer Ge-

¹ Frauen gehörten dem Verband zwar schon sehr früh an, traten aber weder in leitender Position noch publizistisch in Erscheinung. Hier und im Folgenden jeweils die weiblichen Wortformen zu verwenden wäre irreführend.

nossen besitzen bereits ein Automobil. Wenn wir nun an die Namensänderung herantreten, so wollen wir gleich ganze Arbeit leisten und den Namen so gestalten, dass wir auch die Automobilisten, die sich unsern Statuten unterziehen, aufnehmen können.»²

Dass sich eine Arbeiterorganisation bereits in den 30er Jahren auf die Aufnahme von Automobilisten einrichtete, erstaunt aus heutiger Sicht. Gilt es doch als unwahrscheinlich, dass sich ein Arbeiter damals ein Auto leisten konnte. Über den Beginn der Motorisierung in der Schweiz und über die Proteste, die diese neuen Fahrzeuge auslösten, ist zwar schon einiges geschrieben worden³, über die sozialen Implikationen der Motorisierung liegt hingegen noch keine Forschung vor. In meiner Untersuchung über das Verhältnis der Schweizer Arbeiter zum Motorfahrzeug zwischen 1920 und 1973 nimmt der «ATB», wie sich der Verband im Anschluss an diese Sitzung nannte, eine zentrale Rolle ein⁴. Der ATB war in den 20er und 30er Jahren ein bedeutender Radfahrerverband, der in den verkehrspolitischen Fragen einiger Kantone und des Bundes einen nicht zu unterschätzenden Einfluss hatte⁵. Mitglied im ATB konnte gemäss Statuten nur werden, wer der sozialdemokratischen oder der kommunistischen Partei oder einer der Gewerkschaften des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes angehörte. Als eine der wichtigsten Arbeiterkulturorganisationen der Schweiz war der Verband kultursozialistischen Zielsetzungen verpflichtet⁶. Der ATB verstand sich nicht nur als Dienstleistungs- und Selbsthilfeorganisation für radsporttreibende Arbeiter, die Verbandsfunktionäre sahen es auch als ihre Aufgabe, die bis zu 30 000 Mitglieder zu einem bewegungskonformen, solidarischen Verhalten in der Freizeit und im Alltagsverkehr zu erziehen. Dem ATB gehörten einerseits Mitglieder an, die der Naturfreundebewegung nahestanden. Aus dieser Ecke der Arbeiterbewegung, welche «zentrale Strukturelemente ökologischer Theoriebildung» anti-

2 Arbeiter-Radfahrer-Bund der Schweiz «Solidarität» 1930: Protokoll des IX. Bundestages in Basel vom 5. und 6. April 1930 im Volkshaus Basel, S. 21. Im Folgenden: «BTPr».

3 Ein Literaturüberblick gibt: Merki, Christoph Maria 1995: «Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte. Ein Gang durch die aktuelle Forschung». In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 45, 1997, S. 444–457, siehe auch ders.: «Von der Staubplage zum Sommersmog. Eine kleine Geschichte des modernen Strassenverkehrs in der Schweiz.» In: Binder, Ulrich; Heller, Martin (Hg.) 1997: *Die Strasse lebt. Fotografien 1938–1970*. Zürich, Scalo, S. 159–169; sowie das Heft 2/1999 der Zeitschrift *traverse*.

4 Zürcher, Thomas 1997: «Als Träger einer anständigen Gesinnung und Verfechter einer eben solchen Fahrweise» *Schweizer Arbeiter und ihr Verhältnis zum Motorfahrzeug im Diskurs des «Arbeiter-Touring»*. Basel, unpubl. Oberlehrerarbeit.

5 Darüber berichtet detailliert: Nussbaum, Urs 1989: *Motorisiert, politisiert und akzeptiert*. Bern, Lang.

6 Zur Rolle der Arbeiterkulturorganisationen in der Schweiz siehe: Schwaar, Karl 1993: *Isolation und Integration. Arbeiterkulturbewegung und Arbeiterbewegungskultur in der Schweiz 1920–1960*. Basel/Frankfurt a.M., Helbing & Lichtenhahn.

zipierte⁷, war am ehesten eine automobilkritische Haltung zu erwarten. Andererseits waren auch die Motorfahrerpioniere der Arbeiterbewegung und gewerkschaftlich organisierte Berufsschauffeure dem ATB angeschlossen. Die motorisierten Mitglieder bildeten stets eine Minderheit im ATB⁸. Dennoch entwickelte sich der Verband in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg immer mehr zu einem politisch weitgehend neutralen Interessenverband für Motorisierte. Gerade dieser Wandel macht den ATB für die Frage, welche Haltung die Schweizer Arbeiter zum Automobil eingenommen hatten, interessant. Der ATB bildete die eigentliche Schnittstelle zwischen Auto- und Arbeiterdiskurs, er war der Ort, wo die unterschiedlichsten Auffassungen über das Auto miteinander in Einklang gebracht wurden⁹.

Als Basis meiner Untersuchung dienten vor allem die gedruckten Quellen des Verbands, die Jahresberichte und Protokolle der Bundestage, das Verbandsorgan «Arbeiter-Touring»¹⁰ sowie das Organ der gewerkschaftlich organisierten Berufsschauffeure «Autocourier»¹¹.

Die oben erwähnte Auseinandersetzung um die Namensgebung nahm viele Elemente der Nachkriegsdiskussionen vorweg. Ich werde zunächst auf die verschiedenen Einschätzungen des Automobils eingehen und danach seine Aneignung durch die Arbeiter nachvollziehen.

Autoeuphorie und Autokritik

Aus heutiger Sicht mag die Autoeuphorie, welche den Verband 1930 zur Namensänderung bewogen hat, erstaunen. Sie zeugt jedoch von einem ungebrochenen Glauben an den technischen Fortschritt. So berichtete etwa der Motorfahrerpionier Burk am ATB-Bundestag: «Ich hatte Gelegenheit, in Paris und in deutschen Städten zu sehen, wie sehr das Kleinauto aufkommt, das aus Amerika importiert wird in einer Kiste, die als Garage dienen kann, und das nicht teurer ist als das Motorrad.»¹²

7 Sandner, Günther 1996: «Zwischen proletarischer Avantgarde und Wanderverein. Theoretische Diskurse und soziale Praxen der Naturfreundebewegung in Österreich und Deutschland (1895–1933/34)». In: *Zeitgeschichte* 23 (9/10), S. 306–318, Zitat S. 312, siehe auch: Zimmer, Jochen (1987) ²1989: «Soziales Wandern. Zur proletarischen Naturaneignung». In: Brüggemeier, Franz-Josef; Rommelspacher, Thomas (Hg.) (¹1987) ²1989: *Besiegte Natur. Geschichte der Umwelt im 19. und 20. Jahrhundert*. München, S. 158–167.

8 1933 rund 10%; 1965 rund 34%. Angaben aus den Jahresberichten.

9 Auf die Problematik des Arbeiterbegriffs im gewählten Zeitraum einzugehen, würde den Rahmen dieses Aufsatzes sprengen.

10 Im Folgenden *AT*. Vor 1933 hiess die Zeitung «Arbeiter-Radfahrer» (im Folgenden *AR*), sie erschien seit 1916. Vorher waren die Schweizerischen Sektionen dem deutschen Verband angeschlossen und die Mitglieder erhielten das deutsche Organ.

11 Der *Autocourier* (wechselnde Untertitel) erschien von 1930 bis 1939.

12 *BTP* 1930, S. 23.

Das Vorbild Amerika spielte eine wichtige Rolle. Dort, so soll ein ehemaliges Vorstandsmitglied berichtet haben, stehe das «Automobil bei der Arbeiterschaft ungefähr so im Gebrauch [...] wie hier das Velo: häufig schaffen zwei Arbeiter miteinander ein Auto an, um über Samstag und Sonntag Ausflüge damit zu machen»¹³. In den Verbandszeitungen wurden die Neuerungen auf dem Automarkt mit grosser Aufmerksamkeit verfolgt. Selbst die Ankündigung des nationalsozialistischen KdF-Volkswagens wurde im «Autocourier» mit einem Gemisch von Skepsis und Zuversicht quittiert: «Nun sind wir gespannt, ob die Erwartungen, die man an den Wagen stellt, alle in Erfüllung gehen. Wenn es wahr werden sollte, was Hitler prophezeite, dann wäre der KdF-Wagen [...] ein technisches Wunder.»¹⁴

Von diesem technischen Wunder erwarteten die Arbeiter ihren gerechten Anteil. Der SP-Nationalrat Oldani versicherte 1933 den versammelten Arbeitermotorfahrern in Interlaken: «Der Arbeiter hat ein Anrecht auf alle Kulturgüter, die er geschaffen hat, also auch auf ein Automobil oder Motorrad.»¹⁵ Das Auto sei «eines der fundamentalen Elemente des Fortschritts», so resümierte der «Autocourier» 1934: «Wo es hinkommt, bringt es Wohlfahrt und Gedeihen.»¹⁶ Sein Besitz symbolisierte Teilhabe an diesem Gedeihen, machte sozialen Aufstieg sichtbar und kündigte damit – der Klassenkampfrhetorik jener Zeit zum Trotz – die Integration in den Sozialstaat an.

Darüber hinaus hatte die private Aneignung von Motorfahrzeugen für Arbeiter einen weiteren Reiz. Endlich konnten sie über die Technik verfügen, die ihnen in der Arbeitswelt auf vielfältige Weise begegnete, ihnen aber nicht gehörte. «Als viele Menschen von jung auf lernten, ‘mit den Motoren zu fühlen’», so schreibt der deutsche Technik- und Umwelthistoriker Joachim Radkau, «begann eine neue Ära in der historischen Anthropologie der Technik.» Technik, so Radkau, werde durch Habitualisierung «zu einem Teil der Menschen, die mit ihr umgehen», sie geht sozusagen «in Fleisch und Blut» über. Besonders «bei solchen Apparaturen, die von ihrem Benutzer gesteuert werden und auf dessen Impulse reagieren», entwickle sich «eine intime Beziehung» zwischen Mensch und Technik¹⁷.

Der von Radkau beschriebene Habitualisierungsprozess lässt sich im «Arbeiter-Touring» gut verfolgen. Mit der Aufnahme von Motorradfah-

13 Ebd. S. 25.

14 *Autocourier* 1938/15, S. 173.

15 *AT* 1933/16, S. 7.

16 *Autocourier* 1934/6, S. 88.

17 Radkau, Joachim 1989: *Technik in Deutschland. Vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart*. Frankfurt a.M., Suhrkamp, S. 52.

ren in die Reihen des ehemaligen Radfahrerbundes erhielt das Verbandsorgan eine «Motorfahrerspalte». Darin erschienen vor allem sogenannte Ratgeber, das sind ausführliche technische Beschreibungen. Sie sollten dazu beitragen, dass die Arbeitermotorfahrer zu jenen Fahrern gehörten, denen «‘die Hebelelei’ in Fleisch und Blut» übergeht¹⁸. Zuweilen waren die technischen Instruktionen in kleine parabelähnliche Erzählungen integriert, wie beispielsweise 1928:

Da [...] versagte plötzlich unser Motor. Der Vergaser stöhnte und fauchte.

Halt! – Nun schnell herunter vom Sattel, um die Fehlerquelle festzustellen. Zuerst sahen wir die Zündkerzen nach, ob sie verölt waren, oder ob sich eine starke Ölkruste zwischen den beiden Elektroden (sic!) gebildet hatte. Nichts zu finden. Wir untersuchten die Zündkabel, ob noch ein zündfähiger Funke entstand, aber alles war in bester Ordnung.

«Eine verflixte Sache!» meinte mein Freund und fuhr fort: «Beim Motor – scheint mir – ist es wie bei der Krankheit eines Menschen und beim Arzt: Die Ursache der Erkrankung feststellen ist das schwerste! Hat man erst heraus, wo der Schaden sitzt, dann ist die Heilung nicht allzu schwer!»¹⁹

Die Diagnose benötigte noch eine ganze Weile. Der Ich-Erzähler, der sein Selbstbewusstsein offensichtlich mit technischem Wissen stärkt, fiel in Siegesrhetorik: «[...] dachte ich und schraubte das Benzin-Rohr auf, blies durch und – schon war der Fehler entdeckt». Nachdem der Fehler behoben war, «schnattert mein Motor wieder fröhlich und gesund», entsprechend fuhr auch die Erzählung fort²⁰. Der Motor wird in dieser Erzählung zum pflegebedürftigen Wesen, zum Patienten, der Ich-Erzähler stellt die Diagnose und macht den Motor gesund: er wird zum Arzt.

Die technische Kompetenz, die sich die Arbeiter in ihrer Freizeit mit ihrer Motorradspielerei aneigneten, ist in vielen Fällen nicht nur reines Vergnügen. Sie bildet im Sinne Bourdieus kulturelles Kapital²¹. Im angebrochenen Autozeitalter war motortechnisches Know-how gefragt, die Hoffnung, es auch gewinnbringend einsetzen zu können, nicht unberechtigt.

Wie das Spiel zwischen dem symbolischen und dem realen Kapital idealerweise ablaufen soll, beschreibt eine 1932 im «Autocourier» erschienene Kurzerzählung über den Arbeitstag eines Tankwarts, die der deutschen Gewerkschaftspresse entnommen worden war²². Dieser Tankwart verdankt sein gutes Verhältnis zur Kundschaft nicht hauptsächlich seiner Menschenkenntnis, sondern vor allem seinen Motoren-

18 AT 1953/16, S. 8.

19 AR 1928/8, S. 81.

20 AR 1928/8, S. 81.

21 Bourdieu, Pierre ⁵1994 (¹1970): *Zur Soziologie der symbolischen Form*. Frankfurt a.M., Suhrkamp.

22 *Autocourier* 1932/3, S. 34–36.

und Technikenntnissen und seiner Fähigkeit, die kleinen und grossen Mängel der Automobile zu beheben. Da repariert er zwei Plattfüsse und sichert sich damit die Dankbarkeit des kurz zuvor noch «todunglücklichen Kunden». Mit «erprobtem Gehör und als erfahrenem Fachmann» fällt ihm der unruhige Gang eines Kabrioletts auf. Im Nu hat er die ver-russte Kerze gereinigt und die Dame obendrein noch auf den demnächst erforderlichen Ölwechsel aufmerksam gemacht. Beim nervösen «Herrenfahrer» reicht es sogar schon, dass er schnell nach dem Kühlwasser sieht, und die Windschutzscheibe mit «Leder und Putztuch» vom Staub befreit, um die Miene des Kunden aufzuheitern: «Beide verabschieden sich freundlich, besonders der Kunde, da er den Eifer und die Sorgfalt dankend anerkennt, und lässt von Aufgeregtheit nichts mehr merken.» Kurzum: mit Fleiss, etwas Unterwürfigkeit und vor allem mit viel auto-technischem Einfühlungsvermögen schafft es der kleine Tankwart, die sozial höher gestellten, weil motorisierten, aber technisch hilflosen Kunden und Kundinnen von sich abhängig zu machen. Die Tankstelle wird sozusagen zum Ambulatorium. Und weil die Geschichte in einem Gewerkschaftsblatt erscheint, erhält der Protagonist kein kompromittierendes Trinkgeld, das ihn in seine untergeordnete Stellung zurückversetzen würde. Wer zahlt schon einem Arzt ein Trinkgeld.

Doch nicht alle Genossen waren begeisterte Automobilbefürworter. Es gab innerhalb der Arbeiterschaft durchaus Stimmen, die sich dezidiert dagegen richteten. Zumindest zu Beginn des Jahrhunderts galt der motorisierte Personenwagen in Arbeiterkreisen als Inbegriff der Bourgeoisie. Er symbolisierte Wohlstand und Überheblichkeit. In den frühen Schriften des ARB wurden Autos als «rasende kostspielige Ungetüme» bezeichnet, die «fast ausschliesslich im Besitz begüterter Leute» seien²³. Es war regelmässig von «Luxusautos»²⁴, von «belebte[n] Autoprotzen»²⁵ und von «autelnden Herrschaften» die Rede²⁶. Neben dieser klassenspezifischen Kritik wurde dem Auto vor allem angelastet, dass es Radfahrer und Spaziergänger von den Strassen verdränge. Als störend wurden die Geschwindigkeit, die Abgase und vor allem der Staub empfunden, den die Wagen auf den oft noch ungeteerten Strassen aufwirbelten. Darin unterschied sich die proletarische Autokritik nicht von der übrigen Autokritik jener Zeit.

Argumentationsmuster und Sprachduktus dieser autokritischen Stimmen lassen den Einfluss religiöser und lebensreformerischer Kreise

23 AR 1909, S. 303.

24 AR 1925/16, S. 4.

25 AR 1922/16, S. 4.

26 AR 1923/13, S. 4.

erkennen. Ihr zivilisationskritischer Anklang ist nicht zu überhören. Es war vor allem die lebensreformerische Bewegung der Jahrhundertwende, welche die technikfeindlichen Stimmen der konservativen Fortschrittsfeinde in die Arbeiterbewegung hineingetragen hatte²⁷. Der führende Vertreter der schweizerischen religiös-sozialistischen Bewegung, Leonhard Ragaz, hielt den «Kampf gegen das Auto» beispielsweise für ebenso notwendig wie den Kampf «gegen die Sklaverei, den Alkohol, die Prostitution, den Krieg!»²⁸ Die Klagen des ATB-Sekretärs Hugo Jordy, der 1952 im Zusammenhang mit dem Automobilismus die «augenfällig überbordende Modernisierung» anprangerte²⁹, zeigen, dass dieser fortschrittskritische Diskurs auch zu Beginn der Hochkonjunktur innerhalb der Arbeiterbewegung noch präsent war.

Doch alle autokritischen Stimmen, mochten sie noch so radikal sein, bargen in sich zugleich die Option, dass das Auto auch anders gebraucht werden könnte. Das Vorkriegsorgan der Arbeiterradfahrer wollte zum Beispiel «der irrigen Meinung» entgegenarbeiten, «als ob Schnelligkeit und Rasen ein unbedingtes Erfordernis des Kraftfahrens sei»³⁰. Darin spiegelte sich ein ambivalentes Verhältnis zum Auto. Mit der Ablehnung als bürgerliches «Luxusauto» verband sich schon früh der Wunsch, sich ein eigenes Fahrzeug anzueignen. Das Auto war nicht schlecht an sich, sondern es war schlecht, weil «das Protzertum [...] sich seiner [...] bemächtigt» hatte³¹.

Meist aber waren die autokritischen Stimmen innerhalb des ATB nur indirekt zu erkennen. Obwohl sich an der oben erwähnten Delegiertenversammlung kein einziger Redner ausdrücklich gegen Automobilisten wandte, äusserte der Automobilbefürworter Baumgart seine Besorgnis: «Wir wollen nicht den gleichen Standpunkt einnehmen wie seinerzeit beim Auftauchen der Automobile die Londoner Stadtverwaltung, die verlangte, dass vor dem Auto ein Fussgänger einhergeht, um die Geschwindigkeit des Autos zu regulieren. Es ist betrübend, festzustellen, dass die Kräfte, die sich dem Neuen entgegenstemmen, diesmal unter der sozialistisch orientierten Arbeiterschaft zu suchen sind, die sonst der Träger des Fortschrittes sein sollte.»³²

27 Zur Rolle der konservativen Fortschrittskritik siehe Sieferle, Rolf Peter 1984: *Fortschrittsfeinde? Opposition gegen Technik und Industrie von der Romantik bis zur Gegenwart*. München, Beck, S. 155ff., sowie Walter, François 1996: *Bedrohliche und bedrohte Natur. Umweltgeschichte der Schweiz seit 1800*. Zürich, Chronos, S. 99ff.

28 Ragaz, Leonhard 1927: «Vom modernen Götzendienst (Ein Wort zur Automobilabstimmung)». In: *Neue Wege. Blätter für religiöse Arbeit* 21, S. 247–254, Zitat: S. 253.

29 AT 1952/5, S. 1.

30 AR 1909, S. 301.

31 Ragaz 1927, S. 248.

32 BTPr 1930, S. 25.

Der Vorstand machte die Frage der Namensgebung zu einer Frage pro und contra Auto schlechthin. Das war typisch für Autobefürworter, nicht nur innerhalb des ATB. Mangelnde Begeisterung und Gleichgültigkeit wurde als Autofeindschaft ausgelegt. Die Klagen der motorisierten ATB-Mitglieder über mangelnde Solidarität ihrer nichtmotorisierten Mitglieder, die auch in den 60er Jahren nicht verstummten, sind daher mit der entsprechenden Sorgfalt zu interpretieren.

Einschleichende Motorisierung

In der Diskussion über Namensänderung wandte sich ein Redner mit dem Argument «ich sehe nicht ein, warum das Wort Motor vorangesetzt werden soll; denn auch das Motorrad ist ein Rad und kein Schlitten» gegen die Namensvariante «Arbeiter-Motor- und Radfahrerbund»³³. Der protokollarisch festgehaltene Heiterkeitserfolg lässt sich wohl als Hinweis auf den Spott verstehen, dem die Auto- und Töffeuphoriker jener Zeit auch in den eigenen Reihen ausgesetzt waren. Die Bemerkung bringt die Sichtweise vieler Genossen auf den Punkt. Das Fahrrad war für sie in erster Linie ein erschwingliches Verkehrsmittel, Mittel zum Zweck, gleichgültig, ob es motorisiert war oder nicht. Das Motorfahrzeug schlich sich sozusagen bei der Arbeiterschaft ein. Den ersten Schritt bildeten meist Motorräder, die bedeutend billiger als Autos waren und denen auch kein negativer Klassencharakter zugeschrieben wurde. Die Motorisierung der Arbeiter war eher ein langsamer Prozess als eine spektakuläre Wandlung.

Gerade zu Beginn der Motorisierung waren die Grenzen zwischen Motorrad und Fahrrad weniger eindeutig, als es heute erscheinen mag. Im Diskurs des ATB lässt sich ein fließender Übergang vom Fahrrad zum Motorrad erkennen. Eine Zwischenstufe bildeten die sogenannten Fahrräder mit Hilfsmotoren. Im Bundestagsbericht von 1922 war von «der Tatsache» die Rede, «dass viele unserer Bundesmitglieder Fahrräder mit sogenannten Hilfsmotoren besitzen, und dass es noch eine Menge von Mitgliedern hat, die im Begriff steht, solche Einbaumotoren anzuschaffen»³⁴. Sozusagen mit einem Handgriff wurden die Fahrräder motorisiert, die Fahrer verstanden sich aber damit noch nicht als Motorfahrer: Eine Zürcher Sektion setzte sich im gleichen Jahr mit einer Eingabe an den Regierungsrat für «die Entlastung der Hilfsmotorfahrer von den hohen Steueransätzen der Kraftfahrzeuge»³⁵ ein, als ob für sie

33 BTPr 1930, S. 23.

34 AR 1922/5, S. 2.

35 AR 1922/15, S. 3.

die Genossen mit dem Hilfsmotor immer noch normale Radfahrer wären. Für die Verbandsleitung wurde dieser Wandel erst aus versicherungstechnischen Gründen zum Thema, sie richtete sich daher in einem Aufruf an die «Bundesmitglieder, welche ein Motorrad (Rad mit Hilfsmotor) besitzen»³⁶. Die Klammer setzte die beiden Fahrzeugkategorien gleich. Das entsprechende Versicherungsreglement, das 1926 vorlag, unterschied nur noch nach Motorenstärken. Aus Fahrrädern mit Hilfsmotoren waren sozusagen über Nacht Motorräder geworden und hatten damit das Velo als «Auto des kleinen Mannes» abgelöst.

Auch der Schritt vom Motorrad zum Auto vollzog sich schleichend. Das vom Autopionier Burk erwähnte amerikanische Volksauto wurde im «Autocourier» folgendermassen beschrieben:

Der Wagen besteht aus Motor, Rädern und Karosserie, die unabhängig voneinander mit dem verstärkten Karosserierahmen verbunden sind. [...] Statt der Federn sind die Räder mit einem stabilen Gummiband ausgestattet, das nach der Art mechanischer Stossdämpfer Stösse auffängt und schnelles Fahren selbst auf den schlechtesten Strassen gestattet. [...] Der Wagen wiegt 275 Kilo und soll nicht mehr als etwa 100 Dollar, das sind rund 500 Franken, kosten.³⁷

Es gab verschiedene europäische und amerikanische Hersteller, die mit solchen Leichtfahrzeugen, sogenannten «Cyclecars», versuchten, günstige Automobile zu produzieren. Sie waren oft mit Motorradteilen konstruiert, und es war nicht immer klar, ob sie nun den Autos oder Motorrädern zuzurechnen waren. Diese oft dreirädrigen Motorfahrzeuge verdeutlichten augenfällig, dass eher das Fahrrad als die Kutsche der technische Vorläufer des Automobils war³⁸.

Die Wirtschaftskrise und der Zweite Weltkrieg bereiteten der Hoffnung, mittels solcher Gefährte den Einstieg in die Motorisierung zu schaffen, ein frühes Ende. Nach dem Krieg machte sich allerdings schon bald wieder «überall [...] der Wunsch bemerkbar», «das zweirädrige Fahrgestell gegen ein vierrädriges umzutauschen»³⁹. Die meisten Motorradbesitzer wurden als «verhinderte Automobilisten» betrachtet, «die nur auf die Voraussetzung warteten, die ihnen erlaubte, ein Auto zu erwerben»⁴⁰. Diese Voraussetzungen schienen am Ende der 50er Jahre allmählich erfüllt zu sein.

36 AR 1922/6, S. 1.

37 Autocourier 1930/5, S. 24.

38 Simsa, Paul 1995: «In den Klammern der Physik. Zweiräder und Kleinfahrzeuge». In: Niemann, Harry; Hermann, Armin (Hg.) 1995: *Die Entwicklung der Motorisierung im Deutschen Reich und den Nachfolgestaaten*. Stuttgart, Franz Steiner, S. 97–103.

39 AT 1958/6, S. 9.

40 AT 1965/1, S. 6.

Ausführlicher Berichte über Autos rückten immer öfters in die Spalten des «Arbeiter-Touring». Galten die ersten Besuche des Genfer Autosalons der Nachkriegsjahre noch den ausgestellten Motorrädern⁴¹, so war Ende der 60er Jahre fast ausschliesslich von Autos die Rede. Und wiederum war der Übergang fließend. Eine erste Stufe vom Motorrad zum Auto bildeten die Roller, die nach dem Krieg neu aufkamen. Sie domestizierten sozusagen die Motorräder. Der Motor wurde durch eine Karosserie verhüllt. Schon bald weitete sich die Karosserie aus, verdeckte nicht nur den Motor, sondern auch den Fahrer, wurde zur Kabine. «Wird der Autoroller das Fahrzeug des kleinen Mannes?» titelte der «Arbeiter-Touring» 1955 und stellte eine ganze Anzahl solcher neuer Fahrzeuge vor⁴². Zwei Jahre später wurde «der Besitz eines Kleinstwagens» als «weitere Stufe auf dem Gebiet der Motorisierung und damit erhöhten Anteil am Fortschritt» gefeiert⁴³. Das «Mittelding zwischen einem Roller und einem Auto» entspreche «sicherlich» einem Bedürfnis:

Seit jeher war ja das Bestreben vorhanden, ein Motorrad zu bauen, das einen vollwertigen Wetterschutz gewährleistet. Wie viele Leute würden heute gerne einen Wagen anschaffen, dies aber mangels der fehlenden Moneten nicht ausführen können. [sic] Ein Kleinwagen könnte vielleicht noch angeschafft werden, doch kommt der Unterhalt desselben viel zu teuer, als dass das Familienbudget ein solches Unterfangen zulassen würde.⁴⁴

Ein ausführlicher Bericht über den BMW-Isetta aus Jahr 1955 betonte den Hybridcharakter des Kabinenrollers: «Es wäre verfehlt, dieses Fahrzeug als die vereinfachte Ausgabe eines Automobils anzusehen, denn es erhebt nicht den Anspruch, Auto oder Kleinwagen zu sein.»⁴⁵ Der Anspruch «der Isetta», ein Motorrad zu sein, wurde durch die Verwendung des femininen Genus unterstrichen (= «die Maschine»).

In den 60er Jahren wurde ein neuer Kleinwagen angepriesen, der Mini:

Man begegnet ihm – sogar mit livriertem Chauffeur! – vor den teuersten Restaurants und den vornehmsten Theatern. [...] Und weil in Paris die Verkehrsverhältnisse ähnlich wie in London sind, hat auch die Bankierfamilie Rothschild auf das BMC-Baby umgestellt und – noblesse oblige – gleich 5 [...] Autos dieses Typs erworben.⁴⁶

41 AT 1948/7, S. 9 und AT 1949/8, S. 7.

42 AT 1955/3, S. 5.

43 AT 1957/16, S. 6.

44 AT 1955/3, S. 5.

45 AT 1955/9, S. 9.

46 BMC = British Motor Company, AT 1961/24, S. 8.

Das «Auto des kleinen Mannes» war in die Highsociety aufgestiegen. Gleichzeitig geriet das einst euphorisch begrüßte Kleinauto in den Hintergrund. Immer mehr wich es in der Berichterstattung des «Arbeiter-Tourings» dem mittelgrossen Wagen. 1959 berichtete der neue Redaktor der Motorfahrrerspalte vom Genfer Autosalon:

Selbstverständlich liessen wir uns in aller Ruhe die für unsere werktätigen Mitglieder interessanten Marken und Modelle Revue passieren, interessant deshalb, weil sie im Anschaffungspreis eine bestimmte obere Limite nicht überschreiten sollen und können. Und man merkte am gesamten Ausstellungsgut, dass ein starker Trend im Automobilbau zum mittleren und kleinen Fahrzeug vorherrschend ist, natürlich um die grossen Scharen der Arbeitenden für die Anschaffung eines Wagens zu ermutigen.⁴⁷

Im Jahr darauf nahm er an gleicher Stelle «von den glänzenden und spiegelblanken hübschen Dingern auf vier und zwei Rädern gebührend Notiz». Die «grosse Zahl der relativ billigen Klein- und Mittelklasstypen» erklärte er mit der «anhaltenden Konjunktur und der steigenden Kaufkraft der breiten Volksschichten»⁴⁸. Die «Arbeiter» von einst waren zu «Arbeitenden» und schliesslich zu «breiten Volksschichten» geworden. Dem Vertreter der «nivellierten Mittelstandsgesellschaft»⁴⁹ stand auch ein ebensolches Automobil zu. Musste der «Arbeitende» noch zum Kauf «ermutigt» werden, verhalf die «steigende Kaufkraft» im Bericht des folgenden Jahres dazu, sich die «glänzenden und spiegelblanken hübschen Dinger» anzuschaffen.

Mit der Konjunktur stiegen auch die Ansprüche an die Kleinautos. «Man will für sein Geld möglichst viel bekommen», nicht «nur einen Untersatz vom billigen Preis»⁵⁰. Der Redaktor bringt die Beschreibung des idealen «Autos des kleinen Mannes» der 60er Jahre auf den Punkt:

Unter möglichst viel verstehe ich: Genügend Fahrgastraum mit vier bis fünf Plätzen, genügend Motorleistung und trotzdem kleinem Verbrauch an Betriebsmitteln, kleiner Hubraum mit grosser Kraft zwecks Steuertiefhaltung und doch so stark, dass auch einmal ein Überholmanöver gefahrlos auszuführen ist, und nicht zuletzt ein möglichst geräumiger Kofferraum, damit für Camping und Picknick sowie Hotelferien das notwendige Drum und Dran an Ausrüstung und Kleidung mitgeführt werden kann, ohne dass ein Dachfuder aufgebaut werden muss.⁵¹

47 AT 1959/6, S. 6.

48 AT 1960/8: 6. Die Schreibweise «Mittelklasswagen» statt «Mittelklassewagen» ist häufig.

49 Schelsky, Helmut 1965: «Die Bedeutung des Schichtungsbegriffs für die Analyse der gegenwärtigen deutschen Gesellschaft (1953)». In: ders. 1965: *Auf der Suche nach der Wirklichkeit*. Düsseldorf/Köln, Diederichs, S. 331–336.

50 AT 1960/8, S. 6.

51 Ebd.

Obendrein sollte der klassenbewusste Käufer Solidarität mit dem «Mann, [...] der Frau an der Werkbank und an der Maschine» bekunden:

Und wenn sich der eine oder andere von unsern Lesern manchmal wünscht, dass er sich seinen kleinen Traum etwas wohlfeiler erstehen könnte, [...] dann möge er auch bedenken, dass auch dem andern Kollegen, mit den schwierigen Händen, und dem öligen Überkleid aus diesen Preisen sein Lohn bezahlt werden muss.⁵²

In den folgenden Jahren war in der Berichterstattung vom Autosalon nur noch von den «Mittelklasswagen» die Rede. Was man sich darunter vorstellen musste, zeigten die regelmässig erscheinenden ausführlichen Berichte und Bilder in der Motorfahrrerspalte, welche längst schon aus mehreren Seiten bestand und seit 1962 «Auto-Moto-Seite» hiess. Das ging vom «Opel Record» und «Ford Taunus 17 M» über «Simca 1000», «Opel Kadett» und «Fiat 1100» zu immer grösseren und schnelleren Wagen wie «Volvo», «Porsche», «Mustang», «Aston Martin». Der Einfluss der Werbetexte ist in diesen Berichten unübersehbar. Omnipräsent war die ganze Zeit der «VW», zuweilen hat man sogar das Gefühl, in einer VW-Hauszeitung zu blättern.

In den Spalten des «Arbeiter-Tourings» hatte sich die Aneignung des Autos durch die Arbeiter im Verlauf der 60er Jahre vollzogen. Doch wie verhielt es sich mit der realen Aneignung?

Das Konsumgut Auto und seine soziale Verteilung

Indem Arbeiter Autos kauften, vollzogen sie symbolisch den Eintritt in die Konsumgesellschaft und bestätigten zugleich die Fiktion einer Gesellschaft, die allen dieselben Chancen einräumte⁵³. Dementsprechend ist es nicht verwunderlich, dass die Automobilisierung der Arbeiter immer wieder herbeigeredet wurde⁵⁴. Aber hatte die Demokratisierung des Konsumguts Auto tatsächlich stattgefunden, hatte das Automobil aufgehört, «gültiges Symbol des Wohlstandes» zu sein, war es «Gebrauchsgegenstand» geworden, wie dies der «Arbeiter-Touring» 1970 einmal mehr beteuerte?⁵⁵

52 Ebd.

53 Dazu Tanner, Jakob 1994: «Die Schweiz in den 1950er Jahren: Prozesse, Brüche, Widersprüche». In: Blanc, Jean-Daniel; Luchsinger, Christine (Hg.) 1994: *Achtung: die 50er Jahre! Annäherungen an eine widersprüchliche Zeit*. Zürich, Chronos, S. 19–50.

54 Zum Beispiel von Jaisli, Max Roland 1958: *Entwicklung, Stand und Auswirkungen der Motorisierung des individuellen Personenverkehrs in der Schweiz*. Diss. Bern. Aarau, Keller, S. 99f.

55 AT 1970/9, S. 4.

Tatsächlich setzte in der Schweiz nach dem Zweiten Weltkrieg ein beispielloses Wachstum der Personenwagenbestände ein. Fast jedes Jahr wurden weitere 20000 neue Wagen gezählt, mit steigender Tendenz. Erstaunlicherweise waren die kantonalen und eidgenössischen Statistiker, die Auskunft über die Hubraumstärken jeder einzelnen Schweizer Gemeinde geben konnten, nicht in der Lage, Aussagen über den sozialen Stand der Autobesitzer zu machen. Es gibt nur zwei gesamtschweizerische Zusammenstellungen des eidgenössischen statistischen Amtes über die berufliche Stellung der Auto- und Motorradbesitzer, eine aus dem Jahr 1937 und eine aus dem Jahr 1951⁵⁶. Ausserdem gibt es ein paar wenige kantonale und eine kommunale Studien⁵⁷. Vor allem die beiden stark motorisierten und städtischen Kantone Genf und Basel-Stadt liessen Mitte der 50er Jahre die soziale Verteilung ihrer Motorfahrzeugbestände untersuchen⁵⁸. Gemäss diesen wenigen Zahlen lässt sich abschätzen, dass in der Zwischenkriegszeit höchstens 5% der in der Schweiz eingeschriebenen Personenwagen Arbeitern gehörten, Mitte der 50er Jahre maximal 20%. Diese Anteile mögen für sich betrachtet hoch scheinen, um von einer Demokratisierung des Autobesitzes sprechen zu können, müssten die Arbeiter aber entsprechend ihrem Anteil an der Gesamtbevölkerung vertreten sein. Das war aber auch in den 60er Jahren kaum der Fall. Im hochmotorisierten Basel teilten sich 1965 beispielsweise in den typischen Arbeiterquartieren deutlich mehr Einwohnerinnen und Einwohner einen PW als in den vornehmeren Quartieren und Vororten der Stadt⁵⁹.

Auch die unterschiedlichen Wagengrössen lassen keine Aussagen über die soziale Verteilung der Automobile zu. Zwar zeigen die Statistiken eine Tendenz zu mittleren und kleinen Wagen, doch lässt sich daraus nicht automatisch auf die zunehmende Motorisierung von Arbeitern schliessen. Sowohl die Basler Studie als auch die Genfer Studie über die Motorfahrzeugbesitzer zeigen, dass Wagengrösse und soziale Stellung des Halters nur sehr bedingt korrelieren. Kleinwagen wurden von allen Schichten bevorzugt. Sie waren auch als Zweitwagen und als

56 Jaisli 1958: S. 145. Diejenige aus dem Jahr 1951 wurde nie veröffentlicht.

57 Jaisli nennt jene des Kantons Zürich aus den Jahren 1925 und 1927 und jene der Stadt Bern von 1928. Nussbaum nennt noch weitere Zürcher Untersuchungen aus den 20er und 30er Jahren. Nussbaum 1989, S. 36ff.

58 Girod, Roger et al. 1956: *Un aspect de l'évolution du niveau de vie. Le progrès de l'automobilisme selon les milieux de 1900 environ à aujourd'hui. Le cas de Genève*. Genf, A.I.T., und Fasler, Samuel 1956: «Die Personenwagen und ihre Besitzer im Kanton Basel-Stadt Ende 1956». In: *Wirtschaft und Verwaltung* 3, S. 87–105.

59 Kalt, Monica; Zürcher, Thomas 1994: «Das uneingelöste Versprechen». In: Andersen, Arne (Hg.) 1994: *Perlon, Petticoats und Pestizide. Mensch-Umwelt-Beziehung in der Region Basel der 50er Jahre*. Ausstellungskatalog. Basel, F. Reinhardt, S. 164–167.

Firmenfahrzeuge beliebt⁶⁰. Umgekehrt waren durch den Occasionenmarkt die grossen Wagen nicht ausschliesslich im Besitz von Direktoren und Selbständigen⁶¹. Vor allem «Mechaniker, Schlosser und Angehörige anderer technischer Berufe», die die Reparaturen und die Wartung selber vornehmen konnten, kauften sich gerne ältere Gebrauchtwagen⁶². Die Genfer Zahlen zeigen überdies, dass Arbeiter die kleinsten Autos eher mieden. Nur gerade 8% der autofahrenden Arbeiter besaßen einen Wagen mit weniger als 3 PS. Dagegen hatten 11% der Angestellten einen solchen Kleinstwagen. Es scheint, dass der Kabinenroller eher Motorradersatz für Angestellte und kleine Selbständige («petits commerçants») war als «Arbeiterauto»⁶³.

Auch die Kosten der Automobile lassen vermuten, dass Autos unter Arbeitern weit weniger verbreitet waren, als es der autoeuphorische Diskurs suggeriert. Der «ungemein» wachsende «Appetit am Herkommen und 'auch etwas vom Leben' haben» musste nämlich «auf Heller und Groschen bezahlt werden», gab ein Beitrag im «Arbeiter-Touring» mit dem Titel «das Glück hat vier Räder bekommen» zu bedenken. Und dafür müsse man arbeiten, «viel, sehr viel sogar»⁶⁴.

In der Tat musste ein Arbeiter «sehr viel» arbeiten, um die Summe für den Kaufpreis eines Autos aufzubringen. 1922 kostete ein mittelgrosses Auto 9500 Franken. Das entsprach gemäss Berechnungen der beiden Westschweizer Historiker David Asséo und Jean Batou ungefähr 6500 Arbeitsstunden eines damaligen Facharbeiters der Maschinen- und Metallindustrie. Ein Arbeiter hätte demnach bei einer 48-Stunden-Woche etwas länger als 2½ Jahre arbeiten müssen, um die entsprechende Summe zu verdienen. 1973 hätte ein Arbeiter für einen vergleichbaren Wagen noch etwa ein halbes Jahr arbeiten müssen⁶⁵.

Selbstverständlich gab es auch billigere Autos. Die Kleinwagen der 30er Jahre waren «nicht mehr viel teurer als ein gutes modernes Motorrad»⁶⁶. Für die Rollermobile, die nach dem Krieg aufkamen, lag die Schallgrenze bei 3500 Franken, also etwa bei der Hälfte eines mittleren Autos und in der Nähe eines teuren Motorrads⁶⁷. Ausserdem gab es die Möglichkeit, sich einen gebrauchten Wagen zu kaufen. Diese Preise

60 Fasler 1956, S. 99.

61 Fasler 1956, S. 104. Diese Tendenz bestätigen auch Girod et al. 1956, S. 76.

62 Fasler 1956, S. 104.

63 Girod et al. 1956, S. 132.

64 AT 1958/6, S. 9.

65 Asséo, David; Batou, Jean 1987: «Genève et l'automobile avant 1914. Une histoire d'amour et de haine». In: *Revue du Vieux Genève* 17, S. 57–64, 60.

66 AT 1934/9, S. 7.

67 AT 1955/3, S. 5.

lagen erheblich unter den Neupreisen. Occasionswagen waren aber mit erhöhten Risiken verbunden und weniger prestigeträchtig.

Mit den Anschaffungskosten allein war ein Motorfahrzeug noch nicht finanziert. Auch Betrieb und Unterhalt waren teuer: für einen Liter Benzin hätte ein Bauhandlanger 1935 17 Minuten und 1955 12 Minuten arbeiten müssen, für einen neuen Pneu 1935 gar 18 Stunden und 1955 8 Stunden⁶⁸.

Die Umrechnungen von Motorrad- und Autopreisen bedeuten selbstverständlich nicht, dass ein Arbeiter 1922 bloss 2½ Jahre und 1973 ½ Jahr arbeiten musste, um sich ein Auto leisten zu können. Natürlich konnte er nur einen geringen Teil seines Lohns für den Kauf eines Fahrzeugs auf die Seite legen. Der Spielraum für frei einsetzbare Ausgaben stieg allerdings im Lauf der Zeit. Die Haushaltsstatistik lässt eine deutliche Verschiebung von den unmittelbar lebensnotwendigen Ausgaben hin zu Freizeitausgaben erkennen. 1921 gab der durchschnittliche Haushalt eines Lohnempfängers 89% des Geldes für Nahrungsmittel, Kleider und Wohnungsmiete usw. aus, 50 Jahre später noch 73%. Der frei verfügbare Teil stieg in derselben Zeit von 11% auf 27%⁶⁹. Dies sind allerdings Durchschnittszahlen. Sie geben an, wie exemplarisch ausgewählte Haushalte im Durchschnitt ihr Einkommen aufteilten. In Einzelfällen dürfte es erhebliche Unterschiede gegeben haben. Einzelnen Arbeitern war es offensichtlich schon früh möglich, sich ein Motorfahrzeug anzuschaffen und den Unterhalt zu finanzieren. Im Rahmen der Genfer Untersuchung wurden die Beschäftigten von drei Betrieben nach Lohn und Motorfahrzeugbesitz befragt. Dabei zeigte sich, dass 23 (14%) der 168 Befragten ein Auto besaßen, obwohl sie weniger als 500 Franken monatlich verdienten⁷⁰. Unverheiratete Arbeiter ohne Unterhaltspflichten konnten beispielsweise über ihr Geld anders verfügen, als Familienväter. Unter den Basler Arbeitern, die 1956 ein Auto hatten, waren die jungen und ledigen Männer deutlich übervertreten, wobei vor allem «die Untergruppe der Mechaniker und Chauffeure» ins Gewicht fiel. Sie konnten die Reparaturen und die Wartung der Fahrzeuge selbst besorgen⁷¹. Der Zusatzerwerb der Ehefrauen bildete ebenfalls einen wichtigen Faktor zur Finanzierung des Motorfahrzeugs. 1959 verglich das Bundesamt für Industrie, Gewerbe und Arbeit (BIGA) die Ausgabestruktur von Arbeiter- und Angestelltenhaushaltungen ohne Auto

68 Girod et al. 1956, S. 99.

69 Siegenthaler, Hansjörg 1976: «Switzerland 1920–1970». In: *The Fontana Economic History of Europe*. Bd. 6.2. Hg. von C. M. Cipolla. Glasgow, Collins, S. 530–576, 570.

70 Girod et al. 1956, S. 73.

71 Fasler 1956, S. 95–97 und 104.

mit jenen, die bereits ein Auto besaßen, und stellte dabei fest, dass bei den Arbeiterhaushaltungen mit Auto die übrigen Familienmitglieder mehr zum Haushaltseinkommen beitrugen als in jenen ohne Auto⁷². Schliesslich gab es auch noch die Möglichkeit, sich das Fahrzeug durch einen Abzahlungskauf oder Kredit zu finanzieren. Gemäss dem Jahresbericht einer Zürcher Kreditbank, die auf Autofinanzierungen spezialisiert war, verfügten 1953 $\frac{2}{3}$ der Kreditnehmer über ein Monatseinkommen von unter 1000 Franken. Der Umstand, dass nur 14% ihrer Kunden Arbeiter waren, verweist darauf, dass Arbeiter dieser Finanzierungsart mit Vorbehalten gegenüber standen⁷³. 1965 liess der «Arbeiter-Touring» den Filialleiter einer Spar- und Leihkasse über die Erfahrungen mit seiner Kundschaft berichten:

Als Berufe werden genannt: Mitfahrer, Bodenleger, Traxführer, Schreiner usw. Als monatlicher Verdienst werden 800 bis 1300 Franken genannt und belegt. [...] Die gewünschten Kreditsummen bewegen sich zwischen 1000 und 5000 Fr. An Rückzahlungen werden monatlich zwischen 50 und 200 Fr. angeboten. Anzahlung kann in den meisten Fällen keine geleistet werden. Ebenso fehlt es an geeigneten Sicherheiten. – Die jungen Leute kennen das Leben noch zu wenig. Sie haben zu früh viel zu viel Geld zur Verfügung. [...]

Als Bürgen werden [...] die Kollegen Kari, Josef, Fritz und Hans aufgezählt, die auch ohne weiteres bereit sind, mit ihrer Unterschrift für ihren Kollegen zu bürgen. Alle diese Kollegen besitzen aber nicht mehr als der Gesuchsteller selbst. In ihrer Naivität stehen sie dann ratlos vor der Tatsache, dass es zum Bürgen eben etwas mehr braucht als nur eine Unterschrift. [...]

[...] Ein lediger, alleinstehender Bursche kann sich heute bei einem Einkommen von 1300 Fr. im Monat bestimmt ein Auto leisten. Natürlich kann dies nicht ein Amerikaner mit 20 PS sein. Ich denke dabei an einen VW, Fiat 1100, Opel-Kadet und alle übrigen Marken in der gleichen Grössenordnung. Wer aber mit einem Monatsverdienst wie vorerwähnt keine entsprechende Anzahlung oder, noch besser, nicht gleich die ganze Kaufsumme aufbringen kann, hat über seine Verhältnisse gelebt.⁷⁴

1963 war in einem anderen Beitrag zu lesen, dass viele Autofahrer «über ihre Verhältnisse» lebten, weil sie die reinen Betriebskosten zuwenig berücksichtigten: «Wer sich nicht selbst betrügt, stellt fest, dass er für seinen Kleinwagen mindestens 60 Fr., für einen Mittelklassenwagen sogar über 100 Fr. pro Monat aufwenden muss, bevor er überhaupt nur einen Kilometer gefahren ist.» Schon allein durch Öl- und Benzinkosten käme eine Fahrt in einem Wagen mittlerer Hubraumklasse auf 100 km annähernd so teuer wie eine Bahnfahrt 2. Klasse. Weiter seien aber Re-

72 «Einfluss der Motorfahrzeughaltung auf die Einkommens- und Verbraucherstruktur in Familien unselbständig Erwerbender 1959». In: *Volkswirtschaft* 23/11, 1960, S. 545–546.

73 Jaisli 1958, S. 190f.

74 AT 1965/19, S. 1.

paraturen, Ersatzteile, Reifenabnutzung, Abschreibungen, Steuern sowie «evt. die Kosten für die Garage» zu berücksichtigen. Und wie ein Unternehmer rechnete der Autor «auch noch den Zinsverlust hinzu, der bei einem Anschaffungspreis von 6000 Fr. auch noch einmal mit etwa 360 Fr. anzusetzen ist»⁷⁵.

In einem sehr ähnlichen Text distanzierte sich ein anderer Autor 1964 von den «Milchmädchen-Rechnungen» jener «jungen Leute», die «zufällig über einen grösseren Geldbetrag verfügen» und sich damit ein Auto kaufen wollten. Zu den vielen Nebenkosten seien unbedingt auch «allgemeine Nebenausgaben, Parkgebühren, Tankstellen-Trinkgelder usw.» einzukalkulieren. Ein «Pauschalbetrag für Waschen und Pflege» könne hingegen als «Ersparnis» verbucht werden, da «bei Privatleuten häufige Eigenarbeit eintritt»⁷⁶. Der Autor warnte schliesslich besonders davor, «spottbillig einen 'grossen Amerikaner' zu kaufen».

Dem vergeht das Lächeln bald, wenn er merkt, was für einen Süffel er da sein eigen nennt. [...]

Dass dies der Geldbeutel oftmals nicht verträgt, ist klar. Und wenn diesen bedauernswerten Phantasten dann das Wasser am Halse steht, begehen sie irgendeine Dummheit und landen schliesslich vor dem Gericht.⁷⁷

Der vorgestellte Diskurs zeigt, wie der Autobesitz aus Arbeitern Freizeitunternehmer macht. Die Aneignung der Maschine für den Privatgebrauch liess aus einer Haushaltung eine Einzelwirtschaft werden. Mit Akribie wurden Abschreibungen und Verzinsungen verbucht, Fahrkosten vom Lohn abgesetzt, Trinkgelder budgetiert und grosszügig verteilt. Selbst die «Eigenarbeit» liess sich als «Ersparnis» quantifizieren. An die Stelle des technischen Kulturkapitals der 30er Jahre trat in den 60ern das buchhalterische Kulturkapital. Der Wechsel entspricht dem Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft, der sich in dieser Zeit beschleunigt vollzog. Die Frage, warum es interessant ist, zu wissen, welche Zinserträge durch den Autobesitz verloren gehen, bleibt ungestellt. Wozu auch, die so errechneten Kosten konnten ohnehin niemandem belastet werden.

Zum Spiel mit dem symbolischen Kapital gehört auch die Distanzierung von jenen, welche diesen Wandel noch nicht gemacht haben. Sie sind bestenfalls naiv und «bedauernswerte [...] Phantasten». Mit dem Sprachbild der «Milchmädchen-Rechnung» wurde ihnen die Berufskompetenz abgesprochen, die Erwachsenen und Männern zugedacht war, und sie wurden damit auf die weiblich konnotierte Privatsphäre

75 AT 1963/10, S. 1.

76 AT 1964/22, S. 3.

77 Ebd.

verwiesen. Bestenfalls sind sie naiv, schlimmstenfalls Hochstapler, die trotz ihrer Jugend «zufällig» zu Geld gekommen sind, «über ihre Verhältnisse» leben und – zwar nur sich selbst, aber dennoch – «betrügen». So wenig überzeugend die Argumente sind, so zwingend ist die Logik der Konnotationen: Der «Amerikaner» wird als «Süffel» anthropomorph. Indem der Eigner «das Wasser[, das ihm] am Halse steht» auslöffeln, oder vielmehr, aus«süffel»n muss, werden Auto und Eigner einander gleichgestellt. Naive können auf leere Geldbeutel nicht anders reagieren als mit «irgendeiner Dummheit» und Betrüger enden zwangsläufig «vor dem Gericht».

* * *

An die Stelle des findigen Mechanikers mit ölverschmiertem Übergewand war der abwägende Buchhalter getreten. Der Angestellten-Habitus der 70er Jahre hatte sich in den Spalten des ATB-Organs festgesetzt. Die Aneignung von technischer Kompetenz hatte sich für einige Arbeiter gelohnt. Sie hatten den sozialen Aufstieg geschafft. Das Auto – oder das kompetente Sprechen darüber – diente ihnen dabei als Katalysator. Es musste mit viel Freizeitaktivität und unter grossen Entbehrenungen erkaufte werden, und wurde daher als Privileg betrachtet. Doch das Auto wurde im Vergleich zur Arbeit immer billiger, der relative Wohlstand der übrigen Arbeiter machte seine Aneignung immer leichter. Der buchhalterische Mahnfinger sollte die neue Generation von Arbeitern davon abhalten, sich ebenfalls Automobile anzuschaffen, denn mit der allmählichen Demokratisierung des Konsumguts Auto drohte die distinguierende Wirkung dieser einst «kostspieligen Ungetüme» verloren zu gehen. Die autokritischen Arbeiterstimmen der 30er Jahre waren indessen fast ganz verstummt. Schon bald sollten sich neue Autokritiker zu Wort melden ...